

Il trasporto e la distribuzione di vino e olio rischiano di alterarne le qualità organolettiche. Un convegno organizzato da CIA ha riunito autorevoli rappresentanti della filiera

di Fulvio Miglio

Una catena LOGISTICA delicata

36

Lo scorso 27 giugno, su iniziativa di CIA - Agricoltori Italiani che ha ospitato l'evento nella sua sede romana, e in collaborazione con la rivista Uomini e Trasporti, si è svolto il convegno "Quando il trasporto è D.O.C. - Come gestire con qualità la logistica di vino e olio".

Presenti OITA (Osservatorio Interdisciplinare Trasporto Alimenti) e altri rappresentanti di queste due filiere alimentari italiane, per aprire un dibattito sulle problematiche logistiche collegate, tipiche nel trasporto di "food&beverage" e di tutte le merci che richiedono temperatura e/o atmosfera controllata. Obiettivo: facilitare il dialogo tra i vari player e promuovere un patto tra produttori, trasportatori e distributori, arrivando fino all'ultimo miglio e coinvolgendo anche le istituzioni.

Definire le strategie del trasporto e della logistica di qualità è fondamentale per garantire l'eccellenza del prodotto al consumatore, considerando sia l'assenza di una normativa specifica - a livello nazionale come internazionale - sia la posizione di vertice conquistata da vino e

olio extravergine d'oliva italiani nelle gerarchie globali: insieme pesano per oltre 8 miliardi di euro sul nostro export, quindi la posta in gioco è altissima.

STEP LOGISTICI DA OTTIMIZZARE

L'Italia è il primo produttore al mondo di vino (55 milioni di ettolitri nel 2018, di cui 20 milioni venduti all'estero), con un fatturato complessivo delle attività enologiche pari a 13 miliardi di euro. Quanto all'olio, siamo i secondi esportatori dopo la Spagna (175 mila tonnellate di produzione che valgono 1,3 miliardi di euro, per un fatturato dell'industria olearia di oltre 3 miliardi di euro). Quasi la metà di vino e olio prodotti nella Penisola viaggia all'estero, ma ovviamente anche la parte destinata al mercato

interno, uscita da cantine o frantoi, affronta diversi step logistici che è necessario ottimizzare. Gli standard dovranno essere inizialmente volontari e, in seguito, costituire la base

per una proposta legislativa che richiederà tempi più lunghi, soprattutto se allargata a livello almeno europeo.

Non c'è tempo da perdere, quindi: oscillazioni, sbalzi termici e illuminazione inadeguata possono compromettere la qualità di vino e olio, alterando in modo irreversibile due dei prodotti più rappresentativi del Made in Italy. In mancanza di direttive precise, il mercato

procede in ordine sparso: per cui, accanto a ottimi esempi di modalità di trasporto e stoccaggio, convivono pratiche artigianali o improvvisate. Una priorità emersa nel convegno è



È indispensabile adottare in fretta criteri di trasporto rispettosi di prodotti d'eccellenza come vino e olio, che rappresentano asset economici fondamentali per l'Italia



semplificare la comunicazione, dato che alla base del problema c'è anche la scarsa conoscenza reciproca tra produttori agricoli e mondo del trasporto e della logistica, che nel frattempo ha sviluppato un buon know how in materia: molte aziende del settore sono ormai in grado di proporre tecniche di imballaggio e mezzi di qualità a completa tutela del prodotto trasportato, partendo dalle esigenze del cliente.

**TANTE SOLUZIONI
GIÀ DISPONIBILI**

A questo proposito Dino Scanavino, Presidente Nazionale di CIA - Agricoltori Italiani, ha dichiarato: "La logistica va incorporata nei progetti di filiera per superare criticità legate a trasporto e stoccaggio. Gli agricoltori sono pronti a crescere e per questo si deve lavorare su due fronti: sia coinvolgendo i Ministeri (Agricoltura, Trasporti e Salute) per migliorare le condizioni ambientali del trasporto attraverso incentivi a promozione e tutela del Made in Italy, sia curando la formazione di autotrasportatori e magazzinieri, finalizzata a riorganizzare i flussi per la riduzione delle

rotture di carico e dei tempi di consegna, oltre che ad acquisire know how specifico a contatto con enologi e tecnologi alimentari".

Clara Ricozzi ha ricordato che l'OITA, di cui è Presidente, ha dato vita a un tavolo di lavoro con i diversi operatori interessati alla catena logistica "per promuovere l'adozione di linee guida atte a garantire il mantenimento delle caratteristiche organolettiche originarie di vino e olio, particolarmente sensibili allo stress da viaggio: dalle condizioni ambientali e di manipolazione durante il percorso alla giacenza in hub. Intendiamo così garantire il consumatore finale e contribuire alla tutela della qualità del Made in Italy".

Per esempio secondo Giuliano Boldorini, Direttore Commerciale di Fercam, "la cura dei particolari è essenziale per mantenere la qualità del vino. L'imballaggio del cliente è spesso adatto alla vendita diretta ma non appropriato per lo smistamento nei magazzini e lo stivaggio nei camion, dove le bottiglie vanno ben protette sia dagli urti che dagli sbalzi di temperatura e dall'umidità. Noi disponiamo di personale specia-

lizzato che provvede a stoccaggio, stivaggio, preparazione ordini e imballi corretti, riducendo al minimo la movimentazione".

"Le aziende costruttrici di veicoli industriali - ha evidenziato Franco Fenoglio, Presidente e AD di Italscania - possono dare un importante contributo al miglioramento della filiera enogastronomica in termini di sostenibilità ambientale e tracciabilità dei prodotti. Abbiamo fatto grandi investimenti per offrire oggi soluzioni di trasporto all'avanguardia.

È ora fondamentale che le aziende che commissionano il trasporto comprendano la necessità di affidarsi a realtà in grado di offrire un servizio di qualità per prodotti d'eccellenza come olio e vino, che richiedono massima attenzione non solo in fase di produzione ma anche di distribuzione".

Gradita ospite è stata la Presidente dell'Albo degli Autotrasportatori nonché Vicecapo di gabinetto al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, Maria Teresa Di Matteo, che ha ribadito il pieno coinvolgimento nelle tematiche affrontate.