



Trasporto di alimenti sfusi: normative e criticità

Simona Lauri OdG Milano

Intervista a Giuseppe Giove,
Generale Div. Arma CC (r.f.i. in ris.)

Continua questo mese l'intervista al Gen. Giove (la prima parte la potete trovare sul numero di ottobre 2020 a questo link www.quotidiemagazine.it/archivio/2020/numero-10-ottobre-2020/grano-sicuro-simona-lauri-odg-milano) riguardo le azioni messe in atto dal CFS **durante l'operazione Grano Sicuro** che portò al sequestro di diversi quintali di grano proveniente dall'estero verso l'Italia e viceversa; **grano trasportato sia su rotaie sia su strada.**

Ricordo ai nostri lettori che **il Generale Giove** è Generale di Divisione dell'Arma dei Carabinieri (ris.). Già Comandante Regione Carabinieri Forestale Emilia

Romagna e Lombardia, **ha espletato numerose indagini di rilievo nazionale e transazionale** con Procure territoriali ed antimafia.

Ingegnere ambientale, Avvocato. Insignito del Premio Nazionale "Ambiente e Legalità" per la lotta alle Ecomafie nel 2016, è stato direttore della rivista "Silvae", autore di testi ("Gli Atti Polizia Giudiziaria", "La Tutela dell'Ambiente nel Ciclo dei Rifiuti", "Profili del Nuovo Diritto Agrario e dell'Ambiente") e di numerose pubblicazioni in campo ambientale e agroalimentare. **Ha fatto parte di importanti Commissioni di studio sulle questioni ambientali.**





Ringrazio il Generale Giove per la disponibilità, l'infinita gentilezza e per il tempo dedicatoci.

Il trasporto di alimenti sfusi avviene in ottemperanza di alcune direttive Ue in cui si menzionano le caratteristiche dei mezzi di trasporto. Qual è la normativa di riferimento e quali sono le specifiche riferite ai trasporti su rotaie e su strada?

NORMATIVE

In linea di principio la **normativa vigente** in tema di trasporti di merci **prevede che il trasportatore**

addetto al trasporto di merci e cose, debba essere iscritto all'Albo Nazionale degli Autotrasportatori di cose per conto terzi.

La normativa comunitaria disciplina la licenza per il trasporto internazionale di merci su strada per conto terzi, sancendo che ciascuna impresa di autotrasporto avente stabilimento in uno Stato membro può svolgere la propria attività in tutto il territorio UE, salve alcune limitazioni.

La licenza comunitaria è rilasciata dalle autorità competenti dello Stato membro di appartenenza dell'impresa di

autotrasporti. Alle suddette iscrizioni, si aggiunge una serie di **specifiche ed articolate prescrizioni, in caso di trasporto di beni alimentari**, che variano a seconda della tipologia degli stessi.

Anche in questo caso le specifiche sul trasporto degli alimenti non confezionati sono gestite dalle autorità competenti dello Stato membro di stabilimento delle imprese di autotrasporto, le quali possono successivamente svolgere la propria attività in tutto il territorio UE. **Tutte le imprese di trasporto in conto terzi**, italiane ed estere, **debbono comunque rispettare i**

requisiti previsti dalla disciplina comunitaria.

Il trasporto degli alimenti sfusi deve quindi rispettare tali requisiti:

- I vani di carico dei veicoli e/o i contenitori utilizzati per il trasporto di prodotti alimentari **devono essere mantenuti puliti nonché sottoposti a regolare manutenzione** al fine di proteggere i prodotti alimentari da fonti di contaminazione e devono essere, se necessario, progettati e costruiti in modo tale da consentire un'adeguata pulizia e disinfezione.





- I vani di carico dei veicoli e/o i contenitori **non devono essere utilizzati per trasportare qualsiasi materiale** diverso dai prodotti alimentari se questi ultimi possono risultarne contaminati.
- I prodotti alimentari sfusi liquidi, granulari o in polvere devono essere trasportati in vani di carico e/o contenitori/cisterne riservati al trasporto di prodotti alimentari. **Sui contenitori deve essere apposta una menzione chiaramente visibile ed indelebile in una o più lingue comunitarie** relativa alla loro utilizzazione per il trasporto di prodotti alimentari ovvero **la dicitura «esclusivamente per prodotti alimentari»**.

Qualora oggetto del trasporto siano **rifiuti speciali** – pericolosi e non pericolosi – **il trasportatore deve essere iscritto anche all’Albo Nazionale dei Gestori Ambientali**, nella relativa categoria.

Inoltre, come previsto dall’articolo 194 comma 3 del D. Lgs. 152/2006, modificato dall’articolo 17 del D.Lgs. 205/2010, **anche le imprese che effettuano il trasporto transfrontaliero dei rifiuti**, per tratte sul territorio italiano, sono tenute all’**iscrizione in una apposita Sezione dell’Albo Nazionale Gestori Ambientali**. **La classificazione di un rifiuto come merce pericolosa ovviamente incide anche sulle**

sue modalità di trasporto. Infatti il trasporto su strada delle merci pericolose è regolamentato dall'accordo ADR (accordo europeo relativo al trasporto internazionale delle merci pericolose su strada).

I rifiuti pericolosi sono a tutti gli effetti merci pericolose e pertanto sono sottoposte alle condizioni di applicazione dell'ADR.

Inoltre, in tutte le prescrizioni rilasciate dalle Sezioni dell'Albo è sempre riportato chiaramente che **"E' in ogni caso vietato utilizzare mezzi e recipienti che hanno contenuto rifiuti pericolosi per il trasporto di prodotti alimentari."** L'impresa, è tenuta ad osservare e rispettare tutte le

prescrizioni derivanti dalle norme applicabili allo specifico trasporto, **con particolare riferimento a quelle in materia di igiene**, di ambiente e di trasporto internazionale, che singolarmente condizionano la validità ed efficacia dell'iscrizione.

Alla luce di quanto esposto si può desumere categoricamente qualsivoglia compatibilità tra il trasporto di rifiuti pericolosi e di prodotti alimentari.

L'illecito uso dei vani di carico degli automezzi e l'inquinamento delle derrate alimentari trasportate, è potenzialmente foriero, in una evoluzione patologica, di impatti traumatici sull'intero





sistema e sulla salute dei consumatori finali, poiché vettore di situazioni patologiche probabilmente anche non immediate.

CRITICITA' VEICOLARI

A fronte di normative di principio ben definite, le attività di controllo risentono di distonie operative che rendono spesso difficoltosi gli iter accertativi con particolare riferimento ai trasporti promiscui.

Le imprese di trasporto rifiuti presentano la domanda di iscrizione, ai sensi dell'articolo 194 comma 3 del D. Lgs. 152/2006, modificato

dall'articolo 17 del D.Lgs. 205/2010, per trasporti transfrontalieri e/o trasporti nel territorio nazionale di rifiuti (pericolosi e non), presso le sezioni provinciali o regionali dell'Albo Nazionale Gestore Ambientali.

Contemporaneamente gli stessi vettori possono presentare anche la D.I.A. (dichiarazione di attività) e/o S.C.I.A. presso le Aziende Sanitarie competenti per territorio per il trasporto alimenti.

Gli stessi mezzi possono esercitare quindi sia il trasporto di derrate sia quello di altro materiale usufruendo, attualmente, di moduli già preimpostati che non facilitano o

consentono di evidenziare preliminarmente entrambi le attività svolte.

Non esiste una banca dati nazionale sui trasportatori di alimenti mentre esiste una banca dati per il trasporto dei rifiuti.

Ciò comporta spesso l'incomunicabilità tra le varie sezioni dell'Albo Nazionale Gestori Ambientali e le Autorità Amministrative competenti per il trasporto alimenti che si limitano a prendere atto della dichiarazione fidefacente del trasportatore.

E' quindi possibile che alcune imprese di trasporto, consce del difetto organizzativo e della gestione della

regolarizzazione del trasporto degli alimenti, **formalizzino prima l'aspetto collegato al trasporto degli alimenti e poi a quello dei rifiuti o viceversa** risultando, almeno formalmente, in regola nei confronti di eventuali controlli su strada o su rotaia in entrambi i casi.

Occorrerebbe quindi istituire formalmente una banca dati nazionale dove far iscrivere le imprese di trasporto, sia in conto terzi sia in conto proprio, imponendo a tutte le Autorità Amministrative coinvolte procedure che consentano di verificare preliminarmente, **nel caso di trasporto di derrate alimentari, la compatibilità dei vettori**





eventualmente adibiti al trasporto di materie diverse ed incompatibili tra loro, incrociando a priori i dati.

Per il trasporto di alimenti si ritiene peraltro auspicabile garantire la presenza di idonea documentazione in capo al vettore

con l'accettazione formale di divieto di trasporto di rifiuti pericolosi con lo stesso mezzo punendola, in caso di dichiarazioni mendaci, con le sanzioni di legge.

Altri elementi che possono essere oggetto di specifiche disposizioni sono: la dichiarazione obbligatoria

del numero di matricola o di targa del container all'Albo Gestori (ad oggi vi sono diversità di comportamenti tra talune regioni), idonea certificazione al seguito dell'autotrasportatore **che attesti la corretta avvenuta sanificazione** nel caso di consentiti rapporti promiscui.

Un propedeutico approccio di obbligatorio scambio informativo degli organi di gestione coinvolti, consentirebbe preventivamente di evitare eventuali conseguenze negative per la salute umana non sempre visibili a breve periodo in quanto le sostanze inquinanti che filtrano e/o si uniscono agli alimenti sono



micro particelle che se arrivano al consumatore possono provocare danni irreparabili sicuramente non attenuabili da alcuna sanzione amministrativa o penale irrogata.

Si ritiene inoltre giusta una rivisitazione delle normative di settore al fine di una tutela più efficace della salute e dell'ambiente che incida in maniera più incisiva sulle infrazioni legate all'uso promiscuo dei vani di carico con alimenti e rifiuti.

Altra particolare esigenza emersa dalle attività ricognitive del

fenomeno è la necessità di una più adeguata sinergia tra gli organi accertatori italiani ed organi di controllo ed amministrativi di Paesi come l'Austria e la Germania (non escludendo anche altri come la Slovenia, la Croazia ecc.) con cui si condividono i trasporti transfrontalieri, **permettendo un più veloce e proficuo accesso alle loro banche dati**, in maniera tale da prevenire o reprimere con più forza azioni disvaloriali il cui contrasto è peraltro reso più difficile, causa la transnazionalità, sotto il profilo della contestazione sia degli illeciti amministrativi sia di quelli penali.