

NORME TRANSITORIE ADR-RID-IMDG: SCADENZIARIO 2004

I NUOVI OBBLIGHI FORMATIVI PER IL PERSONALE CONDUCENTE

dott. Loris Cucchi
consulente chimico di porto

Sommario:

1	INTRODUZIONE	116
2	L'ATTUALE SITUAZIONE	116
3	LE MOTIVAZIONI DELLA PROPOSTA	117
4	AGGIORNAMENTO DELLA FORMAZIONE	119

1 INTRODUZIONE

Come oramai è pratica assodata, ad ogni biennio il gruppo di lavoro sulle merci pericolose della Commissione dei Trasporti, propone una serie di emendamenti al testo del regolamento ADR. Gli emendamenti, quando approvati, costituiscono le modifiche al testo che, salvo diversa disposizione, entreranno in vigore nel biennio successivo; pertanto, gli emendamenti al testo vigente, entreranno in vigore dal 1° gennaio 2005 e costituiranno il regolamento ADR 2005.

In questa sede non vogliamo entrare nel merito degli emendamenti proposti dal Gruppo di Lavoro, che saranno sicuramente oggetto di successive valutazioni ed interpretazioni da parte degli osservatori sul campo, anche perché si tratta di proposte di emendamento. Tuttavia, relativamente ad una di queste proposte, valutiamo utile soprassedere a questa impostazione perché riteniamo che abbia una sua rilevanza sia sul piano tecnico quanto su quello della delicata problematica dell'organizzazione dei trasporti di merci pericolose, perché interessa la formazione dell'equipaggio del veicolo.

La proposta di emendamento, già approvata dalla commissione, mira a modificare il capitolo 8.2 (1) dell'accordo ADR rendendo obbligatoria la formazione del conducente, indipendentemente dalla massa massima ammissibile del veicolo.

2 L'ATTUALE SITUAZIONE

Per comprendere meglio la portata della proposta, ricordiamo che allo stato attuale, il personale conducente delle imprese che effettuano trasporti di merci pericolose sono soggetti all'obbligo di formazione solo quando effettuano trasporti di merci pericolose:

- in cisterne fisse o scarrabili e in veicoli batteria aventi una capacità totale superiore a 1000 litri;
- in contenitori-cisterna, in cisterne mobili o in CGEM aventi una capacità individuale superiore a 3000 litri per unità di trasporto;
- con veicoli la cui massa massima ammissibile supera i 3500 kg;
- della classe 1 (esplosivi), indipendentemente dalla massa massima ammissibile del veicolo;
- della classe 7 (radioattivi), se il numero totale dei colli contenenti materie radioattive trasportate sul veicolo supera 10 o se la somma degli indici di trasporto sul veicolo è superiore a 3, indipendentemente dalla massa massima ammissibile del veicolo.

Non rientrano nell'obbligo della formazione i conducenti dei veicoli che effettuano trasporti di merci pericolose in condizione di esenzione per merci imballate in quantità limitate (secondo 1.1.3.4) e di esenzione per quantità trasportate per unità di trasporto (secondo 1.1.3.6), indipendentemente dalla massa complessiva del veicolo.

Estendere a tutte le attività di trasporto l'obbligo del possesso del

(1) V. Capitolo 8.2: Prescrizioni relative alla formazione dell'equipaggio del veicolo.

certificato di formazione professionale, significa, come vedremo più avanti, riorganizzare le attività di trasporto di molte imprese.

3 LE MOTIVAZIONI DELLA PROPOSTA

I motivi per cui si è giunti a proporre di estendere al personale autista, indipendentemente dalla massa massima ammissibile del mezzo, l'obbligo di formazione, possono essere divisi in:

- motivazioni sociali, e
- motivazioni tecniche.

Da un punto di vista **sociale** è necessario tutelare il bene generale e, quindi, la sicurezza della popolazione e la tutela ambientale.

La formazione del personale autista ha un costo che inevitabilmente si ripercuote sul costo complessivo dell'operazione di trasporto. A livello europeo, molte aziende per tentare di ridurre i costi, hanno già da tempo adottato trasporti con mezzi di massa massima a pieno carico inferiori a 3.5 t, utilizzando, in pratica, mezzi che certamente sono all'avanguardia per quanto attiene agli aspetti di potenza e velocità, ma che permettono di non incorrere in diverse disposizioni che riguardano la sicurezza.

Da un punto di vista **tecnico** nessuno obietta sulla validità dei mezzi di trasporto, che sono sicuramente validi, offrendo all'utilizzatore il vantaggio dell'elasticità, della rapidità di carico ed anche della velocità di trasferimento. A queste caratteristiche positive si devono, però, contrapporre le considerazioni secondo cui, con questi mezzi, possono essere trasportate merci pericolose:

- in quantità anche superiori ai limiti di esenzione previsti dalla sezione 1.1.3.6;
- senza incorrere negli obblighi dei fermi settimanali dei mezzi pesanti (*tipici degli autocarri*);
- senza rispettare i limiti di velocità propri dei mezzi pesanti;
- senza l'obbligo d'installare a bordo il cronotachigrafo.

Precisamente:

- in 1.1.3.6 sono stabilite le quantità massime di materie pericolose che possono essere trasportate per unità di trasporto. Le materie pericolose sono raggruppate in cinque "categorie di trasporto", numerate da zero a quattro. Per ciascuna categoria sono fissati i limiti massimi in kg o litri che variano da zero (kg o litri per la categoria zero) fino a consentire un trasporto in quantità illimitata per le materie della categoria di trasporto quattro.
- Per gli autocarri di massa complessiva inferiore a 3,5 t valgono i seguenti limiti di velocità stabiliti dal Codice della strada: 130 km/h in autostrada, 110 km/h nelle strade extraurbane principali, 90 km/h nelle strade extraurbane secondarie ed extraurbane locali e i 50 km/h nei centri abitati; limiti sensibilmente più elevati rispetto agli autocarri di massa complessiva superiore. Solo per i mezzi destinati al trasporto di esplosivi sono fissati dei limiti diversi e più restrittivi.
- Il cronotachigrafo è previsto dal regolamento CEE n. 3820/85, modificato con il regolamento CE 3688/92. Fra gli autoveicoli adibiti al trasporto di cose, hanno l'obbligo di essere dotati di cronotachigrafo, per la registrazione ed il

controllo dei periodi di guida e di riposo del personale, quelli aventi una massa complessiva superiore a 3,5 t, compreso l'eventuale rimorchio.

La non obbligatorietà dell'uso del cronotachigrafo ha profonde rilevanze sull'utilizzazione dei veicoli e sulle conseguenze per il conducente; in particolare si può evidenziare:

- il mancato obbligo del cronotachigrafo aggira la normativa sui tempi di guida e di riposo, normativa in virtù della quale l'attività di conducente è limitata ad un ristretto numero di ore nella giornata e nella settimana (al limite, un autista di un veicolo di massa complessiva inferiore a 3,5 t potrebbe guidare ininterrottamente per interi giorni senza incorre in alcuna sanzione);
- in conseguenza del punto precedente un autista di un veicolo di massa inferiore a 3,5 t aggira le sanzioni previste per il superamento dei tempi di guida tra le quali è da evidenziare la detrazione di punti dalla patente evitando tutte le complicazioni che tale atto genera.

Naturalmente, estendere l'obbligo di formazione a tutto il personale conducente coinvolge un numero molto alto di autisti e tale misura ha delle conseguenze economiche importanti. Tuttavia, si è ritenuto che il maggior costo sia adeguatamente controbilanciato dalle aumentate condizioni di sicurezza generali che sarebbero raggiunte per il trasporto.

In merito ai costi di una tale operazione è importante anche sottolineare che in ogni caso il personale autista di questi mezzi dovrebbe sottoporsi alla formazione che è prevista dal capitolo 1.3 dell'ADR, relativo alla formazione delle persone addette al trasporto di merci pericolose. Tale affermazione è chiaramente contenuta nella vigente sezione 8.2.3 (2) che richiama espressamente all'obbligo di formazione secondo i dettati generali di 1.3 il personale conducente esentato dall'obbligo di formazione previsto dalla sezione 8.2.1.

Il rappresentante per l'Italia aveva proposto di sospendere l'applicazione dell'emendamento in attesa che i governi verificassero le statistiche degli incidenti e, in base a queste, valutassero il rapporto fra il livello di sicurezza raggiunto ed il costo economico. Dopo dibattito, la proposta è stata bocciata.

In definitiva, il gruppo di lavoro si è pronunciato adottando la proposta del Liechtenstein secondo cui tutti i conducenti di veicoli che trasportano merci pericolose, qualunque sia la loro massa, con riserva delle esenzioni di cui 1.1.3 (3), dovranno essere formati conformemente alle disposizioni della sezione 8.2.1 e che tale disposizione sarà effettiva al più tardi entro il 1.1.2007.

Ne deriva, quindi, che qualora tale emendamento entri nel testo del regolamento ADR 2005, nella forma attualmente nota e illustrata, significa che le imprese interessate avranno due anni di tempo per adeguarsi.

(2) V. Capitolo 8.2.3: Formazione di tutto il personale, diverso dai conducenti, definiti nella 8.2.1, coinvolto nel trasporto di merci pericolose su strada.

(3) Sezione dedicata alle esenzioni (esenzioni relative: alla natura dell'operazione di trasporto, al trasporto di gas, al trasporto di carburanti liquidi, a merci imballate in quantità limitata, agli imballaggi vuoti non ripuliti, quantità trasportate per unità di trasporto).

4 AGGIORNAMENTO DELLA FORMAZIONE

La proposta di emendamento interviene anche sui corsi di aggiornamento, definendoli "formazione di aggiornamento", che sarà realizzata ad intervalli regolari di 5 anni ed avrà lo scopo di aggiornare le conoscenze dei conducenti, rivolgendosi alle novità tecniche o giuridiche o interessare le materie trasportate.

Un'ulteriore novità risiede nella durata della formazione di aggiornamento che è stata elevata da uno a due giorni, a sottolineare il peso che si vuole dare alla formazione del personale che quotidianamente è impegnato alla guida (e al carico e scarico) di automezzi che trasportano materie pericolose.

Sulla necessità di una maggiore formazione si è espresso anche la delegazione tedesca secondo la cui proposta, il contenuto della formazione deve comprendere anche gli esercizi pratici individuali.

Riteniamo condivisibile la posizione tedesca in merito a tale richiesta essendo la formazione, quando proporzionata ai compiti e alle responsabilità del singolo, l'unico vero deterrente ai rischi e ai pericoli connessi alla movimentazione e trasporto di materie pericolose. Dobbiamo, infatti, ricordare, che la movimentazione di merci pericolose è in costante aumento e che, parallelamente, per mantenere un livello di rischio accettabile, dobbiamo aumentare il livello di professionalità delle imprese che quotidianamente sono impegnate nei trasporti.