

COLD CHAIN COLD

SPECIALE FOOD

Trasporto alimentare a temperatura controllata. Il punto di vista di OITA

Garantire sicurezza e qualità lungo tutta la supply chain di alimenti (e farmaci) attraverso la definizione di protocolli condivisi per la certificazione del trasporto a temperatura controllata. Questo è il principale obiettivo di **OITA** che sta portando avanti numerose iniziative per garantire maggiori controlli e il rispetto della catena del freddo dal produttore al consumatore

Intervista a **Clara Ricozzi**, presidente **OITA**



Logistica Management: Quale ruolo riveste OITA nel panorama del trasporto alimentare?

Clara Ricozzi: **OITA** è l'Osservatorio Interdisciplinare Trasporto Alimenti che ha mosso i primi passi a valle dell'Expo 2015, dedicato proprio all'alimentazione e nutrizione del pianeta, per poi costituirsi concretamente l'anno seguente. È rappresentata da esponenti qualificati del mondo accademico, del lavoro, delle istituzioni, delle associazioni e degli organi di informazione che operano nel comparto produttivo, logistico e dei trasporti di cibo e bevande. Il suo intento è indagare, attraverso il proprio comitato scientifico e board esecutivo, le tematiche connesse al trasporto del cibo, dei prodotti freschi in genere e di quelli che necessitano di una conservazione a temperatura controllata (farmaceutici e cosmetici). Le merci sensibili alla temperatura non sono infatti soltanto gli alimenti, ma anche i farmaci, dei quali abbiamo iniziato ad occuparci dallo scorso anno svolgendo un lavoro di ricerca per la Fondazione Scuola Nazionale Servizi (SNS). L'Osservatorio ha partecipato al progetto di "Pagella del contratto di logistica del Farmaco", che ha

come obiettivo l'individuazione degli indicatori, delle criticità e di un sistema di pesi che verranno attribuiti ai diversi fattori per valutare i contratti in essere tra strutture sanitarie pubbliche (ASL/AST e Aziende Ospedaliere) e fornitori. La struttura della pagella affronterà inoltre le principali fasi della logistica del farmaco e delle strumentazioni sanitarie.

Tornando al trasporto alimenti, **OITA** ha sponsorizzato di recente delle ricerche a livello universitario in collaborazione con il Centro sulla Supply Chain degli Alimenti dell'Alma Mater Studiorum di Bologna, in particolare sulla connettività dei veicoli e sull'eCommerce degli alimenti. Il primo studio 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 tutte le possibili applicazioni. La seconda ricerca analizza invece l'impatto che l'esplosione dell'eCommerce e della consegna a domicilio di cibi e di piatti pronti sta avendo sulla distribuzione e sul trasporto. Il progetto parte dallo stato attuale della regolamentazione per esaminare le nuove tecnologie di conservazione degli alimenti deperibili e la loro influenza sulle dotazioni dei mezzi di trasporto, senza ignorare come cambierà la logistica per soddisfare le esigenze di un ultimo miglio sempre più parcellizzato e "su misura".

LM: Quali sono le normative di riferimento per il trasporto a temperatura controllata degli alimenti?

CR: Nel contesto normativo di base rientra innanzitutto il "Pacchetto igiene", ovvero il regolamento CE 852/2004 e successive modificazioni - Reg. CE 853/2004, che detta norme specifiche sugli alimenti di origine animale; Reg. CE 854/2004 e 882/2004, relativi all'organizzazione di un quadro comunitario di control-



li sui prodotti di origine animale; Reg. CE 37/2005, relativo alla temperatura controllata per il trasporto di surgelati; decreto legislativo 193/2007, che dà attuazione alla Dir. 2004/41 CE, per il riordino della disciplina nazionale relativa ai controlli in materia di sicurezza alimentare, e relative sanzioni - che mira a garantire l'igiene dei prodotti alimentari in tutte le fasi che portano al loro consumo. Prescrive, in particolare, la corretta applicazione del Sistema HACCP (Hazard Analysis Critical Control Points), per il controllo dei requisiti di sicurezza da soddisfare, dal momento della produzione a quello della distribuzione degli alimenti. All'Allegato II, Cap. 4, detta inoltre le regole sul trasporto nei vani di carico dei veicoli e nei contenitori, affinché gli alimenti siano atti al consumo umano.

Uno dei suoi obiettivi fondamentali è stato quello di uniformare la legislazione di tutti i paesi membri in modo tale da definire i medesimi requisiti di sicurezza degli alimenti. Attraverso il pacchetto igiene, infatti, tutti gli stati membri hanno adottato gli stessi criteri riguardo l'igiene della produzione degli alimenti, per cui i controlli di natura sanitaria vengono effettuati secondo i medesimi standard su tutto il territorio della Comunità Europea.

In seconda battuta abbiamo la Normativa ATP, relativa agli alimenti deperibili da trasportare in regime di temperatura controllata, con veicoli frigoriferi o refrigerati. L'ATP è il risultato di un accordo europeo sottoscritto nel 1970 in ambito ONU da alcuni stati, tra cui l'Italia, ed impone determinate regole nella costruzione degli allestimenti isotermitici per i trasporti frigoriferi o refrigerati destinati al trasporto di alimenti deperibili a temperatura controllata, oltre a fissare determinate prescrizioni per gli utilizzatori.

Tale normativa interessa però soltanto i trasporti internazionali, mentre ciascun paese aderente è libero di regolare diversamente il trasporto di derrate deperibili al proprio interno. In Italia, l'ATP è stato ratificato con legge 264/77, e relativo regolamento di esecuzione 404/79. Al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti (MIT) spetta la competenza relativa agli aspetti tecnici dei veicoli, mentre gli aspetti igienico-sanitari (HACCP) restano di competenza esclusiva del Ministero della Salute. La normativa definisce inoltre le classificazioni prestabilite dei veicoli soggetti al regime ATP, in relazione alle temperature da mantenere durante il trasporto: A fino a 0 °C; B fino a -10 °C; C oltre -20 °C. Inoltre, la procedura per la certificazione ATP prevede verifiche di conformità delle carrozzerie isotermitiche presso stazioni di prova (della Motorizzazione Civile o private autorizzate) o da parte di "esperti" nominati dalla motorizzazione a seguito di test di idoneità. Per la circolazione dei veico-

li attrezzati per il trasporto in regime di temperatura controllata, occorre il possesso di un'attestazione che ne certifichi la rispondenza alle regole ATP. Va anche ricordato che da circa un anno è operativa l'applicazione informatica "Certificati ATP", che consente la gestione centralizzata di tutte le operazioni inerenti il regime ATP, mediante l'emissione di un modello di attestazione con banda azzurra trasversale, numerazione progressiva e timbro a secco antifalsificazione. Infine, la circolare MC del 2 agosto scorso ha inteso mettere ordine nella materia, adottando disposizioni lungamente attese dalla categoria, che, rispetto alla situazione precedente, prevedono, per gli "Esperti ATP", la possibilità di effettuare un ulteriore rinnovo triennale, consentendo di allungare di tre anni la durata di vita di un veicolo dotato di attestazione ATP. In tal modo, un veicolo di classe FNA (frigorifero normale) o equivalente può arrivare fino a 21 anni e un veicolo di classe FRC (frigorifero rinforzato) o equivalente fino a 18 anni.

LM: Quali sono le criticità del trasporto alimentare e quali soluzioni propone OITA?

CR: Per avere chiaro lo stato di fatto del trasporto alimentare, per prima cosa stiamo tentando di censire imprese e veicoli avvalendoci delle associazioni di categoria, perché questa è la base per poter affrontare gli anelli deboli della filiera riguardo la temperatura controllata.

La principale criticità, a nostro avviso, riguarda le procedure di controllo e verifica delle normative sopra descritte: in Italia, facciamo riferimento a due sistemi di certificazione, HACCP da una parte e l'ATP dall'altra, che però non dialogano tra loro. Infatti, mentre il primo fa capo al Ministero della Salute, il secondo è di competenza del MIT, per cui abbiamo due diversi referenti con differenti modalità e parametri di controllo. La prima nostra ambizione è trovare dei punti di contatto tra le due certificazioni e coordinare le azioni da mettere in campo per uniformare i controlli sul territorio dell'intera filiera. La seconda, di maggiore spessore ma anche di innegabile difficoltà, riguarda l'istituzione di un'autorità indipendente di emanazione ministeriale alla quale demandare l'attività di controllo e verifica dei sistemi HACCP e ATP, così da poter far capo ad un unico ente indipendente e sicuramente con una più ampia snellezza operativa rispetto a quella attualmente presente in Italia.

In Francia è già presente un'agenzia governativa di questo tipo, la Cemafroid, che fornisce a professionisti e produttori la garanzia di conformità e prestazione dei sistemi di condizionamento della cold chain, attraverso la sua competenza indipendente. Riteniamo che proprio un'autorità indipendente sarebbe utile anche in Italia, anche solo per stimolare delle

COLDCHAINCOLD

SPECIALE FOOD

alleanze pubblico/privato dove il controllore pubblico è affiancato dal controllore di interesse del committente.

L'assenza di un ente "catalizzatore" genera nel nostro Paese un altro problema, quello della parcellizzazione dei controlli. Attualmente, infatti, quelli generali sulla qualità ed integrità degli alimenti fanno capo al Ministero della Salute ma anche al Ministero delle politiche agricole, alle province autonome, alle regioni, alle asl, al ministero dell'ambiente, attraverso ARPA. Quest'eccessiva parcellizzazione può provocare la carenza di controlli se non addirittura l'assenza. Le verifiche in fase del trasporto, invece, sono interamente demandate alle diverse forze di polizia. Il loro principale compito è quello di verificare se è stata compilata la DIA da parte del produttore e se è presente la dicitura indicante che il trasporto viene eseguito secondo le regole e i requisiti di cui all'ATP che si applicano in quel caso. Inoltre, sempre le forze dell'ordine devono verificare che i veicoli adibiti a questo tipo di trasporto siano dotati delle giuste strumentazioni, come i frigoriferi rinforzati, e se vengono rispettate le temperature di conservazione durante l'intera fase del trasporto... e già qui son problemi.

Un'altra ambizione che ha **OTA** è quella di arrivare ad una sorta di ATP comunitario o quanto meno istituire un tavolo comunitario per vedere dove ci si possa incontrare per mettere in campo regole comuni che non valgono solo per i trasporti internazionali ma anche per quelli nazionali. La Grecia, ad esempio, pur aderendo all'accordo ATP, lo mette in pratica solo per l'import/export e non per i propri trasporti interni. Ci sono poi paesi che vivono le esigenze della cold chain alimentare al rovescio, come ad esempio la Russia, che ha il problema opposto di innalzare la temperatura dei cibi in fase di distribuzione, visto il clima rigido ai cui sono sottoposte le coltivazioni.

LM: Oltre ad uniformare i controlli, ci sono altri aspetti che andrebbero rivisti?

CR: Come **OTA** intendiamo verificare le condizioni igienico-sanitarie del fresco durante l'ultimo miglio, un aspetto che ci sembra ancora più stringente a seguito dell'esplosione dell'eCommerce. Quello che ci preme sapere è se vengono rispettate non solo le temperature durante il trasporto, ma anche se vengono garantite le condizioni organolettiche degli alimenti e delle bevande sensibili alla temperatura da parte di chi si occupa di ultimo miglio per conto dei produttori. A fine 2017 abbiamo organizzato a Roma il convegno "Il trasporto degli alimenti tra logistica ed eCommerce", dal quale è emerso che in Italia sono operativi almeno otto diversi modi di vendere cibo online, con cinque tipologie di consegna al cliente, servite da almeno una mezza dozzina di soluzioni logistiche invisibili

all'utente. Ancora una volta, la parcellizzazione, questa volta del settore, non agevola i controlli da parte degli enti preposti.

Legato all'eCommerce c'è poi tutto il mondo dei corrieri, rappresentato nell'albo dell'autotrasporto dalla Fedit, Federazione Italiana Trasportatori. Il problema non è chi è rappresentato, ma le aziende più piccole a cui si appaltano i servizi di consegna. Non è facile monitorare l'operato dei numerosi padroncini, sostanzialmente parasubordinati, che lavorano al fianco dei corrieri per aiutarli a smaltire i volumi generati dall'eCommerce. L'unico modo sarebbe quello di farli aggregare, magari attraverso un contratto di rete, mettendo insieme le utilities, dividendo le spese e creando anche i presupposti per un maggior controllo del comparto.

Tra le altre iniziative che vorremmo portare avanti, c'è poi quella di creare un tavolo di lavoro tra chi rappresenta i produttori alimentari, quindi Federalimentari, e la Grande Distribuzione Organizzata affinché trovino finalmente il modo di coordinarsi per evitare rotture di carico presso i centri di distribuzione, per esempio dovute a lunghe attese sui piazzali da parte dei trasportatori. Quando lavoravo alla consulta della logistica avevamo normato i tempi di attesa, prevedendo un indennizzo orario con una franchigia di due ore, pare però che non funzioni.

LM: Cosa può dirci invece sulla tracciabilità e connettività dei veicoli?

CR: Sul fronte tracciabilità e connettività, terrei essenzialmente a due aspetti: dare dei benefit in termini sia di parcheggi che di accesso alle ZTL ai veicoli di ultima generazione alimentati a carburanti alternativi e che siano anche tracciabili. La via per il futuro della sostenibilità è questa, dopodiché non puoi obbligare nessuno a connettersi e ad acquisire flotte di ultima generazione, però mettere dei divieti d'ingresso in determinati centri storici, introdurre dei pedaggi, ecc., può forse essere utile per instillare dei cambiamenti.

C'è da dire poi che il sostegno statale a chi utilizza flotte di ultima generazione - previsto dalla legge di stabilità di due anni fa e giunto quasi a termine, visto che la durata complessiva era di tre anni - ad oggi è riservato solo ai veicoli over 3,5 tonnellate, quando quelli che entrano nei centri urbani sono in larga parte veicoli commerciali leggeri, per i quali in Italia c'è per altro l'obbligo dell'iscrizione all'albo dell'autotrasporto, seppur con una procedura semplificata. Dal momento quindi che si obbliga anche la piccola impresa ad iscriversi all'albo, perché non gli si dà anche l'incentivo affinché possa cambiare il veicolo?

COLD CHAIN COLLO

LM: Di recente vi siete occupati delle condizioni di trasporto di due prodotti termosensibili come vino e olio. Qual è la situazione e quali sono gli interventi necessari?

CR: Olio e vino sono liquidi alimentari sensibili alle condizioni ambientali (temperatura, vibrazioni), che influiscono sulla loro conservazione e sul mantenimento delle caratteristiche organolettiche e nutrizionali originarie. Queste condizioni alteranti possono verificarsi proprio nella fase del trasporto. Non esistono però normative specifiche che regolino questa fase e anche la denominazione in etichetta, per esempio per l'olio, "conservare al riparo della luce e lontano da fonti di calore", è puramente facoltativa. Nonostante diversi spedizionieri e trasportatori forniscano indicazioni e servizi specifici per il trasporto di vino, l'attenzione viene posta principalmente sulle modalità di imballo e si concentra sull'integrità del contenitore, comunque importante per il valore economico e per la commerciabilità del prodotto, piuttosto che su quella del contenuto.

La poca attenzione alla regolazione del settore da parte degli enti normatori, a livello italiano ed internazionale, deriva dal fatto che l'alterazione di olio EVO e vino si riflette sulla qualità del prodotto, ma non provoca un degrado che leda la salute del

consumatore, almeno apparentemente. In realtà, non si tengono in debito conto i danni economici e di immagine alle aziende produttrici, ma anche ai rivenditori, provocati durante il trasporto da olio e vino che hanno perduto le caratteristiche organolettiche originarie.

Vista l'importanza che l'olio e il vino hanno per l'economia italiana e il made in Italy, è necessario intervenire a nostro avviso con la definizione di linee guida minime, che siano inizialmente sotto forma di raccomandazioni e alla fine obbligatorie per chi imballa e trasporta. Per quanto riguarda i parametri da utilizzare, sono disponibili studi scientifici dai cui risultati si possono trarre indicazioni precise sulle condizioni, soprattutto in termini di temperature, livello di vibrazioni e modalità di maneggio delle confezioni, al verificarsi delle quali esiste il rischio elevato e concreto di alterazione del prodotto. Secondo OITA, infine, una strada potrebbe essere l'estensione dell'applicabilità delle norme internazionali ATP (temperatura controllata), oppure raccomandazioni come quelle esistenti a livello europeo in ambito farmaceutico. Un primo passo potrebbe essere uno standard ad adesione volontaria per poi passare a una normativa cogente, da rendere valida in ambito interno e nel contesto europeo/internazionale. ●