



nsic



#10₂₀₁₉



a cura di
Antonio Mazzuca
Coordinamento editoriale
Portale InSic.it



Il Consulente ADR

Ruolo e responsabilità nel panorama italiano del trasporto di *merci pericolose*



Enrico Cappella
Consulente DGSA ed esperto rifiuti pericolosi
<http://www.dgsaconsulenze.com>

La figura del Consulente ADR¹, detto più propriamente Consulente per la sicurezza ai trasporti di merci pericolose o DGSA² nell'acronimo inglese (nel seguito useremo per brevità questo ultimo termine), è stata introdotta nel nostro ordinamento dal Decreto Legislativo 04/02/2000 nr. 40 (Gazzetta Ufficiale numero 52 del 03/03/2000) in recepimento della direttiva europea 96/35/CE del 3 giugno 1996 relativa alla designazione e alla qualificazione professionale dei consulenti per la sicurezza dei trasporti di merci pericolose su strada, per ferrovia o per via navigabile.

Quella del DGSA è, dunque, una professione giovane! Nel Marzo del 2010 questo Decreto è stato poi parzialmente abrogato e sostituito dal Decreto Legislativo 35/2010 del quale, ad oggi, non risultano in parte ancora emanati i Decreti attuativi. La vecchia norma rimane, dunque, ancora in vigore per quanto non in contrasto con il nuovo testo.

Queste norme³ sottolineano come questa sia una figura di 'garanzia' per la sicurezza in azienda in merito alla gestione dei trasporti di merci pericolose. Difatti il DGSA non rappresenta un mero obbligo giuridico, ma un concreto collaboratore dei vertici aziendali occupandosi di elaborare adeguate procedure, garantire la necessaria formazione a tutti coloro che all'interno dell'azienda si occupano di merci pericolose e monitorare i processi aziendali affinché la sicurezza sia sempre al primo posto!

Le domande che però ci sentiamo rivolgere spesso dagli imprenditori hanno questo tenore: "è così importante avere il consulente DGSA?", "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, i ventagli di successive risposte spaziano da "...ci pensa il trasportatore col quale ho acceso 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...."

Proviamo a capire meglio!





La situazione attuale

Negli ultimi anni la figura del DGSA è più presente nelle nostre aziende grazie ad una maggior sensibilità sul tema acquisita dal mondo delle imprese e grazie ad alcune certificazioni che impongono il DGSA come elemento ineludibile⁴, ma si può fare molto di più...!

Mancano i controlli!

La crisi subita, la disinformazione, la cronica mancanza di cultura della sicurezza e la colpevole mancanza di controlli hanno contrastato in passato e contrastano in parte ancora oggi, la diffusione capillare di questa figura nelle aziende italiane.

Purtroppo, allo stato attuale, questa professione non rientra tra quelle cosiddette riconosciute ed è priva di albo professionale. Difficile, quindi, fare una stima esatta del numero di consulenti presenti sul territorio nazionale.⁵

Esiste però dal 2004 un 'registro' volontario organizzato e gestito da Orange Project, organizzazione che da sempre si occupa di diffondere in Italia la cultura della sicurezza nel campo dei trasporti di merci pericolose, al quale diversi Consulenti sono iscritti, ma il numero delle iscrizioni fa sì che il campione non sia molto indicativo.⁶

In definitiva, c'è molto lavoro da fare ancora!

Il diritto nazionale

Come già precisato in premessa, la norma attuale italiana di riferimento in materia ADR è il Decreto Legislativo 27 gennaio 2010, nr. 35 che ha recepito e dato attuazione alla Direttiva quadro 2008/68/CE relativa al trasporto interno di merci pericolose.

Il campo di applicazione della norma è fissato dall'art. 1 che così statuisce:

1. Il presente decreto si applica al trasporto di merci pericolose effettuato su strada, per ferrovia o per via navigabile interna, sia all'interno dello Stato nazionale che tra gli Stati della Comunità europea, alle operazioni di carico e scarico, al trasferimento da un modo di trasporto ad un altro ed alle soste rese necessarie dalle condizioni di trasporto.
2. Il presente decreto non si applica al trasporto di merci pericolose effettuato:
 - a) mediante veicoli, vagoni o unità navali che appartengono alle forze armate o che si trovano sotto la responsabilità di queste ultime ovvero mediante navi in servizio governativo non commerciale;
 - b) mediante unità navali adibite alla navigazione marittima su vie navigabili marittime che si estendono nelle vie navigabili interne;
 - c) mediante traghetti che effettuano soltanto l'attraversamento di una via navigabile interna o di un porto; oppure
 - d) interamente all'interno del perimetro di un'area chiusa.

Dunque, le norme ADR e quelle sul consulente sono applicabili non solo alle aziende che trasportano merci pericolose via strada/ferrovia/vie navigabili interne, ma anche a quelle che effettuano carico/s scarico e altre operazioni accessorie al trasporto (imballaggio, ndr).⁷

Da pochi giorni, inoltre, è entrato in vigore il nuovo ADR 2019⁸, che porta con sé una grossa novità in tema DGSA estendendo il campo di applicazione, per quanto riguarda l'obbligo di nomina, anche alla figura del 'puro' speditore fino ad oggi non considerata.

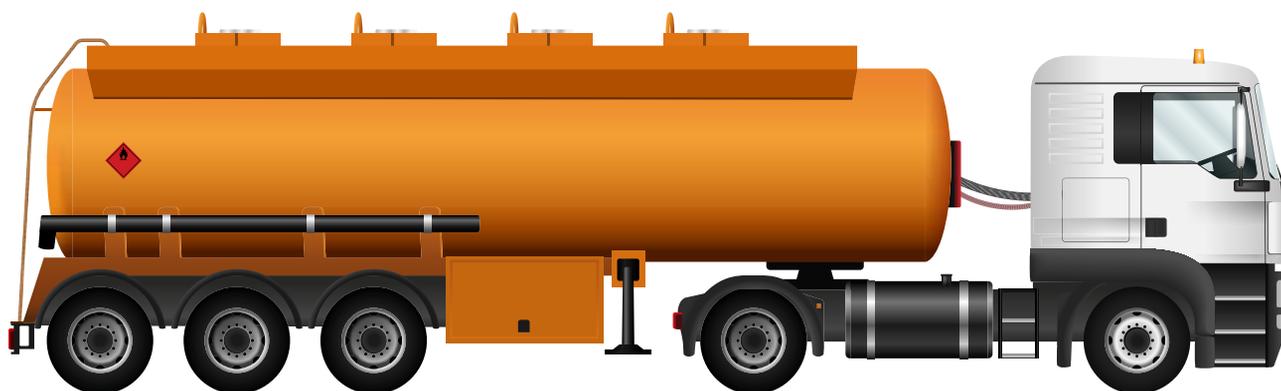
"Ogni impresa, la cui attività comporta la spedizione o il trasporto di merci pericolose per strada, oppure le operazioni connesse di imballaggio, di carico, di riempimento o di scarico, designa uno o più consulenti per la sicurezza dei trasporti di merci pericolose, in seguito denominati «consulenti», incaricati di facilitare l'opera di prevenzione dei rischi per le persone, per i beni o per l'ambiente inerenti a tali attività." (Cap. 1.8.3.1 – ADR 2019)⁹

Infine, sempre in tema di nomina DGSA, sono fatti salvi i casi d'esenzione fissati dal Decreto Ministeriale Trasporti 04.07.2000 così riassunti:

- trasporti esclusivi in esenzione parziale (1.1.3.6 adr) o totale (3.4 adr);
- trasporti 'occasionalì' di merci pericolose in ambito esclusivo nazionale con un grado di pericolosità e inquinamento minimi (Gruppo d'imballaggio III) con quantitativi non superiori a 180 ton/anno con un numero max. di operazioni non superiori a 3/mese e 24/anno).

La circolare Ministeriale Trasporti A26/2000/MOT del 14 novembre 2000 (art. 5) aggiunge all'elenco esenzioni anche:

- spedizioni di merci pericolose ricevute da imprese individuabili come destinatari finali del trasporto che utilizzano completamente le merci all'interno del ciclo produttivo aziendale.



LE REGOLE DI SVOLGIMENTO DELL'ESAME

Le regole di svolgimento dell'esame sono poste all'interno del DM TRASPORTI 29 dicembre 2010.

L'esame iniziale per il conseguimento della certificazione avviene in forma scritta ed è costituito da questionari con domande a scelta multipla riferiti alla/e modalità e specializzazione/i richiesta/i e dallo studio di un caso: è prassi consolidata e adottata da tutte le commissioni proporre ai candidati questionari a quiz; al candidato viene richiesta l'indicazione di "Vero" o "Falso" su tutte le affermazioni contenute nella scheda composta da:

- 20 domande, per un totale di 60 risposte (domande base) (almeno 48 risposte esatte per superare l'esame);
- 10 domande, per un totale di 30 risposte (domande legate ad ogni singola modalità di trasporto richiesta) (almeno 24 risposte esatte per superare l'esame);
- 10 domande, per un totale di 30 risposte (domande legate ad ogni singola specializzazione richiesta) (almeno 24 risposte esatte per superare l'esame);

Viene poi proposto uno studio la cui articolazione, scelta dalla commissione, è tesa a verificare la capacità del candidato di svolgere le mansioni di consulente per la sicurezza. I candidati che sostengono l'esame per un'unica specializzazione, svolgono lo "studio del caso" nell'adattamento relativo alla specializzazione prescelta; i candidati che, invece, sostengono l'esame per più specializzazioni, svolgono lo studio nell'adattamento relativo ad una di tali specializzazioni a scelta della commissione esaminatrice.

Nel caso del rinnovo della certificazione, lo studio del caso non deve essere svolto.

**I requisiti del consulente***Cosa occorre per diventare DGSA?*

Premesso che l'incarico può venire assunto sia da personale interno all'azienda, sia da un libero professionista, il candidato prescelto deve essere in possesso almeno di un diploma di istruzione secondaria di secondo grado ed è evidente che, visto le materie in gioco e la delicatezza del ruolo, egli non possa prescindere da una preparazione di base di tipo scientifico e giuridica.

Il futuro DGSA deve poi sostenere un esame presso uno degli uffici provinciali del ministero dei Trasporti (ex M.C.T.C), a seguito del quale viene rilasciato un certificato attestante l'idoneità del candidato a svolgere le mansioni del consulente (Certificato di formazione professionale ai sensi della Direttiva 96/35/CE). Il certificato ha una validità di cinque anni, dopo i quali va rinnovato sempre a mezzo esame. Il certificato è valido in ogni paese facente parte dell'Unione Europea.

Servono inoltre passione, studio, competenza ed esperienza sul campo come in tutte le professioni!



Cosa deve fare l'azienda?

L'Art. 11 del Decreto Legislativo 35/2010, spiega come l'azienda deve comportarsi per la nomina del Consulente.

1. Le disposizioni concernenti il consulente alla sicurezza per il trasporto delle merci pericolose sono quelle previste dall'ADR, RID, ADN.
2. Il legale rappresentante dell'impresa la cui attività comporta trasporti di merci pericolose, oppure operazioni di imballaggio, di carico, di riempimento o di scarico, connesse a tali trasporti, nomina un consulente per la sicurezza.
3. Entro quindici giorni dalla nomina di cui al comma 2, il legale rappresentante comunica le complete generalità del consulente nominato all'ufficio periferico del Dipartimento per il trasporto, la navigazione ed i sistemi informativi e statistici del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti competente in relazione al luogo in cui ha sede l'impresa.
4. Con provvedimento dell'amministrazione sono individuate le condizioni alle quali le imprese esercenti l'attività di cui al comma 2 possono essere esonerate dal campo di applicazione delle disposizioni del presente articolo, ai sensi e nei limiti di cui al capitolo 1.8, dell'ADR, del RID e dell'ADN.
5. Entro sessanta giorni dalla nomina di cui al comma 2, il consulente verifica le prassi e le procedure concernenti l'attività dell'impresa presso la quale opera, redige una relazione nella quale, per ciascuna operazione relativa all'attività di impresa, indica le eventuali modifiche procedurali ovvero strutturali necessarie per l'osservanza delle norme in materia di trasporto, carico e scarico di merci pericolose, nonché per lo svolgimento dell'attività dell'impresa in condizioni ottimali di sicurezza. La relazione è successivamente redatta annualmente e, comunque, ogni qualvolta intervengano eventi modificativi delle prassi e procedure poste alla base della relazione stessa, ovvero delle norme in materia di trasporto, carico e scarico di merci pericolose, ed è consegnata al legale rappresentante dell'impresa.



6. Il legale rappresentante conserva le relazioni di cui al comma 5 per cinque anni.
7. La relazione di incidente redatta dal consulente ai sensi dell'ADR, RID, ADN e' trasmessa entro quarantacinque giorni dal verificarsi dell'incidente medesimo al legale rappresentante dell'impresa e per il tramite degli uffici periferici del Dipartimento per il trasporto, la navigazione ed i sistemi informativi e statistici del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti al medesimo Dipartimento ed al Ministero dell'interno - Dipartimento dei Vigili del fuoco, del soccorso pubblico e della difesa civile.
8. Il certificato di formazione professionale di cui all'ADR, RID, ADN è rilasciato dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti - Dipartimento per i trasporti, la navigazione ed i sistemi informativi e statistici, a seguito del superamento dell'esame di cui al comma.
9. L'esame per il conseguimento del certificato di formazione professionale di consulente per la sicurezza del trasporto si svolge secondo le modalità previste dal capitolo 1.8 dell'ADR, del RID e dell'ADN.
10. Con provvedimento dell'amministrazione sono dettate le disposizioni applicative relative agli esami di cui al comma 9, con particolare riferimento a quelli relativi ai consulenti di imprese specializzate nel trasporto di determinati tipi di merci pericolose, ai sensi del capitolo 1.8 dell'ADR, del RID e dell'ADN.
11. Con provvedimento dell'amministrazione è individuato il numero e la composizione delle commissioni di esame, nonché i requisiti e le modalità di nomina dei relativi componenti e la durata della nomina stessa.
12. Per la determinazione della misura dei compensi a favore dei componenti delle commissioni, si applicano le disposizioni del decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri in data 23 marzo 1995, pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale n. 134* del 10 giugno 1995.
13. Con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze, da adottarsi entro sessanta giorni dalla data di entrata in vigore del presente decreto, sono stabiliti gli importi delle tariffe posti a carico dei candidati all'esame di primo rilascio, aggiornamento per l'integrazione ed aggiornamento quinquennale, nonché per il rilascio del relativo certificato di formazione professionale, per il funzionamento delle commissioni di cui al comma 11 e per i compensi di cui al comma 12, sulla base della copertura dei costi effettivi del servizio prestato. L'importo delle tariffe di cui al presente comma è rideterminato con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze ogni due anni. I proventi derivanti dalle tariffe di cui al primo periodo sono versati all'entrata del bilancio dello Stato, per essere successivamente riassegnati ai pertinenti capitoli dello stato di previsione del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti per il finanziamento delle attività previste dal presente articolo. Nelle more dell'adozione del decreto tariffe di cui al primo periodo, si applicano le disposizioni del decreto del Ministro dei trasporti e della navigazione 27 settembre 2000, n. 129, pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale n. 244* del 18 ottobre 2000.
14. Fino all'adozione dei provvedimenti di cui ai commi 4 e 10, si applicano le disposizioni attuative del decreto legislativo 4 febbraio 2000, n. 40, quando non in contrasto con le disposizioni del presente decreto.
15. Le disposizioni del presente articolo relative al trasporto delle merci pericolose per vie navigabili interne si applicano a decorrere dal 1° luglio 2011.



I compiti del consulente

Il D.Lgs. 35/2010 fa esplicitamente riferimento (art. 3) al manuale ADR dove sono contenute, tra l'altro, le norme riguardanti il consulente ADR (Capitolo 1.8.3.3. - ADR 2019):

Sotto la responsabilità del capo dell'impresa, funzione essenziale del consulente è 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 sicurezza. Le sue funzioni, da adattare alle attività dell'impresa, sono in particolare le seguenti:

- verificare l'osservanza delle disposizioni in materia di trasporto di merci pericolose;
- consigliare l'impresa nelle operazioni riguardanti il trasporto di merci pericolose;
- redigere una relazione annuale¹⁰, destinata alla direzione dell'impresa o eventualmente a un'autorità pubblica locale, sulle attività dell'impresa per quanto concerne il trasporto di merci pericolose. La relazione è conservata per cinque anni e, su richiesta, messa a disposizione delle autorità nazionali;

I compiti del consulente comprendono, inoltre, in particolare l'esame delle seguenti prassi e procedure concernenti le attività in questione dell'impresa:

- le procedure volte a far rispettare le materia prescrizioni relative all'identificazione delle merci pericolose trasportate;
- le prassi dell'impresa per quanto concerne la valutazione, all'atto dell'acquisto dei mezzi di trasporto, di qualsiasi particolare requisito relativo alle merci pericolose trasportate;
- le procedure di verifica delle attrezzature utilizzate per il trasporto di merci pericolose o per le operazioni di carico o scarico;
- il possesso, da parte del personale interessato dell'impresa, di un'adeguata formazione e la registrazione di tale formazione;



- l'applicazione di procedure d'emergenza adeguate agli eventuali incidenti o eventi imprevisti che possano pregiudicare la sicurezza durante il trasporto di merci pericolose o le operazioni di carico o scarico;
- l'analisi e, se necessario, la redazione di relazioni sugli incidenti, gli eventi imprevisti o le infrazioni gravi constatate nel corso del trasporto delle merci pericolose o durante le operazioni di carico o scarico;
- l'attuazione di misure appropriate per evitare il ripetersi d'incidenti, eventi imprevisti o infrazioni gravi;
- la presa in conto delle disposizioni legislative e dei requisiti specifici relativi al trasporto di merci pericolose, per quanto concerne la scelta e l'utilizzo di subfornitori o altri operatori;
- la verifica che il personale incaricato del trasporto di merci pericolose, oppure del carico o dello scarico di tali merci, abbia procedure operative e istruzioni dettagliate;
- l'introduzione di misure di sensibilizzazione ai rischi connessi al trasporto di merci pericolose o al carico o scarico di tali merci;
- l'attuazione di procedure di verifica volte a garantire la presenza, a bordo dei mezzi di trasporto, dei documenti e delle attrezzature di sicurezza che devono accompagnare il trasporto e la loro conformità di tali documenti e attrezzature alle regolamentazioni;
- l'attuazione di procedure di verifica dell'osservanza delle disposizioni concernenti le operazioni di carico e scarico.
- l'esistenza del piano di security previsto al 1.10.3.

Il DGSA non è un "nemico" dal quale fuggire!

Egli favorisce l'ottimizzazione dei processi, agevolandoli e non rallentandoli. Possiede inoltre le capacità e gli strumenti per individuare ed evidenziare a priori i possibili rischi di incidente, e per valutare la serietà delle conseguenze.

È in grado di proporre le soluzioni ideali per mitigare i rischi con interventi concreti e mirati dal punto di vista tecnico e gestionale.

Il suo operato in azienda favorisce, inoltre, la gestione regolare dei trasporti, contribuendo a scongiurare le eventuali sanzioni previste in caso di inadempimenti.

Egli si pone come il "garante" della formazione in azienda.

Il contributo del DGSA si esplicita infine anche dal punto di vista formale e burocratico, in relazione al rispetto di tutti gli adempimenti e al mantenimento delle relazioni con le pubbliche autorità.

Le responsabilità dell'azienda e del consulente

Le responsabilità sono importanti per tutti.

L'articolo 12 del Decreto Legislativo 35/2010 fissa le sanzioni previste per la mancata osservanza delle disposizioni viste finora:

1. Il legale rappresentante dell'impresa che viola le disposizioni dell'articolo 11, comma 2, è punito con la sanzione amministrativa pecuniaria da 6.000 euro a 36.000 euro.

2. Il legale rappresentante dell'impresa che viola le disposizioni di cui all'articolo 11, commi 3 e 6, e' punito con la sanzione amministrativa pecuniaria da 2.000 euro a 12.000 euro.
3. Il consulente che non redige le relazioni di cui all'articolo 11, commi 5 e 7, è punito con la sanzione amministrativa pecuniaria da 4.000 euro a 24.000 euro.
4. Il consulente che non ottempera agli obblighi di cui all'articolo 11, commi 5 e 7, relativi alla trasmissione delle relazioni di cui agli stessi commi, e' punito con la sanzione amministrativa pecuniaria da 2.000 euro a 12.000 euro.
5. La vigilanza sull'osservanza delle disposizioni relative ai consulenti per la sicurezza è affidata agli Uffici periferici del Dipartimento per i trasporti, la navigazione ed i sistemi informativi e statistici territorialmente competenti.
6. Le sanzioni di cui ai commi 1, 2, 3 e 4, sono irrogate dal prefetto ed i relativi proventi sono versati all'entrata del bilancio dello Stato.

Le sanzioni appena viste non sembrano particolarmente pesanti anche perché di natura esclusiva amministrativa, ma vanno coniugate con le conseguenze molto gravi che la mancanza del consulente comporta, nel caso in cui si verifichi un sinistro con lesioni a persone fisiche¹¹.

Da ricordare, inoltre, che in caso di sinistro con danni, in mancanza di nomina del consulente, le imprese assicuratrici potrebbero non rispondere per la responsabilità civile.

E' appena il caso di ricordare, infine, le implicazioni penali e quelle relative al D.Lgs. 231/2001¹² a carico dell'azienda in caso di incidente sul lavoro che abbia coinvolto delle persone fisiche (Art. 25-septies, D.Lgs. 231/2001).

Le nuove norme sono quindi sempre più stringenti e diventa sempre più sentita la necessità di avere al proprio fianco un professionista che sia in grado di dare soluzioni concrete ai vari problemi e che sia in grado di istruire con competenza le figure aziendali che devono gestire operativamente le spedizioni di merci pericolose in azienda.

Per quanto riguarda il DGSA professionista (non dipendente), a valle delle sanzioni previste all'art 12 - commi 3 e 4 ed essendo legato all'azienda da un contratto, dovrà farsi carico di tutte le responsabilità che conseguono dalla firma di questo atto senza sottovalutare, se del caso, le possibili implicazioni di diversa natura.





Il mercato italiano

Il mercato italiano è disomogeneo!

La possibilità di svolgere la libera professione è molto buona nelle zone a nord del paese mentre progressivamente si riduce scendendo verso sud anche perché la concentrazione di imprese sul territorio è sensibilmente diversa.

Meglio puntare, comunque, su un servizio completo e diversificato che comprenda, ad esempio, la consulenza sul trasporto ferroviario e marittimo, i rifiuti speciali pericolosi e le schede di sicurezza.

Si spera in futuro di arrivare a regolamentare questa professione in modo chiaro, magari attraverso la costituzione di un'associazione di categoria, così da avere numeri certi e più controllo.

Nel nostro paese i tempi per un salto di qualità di questa professione non sembrano ancora maturi, ma noi andiamo avanti senza paura!





In conclusione

Alla luce di quanto fin qui detto, possiamo ben affermare che il DGSA non è soltanto colui che presenta la relazione annuale a fine anno, assolvendo così ai suoi doveri istituzionali, ma è una figura molto importante che interagisce continuamente con l'azienda, 365 giorni l'anno, facendo in modo che la sicurezza, la prevenzione degli incidenti e l'osservanza delle norme siano sempre al primo posto nella speciale classifica dei valori aziendali.

Ricordiamo sempre che **la sicurezza in azienda è un investimento e non un costo** e che la cultura della sicurezza all'interno di una realtà aziendale è un vero e proprio generatore di valore per l'impresa stessa.

NOTE

- 1 ADR = Accordo europeo sul trasporto stradale internazionale di merci pericolose, firmato a Ginevra (CH) nel 1957, che racchiude, nei suoi due allegati 'A' e 'B', le norme tecniche che regolano il trasporto internazionale di merci pericolose su strada. L'Italia è uno dei 51 paesi che, ad oggi, hanno firmato l'accordo con obbligo di recepimento dello stesso anche per il trasporto interno. La ratifica italiana dell'Accordo è avvenuta con legge 12 agosto 1962 nr. 1839.
NOTA: Si noti che la presenza del DGSA è prevista obbligatoriamente solo per le aziende che operano nel trasporto di merci pericolose via strada (ADR), via ferrovia (RID) o via navigabile interna (ADN), mentre nulla è stabilito per il trasporto marittimo e aereo di merci pericolose (che comunque impongono delle loro norme specifiche). La maggior parte delle abilitazioni sul mercato, in Italia, è riferibile ai soli ADR e RID e chi voglia invece avvicinarsi professionalmente alla consulenza in campo marittimo e aereo deve evidentemente provvedere ad apprendere le nozioni delle relative norme attraverso la formazione specialistica.
- 2 DGSA = Dangerous Goods Safety Advisor
- 3 Si ricorda che anche la normativa ADR dedica un intero capitolo, l'1.8.3, alla figura del DGSA.
- 4 Vedere, ad esempio, ISO 14001:2015 (certificazione ambientale).
- 5 Il dato è sicuramente nelle disponibilità del Ministero dei Trasporti che lo 'custodisce' gelosamente (ndr).
- 6 A tutt'oggi risultano iscritti una cinquantina di colleghi.
Vedere: <http://orangenews.arsedizioni.it/Services/Dgsa/#00066768-0dab-4013-be55-5191bf5cee4c>
- 7 Le stesse norme sono applicabili anche ai rifiuti speciali pericolosi soggetti a normativa ADR.
- 8 Vedere il recepimento avvenuto con D.M. MIT 12 febbraio 2019 (GU del 5 aprile 2019).
- 9 La nuova norma entrerà in vigore il 01.01.2023 per effetto della deroga di cui al Capitolo 1.6.1.44 – ADR 2019.
- 10 La relazione annuale va consegnata al capo dell'impresa entro il mese di febbraio dell'anno successivo a quello di riferimento (Circolare MIT nr. 10898 DIV. 3/E del 05 Aprile 2011).
- 11 Nel merito, vedere la Sentenza n. 1368/2004 del Tribunale di Ravenna – depositata il 5 novembre 2004 dal Giudice Unico di 1° grado Dott. Piero Messini D'Agostini – prima pronuncia italiana sulla sicurezza nel trasporto ADR, relativa al giudizio a valle di un incidente con lesioni riportate durante le operazioni di carico di una cisterna di bitume – materia ADR - a 150°C.) e terminata con una condanna penale per i datori di lavoro delle aziende coinvolte (lesioni colpose – art. 590 cp) per aver disatteso alla:
 - Formazione del personale;
 - Completezza d'informazioni nel libretto della cisterna;
 - Nomina consulente ADR.Sentenza, questa, importante perché oltre che costituire un importante precedente giurisprudenziale, ha ribadito alcuni principi fondamentali, tra cui spicca il fatto che l'ADR non riguarda solo il trasporto, bensì anche le operazioni di carico/scarico di merci pericolose
- 12 Decreto legislativo 8 giugno 2001, n. 231
Disciplina della responsabilità amministrativa delle persone giuridiche, delle società e delle associazioni anche prive di personalità giuridica, a norma dell'articolo 11 della legge 29 settembre 2000, n. 300 (G.U. n. 140 del 19 giugno 2001).