



LA SICUREZZA ALIMENTARE NEL REG 852/2004

La filiera delle responsabilità

Nove Osa e passaggi fra sistemi diversi di trasporto e di logistica. Fasi dinamiche che richiedono controlli ufficiali adeguati, altrettanto agili nel gestire il “prima” e il “dopo”.

di Paolo Demarin

Dirigente Veterinario A.S.S. 2 Gorizia

Una rilevante cifra interpretativa del Regolamento CE n. 852/2004 sull'igiene dei prodotti alimentari e di tutto il pacchetto igiene è rappresentata dalla responsabilità dell'operatore del settore alimentare (Osa). Una responsabilità che va intesa

non solo in un'accezione risarcitoria o sanzionatoria, cioè *ex post*, ma soprattutto (in termini preventivi, vale a dire *ex ante*) come garanzia, impegno ad assicurare la conformità delle produzioni.

La sicurezza alimentare, teleologicamente funzionale alla salute della persona (il termine “consumatore”, tipico di questi tempi, mi sembra proprio riduttivo) è l'esito, il risultato finale del concatenamento degli operatori di una fi-

liera, delle loro diverse funzioni produttive e quindi delle loro specifiche responsabilità. Dobbiamo dunque parlare di responsabilità al plurale, quelle di tutti gli operatori che interagiscono in una determinata filiera, ognuno per la sua competenza.

Su questo il regolamento 852 è chiaro, a partire dal considerando n. 8, in cui si afferma l'esigenza di una strategia integrata per garantire la sicurezza degli alimenti dal luogo di produzione primaria al punto di commercializzazione. Una strategia che deve coinvolgere ogni operatore (garante del proprio tratto di percorso *from stable to table*) e che viene ribadita direttamente ed indirettamente anche nell'articolato, in cui si prescrive che tutte le fasi della produzione, della trasformazione e della distribuzione soddisfino i requisiti di igiene del regolamento.

IL MANTENIMENTO DELLA CATENA DEL FREDDO

“È importante il mantenimento della catena del freddo”. Basta questa espressione del legislatore del Regolamento 852 (art. 1, c. 1, lettera c) per rendere tutto il senso non solo del rilievo, ma anche della necessaria continuità del controllo delle temperature, fatte salve deroghe per periodi limitati che non comportino rischi per la salute. Responsabilità correlate, dunque, che si trasferiscono da un Osa all'altro. La questione è affatto sostanziale: la temperatura di conservazione contribuisce in maniera determinante alla sicurezza di tanti alimenti. Al contrario, l'abuso termico può comportare lo

sviluppo esponenziale di microrganismi con rischi soprattutto nei prodotti a lunga shelf life.

IL CASO CONCRETO

Un controllo ufficiale, eseguito per esaminare le condizioni di trasporto di prodotti alimentari confezionati, ha evidenziato i movimenti descritti nella figura n. 1, in tutto nove Osa.

La partita è stata prelevata da un padroncino e portata in una c.d. piattaforma regionale, dove è rimasta poche ore per essere caricata su di un automezzo che l'ha consegnata ad un'altra piattaforma, nella regione di destinazione. Da questa vi sono stati due ulteriori passaggi, al deposito di destino e al dettagliante. In altre parole, ciò che definiamo semplicemente trasporto, è dunque sovente un sistema composito di elementi interdipendenti, funzionalmente orientato al mantenimento della conformità del prodotto e quindi della sicurezza alimentare. Un compito di assoluta rilevanza. Se consideriamo le spedizioni su gomma, il trasporto in senso stretto (es. un automezzo) è spesso parte di una logistica, cioè di un processo di gestione dei flussi di prodotti che comprende il piccolo furgone per il collettame, piattaforme e depositi, grandi autarticolati per i flussi nazionali ed internazionali, ed ancora piccoli automezzi per la distribuzione.

LE CONSEGUENZE SUL CONTROLLO UFFICIALE

È chiaro che un complesso di

questo tipo, composto sostanzialmente da fasi dinamiche (carico-scarico e trasferimento) e fasi statiche (deposito, attesa per il carico) deve avere risposte sintoniche nella programmazione e nell'individuazione dei metodi e delle tecniche del controllo ufficiale.

Relativamente al trasporto, il Regolamento CE 852 considera prioritari due grandi generi di rischio: la contaminazione (nel senso dell'introduzione di un pericolo) e l'abuso termico. Di fatto a questo settore (considerato in senso lato) compete di mantenere le condizioni di igiene del produttore, per sua parte controllando i pericoli e garantendo l'idoneità al consumo.

Nella pratica, alcuni campi di controllo sono i seguenti:

1. formazione dei conducenti e degli Osa;
2. requisiti strutturali dei depositi/piattaforme;
3. procedure di carico e scarico (es. tempi);
4. temperature nei depositi e negli automezzi;
5. protezione degli alimenti dalla contaminazione (confezioni, pallets);
6. Haccp e procedure di pulizia/sanificazione;
7. adeguatezza dei mezzi e condizioni effettive di trasporto;
8. eventuali trasporti di ritorno non alimentari (contaminazione).

È necessario adeguare alle complesse realtà degli attuali sistemi di trasporto e logistica sia il controllo ufficiale sia ciò che viene "prima" e "dopo" di esso. Il "prima" è la registrazione prevista dal Regolamento CE n. 852, precondizione di una adeguata



FIGURA 1. 9 OSA COINVOLTI IN UN MEZZO TRASPORTO NAZIONALE.

programmazione e di una efficace esecuzione dei controlli; lungi dal rappresentare un atto formale, essa deve rappresentare (anche per le modalità con cui viene ottenuta) l'informazione più puntuale possibile sul tipo di produzione dell'OSA. Non riuscire a cogliere, nella registrazione, la complessità del sistema trasporto/logistica, significa nascondere una parte importante della programmazione e dell'attività di controllo ufficiale, in un settore non certo accessorio per la sicurezza.

Il "dopo": essendo il trasporto una attività dinamica, diviene indispensabile lo scambio di informazioni e la sinergia tra diverse autorità sanitarie, in analogia, ad esempio, con quanto avviene nella protezione degli animali durante i trasporti. ●