

**PROBLEMATICHE NEL PASSAGGIO  
TRA DUE MODALITÀ DI TRASPORTO  
(VEICOLI, COLLI, CLASSIFICAZIONE, ECC.)**

**dott. Tullio Foti**  
*consulente chimico di porto*

Nel passaggio dal trasporto di merci pericolose su strada o su ferrovia al trasporto marittimo e viceversa possono variare alcune norme e prescrizioni. Ad esempio alcune merci possono essere regolamentate o godere di esenzioni in una modalità di trasporto ed in un'altra no, le prescrizioni riguardo agli imballaggi o all'etichettatura possono differire.

Per quanto riguarda l'aspetto ambientale, l'IMDG Code prevede delle procedure per stabilire se una sostanza sia un inquinante per l'ambiente marino mentre l'ADR ed il RID non prendono in considerazione questa proprietà.

Molte delle esenzioni previste dall'ADR e dal RID non sono previste dal Codice IMDG.

Non esiste un criterio generale per sapere se e che cosa cambia nella normativa nel passare da una modalità di trasporto ad un'altra ed ogni caso deve essere esaminato singolarmente. Tuttavia, in linea di massima, si può affermare che nel trasporto multimodale il rispetto delle norme del Codice IMDG o dell'ICAO prevale su quello delle norme RID ed ADR.

Più precisamente, sia l'ADR che il RID, per una catena di trasporto che comprenda un percorso marittimo o aereo, ammettono al trasporto su strada o ferrovia colli ed unità di trasporto del carico (contenitori, contenitori cisterna, cisterne mobili, vagoni ecc.) che non soddisfino interamente le disposizioni riguardanti imballaggio, imballaggio in comune, marcatura ed etichettatura dei colli o di etichettatura sui veicoli e di segnalazione arancione, ma che siano conformi alle disposizioni del Codice IMDG o delle istruzioni tecniche dell'ICAO. La deroga non si applica alle merci classificate come pericolose nelle classi da 1 a 8 dall'ADR o dal RID ma non dal Codice IMDG o dalle istruzioni tecniche dell'ICAO. Per le parti di tragitto che non si effettuano su strada o su ferrovia, gli unici regolamenti applicabili sono quelli nazionali o internazionali che disciplinano la specifica modalità di trasporto.

Esistono anche delle disposizioni temporanee che autorizzano, sotto alcune condizioni, l'uso su strada e su ferrovia di cisterne mobili non pienamente rispondenti alle disposizioni dell'ADR o del RID ma rispondenti alle norme del Codice IMDG.

Alcuni esempi di norme differenti applicate allo stesso tipo di merce a seconda delle diverse modalità di trasporto, oppure presenti per una modalità di trasporto ma non per un'altra, sono:

- le fibre vegetali secche, UN n. 3360 (tra le quali il cotone se a densità inferiore ai 360 kg/m<sup>3</sup>), pericolose per il trasporto marittimo ma non per quello stradale o ferroviario;
- il gasolio, UN n. 1202, pericoloso per il trasporto marittimo se con punto di infiammabilità inferiore a 61 °C e pericoloso per il trasporto ferroviario o stradale se con un punto di infiammabilità inferiore a 100 °C;
- perossido organico di tipo B, liquido, con controllo di temperatura, UN n. 3111, ammesso al trasporto marittimo e stradale ma non a quello ferroviario;
- solido idroreattivo, autoriscaldante, N.A.S., UN n. 3135, ammesso al trasporto marittimo previa speciale autorizzazione dell'Autorità competente, ma non a quello stradale o ferroviario;

- istruzione di imballaggio P907, presente nel codice IMDG e non nel RID e nell'ADR;
- istruzione di imballaggio P099, presente nell'ADR ma non nel RID e nel Codice IMDG;
- etichetta di inquinante marino, richiesta dal Codice IMDG ma non dall'ADR e dal RID.

Una problematica relativa al passaggio tra le modalità di trasporto terrestre e quella marittima di tipo completamente diverso ma di importanza tutt'altro che trascurabile è quella relativa alla sosta temporanea in porto delle merci pericolose.

Nel trasporto terrestre, in genere, la sosta temporanea di merci pericolose non rappresenta un particolare problema, data la disponibilità di idonee aree situate in zone distanti da centri abitati, siti vulnerabili o aree industriali.

I porti italiani invece, nella quasi totalità dei casi, sono nati e si sono sviluppati insieme ed all'interno di un tessuto urbano, con il quale, in ogni caso mantengono stretti e multiformi legami. Molto spesso all'interno dei porti o nelle loro immediate adiacenze sono insediate diverse attività industriali quali raffinerie, depositi costieri, attività cantieristiche ecc., ed è anche presente un traffico di passeggeri e di diportisti.

I tempi degli spostamenti marittimi, essendo influenzati dalle condizioni meteomarine o anche da fattori quali il congestionamento dei porti, non sono sempre prevedibili con esattezza e la disponibilità di imbarchi, specie per destinazioni lontane, può non essere giornaliera. Spesso per raggiungere la destinazione finale sono richiesti uno o più trasbordi. Per questo insieme di fattori, sempre più di frequente la possibilità di far sostare le merci pericolose in area portuale diventa un elemento cruciale ai fini dell'efficienza dell'intero trasporto.

Il rapido sviluppo che ha avuto nei nostri porti negli ultimi anni il trasporto di merci in contenitori, delle quali le merci pericolose costituiscono una percentuale non trascurabile, unitamente all'immissione in commercio di una quantità ed una varietà di merci pericolose sempre crescente ed il tentativo di applicare alla loro sosta in porto la normativa relativa alle attività a rischio di incidenti rilevanti, ha reso la situazione ancora più confusa.

La normativa sulle attività a rischio di incidenti rilevanti (Seveso I, Seveso II) si riferisce a stabilimenti, dove normalmente vengono immagazzinati e sottoposti a lavorazione un numero limitato e ben definito di prodotti chimici in quantità comprese tra limiti prestabiliti.

Nel trasporto marittimo, invece, la varietà di merci pericolose movimentate è in continuo aumento e la loro quantità è soggetta ad improvvise ed ingenti variazioni. La varietà e la quantità di merci movimentate è infatti funzione del progresso tecnico, di strategie commerciali, di esigenze economiche, della domanda e della offerta del mercato, di fattori stagionali ecc.

D'altra parte i rischi ed i pericoli connessi al trasporto ed al temporaneo immagazzinamento di sostanze pericolose in aree portuali sono enormemente minori rispetto a quelli relativi alla loro lavorazione all'interno degli stabilimenti

industriali. Non esistono infatti trasferimenti di materiali, miscele, reazioni, scambi di massa e di energia, apertura e chiusura di valvole, attivazione di macchinari che agiscono direttamente sulle sostanze chimiche e l'esposizione ad agenti chimici può avvenire solo ed esclusivamente per cause accidentali. Per questo motivo la normativa sulle attività a rischio di incidenti rilevanti per la classificazione delle sostanze pericolose fa riferimento alla direttiva 67/548/CEE, specificamente sviluppata per regolamentarne l'uso e la manipolazione, e che non si applica al trasporto. Il passaggio tra questa classificazione e quella ONU non è automatico ed esistono innumerevoli esempi di merci classificate come pericolose da una normativa ma non dall'altra.

Il voler forzatamente applicare questo tipo di normativa ad un anello della catena del trasporto multimodale di merci pericolose, quale la sosta temporanea e la movimentazione in area portuale, come conseguirebbe da alcune interpretazioni date al DM 12.5.2001, n. 293 porterebbe, tra gli altri, all'assurdo di dover riclassificare tutte le merci pericolose una volta che queste toccano terra prima di essere imbarcate o dopo essere state sbarcate.

Una volta sbarcate, si dovrebbero classificare come pericolose merci che non sono state dichiarate (correttamente) come pericolose all'atto dell'imbarco e merci pericolose, dotate di numero ONU, diventerebbero non pericolose non appena deposte sulla banchina.

Inoltre, la direttiva 67/548/CEE è valida solo all'interno della Unione europea e la scheda di sicurezza da essa prevista deve essere consegnata all'utilizzatore finale della merce ma non è necessario che la accompagni durante il trasporto. Chi dovrebbe riclassificare una merce proveniente da un paese extracomunitario e diretta in un altro paese extracomunitario in sosta temporanea in un porto italiano per un trasbordo o per essere caricata su camion o su un vagone ferroviario? D'altra parte il DM 12.5.2001, n. 293 stabilisce anche che alla navi si applica la normativa nazionale, comunitaria ed internazionale, che in questo caso è costituita dal codice IMDG e che è l'unica idonea a regolamentare questa particolare fase del trasporto multimodale.

L'Organizzazione marittima internazionale (IMO) non ha stabilito norme per la movimentazione e la sosta temporanea in porto delle merci pericolose ma ha pubblicato delle linee guida per le Autorità preposte all'emanazione di tali norme. Queste linee guida, allo scopo di evitare conflitti normativi, suggeriscono di evidenziare sulla planimetria dell'area portuale le zone all'interno delle quali si applicano le raccomandazioni dell'IMO e quelle all'interno delle quali si applica la normativa nazionale.

L'unico modo per affrontare razionalmente la gestione in sicurezza della sosta temporanea e della movimentazione delle merci pericolose in area portuale è quello di effettuare una preventiva valutazione del rischio e delle aree di danno conseguenti ad incidenti, basata sull'ipotesi di uno stoccaggio standard. Una volta stabilito, sulla base di questa valutazione, quale sia il livello massimo di rischio accettabile per una data area di sosta, è necessario monitorare in continuo la quantità e la qualità di merci presenti, in arrivo ed in uscita dal terminale per poter certificare che non viene superato il limite di rischio accettabile.

Questo è ovviamente possibile solamente mediante l'impiego di metodi informatici ed alcuni porti italiani già si sono mossi in questa direzione o hanno recentissimamente attivato questi metodi di controllo.

La situazione attuale è però quanto mai variegata, tanto che in alcuni porti si è deciso di applicare alla lettera la direttiva 67/548/CEE, in altri vigono ancora vecchie ordinanze che regolamentano la materia in modo molto generico, in altri è stata concessa una autorizzazione provvisoria alla sosta temporanea ed in altri ancora la sosta è stata addirittura vietata in attesa dell'emana-zione di apposite ordinanze. È pertanto di grande importanza valutare preven-tivamente la possibilità di sosta temporanea in porto nel programmare un trasporto multimodale di merce pericolosa che comprenda un tragitto via mare.