

L'evoluzione del trasporto merci

Intervista a Clara Ricozzi, presidente di **OITA**, Osservatorio Interdisciplinare Trasporti Alimenti



TTS Italia
Associazione Italiana della Telematica per i Trasporti e la Sicurezza

Via Flaminia, 388
00196 Roma
E-mail redazione@ttsitalia.it
www.ttsitalia.it

Laura Franchi



1. Clara Ricozzi

Un futuro green per il trasporto delle merci con veicoli sempre più connessi per ottimizzare una logistica che sta diventando impegnativa, anche grazie all'exploit dell'e-Commerce. È questa in sintesi la visione di Clara Ricozzi, oggi presidente dell'OITA (Osservatorio Interdisciplinare Trasporti Alimenti), vicepresidente del Freight Leaders Council, con un passato legato all'autotrasporto, prima alla guida della direzione generale per il trasporto stradale del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e poi come segretario generale della Consulta.

TTS Italia. Lei è presidente dell'OITA, un osservatorio che studia il trasporto degli alimenti. Quali sono le principali caratteristiche e criticità di questo settore?

Ricozzi. Vorrei fare una premessa su OITA. L'Osservatorio è nato a

valle del grande successo dell'Expo 2015, che ha posto la tematica dell'alimentazione al centro dell'attenzione di consumatori, istituzioni, media, operatori delle filiere coinvolte, e ha fatto emergere l'importanza della sicurezza e della qualità del trasporto dei prodotti alimentari, lungo tutto il percorso della supply chain, che può fortemente condizionarne i requisiti igienico-sanitari, non consentendo al consumatore finale di sapere se i prodotti che arrivano sulla sua tavola abbiano subito alterazioni. Di qui, l'iniziativa di costituire un polo consultivo e propositivo con la finalità di indagare e approfondire le tematiche connesse al trasporto del cibo, dei prodotti freschi in genere e di quelli che necessitano di una conservazione a temperatura controllata (come i farmaceutici) ponendo a confronto le istituzioni, gli operatori della filiera agroalimentare, dell'autotrasporto e della distribuzione, per capire insieme quali sono le criticità per garantire il "sano" trasporto, e individuare soluzioni in grado di garantire adeguate condizioni igienico-sanitarie dei prodotti freschi anche nelle nuove forme di distribuzione avviate dall'e-Commerce. Fra le linee di azione, classificazione delle merci trasportate in funzione della temperatura, analisi della filiera relativa al trasporto alimenti e censimento degli organi di controllo e di certificazione. Fra le criticità più rilevanti, va citata la mancanza di coordinamento fra gli organi deputati ai controlli sull'applicazione delle regole inerenti i trasporti in regime di temperatura controllata: infatti, a differenza di altri Paesi europei, come Francia, Belgio, Germania, Olanda, non esiste un'Autorità indipendente per la sicurezza alimentare, in grado di raccogliere e coordinare i risultati dei controlli sulle sostanze alimentari, che fanno capo alle singole strutture pubbliche. La situazione è

ulteriormente complicata dalla mancanza di collegamento fra sistema HACCP, che fa capo al Ministero della Salute, e applicazione delle regole ATP, che è di competenza del Ministero delle Infrastrutture, con incidenza negativa sull'efficienza ed efficacia dei controlli e conseguente rischio di non valutare adeguatamente i rischi per la popolazione. Un altro aspetto critico è legato alle rotture di carico e dei tempi di attesa nei CEDI (centri di distribuzione, ndr), che possono incidere negativamente sulla corretta conservazione dei prodotti trasportati ed impongono, ad avviso dell'OITA, un tavolo permanente fra Federalimentari e GDO.

TTS Italia. Quanto e che tipo di tecnologia è diffusa tra le aziende che fanno trasporto alimentare?

Ricozzi. Le tecnologie utilizzate dipendono, ovviamente, dalla tipologia di merce trasportata, sia se parliamo di alimenti, sia se parliamo di farmaci, ovvero di prodotti deperibili, che devono essere trasportati in regime di temperatura controllata, e quindi con veicoli frigoriferi o refrigerati. Questi ultimi necessitano di attrezzature speciali, in continuo aggiornamento, come i sistemi di controllo delle temperature e, nei casi più evoluti, di sistemi di tracciabilità rientranti nel variegato panorama della infomobilità. Ovviamente, le tecnologie più avanzate si accompagnano alle imprese maggiormente strutturate.

TTS Italia. Quali sono le tecnologie che potrebbero aiutare l'efficientamento di questa catena logistica? Quanto sta incidendo l'e-Commerce?

Ricozzi. Più che sugli allestimenti, occorrerebbe puntare sulla connettività dei veicoli: ciò vuol dire interconnessione e integrazione delle piattaforme telematiche per la gestione delle flotte adibite al trasporto di alimenti, da rendere

interoperabili anche per il trasporto multimodale, nell'ambito della Piattaforma Logistica Nazionale. Quanto all'e-Commerce del food, dobbiamo dire che presenta un trend di crescita, che non può non avere effetti dirompenti sulla supply chain, dall'organizzazione del trasporto, alla gestione dei magazzini, alle consegne in città, anche perché ogni sottosettore dell'e-Commerce alimentare utilizza una o più modalità di fulfillment dell'ordine, vale a dire per far arrivare la merce al cliente (con la consegna a domicilio, che resta la modalità più diffusa). In definitiva, il commercio elettronico del cibo ha ulteriormente aggravato le difficoltà connesse alla city logistics, aumentando le diseconomie già presenti nel ciclo distributivo nei centri urbani, e imponendo, quindi, una profonda revisione della stessa governance delle operazioni logistiche. Secondo l'elaborazione OITA dei dati di International Supply Chain Academy e Osservatorio PoliMI-NetComm, i punti di maggiore criticità, che tendono ad aggravarsi nei 5 grandi agglomerati urbani dove si concentra il 25% dell'e-Commerce (Milano, Roma, Torino, Napoli, Bergamo), riguardano: la qualità del trasporto, soprattutto del fresco e freschissimo; la sostenibilità ambientale, compromessa da congestione e inquinamento, per la parcellizzazione delle consegne; la sostenibilità sociale, messa in pericolo anche dalle varie forme di gig economy (lavoro on demand), spesso prive di tutela nei confronti dei lavoratori. È indubbio che qualunque soluzione non può che passare attraverso la condivisione di tutti gli attori coinvolti: istituzioni, operatori logistici, produttori, GDO dell'e-Commerce. ■■

L'intervista completa alla presidente di OITA è consultabile al seguente link http://www.ttsitalia.it/newsletter/27_aprile_2018.html

ASSOCIAZIONE TTS ITALIA