

FOOD MILES

“Food Miles” è un termine coniato dalla *Sustainable Agriculture Food and Environment (SAFE)* allo scopo di indicare le distanze percorse dal cibo, dal luogo di produzione fino alle sedi di consumo. Le implicazioni di natura ecologica, sociale e per il consumatore insite nel concetto delle food miles, sono oggi al centro di un acceso dibattito internazionale che ha catturato l’attenzione di diversi agenti economici (consumatori, dettaglianti, produttori e decisori pubblici), suscitando particolare interesse nel mondo accademico. L’attenzione nei confronti di questo tema è stata confermata dallo studio commissionato dal ministero britannico DEFRA (*Department for Environment, Food and Rural Affairs*), intitolato “The validity of food miles as an indicator of sustainable development”, con il quale si è inteso procedere a quantificare il consumo di combustibile fossile e biossido di carbonio associato al trasporto di prodotti alimentari. Dallo studio è emerso che all’aumento delle food miles corrisponde un incremento dei costi ambientali, sociali ed economici connessi al trasporto del cibo in termini di congestione, inquinamento atmosferico, emissione di gas serra e rumore. Secondo il DEFRA, dal 1994 al 2004 c’è stato un incremento dell’ emissione di CO2 del 12% causato dai trasporti del cibo. Inoltre, le indagini condotte hanno evidenziato che negli ultimi cinquanta anni ci sono stati grandi cambiamenti nella produzione e circolazione degli alimenti nel Regno Unito. Prima su tutte, la Globalizzazione dell’industria alimentare ha causato un aumento del commercio di cibo in termini di esportazioni ed importazioni, oltre alla concentrazione delle basi di approvvigionamento in pochi fornitori di grandi dimensioni.

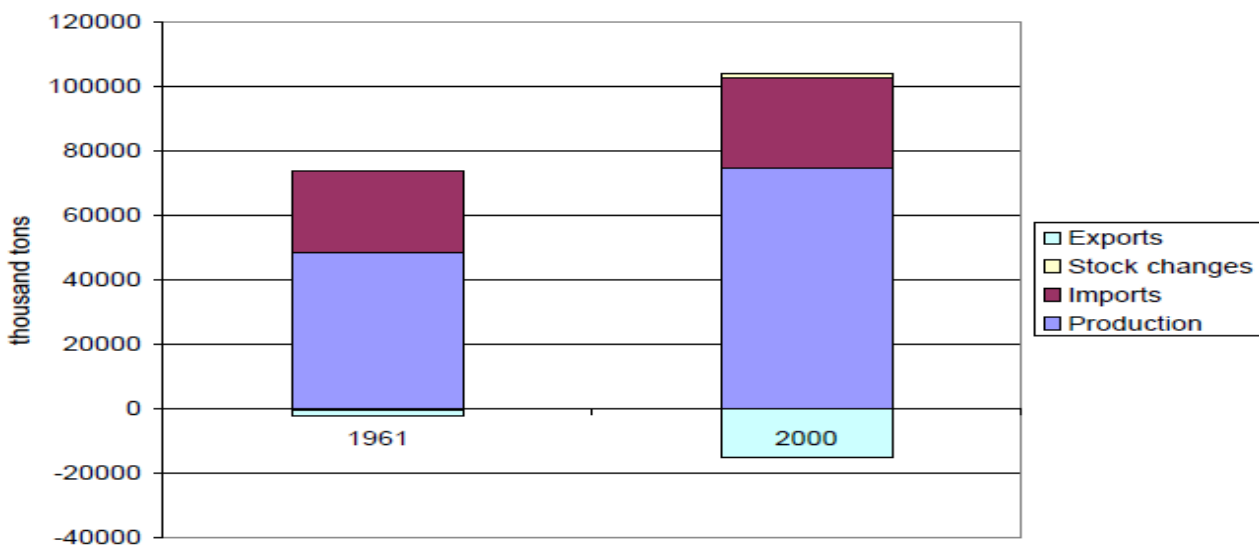


Figure 2 Changes in food trade since 1961

FIGURA 1 - Questo grafico mostra come il commercio alimentare si è evoluto dal 1961 fino al 2000; la crescita della produzione, nel corso degli anni, è andata a soddisfare la crescente domanda estera con un conseguente aumento delle esportazioni.

In secondo luogo, ci sono stati cambiamenti nei modelli di consegna: oggi la maggior parte dei beni passa attraverso i centri di distribuzione. In più c'è stata una centralizzazione e concentrazione delle vendite nei supermercati; infatti è in forte calo il numero delle persone che continuano regolarmente a fare la spesa nei piccoli negozi locali mentre si sta diffondendo la tendenza a fare una spesa settimanale, nei grandi supermercati delle città. Queste modifiche sostanziali del commercio alimentare hanno provocato una forte crescita, sia del numero che nella distanza, dei viaggi che i prodotti alimentari devono compiere (dalla fattoria al consumatore), noto come "food miles". Alcune statistiche potrebbero aiutarvi a capire meglio; dal 1978, l'importo annuo di cibo spostato nel Regno Unito con mezzi pesanti è aumentato del 23% e la distanza media per ogni viaggio è aumentata del 50%! La crescente preoccupazione per gli impatti ambientali ed economici che l'aumento dei kilometri percorsi dal cibo potrebbe causare, ha dato vita ad un dibattito sull'opportunità di cercare di misurare, e se possibile ridurre, le "miglia alimentari". In questo contesto, il DEFRA ha commissionato questo studio per valutare se un indicatore pratico ed affidabile per la misurazione delle food miles potesse essere sviluppato, e se lo stesso, sarebbe potuto diventare un valido riferimento, per valutare l'efficacia nel raggiungimento degli obiettivi prefissati dal governo in tema di sostenibilità dei trasporti alimentari. La ricerca in questione aveva quattro compiti principali:

1. Il primo era quello di raccogliere un set di dati (sia nel Regno Unito che all'estero) per quantizzare i kilometri percorsi dai vari prodotti per passare dal coltivatore al consumatore.
2. Il secondo obiettivo era quello di analizzare e spiegare le tendenze principali che hanno causato l'incremento delle miglia alimentari sia in Inghilterra che all'estero.
3. Il terzo compito era quello di identificare e quantificare gli impatti economici, sociali ed ambientali provocati da questo sistema di approvvigionamenti a filiera lunga.
4. Il quarto ed ultimo scopo dello studio era quello di sviluppare una serie di indicatori chiave, per valutare i principali impatti sulla sostenibilità delle distanze percorse dal cibo.

Questo nuovo termine, "food miles" in poco tempo ha destato curiosità anche al di fuori dell'Inghilterra, diventando una parola internazionale; i kilometri percorsi dal cibo iniziano ad essere sempre più analizzati, in quanto danno la possibilità di valutare quelli che sono gli impatti ambientali dei prodotti alimentari e dei loro ingredienti; il consumatore, nello scegliere gli alimenti da acquistare è chiamato a dover prendere in considerazione oltre alla qualità, *la provenienza del cibo* e gli *impatti ambientali* che lo stesso potrebbe causare. Molti dei prodotti che acquistiamo provengono da posti molto lontani e oltre a questo, la grande distribuzione in alcuni casi porta il cibo a fare viaggi assurdi e senza senso: ad esempio, i pomodori siciliani una volta raccolti vengono trasportati al centro di raccolta di Napoli e poi tornano a Palermo per arrivare sui banconi di vendita con un ulteriore sovraccarico di costo del 12%. Alcune statistiche confermano che durante un anno sono state esportate mandorle californiane in Italia per 431.000 dollari e sono state importate negli Stati Uniti mandorle italiane per 397.000 dollari. Le salsicce vendute a Norimberga sono prodotte con maiali bavaresi portati a macellare in Campania. La Gran Bretagna importa ogni

anno duecentomila tonnellate di carne di maiale straniero, ma ne esporta altrettante di quella inglese. E via discorrendo....Far percorrere tutte queste miglia al cibo, secondo voi è sostenibile ed economicamente vantaggioso?



Come misurare “food miles”?

Il rapporto fra trasporto alimentare e sostenibilità globale è complesso. Ho già detto che il trasporto di cibo ha impatti ambientali, economici e sociali notevoli! Tuttavia, le differenze tra i sistemi di approvvigionamento spesso generano compromessi tra i diversi effetti sull’ambiente e l’economia; questi compromessi vanno ponderati quando si progetta un indicatore per misurare l’impatto del trasporto degli alimenti e nella formulazione delle politiche associate. I fattori da prendere in considerazione sono:



- *Modalità di trasporto:* gli effetti causati durante il viaggio dal cibo sono fortemente dipendenti dal mezzo di trasporto. Ad esempio, il trasporto aereo ha un altissimo impatto sul cambiamento climatico per tonnellata trasportata mentre il trasporto marittimo è relativamente più efficiente. Il trasporto attraverso mezzi pesanti (camion) genera altri impatti quali inquinamento atmosferico, rumore e costi per la manutenzione stradale.
- *L’efficienza nel trasporto:* esiste un trade-off tra distanza di trasporto, dimensione del veicolo ed efficienza della spedizione. Ad esempio, il sistema dominante di approvvigionamento alimentare in UK coinvolge grandi camion che viaggiano, compiendo lunghi viaggi, dai fornitori fino al centri di distribuzione; questo sistema consente, anche grazie alla riduzione degli imballaggi, livelli di carico dei veicoli molto efficienti andando così a ridurre gli impatti per tonnellata di cibo trasportata. Invece, l’approvvigionamento locale (filiera corta), riduce notevolmente la distanza percorsa dai prodotti ma porta alla circolazione di molti più veicoli di piccole dimensioni e ad un peggioramento dell’efficienza del trasporto causato dai livelli di carico più bassi.
- *Le differenze nei sistemi di produzione alimentare:* l’impatto generato dal trasporto degli alimenti può essere compensato in qualche misura se il cibo importato in una zona è stato prodotto in modo più sostenibile rispetto agli stessi alimenti disponibili a livello locale; un caso di studio ha dimostrato che può essere maggiormente sostenibile, importare alimenti biologici nel Regno Unito piuttosto che produrre alimenti non biologici internamente. Ovviamente ciò vale soltanto se il cibo viene importato via mare o per distanze brevi su strada.
- *Costi e benefici economico-sociali a livello macro:* ci sono molte questioni economico-sociali che sono legate al dibattito sulle food miles. In primo luogo, bisogna valutare gli elementi positivi e negativi generati della Globalizzazione del mercato alimentare; è chiaro che questo nuovo sistema del commercio ha generato vantaggi economici sia per i paesi sviluppati che per i paesi in crescita; in termini di prezzi più bassi degli alimenti e maggiore scelta negli acquisti. Ovviamente la realizzazione di questi benefici dipende da tutta una serie di fattori politici, sociali ed economici complessi come ad esempio le regole del commercio globale. Questo sistema sta portando i piccoli negozi di paese alla

chiusura e ne consegue un aumento dei costi ambientali, in quanto le persone che vivono nei piccoli centri, sempre più spesso devono fare molti chilometri per recarsi nelle città dove andare a fare la spesa nei grandi centri commerciali.



Indicatori chiave e trends

Sulla base dell'analisi fatta per valutare gli impatti causati dal trasporto del cibo, prendendo in considerazione le tendenze principali, i compromessi e i costi-benefici il DEFRA ha elaborato "quattro indicatori chiave" che si concentrano sugli impatti diretti generati dalle food miles (ad esempio congestione, incidenti ed inquinamento, questioni economiche e sociali più ampie).

Table E3. Key indicators.

Indicator	Notes
Urban food km in the UK, split by car, LGV, HGV.	Urban food km account for most of the accident and congestion costs. The impact of air pollution is also much higher in urban areas. At present, this indicator relies on the assumption that the urban/rural travel ratio is the same for food transport as for all other transport. An alternative proxy for congestion and accident costs would be car food km.
HGV food km	This covers HGV transport both in the UK and overseas. HGV transport is responsible for the majority of infrastructure, noise and air pollution costs.
Air food km	Air freight of food is rapidly growing and has a higher environmental impact than any other transport mode.
Total CO₂ emissions from food transport	Emissions of CO ₂ from the transport sector are highly significant and are growing. This indicator includes estimated CO ₂ from transport fuel use both in the UK and other countries. Currently excludes CO ₂ and other greenhouse gas emissions from refrigeration during transport, although it would be desirable to include this in future.


FIGURA 2 – Questa tabella mostra gli indicatori elaborati dal DEFRA ed inseriti nel report sulle food miles.

Andiamo adesso ad analizzare singolarmente gli indicatori:

- **Urban food vehicle km:** questo indicatore misura i chilometri percorsi nelle aree urbane da parte dei consumatori per andare ad acquistare i prodotti alimentari e i chilometri percorsi all'interno delle città per distribuire gli alimenti nei grandi centri d'acquisto. Gli impatti principali rilevati da questo indicatore sono gli incidenti, la congestione e l'inquinamento dell'aria nelle aree urbane. Pare che il valore di questo indicatore sia aumentato del 27% dal 1992, principalmente a causa della crescente tendenza di andare a fare la spesa in auto; L'attuale modello commerciale sta portando i consumatori a fare spese settimanali presso i



grandi supermarket, a discapito della spesa giornaliera nei piccoli negozi locali che ormai in pochi fanno ancora.

- HGV (heavy goods vehicle) food km: questo secondo indicatore analizza i **kilometri** percorsi dai grandi camion per trasportare il cibo; gli HGV provocano impatti ambientali non indifferenti in termini di inquinamento atmosferico, incidenti stradali e rumore. “HGV tonne Kms” sono cresciuti del 100% dal 1974 e del 36% dal 1991; ciò è dovuto alla concentrazione delle vendite di alimenti nei supermercati, alla nascita dei grandi centri di distribuzione e ai cambiamenti associati ai modelli di consegna dei prodotti. Questo aumento delle *tonnellate/Km* trasportate, è stato compensato da un passaggio a veicoli più grandi (basti pensare ai nuovi bilici con rimorchio da 16 mt) e da un'ottimizzazione dei livelli di carico. Non è chiaro per quanto tempo ancora, questo sistema possa essere sostenuto dato che i livelli di carico hanno raggiunto un'efficienza quasi del 100% ; di conseguenza un ulteriore aumento dei movimenti su HGV provocherebbe impatti devastanti.
- Air food km: questo terzo indicatore misura gli impatti del trasporto aereo che è in rapida crescita e questo dovrebbe **preoccuparci** in quanto tale mezzo di trasporto è quello che causa maggiori impatti ambientali! Il trasporto aereo è aumentato del 140% dal 1992, anche se rappresenta, per adesso, solo 0,1% dei **kilometri** percorsi dal totale dei veicoli per trasportare cibo. 
- Total CO2 emissions from food transport: questo quarto indicatore ci permette di quantificare le emissioni di CO2 causate dal trasporto che dal 1992 al 2002 sono aumentate del 12% mentre, nello stesso periodo, le emissioni di inquinanti atmosferici (ad esempio PM10 o NOx) sono diminuite, nonostante un aumento dei chilometri totali, grazie all'introduzione di una serie di norme europee che stanno portando all'estinzione dei veicoli più vecchi ed inquinanti (basti pensare che per il trasporto c/terzi la carbontax viene concessa solo per gli autoveicoli da EURO3 in su).

Il DEFRA, ha inoltre precisato che questo set di indicatori sarà aggiornato ogni anno, a seguito della pubblicazione dell'insieme dei dati chiave sottostanti (ad esempio HM Customs e Excise data). A causa della complessa relazione, già descritta, fra *trasporto alimentare* e *sostenibilità*, deve essere prestata la massima cura, sull'interpretazione dei cambiamenti osservati negli indicatori o nell'impostazione di eventuali obiettivi associati. Quindi è importante stabilire le cause e la significatività di tali cambiamenti, al fine di considerare tutti gli aspetti economici, sociali ed ambientali prima di trarre conclusioni o formulare risposte politiche. Sicuramente possiamo dedurre che si tratta di indicatori dinamici, i cui risultati vanno sempre ponderati rispetto al contesto di riferimento, prima di fare valutazioni definitive degli impatti generati dal trasporto alimentare.

Table E4: Trends in Key Indicators 1992-2002 (Headline indicators in bold)

Including exports		Total			In UK			Overseas		
		1992	1997	2002	1992	1997	2002	1992	1997	2002
Total tonne kilometres	billion tonne km	203	222	234	39	49	50	164	173	183
Total vehicle kilometres	billion vehicle km	27	29	30	21	23	25	5.7	5.5	5.3
Urban road food km	million vehicle km				9,847	11,015	11,778			
Car	million vehicle km				5,178	6,108	6,975			
LGV	million vehicle km				2,974	2,974	2,974			
HGV	million vehicle km				1,696	1,932	1,828			
HGV food km	million vehicle km	9,325	10,026	9,425	5,391	6,145	5,812	3,933	3,881	3,613
	million tonne km	62,745	75,270	76,871	36,278	46,131	47,400	26,467	29,139	29,471
Air food km	million vehicle km	11	22	27	0	0	0	11	22	27
Total CO₂ emissions	million tonnes	16.9	18.7	19.1	8.9	9.9	9.7	7.9	8.7	9.2
Total PM ₁₀ emissions	thousand tonnes	9.5	7.3	5.3	5.6	4.1	2.5	3.8	3.1	2.8
Total NO _x emissions	thousand tonnes	206	201	158	105	102	72	101	98	85
Total SO ₂ emissions	thousand tonnes	51	42	41	8.81	2.51	0.25	43	40	41
Live animal food km	million tonne km				870	884	764	NK	NK	NK
Imports of indigenous foods	million tonnes				13.55	14.20	16.15			
Retail sales of ethically traded foods	million £				0	13	63			
% of indigenous organic food grown in the UK	%				NK	NK	62%			

FIGURA 3 – Questa tabella fornisce tutta una serie di dati sulle tendenze degli indicatori chiave dal 1992 fino al 2002 (gli indicatori principali sono quelli evidenziati).

Risultati principali dello studio del DEFRA sulle food miles

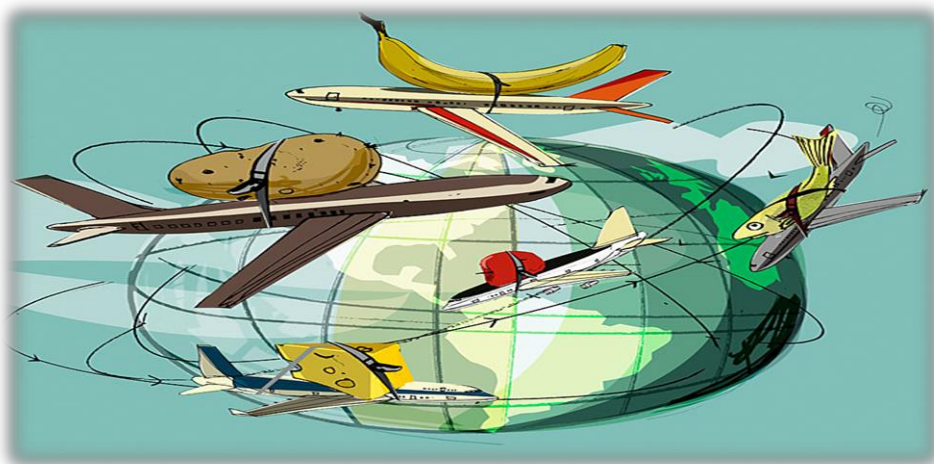
I quattro principali risultati dello studio condotto dal DEFRA sulle food miles sono :

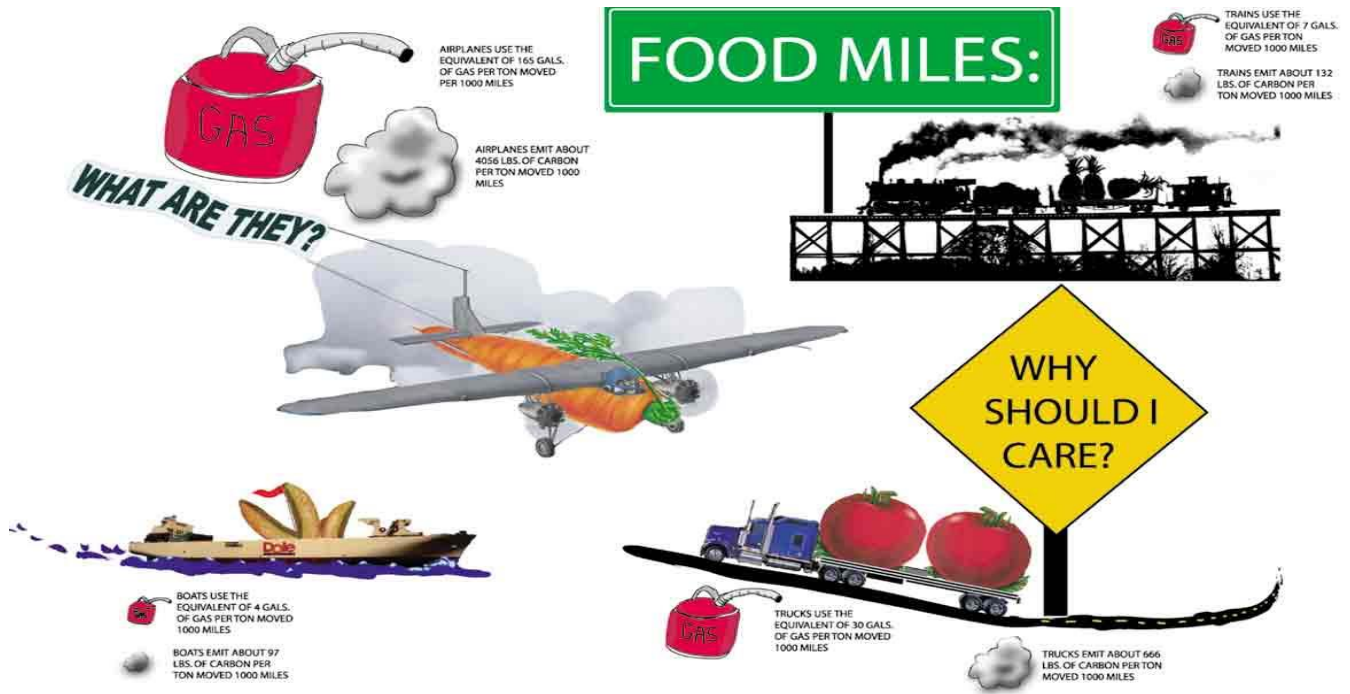
1. Un solo indicatore basato sui **kilometri** totali percorsi dai prodotti alimentari è un inadeguato indicatore di sostenibilità; gli effetti dei trasporti alimentari sono molteplici ed eterogenei, quindi nel fare le valutazioni del caso, occorre tener conto di tutta una serie di compromessi tra fattori ambientali, sociali ed economici. Ne deriva che il rapporto tra “food miles” e sostenibilità è molto complesso; per questo il DEFRA è arrivato alla conclusione che un singolo indicatore non è sufficiente bensì occorre definire una serie di indicatori che riflettano i principali impatti negativi del trasporto del cibo.

2. Ci sono dati disponibili e attendibili per aggiornare ogni anno una serie di indicatori chiave; infatti per i mezzi di trasporto maggiormente utilizzati (ad esempio HGV e LGV) vengono stilate ogni anno numerose statistiche dettagliate. Per le tipologie di trasporto dove la qualità e quantità dei dati è scarsa, si tratta di aree che hanno uno scarso interesse da parte della politica e che sono trascurate per via del basso impatto ambientale o per la scarsa diffusione.
3. Il trasporto del cibo ha un impatto significativo ed in crescita; nel 2002, la movimentazione del cibo ha prodotto 19 milioni di tonnellate di anidride carbonica. Dallo studio del DEFRA risulta che nel 2002, per trasportare cibo, sono stati percorsi 30 miliardi di chilometri, di cui il 25% dai veicoli HGV. Il trasporto aereo degli alimenti ha le più alte emissioni di CO2 per tonnellata ed è in rapida crescita.
4. I costi ambientali, sociali ed economici diretti causati dalle food miles superano i 9 miliardi di £ ogni anno... Questo dato è allarmante! Dovrebbe far riflettere sul fatto che questo sistema va modificato e, a coloro che sostengono la non esistenza di una valida alternativa rispondo :” un nuovo sistema sostenibile può essere creato perché se l’uomo stesso ha ideato il vecchio e dannoso sistema, sarà sicuramente in grado di progettarne un altro”.



Immagini e curiosità dal web





This poster indicates roughly how much energy each form of transportation uses and how much carbon dioxide it produces. As any car driver knows, these figures depend a great deal on how the vehicle is driven, the vehicle's condition and technology, and the weather. These are some of our best guesses of industry-wide averages based upon the existing literature.

FIGURA 4 - Questa immagine mostra alcuni degli impatti ambientali, provocati dai diversi mezzi di trasporto, per portare i prodotti alimentari dai luoghi di produzione sino alle sedi consumo. Nel rombo giallo c'è scritto, traducendo dall'inglese, "perché dovrebbe interessarmi?"; in risposta a tale quesito, l'immagine fornisce alcuni dati relativi all'energia necessaria per effettuare i viaggi e al diossido di carbonio prodotto e immesso nell'ambiente dai diversi mezzi di trasporto (aerei, treni e camion) per far arrivare i prodotti al consumatore finale.

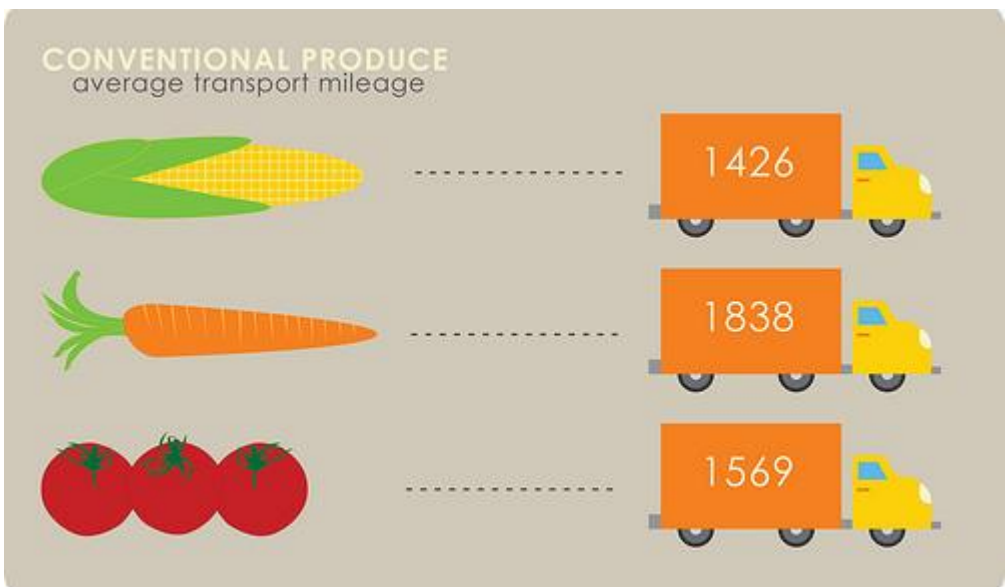


FIGURA 3- Questa **terza** immagine, indica i **kilometri** percorsi mediamente da tali alimenti, a bordo di grandi camion, prima di arrivare sulle nostre tavole. **Altri studi confermano che prima di giungere al consumatore, mediamente un cibo percorre 1900Km.**

Gli effetti negativi sull'ambiente che il cibo può provocare durante il percorso, da quando viene prodotto fino al momento in cui arriva nelle mani del consumatore finale, possono essere misurati attraverso alcuni parametri dell'inquinamento. I sostenitori delle food miles hanno proposto l'introduzione, sulle etichette dei nostri alimenti, di un nuovo **indicatore** che segnali il **kilometraggio**; in modo tale, da permettere ai clienti di poter valutare e scegliere i prodotti, tenendo in considerazione anche la distanza percorsa dagli stessi prima di arrivare sugli scaffali dei supermercati. Per adesso, questa rimane una semplice proposta che non si è ancora concretizzata nella **fissazione** di un nuovo standard; tuttavia, nessuno vieta alle aziende di utilizzare una strategia anticipativa, inserendo sulle etichette un indicatore che mostri i **kilometri** percorsi dai loro prodotti. **A mio parere**, le imprese alimentari dovrebbero pensare concretamente all'inserimento di questo indicatore sulle etichette; in quanto la crescente attenzione nei confronti della tutela ambientale, soprattutto da parte dei consumatori, premia le aziende in grado di fornire tutta una serie di informazioni aggiuntive sul prodotto! Questo approccio, **a mio avviso** permetterebbe alle imprese più coraggiose di creare un vantaggio competitivo e di avere un miglioramento in termini di immagine.

Cosa può fare il singolo consumatore nel concreto?

Per prima cosa, bisogna valutare l'entità della distanza percorsa dal cibo "distance travelled" per poi prendere in considerazione il mezzo attraverso il quale tale distanza è stata percorsa (aereo, veicolo, treno). **La chiave** è **l'acquisto locale**: sostenere i coltivatori del posto e acquistare direttamente da loro, significa ridurre al massimo le miglia che il cibo deve percorrere e permette di minimizzare gli impatti ambientali legati al trasporto. Però, bisogna stare attenti ai cibi acquistati nei supermercati **perché anche se prodotti da coltivatori locali prima di arrivare sugli scaffali sicuramente avranno percorso molti chilometri tra magazzini, depositi oltre ad aver subito operazioni di imballaggio e compostaggio...di conseguenza avranno causato impatti ambientali e potranno generare futuri rifiuti.** **Stanno nascendo** progetti con l'obiettivo di indurre il consumatore finale a ricercare direttamente il produttore locale, dal quale acquistare il cibo; questo contatto diretto, consente, oltre al fatto di ridurre gli impatti ambientali di avere una certezza sulla provenienza del cibo e permette di valutarne in modo diretto la qualità. La caratteristica principale della vendita diretta è la totale autonomia decisionale dell'agricoltore, che ritorna ad essere protagonista della filiera e a poter effettuare liberamente le sue scelte produttive e commerciali. Il recupero dell'autogestione dell'azienda determina la nascita di forme organizzative diversificate, proprio perché ogni azienda orienta l'attività secondo le proprie vocazioni produttive e imprenditoriali. Oltre all'acquisto diretto derivante dal comportamento pro-attivo dei consumatori, anche i manager delle imprese alimentari potrebbero ridurre le immissioni

ambientali causati dal trasporto: ad esempio investendo nei “cleaner vehicles”, sviluppando sistemi di distribuzione intermodali e ottimizzando la logistica nella movimentazione dei prodotti.

International Food Miles Calculator

Sul sito web www.foodmiles.com è presente il calcolatore internazionale che permette di misurare la distanza percorsa dal vostro cibo; di recente è stato aggiornato, permettendo ad oggi di monitorare i vostri alimenti da qualsiasi città del mondo.

Il calcolatore funziona in una maniera molto semplice:

1. Bisogna inserire la città dove il consumatore finale vive.
2. Occorre indicare da dove viene il cibo che stiamo prendendo in considerazione, semplicemente leggendo la nazione di provenienza dalla confezione.
3. Infine si dovrà indicare il cibo (food item) che vogliamo monitorare.

Dopo aver fatto questi tre semplici passaggi, **vi** basterà premere invio ed il calcolatore elaborerà per **voi** la distanza approssimativa percorsa da quel cibo e i possibili impatti ambientali causati.



Perchè scegliere la “short supply chain”?

Vi sono varie ragioni per preferire i prodotti a filiera corta, **tra cui quelli di natura:**



1. *ambientale*: la riduzione di CO2 prodotta grazie all’abbattimento dei trasporti (prevalentemente su gomma), il risparmio in acqua ed energia dei processi di lavaggio e confezionamento e l’eliminazione degli imballaggi di plastica e cartone, rendono questi prodotti realmente ecosostenibili.
2. *nutrizionale*: sono prodotti di stagione e del territorio ,inoltre, stante il breve trasporto mantengono intatte tutte le caratteristiche organolettiche e i principi nutritivi (per esempio, le vitamine).
3. *di sicurezza alimentare*: **nella filiera lunga sono molti gli alimenti che vengono importati da paesi lontani con normative meno rigorose di quelle italiane in termini di controlli igienico-sanitari, con conseguente maggiore rischio per la salute.**
4. *economica*: l’eliminazione delle intermediazioni e dei trasporti abbatterebbe il costo per il consumatore di circa il 30%.
5. *di controllo sul prodotto*: grazie al rapporto diretto con il produttore è possibile attuare un acquisto più consapevole e trasparente.



Critiche e opinioni contrarie

Anche qui non mancano i critici e le opinioni contrarie. Il DEFRA (*Department of Environment, Food and Rural Affairs*), cioè il Ministero britannico per l'ambiente e l'agricoltura, ha condotto (come ho ampiamente descritto in precedenza) un lunga ricerca per accertare se le *food miles* potessero costituire un indicatore utile della sostenibilità; da tali studi è emerso che la situazione è più complessa di quello che sembra. **Lo studio mostra che l'approccio, apparentemente chiaro, di minimizzare le miglia percorse dal cibo attraverso gli acquisti locali, non sempre determina un minor impatto ambientale. Ci sono altri studiosi che hanno criticato “il sistema a filiera corta”; in supporto della loro tesi, ci fanno osservare come un miglio percorso da un grande camion pieno di**



merce, non sia lo stesso, di un miglio percorso da un'automobile che trasporta ad esempio una borsa di insalata. Questa corrente di pensiero, sul suddetto argomento propone perciò un'ulteriore distinzione tra "food-vehicle miles" (ad esempio il numero di miglia percorse da un'automobile che trasporta prodotti alimentari) e "food-tonne miles" (che indica il peso che è stato trasportato attraverso un camion). E' stato calcolato che la metà dei "food-vehicle miles" sono effettuati da vetture che si muovono avanti ed indietro dai negozi. Seppur a corto raggio, sono milioni di spostamenti ogni giorno.



In pratica, tale corrente di pensiero, afferma che un sistema di produzioni locali (prodotti a filiera corta) sia inefficiente rispetto ad un sistema a filiera lunga, basato su supermercati con depositi centrali di distribuzione perché aumenterebbe considerevolmente il numero di "food-vehicle miles", facendo muovere gli alimenti tramite un maggior numero di più piccoli e meno efficienti autoveicoli. Il report del DEFRA considera anche altri risvolti del problema, non intuitivi, come il risparmio energetico direttamente a monte che alcune aziende riescono ad ottenere nel produrre alcuni alimenti, e che secondo questi studiosi, renderebbe economicamente vantaggioso importare nonostante i maggiori costi e l'inquinamento generato con il trasporto. Un caso illustrato è quello dei prodotti lattiero-caseari provenienti dalla Nuova Zelanda e trasportati in Gran Bretagna che, secondo una ricerca condotta in loco dalla *Lincoln University*, utilizza meno energia di quanta se ne potrebbe consumare per loro produzione in Inghilterra (le coltivazioni e le trasformazioni in quel paese sono infatti molto meno energivore).

Conclusioni

A termine del lavoro svolto, in seguito alla raccolta e l'analisi della documentazione relativa alle food miles **posso** affermare che il problema è molto complesso; non esiste una soluzione in assoluto! Certamente, l'acquisto locale è una buona soluzione in quanto permette al consumatore di fruire di un prodotto del quale conosce in maniera certa la provenienza ma soprattutto permette ai piccoli commercianti e al singolo contadino di restare sul mercato (in un mondo dominato dalle grandi multinazionali). Ovviamente per cercare di risolvere il problema dell'aumento delle miglia alimentari, relativo alla totalità degli impatti ambientali, sociali ed economici, occorre un intervento politico coordinato a livello internazionale perché nell'attuale mondo globalizzato **un azione** a livello nazione avrebbe bassi effetti reali. L'attuale sistema di distribuzione non sarà sostenibile ancora per molto. **Nonostante tutto, a mio avviso bisogna partire da un presupposto diverso: "siamo tutti importanti e nel nostro piccolo possiamo dare il nostro contributo".** L'applicazione di un **approccio bottom-up** può essere visto come un primo passo; ognuno nel suo piccolo può contribuire alla riduzione degli impatti causati dal trasporto. **Accollare sempre la colpa alla politica (il vertice del sistema) e alle grandi multinazionali ormai non è una giustificazione plausibile. Ad esempio, tutti noi possiamo scegliere di entrare a far parte di**

un GAS (Gruppo di Acquisto Solidale), sostenendo i produttori locali. Siamo altresì liberi, di comprare prodotti valutando oltre al prezzo anche tutta un'altra serie di fattori qualitativi. Gli imprenditori, nel loro piccolo, potrebbero cercare nuove soluzioni per ridurre gli impatti (ad esempio migliorando l'efficienza nella logistica o investendo in R&S). La chiave sta nell'adozione di un *comportamento pro-attivo* riguardo tutto quello che ci circonda.



Bibliografia



- The Validity of Food Miles as an Indicator of Sustainable Development (DEFRA report 2007)
- SAFE Alliance (1994), The Food Miles Report: The dangers of long distance food transport.
- Rached, Omar (2002), Logistics and supply chain of the UK fresh fruit trade, MSc thesis, University of Westminster, London, UK..
- Department for Transport / National Statistics (January 2003), Travel to the shops in GB, Personal travel factsheet 2.
- Watkiss, P (2003), Noise Data and Analysis in the UK, unpublished note, AEA Technology.
- COMEAP (1998), Quantification of the Effects of Air Pollution on Health in the UK; department of Health. London. The Stationary Office.
- Gardini C., Lazzarin C., (2007). La vendita diretta in Italia,

Web grafia

- www.foodmiles.com
- www.defra.gov.uk
- <http://statistics.defra.gov.uk/esg/publications/auk/2002/chapter2.pdf>
- www.sustainabilityinstitute.org
- <https://www.gov.uk/>

Laudadio Giuseppe