

■ Catena del freddo

Oita

Logistica alimentare sotto la lente

Ruolo e attività dell'Osservatorio interdisciplinare Trasporto alimenti

di Emanuela Giorgi
Coordinamento redazionale

**Intervista a Marco Comelli,
segretario generale Oita**

Dopo le premesse poste in occasione di Food'n'Motion, l'evento dedicato al trasporto degli alimenti che si è svolto nell'anno di Expo a truckEmotion 2015, all'inizio dello scorso anno è stato costituito l'Osservatorio interdisciplinare Trasporto alimenti (Oita), un polo consultivo e propositivo che vuole approfondire le tematiche connesse all'ottimizzazione del trasporto, della distribuzione e della logistica alimentare, dei prodotti farmaceutici e del trasporto degli animali vivi.

Marco Comelli è il segretario generale di Oita.

• **Dott. Comelli, obiettivo dell'Osservatorio è migliorare la logistica dei prodotti alimentari che necessitano di controllo delle condizioni di trasporto e stoccaggio, al fine di garantirne la sicurezza e la qualità nonché la minimizzazione degli sprechi e degli scarti. Come intende raggiungerlo?**

Oita si muove verso il suo obiettivo generale attraverso quattro percorsi che si concretizzano in numerose attività: raccolta dati e informazioni sullo stato del settore e dei suoi partecipanti e ri-



Marco Comelli, segretario generale Oita.

cerca settoriale per aziende del settore trasporti, alimenti, bevande e prodotti farmaceutici e cosmetici; sensibilizzazione degli *stakeholders*; definizione di protocolli di certificazione volontaria del trasporto a temperatura controllata; promozione del coordinamento a livello interministeriale nazionale e in prospettiva internazionale.

• **Di quali professionalità si avvale l'Osservatorio?**

Essendo un'entità no-profit, l'Osservatorio si avvale di uno staff minimo, rappresentato dal bo-

57

Catena del freddo

ard direttivo, che si occupa anche dei rapporti istituzionali e con i sostenitori, cui si aggiungono la segreteria e il marketing e comunicazione, affidato a consulenti esterni. Le attività di ricerca vengono seguite dal Comitato tecnico-scientifico, che raccoglie esponenti qualificati del mondo accademico, del lavoro, delle istituzioni, delle associazioni, degli ordini professionali e degli organi di informazione che operano nel comparto produttivo, logistico e dei trasporti di cibo e bevande. Oita, inoltre, stringe di routine accordi con enti di ricerca, accademici e privati, e singoli esperti settoriali per effettuare indagini e ricerche su argomenti specifici di interesse.

• Nel settore del trasporto alimentare, quali ritiene siano i problemi in via di soluzione e i nodi che devono ancora essere sciolti, sia sul piano interno che internazionale?

Difficile dare risposte univoche in uno spazio accettabile. Per fare un esempio, uno dei problemi maggiori in Italia, che è la frammentazione dei soggetti cui fa capo l'iter per il ril-

scio delle autorizzazioni per aziende e singoli veicoli al trasporto a temperatura controllata, in Francia è stato risolto da tempo con la creazione di un'unica agenzia pubblico-privato che se ne occupa.

Un altro problema tutto italiano è l'esiguità del numero dei cosiddetti "esperti" che possono verificare e certificare l'aderenza dei veicoli alle norme Atp (*Accord Transport Perissable*), che forma un vero e proprio collo di bottiglia. Il Ministero delle Infrastrutture e Trasporti sta terminando l'esame delle prove scritte del concorso bandito nel marzo dell'anno scorso. Si spera che per la fine dell'anno almeno un'ottantina di nuovi esperti possano iniziare ad operare per smaltire la massa di domande, soprattutto di rinnovo.

Terzo problema italiano sono i controlli, la cui logica è carente nel corso della movimentazione delle merci fresche e deperibili, attività che dovrebbe essere svolta dai funzionari del Ministero della Salute anche attraverso l'opera delle preposte unità dell'Arma dei Carabinieri. Ciò in teoria, in quanto ovviamente i Nas non

58

Seminario Oita a TuttoFood: le proposte e le iniziative in campo

Diverse sono le novità e gli annunci emersi nel corso del seminario di Oita sulla catena logistica dell'ortofrutta, tenutosi lo scorso maggio alla fiera TuttoFood, fiera internazionale dedicata al settore alimentare.

Clara Ricozzi, presidente dell'Osservatorio, ha infatti preannunciato il lancio di una proposta di tavolo permanente di coordinamento tra produttori alimentari e grande distribuzione organizzata per la riduzione delle rotture di carico nel trasporto a temperatura controllata, che minacciano la qualità, la sicurezza e moltiplicano gli scarti e gli sprechi, e che si verificano nei momenti e luoghi di transizione tra un sistema di trasporto e un altro. Queste rotture di carico sono le principali cause che rendono tanto difficile realizzare la piena multimodalità nelle catene del freddo e del fresco/freschissimo.

Antonello Serafini, dell'azienda Lamberet Italia, ha da parte sua individuato due tendenze che guidano oggi il mercato più avanzato e spingono l'innovazione nel trasporto a temperatura controllata: la richiesta di mezzi, sia a breve che a medio e lungo raggio, con vano di carico in grado di garantire zone a temperatura differenziata per consentire il trasporto di diversi tipi di derrate, ognuna alla giusta temperatura, la richiesta di mezzi per la copertura dell'ultimo tratto di distribuzione (l'ultimo miglio) che coniughino dimensioni e pesi contenuti (sotto i 35 quintali), piena funzionalità multizona ed emissioni ridotte (a tendere nulle). Serafini ha sottolineato che Lamberet ha come obiettivo quello di soddisfare al meglio le esigenze dei clienti, per cui non è legata ad alcuna tecnologia specifica ed è aperta alle innovazioni.

Massimiliano Gazzo e Fabio Fraticelli di DBJ Watch, l'osservatorio sull'innovazione nel settore food dello Studio Legale De Berti Jacchia, hanno, infine, affrontato la riduzione degli sprechi e degli scarti alimentari. Gazzo ha sottolineato che da subito sono a disposizione moltissimi incentivi fiscali diretti e indiretti per promuovere l'innovazione nel settore, ricorrendo a differenti disposizioni di legge. Fraticelli ha rilevato che l'attenzione delle start-up che sviluppano prodotti ICT (*Information and Communications Technology*) di nuova generazione per la riduzione degli sprechi alimentari, dopo un'iniziale concentrazione sull'ultimissimo anello della catena (il consumo), sta iniziando a rivolgersi anche alla logistica.

(Fonte: Ufficio stampa Oita)

Catena del freddo

sono quasi mai, per problemi di organico e di competenza, nelle condizioni di effettuare controlli efficaci, che, per essere tali, devono essere continuativi e numericamente significativi. Altri generici controlli, in riferimento alle norme del codice della strada, possono essere effettuati dalla Polizia stradale e urbana, ma, nella sostanza, si tratta di materia non codificata (a parte, ovviamente, le norme internazionali di certificazione Atp, di competenza del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, e l'Haccp, di competenza del Ministero della Salute).

Uno dei problemi italiani nel campo dei trasporti alimentari è la frammentazione dei soggetti cui fa capo l'iter per il rilascio delle autorizzazioni per aziende e singoli veicoli al trasporto a temperatura controllata...

Per fortuna, e questo possiamo metterlo tra i problemi risolti, oggi se un committente vuole controllare che il suo carico venga trasportato correttamente, ha tutti gli strumenti tecnologici e operativi per farlo, anche in tempo reale. Un altro aspetto su cui c'è ancora da lavorare, in tutto il mondo, è la logistica dei prodotti alimentari freschi e freschissimi in ambito intermodale collaborativo, ossia dove il processo non sia affidato ad un'unica azienda. Qui **Oita** sta iniziando a operare.

• **Nel corso del seminario di Oita sulla catena logistica dell'ortofrutta, tenutosi lo scorso maggio a TuttoFood, l'Osservatorio ha preannunciato il lancio di una proposta di tavolo permanente di coordinamento tra produttori alimentari e grande distribuzione organizzata per la riduzione delle rotture di carico nel trasporto a temperatura controllata, che minacciano la qualità, la sicurezza e moltiplicano gli scarti e gli sprechi, e che si verificano nei momenti e**

luoghi di transizione tra un sistema di trasporto e un altro. Ci sono sviluppi in merito a tale proposta?

Nel corso della riunione plenaria del Comitato tecnico-scientifico dell'Osservatorio, la proposta di un tavolo di lavoro che si occupi proprio di questo, con l'obiettivo di coinvolgere tutti gli stakeholder, è stata tra quelle accettate all'unanimità. Al momento, stiamo contattando le aziende della grande distribuzione organizzata, della logistica e i grandi operatori alimentari del settore.

...così come l'esiguità del numero dei cosiddetti "esperti" che possono verificare e certificare l'aderenza dei veicoli alle norme Atp

• **Di recente, Oita ha avviato il proprio programma di ricerca sulla logistica alimentare, in collaborazione con il Centro di ricerca sulla Supply chain degli alimenti dell'Alma Mater Studiorum di Bologna. In cosa consiste questa collaborazione?**

Con il Centro diretto dal professor Riccardo Manzini l'Osservatorio ha avviato due progetti di ricerca. Il primo esamina come le tecnologie e le applicazioni che fanno uso della connettività possono portare vantaggi al settore della logistica a temperatura controllata. La ricerca analizza lo stato dell'arte e le prevedibili evoluzioni nell'arco dei prossimi cinque anni delle dotazioni di base dei veicoli e dei sensori applicabili al vano di carico e ai singoli contenitori e merci, ed esplora la sinergia tra i due ambiti e le possibili applicazioni.

Il secondo, invece, esplora l'impatto dell'e-commerce in ambito di *food distribution* e *delivery* sulla catena logistica ed i suoi flussi, attuati per soddisfare le esigenze di un "ultimo miglio" sempre più parcellizzato e "su misura", per tipologia di merce e di destinatario, salvaguardando l'efficienza dei processi e la

Catena del freddo

sostenibilità sia ambientale che economica della filiera (e le tasche del cliente finale).

Le ricerche sono sostenute rispettivamente da Volkswagen Veicoli Commerciali e Lamberet, avranno durata semestrale e i risultati scientifici saranno esposti nelle tesi magistrali di due laureandi.

• **Oita** è stata creata poco più di un anno fa. Quali obiettivi ha raggiunto in questi mesi di attività e quali sono le sue sfide future?

Il risultato più importante è avere ottenuto il riconoscimento del ruolo e degli obiettivi di **Oita** da parte degli *stakeholders*, dal livello istituzionale a

Ghiaccio sicuro? Inga: dalle analisi effettuate è risultato essere contaminato nel 56% dei casi

Secondo quanto rilevato dall'International e European Packaged Ice Association, il mercato italiano del ghiaccio è quello con il più alto potenziale di crescita e in pochi anni potrebbe arrivare a contare un consumo di oltre 400.000 tonnellate all'anno. Nel 2010, infatti, secondo quanto rilevato da uno studio di Bain & Company, le tonnellate autoprodotte e consumate in Italia sono state oltre 170.000. I bar diurni consumano all'anno 58.000 tonnellate di ghiaccio e i ristoranti 25.000 tonnellate. Oltre il 60% del consumo di ghiaccio avviene tra giugno e settembre.

Ma mentre se ne conoscono bene i numeri, non molto si sa dell'effettiva qualità del ghiaccio che viene abitualmente prodotto e consumato a casa e fuori casa. Carenze igieniche, conservazione inadeguata e manipolazione impropria fanno sì che il ghiaccio che viene servito in bar, ristoranti e locali non sia sicuro per la salute dei consumatori, se non addirittura dannoso. Ad affermarlo è l'Inga - Istituto nazionale Ghiaccio alimentare, che ha recentemente presentato i primi risultati dell'applicazione del Manuale di corretta prassi igienica per la Produzione di ghiaccio alimentare¹ approvato dal Ministero della Salute e redatto, per la prima volta in Europa, per stabilire le buone prassi nella gestione del ghiaccio. Primo strumento nel suo genere, il Manuale nasce dal comune intento di soggetti pubblici e privati, tecnici, studiosi e imprenditori di fornire linee guida per gli standard di produzione, stoccaggio e somministrazione del ghiaccio, sia confezionato che autoprodotta, per assicurare che il ghiaccio cosiddetto alimentare non comporti conseguenze negative per la salute umana.

Il ghiaccio, infatti, non è un alimento sterile di per sé: l'acqua che viene utilizzata per la sua produzione può contenere contaminanti fisici (corpi estranei di varia natura), chimici (sostanze chimiche potenzialmente dannose per la salute dell'uomo) e/o biologici (organismi viventi o loro parti, appartenenti a domini e specie diverse che con varie modalità possono causare malattie

nel consumatore) che il processo di congelamento può solo attenuare, ma non eliminare. Per questo motivo "ghiaccio sicuro" significa poter esercitare un controllo efficace su tre possibili rischi:

- la contaminazione della materia prima utilizzata per la lavorazione, cioè l'acqua, che deve essere potabile secondo gli standard di legge;
- la contaminazione in fase di lavorazione, che dipende dall'ambiente e dal personale addetto al lavoro;
- la contaminazione durante conservazione, stoccaggio e commercializzazione del ghiaccio prodotto.

Molti bar, discoteche, pub, ristoranti e altri operatori del settore turistico e ristorativo, però, producono ghiaccio che in molti casi non può nemmeno essere considerato alimentare, utilizzandolo, lecitamente, per raffreddare le bottiglie e illecitamente a diretto contatto con alimenti e bevande, come hanno rilevato le indagini che Inga ha condotto con il Dipartimento di Scienze



©shutterstock.com

Secondo le analisi effettuate da Inga, il 56% degli operatori controllati somministra ghiaccio contenente tracce più o meno rilevanti di microrganismi vitali, come batteri coliformi ed enterococchi, e contaminanti chimici.

Catena del freddo

quello associativo, accademico e aziendale. Questo riconoscimento si sta traducendo in attività e richieste di collaborazione. L'Osservatorio è stato, per esempio, scelto come partner di ricerca per il progetto "Pagella della Logistica del Farmaco" da parte della Fondazione Scuola nazionale dei Servizi. I lavori sono appena iniziati e porteranno a met-

tere a punto una checklist pesata di fattori critici per la qualità dei servizi logistici del farmaco in ambito ospedaliero e di sanità pubblica, che serviranno poi a misurare l'efficienza e la qualità garantita dai contratti di fornitura. Negli auspici i risultati del progetto dovrebbero consentire ai committenti pubblici di preparare bandi di fornitura migliori.

agrarie e forestali dell'Università degli Studi di Palermo e il Dipartimento Attività sanitarie e Osservatorio epidemiologico dell'assessorato della Salute della Regione Sicilia.

Le ricerche, finalizzate a rilevare e quantificare la presenza di microrganismi potenzialmente pericolosi per la salute nel ghiaccio che viene consumato nelle attività ristorative e a casa, dimostrano, infatti, che il 56% degli operatori controllati (produttori ed esercizi di somministrazione) somministra ghiaccio contenente tracce più o meno rilevanti di microrganismi vitali, come batteri coliformi ed enterococchi, e contaminanti chimici.

Ma se, nella realtà, il rischio chimico correlato ad assunzione di acqua e ghiaccio (a meno di eventi eccezionali) è basso, molto più preoccupante è il rischio da contaminazione biologica: batteri ad alta patogenicità (Salmonella, Escherichia coli e altri), virus, parassiti, micotossine sono in grado di contaminare il prodotto finito e/o sviluppare tossine lesive. L'ingestione di microrganismi patogeni, o delle loro tossine, può causare infezioni gastro-intestinali di varia entità, ma anche setticemie o danni al sistema nervoso, soprattutto in soggetti che non possono contare su un sistema immunitario perfettamente integro, a iniziare dai bambini e dagli anziani.

Un quadro che spinge Inga a continuare ad adoperarsi per promuovere i corretti principi della tecnica di produzione, sia industriale che di autoproduzione, nonché quelli di conservazione e distribuzione, come spiegato da Carlo Stucchi, presidente Istituto italiano Ghiaccio alimentare: "Purtroppo oggi la produzione, conservazione e

somministrazione di ghiaccio non sono tenute nella dovuta considerazione e nella maggioranza dei casi non vengono incluse nel sistema Haccp. Per questo, il primo passo auspicabile dovrebbe essere proprio quello di includere queste importanti attività di produzione alimentare nel sistema Haccp e, contemporaneamente, lavorare per la diffusione del Manuale, uno strumento inedito per completezza, autorevolezza e specificità dei temi trattati che indica per la prima volta tutte le norme necessarie a garantire che il ghiaccio arrivi al consumatore privo di contaminanti fisici, chimici, ma soprattutto biologici. L'obiettivo? Garantire qualità, sicurezza e tracciabilità sia per chi con il ghiaccio lavora, pensiamo ai baristi ad esempio, sia a chi ne fa uso, e dunque tutti noi consumatori".

(Fonte: Ufficio stampa Inga)



Un momento del convegno organizzato lo scorso giugno da Inga.

¹ È possibile scaricare il Manuale o leggerlo direttamente online all'indirizzo <http://www.ghiaccioalimentare.it/download/manuale.pdf>

- Per quanto riguarda la catena del freddo e il trasporto degli alimenti, le sezioni più rilevanti sono quelle che riguardano:
- il sistema Haccp, che identifica, controlla e valuta i rischi significativi per la sicurezza alimentare lungo tutta la filiera e fornisce indicazioni per prevenire contaminazioni (capitolo 8);
 - le procedure per il carico degli automezzi e il trasporto ai clienti del ghiaccio alimentare confezionato (capitolo 5);
 - i rischi fisici, chimici e biologici legati al ghiaccio alimentare e le corrette prassi igieniche da seguire in tutte le fasi della sua manipolazione, dalla produzione fino alla somministrazione (capitoli 6 e 7).