

# MISURE DI SICUREZZA (CAPITOLO 1.10 ADR)

## ILLUSTRAZIONE DELLA NORMA ADR

**dott. Loris Cucchi**

*consulente chimico di porto*

### **Sommario:**

1	QUADRO GENERALE .....	142
2	CAMPO DI APPLICAZIONE .....	143
3	DISPOSIZIONI GENERALI .....	145
4	FORMAZIONE .....	146
5	MERCI PERICOLOSE AD ALTO RISCHIO .....	147
5.1	La protezione dei mezzi .....	148
5.2	Elementi dei piani di sicurezza .....	148
5.2.1	Principali contenuti del piano di sicurezza .....	149
5.2.1	Obblighi del Consulente e degli operatori .....	151
6	ESENZIONI .....	153

## 1 QUADRO GENERALE

Negli ultimi anni la comunità internazionale ha dovuto pagare un notevole prezzo - valutato in vite umane e in costi materiali diretti e indiretti - per l'increscioso aumento dell'attività terroristica di cui la cronaca ha dato ampio spazio. Questi fatti hanno imposto alla comunità internazionale una maggiore attenzione alla dimensione di tale problema, constatando come i movimenti delle persone e delle cose, istituzionalmente garantiti dalle comunità occidentali, possono essere utilizzati per scopi terroristici di diversa matrice.

È di dominio pubblico il fatto che organizzazioni anche internazionali utilizzino coperture lecite per mascherare attività contrarie alle leggi nazionali e internazionali come l'immigrazione illegale, il traffico di stupefacenti, il riciclaggio di denaro, le frodi doganali, il commercio di merci contraffatte ecc. In questo contesto anche la circolazione di determinate merci pericolose può diventare un obiettivo interessante per le diverse organizzazioni criminali, potendo, le stesse essere deviate dal circuito produttivo e lecito al circuito del mondo terroristico e quindi essere utilizzate per scopi e obiettivi malavitosi.

Considerato che tutti, in proporzione ai propri compiti, devono partecipare alla tutela della sicurezza che non deve essere intesa unicamente come bene personale ma, piuttosto, come un bene sociale, il nuovo accordo ADR ha introdotto un capitolo specifico dedicato alla tutela della sicurezza nei trasporti delle merci pericolose.

Il nuovo capitolo 1.10 ha, infatti, per titolo "*disposizioni riguardanti la sicurezza*" ed è immediatamente seguito da una puntualizzazione secondo cui il sostantivo "sicurezza" che vi compare deve essere interpretato nel senso delle misure e delle precauzioni che devono essere adottate per ridurre il rischio di furto o l'utilizzo improprio delle merci pericolose che possono mettere in pericolo persone, beni o ambiente. S'introduce, con questo capitolo, la fondamentale distinzione fra "security" e "safety". Infatti, tale capitolo definisce sostanzialmente in concetto di "security", inteso come l'insieme degli accorgimenti, delle precauzioni, delle buone pratiche che possono essere adottate per garantire un maggiore livello di sicurezza della società nel suo insieme. La "safety" si affianca e non si sostituisce, al concetto di "security", intesa come la tutela della salute e dell'incolumità personale o collettiva, che l'ADR aveva già affrontato con il capitolo 1.3 dedicato alla formazione del personale.

L'introduzione del concetto di "security" non rappresenta l'unica novità. Infatti, con il capitolo 1.10 sono definite anche le "merci pericolose ad alto rischio", intese come un sottogruppo di merci pericolose citate nella tabella A del capitolo 3.2 dell'ADR stesso, la cui gestione, richiede, da parte dei soggetti interessati, l'adozione di particolari accorgimenti definiti nei "piani di sicurezza".

Le nuove disposizioni in materia di sicurezza ("security") si applicano al trasporto di tutte le merci pericolose e solo per le merci ad alto rischio è prevista l'adozione di misure particolari.

Con questa nuova disposizione sono quindi fornite le linee guida da rispettare perché i soggetti che partecipano al trasporto delle merci pericolose diventino parte attiva non solo per la tutela della sicurezza della propria attività

ma, anche della comunità. Questo obiettivo, non secondario, è raggiunto con l'adozione di precisi accorgimenti di carattere generale, che riguardano le persone che partecipano al trasporto, quali:

- l'utilizzo di trasportatori opportunamente identificati;
- l'adozione di adeguate misure per rendere sicuri i siti di stoccaggio temporaneo delle merci, dei depositi dei veicoli, di ancoraggio (delle navi) e delle stazioni di smistamento, dotando tali zone di adeguata illuminazione e vietandone l'accesso al pubblico;
- l'adozione per ciascun membro dell'equipaggio di un veicolo che trasporta merci pericolose di un documento d'identificazione recante la foto;

e di carattere amministrativo demandati all'autorità competente. Infatti i controlli amministrativi che devono essere adottati dall'autorità competente di ciascun stato contraente l'ADR ai sensi della sezione 1.8.1 dell'accordo, devono essere estesi anche all'applicazione delle misure di sicurezza. Inoltre è stabilito che la stessa autorità tenga aggiornati i registri dei certificati di formazione professionale in corso di validità, rilasciati dalla stessa autorità o da altro organismo riconosciuto.

Nel caso di trasporto di merci pericolose ad alto rischio, il raggiungimento dell'obiettivo è anche demandato alla predisposizione a all'adozione di "piani di sicurezza" che devono essere predisposti dagli operatori (1) coinvolti nel trasporto di merci pericolose.

Naturalmente il raggiungimento degli obiettivi di miglioramento del livello di sicurezza non può prescindere da una adeguata sensibilizzazione e da un opportuno livello formativo del personale coinvolto. Per questi motivi, la formazione già disciplinata dal capitolo 1.3 dell'accordo, che attiene, come noto, alla formazione delle persone addette al trasporto delle merci pericolose, deve essere implementata e non necessariamente rivolta alle sole modifiche regolamentari. La formazione deve, infatti, sensibilizzare i soggetti interessati circa i rischi per la sicurezza, sulle modalità di riconoscimento di situazioni anomale e della loro comunicazione, sui metodi da utilizzare per ridurre i rischi e sulle misure che devono essere intraprese in caso di infrazione. Deve interessare - limitatamente ai soggetti obbligati - anche l'applicazione dei piani di sicurezza e sensibilizzare le persone coinvolte alla loro applicazione.

## **2 CAMPO DI APPLICAZIONE**

Il capitolo 1.10 è diviso in due parti. La prima parte, relativa alle disposizioni di carattere generale, si applica al trasporto di tutte le merci pericolose elencate nella tabella A del capitolo 3.2.

La seconda parte, si applica al trasporto delle merci pericolose definite ad alto rischio.

Sono definite "merci pericolose ad alto rischio" le merci che se deviate

(1) Si fa riferimento agli operatori menzionati nelle sezioni 1.4.2 e 1.4.3 dell'ADR, ovvero allo speditore, trasportatore, destinatario, caricatore, imballatore, riempitore, gestore di un contenitore cisterna o di una cisterna mobile.

dal loro normale utilizzo e sfruttate a scopi terroristici possono essere causa di distruzioni di massa o, comunque, di perdita di vite umane.

Tali merci sono identificate nell'elenco della tabella seguente:

Classe	Divisione	Materie od oggetti	Quantità		
			Cisterna (l) (kg)	Alla rinfusa (kg)	Colli
1	1.1	Materie ed oggetti esplosivi	-	-	0
	1.2	Materie ed oggetti esplosivi	-	-	0
	1.3	Materie ed oggetti esplosivi del gruppo di compatibilità C	-	-	0
	1.5	Materie ed oggetti esplosivi	0	-	0
2		Gas infiammabili (codici di classificazione comprendenti unicamente la lettera F)	3000	-	b
		Gas tossici (codici di classificazione comprendenti le lettere T, TF, TC, TO, TFC o TOC) ad esclusione degli aerosoli	0	-	0
3		Liquidi infiammabili dei gruppi d'imballaggio I e II	3000	-	b
		Liquidi esplosivi desensibilizzati	-	-	0
4.1		Materie esplosive desensibilizzate	-	-	0
4.2		Materie del gruppo d'imballaggio I	3000	-	b
4.3		Materie del gruppo d'imballaggio I	3000	-	b
5.1		Liquidi comburenti del gruppo d'imballaggio I	3000	-	b
		Perclorati, nitrati d'ammonio e fertilizzanti al nitrato d'ammonio	3000	3000	b
6.1		Materie tossiche del gruppo d'imballaggio I	0	-	0
6.2		Materie infettive di categoria A	-	-	0
7		Materie radioattive	3000 A <sub>1</sub> (sotto forma speciale) o 3000 A <sub>2</sub> , come conviene, in colli del tipo B o del tipo C		
8		Materie corrosive del gruppo d'imballaggio I	3000	-	b
- Non applicabile.					
b Le disposizioni relative ai piani di sicurezza non si applicano, qualunque siano le quantità.					

Dalla quale lettura è evidente che per rientrare nel campo di applicazione delle disposizioni contenute nella seconda parte del capitolo 1.10, devono essere contemporaneamente soddisfatte due condizioni:

- le materie pericolose in oggetto sono individuate dalle classi, divisione o gruppo d'imballaggio, elencate nelle prime tre colonne della tabella, e
- sono trasportate in quantità superiori e con la modalità indicata nelle successive tre colonne.

I trasporti che sono effettuati secondo le condizioni stabilite dalla sottosezione 1.1.3.6, relativa alle esenzioni per quantità massima per unità di trasporto, godono di esenzioni dall'applicazione delle disposizioni di carattere generale (v. oltre).

### 3 DISPOSIZIONI GENERALI

Le disposizioni di carattere generale devono essere rispettate da tutti coloro che partecipano al trasporto di merci pericolose e devono essere applicate - in modo proporzionale alle proprie competenze e responsabilità - da tutte le persone che sono impiegate presso gli operatori citati al capitolo 1.4: trasportatori, destinatari, speditori, caricatori, imballatori, riempitori, gestori di un contenitore cisterna o di una cisterna mobile.

Questi soggetti, in relazione alle proprie responsabilità devono assicurarsi che:

a) le merci pericolose siano avviate al trasporto solo da trasportatori identificati;  
b) le aree dei:

- terminali di soggiorno temporaneo,
- dei siti di soggiorno temporaneo,
- dei depositi di veicoli,
- dei luoghi di ancoraggio e
- delle stazioni di smistamento,

utilizzate per il soggiorno temporaneo durante il trasporto di merci pericolose siano rese sicure, illuminate e, se possibile, non accessibili al pubblico.

Si dovrà, pertanto, assicurare che tali zone siano quantomeno:

- identificate in un piano organizzativo aziendale;
- che siano resi disponibili sistemi di sorveglianza, ottenuta ad esempio per la presenza continua di personale o con sistemi di videosorveglianza;
- che sia adottato un adeguato sistema d'illuminazione;
- che siano presi gli accorgimenti necessari per evitare che le persone non addette possano accedere in tali aree.

Non essendo specificato quali criteri minimi devono essere soddisfatti per raggiungere tali obiettivi generali, si ritiene che ciascun operatore, in relazione alla complessità aziendale, possa adottare gli accorgimenti minimi che ritiene applicabili per raggiungere un sufficiente livello di sicurezza.

Si pone, però, il problema della sicurezza durante le soste dei mezzi di trasporto carichi lungo un tragitto in quanto anche questa fase rappresenta un potenziale rischio per la sicurezza. Pur non essendo richiamato in modo diretto dal capitolo 1.10, si ricorda che durante il trasporto sono già previste le disposizioni relative alla sorveglianza dei veicoli, riportate nella colonna 19 della tabella A del capitolo 3.2 dell'ADR (disposizioni speciali "S"). Tali disposizioni sono applicabili ai veicoli che trasportano merci pericolose nelle quantità indicate dalle disposizioni speciali S1 e da S14 a S21. Per tali mezzi è stabilito l'obbligo della sorveglianza o, in alternativa, di parcheggio senza sorveglianza, secondo le disposizioni citate al capitolo 8.4 dell'ADR (2).

(2) I veicoli che trasportano merci pericolose, nelle quantità indicate per una specifica merce nelle disposizioni speciali da S1(6) e da S14 a S21 del capitolo 8.5 in accordo con la colonna 19 della tabella A del capitolo 3.2, devono essere sorvegliati, o, alternativamente, possono essere parcheggiati, senza sorveglianza, in un deposito o nelle pertinenze di uno stabilimento che offra tutte le garanzie di sicurezza. Se queste possibilità di parcheggio non esistono, il veicolo, dopo che siano state prese adeguate misure di sicurezza, può essere parcheggiato in un luogo isolato che risponda alle condizioni a), b) o c): (*segue*)

Tuttavia, le disposizioni di sicurezza generali in discussione, sono applicabili a tutte le merci pericolose e non soltanto a quelle per le quali in tabella A è riportata una delle disposizioni S citate. Si ritiene, quindi, che durante le soste, qualunque sia la materia pericolosa trasportata, debbano essere prese adeguate misure per garantire la sicurezza del mezzo e per evitare che il mezzo o il suo carico siano oggetto di furto.

Ogni membro dell'equipaggio di un veicolo che trasporta merci pericolose deve portare con sé un documento d'identificazione munito di fotografia. Tale documento può essere rappresentato dalla patente di guida o da altro documento che permetta l'identificazione del soggetto. Questa fase di controllo e verifica del personale deve consentire agli operatori coinvolti di verificare che il personale dell'equipaggio è membro dell'organizzazione di trasporto alla quale si è affidato l'incarico di trasportare le merci pericolose. Tale disposizione costituisce anche un'integrazione all'elenco dei documenti che devono trovarsi a bordo dell'unità di trasporto (3).

Si evidenzia, infine, che in capo all'autorità competente, il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, è posto l'obbligo di estendere i controlli amministrativi previsti dalla sezione 1.8.1 (4) e la sottosezione 7.5.1.1 (5) e di mantenere dei registri aggiornati dei certificati di formazione dei conducenti, previsti dalla sezione 8.2.1, rilasciati dall'autorità stessa o da organismo riconosciuto.

#### 4 FORMAZIONE

Il personale che partecipa al trasporto di merci pericolose deve essere adeguatamente formato. L'assunto è contenuto nel capitolo 1.3 dell'ADR, secondo cui tutti gli operatori (6) il cui campo di attività comprende il trasporto di merci pericolose devono provvedere affinché ogni addetto riceva una formazione adeguata alle esigenze operative e alla responsabilità di ciascuno. Ricordiamo, molto brevemente, che tale formazione deve essere sviluppata su tre livelli il cui contenuto è riassunto nei seguenti punti:

- **modulo base:** con cui sono sviluppate le disposizioni generali relative al trasporto;
- **modulo intermedio:** con il quale è fornita una formazione specifica sulle disposizioni regolamentari relative al trasporto di merci pericolose; formazio-

(2) *(seguito)*

- a Un parcheggio per veicoli sorvegliato da un addetto che sia stato informato della natura del carico e del luogo dove si trova il conducente;
- b Un parcheggio pubblico o privato dove il veicolo non corra il rischio di essere danneggiato da altri veicoli; o
- c Un idoneo spazio aperto, separato dalle strade di grande comunicazione e dalle abitazioni, dove normalmente il pubblico non passa e non si riunisce.

I parcheggi autorizzati secondo b) saranno utilizzati solamente in mancanza di quelli secondo a), e quelli secondo c) non possono essere utilizzati che in mancanza di quelli di cui a) e b).

- (3) V. sezione 8.1.2 dell'ADR (documenti di bordo), alla quale è aggiunta la lettera d).
- (4) Riguarda la verifica del rispetto delle disposizioni relative al trasporto delle merci pericolose.
- (5) Riguarda le disposizioni relative all'arrivo sui luoghi di carico e di scarico per il veicolo e il suo conducente.
- (6) Come già citato ci si riferisce a: speditore, trasportatore, destinatario, caricatore, imballatore, riempitore, gestore di un contenitore cisterna o di una cisterna mobile.

ne che deve essere dettagliata e proporzionata ai compiti e alle responsabilità dei singoli;

- **modulo finale:** con il quale la formazione è estesa ai rischi e ai pericoli che le merci pericolose presentano, tenendo conto anche dell'esposizione a seguito d'incidenti, che comprenda le modalità d'intervento d'emergenza;

a questi si aggiunge il:

- **modulo classe 7:** la formazione deve essere appropriata ai rischi radiologici e comprendere le modalità di protezione personale.

È evidente che la formazione richiesta dal capitolo 1.3 non contempla i pericoli ed i rischi conseguenti all'uso improprio di merci pericolose per mano di malavitosi. Trascurando, infatti, gli aspetti regolamentari, il fulcro formativo individuato nel capitolo 1.3 è rappresentato dall'individuazione dei pericoli e dei rischi da incidenti - durante le fasi di trasporto o di carico e scarico - e dalle modalità di protezione e difesa dai rischi conseguenti.

Con il capitolo 1.10 è stato mantenuto il contenuto formativo enunciato nel capitolo 1.3 e si è estesa la formazione alle misure da intraprendere per ridurre od evitare il rischio di furto di merci pericolose. A questo livello formativo, si chiede ai diversi operatori di andare oltre alla formazione sul rischio intrinseco alla specifica materia o gruppo di materie pericolose che sono oggetto di trasporto. Si chiede di sensibilizzare il personale all'adozione di pratiche - anche minime - e di accorgimenti da mettere in atto - come la sorveglianza, l'illuminazione, il controllo degli accessi ecc. - ritenuti utili a ridurre il rischio del furto e quindi anche di un eventuale uso improprio.

Ciascun operatore, quindi, nell'organizzare la formazione, deve tener conto anche delle disposizioni particolari che, con il capitolo 1.10, sono enunciate. Inoltre, deve considerare che mentre la formazione disciplinata dal capitolo 1.3 imponeva un aggiornamento periodico che tenesse conto dei cambiamenti intervenuti nella regolamentazione, con il capitolo 1.10 è stabilito che i corsi di aggiornamento non devono necessariamente essere rivolti solo alle modifiche regolamentari.

In definitiva, la formazione del personale deve essere tale da raggiungere l'obiettivo di formazione generale - riguardanti gli aspetti regolamentari e di igiene e sicurezza personale - e deve anche essere tale da sensibilizzare i singoli verso i rischi per la sicurezza delle persone a seguito di un uso improprio di materie pericolose e sulle modalità di riconoscerli e di ridurli.

Qualora l'operatore rientra tra coloro che devono predisporre il piano di sicurezza, la formazione deve comprendere anche la sensibilizzazione sull'applicazione del piano e le modalità di gestione dello stesso.

## **5 MERCI PERICOLOSE AD ALTO RISCHIO**

Le merci pericolose ad alto rischio sono elencate nella tabella del paragrafo 2 precedente. Quando uno degli operatori individuati come destinatari degli obblighi previsti dal capitolo 1.4 dell'ADR (trasportatori, destinatari, speditori, caricatori, imballatori, riempitori, gestori di un contenitore cisterna o di una cisterna mobile) interviene nel trasporto di merci pericolose ad alto rischio, deve:

- adottare ed applicare dei piani di sicurezza, il cui contenuto minimo è di seguito riportato, e
- dotare i mezzi di trasporto di adeguati dispositivi di protezione dai furti.

Inoltre, per assicurare un adeguato livello di sicurezza nello spirito dei contenuti del capitolo 1.10, i trasportatori, gli speditori ed i destinatari dovranno collaborare fra loro così come con le autorità competenti per scambiarsi informazioni di eventuali minacce subite, per applicare le misure di sicurezza appropriate e reagire agli incidenti che mettano in pericolo la sicurezza.

### **5.1 La protezione dei mezzi**

I veicoli che trasportano merci pericolose ad alto rischio devono essere dotati di dispositivi di protezione aventi lo scopo di impedire il furto del mezzo o del solo carico e devono essere adottate le misure per verificare che tali sistemi siano operativi ed efficaci in ogni momento.

L'applicazione di queste misure di protezione non deve compromettere gli interventi di emergenza. Il che implica che qualunque sia il sistema di protezione adottato, non deve interferire con i sistemi di controllo del carico eventualmente installati, né interferire su qualunque intervento d'emergenza o di pronto soccorso si rendesse necessario.

Se il mezzo è dotato di un sistema di telemetria o di un'altro sistema che ne permetta di seguire i movimenti, tale sistema deve essere attivato e funzionante durante il trasporto, in modo tale che gli spostamenti si possano verificare.

### **5.2 Elementi dei piani di sicurezza**

Gli elementi fondamentali che devono costituire un piano di sicurezza sono:

- a) attribuzione di specifiche responsabilità in materia di sicurezza a persone aventi adeguata competenza e qualificazione ed in possesso di adeguata autorità;
- b) registrazione delle merci pericolose o tipi di merci pericolose interessate;
- c) valutazione delle modalità operative adottate e dei rischi per la sicurezza derivanti includendo le soste richieste dalle condizioni di trasporto, la permanenza delle merci pericolose nei veicoli, cisterne e contenitori, richieste dalle condizioni del traffico prima, durante e dopo il cambio del luogo e la sosta temporanea intermedia della merci pericolose finalizzata al cambiamento del modo o del mezzo di trasporto (trasbordo), secondo necessità;
- d) chiara enunciazione delle misure da adottare per ridurre i rischi, tenuto conto delle responsabilità e delle mansioni dell'operatore, compreso:
  - formazione;
  - politiche di sicurezza (per esempio riguardanti le misure in caso di minaccia grave, il controllo in caso di reclutamento di impiegati o dell'assegnazione di impiegati a certi incarichi, ecc.);
  - procedure di gestione (per esempio scelta e utilizzo di itinerari nel caso siano già conosciuti; accesso alle merci pericolose in sosta temporanea intermedia (così come definito al comma c), vicinanza di opere di infrastrutture vulnerabili, ecc.);

- equipaggiamenti e risorse necessarie da utilizzare per ridurre i rischi derivanti dalla sicurezza;
- e) procedure efficaci e aggiornate per segnalare le minacce, le violazioni della sicurezza o segnalare gli incidenti connessi e farvi luce;
- f) procedure di valutazione della verifica e di aggiornamento periodico dei piani di sicurezza;
- g) misure in grado di garantire la sicurezza fisica delle informazioni relative al trasporto contenute nel piano di sicurezza; e
- h) misure in grado di assicurare che la diffusione dell'informazione riguardante le operazioni di trasporto contenute nel piano di sicurezza è limitata a quelli che ne abbisognano. Queste misure non devono ostacolare, tuttavia, la comunicazione delle informazioni prescritte peraltro nell'ADR.

La responsabilità dell'introduzione del piano di sicurezza o della sua realizzazione è in capo al consulente per la sicurezza, mentre in capo all'operatore vi è l'obbligo della sua adozione ed effettiva applicazione.

Contemporaneamente all'introduzione dell'obbligo di stesura del piano di sicurezza per gli operatori che trasportano merci ad alto rischio, è stato aggiunto un punto all'elenco dei compiti del consulente per la sicurezza. Con questa modifica, il consulente è chiamato a svolgere un ruolo maggiormente attivo nell'organizzazione di trasporto con un ampliamento delle specifiche competenze.

### 5.2.1 Principali contenuti del piano di sicurezza

- **Individuazione del personale.**

Il capo dell'impresa deve **individuare** il personale a cui assegnare il compito di provvedere alla gestione del piano di sicurezza. I soggetti individuati dovranno essere adeguatamente sensibilizzati e formati sull'applicazione del piano stesso.

- **Registrazione delle merci.**

Le merci pericolose ad alto rischio devono essere **registrate**. La richiesta ha lo scopo di permettere alle autorità di effettuare adeguati e rapidi controlli. Non essendo specificato nulla circa le modalità con cui l'operazione deve essere effettuata, si ritiene che un adeguato sistema di archiviazione dei documenti amministrativi o la registrazione in un file dei movimenti possa essere considerata adeguata purché contenga le informazioni necessarie e consenta di risalire alla classificazione delle merci, delle quantità, dei destinatari ecc. Considerato che alla lettera h) dell'elenco dei contenuti del piano di sicurezza (v. paragrafo precedente), si fa riferimento alla necessità di attuare un'adeguata riservatezza delle informazioni, si ritiene che il personale interessato alla registrazione debba essere quello individuato nel piano di sicurezza.

- **Valutazione delle modalità operative adottate e dei rischi per la sicurezza derivanti.**

Devono essere considerati gli aspetti relativi alla sicurezza in merito alle soste delle merci pericolose nel caso:

- di trasbordi e/o,
- variazione della destinazione e/o,
- delle soste richieste dalle condizioni del traffico.

In questo caso, si ritiene che il piano di sicurezza debba contenere le disposizioni necessarie per consentire che le operazioni di trasbordo o di sosta avvengano in aree debitamente attrezzate. Si ritiene, cioè, che tali aree debbano presentare i requisiti di sicurezza generali citati in 1.10.1.3, ovvero, come richiamato al paragrafo n. 3 precedente, siano rese sicure, illuminate e, se possibile, non accessibili al pubblico.

La sosta del carico per cause dovute al traffico o ad altre cause accidentali, deve essere disciplinata a se. In questo caso, si ritiene opportuno che l'autista disponga di un documento di informazione contenente le disposizioni di sicurezza che la compagnia di cui fa parte vuole adottare in relazione al carico e ai rischi conseguenti. Ciò, naturalmente non deve precludere l'applicazione delle disposizioni dettate dalle istruzioni "S" previste dall'ADR.

- **Enunciazione delle misure da adottare per la riduzione dei rischi.**

Il piano di sicurezza deve contenere una sezione nella quale siano chiaramente identificate le responsabilità e i compiti di ciascun operatore interessato alla gestione delle merci ad alto rischio.

Per queste persone il documento deve contenere gli elementi fondamentali per stabilire:

- formazione di ciascuno, il livello di approfondimento, la periodicità con cui deve essere ripetuta, i criteri di valutazione del grado di apprendimento;
- politiche di sicurezza che l'impresa intende adottare, enunciando le modalità con cui i compiti sono assegnati ad impiegati ed operatori, eventuali criteri particolari per il reclutamento di impiegati (come la valutazione dei curricula personali, eventuali specifiche professionalità richieste, adeguate esperienze in campo ecc., in relazione alla complessità dell'impresa), le modalità di interfaccia con gli organi di polizia nel caso in cui vi siano rischi di attentati;
- procedure di gestione, come ad esempio, la scelta degli itinerari per i trasporti (ad esempio, valutazione delle condizioni di traffico, della presenza o meno di aree di sosta ecc.), eventuali modalità di accesso alle aree di deposito (identificazione con badge personale; eventuale presenza di guardie giurate all'ingresso dei depositi; solo sorveglianza da parte di personale aziendale; video sorveglianza ecc.).
- risorse necessarie da utilizzare per ridurre i rischi derivanti dalla sicurezza, come la disponibilità di impianti fissi o mobili di comunicazione, di segnalazione di incidenti, intrusione ecc.
- **Procedure efficaci per segnalare le minacce, le violazioni della sicurezza o segnalare gli incidenti connessi.**

Si ritiene che il documento debba contenere le modalità con cui:

- gli operatori esterni all'azienda sono riconosciuti, in particolare per quanto riguarda gli autisti. Per riconoscimento, non ci si dovrebbe limitare ad accertare l'identità personale ma assicurarsi che sono effettivamente i

dipendenti dell'impresa a cui si è affidato l'incarico. Si ritiene opportuno prevedere un sistema di registrazione delle persone e dei mezzi che accedono alle aree interessate al deposito delle materie ad alto rischio, in modo da costituire un archivio a disposizione degli organi di controllo per eventuali necessità.

- Eventuali incidenti o situazioni anomale riscontrate nei luoghi di deposito sono segnalate al capo dell'impresa o agli organi di polizia, dei VVFF ecc. nonché di controllo in relazione alla gravità riscontrata.
- Il personale incaricato deve intervenire per delimitare le zone interessate o per segregarle in funzione delle necessità.
- **Procedure di valutazione e di aggiornamento dei piani di sicurezza.**  
In questo caso il documento deve contenere l'enunciazione della periodicità di verifica del piano stesso. Tale verifica, che può essere scelta in funzione della complessità aziendale, può essere fissata:
  - a cadenze fisse (ad esempio annualmente) o,
  - in caso di eventi incidentali. In questi casi, dall'esame dell'accaduto, può ritenersi opportuno modificare o integrare il piano di sicurezza.
- **Riservatezza del piano di sicurezza.**

Il piano di sicurezza è un documento riservato e quindi deve essere noto, in tutto o in parte, ai soli addetti. Ciò implica che fra tutto il personale aziendale, solo quello individuato nel piano stesso deve conoscerne il contenuto e saperlo applicare. Considerato che la conoscenza "... del piano di sicurezza è limitata a quelli che ne abbisognano", si ritiene che ciascun soggetto coinvolto sia posto a conoscenza della parte di piano che effettivamente, per responsabilità e ruolo aziendale, deve conoscere.

### 5.2.1 Obblighi del consulente e degli operatori

Fra i compiti del consulente elencati in 1.8.3.3 dell'ADR è stata aggiunta la tredicesima allinea con la quale viene stabilito che fra i compiti del consulente vi è anche *"l'introduzione o la realizzazione del piano di sicurezza previsto alla 1.10.3.2"*.

A livello nazionale i compiti del consulente sono disciplinati con il DLG n. 40/2000 (7) che recepisce la direttiva 96/35/CE (8), disposizioni che non contemplano il compito enunciato dal nuovo Accordo ADR 2005. Considerato che a livello comunitario l'accordo ADR è oggetto di recepimento con apposita direttiva, la quale, a sua volta, è automaticamente recepita nel panorama legislativo nazionale, si ritiene che quest'ultimo compito sia da considerarsi, a tutti gli effetti, un nuovo compito per il consulente.

Stabilito che l'introduzione del piano di sicurezza o della sua realizzazione è un compito del consulente, rimane in capo all'operatore l'obbligo di

(7) DLG Governo n. 40 del 04/02/2000, in attuazione della direttiva 96/35/CE relativa alla designazione e alla qualificazione professionale dei consulenti per la sicurezza dei trasporti su strada, per ferrovia o per via navigabile di merci pericolose.

(8) direttiva 96/35/CE del 03/06/1996: direttiva del Consiglio del 3 giugno 1996 relativa alla designazione e alla qualificazione professionale dei consulenti per la sicurezza dei trasporti su strada, per ferrovia o per via navigabile di merci pericolose.

*"adottare ed applicare effettivamente"* il piano di sicurezza e di accertarsi che le disposizioni ivi contenute siano seguite dai propri dipendenti.

La conclusione a cui si giunge solleva un problema. Infatti, le imprese soggette all'obbligo di nomina del consulente sono quelle che effettuano operazioni di trasporto o di carico e scarico connesse a tali trasporti (9). Sull'interpretazione di tale disposizione è intervenuta la circolare A26/2000/MOT (10), secondo la quale non sono soggetti all'obbligo di nomina del consulente le imprese che scaricano le merci a destinazione finale (11). Ne deriva, quindi, che al destinatario finale, non obbligato a nominare il consulente, viene a mancare la figura alla quale è assegnato il compito di "introdurre o realizzare" il piano di sicurezza. Ciò non significa che il destinatario finale non debba collaborare con le altre figure e non possa disporre di un proprio piano di sicurezza il quale derivi anche dall'applicazione di altre norme riguardanti il deposito.

Si può anche argomentare in altro modo. Il contenuto minimo che il piano di sicurezza deve includere è stato riportato precedentemente. In particolare, il piano deve contenere disposizioni circa la valutazione dei rischi correnti, inclusi quelli derivanti da:

- soste richieste dalle condizioni di trasporto;
- permanenza delle merci nei veicoli;
- soste per condizioni di traffico (prima, durante e dopo il cambio del luogo);
- sosta temporanea intermedia (per trasbordo), ovvero, la considerazione di tutti i punti deboli le fasi di trasporto.

Fra i rischi correnti possiamo considerare anche l'operazione di "scarico a destinazione finale", ma non il deposito a "destinazione finale" il quale rimane, a tutti gli effetti, assoggettato alle norme che regolamentano il deposito delle merci pericolose.

L'operazione di "scarico a destinazione finale" non prevede l'obbligo di nomina del consulente perché l'operazione è ininfluenza ai fini della sicurezza del trasporto e detta operazione avviene, con molta probabilità, in un'area già sottoposta alle disposizioni che regolamentano la sicurezza dei depositi industriali.

Nessuna disposizione richiama il deposito a destinazione finale. E questo è da ritenersi coerente sia con la definizione di trasporto (12) sia con l'interpretazione data in sede comunitaria sul destinatario finale.

(9) DLG n. 40/2000, art. 2, c. 1.

(10) Circolare n. 26 del 14/11/2000, avente per oggetto: Consulenti alla sicurezza per trasporto di merci pericolose. Decreto ministeriale 6 giugno 2000, n. 87T, e decreto ministeriale 4 luglio 2000, n. 90T, attuativi, del decreto legislativo 4 febbraio 2000, n. 40. Procedure di esame, campo di applicazione, esenzioni, incidenti.

(11) V. punto 5, circolare A26: *"Si ritiene, tuttavia, di poter escludere dal campo di applicazione della direttiva 96/35 le imprese "che scaricano le merci alla loro destinazione finale" aderendo all'interpretazione del Consiglio CE e della Commissione CE del 7 marzo 2000, nella quale viene precisato che la direttiva 96/35/CE "...coinvolge le imprese impegnate nel carico e/o scarico di merci pericolose solo quando tali operazioni interessano la sicurezza del trasporto; la direttiva non coinvolge le imprese che scaricano le merci alla loro destinazione finale".*

(12) Trasporto, il cambiamento di luogo delle merci pericolose, comprese le soste richieste dalle condizioni di trasporto e la sosta delle merci pericolose nei veicoli, cisterne e contenitori, richieste dalle condizioni del traffico prima, durante e dopo il cambiamento di luogo.

Si deve quindi concludere che gli operatori coinvolti nel trasporto di merci ad alto rischio devono adottare ed applicare i piani di sicurezza e che detti piani devono essere predisposti o introdotti dal consulente qualora questa figura debba obbligatoriamente essere nominata dal capo dell'impresa.

## 6 ESENZIONI

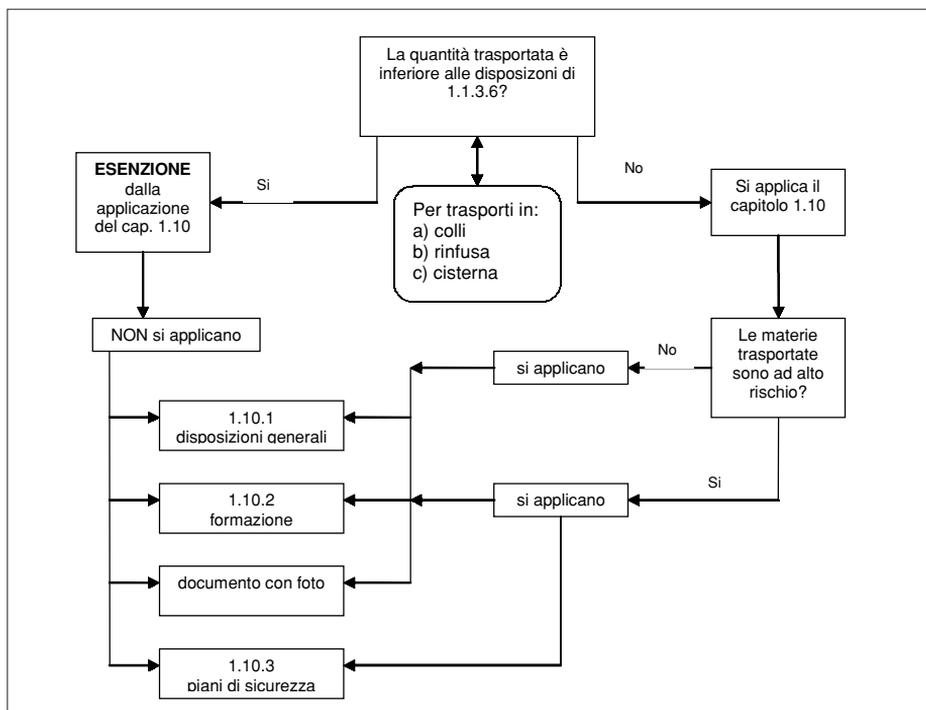
Le disposizioni enunciate nel capitolo 1.10, non si applicano quando i trasporti sono effettuati in conformità alla sottosezione 1.1.3.6, relativa alle esenzioni per quantità trasportate.

Tale modalità d'esenzione, come è noto, si applica ai trasporti in colli di merci pericolose appartenenti alle categorie di trasporto 1, 2, 3 e 4 (13). In questo caso, i limiti previsti per l'esenzione dei trasporti in colli si applicano anche ai trasporti in cisterna e alla rinfusa.

Quindi, l'esenzione totale dall'applicazione delle disposizioni del capitolo 1.10, si attua quando le merci pericolose sono trasportate in colli, in cisterna o alla rinfusa e la quantità massima totale, reale o virtuale, è inferiore o uguale a quella individuata nella colonna 3 della tabella 1.1.3.6.3 dell'ADR.

Non applicandosi nessuna delle disposizioni del capitolo 1.10, durante il trasporto i membri dell'equipaggio non sono obbligati ad essere in possesso del documento d'identificazione con foto.

Possiamo sintetizzare come segue:



(13) Per le merci appartenenti alla categoria "0", non vi è esenzione.