



nsic



L'ADR

e il trasporto di merci pericolose *via strada*

Enrico Cappella

Consulente DGSA ed esperto rifiuti pericolosi

<http://www.dgsaconsulenze.com>

Molte volte i clienti fanno questo tipo di domande: "l'ADR è obbligatorio?"; "è così importante avere il consulente ADR?"; "lo si deve nominare sempre?"; "quali le eventuali sanzioni a carico dell'impresa?"; "quanto mi costa?"; "E dopo aver spiegato (o provato a spiegare) il ruolo di questa figura e gli obblighi di legge in tema ADR, il ventaglio delle risposte spazia da "...ci pensa il trasportatore col quale ho sottoscritto un contratto..." oppure "...non ne ho bisogno perché spedisco ogni tanto..." e anche "...no, i miei prodotti non sono pericolosi: c'è il simbolo della fiamma ma non sono pericolosi...(!)". A queste domande e più in generale a tutte le questioni legate al mondo dei trasporti di merci pericolose non è facile dare una risposta immediata e semplice. Lo scopo di questo articolo è di rappresentare schematicamente questa complessa norma e i suoi principali contenuti.

Cos'è l'ADR?

Con l'acronimo ADR (Accord européen relatif au transport international des marchandises Dangereuses par Route) si deve intendere, di regola, quel complesso di norme tecniche con le quali viene regolato il trasporto internazionale di merci pericolose su strada.

Secondo gli ultimi dati ufficiali Eurostat¹, nell'anno 2017, il trasporto ADR nel nostro paese ha pesato per 7.918 TKM² (milioni di Ton/km) contro gli 82.519 TKM dato aggregato UE (il 9,59%) e la classe di pericolo più trasportata è risultata essere la 3 (liquidi infiammabili), ove la parte del leone la fanno evidentemente i prodotti petroliferi (benzina e gasolio in testa) con un valore di 4.531 TKM (il 57%).

Ogni anno più di 3.300 veicoli si muovono sulle nostre strade con merci pericolose!

Questi numeri fotografano in modo chiaro il problema: cosa viene fatto per la sicurezza di questi trasporti? Ricordate l'ultimo grave incidente a Bologna³ l'estate passata?



Un minimo di storia...

Il lungo cammino dell'ADR ha inizio il 30 settembre 1957 quando a Ginevra (CH) viene firmato, per la prima volta, l'Accordo per iniziativa dei sei paesi (tra i quali l'Italia che farà proprie queste norme solamente nel 1962 con Legge 12/08/1962 nr. 1839) che all'epoca avevano dato vita alla Comunità economica europea (CEE). Da allora l'ADR è stato più volte modificato e aggiornato, per allineare le prescrizioni di legge alle evoluzioni del mondo dei trasporti, delle merci e degli imballaggi.

Nelle sue mille pagine e più, oggi contiene tutte le indicazioni tecniche per trasportare merci pericolose in colli, alla rinfusa o in cisterna. L'aggiornamento della norma è biennale per tenere conto delle evoluzioni del trasporto, delle merci e delle tecnologie disponibili e si basa sulle norme prodotte in sede ONU dall'Ecosoc⁴ (UN Model Regulations)⁵.

LA STRUTTURA DELLA NORMA

Il testo è composto da 17 articoli e due allegati tecnici, A e B, che contengono le norme tecniche deputate a regolamentare il trasporto di merci pericolose

I Due allegati tecnici si compongono poi di nove parti:

Allegato A

Parte 1	Disposizioni generali
Parte 2	Classificazione
Parte 3	Lista delle merci pericolose, disposizioni speciali, esenzioni relative alle merci pericolose imballate in quantità limitate e in quantità esenti
Parte 4	Disposizioni relative alla utilizzazione degli imballaggi e delle cisterne
Parte 5	Procedure di spedizione
Parte 6	Prescrizioni relative alla costruzione e prove di imballaggi, contenitori intermedi per il trasporto alla rinfusa, grandi imballaggi, cisterne e container per il trasporto alla rinfusa
Parte 7	Disposizioni concernenti le condizioni di trasporto, il carico, lo scarico e la movimentazione

Allegato B

Parte 8	Prescrizioni relative agli equipaggi, all'equipaggiamento, all'esercizio dei veicoli e alla documentazione
Parte 9	Prescrizioni relative alla costruzione e all'approvazione dei veicoli

L'ADR rivolge la sua attenzione alla gestione delle spedizioni delle seguenti classi di merci pericolose:

Classe 1	Materie e oggetti esplosivi
Classe 2	Gas
Classe 3	Liquidi infiammabili
Classe 4.1	Solidi infiammabili, materie autoreattive, materie soggette a polimerizzazione ed esplosivi solidi desensibilizzati
Classe 4.2	Materie soggette ad accensione spontanea
Classe 4.3	Materie che a contatto con l'acqua sviluppano gas infiammabili
Classe 5.1	Materie comburenti
Classe 5.2	Perossidi organici
Classe 6.1	Materie tossiche
Classe 6.2	Materie infettanti
Classe 7	Materiali radioattivi
Classe 8	Materie corrosive
Classe 9	Materie e oggetti pericolosi diversi.

Ad oggi è in vigore il nuovo ADR 2019, elaborato sulla base del 20° emendamento alle UN Model Regulations e già recepito dal nostro paese con il Decreto MIT 12 febbraio 2019 pubblicato in GU il 5 aprile 2019 (nr. 81 – serie generale). Lo stesso sarà però operativo dal 1° luglio 2019 in virtù del consueto regime transitorio previsto dalla norma al capitolo 1.6.1.1⁶.

I paesi aderenti

L'Accordo è stato recepito e viene applicato nei seguenti paesi (51):

Albania, Andorra, Austria, Azerbaigian, Bielorussia, Belgio, Bosnia-Erzegovina, Bulgaria, Cipro, Croazia, Danimarca, Estonia, Federazione Russa, Finlandia, Francia, Georgia, Germania, Grecia, Irlanda, Islanda, Italia, Kazakistan, Lettonia, Liechtenstein, Lituania, Lussemburgo, Macedonia, Malta, Marocco, Moldavia, Montenegro, Nigeria, Norvegia, Paesi Bassi, Polonia, Portogallo, Regno Unito, Repubblica Ceca, Romania, San Marino, Serbia, Slovacchia, Slovenia, Spagna, Svezia, Svizzera, Tagikistan, Tunisia, Turchia, Ucraina e Ungheria.

L'ADR, inoltre, fissa obblighi di sicurezza a carico di chi spedisce, di chi trasporta e di chi riceve e di molti altri operatori della filiera come per esempio l'imballatore, il riempitore, il gestore di container-cisterna o delle cisterne mobili o lo scaricatore, indipendentemente dal fatto che a svolgere ciascuna di queste attività sia un'impresa unica o più imprese diverse.

Lo scopo della norma, come specificato nel preambolo all'Accordo, è quello di "accrescere la sicurezza dei trasporti internazionali su strada" per mezzo di misure atte a prevenire possibili incidenti durante le operazioni di spedizione e trasporto stradale di merci pericolose e a ridurre al minimo le possibili conseguenze su persone, cose e ambiente.

Le responsabilità

Posto che ogni operatore appartenente alla filiera del trasporto di merci pericolose ha l'obbligo di conoscere la normativa ADR e quindi di formarsi (per la formazione cfr. cap. 1.3.1 ADR)⁷, le specifiche responsabilità dei principali operatori possono così esplicitarsi⁸:

SPEDITORE (Capitolo 1.4.2.1)

Lo speditore di merci pericolose ha l'obbligo di presentare al trasporto una spedizione conforme alle disposizioni dell'ADR e deve in particolare:

- assicurarsi che le merci pericolose siano classificate e autorizzate al trasporto conformemente all'ADR;
- fornire al trasportatore informazioni e dati in una maniera tracciabile, e, se necessario, i documenti di trasporto e i documenti di accompagnamento richiesti (autorizzazioni, approvazioni, notifiche, certificati, ecc.), con particolare riguardo alle disposizioni del capitolo 5.4 e delle tabelle della parte 3;
- utilizzare soltanto imballaggi, grandi imballaggi, contenitori intermedi per il trasporto alla rinfusa (IBC) e cisterne (veicoli-cisterna, cisterne smontabili, veicoli-batteria, cisterne mobili, container-cisterna e CGEM) approvati e adatti al trasporto delle materie in questione e recanti i marchi prescritti dall'ADR;





- (d) osservare le disposizioni sul modo di inoltro e sulle restrizioni di spedizione;
- (e) assicurare che anche le cisterne vuote non ripulite e non degassificate (veicoli-cisterna, cisterne smontabili, veicoli-batteria, CGEM, cisterne mobili e container-cisterna), o i veicoli e i container per il trasporto alla rinfusa vuoti, non ripuliti, siano placcati, marcati ed etichettati conformemente al capitolo 5.3 e che le cisterne vuote, non ripulite, siano chiuse e presentino le stesse garanzie di tenuta di quando erano piene.

Nel caso in cui lo speditore faccia ricorso ai servizi d'altri operatori (imballatore, caricatore, riempitore, ecc.), deve prendere le appropriate misure affinché sia garantito che la spedizione risponda alle prescrizioni dell'ADR. Egli può tuttavia, nel caso del 1.4.2.1.1 (a), (b), (c) e (e), confidare sulle informazioni e sui dati che gli sono stati messi a disposizione dagli altri operatori.

Quando lo speditore agisce per conto di un terzo, questi deve segnalare per iscritto allo speditore che si tratta di merci pericolose e mettere a sua disposizione tutte le informazioni e i documenti necessari all'esecuzione dei suoi obblighi.

TRASPORTATORE (Capitolo 1.4.2.2)

Il trasportatore deve in particolare:

- (a) verificare che le merci pericolose da trasportare siano autorizzate al trasporto conformemente all'ADR;
- (b) assicurarsi che tutte le informazioni prescritte nell'ADR relative alle merci pericolose che devono essere trasportate siano state fornite dallo speditore prima del trasporto, che la documentazione pre-





scritta si trovi a bordo dell'unità di trasporto o se il trattamento elettronico dei dati (EDP) o lo scambio di dati informatizzati (EDI) sono utilizzate al posto della documentazione cartacea, che i dati siano disponibili durante il trasporto in una maniera almeno equivalente a quella della documentazione cartacea;

- (c) assicurarsi visivamente che i veicoli e il carico non presentino difetti manifesti, perdite o fessure, mancanze di equipaggiamenti, ecc.;
- (d) assicurarsi che il termine previsto per la prossima prova per i veicoli-cisterna, veicoli-batteria, cisterne smontabili, CGEM, cisterne mobili e container-cisterna non sia stato superato;
- (e) verificare che i veicoli non siano sovraccaricati;
- (f) assicurarsi che siano apposte le placche, i marchi ed i pannelli arancioni prescritti per i veicoli al capitolo 5.3;
- (g) assicurarsi che gli equipaggiamenti prescritti nell'ADR per l'unità di trasporto, l'equipaggio e per certe classi si trovino a bordo dell'unità di trasporto.

Tutto questo deve essere fatto, se il caso, sulla base dei documenti di trasporto e dei documenti d'accompagnamento, mediante un esame visivo del veicolo o dei container e, se il caso, del carico.

Il trasportatore può tuttavia, nel caso del 1.4.2.2.1 (a), (b), (e) e (f), confidare sulle informazioni e sui dati che gli sono stati messi a disposizione dagli altri operatori.



Nel caso del 1.4.2.2.1 (c), può fare affidamento su quanto è attestato dal "certificato di carico di un container o di un veicolo" fornito conformemente al punto 5.4.2. Se il trasportatore constata, secondo 1.4.2.2.1, un'infrazione alle disposizioni dell'ADR non deve inoltrare la spedizione fino alla sua messa in conformità. Se durante il trasporto è constatata un'infrazione che potrebbe compromettere la sicurezza del trasporto, la spedizione deve essere fermata il più presto possibile, tenuto conto dei requisiti di sicurezza legati alla circolazione e all'arresto della spedizione, come pure alla sicurezza della popolazione.

Il trasporto potrà essere ripreso soltanto dopo la messa in conformità della spedizione. La/le autorità competenti interessate per il resto del percorso possono concedere un'autorizzazione per il proseguimento del trasporto. Se la richiesta conformità non può essere ristabilita o se non è stata concessa un'autorizzazione per il resto del percorso, la/le autorità competenti assicureranno al trasportatore l'assistenza amministrativa necessaria. Ciò vale anche nel caso in cui il trasportatore faccia presente a questa/queste autorità che non gli è stato segnalato dallo speditore il carattere pericoloso delle merci presentate al trasporto e che egli vorrebbe, in virtù del diritto applicabile in particolare al contratto di trasporto, scaricarle, distruggerle o renderle innocue. Il trasportatore deve mettere a disposizione dell'equipaggio le istruzioni scritte così come prescritto nell'ADR.

CARICATORE (Capitolo 1.4.3.1)

Il trasportatore deve mettere a disposizione dell'equipaggio le istruzioni scritte così come prescritto nell'ADR e:

- (a) deve consegnare al trasportatore merci pericolose solo se queste sono autorizzate al trasporto conformemente all'ADR;
- (b) deve verificare, durante la consegna al trasporto di merci pericolose imballate o di imballaggi vuoti non ripuliti, se l'imballaggio è danneggiato. Egli non deve presentare al trasporto un collo il cui imballaggio è danneggiato, in particolare se non è più a tenuta, e se c'è perdita o possibilità di perdita della materia pericolosa, se non quando il danno è stato riparato; ciò vale anche per gli imballaggi vuoti non ripuliti;
- (c) deve osservare le prescrizioni concernenti il carico e la movimentazione;
- (d) deve, dopo aver caricato merci pericolose in un container, osservare le prescrizioni concernenti la placcatura, la marcatura e la segnalazione con pannelli arancioni conformemente al capitolo 5.3;
- (e) deve, quando carica i colli, osservare i divieti di carico in comune, tenendo conto delle merci pericolose già presenti nel veicolo o nel grande container, come pure le prescrizioni concernenti la separazione delle derrate alimentari, di altri oggetti di consumo o di alimenti per animali.

Il caricatore può tuttavia, nel caso del 1.4.3.1.1 (a), (d) e (e), confidare sulle informazioni e sui dati che gli siano stati messi a disposizione dagli altri operatori. 

L'EMENDAMENTO

In data 13 maggio 2019 la Conferenza dei paesi aderenti all'ADR ha deliberato la cancellazione del termine "europeo" dal titolo dell'ADR che così diventa: "Accordo relativo al trasporto internazionale di merci pericolose via strada". In mancanza di opposizione da parte degli stati membri entro il termine di sei mesi, l'emendamento si intenderà approvato e pronto ad entrare in vigore il primo gennaio 2021 in concomitanza con l'entrata in vigore dell'ADR 2021.

L'emendamento è stato accolto in ragione delle adesioni all'Accordo, sempre più numerose, di diversi paesi extra UE.



DESTINATARIO (Capitolo 1.4.2.3)

Il destinatario ha l'obbligo di non differire senza motivi imperativi, l'accettazione della merce e di verificare, dopo lo scarico, che le prescrizioni dell'ADR che a lui si riferiscono siano rispettate.

Se, nel caso di un container, questa verifica porta alla luce una violazione delle disposizioni dell'ADR, il destinatario dovrà restituire il container al trasportatore solo dopo che sia stato posto rimedio alla violazione. Nel caso in cui il destinatario faccia ricorso ai servizi di altri operatori (scaricatore, pulitore, stazione di decontaminazione, ecc.), deve prendere le misure appropriate per garantire che le prescrizioni dell'1.4.2.3.1 e del 1.4.2.3.2 dell'ADR siano rispettate.

Il Consulente DGSA

Tutte le figure coinvolte nella filiera del trasporto di merci pericolose hanno anche l'obbligo (fatti salvi gli stretti margini previsti per potere applicare l'esenzione) di nominare un tecnico, il consulente ADR (DGSA)⁹, che in collaborazione con il capo dell'impresa, deve ricercare tutti i mezzi e promuovere ogni azione, nei limiti delle attività in questione dell'impresa, per facilitare lo svolgimento di tali attività nel rispetto delle disposizioni applicabili e in condizioni ottimali di sicurezza¹⁰.

Ricordiamo, infine, che sono previste delle pesanti sanzioni per la mancata nomina del consulente in azienda (cfr. art. 12, comma 1 - D.lgs. 35/2010)¹¹ senza contare che, in caso di giudizio penale a seguito di sinistro, questa 'mancanza' verrebbe valutata del Giudice come aggravante con delle ripercussioni sull'entità della pena da erogare.



Le esenzioni

L'ADR prevede poi un'area all'interno della quale è possibile esentarsi dal seguire le regole previste in toto o in parte. Più in specifico, le esenzioni previste sono elencate puntualmente al cap. 1.1.3:

- ▶ Capitolo 1.1.3.1 Esenzioni concernenti la natura dell'operazione di trasporto;
- ▶ Capitolo 1.1.3.2 Esenzioni concernenti il trasporto di gas;
- ▶ Capitolo 1.1.3.3 Esenzioni concernenti il trasporto dei combustibili liquidi;
- ▶ Capitolo 1.1.3.4 Esenzioni concernenti disposizioni speciali o merci pericolose imballate in quantità limitate o in quantità esenti;
- ▶ Capitolo 1.1.3.5 Esenzioni concernenti gli imballaggi vuoti non ripuliti;
- ▶ Capitolo 1.1.3.6 Esenzioni concernenti le quantità trasportate per unità di trasporto;
- ▶ Capitolo 1.1.3.7 Esenzioni relative al trasporto di dispositivi di stoccaggio e di produzione di energia elettrica;
- ▶ Capitolo 1.1.3.9 Esenzioni relative alle merci pericolose utilizzate come agenti di raffreddamento o di condizionamento durante il trasporto;
- ▶ Capitolo 1.1.3.10 Esenzioni relative al trasporto di lampade contenenti merci pericolose.

Le sanzioni

Le sanzioni ADR sono di natura amministrativa (cfr. anche art. 168 - Codice della Strada) ma non bisogna mai dimenticare le implicazioni penali nel momento in cui, a seguito di un sinistro, ci sono dei feriti o peggio dei decessi. Non di poco conto anche la prassi consolidata di molte imprese assicuratrici di non rispondere per la responsabilità civile a seguito di sinistro se non si è in regola con l'ADR e la nomina del consulente.

Per ultimo, Il Decreto Legislativo 286/2005 (legge di riforma dell'autotrasporto)¹² evidenzia il principio della corresponsabilità tra i vari attori del trasporto.



Conclusioni

Sicurezza è dunque la parola chiave. La responsabilità della sicurezza dei trasporti di merci pericolose è affidata al datore di lavoro coadiuvato dal consulente ADR. Le regole sono sempre più vincolanti e nulla può più essere lasciato al caso o all'improvvisazione. Vanno conosciuti e pesati con attenzione tutti i rischi e va proceduralizzata la gestione delle emergenze per non farsi trovare impreparati. È auspicabile che tutti, ma veramente tutti, pongano la dovuta considerazione a questi temi investendo sul tema sicurezza, oppure le sentenze dei tribunali inevitabilmente aumenteranno, così come il ricorso alle cure dei sanitari in caso di incidenti.

Un vecchio adagio, sempre attuale, ci ricorda che **...chi più paga, meno paga!**

NOTE

- 1 Ufficio statistico dell'Unione europea.
- 2 Misura del volume di attività prodotto da un'azienda di trasporto oppure del traffico merci che interessa una certa regione geografica.
- 3 Alle 13,50 del 6 agosto 2018 un'autocisterna che trasportava Gpl ha colpito come un proiettile un tir fermo in coda sul raccordo autostradale fra la A1 e la A14. Il camion centrato dall'autocisterna si piega come se fosse di cartone e tampona a sua volta i mezzi pesanti che lo precedono. C'è anche una bisarca carica di auto. È subito l'inferno: divampa l'incendio, poi la cisterna carica di Gpl si surriscalda ed esplose con un boato spaventoso. Il boato è impressionante. Alcune auto vengono spostate dall'onda d'urto. Si alza un fungo di fiamme e fumo. Una esplosione che è una vera e propria mina per il ponte dell'autostrada che corre parallela alla tangenziale. Collassa subito sulla strada sottostante trascinando la carcassa della cisterna che resta appesa nel vuoto fra le due carreggiate. Come un relitto dell'inferno di fuoco che avvolge le carreggiate (da: Il sole 24 ore).
- 4 Consiglio economico e sociale delle Nazioni Unite.
- 5 Raccomandazioni ONU sul trasporto di merci pericolose.
- 6 Capitolo 1.6.1.1: "Salvo disposizione contraria, le materie e oggetti dell'ADR possono essere trasportati fino al 30 giugno 2019 secondo le disposizioni dell'ADR loro applicabili fino al 31 dicembre 2018".
- 7 Capitolo 1.3.1 ADR: "Le persone impiegate presso gli operatori di cui al capitolo 1.4 (speditori, caricatori/scaricatori, trasportatori, ecc...), il cui campo d'attività comprende il trasporto di merci pericolose, devono avere ricevuto una formazione rispondente alle esigenze che le loro attività e responsabilità comportano durante il trasporto di merci pericolose. I dipendenti devono essere addestrati conformemente al capitolo 1.3.2 prima di assumere delle responsabilità e devono svolgere funzioni, per le quali la formazione richiesta non è ancora stata fornita, solamente sotto la supervisione di una persona addestrata. La formazione deve anche trattare disposizioni specifiche che si applicano alla security del trasporto di merci pericolose come riportato nel capitolo 1.10".
"La formazione deve essere periodicamente (ogni due anni, ndr) integrata con corsi d'aggiornamento per tenere conto dei cambiamenti intervenuti nelle regolamentazioni".
- 8 Capitolo 1.4 - ADR
- 9 Il consulente ADR o DGSA (Dangerous goods safety advisor) deve essere munito di apposita certificazione ottenuta a seguito del superamento di un esame di stato presso il Ministero dei Trasporti. Questa figura professionale è regolata in Italia dal D.lgs. 35/2010. (<https://www.gazzettaufficiale.it/gunewsletter/dettaglio.jsp?service=1&datagu=2010-03-11&task=dettaglio&numgu=58&redaz=010G0049&tmstp=1268656834297>) Per i compiti del DGSA cfr. il capitolo 1.8.3.3 - ADR.
- 10 Per le esenzioni relative alla nomina del consulente ADR, cfr. DM MIT 4 luglio 2000 - https://www.tuttocamere.it/files/attivita/2000_07_04.pdf
- 11 Art. 12, comma 1: "Il legale rappresentante dell'impresa che viola le disposizioni dell'articolo 11, comma 2, (obbligo della nomina) e' punito con la sanzione amministrativa pecuniaria da 6.000 euro a 36.000 euro".
- 12 Decreto Legislativo 21 novembre 2005, n. 286 - Disposizioni per il riassetto normativo in materia di liberalizzazione regolata dell'esercizio dell'attività di autotrasportatore" - Pubblicato nella Gazzetta Ufficiale n. 6 del 9 gennaio 200