

# **ADR PARTE GENERALE 2023**



## Cos'è l'ADR

L'ADR è l'acronimo che riprende il titolo dello stesso accordo "*European Agreement concerning the international carriage of **D**angerous goods by **R**oad*" (accordo Europeo concernente il trasporto internazionale su strada delle merci pericolose)


L'accordo ADR è stato recepito in Italia con la legge 12/08/1962 n. 1839 limitatamente al trasporto **internazionale**.

Dal **1° gennaio 1997** l'ADR si applica anche in regime **nazionale** in virtù della Direttiva 94/55/CE, recepita dall'Italia con D.M. 4 settembre 1996.

Il **4 Febbraio 2000** viene emanato il D.LGS 40/2000 in virtù della Direttiva 96/35/CE, relativo alla designazione e alla qualifica dei consulenti ADR.

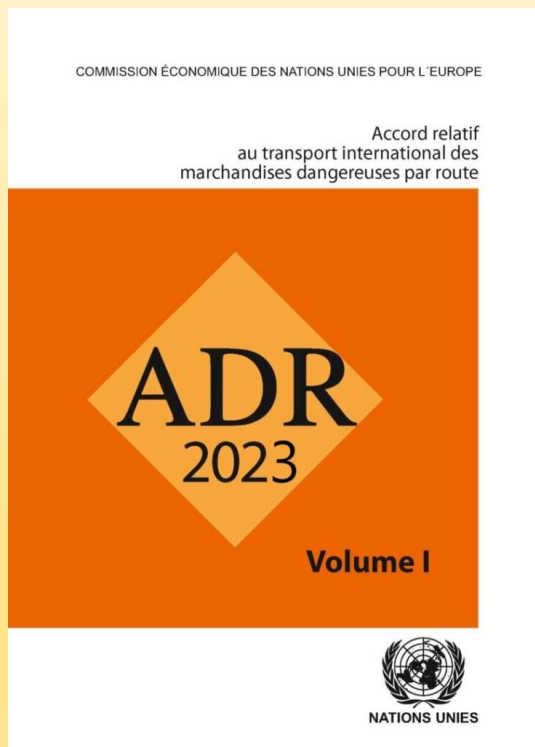
Infine il **27 Gennaio 2010** si applica il D.LGS 35/2010 in virtù della Direttiva 2008/68/CE relativo al trasporto di merci pericolose interne (singolo stato).

**L'aggiornamento** delle norme dell'accordo ADR, avviene con cadenza **biennale** e consiste nell'aggiornamento dei suoi **allegati tecnici** (allegati A e B). **L'ultima edizione ADR 2023 è stata emanata con** Direttiva UE. Attualmente in vigore





di Aprile Dott. Umberto



Il 1° gennaio 2023 è prevista la modifica dell'Accordo europeo relativa al trasporto internazionale su strada delle merci pericolose (ADR 2021). L'ADR è sottoposta a un'ampia revisione ogni due anni. Le modifiche, notificate agli Stati contraenti dal Segretariato dell'ONU a partire dalla fine di giugno, possono essere respinte nel quadro di una procedura di opposizione fino a tre mesi prima della loro entrata in vigore l'anno successivo. Non è invece possibile presentare richieste di modifica relative a singole disposizioni. Per lo svolgimento di una consultazione a livello nazionale, le modifiche all'ADR devono essere sottoposte ai destinatari già prima della notifica. La norma avrà un tempo di adeguamento senza sanzione fino al 30 Giugno 2023.

- ✓ Si occupa delle merci con pericoli acuti che possono manifestarsi esclusivamente durante il **trasporto su strada**.
- ✓ Deve tutelare gli utenti della strada e gli addetti alle operazioni di imballaggio, carico, scarico e trasporto.



# La struttura dell'ADR

L'ADR è strutturato in 9 parti, di cui le Parti da 1 a 7 costituiscono l'**Allegato A** e le Parti 8 e 9 l'**Allegato B** ( le cosiddette norme ADR)

Parti	Titolo	Destinatari
<b>Parte 1</b>	<b>Disposizioni generali</b>	<b>Tutti</b>
<b>Parte 2</b>	<b>Classificazione</b>	<b>Produttore/speditore</b>
<b>Parte 3</b>	<b>Lista delle merci pericolose, disposizioni speciali ed esenzioni</b>	<b>Tutti</b>
<b>Parte 4</b>	<b>Disposizioni sull'utilizzo di imballaggi e cisterne</b>	<b>Riempitori e imballatori</b>
<b>Parte 5</b>	<b>Procedure di spedizione</b>	<b>Committenti</b>
<b>Parte 6</b>	<b>Prescrizioni relative alla costruzione degli imballaggi, dei grandi recipienti a pressione, dei grandi imballaggi, delle cisterne e dei contenitori per la rinfusa e prescrizioni relative alle prove cui essi sono sottoposti</b>	<b>Costruttori di imballaggi e cisterne</b>
<b>Parte 7</b>	<b>Disposizioni relative alle condizioni di trasporto, al carico, allo scarico e alla movimentazione</b>	<b>Caricatori/Scaricatori</b>
<b>Parte 8</b>	<b>Prescrizioni relative agli equipaggi, all'equipaggiamento, all'esercizio dei veicoli e alla documentazione</b>	<b>Trasportatori</b>
<b>Parte 9</b>	<b>Prescrizioni relative alla costruzione e all'approvazione dei veicoli</b>	<b>Costruttori dei veicoli</b>

# OPERATORI ADR: DEFINIZIONI, OBBLIGHI, RESPONSABILITÀ



## TABELLA DEGLI OBBLIGHI

ADEMPIMENTO	OPERATORI PRINCIPALI			ALTRI OPERATORI				
	SPEDITORE	TRASPORTATORE	DESTINATARIO	CARICATORE	IMBALLATORE	RIEMPITORE	GESTORE di cisterne	SCARICATORE
Classificazione e autorizzazione delle merci pericolose al trasporto	O	V		O		O		
Restrizioni al transito nelle gallerie	O	O						
Provvedere informazioni e documenti	O	V						
Istruzioni scritte ADR per il conducente	V	O		V		V		
Equipaggiamento prescritto nelle istruzioni scritte	V	O		V		V		
Omologazione UN imballaggi	O	V			O			
Marcatura/etichettatura imballaggi	O	V		V	O			
Placcatura container	O	O		O		O		
Stivaggio e divieti carico in comune	O	V		O				
Verifica integrità imballaggi e container/veicolo prima carico	O	V		O		O		
Gestione imballaggi danneggiati e contaminazione veicolo	O		O					O
Imballaggio in comune (nello stesso collo)					O			
Idoneità e integrità della cisterna	V	O	V			V	O (*)	V
Prescrizioni per il riempimento e lo svuotamento della cisterna		O	V			O		O
Placcatura e marcatura cisterna	V	O				O	O (*)	O
Divieto di sovraccarico del veicolo	O	O		O		O		
Rispetto disposizioni sulla costruzione, la manutenzione e le prove sulla cisterna		V					O	
Gestione imballaggi vuoti non ripuliti	O	V						
Gestione cisterna vuote e bonificate	O							O
Gestione cisterne vuote non ripulite	O	O						
Procedure di security	O	O	O					
Gestione accettazione della merce all'arrivo		V	O					V
Designazione del Consulente Sicurezza ADR e adempimenti connessi	O	O	O (**)	O	O	O	O	O (**)

# CATENA DEL TRASPORTO

➤ <b>SPEDITORE</b> (1.4.2.1) Organizza la Spedizione	➤ <b>TRASPORTATORE</b> (1.4.2.2)
➤ <b>RIEMPITORE</b> (1.4.3.3) Riempie le cisterne	➤ <b>IMBALLATORE</b> (1.4.3.2) Prepara i colli
➤ <b>CARICATORE</b> (1.4.3.1) Carica veicoli, container	➤ <b>SCARICATORE</b> (1.4.3.7) Scarica veicoli, container, cisterne
➤ <b>GESTORE CONTAINER o CISTERNA MOBILE</b> (1.4.3.4)	➤ <b>DESTINATARIO</b> (1.4.2.3)



## Misure generali di Sicurezza

I soggetti coinvolti nelle operazioni di Carico, Scarico e Trasporto di merci pericolose **devono prendere le appropriate misure**, riguardo natura e dimensione dei pericoli prevedibili, **al fine di evitare danneggiamenti o ferite** o quanto meno di minimizzarne i loro effetti rispettando in ogni caso le prescrizioni dell'ADR per quanto li concerne (1.4.1.1).



# Speditore



E' l'impresa che **spedisce merci pericolose per conto proprio o per conto terzi**. Se esiste un contratto di trasporto e spedizione, chi consegna, secondo questo contratto è considerato come speditore.

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

- a) assicurarsi che le merci **siano classificate e autorizzate al trasporto;**
- b) fornire al trasportatore **informazioni e documentazioni utili;**
- c) utilizzare **imballaggi idonei;**
- d) osservare le **disposizioni sull'inoltro** e sulle restrizioni alle spedizioni;
- e) assicurarsi che anche le cisterne vuote non bonificate **siano placcate, marcate ed etichettate conformemente al capitolo 5.3**, come se fossero piene.

# Speditore



**OGGETTO** Scadenza della deroga prevista alla sezione 1.6.1.44 dell'ADR 2021 relativa alla nomina del Consulente per la sicurezza da parte degli speditori di merci pericolose.

**Contesto** La nomina del Consulente per la sicurezza dei trasporti è oggi effettuata secondo le disposizioni dell'art.11 del Decreto Legislativo n.35 del 27/01/2010 e riguarda le imprese che assumono il ruolo di caricatore, imballatore, riempitore, trasportatore e scaricatore nella catena del trasporto di merci pericolose. Per le esenzioni dalla nomina del Consulente il comma 4 dell'art.11 riporta che:

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.

Considerato che il provvedimento sopraindicato non è stato ancora emanato dalla nostra autorità competente (Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili) allora si deve far riferimento al comma 14 dell'art.11 del medesimo decreto:

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.

Per quanto sopra è utile presentare lo stato dell'arte in merito alle esenzioni vigenti dall'obbligo di nomina del Consulente per la sicurezza:

➤ Decreto Legislativo n.40 del 04/02/2000, art.3 comma 6

6. Sono esentate dall'obbligo di nominare il consulente:

a) le imprese esercenti le attività di cui all'articolo 2, comma 1, riguardanti trasporti su strada di quantitativi limitati, per ogni unità di trasporto, al di sotto dei limiti definiti dai marginali 10010 e 10011 dell'allegato B al decreto del Ministro dei trasporti e della navigazione 4 settembre 1996 e successivi aggiornamenti;

b) le imprese esercenti le attività di cui al comma 1 definite dal Ministro dei trasporti e della navigazione, con decreto da adottarsi entro novanta giorni dalla data di entrata in vigore del presente decreto, quando i trasporti di merci pericolose, o le operazioni di carico o scarico ad essi connesse, non siano effettuati a titolo di attività principale od accessoria dell'impresa, ma vengano effettuati occasionalmente, in ambito esclusivamente nazionale e le merci trattate presentino un grado di pericolosità o di inquinamento minimi.

# Speditore



## Articolo 2 (disposizioni relative alle esenzioni)

1. Le esenzioni di cui alle lettere a) e b) dell'articolo 1 si applicano, per ciascuna impresa, ad un numero massimo di operazioni annue pari a 24, con un limite massimo di 3 operazioni nello stesso mese, per un totale complessivo massimo non superiore a 180 tonnellate.
2. L'esenzione di cui al comma 1 si applica qualora l'impresa comunichi l'intenzione di avvalersene all'Ufficio provinciale del Dipartimento dei trasporti terrestri nella cui circoscrizione ha la sede o la rappresentanza legale, prima di dare avvio, per ciascun anno solare, alle operazioni di cui alle lettere a) e b) dell'articolo 1. La copia della comunicazione deve accompagnare la merce pericolosa in ciascuna delle stesse operazioni corredata, a cura dell'impresa, della preventiva annotazione della data, del tipo e della quantità della merce trasportata ogni volta.
3. L'impresa che si è avvalsa dell'esenzione nell'anno solare precedente deve allegare copia della relativa comunicazione, corredata delle annotazioni di cui al comma 2, al momento dell'invio della dichiarazione per il nuovo anno solare.
4. In sede di prima applicazione, le disposizioni di cui al comma 2, hanno effetto, per l'anno in corso, a decorrere dal giorno successivo alla data di pubblicazione del presente decreto nella Gazzetta Ufficiale.

➤ Circolare prot. 2245/4915/10 U. di G. MOT n. A26 del 14 novembre 2000

### 6. Esenzioni.

L'articolo 3, comma 6, lettera a), del Decreto Legislativo n. 40/2000 individua alcuni casi di esenzione dalla nomina del consulente, mentre, alla lettera b), demanda ad un decreto del Ministro dei Trasporti e della Navigazione l'individuazione di altri casi, di cui però fornisce le linee guida.

Tali casi sono contenuti alle lettere a) e b) del comma 1. dell'articolo 1 del D.M. 4.7.2000, n. 90T, in cui vengono distinte le esenzioni relative alle operazioni di trasporto (lettera a) da quelle relative ad operazioni di carico (lettera b).

È appena il caso di precisare che i trasporti effettuati in regime di esenzione, ai sensi dell'art. 3, comma 6, lettera a), non concorrono alla formazione del numero massimo di viaggi annuali e mensili ed alla quantità massima annuale consentita per rientrare nei limiti di esenzione previsti dal D.M. 4.7.2000.

Per potersi avvalere delle esenzioni, le imprese, ai sensi dell'articolo 2, comma 2. e seguenti, del medesimo D.M., devono darne comunicazione all'Ufficio Provinciale del Dipartimento dei Trasporti Terrestri, prima di iniziare le operazioni di carico e di trasporto per ciascun anno solare, seguendo la procedura fissata in tali commi; l'Ufficio ne terrà conto nel programma di visite ispettive che intenderà effettuare nel corso dell'anno.

Le imprese rientranti nei criteri di esenzione dalla nomina del consulente **sono, ovviamente, comunque obbligate al rispetto di tutte le incombenze che l'ADR ed il RID prevedono espressamente a loro carico.**

**A seguito di specifiche richieste, si precisa che le materie della categoria di trasporto 4 della tabella -di cui al marginale 10011 dell'allegato B al decreto del Ministero dei Trasporti e della Navigazione 4 settembre 1996 e successivi aggiornamenti viaggiano sempre in regime di esenzione ai sensi del marginale 10011 stesso, dal momento che non sono previsti per tali materie limiti quantitativi per ogni unità di trasporto: di conseguenza il trasporto, carico e scarico di tali materie rientra sempre anche nell'esenzione dalla nomina del consulente.**

# Speditore



## Modifiche / integrazioni

La sottosezione 1.8.3.1 dell'ADR 2023 riporta che:

### **1.8.3 Consulente per la sicurezza**

1.8.3.1 Ogni impresa, la cui attività comporta la spedizione o il trasporto di merci pericolose su strada, oppure operazioni di imballaggio, di carico, di riempimento o di scarico, deve nominare 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.

Per quanto disposto da questa sottosezione la nomina sarà obbligatoria per le imprese che effettuano spedizioni di merci pericolose a partire dalla data di entrata in vigore dell'ADR 2023 fissata nel 1° gennaio 2023.

## Modifiche / integrazioni correlate

La sezione 1.6.1.44 dell'ADR 2021 riporta una deroga dalla nomina del Consulente per la sicurezza per tutti gli speditori:

1.6.1.44 Le imprese che partecipano al trasporto di merci pericolose solo come speditori e che non hanno nominato un consulente per la sicurezza sulla base delle disposizioni applicabili fino al 31 dicembre 2018 devono, in deroga alle disposizioni del 1.8.3.1 applicabili dal 1° gennaio 2019, nominare un consulente per la sicurezza entro il 31 dicembre 2022.

## Interpretazione e impatto: chi deve fare cosa

Tutte le disposizioni relative alle esenzioni dall'obbligo di nomina del Consulente fanno riferimento al Decreto Legislativo n.40 del 04/02/2000 per la mancata emanazione di un provvedimento successivo da parte dell'autorità competente italiana. Il termine "spedizione" non era stato incluso originariamente nelle attività che determinavano l'obbligo di nomina del Consulente per la sicurezza per le imprese incluse nella catena del trasporto di merci pericolose, e tale termine è stato introdotto nella sottosezione 1.8.3.1 con l'edizione ADR 2019.

Per quanto sopra la sottosezione 1.8.3.1 dell'ADR 2021 obbliga gli speditori a nominare il Consulente per la sicurezza, al più tardi, il 1° gennaio 2023 per effetto della soppressione della deroga di cui alla sottosezione 1.6.1.44. A titolo di chiarimento ulteriore merita segnalare che l'obbligo di nomina non è vincolato all'entrata in vigore del Decreto Ministeriale di recepimento dell'ADR 2023 perché l'obbligo di cui alla sottosezione 1.8.3.1 è già efficace al 1° gennaio 2023 al termine di un lungo periodo transitorio iniziato il 1° gennaio 2019.

La sezione 1.8.3.2 dell'ADR 2021, il cui testo è stato confermato nell'ADR 2023, riporta che:

- 1.8.3.2 Le autorità competenti delle Parti contraenti possono prevedere che le presenti disposizioni non si applichino alle imprese:
- a. le cui attività riguardano quantitativi, per ogni unità di trasporto, che non superano i limiti definiti al 1.1.3.6 e al 1.7.1.4 come pure ai capitoli 3.3, 3.4 o 3.5; ovvero
  - b. che non eseguono, a titolo di attività principale o accessoria, trasporti di merci pericolose o operazioni di imballaggio, riempimento, carico o scarico connesse a tali trasporti, ma che eseguono occasionalmente trasporti nazionali di merci pericolose, o operazioni di imballaggio, riempimento, carico o scarico connesse a tali trasporti che presentano un grado di pericolosità o un rischio di inquinamento minimi.

Purtroppo, ai sensi della sezione 1.8.3.2 sopraindicata e dell'art.11 comma 14 del D. Lgs. 35/2010, l'autorità competente italiana non ha ancora previsto esenzioni dall'obbligo di nomina per le imprese le cui **spedizioni** riguardano quantitativi, per ogni unità di trasporto, che non superano i limiti definiti al paragrafo 1.1.3.6 come pure ai capitoli 3.3, 3.4 o 3.5 oppure per le imprese che spediscono occasionalmente in pieno regime di ADR in ambito nazionale merci pericolose con un grado di pericolosità o un rischio di inquinamento minimi.

Per quanto sopra espresso, fino all'emanazione di un dispositivo di legge nazionale che definisca le condizioni alle quali le aziende speditrici sono esonerate dall'obbligo di nomina, tutte le aziende che si configurano come "speditore" di merci pericolose nella catena del trasporto devono nominare un Consulente per la Sicurezza entro il 31 dicembre 2022.



# Speditore



## Note / osservazioni

Le esenzioni nazionali, previste dal D. Lgs. 4 febbraio 2000 n. 40 e dalle sue disposizioni attuative, sono applicabili unicamente alle imprese che ricoprono i ruoli di "Trasportatore", "Caricatore" e "Scaricatore" e che quindi effettuano operazioni di trasporto, di carico e di scarico connesse a tali trasporti.

Tuttavia tali esenzioni sono correlate ai limiti quantitativi indicati negli obsoleti marginali 10010 e 10011 dell'ADR 1999.

Alla luce della ristrutturazione dell'edizione ADR 2001 rimane da valutare legalmente se l'applicazione delle esenzioni "vigenti", incluse in dispositivi vetusti dell'anno 2000, risulti ancora praticabile dal momento che non esiste un dispositivo di legge che autorizzi ad interpretare i riferimenti dell'ADR 1999 nel modo seguente:

Marginale 10010 ADR 1999 come Capitolo 3.4 ADR 2021/ADR 2023

Marginale 10011 ADR 1999 come sottosezione 1.1.3.6 ADR 2021/ADR 2023

Merita una segnalazione particolare il Capitolo 3.5 ADR 2021/ADR 2023 che non risulta incluso in alcuna esenzione prevista dal D. Lgs. 40/2000 e dalle sue disposizioni attuative perchè tale forma di spedizione non era ancora prevista nell'ADR 1999. In questo caso le imprese coinvolte nella catena del trasporto di merci pericolose imballate in quantità esente non possono applicare una disposizione di legge che giustifichi la mancata nomina del Consulente per la sicurezza.

# Trasportatore

E' l'impresa che trasporta merci pericolose per conto proprio o per conto terzi. In particolare deve:

- 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 prescritta si trovi a bordo dell'unità di trasporto**;
- 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**.





- Il trasportatore può tuttavia, 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 attestato dal «certificato di carico di un container o di un veicolo» conformemente al punto 5.4.2. (1.4.2.2.2).**
- 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 (1.4.2.2.4).
- Il trasportatore deve **mettere a disposizione dell'equipaggio le istruzioni scritte** così come prescritto nell'ADR (1.4.2.2.6).



## Destinatario

E' l'impresa che prende in carico le merci pericolose all'arrivo.

- 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.

## Imballatore

E' l'impresa che **riempie con le merci pericolose gli imballaggi**, compresi i grandi imballaggi e gli IBC, e se il caso, prepara i colli ai fini del trasporto.

L'imballatore deve in particolare osservare:

- a) le prescrizioni concernenti le **condizioni di imballaggio** o le condizioni di imballaggio in comune;
- b) quando prepara i colli ai fini del trasporto, le prescrizioni concernenti i **marchi e le etichette di pericolo sui colli**.

# Caricatore

E' l'impresa che:

- **carica merci pericolose imballate**, piccoli container o cisterne mobili in o su un veicolo o container;
- **carica un container**, un container per il trasporto alla rinfusa, un CGEM, un container-cisterna o una cisterna mobile su un veicolo.

Il caricatore ha in particolare i seguenti obblighi:

- a) consegnare al trasportatore merci pericolose solo se queste **sono autorizzate al trasporto** conformemente all'ADR;
- b) 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**;
- c) osservare le prescrizioni concernenti il **carico e la movimentazione**;
- d) osservare le prescrizioni concernenti **la placcatura, la marcatura e la segnalazione con pannelli arancioni conformemente al capitolo 5.3**;
- e) osservare i **divieti di carico in comune** come pure le prescrizioni concernenti la separazione delle derrate alimentari.

# Riempitore

E' l'impresa che **riempie con merci pericolose una cisterna** (veicolo-cisterna, cisterna smontabile, cisterna mobile, container-cisterna) o un veicolo-batteria o CGEM, o un veicolo, un grande container o un piccolo container per il trasporto alla rinfusa;

Il riempitore ha in particolare i seguenti obblighi:

- a) assicurarsi prima del riempimento delle cisterne che queste e i loro equipaggiamenti siano in **buono stato tecnico**;
- b) assicurarsi che **la data della prossima prova** per i veicoli-cisterna, veicoli-batteria, cisterne smontabili, CGEM, cisterne mobili e container-cisterna **non sia stata superata**;
- c) **riempire le cisterne solo con le merci pericolose autorizzate al trasporto in queste cisterne**;
- d) rispettare, durante il riempimento della cisterna, **il grado di riempimento massimo ammissibile o la massa massima ammissibile** del contenuto per litro di capacità per la materia di riempimento;
- e) assicurarsi, dopo il riempimento della cisterna, che **tutte le chiusure siano in posizione chiusa e che non vi sia una perdita**;
- f) assicurarsi, che **le placche, i marchi, i pannelli arancioni e le etichette siano apposti sulle cisterne, sui veicoli e sui container per il trasporto alla rinfusa conformemente al capitolo 5.3**;

# Gestore di un container o cisterna mobile

Il “**Gestore di un container-cisterna o di una cisterna mobile**” è l’impresa in nome della quale il **container-cisterna o la cisterna mobile è immatricolato o ammesso al traffico** e ne gestisce manutenzioni e collaudi.

Il gestore di un container-cisterna o di una cisterna mobile deve in particolare:

- a) assicurare **l’osservanza delle disposizioni relative a costruzione, equipaggiamento, prove e marcatura;**
- b) **assicurare che** la manutenzione dei serbatoi e dei loro equipaggiamenti sia effettuata in modo da garantire che il container-cisterna o la cisterna mobile, sottoposti alle normali condizioni di esercizio, rispondano alle disposizioni dell’ADR, fino alla prova successiva;
- c) eseguire un **controllo eccezionale** quando la sicurezza del serbatoio o dei suoi equipaggiamenti può essere compromessa da una riparazione, da una modifica o da un incidente.

# Scaricatore

E' l'impresa che:

- **rimuove un container**, un container per il trasporto alla rinfusa, un CGEM, un container-cisterna o una cisterna mobile da un veicolo; o
- **scarica merci pericolose imballate**, piccoli container o cisterne mobili da un veicolo o da un container; o
- **scarica merci pericolose da una cisterna** (veicolo-cisterna, cisterna smontabile, cisterna mobile o container-cisterna) o da un veicolo-batteria, da una MEMU o da un CGEM o da un veicolo, da un grande container o da un piccolo container per il trasporto alla rinfusa o da un container per il trasporto alla rinfusa.

Lo scaricatore deve in particolare:

- a) assicurarsi che **le merci siano quelle che devono essere scaricate** confrontando le informazioni pertinenti sul documento di trasporto con le informazioni sul collo, container, cisterna, MEMU, CGEM o veicolo;
- b) **prima e durante lo scarico verificare se gli imballaggi**, la cisterna, il veicolo o il container **siano stati danneggiati**;
- c) rispettare tutte le prescrizioni pertinenti che riguardano **lo scarico e la movimentazione**;
- d) immediatamente dopo lo scarico della cisterna, del veicolo o del container:
  - **rimuovere ogni residuo pericoloso** che si sia attaccato all'esterno della cisterna, del veicolo o del container durante le operazioni di scarico; e
  - **garantire la chiusura delle valvole** e delle aperture d'ispezione;
- e) garantire che i container, una volta che siano stati completamente scaricati, puliti e decontaminati, **non portino più le placche, i marchi ed i pannelli arancioni che erano stati apposti conformemente al capitolo 5.3.**



## La formazione

Tutti gli operatori impiegati nella catena logistica delle merci pericolose, devono essere formati prima iniziare ad operare con le merci pericolose, o in alternativa devono operare solo sotto la supervisione di personale addestrato.

I dipendenti devono essere **addestrati** 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 essere **periodicamente integrata** con corsi di aggiornamento per tenere conto dei cambiamenti nelle regolamentazioni.

# La classificazione ADR

Le 13 Classi ADR in cui le merci pericolose sono distribuite variano da 1 a 9 (le classi 4, 5 e 6 sono articolate in più Classi)



<b>CLASSIFICAZIONE TRASPORTO MERCI PERICOLOSE (2.1.1.1. ADR)</b>	
<b>Classe 1</b>	Materie ed oggetti esplosivi
<b>Classe 2</b>	Gas
<b>Classe 3</b>	Liquidi infiammabili
<b>Classe 4.1</b>	Solidi infiammabili, materie autoreattive e solidi esplosivi
<b>Classe 4.2</b>	Materie soggette ad accensione spontanea
<b>Classe 4.3</b>	Materie che a contatto con l'acqua sviluppano gas infiammabili
<b>Classe 5.1</b>	Materie comburenti
<b>Classe 5.2</b>	Perossidi organici
<b>Classe 6.1</b>	Materie tossiche
<b>Classe 6.2</b>	Materie infettanti
<b>Classe 7</b>	Materie radioattive
<b>Classe 8</b>	Materie corrosive
<b>Classe 9</b>	Materie e articoli pericolosi diversi



# La classificazione



Le materie sono identificate da: un numero di quattro cifre (numero ONU) e una denominazione che dipende dalle rubriche di appartenenza, a loro volta suddivise in individuali e collettive

L'attribuzione del numero ONU deve rispettare la gerarchia delle rubriche nell'ordine sotto indicato:

ASSEGNAZIONE DEL CORRETTO NUMERO ONU (UN) (2.1.1.2 ADR)	
Tipo di rubrica	Esempio
(A) - Rubriche singole	UN 1824 IDROSSIDO DI SODIO IN SOLUZIONE
(B) - Rubriche generiche	UN 2571 ACIDI ALCHILSOLFORICI
(C) - Rubriche specifiche N.A.S..	UN 1903 DISINFETTANTE, LIQUIDO, CORROSIVO, N.A.S.
(D) - Rubriche generali N.A.S.	UN 1760 LIQUIDO CORROSIVO, N.A.S.

*Le rubriche B, C e D sono definite rubriche collettive.*

## CLASSIFICAZIONE A.D.R.

- **CLASSE** Pericolo primario
- **N. ONU** Numero di identificazione della materia costituito da 4 cifre estratto dal Reg. ONU
- **GRUPPO DI IMBALLAGGIO** Livello di pericolosità


Ai fini dell'imballaggio, le materie diverse dalle materie delle Classi 1, 2, 5.2, 6.2 e 7 e diverse dalle materie autoreattive della Classe 4.1 sono assegnate ai Gruppi di imballaggio (PG) I, II o III, in funzione del grado di pericolo che presentano:

GRUPPI DI IMBALLAGGIO (2.1.1.3 ADR)	
Gruppo di Imballaggio I	Materia molto pericolosa
Gruppo di Imballaggio II	Materia mediamente pericolosa
Gruppo di Imballaggio III	Materia debolmente pericolosa




Non si applica alle bombole

**Ad ogni pericolo corrisponde una etichetta contenente un disegno/pittogramma che fornisce una rappresentazione visiva dello stesso**

Confronto classi ADR, HP e CLP		
ADR	HP rifiuti	CLP utilizzo prodotti
	HP1 Esplosivo	
	HP2 Comburente	

ADR	HP	CLP
Gas	HP3 Infiammabile	
Liquido		
Solido		



ADR	HP	CLP
Non soggetto	HP4 Irritante	
Non soggetto	HP5 Tossico per organi bersaglio	

ADR	HP	CLP
	HP8 Corrosivo	
	HP9 Infettivo	Non soggetto

ADR	HP	CLP
	HP6 Tossico	
Non soggetto	HP7 Cancerogeno	

ADR	HP	CLP
Non soggetto	HP10 Tossico per la riproduzione	
Non soggetto	HP11 Mutageno	

ADR	HP	CLP
Non soggetto	HP12 Liberazione di gas a tossicità acuta	Non soggetto
Non soggetto	HP13 Sensibilizzante	

ADR	HP	CLP
	<p>HP14 Ecotossico</p>	
<p>Non soggetto</p>	<p>HP15 Rifiuto che non possiede...</p>	<p>Non soggetto</p>



di Aprile Dott. Umberto



La corrispondenza sopra esposta tra caratteristiche di pericolo e classi ADR è una semplificazione, in quanto i criteri di classificazione delle due normative non sono uguali.

Esempio:

rifiuti a bassa tossicità (nocivi per ingestione, inalazione o contatto con la pelle) non sono soggetti a normativa ADR

**Non tutti i rifiuti pericolosi per la normativa ambientale sono soggetti a normativa ADR**

**Non tutte le merci pericolose per la normativa CLP sono soggetti a normativa ADR**

## NOVITÀ RIFIUTI 2023

### STIMA DELLA QUANTITÀ DI MERCI PERICOLOSE NEL CASO DI TRASPORTO DI RIFIUTI

**OGGETTO:** Revisione della sezione 5.4.1.1.3.2 che integra le *Disposizioni particolari relative ai rifiuti*

**Contesto:** Tra gli oneri dello *speditore*, come individuati alla sezione 1.4.2.1, vi è quello di fornire, al trasportatore, informazioni e dati in maniera tracciabile, ovvero i documenti di trasporto, osservando le disposizioni indicate al capitolo 5.4 inerenti, per l'appunto, i requisiti della documentazione di accompagnamento delle spedizioni di merci pericolose

In via generale, è possibile osservare che i requisiti fondamentali e caratterizzanti un documento di trasporto ADR sono sostanzialmente due.

Il primo fa riferimento alla forma del documento e, secondo quanto indicato alla sezione 5.4.1.4, non vi sono restrizioni specifiche essendo ammesso il ricorso ai modelli previsti da altre modalità di trasporto o anche altri regolamenti, come ad esempio il FIR (formulario di identificazione rifiuti) nel caso di specie

Più stringente, invece, è il secondo requisito relativo alle informazioni che devono, obbligatoriamente, essere riportate sul documento di trasporto. In tal senso, la sezione 5.4.1.1.1, dalla lettera (a) a (k), precisa sia la natura delle informazioni necessarie che la relativa sequenza sul documento

Tra queste, in riferimento alla descrizione della spedizione, è richiesto:

5.4.1.1 *Informazioni generali che devono figurare nel documento di trasporto*

5.4.1.1.1 *Il o i documenti di trasporto devono contenere le seguenti informazioni per ogni materia od oggetto pericoloso presentato al trasporto:*

*e. il numero e la descrizione dei colli, quando questo si applica. I codici di imballaggio dell'ONU possono essere utilizzati soltanto per completare la descrizione della natura del collo (per esempio una cassa (4G));*

*NOTA: Non è necessario indicare il numero, il tipo e la capacità di ogni imballaggio interno contenuto in un imballaggio esterno di un imballaggio combinato*

*f. la quantità totale di ogni merce pericolosa caratterizzata da un diverso numero ONU, designazione ufficiale di trasporto o, se applicabile, gruppo di imballaggio (espressa in volume o in massa lorda, o in massa netta come appropriato);*



## NOVITÀ RIFIUTI 2023

**Modifiche /  
integrazioni:**

Inserimento del nuovo paragrafo 5.4.1.1.3.2 ADR/RID:

**5.4.1.1.3 Disposizioni particolari relative ai rifiuti**

5.4.1.1.3.2 *Se non è possibile misurare la quantità esatta dei rifiuti nel luogo di carico, la quantità di cui al 5.4.1.1.1 (f) può essere stimata per i seguenti casi alle seguenti condizioni:*

- a) *Per gli imballaggi, al documento di trasporto è aggiunto un elenco degli imballaggi comprendente il tipo e il volume nominale;*
- b) *Per i contenitori, la stima si basa sul loro volume nominale e su altre informazioni disponibili (ad es. tipo di rifiuto, densità media, grado di riempimento);*
- c) *Per i serbatoi di rifiuti funzionanti sottovuoto, la stima è giustificata (ad esempio mediante una stima fornita dal mittente o dall'equipaggiamento del veicolo).*

*Tale stima della quantità non è consentita per:*

- *Esenzioni per le quali è indispensabile la quantità esatta (es. 1.1.3.6);*
- *Rifiuti contenenti materie menzionate in 2.1.3.5.3 o materie della classe 4.3;*

## NOVITÀ RIFIUTI 2023

**Interpretazione  
e impatto: chi  
deve fare cosa**

La proposta, avanzata dalla FEAD (Federation of Waste Management and Environmental Services), nasce dalla constatata difficoltà, originata da ragioni pratiche, di riuscire a definire la quantità esatta dei rifiuti spediti, già nella fase di trasporto; al contempo, nella logistica dei rifiuti, questo dato risulta disponibile, poiché accertato, al momento del conferimento agli impianti di trattamento.

Sebbene, in via generale, questa nuova disposizione sia orientata ad agevolare sia lo speditore che il trasportatore, in considerazione delle responsabilità attribuite al capitolo 1.4, sono stati opportunamente circoscritti i casi in cui ci si possa avvalere di questa esenzione.

Risultano infatti *esclusi* da questa disposizione, oltre ai casi di trasporto in esenzione per applicazione della sezione 1.1.3.6, i rifiuti:

- Aveni una delle seguenti caratteristiche di pericolo (come definite al 2.1.3.5.3): materiale radioattivo (classe 7); materiale esplosivo (classe 1); gas (classe 2); esplosivi liquidi desensibilizzati (classe 3); materie autoreattive ed esplosivi solidi desensibilizzati (classe 4.1); materie piroforiche (classe 4.2); perossidi organici (classe 5.2); materie tossiche di primo gruppo di imballaggio, con riferimento ad una esposizione per inalazione (classe 6.1); materie infettanti (classe 6.2). In aggiunta sono escluse le materie che a contatto con acqua sviluppano gas infiammabili (classe 4.3);
- Trasportati in cisterna.

In termini operativi, gli *speditori* che intendano avvalersi di questa agevolazione, dovranno quindi integrare il documento di trasporto, in questo caso rappresentato dal FIR (nel campo annotazioni), con la frase evidenziata sopra. Al contempo, i *trasportatori* dovranno sia verificare che tale informazione sia riportata sul formulario ma anche che il trasporto non ricada in uno dei regimi di esclusione sopra descritti

## NOVITÀ GENERALI 2023

Di seguito le 4 novità introdotte nella nuova normativa ADR 2023:

**Imballaggi contaminati UN 3509:** viene concessa la possibilità di trasportare gli imballaggi vuoti non ripuliti in cassoni aperti o telonati con codice VC1;

**I colli della classe 7:** per i numeri UN che vanno dal 2908 al 2911 il tunnel code è stato cancellato, pertanto non sussiste più il divieto di transito nelle gallerie, ma deve essere comunque indicato nella denominazione ADR tramite il segno (-).

**Dotazioni del veicolo EX/III per il trasporto sfuso:** deve essere dotato di una protezione termica in grado di mitigare la propagazione di un incendio su tutte le ruote, con lo scopo di evitare la propagazione delle fiamme diretta dalla ruota al carico o per evitare la diffusione indiretta dalla ruota alla cabina oltre che al carico.

**Dotazioni del veicolo FL per il trasporto sfuso:** utilizzato solo per gas liquefatti o gas compressi con codice di classificazione che include una F e/o liquidi infiammabili di gruppo di imballaggio I o II (gasolio escluso), deve essere dotato di un sistema antincendio automatico per il vano motore a combustione interna che aziona il veicolo. Inoltre lo stesso veicolo deve essere dotato di una protezione termica in grado di mitigare la propagazione di un incendio su tutte le ruote, con lo scopo di evitare la propagazione delle fiamme diretta dalla ruota al carico o per evitare la diffusione indiretta dalla ruota alla cabina oltre che al carico.

**Misurazione della quantità dei rifiuti:** secondo il cap. 5.4.1.1.1 (f) qualora non sia possibile misurare i quantitativi esatti dei rifiuti che devono essere caricati:

-**per i colli** deve essere inserito sul formulario una lista degli stessi in cui si indica la tipologia e il volume nominale.

-**per i container:** la stima del volume nominale e altre informazioni come tipologia di rifiuto caricato, densità media e grado di riempimento.

-**per cisterne:** la stima presunta fornita dal mittente o presente nella scheda tecnica della cisterna.

Nel formulario bisognerà indicare: "QUANTITA' STIMATA IN CONFORMITA' AL CAP. 5.4.1.1.3.2"

La stima della quantità non è consentita per: l'esenzione parziale cap. 1.1.3.6. per le quali è essenziale conoscere la quantità esatta, per i rifiuti contenenti materie menzionate nel cap. 2.1.3.5.3 o materie della classe 4.3 ed infine per le cisterne diverse dalle cisterne sottovuoto.

Questa tipologia di esenzione è applicabile per il trasporto esterno in quanto in Italia sul Formulario di identificazione del rifiuto è già presente l'indicazione del peso presunto e la verifica del peso a destino.



di Aprile Dott. Umberto



Le etichette previste dalle diverse normative sono in genere presenti in posizioni differenti

**MERCE CONFEZIONATA IN UN DOPPIO IMBALLAGGIO (ESTERNO ED INTERNO):**

- Quelle relative al trasporto (normativa ADR) sull'imballaggio più esterno
- Quelle relative all'utilizzo (normativa CLP) sull'imballaggio interno, ma possono essere sostituite da quelle relative al trasporto (normativa ADR) sull'imballaggio esterno. Pertanto, potrebbero anche non essere visibili in fase di carico e scarico.

**MERCE CONFEZIONATA IN UN IMBALLAGGIO SEMPLICE:**

- Etichette relative al trasporto (normativa ADR) e relative all'utilizzo (normativa CLP) presenti entrambe sull'imballaggio.

- DIMENSIONI 10X10
- LE ETICHETTE POSSONO ESSERE SOSTITUITE A MARCHI DI INDELEBILI CORRISPONDENTI AI MODELLI PRESCRITTI
- LE ETICHETTE DEVONO POTER ESSERE ESPOSTE ALLE INTEMPERIE SENZA SUBIRE DEGRADAZIONE IMPORTANTE
- DEVONO ESSERE ESPOSTE SULLA SUPERFICIE DEL COLLO
- QUANDO E' NECESSARIA PIU' DI UN' ETICHETTA DEVONO ESSERE ESPOSTE UNA A FIANCO ALL' ALTRA

# Documentazione

Il trasporto di merci pericolose deve essere sempre accompagnato dal documento di trasporto che deve contenere le seguenti informazioni:

- Il **numero ONU** preceduto dalle lettere **UN** delle materie pericolose trasportate
- **Descrizione** delle merci pericolose seguito tra parentesi dal nome tecnico se trattasi di miscela NAS (Non Altrimenti Specificate)
- I modelli di **etichette**
- Il **gruppo di imballaggio** (se applicabile)
- Il codice di restrizione **galleria**
- Il **numero** e la descrizione dei colli
- **Quantità** totale di merci pericolose, in volume o massa lorda o massa netta come appropriato, differenziate per numero UN, designazione ufficiale, gruppo di imballaggio (se applicabile) e per categoria di trasporto quando si applica l'esenzione parziale secondo 1.1.3.6
- **In caso di trasporti di gas in esenzione parziale indicare i kg netti o i litri (vedasi slide specifiche)**
- Nome e indirizzo dello **speditore**
- Nome e indirizzo del/i **destinatario/i**
- **Dichiarazione**, ove prevista da Accordi speciali

# Documentazione: forma, e conservazione

- Il modello di documento di trasporto non è vincolato a un formato predefinito.
- Nel caso di **destinatari multipli**, il nome e l'indirizzo dei destinatari possono essere riportati su altri documenti a bordo del veicolo.
- Nel caso di un trasporto internazionale il documento di trasporto, deve essere redatto nella **lingua** del Paese di origine ma anche in inglese, francese o tedesco.
- Lo speditore ed il trasportatore devono **conservare una copia** del documento di trasporto delle merci pericolose e le informazioni e la documentazione aggiuntiva come indicato nell'ADR, per un periodo minimo di tre mesi.
- Quando i documenti sono tenuti in modalità elettronica o in un sistema informatico, lo speditore ed il trasportatore devono essere in grado di stamparli.

# IMBALLAGGI

Le merci pericolose devono essere imballate in imballaggi di buona qualità, compresi i GIR (Grandi Imballaggi per il trasporto alla Rinfusa) e i grandi imballaggi. Questi imballaggi devono essere sufficientemente solidi per resistere agli urti e alle sollecitazioni che normalmente caratterizzano il trasporto, ivi compresi il trasbordo tra unità di trasporto o tra unità di trasporto e depositi.

Gli imballaggi, compresi i GIR e i grandi imballaggi, devono essere costruiti e chiusi, quando preparati per la spedizione, in modo da escludere ogni perdita del contenuto che possa essere causata, nelle normali condizioni di trasporto, da vibrazioni o da variazioni di temperatura, di umidità o di pressione. Durante il trasporto, nessun residuo pericoloso deve aderire all'esterno degli imballaggi, dei GIR e dei grandi imballaggi.




# IMBALLAGGI

Le merci pericolose non devono essere imballate in uno stesso imballaggio esterno, o in grandi imballaggi, con altre merci, pericolose o non, se reagiscono pericolosamente tra loro provocando: a) una combustione o uno sviluppo considerevole di calore; b) lo sviluppo di gas infiammabili, asfissianti, comburenti e tossici; c) la formazione di materie corrosive

Salvo deroghe accordate dall'autorità competente, la durata d'utilizzo ammessa per il trasporto di merci pericolose di fusti di plastica, taniche di plastica e GIR di plastica rigida o GIR compositi con recipiente interno di plastica è di cinque anni a decorrere dalla data di fabbricazione, sempre che una durata d'utilizzo più breve non sia stata prescritta, tenuto conto della materia da trasportare. Anno e mese di fabbricazione può essere così impressa sui contenitori, con le ultime due cifre dell'anno al centro del cerchio



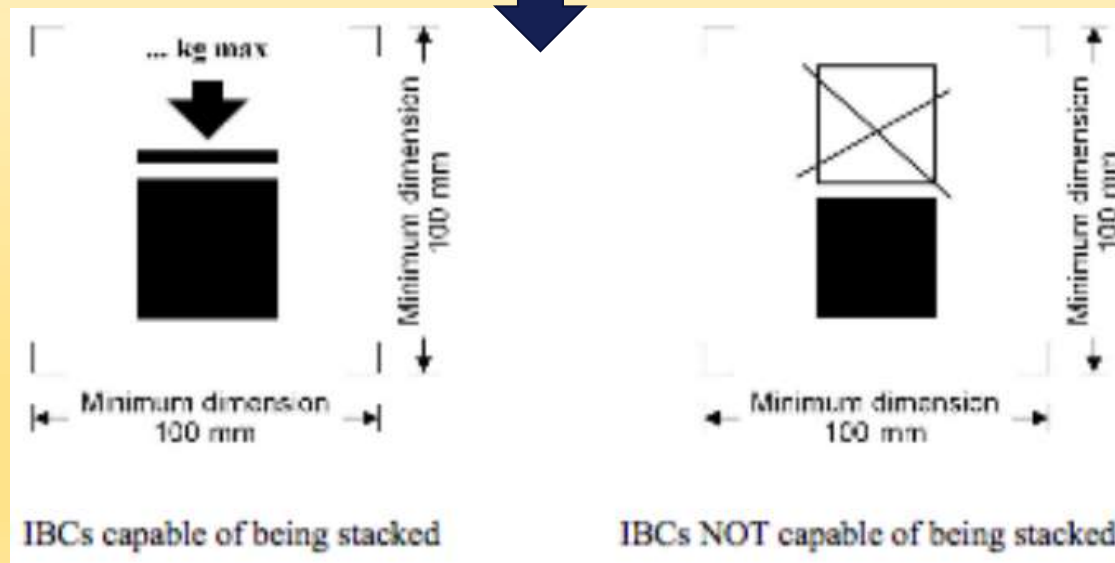
# IMBALLAGGI

Gli imballaggi che si possono impiegare devono aver superato prove specifiche di collaudo ed essere conformi al prototipo testato. Devono inoltre essere fabbricati, ricondizionati e provati secondo un programma di garanzia di qualità, giudicato soddisfacente dall'autorità competente. Devono recare un codice di identificazione, durevole, leggibile e facilmente visibile, costituito da un simbolo  in una sequenza alfanumerica, per esempio:

Prima del riempimento e della consegna al trasporto, ogni imballaggio, compresi i GIR e i grandi imballaggi, deve essere controllato e riconosciuto esente da corrosione, da contaminazione o da altri difetti. Ogni imballaggio che presenti segni di indebolimento, in riferimento al prototipo approvato, non deve più essere utilizzato o deve essere ricondizionato in modo che sia in grado di superare le prove prescritte per il prototipo.



IBC o GIR: Il carico massimo impilabile deve essere illustrato con i seguenti simboli di dimensioni minime 100x100 mm e caratteri di almeno 12 mm di altezza.



**IMBALLAGGI**

## Esenzione parziale dall'ADR (sez. 1.1.3.6)

- È possibile svolgere un trasporto in esenzione parziale dall'ADR se non si superano determinati quantitativi di merci pericolose nell'unità di trasporto (1.000 virtuali).
- Per il trasporto in esenzioni parziale non servono ad esempio il patentino ADR, la borsa ADR, le istruzioni scritte, i pannelli arancio, il secondo estintore.
- Non è più obbligatorio indicare nel DDT la dicitura "Quantità non superiore ai limiti di esenzione prescritti al 1.1.3.6", tuttavia si suggerisce di continuare ad utilizzarla per agevolare i controlli da parte degli organi competenti.
- Sezione 5.4.1.1.1 (f) Nota 1: Nel caso si preveda l'applicazione del 1.1.3.6, la quantità totale **e il valore calcolato** delle merci pericolose per ciascuna categoria di trasporto devono essere indicate nel documento di trasporto (DDT) conformemente al 1.1.3.6.3 e 1.1.3.6.4.

# Obblighi

Permane ad esempio l'obbligo di :

- disporre di **DDT** conforme ADR con unità di misura previste dalla sez. 1.1.3.6 che sono kg o litri secondo il caso,
- indicare le **quantità effettive** distinte per categoria di trasporto,
- utilizzare **imballaggi** etichettati e omologati,
- obbligo di **formazione** del personale coinvolto (sezione 1.3),
- **aerare** adeguatamente il vano di carico del veicolo (CV36),
- avere a bordo un **estintore** da 2 kg a polvere (sezione 8.1.4),
- se si dispone di eventuale **torcia** tascabile deve essere del tipo anti-scintilla, nel caso di gas infiammabili (sezione 8.3.4 e 8.5 S2),
- seguire le **prescrizioni** relative a carico, scarico e movimentazione come, controllo del veicolo al carico e allo scarico, pulizia del veicolo e dei recipienti, stivaggio corretto delle bombole, vietato fumare anche le sigarette elettroniche, motore spento al carico e scarico, divieto di apertura dei colli.

## Prescrizioni minime **da rispettare** per trasporti in esenzione parziale

- Documento di trasporto
- Marcatura ed etichettatura dei colli
- Divieti di carico in comune
- Estintore da 2 kg. a bordo
- Prescrizione di carico/scarico e movimentazione
- Restrizioni modalità di trasporto
- Aerazione del mezzo
- Formazione del personale (Par. 1.3)
- Divieto di apertura dei colli
- Divieto di fumare anche le sigarette elettroniche

## Prescrizioni **non richieste** per il trasporto in esenzione parziale

- CFP ADR («patentino»)
- Borsa ADR
- Istruzioni scritte
- Pannelli arancio
- Il secondo estintore
- Disposizioni di Security (Cap 1.10 ADR)

## Indicazioni per il documento di trasporto in esenzione parziale Sezione 5.4.1.1.1 (f) Nota 1

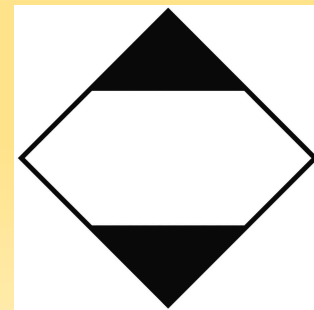
Nel caso si preveda l'applicazione del 1.1.3.6, la quantità totale e il valore calcolato delle merci pericolose per ciascuna categoria di trasporto devono essere indicate nel documento di trasporto (DDT) conformemente al 1.1.3.6.3 e 1.1.3.6.4.

Esempio di indicazioni da apporre nel documento di trasporto DDT per un carico in esenzione parziale costituito da: 100 litri di azoto (1066 Azoto compresso, 2.2), 200 litri di aria compressa (1002 Aria compressa, 2.2) entrambi appartenenti alla categoria di trasporto 3, e 200 kg di GPL (1965 Gpl, 2.1) appartenente alla categoria di trasporto 2:

Categoria di trasporto	Merce	Quantità totale	Valore calcolato
3	UN 1066, UN 1002	300 l	300
2	UN 1965	200 kg	600

## Esenzioni per merci imballate in quantità limitate (LQ) (sez. 3.4)

- È possibile trasportare notevoli quantità di merci pericolose senza rispettare molte delle prescrizioni ADR se si fraziona la merce in piccoli imballaggi.
- Questi piccoli imballaggi devono essere inseriti, ad esempio, in una scatola di cartone che può avere la massa lorda totale massima di 30 kg, oppure, per esempio gli aerosol, devono essere collocati su vassoi reggiati con pellicola termoretraibile, in tal caso possono avere massa lorda totale massima di 20 kg.
- Prima di un trasporto gli speditori devono informare i trasportatori, in modo che rimanga traccia della massa totale lorda di merci LQ.
- Non è richiesta alcuna menzione ADR sui documenti di trasporto.





## **Esenzione totale dall'ADR (sez. 1.1.3.1 b)**

Soppressa l'esenzione totale per trasporti di macchinari, che tuttavia è utilizzabile fino al 31/12/2022 conformemente alla disposizione transitoria 1.6.1.46.

In sostituzione alla sezione soppressa sono stati aggiunti molteplici numeri UN per i macchinari (oggetti contenenti merci pericolose), con specifiche disposizioni che dipendono, ad esempio, dal tipo di propellente e che li identifica all'interno di ogni classe, in base alla natura del contenuto di merce pericolosa. Per quelli contenenti gas la Sezione 2.1.5 «Classificazione di oggetti come oggetti contenenti merci pericolose, N.A.S.» indica i seguenti:

UN 3537 OGGETTI CONTENENTI UN GAS INFIAMMABILE, N.A.S.,

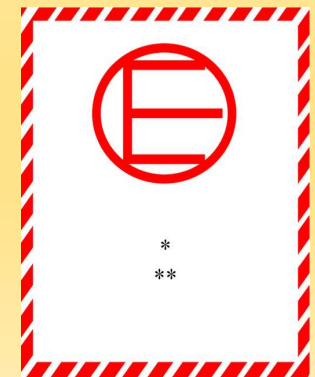
UN 3538 OGGETTI CONTENENTI UN GAS NON INFIAMMABILE, NON TOSSICO, N.A.S.,

UN 3539 OGGETTI CONTENENTI UN GAS TOSSICO, N.A.S.

## EQ (EXCEPTED QUANTITY)

possono essere trasportate senza essere soggette ad altre disposizioni ADR ad eccezione delle seguenti:

- Formazione del personale coinvolto nel trasporto di merci pericolose (carico, scarico, trasporto, ecc..);
- Classificazione e criteri per determinare il gruppo di imballaggio (come da elenco)
- Marcatura ed etichettatura dei colli quantità esenti (secondo le istruzioni indicate di seguito);
- Prescrizioni relative alla costruzione e alle prove degli imballaggi a carico dello spedizioniere;
- Eventuali prescrizioni aggiuntive per ogni tipologia di sostanza (da verificare caso per caso);
- Estintore da 2 kg. a bordo;
- Prescrizione di carico/scarico e movimentazione;
- Divieto di apertura dei colli;
- Divieto di fumare anche le sigarette elettroniche.



# Trasporto in colli

- Ogni unità di trasporto caricata con merci pericolose deve essere munita di numero 2 pannelli di forma rettangolare, di colore arancione retro-riflettente, con base di cm 40 e altezza di cm 30. Essi hanno un bordo nero di larghezza di 15 mm. Sono fissati uno sulla parte anteriore dell'unità di trasporto e l'altro su quella posteriore, perpendicolarmente all'asse longitudinale del veicolo.
- Questi pannelli possono riportare una riga di spessore 15 mm a mezz'altezza.
- Il pannello non si deve staccare dal suo fissaggio dopo un incendio di una durata di 15 minuti.



## ***Carico, scarico, movimentazione e stivaggio***

All'arrivo nei luoghi di carico e di scarico, che comprendono i terminal per container, il veicolo e il suo conducente come pure i container e i container cisterna devono soddisfare le disposizioni regolamentari.

**Le operazioni di carico e scarico delle merci pericolose non possono essere effettuate se da un'ispezione visiva del veicolo e del suo equipaggiamento, i requisiti di idoneità non risultino soddisfatti e rivelino deficienze che possono pregiudicare la sicurezza del veicolo stesso.**

L'azione di caricare o scaricare un container dal veicolo è considerata come operazione di carico o scarico.

Tutti i mezzi di contenimento devono essere caricati e scaricati secondo il metodo di movimentazione per cui sono stati progettati e, dove previsto, provati.

*I controlli relativi ai trasporti su strada effettuati dalla Polizia Stradale prevedono anche la “manipolazione e sistemazione” della merce trasportata (DM 3 marzo 97, come modificato con DM 6 maggio 2005 che recepisce la Direttiva 2004/112/CE ed anche Decreto Legislativo n. 286/05, Art. 12 e relativo al Decreto Dirigenziale del 22 febbraio 2006). Il Decreto prevede la possibilità per gli organi di Polizia di effettuare dei controlli presso le imprese che “... carichino, scarichino o facciano trasportare merci pericolose..” sia a scopo preventivo sia in conseguenza di constatate infrazioni su strada che compromettano la sicurezza del veicolo caricato.*

# Garantire un'adeguata aerazione

Il controllo del carico richiede un'ispezione visiva delle attrezzature di cui è equipaggiato il veicolo per lo stivaggio dei colli. Per il trasporto dei colli contenenti gas dell'1 (gas compressi), 2 (gas liquefatti), 3 (gas liquefatti refrigerati), o del 4 F (acetilene disciolto), in un veicolo chiuso, la sezione 7.5.11 disposizione speciale CV36 prescrive che lo stesso sia preferibilmente dotato di un'**adeguata aerazione**.

Generalmente, si può ritenere adeguata un'apertura pari ad almeno un decimo dell'area della superficie occupata dalla merce trasportata.

In alternativa, se il vano del carico è separato, è possibile etichettare le porte dei veicoli o dei container, in caratteri non inferiori a 25 mm di altezza, con la seguente avvertenza:

“ATTENZIONE  
SPAZIO NON VENTILATO  
APRIRE CON PRECAUZIONE”

## Movimentazione e stivaggio

In relazione allo stivaggio, particolare attenzione dovrà essere posta ai seguenti elementi:

gli equipaggiamenti di fissaggio siano chiaramente adeguati in relazione alla massa ed alle dimensioni dei colli da trasportare;

i punti di ancoraggio delle cinghie o funi di fissaggio siano sufficientemente solidi (cioè quando non siano ancorati saldamente al telaio del cassone o del furgone);

le funi di fissaggio siano sistemate in modo corretto, ovvero ancorate a punti specificatamente previsti allo scopo sui cestelli o pacchi bombole;

venga richiesto il posizionamento del carico sul pianale del veicolo in modo corretto rispetto al peso massimo ammissibile sugli assi (carico sbilanciato);

il carico richiesto (comprendendo altri colli già presenti) non superi la portata massima ammessa del veicolo.

## **Trasporto in colli (sez. 7.5)**

### **Movimentazione e stivaggio – disposizioni speciali**

**Se è il caso, il veicolo o il container, deve essere munito di dispositivi atti a facilitare lo stivaggio e la manipolazione delle merci pericolose.**

**I colli non imballati devono essere stivati con mezzi capaci di trattenere le merci (come cinghie di fissaggio, traverse scorrevoli, supporti regolabili) nel veicolo o nel container in modo da impedire, durante il trasporto, ogni movimento suscettibile di modificare l'orientamento dei colli o di danneggiarli.**

**Quando le merci pericolose sono trasportate insieme ad altre merci (grosse macchine o gabbie, per esempio), tutte le merci devono essere solidamente sistemate o inzeppate all'interno dei veicoli o dei container per impedire che le merci pericolose si spandano. Si può ugualmente impedire il movimento dei colli riempiendo i vuoti mediante dispositivi di inzeppatura o di bloccaggio e di stivaggio. Quando sono utilizzati dispositivi di stivaggio come nastri di cerchiatura o cinghie, questi non devono essere troppo serrati al punto di danneggiare e deformare i colli.**

**I colli non devono essere impilati, salvo se sono progettati per questo scopo.**

**Se necessario, si utilizzeranno dispositivi portanti per impedire che i colli impilati su altri colli danneggino questi ultimi.**

## **Trasporto in colli (sez. 7.5)**

### **Movimentazione e stivaggio – disposizioni speciali**

**Durante il carico e lo scarico, i colli contenenti merci pericolose devono essere protetti contro i danneggiamenti.**

**Si deve in particolare fare attenzione al modo in cui i colli sono manipolati durante i preparativi in previsione del trasporto, al tipo di veicolo o di contenitore sul quale sono trasportati e al metodo di carico e di scarico per evitare che i colli siano danneggiati da un trascinamento al suolo o da una scorretta manipolazione.**

**Le prescrizioni di questo paragrafo si considerano rispettate se il carico viene stivato conformemente alla norma EN 12195-1:2010 .**

**Le disposizioni del 7.5.7.1 si applicano anche al carico e allo stivaggio dei container, container cisterna e CGEM, sui veicoli così come al loro scarico.**

**È vietato ai membri dell'equipaggio del veicolo di aprire un collo contenente merci pericolose.**



## **Trasporto in colli (cap. 7.5)**

### **Divieto di carico in comune**

**7.5.2.1 I colli muniti di etichette di pericolo differenti non devono essere caricati in comune nello stesso veicolo container, salvo se il carico in comune sia autorizzato secondo la seguente tabella, che si basa sulle etichette di pericolo di cui i colli sono muniti.**

***NOTA: Conformemente al 5.4.1.4.2, distinti documenti di trasporto devono essere redatti per le spedizioni che non possono essere caricate in comune nello stesso veicolo o container.***

# Divieti di carico in comune (sez. 7.5.2)

Etichetta n.	1	1.4	1.5	1.6	2.1 2.2 2.3	3	4.1	4.1 +1	4.2	4.3	5.1	5.2	5.2 +1	6.1	6.2	7AB C	8	9		
1	vedi 7.5.2.2																	b		
1.4					a	a	a		a	a	a	a		a	a	a	a	a, b		
1.5																				b
1.6																				b
2.1.2.2 2.3	a																			
3	a																			
4.1	a																			
4.1 +1																				
4.2	a																			
4.3	a																			
5.1	a																			
5.2	a																			
5.2 +1																				
6.1	a																			
6.2	a																			
7ABC	a																			
8	a																			
9	b	a, b	b	b																



consentito

a = solo con 1.4S

b = solo UN 2990 e 3072, classe 9

## D.L. 21 novembre 2005 n. 286 - Articolo 7 - Responsabilità

Con l'entrata in vigore del Decreto Legislativo n. 286/2005 il regime sanzionatorio applicabile al trasporto di merci per conto terzi ha subito importanti modificazioni, attraverso l'**ampliamento della gamma dei soggetti responsabili in caso di violazione di specifiche** norme della legge n. 298/74 e l'**introduzione per essi di profili di responsabilità individuale e di tipo concorsuale** in caso di accertamento di determinate infrazioni del Codice della Strada commesse alla guida dei veicoli utilizzati nelle operazioni di trasporto.

- Le sanzioni di cui all'articolo 26, comma 2, della legge 6 giugno 1974, n. 298, si applicano **al committente, al caricatore ed al proprietario** della merce che affidano il servizio di trasporto ad un vettore che **non sia provvisto del necessario titolo abilitativo**, ovvero che operi violando condizioni e limiti nello stesso prescritti.
- Il caricatore è in ogni caso responsabile laddove venga accertata la **violazione delle norme in materia di massa limite** e di quelle relative alla **corretta sistemazione del carico sui veicoli**.

## D.L. 21 novembre 2005 n. 286 - Articolo 7 - Responsabilità

Nel caso in cui sia stato stipulato un contratto in forma scritta ed il conducente del veicolo con il quale è stato effettuato il trasporto di merci **abbia violato le seguenti norme sulla sicurezza della circolazione stradale** previste dal Codice della Strada:

- art. 61 (sagoma limite);
- art. 62 (massa limite);
- art. 142 (limiti di velocità);
- art. 164 (sistemazione del carico sui veicoli);
- art. 167 (trasporto di cose su veicoli a motore e sui rimorchi);
- art. 174 (durata della guida degli autoveicoli adibiti al trasporto di persone e cose);

**il vettore, il committente, nonché il caricatore ed il proprietario** delle merci oggetto del trasporto che abbiano fornito istruzioni al conducente in merito alla riconsegna delle stesse, **sono obbligati in concorso** con lo stesso conducente ai sensi dell'art. 197 del Codice della Strada.

- Articolo **167**, comma 9 Nuovo Codice della Strada:

Le sanzioni amministrative previste nel presente articolo si applicano **sia al conducente che al proprietario del veicolo, nonché al committente, quando si tratta di trasporto eseguito per suo conto esclusivo.**

- Articolo **168**, comma 8 Nuovo Codice della Strada:

Chiunque trasporta merci pericolose senza regolare autorizzazione, quando sia prescritta, ovvero non rispetta le condizioni imposte, a tutela della sicurezza, negli stessi provvedimenti di autorizzazione è punito con una sanzione amministrativa.

# Riassetto normativo autotrasporto

## D.L. 19 maggio 2017 n. 215 - Controlli

- Stabilisce i **requisiti minimi per i controlli tecnici** su strada dei veicoli commerciali al fine di migliorare la sicurezza e l'ambiente (*art. 1*).
- Nell'art. 10 sono indicati **contenuti e metodi dei controlli tecnici su strada** che sono relativi, tra gli altri, al controllo del certificato di revisione, al controllo visivo delle condizioni tecniche del veicolo anche con lo scopo di sottoporre il veicolo ad eventuali controlli più approfonditi in particolare relativamente alla sicurezza dei freni, pneumatici, ruote, impianto elettrico e telaio, nonché degli effetti nocivi (*rif. Allegato II*).
- Durante il controllo su strada, un veicolo può essere sottoposto **all'ispezione del fissaggio del suo carico** per accertare che lo stesso sia fissato in modo tale da non interferire con la guida sicura del veicolo o costituire una minaccia per la vita, la salute, le cose o l'ambiente. I controlli possono essere effettuati per **verificare che durante tutte le fasi di operazione del veicolo**, comprese le situazioni di emergenza e le manovre di avvio in salita, **i carichi possano subire solo minimi cambiamenti di posizione** e non possano fuoriuscire dal compartimento destinato alle merci (*art. 13 e Allegato III*).



**GRAZIE PER L'ATTENZIONE**