



Trasporto di qualità per alimenti sicuri

Chairman: Clara Ricosi **Relatori:** Franco Fenoglio, Oreste Gerini, Luca Lanini, Agostino Macri, Riccardo Manzini, Stefano Santamato, Primo Santini, Luca Storelli, Davide Vacher

Convegno affollato quello che ha aperto i lavori della quarta edizione di Truckemotion, 'Trasporto di qualità per alimenti sicuri'. Con una chairman d'eccezione: **Clara Ricosi**, presidente del Freight Leaders Council e del Comitato Tecnico Scientifico nato proprio sotto il cappello di Food'n'motion. È stata dunque lei a tracciare un quadro dell'attuale situazione italiana evidenziando perché è necessario accendere i riflettori su questa tematica e intervenire. *"La sicurezza igienico-sanitaria di un alimento è fortemente condizionata dal trasporto. Come possiamo essere certi che ciò che arriva sulle nostre tavole ha viaggiato in modo adeguato? Il pacchetto igiene non basta: in Italia non esiste un'autorità indipendente in grado di raccogliere e coordinare i risultati, manca un censimento della filiera del trasporto e della distribuzione, una classificazione degli alimenti in funzione dell'esigenza di conservazione, una verifica dello stato di avanzamento delle tecnologie degli allestimenti."* Nella Sala Regioni Clara Ricosi ha posto l'accento sulle prossime azioni necessarie per un trasporto sicuro: attivazione di un confronto aperto e costruttivo, mag-

Il tavolo dei lavori che ha aperto la quarta edizione della kermesse monzese. Quest'anno riflettori puntati sul trasporto 'sano' degli alimenti, indispensabile per garantire qualità sulle nostre tavole.

giore coordinamento tra i Ministeri coinvolti, ipotesi di forme specifiche di certificazione, creazione di un sistema di truck e tracing.

Dati interessanti quelli forniti da **Luca Lanini**, Docente di logistica e Supply Chain Management presso l'Università Liuc: nel 2018 nel mondo si movimentano ben 216 milioni di tonnellate di merci deperibili. Si aprono quindi nuove sfide commerciali che necessitano di un cambio di passo sulla definizione degli standard di qualità e dei controlli. *"La contraffazione alimentare avviene nei poli logistici e nella fasi di passaggio. Questa è causa oltre che di alterazioni alla qualità, di costi enormi per le aziende. Crediamo che sia diventato indispensabile monitorare le merci e definire delle linee guida affinché i controlli possano essere oggettivi."* Il problema, insomma, sarebbero le 'zone d'ombra'.

E sul monitoraggio è tornato **Riccardo Manzini**, Professore di logistica presso la scuola di Ingegneria e Architettura dell'Università di Bologna. "Noi da anni lavoriamo sull'efficienza logistica che ha un forte impatto anche sull'ambiente. Grazie al monitoraggio

continuo possiamo sapere esattamente a che tipo di sollecitazioni sono state esposte le nostre merci e analizzare le conseguenze. Qui si gioca la partita della qualità."

Qualità per la quale i nostri cibi sono conosciuti in tutto il mondo e che **Oreste Gerini**, direttore dell'Ispettorato Centrale tutela della qualità e repressione frodi dei prodotti alimentari del Ministero delle politiche Agricole, Ambientali e Forestali insieme al suo dipartimento è impegnato a difendere. *"Oggi abbiamo un nuovo strumento per farlo, il web. Grazie agli accordi raggiunti con e-Bay e Alibaba siamo in grado di bloccare la vendita di prodotti contraffatti on line."*

Dalla teoria alla pratica. **Primo Santini**, Ad di Fai Service, ha posto l'accento sulla necessità di utilizzare personale professionale e formato per un trasporto di qualità. *"Non si deve giocare al ribasso con le tariffe - ha detto - ma si deve far pagare un servizio qualitativamente ineccepibile."* La voce alle aziende di truck l'ha data **Franco Fenoglio**, Ad di Italscania: per Scania la sostenibilità ambientale ed economica è un elemento indispensabile, che viene perseguito giorno dopo giorno.

Come verificare che ciascuno faccia la sua parte? Con le certificazioni. E qui è intervenuto **Stefano Santamato**, di Dnv. Le conclusioni sono state a cura di Clara Ricosi. *"Ci auguriamo di arrivare a definire un protocollo nazionale e internazionale. Qui si sono incontrate le diverse filiere coinvolte: è il primo importante passo verso un trasporto di qualità."*



Le criticità del trasporto del vino

Relatori: Silvio Bisogni, Riccardo Manzini, Giulio Traversi, Amedeo Vilardo

La qualità si misura alla tavola del consumatore, non alle porte di uscita del produttore. Poggia su questo assunto il monumentale lavoro di ricerca condotto da **Riccardo Manzini**, illustrato al workshop 'Le criticità del trasporto del vino'. Manzini ha ricostruito in laboratorio a Bologna decine di viaggi compiuti via terra, mare o cielo - destinazione Sudafrica, Australia, Quebec... - accertando attraverso decine di sensori posizionati strategicamente nei container il grado di stress a cui è stato sottoposto il carico, per escludere che lo stesso abbia subito alterazioni. Completano

il monitoraggio l'analisi sensoriale affidata a degli assaggiatori professionisti e quella chimica. Il ricercatore ha ribadito che *"non esiste, a priori, un container migliore di altri: scegliere un mezzo refrigerato o uno attrezzato con il 'cappottino' è anche fare una scelta che avrà sempre e comunque un impatto ambientale. La sostenibilità - ha concluso Manzini - va misurata."* **Amedeo Vilardo**, dirigente della sezione lavoro del Tribunale di Milano, ha chiarito che *"preparazione, conservazione e trasporto coesistono in modo imprescindibile"*, e che *"le responsabilità, amministrative e penali, sono di*

chi gestisce il trasporto." Trasporto è anche ultimo miglio. **Silvio Bisogni**, di Bianco e Rosso, ha ricordato che *"i peggiori nemici del vino sono il sole, la luce, l'esposizione alle alte temperature... non il viaggio nel baule della macchina dal negozio a casa."*

E invece: come va lavato un semirimorchio adibito al trasporto di vino sfuso? Per **Giulio Traversi**, di Certiquality, *"il produttore spesso non si preoccupa che il vino conservi le stesse caratteristiche una volta uscito dall'azienda. La certificazione, che non è il 'mercurocromo', è una garanzia."*



Riccardo Manzini, Professore di Logistica all'Università di Bologna.



Lo street food come opportunità di lavoro

Relatori: Stefano Bettolina, Pietro Cabrini, Olindo Canali, Pietro Damiani, Rosario Mancino, Riccardo Nobile, Manuela Ponti, Giuseppe Vallarino, Paolo Volta



A Monza anche chi ha scelto il cibo 'in strada' come professione ha fatto sentire la sua voce. Come Riccardo Nobile, intervenuto all'incontro organizzato sabato mattina sulla normativa vigente.

Lo 'Street food' è stato l'altro grande protagonista di truckEmotion 2015, uno dei principali argomenti sviluppati all'interno di food'n'motion. E proprio 'Lo street food come opportunità di lavoro' ha aperto la giornata di sabato. Un incontro dedicato a chi già svolge questa professione, circa ottomila persone in Italia, un quarto delle quali di sesso femminile, e a chi vorrebbe approcciarla. "Quella dello street food - ha dichiarato **Paolo Volta**, Economista dei Trasporti - è una 'mania' che ha contagiato 35 milioni di italiani. Del resto negli ultimi anni ben sette italiani su dieci hanno visto ridurre il loro potere di acquisto e l'80 per cento ha tagliato, fra le varie spese, i pasti fuori casa. Sono cambiate anche le tendenze, basti pensare all'apericena. Le aziende di street food crescono al ritmo del 25 per cento annuo rendendo indispensabile una rilettura della legislazione relativa alla qualità del cibo e un'armonizzazione del quadro delle norme che regolano l'esercizio del commercio sul suolo pubblico." Gli ha

fatto eco **Manuela Ponti** di Sinetix che ha evidenziato come, "le regole cambiano da regione a regione e da città a città. In tutta la Lombardia esiste una sola piazzola, a Como, dedicata allo street food. Anche i contratti di lavoro ignorano questa categoria. Noi stiamo lavorando affinché ci sia uniformità per il settore. Questo mestiere può essere la vera opportunità per il futuro anche per tantissimi giovani."

Sulla difficoltà di muoversi tra tante norme e poco uniformi è tornato **Riccardo Nobile**, facendosi portavoce dei tanti street fooder accorsi a Monza per l'evento. "Noi - ha detto - abbiamo bisogno di chiarezza e rapidità. Il nostro vero nemico è la burocrazia. Crediamo si debba difendere una categoria che punta tutto sulla qualità e sulla difesa del nostro immenso patrimonio enogastronomico." Una categoria ibrida (un po' chef, un po' trasportatori) con competenze diversificate che nessuno oggi può certificare. "Sarebbe utile e qualificante - ha aggiunto **Stefano**

Bettolina, direttore del Centro di Formazione Galdus - creare percorsi formativi ad hoc simili a quelli che vengono effettuati per la somministrazione di cibi e bevande. L'attestato di abilitazione sarebbe una sorta di certificazione di qualità."

Molto apprezzato l'intervento di **Olindo Canali**, giudice del tribunale di Milano. "Questo settore - ha commentato - può basarsi sui tre articoli della legge Bersani che tendono a identificare la persona con l'attività. Credo che il vero problema sia quello di svolgere la professione con etica. La stessa etica che dovrebbero avere i controllori che invece spesso sembrano impegnati in una caccia alle streghe."

A descrivere il food truck del futuro ci ha pensato l'architetto **Pietro Cabrini** dello Studio H43 di Bergamo, rappresentato da **Pietro Damiani**. "Abbiamo immaginato un veicolo che sia una sorta di scrigno. Al suo interno non c'è solo cibo di qualità ma anche tradizione, sperimentazione e innovazione. Lo street food è una rivoluzione culturale e il design deve appoggiarla. Dobbiamo passare dal concetto di cibo da strada a quello di cibo in strada."

Tra i relatori anche **Giuseppe Vallarino**, consulente finanza aziendale ed esperto di bandi che ha invitato coloro che vogliono lanciarsi in una nuova attività a consultare il sito di Regione Lombardia. "Perché i fondi per le micro e medie imprese non mancano." Capito?

Criticita' nel trasporto farmaci

Relatori: Piero Bosio, Roberto Porcelli, Annarosa Racca, Chiara Scudeletti, Giulio Traversi



Forse non tutti sanno che negli ultimi 30 anni la vita media dell'italiano si è allungata di sette. Secondo **Annarosa Racca**, presidente Federfarma, "Il merito è anche dei farmaci. In Italia - ha sottolineato intervenendo al workshop 'Criticità nel trasporto farmaci' - abbiamo una rete di 18mila farmacie, 21 mila prossimamente, che distano in media meno di otto minuti da una qualunque abitazione."

Il sistema farmaceutico italiano è considerato uno dei più efficienti in ambito Ue ma richiede un continuo aumento delle consegne giornaliere con conseguente scarsa saturazione del carico. Argomento sul quale si è soffermato **Roberto Porcelli** di Comifar, tra i giganti della distribuzione insieme a Unico. "I

mezzi a volte viaggiano solo al 30 per cento, per rispettare le tempistiche degli ordini da parte delle farmacie che talvolta ricevono merci fino a quattro volte al giorno."

Ma come arriva il farmaco a destinazione? **Chiara Scudeletti** (Unico) ha ricordato il principio generale secondo il quale "il grossista deve utilizzare mezzi idonei a garantire la corretta conservazione del farmaco dal momento in cui esce dall'officina." Centrale il mantenimento della temperatura di conservazione, temperatura che "nonostante non sia un obbligo di legge, Unico registra per l'intera durata del viaggio." Così fa Unico, non si può dire lo stesso dei tanti corrieri generici che si occupano delle consegne dei farmaci da banco

acquistati on-line sulla quale bisognerebbe cominciare a riflettere. **Antonello Serafini**, di Lamberet, azienda che produce allestimenti per trasporti refrigerati e di farmaci, ha suggerito ai distributori una "riduzione delle dimensioni dei veicoli utilizzati per il trasporto: noi abbiamo prodotti da 1 a 100 metri cubi." Specialisti tra gli specialisti, **Piero Bosio** ha ricordato la gamma Webasto, mentre **Giulio Traversi**, di Certiquality, ha ribadito l'importanza della certificazione. Che "si sta aggiornando. La nuova normativa, appena pubblicata, è passata da un sistema sovietico a un sistema americano, dalle regole scritte alla libertà di riscriverle. Il principio cardine è 'Pensare sempre al rischio che ogni attività può generare e agire per prevenire.'"



Come si diventa superdealer. I top performer si raccontano

Relatori: Paolo Gaiardelli, Giuseppe Perrotta, Oscar Romanato, Lucrezia Songini



Gli imprenditori al top per performance hanno portato la loro testimonianza diretta al convegno organizzato da Asap.

Un appuntamento ormai tradizionale quello di Asap all'interno di truckemotion. Al convegno 'Come si diventa superdealer', **Paolo Gaiardelli**, Associato Dipartimento di Ingegneria del Politecnico di Bergamo e **Lucrezia Songini**, Associato Dipartimento Economia e impresa dell'Università del Piemonte Orientale, hanno evidenziato le componenti gestionali e manageriali che hanno consentito ai top dealer di performare anche in un momento di profonda crisi del mercato (cfr pagine

24-26 di *Vie&Trasporti*). Tra i relatori anche **Giuseppe Perrotta**, consulente Eurodiesel, che ha posto l'accento sull'importanza di diffondere le informazioni all'interno delle aziende per consentire a ciascun membro del team di prendere la decisione giusta nel momento più adatto (e riuscire, per esempio, a chiudere una vendita) e Oscar Romanato di Ipq che si è invece soffermato sulla formazione. "Lavorare sul personale modificando alcune abitudini è indispensabile per un'azienda di successo."

Uicr Noi Camionisti e i balcani

Relatori: Vincenzo Iuzzolino, Dejan Vidic

L'incontro promosso dall'Uicr - l'Associazione europea dei driver professionali (Uicr) - con i rappresentanti dei paesi balcanici è stata l'occasione per ribadire l'interesse dell'organizzazione per le problematiche della categoria nelle nazioni nate dalla disintegrazione della Jugoslavia.

"È fondamentale - ha affermato **Vincenzo Iuzzolino**, Vice presidente dell'Uicr - avere un dialogo con le nazioni che confinano con l'Italia, partendo dalla Slovenia come paese-ponte verso i Balcani, per confrontarsi sui temi co-

muni. Che sono i tempi di lavoro e di riposo, le normative contrattuali, il livello salariale, la sicurezza stradale e dei veicoli, le tematiche della salute di chi è al volante di un mezzo pesante e la concorrenza delle aziende di trasporto straniere". "Gli stessi argomenti sui quali ci confrontiamo in Slovenia e, più in generale, nei Balcani - ha affermato **Dejan Vidic**, Segretario generale della sezione slovena dell'Uicr - anche nel nostro paese e nelle nazioni confinanti, infatti, si sente la pressione esercitata da società estere, che offrono servizi di trasporto a



tariffe stracciate, magari utilizzando driver non sufficientemente preparati o non soggetti agli obblighi di aggiornamento professionale stabiliti dalla Ue. Queste tematiche saranno affrontate al prossimo meeting di Belgrado dove puntiamo a stilare proposte concrete da portare a Bruxelles."

Nell'immagine a destra, il presidente dell'associazione Noi Camionisti, Vincenzo Iuzzolino insieme a Dejan Vidic nel paddock di Monza subito dopo l'incontro.

Il lavoro del camionista e il futuro

Relatori: Antonio del Prete, Grazia Golosi, Vincenzo Iuzzolino, Giuseppe Niosi, Giuseppe Parise, Giovanni Romanelli



Sindacati a confronto e atmosfera 'calda' nell'incontro organizzato a Monza da Noi Camionisti nella giornata di domenica.

La temperatura è salita all'incontro tra i sindacati organizzato dall'Associazione Noi Camionisti, 'Il lavoro del camionista e il futuro' andato in scena domenica mattina. A fare gli onori di casa **Vincenzo Iuzzolino**, presidente nazionale dell'associazione, membro permanente dell'Uicr. Al tavolo dei relatori **Giovanni Romanelli** della Cgl, **Grazia Golosi**, segretario Lombardia della Uil

Trasporti, **Giuseppe Parise**, segretario generale Fast/Confasal, **Antonio del Prete**, Segretario generale Ugl Trasporti e **Giuseppe Niosi**, segretario nazionale Camionisti Autisti Dipendenti. Temi caldi: il rinnovo del contratto nazionale e l'applicazione (troppo spesso mancata) delle regole.

Da una parte è emersa la difficoltà da parte dei sindacati di 'difendere' i propri iscritti, "perché molti di loro - ha detto Giuseppe Parise - non denunciano soprasi da parte dei datori di lavoro per il timore di perdere il posto", dall'altra - come sempre - è stata denunciata l'incapacità di fare gioco di squadra. "Solo uniti possiamo riuscire a far rispettare i nostri diritti. Aziende di trasporto e camionisti - ha sottolineato Grazia Golosi - devono stare dalla stessa parte per difendere la loro professionalità. No, quindi, alle tariffe al ribasso, sì a un servizio di

qualità, che applichi le regole e i contratti collettivi." La tutela del lavoratore deve passare in primo piano per Giuseppe Niosi. "Perché in Italia quella dell'autista non è ancora considerata una professione usurante? Nessuno sembra preoccuparsi di questa figura così centrale per la nostra economia. E i sindacati dalle aziende sono visti come il fumo negli occhi. All'estero le cose non vanno così. Bisogna cominciare a cambiare la mentalità di lavoratori e datori di lavoro." Proposte per garantire un futuro a chi ha scelto questa professione? Basterebbe applicare i contratti per Uil. Lavorare su un salario minimo, sulla scia di ciò che è stato fatto da tedeschi e francesi, per le altre sigle. E il Governo da che parte sta? Intanto all'orizzonte si profilano nuove sfide: la tecnologia cambierà lo scenario richiedendo ulteriori competenze a chi salirà a bordo.