



Frigo'n'Motion

Il cuore di Refrigerera

Un evento nell'evento: la manifestazione bolognese sulla refrigerazione ha ospitato la seconda tappa del tour del freddo

di Roberta Carati

Frigo'n'Motion fa tappa a Bologna, per tre giorni capitale della refrigerazione industriale, commerciale e logistica. Due i convegni di questo secondo appuntamento del tour italiano degli specialisti del freddo: 'Transizione energetica' e 'Normative e nuove tecnologie', temi chiave di un settore che nel 2025 si stima varrà a livello mondo 15 miliardi di dollari.

Nel suo intervento 'ATP in Italia', Daniel Grimaldi di Gruppo Torello fotografa un "parco veicolare vecchio, obsoleto e inquinante, insufficiente a supportare l'export, con 17.529 trainati tra rimorchi e semirimorchi destinati al trasporto a temperatura controllata di cui oltre il 60 per cento è di proprietà di aziende di produzione, che possiedono un solo mezzo e intendono il trasporto come strumento necessario". Secondo Grimaldi, "un Paese come l'Italia, dove la prima industria è quella agroalimentare, dovrebbe approcciare la distribuzione in modo differente". Punti cardine di un cambio che è anche culturale, "formazione, marketing, comunicazione".

Aprire una finestra sull'Europa Giuliano Caselli, Tecnea Cemafroid, ricordando che "la flotta

francese, 150mila veicoli a temperatura controllata censiti nel 2022 di cui 120mila in regime ATP e un'età media di cinque anni, emette gas refrigeranti per 1.775.340 tonnellate equivalenti di CO₂ sui 61 milioni emessi dalla flotta mondiale della refrigerazione". Ci vorranno almeno dieci anni per arrivare a una sostituzione completa del 'vecchio' F-Gas.

Vanno sul 'pesante', nel senso letterale del termine, Marco Napolitano e Matteo Pastorino di Daikin, entrata nel trasporto refrigerato a seguito dell'acquisizione da parte di Zanotti: ecco dunque "Daikin Van Electric per le consegne dell'ultimo miglio, zero emissioni e Battery pack modulare con autonomia da 3 a 20 ore, e i semi-rimorchi refrigerati Daikin Exigo, che garantiscono capacità frigorifera massima sia con alimentazione elettrica sia con alimentazione diesel".

Alla luce della richiesta crescente di installare la cella frigorifera su un veicolo elettrico, Francesco Codispoti e Ismaele Iaconi, Lamberet, sposano la separazione netta tra i due componenti: "Per un problema alla cella vado dal frigorista, per uno al veicolo vado dal costruttore. In caso di mix, infatti, diventerebbe più difficile stabilire a chi compete la soluzione".

In chiusura Alessandro Rade, MAN Italia, porta la vision del costruttore a 360 gradi. "Posto che le conseguenze del cambiamento climatico sul pianeta sono chiare e che tre gradi in più porte-

Calendario

Marcianise	9 feb 2024
Firenze	1 mar 2024
Bari	12 apr 2024
Milano	8 mag 2024
Cuneo	1 giu 2024
Napoli	1 lug 2024
Rimini	1 ott 2024
Verona	1 nov 2024
Brescia	1 dic 2024

GLI INTERVENTI DELLA SECONDA TAPPA

Molto ricco il panel dei relatori della tappa bolognese di Frigo'n'Motion ospitata all'interno di Refrigerera. Al convegno sulla 'Transizione Energetica', dopo il benvenuto del responsabile scientifico OITAF Marco Comelli, hanno preso la parola Daniel Grimaldi (Gruppo Torello), Giuliano Caselli (Cemafroid-Tecnea), Riccardo Accorsi (Università di Bologna - Alma Mater Studiorum), Marco Napolitano e Matteo Pastorino (Daikin Italia), Francesco Codispoti e Ismaele Iaconi (Lamberet Italia), Alessandro Rade (MAN Truck & Bus Italia).

Dopo l'intervista a Marco Federzoni (Webfleet), hanno animato la tavola rotonda su 'Normative e nuove tecnologie' moderata dal direttore OITAF Giuseppe Guzzardi, Valerio Guatta (Euroengel), Bruno Cortecchi (Unece/Plastoblok), Marco Masini (Asercom), Stefano Brivio (MGH Systems Italia) e Giuseppe Perotta (Agorà).





ranno al 18 per cento del Pil mondiale in meno, il trasporto a temperatura controllata deve fare la sua parte. Che non vuol dire trucks elettrici per tutti ma trovare un equilibrio tra elettrico, idrogeno, biogas...”

Normative e nuove tecnologie

Improntato su normative e nuove tecnologie il secondo convegno, con Marco Federzoni di Bridgestone Mobility Solutions spiegare che "Webfleet Cold Chain offre piena visibilità sul parco veicoli con informazioni sempre aggiornate, in modo da proteggere i prodotti sensibili alle variazioni di temperatura e di rispettare la conformità della catena del freddo".

Valerio Guatta Caldini, Euroengel, illustra lo studio condotto con l'Università di Brescia che ha messo a confronto un trasporto refrigerato tradizionale e una unità refrigerata portatile realizzata in polietilene per uso alimentare. Risultato, "la soluzione Coldtainer abbatte il consumo di carburante del 33-34% per il trasporto fresco e del 37-38% per il trasporto surgelato".

Guarda al futuro, che passa per un aggiornamento dell'Accordo ATP, Bruno Cortecchi di Unece/Plastoblok. Tanti i temi sul tavolo dei 52 Paesi membri, ma ricordiamo che "ATP è un accordo scritto sulla pietra, si cambia solo all'unanimità". Intanto, "è emersa la volontà di escludere i mezzi di trasporto ATP dai termini che stabiliscono il tempo massimo di utilizzo dei gas sintetici. Ma chi vorrà produrre gas sintetici per un mercato che vale il 2 per cento?".

"Questo mondo sta diventando complicato", chiosa Marco Masini, di Asercorn, riferendosi al nuovo regolamento F-Gas che, sulla base di una supposta tossicità dei Pfas, li metterebbe fuori legge. "Ogni applicazione frigorifera contiene compressori, valvole, elettronica e tutto contiene Pfas per le sue caratteristiche di resistenza e resilienza. I Pfas non sono tutti brutti, se diecimila molecole venissero eliminate completamente tomeremmo all'età della pietra".

Un'era lontana anni luce da quella in cui si muove Stefano Brivio, MGH, che nell'innovazione digitale vede "un'arma anticrisi", nel piano Industria 5.0 "un'opportunità di crescita aziendale", e annuncia "un focus specifico sul trasporto refrigerato. L'IoT garantirà un controllo lungo tutta la catena del freddo, l'Intelligenza Artificiale ottimizzerà

le rotte di trasporto migliorando l'efficienza operativa complessiva. Il cliente ha bisogno di dati? Le motrici e gli allestimenti li fomiranno e noi li faremo dialogare".

Chiude il talk, e l'evento, Giuseppe Perrotta, di Agorà, con una riflessione che chiama in causa chi non c'è: i giovani in senso lato e, nello specifico, i giovani allievi di laboratori, academy, scuole che formino i tecnici in grado di lavorare sui gruppi frigoriferi, i tecnici che servono alle aziende. "O-TAF può fare da traino per la creazione di queste academy? In Italia ne servirebbero quattro o cinque, cominciamo a farne una?".



UN FRIGORIFERO NATURALE

Un caso di successo quello esposto da Riccardo Accorsi, ricercatore dell'Università di Bologna: parliamo del magazzino di Melinda, primo e unico impianto al mondo per la frigo-conservazione di frutta in ambiente ipogeo. A 300 metri sotto le radici dei meli, in grotte scavate nella roccia Dolomia della Miniera di Rio Maggiore, oggi ci sono 34 celle ognuna delle quali è lunga 25 metri, alta 11 e larga 12 in grado di contenere circa mille tonnellate di mele.

Si tratta di un vero frigorifero naturale nella 'pancia' delle Dolomiti, in condizioni di atmosfera controllata e a una temperatura costante in tutte le stagioni, che rispetta l'ambiente e abbatte i costi di refrigerazione di oltre il 50 per cento. Rispetto alla conservazione epigea, cioè in superficie, è stato infatti calcolato un risparmio energetico di circa 1,9 GW/h, che corrispondono all'energia elettrica utilizzata da 2.000 persone in un anno. L'impermeabilità ai gas è garantita dalla struttura della roccia e da un sottile strato di spritz-beton, mentre la coibentazione termica è assicurata dall'ammasso roccioso che funge da isolante termico.

È proprio il caso di dire: un nuovo metodo di conservazione vecchio di millenni...

