

# NORME TRANSITORIE ADR-RID-IMDG: SCADENZIARIO 2004

***ing. Eros Bravetti***

*funzionario tecnico DTTSIS (già MCTC)*

## **Sommario:**

1	QUADRO GENERALE .....	100
2	SIGNIFICATO DI NORMA TRANSITORIA .....	100
3	NORME TRANSITORIE DELL'IMDG .....	100
4	NORME TRANSITORIE DELL'ADR E DEL RID .....	100
5	CASI PARTICOLARI DEL RID .....	101
6	CASI PARTICOLARI DELL'ADR .....	101

## **1 QUADRO GENERALE**

Questo breve intervento vuole costituire una forma di promemoria o scadenziario in relazione agli elementi coinvolti nel processo di trasporto di merci pericolose.

Come avremo modo di vedere il numero di disposizioni legate al regime transitorio è proporzionale al numero di "veicoli" che sono coinvolti nella tipologia di trasporto.

## **2 SIGNIFICATO DI NORMA TRANSITORIA**

Sono da considerarsi norme transitorie quelle norme che permettono di utilizzare ed impiegare imballaggi, piccoli contenitori, container, cisterne, veicoli e procedure di etichettatura non conformi alle disposizioni contenute nell'ultima pubblicazione in vigore della norma.

La motivazione dell'eventuale presenza di norme transitorie all'interno dell'ADR, del RID e dell'IMDG trae origine dalla considerazione che gli elementi del trasporto hanno una vita media molto più lunga della frequenza di aggiornamento delle disposizioni.

Come abbiamo già avuto modo di verificare, la sostanziale compatibilità e congruità delle disposizioni contenute nelle tre norme fa sì che oggi il numero delle disposizioni transitorie sia molto diminuito rispetto al passato fino al punto che l'IMDG con contiene più una sezione specifica ad esse collegate.

## **3 NORME TRANSITORIE DELL'IMDG**

Nel codice IMDG sono previste pochissime norme transitorie; esse sono collegate alla data di costruzione delle navi e costituiscono di fatto l'applicabilità o la non applicabilità dell'intera norma.

Come enunciato all'art. 4 dell'Allegato al DD. 36/2004 del 13.01.2004, l'idoneità del veicolo-nave deve essere certificata in modo inequivocabile dall'entrata in vigore del decreto stesso, che è di questi giorni; conseguentemente si può affermare che qualsiasi trasporto per nave deve oggi rispettare il codice IMDG senza deroghe.

## **4 NORME TRANSITORIE DELL'ADR E DEL RID**

I limiti posti al mantenimento in servizio dei "veicoli" sono in questo caso più complesse anche se il trasporto "in colli" non è coinvolto da questi limiti in quanto per essi, se imballati e segnalati in modo corretto ed appropriato, non sono richiesti specifici requisiti del veicolo.

Nella tabella riprodotta in appendice sono riprodotte, comparandole tra ADR e RID, le disposizioni che hanno termine applicativo nel corso del 2004.

Le correlazioni tengono conto di una importante considerazione preliminare: quando si parla di veicoli stradali cisterna o di cisterne fisse nel campo stradale a queste corrispondono i carri-cisterna nel campo ferroviario.

Visionando la tabella appare evidente che, in considerazione del numero di veicoli coinvolti, le disposizioni che interessano i veicoli gommati sono in numero nettamente superiore.

Un problema ed un esame particolare, non generati direttamente dal RID e dall'ADR ma in essi richiamati, merita la situazione relativa ai container comprese le cisterne mobili ed i tank-container.

Per essi il DPR 4 giugno 1997, n. 448 (1) (2) ha previsto, quando utilizzati per il trasporto internazionale (v. art. 2 del DPR), che gli stessi siano provati ed approvati conformi a quanto previsto dalla Convenzione internazionale sulla sicurezza dei contenitori (CSC) entro 12 mesi dall'entrata in vigore del DPR medesimo.

Si può tranquillamente affermare che solo una minima parte dei contenitori attualmente impiegati sia stata regolarizzata; è d'altra parte anche risaputo che vengono ancora immessi sul mercato container non conformi alle disposizioni.

Di conseguenza questi container non potrebbero essere impiegati nel trasporto a prescindere dalle norme transitorie che vedremo successivamente.

## **5 CASI PARTICOLARI DEL RID**

In questa tipologia di trasporto i veicoli coinvolti sono alcune migliaia; un numero sì elevato ma, in considerazione del fatto che questi veicoli sono gestiti in modo centralizzato, le problematiche coinvolgono direttamente solo un numero ristretto di operatori.

Le limitazioni generate dal regime transitorio riguardano quasi esclusivamente i carri-cisterna ed i container-cisterna destinati al trasporto di specifiche materie (v. n. ONU riportati nella tabella in appendice).

## **6 CASI PARTICOLARI DELL'ADR**

Molto più complessa è la situazione transitoria relativa al trasporto stradale in quanto sono coinvolti molte decine di migliaia di veicoli gestiti in modo diffuso e spesso caotico da un numero molto elevato di operatori.

Le limitazioni generate dal regime transitorio riguardano in particolare:

- 1 cisterne fisse (veicoli-cisterna), cisterne smontabili e veicoli-batteria costruiti tra il 1° gennaio 1978 e il 31 dicembre 1984;
- 2 cisterne fisse (veicoli-cisterna), cisterne smontabili, container-cisterna e veicoli-batteria destinati al trasporto di specifiche materie (v. n. ONU riportati nella tabella in appendice);
- 3 alcuni veicoli in circolazione;
- 4 le norme applicabili alla costruzione dei veicoli base dei tipi EX/II, EX/III, AT, FL e OX.

Prima di esaminare questi aspetti vorrei soffermarmi su due problematiche particolari legate, la prima al certificato di approvazione previsto dalla sezione 9.1.2 dell'ADR (conosciuto come modello DGM 306) e la seconda all'immatricolazione dei veicoli-cisterna con cisterne la cui pressione di progetto è inferiore a 4 bar.

(1) V. anche le sezioni 7.1.3 dell'ADR e del RID.

(2) Il DPR è contenuto nel V volume della pubblicazione "ACCORDO ADR e norme complementari sulle merci pericolose" Egaf, Forlì, alla pagina 7.1.3/01.00 e seguenti.

Relativamente alla prima problematica è importante segnalare che a partire dal 1° gennaio del 2004 è rilasciabile soltanto il modello conforme a quanto indicato nell'ADR in vigore. Questo modello genera numerose problematiche in fase di compilazione; su queste problematiche si è espressa, con la circolare prot. n. 4104/MOT2/E del 31 ottobre 2003, la Direzione generale della motorizzazione.

In essa è previsto che i modelli 306/A rilasciati o rinnovati nel corso del 2003, con scadenza 31.12.2003 causa l'uso del vecchio modello, e con periodo di validità inferiore ad un anno, devono essere sostituiti, a completamento della validità annuale, a richiesta e senza alcun onere per l'utenza.

Nel caso di veicolo-cisterna o veicolo-batteria per i quali non è ancora stata effettuata l'operazione di attribuzione del codice cisterna devono essere indicate singolarmente le materie ammesse al trasporto con il relativo numero ONU (e, se necessario, il gruppo di imballaggio e la designazione ufficiale di trasporto) raggruppate per classe di appartenenza.

A mio parere l'operazione è macchinosa al punto da poter generare incomprensioni specialmente nel caso di circolazione internazionale. Anche se dovrebbe riguardare soltanto i veicoli immatricolati per la prima volta antecedentemente al 1° luglio 1997 (3), come ho sempre sostenuto ritengo più semplice procedere al più presto alla codifica della cisterna.

Relativamente alla seconda problematica è importante ricordare che già l'ADR 2001 aveva previsto che a decorrere dal 1° luglio 2003 non fosse più possibile immatricolare veicoli-cisterna (la cui cisterna era stata costruita con una pressione di progetto inferiore a 4 bar) che non rispettano il regolamento ECE 111 (4).

Successivamente è intervenuto l'Accordo multilaterale M 145 per procrastinare, di un anno, l'applicazione di questa disposizione. Ora, a distanza di pochi mesi dall'effettiva entrata in vigore della norma, la situazione è tale da far sorgere fondati dubbi sulla effettiva possibilità di rispetto della nuova scadenza prevista.

Da informazioni diffusasi sembra che il problema sia presente in molti paesi europei al punto che sembra probabile un nuovo accordo multilaterale per rimandarne l'applicazione.

In assenza di tale soluzione è prevedibile un blocco quasi totale alla possibilità di immatricolazione di questa tipologia di veicoli-cisterna successivamente alla data del prossimo 1° luglio.

(3) Trattasi dei veicoli per i quali non era obbligatoria in fase di omologazione del tipo del riconoscimento del veicolo base ai sensi della vecchia Appendice B2.

(4) Il regolamento ECE 111 prevede la verifica della stabilità al ribaltamento laterale dei veicoli cisterna. Poiché la norma prevede anche la possibilità di una verifica per calcolo si è ritenuto, in un primo momento, che l'operazione potesse essere eseguita con grande semplicità. La definizione univoca e certificata dei parametri da inserire nelle relazioni di calcolo si è invece dimostrata operazione estremamente complessa e ricca di incognite al punto che i costruttori degli elementi interessati hanno preferito non certificare i parametri stessi per non incorrere in errori macroscopici.

Tornando alle limitazioni generate dal regime transitorio precedentemente citate, le conseguenze più significative sono le seguenti.

- 1 Per le cisterne fisse (veicoli-cisterna), cisterne smontabili e veicoli-batteria costruiti tra il 1° gennaio 1978 e il 31 dicembre 1984, qualora non siano conformi alle disposizioni del marginale 211127 [5] applicabili a partire dal 1° gennaio 1990 concernente lo spessore dei serbatoi e la protezione contro il danneggiamento, devono essere messe fuori servizio a decorrere dal 31 dicembre 2004.

A tale riguardo fu emanata la circolare D.G. n. 86/92 (5) del 8.06.1992 che, con le successive modifiche ed integrazioni, prevedeva un calendario e le modalità per il riconoscimento della eventuale rispondenza di queste vecchie cisterne, costruite in base alle norme nazionali allora in vigore, alle norme contenute nell'ADR.

L'aspetto importante da sottolineare in questa sede è rappresentato dalla incongruenza dei tempi a disposizione; la circolare ammetteva per l'operazione il termine ultimo del 2008 mentre ora l'ADR ne viene a bloccare i termini alla fine del corrente anno.

Giuridicamente ha maggior valenza il termine imposto dall'ADR e pertanto tutte le cisterne non conformi almeno alle disposizioni entrate in vigore nel 1990 dovranno essere messe fuori servizio al 31 dicembre p.v. Seppure all'apparenza il numero di tali cisterne, causa l'età, non sembra cospicuo, si avranno pesanti ripercussioni almeno nel trasporto nazionale.

- 2 Relativamente alle cisterne fisse (veicoli-cisterna), cisterne smontabili, container-cisterna e veicoli-batteria destinati al trasporto di specifiche materie particolarmente pericolose, la messa fuori servizio, al prossimo 31 dicembre, è giustificata dalle mutate condizioni di sicurezza ora richieste.

Sicuramente si avranno ripercussioni pratiche specialmente in riferimento al trasporto del numero ONU 3256 (LIQUIDO TRASPORTATO A CALDO, INFIAMMABILE, N.A.S) nel quale ricadono numerose sostanze, comunemente trasportate per strada, che, a causa del loro basso valore commerciale, utilizzano vecchi veicoli costruiti ben prima del 1° gennaio 1995.

- 3 Per alcuni veicoli in circolazione, e precisamente per i veicoli-batteria e per le unità di trasporto destinate al trasporto dei contenitori-cisterna o delle cisterne mobili di capacità superiore a 3000 litri, immatricolati per la prima volta prima del 1° luglio 1997, che non sono conformi alle pertinenti prescrizioni contenute nel capitolo 9 dell'ADR, è prevista la messa fuori servizio successivamente al 31.12.2004.

Questo termine, se non modificato da una sanatoria, genererà gravi conseguenze nel trasporto nazionale; infatti per la circolazione in Italia di questa tipologia di veicoli, a differenza di quelli coinvolti nei trasporti internazionali, non è mai stato richiesto il certificato di approvazione (modello 306).

Conseguenza di questo comportamento è stato il mantenimento in circolazione di veicoli anche molto vecchi (anni '60 per capirci) in virtù di un diritto

(5) La circolare 96/92 e le successive sull'argomento sono contenute nel IV volume della pubblicazione "ACCORDO ADR e norme complementari sulle merci pericolose" Egaf, Forlì, alla pagina 1.6.3/00.01 e seguenti.

acquisito. Questi veicoli sono destinati specialmente alla movimentazione di container-cisterna e cisterne mobili da e per i porti.

Non è semplice credere che la sostituzione di questi veicoli o un loro adeguamento tecnico-amministrativo possa effettivamente avvenire nel corso di un solo anno solare.

L'ostacolo principale al loro mantenimento in servizio è rappresentato dall'impianto di frenatura che non è quasi mai aggiornabile agli standard attualmente richiesti.

- 4 Relativamente alla costruzione e all'approvazione dei veicoli base destinati alla realizzazione di veicoli dei tipi EX/II, EX/III, AT, FL ED OX la norma prevede che a decorrere dal 1° luglio 2004 debbano essere completamente soddisfatte le prescrizioni contenute nell'ADR 2003.

Ciò non dovrebbe costituire un ostacolo all'approvvigionamento di questi veicoli in quanto le ditte costruttrici hanno ormai da tempo acquisito l'importanza di questa nicchia di mercato e hanno conseguentemente e costantemente aggiornato la loro produzione all'evoluzione della norma.

#### Appendice 1

ADR	RID
1.6.3.6 a) Le cisterne fisse (veicoli-cisterna), cisterne smontabili e veicoli-batteria che sono state costruite tra il 1° gennaio 1978 e il 31 dicembre 1984 dovranno, <b>se sono utilizzate dopo il 31 dicembre 2004</b> , essere conformi alle disposizioni del marginale 211 127 (5) applicabili a partire dal 1° gennaio 1990 concernente lo spessore dei serbatoi e la protezione contro il danneggiamento.	
1.6.3.10 Le cisterne fisse (veicoli cisterna) e le cisterne smontabili costruite prima del 1° gennaio 1995, che erano previsti per il trasporto delle materie con N. ONU 3256 ma che non sono conformi alle disposizioni applicabili a partire dal 1° gennaio 1995, possono essere ancora utilizzate <b>fino al 31 dicembre 2004</b> .	1.6.3.10 I carri-cisterna costruiti prima del 1 gennaio 1995 idonei per il trasporto di materie del N. ONU 3256, ma che non sono conformi alle prescrizioni applicabili a partire dal 1.1.1995, potranno essere utilizzati ancora <b>fino al 31 dicembre 2004</b> .
1.6.3.12 Le cisterne fisse (veicoli cisterna) e le cisterne smontabili destinate al trasporto di piperidina N. ONU 2401 che sono state costruite prima del 1° gennaio 1999 secondo le disposizioni del marginale 211 322 applicabili fino al 31 dicembre 1998, ma che non sono tuttavia conformi alle disposizioni applicabili a partire dal 1° gennaio 1999, possono essere ancora utilizzati <b>fino al 31 dicembre 2004</b> .	
	1.6.3.15 I carri-cisterna destinati al trasporto delle materie dei numeri seguenti ONU: 1092, 1098, 1135, 1143, 1182, 1199, 1238, 1251, 1605, 1647, 1695, 1809, 2295, 2337, 2407, 2438, 2477, 2487, 2488, 2558, 2606, 2644, 2646, 2686, 3023, 3289 e 3290 che sono stati costruiti prima del 1 gennaio 1997 secondo le prescrizioni applicabili fino al 31 dicembre 1996, ma che non sono conformi alle prescrizioni applicabili a partire dal 1 gennaio 1997, potranno essere utilizzati ancora <b>fino al 31 dicembre 2004</b> .

ADR	RID
	1.6.3.17 I carri-cisterna che non soddisfano alle prescrizioni dell'ultima frase del marg. 1.2.8.5 dell'appendice XI applicabile a partire dal 1 luglio 2000, possono essere utilizzati ancora fino alla <i>prossima prova</i> , ma al più tardi <b>fino al 30 giugno 2004</b> .
1.6.4.6 I contenitori-cisterna che erano previsti per il trasporto di materie del N. ONU 3256, costruiti prima del 1° gennaio 1995, ma che non sono tuttavia conformi alle disposizioni applicabili a partire dal 1° gennaio 1995, potranno essere ancora utilizzati <b>fino al 31 dicembre 2004</b> .	1.6.4.6 I container-cisterna che erano previsti per il trasporto di materie del N. ONU 3256 costruite prima del 1 gennaio 1995, ma che non sono tuttavia conformi alle prescrizioni applicabili a partire dal 1 gennaio 1995, potranno essere utilizzati ancora <b>fino al 31 dicembre 2004</b> .
	1.6.4.10 I container-cisterna, costruiti prima del 1 gennaio 1997 che erano previsti per il trasporto di materie del N. ONU 3257, ma che non sono tuttavia conformi alle prescrizioni applicabili a partire dal 1 gennaio 1997, potranno essere utilizzati ancora <b>fino al 31 dicembre 2004</b> .
VEICOLI ADR	
1.6.3.16 I veicoli-batteria immatricolati per la prima volta prima del 1° luglio 1997 e che non soddisfano le prescrizioni del 9.2.2 possono continuare ad essere utilizzati <b>fino al 31 dicembre 2004</b> .	
1.6.5.1 Le unità di trasporto, destinate al trasporto dei contenitori-cisterna o delle cisterne mobili di capacità superiore a 3000 litri, immatricolate per la prima volta prima del 1° luglio 1997 e che non soddisfano le disposizioni del 9.1.2 e 9.2.2 possono essere <b>utilizzate fino al 31 dicembre 2004</b> . Queste unità di trasporto saranno, fino a questa data, sottoposte alle disposizioni del marginale 10 283 in vigore fino al 31 dicembre 1996 e potranno essere munite di un certificato secondo il modello dell'appendice B.3 applicabile fino al 30 giugno 2001.	
1.6.5.2 I veicoli, portanti cisterne smontabili e i veicoli destinati al trasporto di contenitori cisterna o di cisterne mobili, immatricolati prima del 1° gennaio 1995 che, prima di questa data, servivano a trasportare materie del N. ONU 3256 e che non soddisfano le disposizioni del 9.2.2, 9.2.3, 9.2.5 e 9.7.6 <b>possono essere utilizzati fino al 31 dicembre 2004</b> . Quando un certificato d'approvazione è richiesto conformemente al 9.1.2.1.2, questo certificato deve recare una dicitura indicante che il veicolo è stato approvato in base al 1.6.5.2.	
1.6.5.4 Per quanto concerne la costruzione dei veicoli di base, le prescrizioni della parte 9 in vigore fino al 31 dicembre 2002 <b>potranno essere applicate fino al 30 giugno 2004</b> .	
STABILITÀ DEI VEICOLI CISTERNA	
9.7.5.1 La carreggiata (distanza tra i punti esterni di contatto con la terra del pneumatico lato destro ed del pneumatico lato sinistro dello stesso asse) deve essere almeno uguale al 90 dell'altezza del baricentro del veicolo cisterna carico. In un autoarticolato la	

ADR	RID
<p>massa sugli assi dell'unità porta-peso del semirimor- chio carico non deve superare il 60 della massa totale nominale a carico dell'autoarticolato completo. 9.7.5.2 In aggiunta, i veicoli cisterna con cisterne fisse di capacità superiore a 3 m<sup>3</sup> utilizzati per il trasporto di merci pericolose allo stato liquido o fuso collaudate ad una pressione inferiore a 4 bar, devono rispettare le prescrizioni tecniche per la stabilità laterale del regolamento ECE n. 111, nella versione aggiornata, in riferimento alle date di applicazione ivi specificate. Le prescrizioni sono applicabili ai veicoli-cisterna che sono stati immatricolati per la prima volta dal 1 luglio 2003*.</p>	

\* Per l'Italia la data è stata posticipata al 1° luglio 2004 in applicazione dell'Accordo Multilaterale M145.

## Appendice 2

### DECRETO DEL PRESIDENTE DELLA REPUBBLICA

**4 giugno 1997, n. 448**

(G.U. n. 301 del 29.12.1997)

**Regolamento recante norme di attuazione della legge 3 febbraio 1979, n. 67, relativa all'adesione alla Convenzione internazionale sulla sicurezza dei contenitori (CSC) adottata a Ginevra il 2 ottobre 1973, e sua esecuzione.**

#### IL PRESIDENTE DELLA REPUBBLICA

Visto l'articolo 87 della Costituzione;

Vista la legge 3 febbraio 1979, n. 67, concernente l'adesione alla Convenzione internazionale sulla sicurezza dei contenitori (CSC), con allegati, adottata dall'Economic Council of Europe, ECE, dell'Organizzazione delle Nazioni Unite in Ginevra il 2 dicembre 1972, e sua esecuzione;

Considerata la necessità di procedere all'emanazione delle norme regolamentari per l'attuazione della citata legge n. 67 del 1979, secondo quanto previsto dall'articolo 3 della medesima legge;

Visto il decreto del Ministero dei trasporti in data 21 dicembre 1984, pubblicato nella Gazzetta Ufficiale n. 355 del 28 dicembre 1984;

Visto l'articolo 17, comma 1, della legge 23 agosto 1988, n. 400;

Udito il parere del Consiglio di Stato, espresso nell'adunanza generale del 28 novembre 1996;

Vista la deliberazione del Consiglio dei Ministri adottata nella riunione del 9 maggio 1997;

Sulla proposta del Ministro dei trasporti e della navigazione, di concerto con il Ministro degli affari esteri;

Emana

il seguente regolamento:

Titolo I  
GENERALITA'

Art. 1  
*Definizioni*

1. Ai fini del regolamento, salve disposizioni contrarie, si intende per:
- a) Convenzione: la Convenzione internazionale sulla sicurezza dei contenitori (CSC), con allegati, di cui alla legge 3 febbraio 1979, n. 67;
  - b) Amministrazione: il Governo della Parte contraente sotto la cui autorità vengono approvati i contenitori. Per l'Italia si intende il Ministero dei trasporti e della navigazione - Direzione generale della motorizzazione civile e dei trasporti in concessione (M.C.T.C.);
  - c) Ente tecnico: un organismo autorizzato dall'Amministrazione a svolgere le funzioni previste dal presente regolamento;
    - c.1) tali enti tecnici sono:
      - c.1.1) Direzione generale della motorizzazione civile e dei trasporti in concessione;
      - c.1.2) Registro italiano navale;
      - c.1.3) Ferrovie dello Stato, Società di trasporti e servizi per azioni;
      - c.1.4) Direzione generale della motorizzazione e dei combustibili;
    - c.2) con decreto del Ministro dei trasporti e della navigazione, sentito il parere della commissione, di cui all'articolo 4, possono essere autorizzati altri enti tecnici ad effettuare le funzioni suddette;
  - d) contenitore:
    - d.1) un mezzo di trasporto:
      - d.1.1) di carattere permanente e, di conseguenza, di adeguata resistenza al fine di consentirne un uso ripetuto;
      - d.1.2) espressamente progettato per facilitare il trasporto di merci, senza rottura di carico, per mezzo di una o più modalità di trasporto;
      - d.1.3) progettato per essere fissato o movimentato facilmente, essendo previsti a tal fine opportuni blocchi d'angolo, come definiti alla lettera e);
      - d.1.4) di dimensioni tali che la superficie delimitata dai quattro angoli inferiori esterni sia di almeno 14 mq (150 piedi quadrati), ovvero di almeno 7 mq (75 piedi quadrati) se il contenitore è provvisto di blocchi d'angolo superiori;
    - d.2) il termine contenitore non comprende né i veicoli, né l'imballaggio, comprende invece i contenitori trasportati su telai;
  - e) blocchi d'angolo: un insieme di aperture e di superfici disposte agli angoli superiori o inferiori del contenitore per consentirne la movimentazione, l'impilaggio o il fissaggio;
  - f) contenitore nuovo: ogni contenitore la cui costruzione è stata intrapresa alla data dell'entrata in vigore della Convenzione o posteriormente a tale data;
  - g) contenitore esistente: ogni contenitore che non è un contenitore nuovo;
  - h) carico: articoli e merci, di qualunque natura, trasportati nei contenitori;
  - i) proprietario: il proprietario ai sensi della legislazione nazionale della Parte contraente, ovvero il locatario o il depositario, se le parti di un contratto convengono che il locatario o il depositario assume la responsabilità del proprietario per quanto riguarda la manutenzione ed il controllo del contenitore, conformemente alle disposizioni della Convenzione;
  - l) approvazione: il provvedimento con il quale una Amministrazione dichiara che un tipo di costruzione, o il singolo contenitore, offre le garanzie di sicurezza previste dalla Convenzione;
  - m) approvato: approvato dall'Amministrazione;
  - n) tipo di contenitore: il tipo di costruzione approvato dall'Amministrazione;
  - o) contenitore di serie: ogni contenitore costruito conformemente al tipo di costruzione approvato;

- p) prototipo: un contenitore rappresentativo dei contenitori che sono stati o sono costruiti in serie;
- q) massima massa lorda operativa o R: la massa totale massima ammissibile del contenitore e del suo carico;
- r) tara: la massa del contenitore vuoto compresi gli accessori stabilmente fissati ad esso;
- s) massa utile massima ammissibile o P: la differenza tra la massa massima lorda operativa e la tara;
- t) trasporto internazionale: un trasporto, i cui punti di partenza e di arrivo sono situati sul territorio di due Paesi diversi, di cui almeno uno è un Paese al quale la Convenzione è applicabile. La Convenzione si applica anche allorchè una parte del tragitto fra due Paesi ha luogo sul territorio di un Paese al quale la Convenzione è applicabile;
- u) autorità addette ai controlli: gli uffici doganali responsabili dei controlli alle frontiere, le autorità marittime, nonché gli agenti addetti alla vigilanza nelle zone portuali ed aeroportuali, e nella circolazione stradale e ferroviaria.

## Art. 2

### *Applicabilità*

1. Le norme del regolamento si applicano ai contenitori utilizzati per il trasporto internazionale per i quali il proprietario chiede l'approvazione conformemente alle disposizioni di cui all'articolo 1, fatta eccezione per i contenitori progettati e realizzati per il trasporto aereo.

## Art. 3

### *Norme complementari*

1. Con successivi decreti del Ministero dei trasporti e della navigazione vengono stabilite le norme tecniche complementari di adeguamento al progresso tecnico e agli aggiornamenti adottati in sede internazionale, come previsti dagli articoli IX e X della Convenzione.

## Art. 4

### *Pareri tecnici*

1. E' istituita, presso il Ministero dei trasporti e della navigazione, Direzione generale della motorizzazione civile e dei trasporti in concessione una commissione mista consultiva avente il compito di rilasciare pareri tecnici in materia di applicazione della Convenzione e del presente regolamento.

2. La commissione, di cui al comma 1, è composta da:

- a) un funzionario, con qualifica dirigenziale, della Direzione generale della motorizzazione civile e dei trasporti in concessione, con funzioni di presidente;
- b) due funzionari della Direzione generale della motorizzazione civile e dei trasporti in concessione;
- c) un funzionario designato dalla Direzione generale della navigazione e del traffico marittimo;
- d) un rappresentante del Comando generale del Corpo delle capitanerie di porto;
- e) un rappresentante del Registro italiano navale;
- f) un funzionario designato dalle Ferrovie dello Stato, Società di trasporti e servizi per azioni;
- g) un rappresentante dei costruttori di contenitori designato dall'Associazione nazionale fra industrie automobilistiche (A.N.F.I.A.);
- h) due rappresentanti degli armatori marittimi designati dalle associazioni di categoria maggiormente rappresentative;
- i) un rappresentante della UNI - commissione container designato dall'Ente italiano di unificazione (UNI);
- l) un rappresentante del Ministero della difesa.

3. Le funzioni di segreteria della commissione sono affidate ad un funzionario della Direzione generale della motorizzazione civile e dei trasporti in concessione.

4. La nomina dei componenti la commissione mista consultiva è disposta con decreto del Ministro dei trasporti e della navigazione.

5. La commissione stabilisce il proprio regolamento interno, nel quale può essere prevista la facoltà di avvalersi di esperti, anche estranei all'amministrazione statale.

## Titolo II APPROVAZIONE DEI CONTENITORI

### Capo I Approvazione dei contenitori esistenti

#### Art. 5

##### *Approvazione per unico esemplare*

1. Ogni contenitore esistente è sottoposto alla procedura di approvazione prevista dal presente articolo, entro e non oltre 12 mesi dalla data di entrata in vigore del presente regolamento, fatto salvo quanto previsto all'articolo 6.

2. Il proprietario di un contenitore esistente presenta la domanda di approvazione ad uno degli enti tecnici previsti all'articolo 1, comma 1, lettera c.1), del presente regolamento.

3. La domanda di approvazione deve contenere tutte le informazioni per la compilazione della targa, di cui all'articolo 13.

4. L'approvazione avviene secondo le procedure previste all'articolo 7 delle Norme relative all'approvazione dei contenitori esistenti (allegato 1 al presente regolamento).

5. Sono esclusi dalle procedure di cui al presente articolo i contenitori speciali in dotazione alle Forze armate che rispondono a particolari requisiti tecnicooperativi.

#### Art. 6

##### *Approvazione dei contenitori esistenti conformi d un prototipo successivamente omologato*

1. Ogni contenitore è sottoposto alla procedura di approvazione prevista dal presente articolo entro e non oltre 12 mesi dalla data di entrata in vigore del presente regolamento, fatto salvo quanto previsto all'articolo 5.

2. Il proprietario di un contenitore esistente deve presentare domanda di approvazione ad uno degli enti tecnici previsti.

3. La domanda contiene tutti i dati che sono riportati sulla targa di approvazione, secondo quanto indicato all'articolo 13 del regolamento. Alla domanda è allegata la dichiarazione del costruttore attestante che il contenitore è stato costruito conformemente ad un prototipo sottoposto a prove e risultato rispondente alle condizioni tecniche indicate nell'allegato I al presente regolamento.

4. La documentazione in base alla quale viene redatta la dichiarazione, di cui al comma 3, deve essere conservata a cura dell'interessato nei propri archivi e messa a disposizione dell'ente tecnico ogni qualvolta questi ne faccia richiesta.

5. L'ente tecnico, al quale viene rivolta la domanda di approvazione, può, in base alla documentazione in possesso del proprietario ed allo stato del contenitore, rinunciare alla richiesta dei disegni e delle specifiche di costruzione, nonché all'effettuazione di alcune prove, con esclusione di quelle relative al sollevamento e alla resistenza del fondo.

#### Art. 7

##### *Rilascio del certificato di approvazione*

1. L'ente tecnico, a seguito dell'esito soddisfacente dell'esame della documentazione, di cui agli articoli 5 o 6, rilascia al proprietario un certificato di approvazione,

conforme al modello riportato nell'allegato III al presente regolamento.

2. Qualora il rilascio del certificato di approvazione avvenga da parte di ufficio non appartenente alla Direzione generale della motorizzazione civile e dei trasporti in concessione, copia di detto certificato è inviata all'ufficio provinciale della motorizzazione civile e dei trasporti in concessione competente in base alla residenza del proprietario del contenitore.

## Capo II

### Approvazione dei contenitori nuovi

#### Art. 8

##### *Approvazione in unico esemplare*

1. Ai fini dell'approvazione in unico esemplare di un contenitore il costruttore, od il proprietario, presenta la domanda di approvazione ad uno degli enti tecnici previsti dal presente regolamento.

2. La domanda di approvazione contiene:

- a) tutti i dati che sono riportati sulla targa di approvazione, secondo quanto indicato all'articolo 13;
- b) il numero di identificazione assegnato dal proprietario oppure il numero assegnato dal costruttore.

#### Art. 9

##### *Rilascio del certificato a seguito di approvazione in unico esemplare*

1. L'ente tecnico, a seguito dell'esito favorevole delle visite e prove effettuate ai sensi dell'allegato II del presente regolamento, ovvero delle prove previste dalle norme internazionali dell'I.S.O. (International Organization for Standardization) applicabili, rilascia al richiedente il certificato di approvazione con cui lo autorizza a fissare la targa di approvazione sul contenitore.

2. Qualora il rilascio del certificato di approvazione avvenga da parte di ufficio non appartenente alla Direzione generale della motorizzazione civile e dei trasporti in concessione, copia di detto certificato è inviata all'ufficio provinciale della motorizzazione civile e dei trasporti in concessione competente in base alla residenza del proprietario del contenitore.

#### Art. 10

##### *Approvazione per tipo di costruzione*

1. Il proprietario o il costruttore che agisce per conto del proprietario, presenta domanda di approvazione del tipo di costruzione ad uno degli enti tecnici previsti dal presente regolamento.

2. La domanda di approvazione contiene tutte le informazioni e documenti, di cui all'articolo 5 dell'allegato I al presente regolamento.

#### Art. 11

##### *Rilascio del certificato a seguito di approvazione per tipo di costruzione*

1. L'ente tecnico, dopo aver effettuato con esito favorevole le prove del prototipo previste dall'allegato II al presente regolamento, ovvero le prove previste dalle norme internazionali dell'I.S.O. ed aver esaminato un adeguato numero di contenitori, rilascia al costruttore un certificato di approvazione, conforme al modello riportato nell'allegato III al presente regolamento, con cui lo autorizza a fissare le targhe di approvazione sui relativi contenitori. Se un prototipo non supera le prove prescritte, il costruttore o il proprietario, può richiedere la ripetizione delle prove stesse, su un numero di contenitori ritenuto necessario dall'ente tecnico, per assicurarsi della idoneità della serie prodotta.

2. Il rilascio del certificato di approvazione per tipo di costruzione è subordinato all'accertamento, da parte dell'ente tecnico, che il costruttore adotti un sistema per il controllo della produzione, tale da garantire che i contenitori della serie siano conformi al prototipo approvato.

3. L'ente tecnico può estendere l'approvazione a contenitori che costituiscano una versione modificata di un tipo di costruzione già approvato, a domanda del costruttore o del proprietario. L'approvazione della versione di un tipo, già approvato, può essere effettuata da parte del solo ente tecnico, che ha concesso l'approvazione originaria, a seguito della verifica della documentazione allegata alla domanda e con l'effettuazione di quelle prove, previste dal presente regolamento, che ritiene necessario effettuare in base all'esame delle modifiche attuate.

4. Il costruttore, prima di iniziare la produzione di una nuova serie di contenitori conformi ad un tipo di costruzione in precedenza approvato, ne informa l'ente tecnico.

5. Qualora il rilascio del certificato di approvazione avvenga da parte di ufficio non appartenente alla Direzione generale della motorizzazione civile e dei trasporti in concessione, copia di detto certificato è inviata all'ufficio provinciale della motorizzazione civile e dei trasporti in concessione competente in base alla residenza del proprietario del contenitore.

### Capo III

#### Targa di approvazione ai fini della sicurezza

##### Art. 12

###### *Caratteristiche della targa*

1. La targa di approvazione ai fini della sicurezza, predisposta dal costruttore o dal proprietario del contenitore, è:

- a) conforme a quanto prescritto all'allegato IV al presente regolamento;
- b) in grado di sopportare per 15 minuti, rimanendo leggibile, l'esposizione ad un fuoco di media intensità che produca un temperatura di 500 C se fissata ad un supporto costituito dallo stesso materiale di costruzione del contenitore;
- c) in grado di resistere agli effetti corrosivi dell'ambiente, sia marino che terrestre.

##### Art. 13

###### *Indicazioni da riportare sulla targa*

1. La targa è conforme a quanto prescritto all'allegato IV al presente regolamento. Per quanto riguarda l'Italia, alla riga 1 della targa stessa, deve essere riportata la sigla I preceduta e seguita da un asterisco, quindi dalla sigla dell'ente tecnico che ha proceduto all'approvazione, seguita da un asterisco, ed infine dal numero dell'approvazione, con un asterisco finale. Il numero di approvazione è lo stesso per tutti i contenitori di un tipo di costruzione, facenti parte di una singola domanda di approvazione, presentata dal costruttore o dal proprietario.

2. Nel caso di trasferimento di proprietà di un contenitore non si procede alla sostituzione della targa.

### Titolo III

#### ISPEZIONI PERIODICHE DEI CONTENITORI

##### Art. 14

###### *Obblighi del proprietario del contenitore*

1. Il proprietario del contenitore approvato provvede all'esecuzione delle ispezioni periodiche al contenitore nei tempi dovuti, all'accertamento del buono stato del contenitore ed all'esecuzione delle eventuali riparazioni necessarie per ripristinare il contenitore in condizioni di sicurezza.

2. Gli obblighi, di cui al comma 1, sono del locatario o depositario, qualora, nei rispettivi contratti, abbiano assunto la responsabilità del proprietario per quanto riguarda il mantenimento del contenitore in condizioni di sicurezza.

##### Art. 15

###### *Ispezioni*

1. Il contenitore approvato è sottoposto ad ispezioni periodiche ad intervalli non

maggiori di trenta mesi, fatta eccezione per i contenitori nuovi, per i quali l'intervallo di tempo tra la data di costruzione e la data della prima ispezione non può superare i cinque anni.

2. Oltre alle ispezioni suddette, è cura del proprietario sottoporre il contenitore ad ispezioni ogni qualvolta esse appaiono necessarie, nonché dopo le riparazioni di notevole entità o che comunque interessano le strutture portanti.

#### Art. 16

##### *Esecuzione delle ispezioni*

1. Le ispezioni sono eseguite da personale abilitato dell'Ente tecnico, secondo i criteri indicati nell'articolo 17. Criteri diversi di ispezione sono soggetti alla preventiva approvazione della commissione mista consultiva, di cui all'articolo 4, secondo quanto previsto dall'articolo 18.

2. Ogni eventuale deficienza riscontrata deve essere riparata a cura del responsabile, ai sensi dell'articolo 14, prima di rimettere il contenitore in esercizio. Le ispezioni e le eventuali riparazioni eseguite devono essere documentate secondo quanto indicato all'articolo 19.

3. Il responsabile, dopo la completa esecuzione dell'ispezione, deve marcare sulla targa, o sul contenitore in zona vicino alla targa, la data (mese ed anno) entro la quale il contenitore deve essere sottoposto ad ispezione successiva. La marcatura deve essere fatta con mezzi tali (adesivi o altri) da assicurare la sua leggibilità per almeno trenta mesi, e comunque fino alla data della successiva ispezione.

#### Art. 17

##### *Oggetto dell'ispezione*

1. Ogni ispezione tiene conto delle particolari caratteristiche del contenitore, dei suoi elementi costruttivi e del materiale impiegato, e comporta un dettagliato esame visivo almeno degli elementi seguenti:

- a) blocchi d'angolo;
- b) pavimento;
- c) longheroni superiori ed inferiori;
- d) supporti del pavimento;
- e) telai di estremità;
- f) chiavistelleria;
- g) tetto;
- h) pareti laterali e di estremità;
- i) collegamenti delle strutture portanti;
- l) targa di approvazione ai fini della sicurezza.

Per tali elementi viene controllato lo stato delle saldature, delle rivettature o altri tipi di collegamento e rilevata l'eventuale presenza di danni meccanici o di corrosione.

2. Particolare cura deve essere posta nell'individuare danni relativi agli elementi portanti della struttura, quali sensibili deformazioni, lesioni, presenza di saldature aggiuntive.

3. Le ispezioni sono condotte applicando criteri di accettabilità che risultano conformi alla buona pratica, allo scopo di poter valutare, per ciascun difetto riscontrato, i limiti oltre i quali è necessario intervenire con riparazioni.

#### Art. 18

##### *Criteri di ispezione diversi*

1. Con domanda rivolta ad uno degli enti tecnici previsti, il proprietario ha facoltà di proporre criteri diversi da quelli riportati al precedente articolo 17, motivandone le ragioni in rapporto allo specifico tipo di contenitore, ovvero alle particolari condizioni operative di utilizzo del contenitore stesso.

2. L'ente tecnico, dopo l'esame della documentazione e udito il parere della commissione mista consultiva, di cui all'articolo 4, notifica l'approvazione o la mancata approvazione del criterio proposto.

## Art. 19

### *Documentazione relativa alle ispezioni e riparazioni*

1. Tutte le ispezioni sono documentate da rapporti di visita che sono conservati, almeno fino alla data della successiva ispezione, in una sede del proprietario in Italia e restano disponibili per l'esame da parte dell'ente tecnico, qualora questi ne faccia richiesta.

2. Il rapporto contiene almeno le seguenti informazioni:

- a) nome e indirizzo del proprietario;
- b) numero di identificazione del contenitore (riga 3 della targa);
- c) data e luogo dell'ispezione e data entro la quale il contenitore deve essere sottoposto all'ispezione successiva;
- d) eventuali riparazioni eseguite e loro descrizione;
- e) identificazione della persona o persone dell'ente tecnico che ha eseguito la ispezione;
- f) esito dell'ispezione e, in caso di esito positivo della stessa, dichiarazione che il contenitore si trovi in condizioni di sicurezza ai fini dell'esercizio;
- g) firma dell'incaricato o degli incaricati dell'ispezione.

## Titolo IV CONTROLLI

### Art. 20

#### *Tipi di controllo effettuati dalle autorità addette ai controlli*

1. Le autorità addette ai controlli accertano che:

- a) sul contenitore è affissa la targa di approvazione ai fini della sicurezza con i dati richiesti e con la data di esecuzione della prossima ispezione non scaduta;
- b) il contenitore non presenta danni tali da poter creare un rischio per la sicurezza.

### Art. 21

#### *Provvedimenti per contenitore con targa di approvazione incompleta o senza targa*

1. Il contenitore è fermato ed il suo utilizzo non è permesso sino al momento in cui il proprietario non ha provveduto all'apposizione su di esso della targa secondo le modalità previste dal presente regolamento. Qualora però il proprietario dimostri che il contenitore è stato approvato in conformità alla Convenzione, le autorità addette al controllo possono permettere che il contenitore proceda fino a destinazione per lo scarico. Il suo utilizzo non è comunque ulteriormente permesso sino alla sua regolarizzazione.

### Art. 22

#### *Provvedimenti per contenitore con la data di ispezione scaduta*

1. Il contenitore è fermato sino a che il proprietario non ha provveduto all'esecuzione della visita; tuttavia le autorità addette al controllo, qualora il contenitore sia in buone condizioni, possono permettere che il contenitore proceda fino a destinazione per lo scarico.

2. Il riutilizzo del contenitore non è comunque ulteriormente permesso fino all'esecuzione, con esito positivo, dell'ispezione dovuta.

### Art. 23

#### *Provvedimenti per un contenitore trovato difettoso*

1. Quando un contenitore è trovato dalle autorità addette al controllo, in condizioni tali da poter creare un rischio per la sicurezza, è fermato.

2. Tuttavia, le autorità addette al controllo ne possono permettere il trasporto alle condizioni di sicurezza che ritengono più idonee al fine di consentirne la riparazione, o destinarlo allo scarico o trasportarlo fino ad un luogo in cui può essere ripristinato.

3. Il riutilizzo del contenitore non è comunque ulteriormente permesso sino al suo ripristino in condizioni di sicurezza.

Art. 24

*Procedure relative al fermo dei contenitori*

1. Ogni ordine di fermo è immediatamente notificato per iscritto al responsabile della spedizione o della ricezione e possibilmente, al proprietario del contenitore. La notifica deve riportare l'identificazione del contenitore e le condizioni che ne hanno decretato il fermo.

2. L'ordine di fermo rimane valido fino a quando non sono cessate le cause che hanno provocato il fermo stesso e ne è data opportuna comunicazione alle autorità addette al controllo che hanno emesso l'ordine di fermo.

3. Se un contenitore approvato è soggetto a fermo a causa di un difetto che si può ritenere esistente all'atto della sua approvazione, le autorità addette al controllo ne informeranno, inoltre, l'Amministrazione; nel caso in cui il contenitore fermato risulti approvato da una Amministrazione estera, quest'ultima è debitamente informata secondo quanto previsto all'articolo VI, comma 2, della Convenzione.

4. Il proprietario di un contenitore sottoposto a fermo emesso dalle autorità addette al controllo, può proporre ricorso all'Amministrazione, che può confermare o revocare l'ordine di fermo, riservandosi la facoltà di richiedere una ispezione eseguita da uno degli enti tecnici previsti dal regolamento.

Titolo V

TARIFFE PER LE OPERAZIONI

Art. 25

*Tariffe*

1. I diritti dovuti dagli interessati per le prestazioni ed i servizi richiesti alla Direzione generale della motorizzazione civile e dei trasporti in concessione e le relative imposte di bollo inerenti alle domande ed ai documenti da presentare sono regolati in conformità all'articolo 405 del regolamento di esecuzione e di attuazione del codice della strada approvato con decreto del Presidente della Repubblica 16 dicembre 1992, n. 495, come modificato dall'articolo 227 con decreto del Presidente della Repubblica 16 settembre 1996, n. 610.

2. Per le operazioni di cui al comma 1, che, a richiesta degli interessati, vengono effettuate presso la loro sede, sono altresì a carico degli stessi le spese per indennità di missione da corrispondere al personale operatore dell'Amministrazione dello Stato, in applicazione della legge 1 dicembre 1986, n. 870.

3. Per le operazioni per le quali viene richiesto l'intervento del Registro italiano navale o delle Ferrovie dello Stato, Società di trasporti e servizi per azioni, valgono le tariffe per gli stessi in vigore.

Il presente decreto, munito del sigillo dello Stato, sarà inserito nella Raccolta ufficiale degli atti normativi della Repubblica italiana. E' fatto obbligo a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Dato a Roma, addì 4 giugno 1997

SCALFARO

PRODI, *Presidente del Consiglio dei Ministri*  
BURLANDO, *Ministro dei trasporti e della navigazione*  
DINI, *Ministro degli affari esteri*

Visto, *il Guardasigilli*: Flick  
*Registrato alla Corte dei conti il 16 dicembre 1997*  
*Atti di Governo, registro n. 111, foglio n. 20*