

SPECIALIZZATI

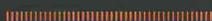


26

ATP IN VIA DI TRASFORMAZIONE

A fine giugno sarà operativa la banca dati digitale per monitorare il settore dell'ATP. Intanto da gennaio è in vigore il nuovo regolamento sugli F-Gas, i gas fluorurati a effetto serra

di Francesca Sirimarco



APRILE2017



27

Qualità di refrigerazione in Ton di CO ₂ equivalente	Senza sistema di rilevamento perdite	Con sistema di rilevamento perdite
Compresa tra ≥ 5 Ton e <50 Ton	almeno una volta ogni 12 mesi	almeno una volta ogni 24 mesi
Compresa tra ≥ 50 Ton e <500 Ton	almeno una volta ogni 6 mesi	almeno una volta ogni 12 mesi
≥ 500 Ton	almeno una volta ogni 3 mesi	almeno una volta ogni 3 mesi

Presto anche l'Italia avrà una banca dati digitale per monitorare in modo più efficiente e veloce il settore dell'ATP (Accord Transport Perissable), che disciplina il trasporto internazionale stradale e ferroviario delle derrate alimentari deteriorabili e delle merci da trasportare in regime di

temperatura controllata, compresi i prodotti farmaceutici. La digitalizzazione dei certificati ATP in Italia, prevista da una circolare del ministero dei Trasporti del 2016, consentirà la gestione centralizzata di tutte le verbalizzazioni, delle omologazioni e del rilascio degli attestati ATP che certificano le

furgonature isoterme. Il programma prevede l'accesso ai documenti elettronici attraverso il Portale dell'Automobilista, sostituendo la documentazione cartacea. L'operatività della nuova procedura è stata prorogata al 30 giugno 2017 per consentire il completamento dei test e l'adeguamento delle stazioni di prova. Grazie a questo sistema sarà più semplice contrastare il fenomeno dei falsi certificati ATP, anche se resta ancora da risolvere la principale problematica legata al settore e cioè la diversità di applicazione del trattato da parte dei singoli Stati firmatari, all'interno

SPECIALIZZATI



Con la digitalizzazione sarà più semplice co

del proprio territorio. Infatti, mentre l'Italia, ad esempio, applica l'ATP ponendo l'attenzione sul concetto di trasporto e sui mezzi utilizzati, in Francia l'attenzione è posta sulle merci deperibili. Giocoforza sono diverse anche le Autorità competenti: in Italia e nei Paesi che applicano l'ATP sulla base del trasporto la competenza è del ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, per la Francia, invece, del ministero dell'Agricoltura. Questa diversità di regole è dovuta al fatto che l'Unione europea non introduce in modo coattivo l'ATP tra le leggi comunitarie e pertanto ciascun Paese regola in modo autonomo il trasporto degli alimenti all'interno del proprio territorio.

Alcune associazioni hanno fatto quadrato attorno al tema per giungere a una serie di accordi multi-laterali riuscendo a coinvolgere anche le Autorità competenti di numerosi Paesi. Così, a fine 2014, sono stati formulati sette accordi multilaterali, ancora però da sottoscrivere.

I contenuti di tali accordi spaziano dalla proposta di metodo di rinnovo a 6 e 9 anni delle attrezzature ATP non autonome alla proposta per il limite di età per la ripetizione del test di rinnovo (aggiungendo una procedura per le attrezzature con meno di 12 anni), dall'obbligo di accreditamento delle stazioni di prova secondo la norma ISO 17025 alla definizione, in modo univoco,

della marcatura esterna delle attrezzature multi-temperatura. Inoltre, riguardano la modifica del modello del verbale dei gruppi frigoriferi per aggiungervi una data limite di 6 anni e la definizione in modo uniforme della posizione delle pareti nelle attrezzature multi-temperatura. Infine, l'attenzione è posta anche sulla validità dei certificati delle attrezzature destinate all'esportazione, cosa per la quale si propone che l'autorità che rilascia il certificato iniziale sia quella del Paese di produzione e il periodo di validità del certificato sia limitato a 6 mesi.



Clara Ricozzi

CRITICITÀ E POSSIBILI AZIONI

Sono diverse le criticità che ancora restano da superare per quanto riguarda l'ATP. Per comprenderle meglio e individuare possibili azioni per superarle, Tir ha interpellato Clara Ricozzi, presidente di OITA, l'Osservatorio Interdisciplinare Trasporto Alimenti

“A livello nazionale - spiega Ricozzi - la principale carenza riguarda il mancato censimento dei veicoli attrezzati ATP, ed è tuttora irrisolto il nodo inerente il rischio di rottura della catena del freddo nei Centri di distribuzione dei prodotti soggetti al regime ATP. Sul piano internazionale, invece, sussiste la disomogeneità nella durata delle autorizzazioni provvisorie per l'export delle attrezzature ATP, e ritarda ancora la sottoscrizione di sette importanti accordi multilaterali, promossi da associazioni dei trasporti frigoriferi di Italia, Francia e Spagna e condivisi dalle autorità competenti dei Paesi europei”.

Quali, allora, le azioni possibili? “A breve vogliamo attivare il censimento dei veicoli attrezzati ATP, da incrociare con il parallelo censimento delle imprese di trasporto stradale di alimenti, dando vita a un tavolo permanente fra FederAlimentari e Grande distribuzione, per garantire il mantenimento della catena del freddo. A medio termine - ha concluso Ricozzi - andrebbero promosse anche alleanze con altri Paesi europei per spingere la Commissione Ue a porre allo studio un ATP comunitario”.

rastare il fenomeno dei falsi certificati ATP

F-GAS: da gennaio in vigore il nuovo regolamento

I veicoli per il trasporto ATP, come autocarri frigorifero e rimorchi frigorifero, impiegano quantità considerevoli di gas fluorurati a effetto serra. Al riguardo, il 1° gennaio 2017 è entrato a regime il Regolamento europeo 517/2014 che ha esteso l'ambito di applicazione della normativa già vigente anche alle attrezzature "mobili", cioè in transito durante il funzionamento.

Le novità introdotte dal nuovo Regolamento - come riferisce a Tir Manlio Ceccherini, presidente ANEA, l'associazione esperti ATP - comportano l'obbligo dei controlli e della compilazione del registro dell'apparecchiatura, che ora si basa sul parametro delle tonnellate di CO₂ equivalenti e non più sulla quantità di F-gas contenuta nel circuito. Ciò significa che se in ambito ATP un veicolo ha un valore di F-gas pari o superiore a 5 Ton di CO₂ equivalente, deve essere sottoposto a controlli periodici per verificare le

perdite, in caso contrario ne è esentato. La periodicità varia in funzione degli scaglioni di tonnellate di CO₂. Il Regolamento comporta anche l'obbligo del recupero degli F-gas per i circuiti di raffreddamento delle unità di refrigerazione di autocarri e rimorchi frigorifero durante le operazioni di manutenzione o di radiazione, la certificazione annuale del controllo e l'adozione di un sistema di controllo delle perdite degli F-gas negli impianti di raffreddamento. Tutto chiaro ma in Italia manca ancora il decreto di attuazione del Regolamento europeo che definisca il sistema di certificazione, di attestazione e le modalità sanzionatorie: il ministero dell'Ambiente sta predisponendo un nuovo decreto sostitutivo dell'attuale Decreto 43/2012, con tutto il disagio dell'attesa che ne consegue per la categoria degli autotrasportatori ATP, per i costruttori e per gli installatori di macchine frigorifere.

29

CLASSIFICAZIONE VEICOLI ATP

IN ISOTERMICO NORMALE

In questa classe di omologazione rientrano solo i veicoli idonei al trasporto di derrate alimentari soggette a temperature non inferiori a 0 °C, come il Frigorifero Normale di classe A (FNA) o di classe D (FND).

IR ISOTERMICO RINFORZATO

A seconda della potenza del gruppo frigorifero, rientrano in questa categoria i mezzi di trasporto Frigorifero Rinforzato di qualunque classe: FRA, FRB, FRC, FRD, FRE, FRF, e quindi idonei al trasporto di tutte le derrate deteriorabili fresche, congelate o surgelate da 0 °C fino a -20°C.



APRILE 2017

1382294