

Il primo gennaio 2007, entra in vigore la nuova edizione dell'accordo ADR che introduce, nel capitolo 1.9.5, la regolamentazione del trasporto di merci pericolose attraverso le gallerie stradali. Però, questo specifico regolamento, per disposizione del capitolo 1.6.1.12, entrerà in vigore solamente il primo gennaio 2010, creando non pochi problemi ai Paesi, come il nostro, che per situazione geografica hanno numerosi tunnel posti lungo l'intera rete stradale ed autostradale.

Punto focale della nuova norma è la classificazione delle gallerie in cinque categorie, sulla base di base criteri che non riguardano solamente la pericolosità delle sostanze. Infatti, una stessa galleria potrà appartenere a diverse categorie, secondo quanto deciderà l'Autorità competente alla classificazione. Ad ogni sostanza pericolosa, contrassegnata da un numero UN, verrà attribuito un codice alfanumerico, che indicherà quali sono i tipi di tunnel stradali attraverso i quali la stessa potrà transitare. Dell'intera materia si occuperà, in Italia, il ministero dei Trasporti.

Il varo di queste norme ha suscitato alcune polemiche in sede Onu, soprattutto da parte di quei Paesi dove vi sono molte gallerie importanti e strategiche per il trasporto merci. Svizzera, Italia e Francia hanno protestato con forza ponendo gravi dubbi sulla possibilità di poter applicare il nuovo regolamento, chiedendone un differimento nel tempo (2015). La Svizzera ha anche presentato un'obiezione formale all'approvazione e all'inserimento di questo regolamento all'interno dell'ADR 2007, ma l'articolo 14 dell'accordo parla chiaro: almeno cinque Paesi devono essere d'accordo per bloccare un emendamento (Italia, Spagna e Francia, pur con qualche dubbio "politico", erano disposti a seguire gli elvetici su questa strada).

La Francia, invece, alla riunione del gruppo di lavoro sull'ADR (WP15) tenutasi a Ginevra dal 25 al 27 ottobre, ha sottoposto un documento che esprime alcune perplessità e chiede di fare chiarezza su due aspetti: come deve fare l'autista a sapere quali restrizioni sono previste per la sostanza che trasporta, visto che nessuna menzione particolare è dovuta nel documento di trasporto? Come e quando saranno aggiornati i programmi dei corsi di formazione per gli autisti in modo che questi possano familiarizzare con le nuove regole?

Come se non bastasse, sul supplemento straordinario n. 195 alla Gazzetta Ufficiale n. 235 del 9 ottobre 2006, è stato pubblicato il decreto legislativo n. 264 del 5 ottobre 2006 intitolato "Attuazione della Direttiva 2004/54/CE in materia di sicurezza per le gallerie della rete stradale transeuropea" (vedi testo integrale con allegati). Il nostro Paese è quello con il più alto numero di gallerie (246, con lunghezza superiore ai 500 metri) in Europa che rientrano nel campo di applicazione della direttiva. Leggendo il testo del decreto, si nota come il contenuto dovrà essere considerato anche alla luce delle nuove disposizioni del capitolo 1.9.5 del nuovo ADR 2007. Però, la competenza primaria è in questo caso del ministero delle Infrastrutture, che è stato ovviamente informato della situazione (ministero recentemente scorporato da quello dei Trasporti).

Un autorevole studio, datato maggio 2006, citando dati forniti da Confetra, evidenzia che nell'anno Duemila 145 milioni di tonnellate di merci hanno attraversato le Alpi e di queste il 68% ha viaggiato su strada. Una consistente parte è formata da merci pericolose. Questi dati danno la misura dell'importanza del problema! Esiste ancora, quindi, un marcato dominio del trasporto stradale a scapito di quello intermodale, sostenuto anche a livello Comunitario.

Concludo con una provocazione: è evidente che un Paese potrebbe decidere di classificare tutti i suoi tunnel come categoria A (accesso consentito a tutte le merci pericolose) ed eliminare così tutti i problemi, ma se poi dovesse avvenire un incidente, magari con delle vittime, cosa potrebbe succedere? Mi sembra che il nuovo regolamento ponga non pochi problemi. Speriamo che da qui al 2010, si capisca come applicare un regolamento che dovrebbe, nei suoi intendimenti, portare più sicurezza nelle gallerie stradali ed evitare così altri disastri e altre vittime (vedi Monte Bianco e Frejus). Mi sembra però evidente che la via più sensata da seguire per ridurre rischi e problemi, liberando le strade e le gallerie, è quella del trasporto intermodale (già intrapresa, anche se non ancora sufficientemente sviluppata, nonostante gli incentivi governativi).

Enrico Cappella  
Dangerous Goods Safety Advisor  
[www.enrico-cappella.blogspot.com](http://www.enrico-cappella.blogspot.com)