

Il decreto legislativo 04/02/2000 nr. 40 (Gazzetta Ufficiale numero 52 del 03/03/2000) ha introdotto nel nostro ordinamento giuridico la figura del consulente per la sicurezza dei trasporti di merci pericolose, detto anche "consulente ADR", recependo così la direttiva 96/35/CE (3 giugno 1996), relativa alla designazione e alla qualificazione professionale dei consulenti per la sicurezza dei trasporti di merci pericolose su strada, per ferrovia o per via navigabile.

Ricordiamo che spesso si usa l'acronimo Dgsa per identificare il consulente ADR, mutuato dalla lingua inglese, il cui significato è "dangerous goods safety advisor", che significa "consulente per la sicurezza dei trasporti di merci pericolose". Bisogna sottolineare che questa nuova figura professionale è prevista unicamente per le aziende che operano nel trasporto di merci pericolose via strada, via ferrovia o via navigabile interna, mentre nulla è ancora deciso per quanto riguarda il trasporto marittimo e aereo (che comunque impongono norme specifiche, come per esempio il regolamento IATA).

Il decreto, tratta negli articoli 2 e 3, l'ambito d'intervento della normativa stessa e gli obblighi dell'impresa. L'articolo 2 (campi di applicazione), recita: "1. Salvo quanto previsto al comma 2, le disposizioni del presente decreto si applicano alle imprese che effettuano operazioni di trasporto di merci pericolose su strada, per ferrovia o per via navigabile interna, oppure operazioni di carico e scarico connesse a tali trasporti.

2. Le disposizioni del presente decreto non si applicano: a) alle attività di cui al comma 1 effettuate con mezzi di trasporto di proprietà delle Forze armate o delle Forze di polizia ovvero con mezzi di trasporto impiegati sotto la responsabilità delle stesse; b) alle attività di cui al comma 1 effettuate per vie navigabili interne nazionali non collegate alle vie navigabili interne degli altri Stati dell'Unione europea".

L'articolo 3 specifica gli obblighi del capo dell'impresa: "1. Al fine di garantire un'efficace prevenzione dei rischi inerenti le operazioni di cui all'articolo 2, comma 1, il capo dell'impresa nomina, entro novanta giorni dalla data di entrata in vigore del presente decreto, uno o più consulenti in possesso del certificato di formazione professionale di cui al presente decreto. 2. Può essere consulente lo stesso capo dell'impresa ovvero un dipendente dell'impresa ovvero una persona esterna a quest'ultima. Le funzioni del consulente, adattate all'attività dell'impresa, sono definite all'articolo 4. 3. Il capo dell'impresa comunica all'ufficio provinciale della motorizzazione civile e dei trasporti in concessione competente per territorio la nomina del o dei propri consulenti, indicandone le complete generalità. 4. Il capo dell'impresa conserva la

relazione di cui all'articolo 4, comma 1, per cinque anni e, su richiesta, la mette a disposizione dell'ufficio di cui al comma 3. 5. La responsabilità sull'osservanza, da parte dell'impresa, delle norme in materia di trasporto di merci pericolose e del loro carico e scarico è del capo dell'impresa stessa".

Il sesto comma elenca le imprese esentate dall'obbligo di nominare il consulente ADR: "Sono esentate dall'obbligo di nominare il consulente: a) le imprese esercenti le attività di cui all'articolo 2, comma 1, riguardanti trasporti su strada di quantitativi limitati, per ogni unità di trasporto, al di sotto dei limiti definiti dai marginali 10010 e 10011 dell'allegato B al decreto del ministro dei Trasporti e della Navigazione 4 settembre 1996 e successivi aggiornamenti; b) le imprese esercenti le attività di cui al comma 1 definite dal Ministro dei trasporti e della navigazione, con decreto da adottarsi entro novanta giorni dalla data di entrata in vigore del presente decreto, quando i trasporti di merci pericolose, o le operazioni di carico o scarico ad essi connesse, non siano effettuati a titolo di attività principale od accessoria dell'impresa, ma vengano effettuati occasionalmente, in ambito esclusivamente nazionale e le merci trattate presentino un grado di pericolosità o di inquinamento minimi".

Quindi, come si evince dagli articoli sopra menzionati, tutte le imprese (salvo i casi di esenzione previsti) coinvolte nel trasporto di merci pericolose e nelle operazioni ad esso collegate, devono nominare il "consulente" che deve essere in possesso di regolare certificato di formazione come previsto dall'articolo 5 del Decreto. Ma cosa deve fare il consulente? Lo spiega l'articolo 4: "1. Il consulente, in seguito alla verifica delle prassi e delle procedure indicate nell'allegato I, redige una relazione nella quale, per ciascuna operazione relativa all'attività' dell'impresa, indica le eventuali modifiche procedurali ovvero strutturali necessarie per l'osservanza delle norme in materia di trasporto, di carico e scarico di merci pericolose nonché per lo svolgimento dell'attività' dell'impresa in condizioni ottimali di sicurezza.

2. Il consulente redige la relazione di cui al comma 1 annualmente e ogni qualvolta intervengano eventi modificativi delle prassi e delle procedure poste alla base della relazione stessa ovvero delle norme in materia di trasporto, carico e scarico di merci pericolose.

3. Il consulente consegna la relazione di cui al comma 1 al capo dell'impresa.

4. Quando nel corso di un trasporto ovvero di una operazione di carico o scarico si sia verificato un incidente che abbia recato pregiudizio alle persone, ai beni o all'ambiente, il consulente, dopo aver raccolto tutte le informazioni utili, provvede alla redazione di una relazione d'incidente.

5. La relazione di cui al comma 4 è trasmessa al capo dell'impresa e, per il tramite degli uffici provinciali della Motorizzazione civile e dei trasporti in concessione, al ministero dei Trasporti e della Navigazione - Dipartimento dei trasporti terrestri".

In realtà, i compiti del consulente ADR sono più complessi, come viene elencato nell'allegato I. Infatti, egli deve esaminare le seguenti prassi e procedure relative alle attività dell'impresa riguardanti il trasporto di merci pericolose e le operazioni di carico e scarico di tali merci:

- le procedure volte a far rispettare le norme in materia di identificazione delle merci pericolose trasportate;
- le prassi dell'impresa per quanto concerne la considerazione, all'atto dell'acquisto dei mezzi di trasporto, di qualsiasi particolare esigenza relativa alle merci pericolose trasportate;
- le procedure di verifica del materiale utilizzato per il trasporto di merci pericolose o per le

operazioni di carico o scarico;

- il possesso, da parte del personale interessato dell'impresa, di un'adeguata formazione nei rispettivi fascicoli personali;
- l'applicazione di procedure d'urgenza adeguate agli eventuali incidenti o eventi imprevisti che possano pregiudicare la sicurezza durante il trasporto di merci pericolose o le operazioni di carico o scarico;
- il ricorso ad analisi e, se necessario, la redazione di relazioni sugli incidenti, gli eventi imprevisti o le infrazioni gravi constatate nel corso del trasporto delle merci pericolose o durante le operazioni di carico o scarico;
- l'attuazione di misure appropriate per evitare la ripetizione di incidenti, eventi imprevisti o infrazioni gravi;
- la considerazione delle disposizioni legislative e delle particolari esigenze relative al trasporto di merci pericolose, per quanto concerne la scelta e l'utilizzo di subfornitori o altri interessati;
- la verifica che il personale incaricato del trasporto di merci pericolose oppure del carico o dello scarico di tali merci disponga delle procedure di esecuzione e d'istruzioni dettagliate;
- l'avvio di azioni di sensibilizzazione ai rischi connessi al trasporto di merci pericolose o al carico o scarico di tali merci;
- l'istituzione di procedure di verifica volte a garantire la presenza, a bordo dei mezzi di trasporto, dei documenti e delle attrezzature di sicurezza che devono accompagnare il trasporto e la loro conformità alle normative;
- l'istituzione di procedure di verifica dell'osservanza delle norme relative alle operazioni di carico e scarico.

Come abbiamo già accennato, il consulente deve sostenere un esame presso uno degli uffici provinciali del ministero dei Trasporti (ex M.C.T.C), a seguito del quale viene rilasciato un certificato attestante l'idoneità del candidato a svolgere le mansioni del consulente (Certificato di formazione professionale ai sensi della Direttiva 96/35/CE). Il certificato ha una validità di cinque anni, dopo i quali è necessario sostenere un apposito esame per ottenere una conferma della validità dello stesso per un altro quinquennio. Il certificato è valido in ogni paese facente parte dell'Unione Europea. Per quanto riguarda le responsabilità a carico del consulente (che sono molte), ricordo che nei confronti di terzi: "La responsabilità sull'osservanza, da parte dell'impresa, delle norme in materia di trasporto di merci pericolose e del loro carico e scarico è del capo dell'impresa stessa." (articolo 3 - D.Lgs. 40/2000).

L'articolo 6 del decreto fissa invece le sanzioni previste per la mancata osservanza delle disposizioni viste finora:

1. Il capo dell'impresa che viola le disposizioni di cui all'articolo 3, comma 1, è punito con la sanzione amministrativa pecuniaria da lire tre milioni a lire diciotto milioni.
2. Il capo dell'impresa che viola le disposizioni di cui all'articolo 3, commi 3 e 4, è punito con la sanzione amministrativa pecuniaria da lire un milione a lire sei milioni.
3. Il consulente che viola le disposizioni di cui all'articolo 4, commi 1, 2 e 4, è punito con la sanzione amministrativa pecuniaria da lire due milioni a lire dodici milioni.
4. Il consulente che viola le disposizioni di cui all'articolo 4, commi 3 e 5, è punito con la sanzione amministrativa pecuniaria da lire un milione a lire sei milioni.
5. La vigilanza sull'osservanza delle disposizioni del presente decreto è affidata agli uffici provinciali della motorizzazione civile e dei trasporti in concessione.

6. Le sanzioni di cui ai commi 1, 2, 3, e 4, sono irrogate dal prefetto.

Le sanzioni in oggetto sembrano irrisorie, ma vanno coniugate con i potenziali effetti negativi, molto gravi, che la mancanza del consulente comporta, anche in termini di formazione. Per esempio, è stata recentemente pubblicata la seconda sentenza penale che condanna un capo d'impresa a seguito d'incidente, per mancata formazione ai sensi del capitolo 1.3 dell'allegato "A" all'Accordo ADR. In caso di sinistro con danni, in mancanza di nomina del consulente, le conseguenze sono ancor più serie e ricordo che non sempre, in questi casi, le imprese assicuratrici rispondono risarcendo la parte lesa. Ricordo anche che i costi derivanti dalla nomina di un consulente e dalla formazione svolta in azienda, sicuramente sono inferiori ai costi non solo economici che si finisce per sopportare in caso d'incidente e relativo iter giudiziario.

Per concludere, il consulente ADR non è soltanto colui che presenta la relazione annuale a fine anno, assolvendo così i suoi doveri istituzionali, ma è una figura molto importante che interagisce continuamente con l'azienda, 365 giorni l'anno, facendo in modo che la sicurezza, la prevenzione degli incidenti e l'osservanza delle norme siano sempre al primo posto nella speciale classifica dei valori aziendali.

Nel 2004 il Comitato Orange Project, uno dei più importanti enti in Italia che si occupa del mondo del trasporto merci pericolose, ha istituito il Registro pubblico dei consulenti ADR, con l'intento di raccogliere più nominativi possibile e poter avviare al progetto di costituzione di un'associazione di categoria, che sarebbe una sorta di Albo professionale. A questo Registro sono iscritti a tutt'oggi 156 consulenti a fronte di un dato stimato (non ufficiale) di 3500 professionisti operanti sul territorio nazionale. Basti pensare che questa cifra rappresenta circa un terzo dei consulenti presenti, ad esempio, in Gran Bretagna e che ci fa capire quanto ancora il nostro Paese sia indietro rispetto alle complesse tematiche della sicurezza nel campo del trasporto di merci pericolose. Più volte, dalle pagine del mio blog, "il trasporto...pericoloso", ho sostenuto la "causa" di Orange Project sottolineando l'importanza dell'iscrizione al Registro anche in termini di visibilità professionale, ma evidentemente in molti ancora non colgono la valenza dell'iniziativa.

Enrico Cappella

Dangerous Goods Safety Advisor

www.enrico-cappella.blogspot.com