

Il trasporto di alimenti verso una nuova regolamentazione

Food transportation towards a new regulation



ENGLISH SUMMARY

Tracing a path to regulate the **sector of healthy food transportation**: a first step was made at Food'n'Motion, a food & beverage event that focused on food transportation.

Mr. Clara Ricozzi, Conference Chairman and Vice President of the Freight Leaders Council, gave an overview of the Italian situation: «Nowadays, controls focus on

the beginning and the end of the **value chain**, whereas there are still some critical points related to the food transportation step from the production site to the **logistic hubs**».

Luca Lanini, from the Carlo Cattaneo University, underlined that: «In 2018 216 million tons of perishable goods will be moved. **Food quality modifications** occur in the logistic hubs and during handling

procedures, with **huge costs for the companies**».

Riccardo Manzini, from the Alma Mater Studiorum University of Bologna, explained: «If moving a product from one side of the Earth to the other is expensive and difficult, it is even more complicated when the product is **perishable**, since its quality and safety are affected by environmental and physical

**NASCE
UN COMITATO
TECNICO
TRA LE FILIERE
DEL FOOD
PER ARRIVARE
A REGOLE
CONDIVISE**

**A TECHNICAL
COMMITTEE
FOR FOOD SUPPLY
CHAINS WILL SHARE
RULES**

di **Madel Nibeles**

Tracciare un percorso per regolamentare il trasporto sano degli alimenti. Un primo passo in questa direzione è stato fatto a Food'n'Motion, evento legato al food & beverage che si è focalizzato sul trasporto delle derrate alimentari. L'incontro "Trasporto di qualità per alimenti sicuri" si è tenuto durante l'edizione 2015 di truckEmotion & vanEmotion, manifestazione dedicata ai veicoli industriali e commerciali da trasporto e da lavoro. Chairman del convegno, **Clara Riconzi**, vicepresidente del Freight Leaders Council, associazione che riunisce le aziende della filiera logistica (produttori, caricatori, operatori, trasportatori, gestori di infrastrutture) per tutte le modalità di movimentazione: strada, ferrovia, aria e mare.

Le criticità della supply chain

Clara Riconzi ha tracciato un quadro dell'attuale situazione italiana, evidenziando la necessità di accendere i riflettori sul trasporto degli alimenti per regolamentarlo in quanto la qualità, il mantenimento delle caratteristiche organolettiche di un alimento e la sua stessa sicurezza igienico sanitaria sono fortemente condizionati anche dal trasporto. E il consumatore finale non è in grado di sapere se il prodotto che arriva sulla sua tavola è stato trasportato correttamente. Per tali ragioni, Food'n'Motion rappresenta il primo passo verso un reale coordinamento nazionale che coinvolga tutti gli attori della filiera agroalimentare e dell'autotrasporto, fino ad arrivare a nuove regole condivise a garanzia dei consumatori.



Da sinistra, **Clara Riconzi**, vicepresidente del Freight Leaders Council, **Luca Lanini**, docente di logistica all'Università Carlo Cattaneo, e **Oreste Gerini** del Mipaaf

conditions like **temperature**, **humidity** and vibrations. In order to better protect consumers, several disciplines are needed: engineers, mathematicians».

«Today, the agreements signed with e-Bay and Alibaba allow us to stop the on-line sale of counterfeit products as well as to block the **e-commerce sites**» - guaranteed **Oreste Gerini** from Mipaaf.

Primo Santini, from Fai Service, focused on the need to use professional and trained staff for quality transportation. Of course this implies a **tariffs** adjustment that the **large-scale retail trade** in Italy is not ready to accept yet, at the expense of transport quality.

Agostino Macri, from the Unione Consumatori, spoke about safe transportation of food commodities.

«During **transportation and storage** stages as well as in silos, it is essential to avoid humidity and the presence of **sinanthropous animals and bugs**, to maintain a **cold chain** that is suitable for that kind of **raw materials**, to follow hygienic rules in order to avoid microbiological contaminations and ensure training for the operators who are in charge of food transportation.» ■



«NEL 2018 SARANNO MOVIMENTATE 216 MILIONI DI TONNELLATE DI MERCI DEPERIBILI»

«In questo ambito - ha dichiarato Clara Riccozzi - l'Italia può essere leader anche a livello europeo grazie ad Expo, che ha posto l'alimentazione al centro dell'attenzione da parte delle istituzioni, delle filiere di settore e dell'opinione pubblica. Oggi i controlli si concentrano sulla parte iniziale e finale della filiera, mentre ci sono ancora delle criticità legate alla fase di trasferimento degli alimenti dal luogo di produzione ai nodi logistici, dove molti prodotti vengono trasformati e manipolati. Non sono stati ancora definiti adeguati standard di qualità della gestione dell'intera supply chain, né sono stati predisposti controlli specifici. Inoltre - ha aggiunto - a differenza di altri Paesi europei, in Italia non esiste un'autorità indipendente in grado di raccogliere e coordinare i risultati dei controlli sulle sostanze alimentari,

perché questi fanno capo alle singole strutture pubbliche».

Le prossime sfide

Luca Lanini, docente di logistica e Supply Chain Management - Senior Advisor C-Log, Centro di Ricerca sulla Logistica dell'Università Carlo Cattaneo (Liuc) ha evidenziato: «Nel 2018, nel mondo, saranno movimentate ben 216 milioni di tonnellate di merci deperibili, comportando, di conseguenza, nuove sfide commerciali che necessitano di un cambio di passo sulla definizione degli standard di qualità e dei controlli, alla luce del fatto che le alterazioni della qualità degli alimenti avvengono proprio nei poli logistici e nelle fasi di movimentazione, con costi enormi per le aziende. Il trasporto è il fulcro dell'internazionalizzazione dei mercati e, quindi, della crescita economica e, ancora oggi, resta la voce di costo più importante nella logistica. Per questo è diventato ormai indispensabile monitorare le merci e definire delle linee guida per l'oggettività dei

controlli. Problema che, attualmente, presenta molte zone d'ombra».

In Italia, infatti, il trasporto incide per il 73,3% sui costi della logistica, di cui quello stradale rappresenta il 63% contro il 50% degli interi costi della logistica a livello europeo. Inoltre, il trasporto stradale leggero equivale al 38,8%, mentre quello pesante vale il 23,8%, con forte potenziale di crescita per il "conto terzi", soprattutto nel trasporto leggero.

L'impatto ambientale

Di monitoraggio ha parlato **Riccardo Manzini**, professore di logistica presso la Scuola di Ingegneria e Architettura e direttore del Food Supply Chain Center dell'Università Alma Mater Studiorum di Bologna, che ha presentato i risultati di alcune delle tante ricerche condotte in Università sul trasporto di prodotti secchi come cous cous e cioccolata, e su quello del vino e di olii extra vergine di oliva. «Non si possono spostare merci, e quindi alimenti, senza dimenticare l'impatto ambientale - ha sottolineato

«LE ALTERAZIONI QUALITATIVE DEGLI ALIMENTI AVVENGONO SPESSO NELLE FASI DI MOVIMENTAZIONE»

Manzini - La logistica, trasporto compreso, è una molteplicità di attività e processi che gravitano attorno alla movimentazione delle merci e degli alimenti, viaggio che inizia dalla terra e arriva alla tavola dei consumatori. Questa, tuttavia, è solo una parte del percorso perché esiste anche il viaggio di ritorno a vuoto». Ci sono poi le criticità legate alla globalizzazione, ovvero agli spostamenti delle merci da un capo all'altro del Pianeta. A riguardo, Manzini ha evidenziato: «Se muovere un prodotto da un estremo all'altro del Globo è costoso e difficile, la complessità cresce quando il prodotto è deperibile, perché la qualità e la sicurezza sono sensibili agli stress fisico ambientali come temperatura, umidità e vibrazioni. Nell'ottica di una maggiore tutela del consumatore, del made in Italy e della sostenibilità globale, occorre una nuova visione di integrazione e multidisciplinarietà perché servono ingegneri, matematici, agronomi, scienziati degli alimenti, studiosi del clima e microbiologici».



Riccardo Manzini, direttore del Food Supply Chain Center dell'Università di Bologna

Contraffazione ed e-commerce

Sulla qualità dei cibi made in Italy e sulla vendita tramite e-commerce di prodotti contraffatti in tutto il mondo si è soffermato **Oreste Gerini**, direttore dell'Ispettorato Centrale tutela della qualità e repressione frodi dei prodotti alimentari del ministero delle Politiche agricole, alimentari e forestali. «Oggi, grazie agli accordi rag-

giunti con e-Bay e Alibaba, siamo in grado di bloccare la vendita on line di prodotti contraffatti e di far oscurare i siti di e-commerce - ha dichiarato Gerini - Come autorità incaricata dall'Unione europea per la protezione ex officio abbiamo trovato, per esempio, l'Asiago made in Lettonia, il San Daniele Ham negli Usa, il Parmesan in alcuni Paesi europei, la Mortadela Bologna in Spagna e, caso eclatante, il Tuscan Extra-virgin olive oil con il brand Harrods, commercializzato proprio negli store Harrods. Come organismo di contatto, che svolge analoga attività anche nel settore vitivinicolo sempre su incarico dell'Unione europea, abbiamo individuato un Dop Prosecco rosè in Germania, Olanda, Repubblica Ceca, Danimarca, Gran Bretagna e tanti altri vini». L'Italia vanta il più grande e vario patrimonio agroalimentare del mondo, il più alto numero di prodotti Dop e Igp (269 per i prodotti agroalimentari non vitivinicoli - tra cui la Pasta di Gragnano Igp, il pane di Altamura dop, i maccheroncini di Campofilone Igp - e 523 per i vini).

«IL TRASPORTO È IL FULCRO DELL'INTERNAZIONALIZZAZIONE DEI MERCATI»



Serve personale specializzato

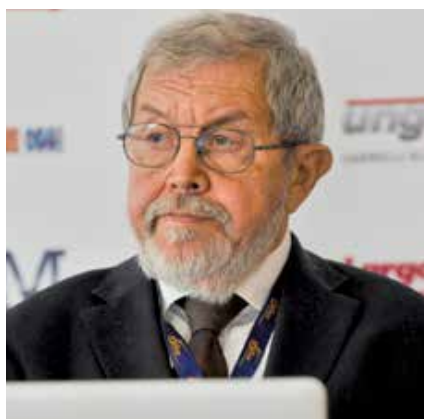
Primo Santini, amministratore delegato di Fai Service, il portale degli autotrasportatori, ha posto l'accento sulla necessità di utilizzare personale professionale e formato per un trasporto di qualità, soprattutto nel comparto alimentare. Questo, ovviamente, comporta un adeguamento delle tariffe che però la Gdo in Italia non è ancora pronta ad accettare, a scapito della qualità del trasporto. Il confronto con quanto avviene in Francia, pertanto, è inevitabile. Oltralpe, infatti, le aziende di autotrasporto e logistica sono in grado di offrire un servizio di alta qualità per il trasporto delle derrate alimentari perché le tariffe applicate sono adeguate. «Non si

deve giocare al ribasso con le tariffe ma far pagare un servizio qualitativamente ineccepibile», ha chiarito Santini. Che in merito alla qualità del trasporto rapportato alla professionalità degli autisti ha aggiunto: «Gli autisti devono sapere quali prodotti trasportano e come farlo correttamente, soprattutto quando si parla di trasporto in regime di temperatura controllata, per accorgersi in tempo di eventuali avarie che possano compromettere, ad esempio, la catena del freddo».

Santini ha poi sottolineato che la formazione degli autisti rappresenta una voce di costo importante ma necessaria per le aziende di autotrasporto e logistica affinché il trasporto sia di qualità; il comparto della Gdo deve pretenderlo, accettando però di pagare una tariffa adeguata per un servizio che contribuisca al mantenimento della qualità stessa degli alimenti trasportati.

Dai cereali ai grassi animali

Al tavolo dei relatori anche **Agostino Macri**, responsabile area food e sicurezza alimentare dell'Unione Consumatori, che si è soffermato sul trasporto in sicurezza delle materie prime alimentari. «Il nostro Paese è



Agostino Macri, responsabile area food e sicurezza alimentare dell'Unione Consumatori

fortemente carente di materie prime come cereali, leguminose, latte, carne, pesce, semilavorati, oli vegetali, grassi animali, destinati principalmente all'industria che poi li trasforma in alimenti o in mangimi. Perciò, le quantità importate sono estremamente elevate». Ha inoltre aggiunto che la qualità e la sicurezza delle materie prime sono di fondamentale importanza per ottenere alimenti di standard elevati: infatti, eventuali difetti delle materie prime possono ripercuotersi negativamente sugli alimenti trasformati. Durante il trasporto, nelle fasi di stoccaggio e nei silos è, pertanto, fondamentale evitare l'umidità e la presenza di animali sinantropi e parassiti, mantenere la catena del freddo adeguata al tipo di materia prima, rispettare le norme igieniche per evitare contaminazioni microbiche e aver cura della formazione del personale che si occupa del trasporto degli alimenti.

«GLI AUTISTI DEVONO SAPERE COME TRASPORTARE CORRETTAMENTE LE DERRATE ALIMENTARI»

Le priorità

A conclusione, **Clara Ricoszi** ha posto l'accento sulle prime azioni necessarie per un trasporto sano e sicuro degli alimenti, a partire da un confronto aperto e costruttivo tra le parti e un maggior coordinamento tra i ministeri e gli organi competenti. Inoltre, ha individuato cinque priorità per affrontare il tema:

- un **censimento sulle filiere**, distinguendo modalità, tipologia di vettori e percorrenze;
- una **classificazione degli alimenti** in funzione delle relative esigenze di conservazione;
- una **verifica sullo stato di avanzamento della tecnologia** degli allestimenti dei veicoli adibiti al trasporto dei deperibili;
- la **realizzazione di una ricerca sul grado di decadimento qualitativo e nutrizionale dei beni alimentari** conseguente alle attività di manipolazione e trasporto;
- un'**analisi sull'efficienza e sull'efficacia dei controlli**, prevedendo un maggiore coordinamento tra gli organi preposti.

Con Food'n'Motion, dunque, è stato compiuto il primo passo per far incontrare le filiere coinvolte.

Ora inizia il vero percorso per regolamentare il trasporto sano degli alimenti, con il Comitato tecnico scientifico che, presieduto dalla stessa Clara Ricoszi, avrà il compito di analizzare le problematiche per approdare alla definizione di linee guida per il trasporto sano degli alimenti condivise da istituzioni e operatori, con la stesura dapprima di un "Libro Bianco" e, a lavoro completato, di un Protocollo di intesa da sottoporre alla Commissione europea. ■

Madel Nibeles

