



**Tabella di marcia per l'adesione e
l'attuazione dell'accordo relativo al
trasporto internazionale di merci pericolose
su strada (ADR 2023)**

INTRODUZIONE

Gli incidenti stradali possono causare morte, lesioni o danni alla proprietà e all'ambiente. Le conseguenze possono essere ancora più gravi quando sono coinvolte merci pericolose come carburanti, gas, fertilizzanti o altri prodotti chimici industriali. La fuoriuscita o l'esposizione a un'esplosione, un incendio o una nube tossica può essere disastrosa per le persone e per l'ambiente. Fortunatamente, esistono soluzioni per ridurre questi rischi.

L'accordo relativo al trasporto internazionale di merci pericolose su strada (ADR) è uno strumento consolidato delle Nazioni Unite che ha sostenuto la prevenzione di tali incidenti e ridotto la gravità delle loro conseguenze. Le disposizioni ADR sono il risultato di oltre 50 anni di buone pratiche nel trasporto di merci pericolose su strada.

Gli incidenti che coinvolgono veicoli approvati ADR che trasportano merci pericolose spesso provocano perdite minime o nulle, nessun ferito e, in molti casi, nessun danno significativo al carico, alle persone o all'ambiente. Al contrario, gli incidenti che coinvolgono veicoli, carico ed equipaggio non conformi ai requisiti ADR, hanno spesso conseguenze catastrofiche.

Lo scopo principale dell'ADR è garantire la sicurezza durante il trasporto di merci pericolose e ridurre al minimo il rischio e le conseguenze di incidenti durante le operazioni di trasporto.

Adottato inizialmente come "Accordo europeo relativo al trasporto internazionale di merci pericolose su strada", è entrato in vigore il 29 gennaio 1968. È aperto all'adesione di tutti gli Stati membri delle Nazioni Unite. Riconoscendo che il titolo "europeo" dell'accordo si era rivelato un ostacolo all'adesione per una serie di paesi extraeuropei interessati, nel 2019 le parti contraenti hanno adottato un emendamento per modificarne il titolo in "Accordo relativo al trasporto internazionale di merci pericolose mediante Road", togliendo il prefisso "europeo".

Le disposizioni ADR sono armonizzate con quelle applicabili al trasporto di merci pericolose per via aerea, marittima, ferroviaria e per vie navigabili interne sulla base delle Raccomandazioni delle Nazioni Unite per il trasporto di merci pericolose, Regolamento modello. Questo aiuta a garantire la sicurezza durante un viaggio multimodale o intermodale senza creare inutili barriere e ritardi e semplifica i necessari controlli e le operazioni di trasbordo, velocizzando il processo di carico delle merci.

Informazioni sull'ADR

Accordo relativo al trasporto internazionale di merci pericolose su strada

L'accordo relativo al trasporto internazionale di merci pericolose su strada (ADR) è stato concluso a Ginevra il 30 settembre 1957 sotto gli auspici della Commissione economica per l'Europa delle Nazioni Unite ed è entrato in vigore il 29 gennaio 1968. L'accordo stesso è stato modificato dal protocollo che modifica l'articolo 14, paragrafo 3, fatto a New York il 21 agosto 1975, entrato in vigore il 19 aprile 1985.

L'accordo stesso è breve e semplice. L'articolo chiave è il secondo, che afferma che, oltre ad alcune merci eccessivamente pericolose, altre merci pericolose possono essere trasportate a livello internazionale in veicoli stradali a condizione che:

- le condizioni previste nell'allegato A per le merci in questione, in particolare per quanto riguarda l'imballaggio e l'etichettatura; e
- le condizioni di cui all'allegato B, in particolare per quanto riguarda la costruzione, l'equipaggiamento e il funzionamento del veicolo che trasporta le merci in questione.

Gli allegati A e B sono stati regolarmente modificati e aggiornati dall'entrata in vigore dell'ADR. Di conseguenza, alle modifiche entrate in vigore il 1° gennaio 2021, è stata pubblicata una versione consolidata riveduta con il documento ECE/TRANS/300, vol. I e II (ADR 2021).

Le modifiche adottate nel 2020, 2021 e 2022 dal gruppo "Trasporto di merci pericolose" e contenute in ECE/TRANS/WP.15/256 eCorrs 1-2 e ECE/TRANS/WP.15/256/Add.1 entreranno in vigore il 1° gennaio 2023.

Un'edizione riveduta dell'ADR contenente tali modifiche (ADR 2023) è in stampa ed è prevista per l'autunno 2022. Le versioni stampate e le versioni elettroniche modificabili saranno disponibili per la vendita nella sezione Pubblicazioni delle Nazioni Unite.

La struttura è coerente con quella delle Raccomandazioni delle Nazioni Unite sul trasporto di merci pericolose, dei regolamenti modello, del Codice marittimo internazionale delle merci pericolose (dell'Organizzazione marittima internazionale), delle Istruzioni tecniche per il trasporto sicuro di merci pericolose per via aerea (dell'Organizzazione internazionale dell'aviazione civile) e dei regolamenti relativi al trasporto internazionale di merci pericolose per ferrovia (dell'Organizzazione intergovernativa per le merci internazionali). Trasporto ferroviario). Il lay-out è il seguente:

Allegato A: Disposizioni generali e disposizioni relative agli articoli e alle sostanze pericolose

Parte 1 Disposizioni generali Parte 2 Classificazione

Parte 3 Elenco delle merci pericolose, disposizioni speciali ed esenzioni relative ai quantitativi

limitati ed esclusi Parte 4 Disposizioni

relative all'imballaggio e alle cisterne Parte 5 Procedure di spedizione

Parte 6 Requisiti per la costruzione e il collaudo di imballaggi, contenitori intermedi alla rinfusa (GIR), grandi imballaggi, cisterne e contenitori

alla rinfusa Parte 7 Disposizioni relative alle condizioni di trasporto, carico, scarico e movimentazione

Allegato B: Disposizioni relative alle attrezzature di trasporto e alle operazioni di trasporto

Parte 8 Requisiti per gli equipaggi, le attrezzature, il funzionamento e la documentazione

dei veicoli Parte 9 Requisiti relativi alla costruzione e all'omologazione dei veicoli

Applicabilità dell'ADR

CONTENUTI

L'ADR contiene:

principi generali per l'accettazione di merci pericolose nel trasporto internazionale su strada;

condizioni di trasporto;

Condizioni per le deroghe (convenzioni speciali);

Condizioni per l'applicazione di regole aggiuntive (per motivi diversi dalla sicurezza durante il trasporto);

Procedura per la risoluzione delle controversie;

Due allegati tecnici regolarmente modificati dal 1968:

L'allegato A contiene le disposizioni relative alle merci (classificazione, imballaggio, etichettatura, documentazione, costruzione, collaudo e omologazione degli imballaggi/serbatoi, operazioni di trasporto) (Parti da 1 a 7).

L'allegato B contiene le disposizioni per l'equipaggio del veicolo (addestramento, equipaggiamento) e per il veicolo (costruzione, equipaggiamento e condizioni operative) (parti 8 e 9).

I file elettronici di ADR in inglese, francese e russo possono essere consultati presso la Commissione economica per l'Europa

Sito web della Divisione Trasporti Sostenibili: <https://unece.org/about-adr>.

6 ROAD MAP PER L'ADESIONE E L'ATTUAZIONE DELL'ADR

AGENDA 2030 PER LO SVILUPPO SOSTENIBILE

SICUREZZA STRADALE

La sicurezza stradale è stata specificamente affrontata nell'Agenda 2030 per lo sviluppo sostenibile adottata il 25 settembre 2015 dall'Assemblea Generale delle Nazioni Unite nella risoluzione 70/1 "Trasformare il nostro mondo: l'Agenda 2030 per lo Sviluppo Sostenibile". L'obiettivo 3.6 mira a dimezzare il numero di morti e feriti a livello mondiale dovuti a incidenti stradali entro il 2030. L'Assemblea generale delle Nazioni Unite ha adottato una nuova risoluzione (A/RES/74/299) sulla sicurezza stradale in

31 agosto 2020 riaffermando il ruolo chiave dell'ADR nella strategia delle Nazioni Unite per la sicurezza stradale.

In effetti, una delle dimensioni fondamentali della sicurezza stradale è garantire il trasporto sicuro di merci pericolose. Il trasporto su strada è essenziale per la distribuzione di queste merci. Rappresenta inoltre un rischio significativo per la sicurezza stradale.

ADR offre elevati standard qualitativi da rispettare per la prevenzione ottimale degli impatti di possibili incidenti.

ECONOMIA CIRCOLARE

Anche i principi dell'economia circolare sono fondamentali per raggiungere gli obiettivi di sviluppo sostenibile. Implicano il riutilizzo, la riparazione e il riciclaggio di materiali e prodotti esistenti, la riduzione dei rifiuti e la sostituzione di risorse non rinnovabili con risorse rinnovabili.

I settori prioritari per realizzare un'economia circolare sono: imballaggi, apparecchiature elettriche ed elettroniche e batterie, trasporti e prodotti chimici.

L'ADR e il lavoro del gruppo di lavoro sul trasporto di merci pericolose che amministra l'ADR hanno un'influenza diretta su questi settori, inclusi i progetti di prodotti e contenitori, il riutilizzo e il riciclaggio degli imballaggi, la movimentazione di rifiuti classificati come pericolosi e i programmi di raccolta dei rifiuti.

Sono inoltre in corso lavori in seno al gruppo di lavoro per includere nell'ADR motori e sistemi di propulsione più efficienti e consentire l'uso sicuro di fonti energetiche alternative, compresi i biocarburanti e le batterie. Le disposizioni dell'ADR includono disposizioni per il trasporto sicuro di batterie e celle a combustibile per il riciclaggio o lo smaltimento, anche se utilizzate o danneggiate.

Le disposizioni ADR prevedono un approccio "dalla culla alla tomba" per le merci pericolose, in quanto riguardano non solo la loro progettazione, costruzione, rigenerazione, utilizzo, riutilizzo e riparazione, ma anche il trasporto di imballaggi danneggiati o di scarto per il riciclaggio o lo smaltimento.

PARTI CONTRAENTI E APPLICABILITÀ TERRITORIALE

Al 22 settembre 2022, le Parti contraenti dell'ADR erano 54: Albania, Andorra, Armenia, Austria, Azerbaigian, Bielorussia, Belgio, Bosnia ed Erzegovina, Bulgaria, Croazia, Cipro, Cechia, Danimarca, Estonia, Finlandia, Francia, Georgia, Germania, Grecia, Ungheria, Islanda, Irlanda, Italia, Kazakistan, Lettonia, Liechtenstein, Lituania, Lussemburgo, Malta, Montenegro, Marocco, Paesi Bassi, Nigeria, Macedonia del Nord, Norvegia, Polonia, Portogallo, Repubblica di Moldavia, Romania, Federazione Russa, San Marino, Serbia, Slovacchia, Slovenia, Spagna, Svezia, Svizzera, Tagikistan, Tunisia, Türkiye, Uganda, Ucraina, Regno Unito e Uzbekistan.

Consulta la mappa aggiornata su ArcGIS Dashboards (unece.org).

Lo stato dell'ADR può essere consultato sul sito Web della Raccolta dei trattati delle Nazioni Unite all'indirizzo https://treaties.un.org/Pages/ViewDetails.aspx?src=TREATY&mtdsg_no=XI-B-14&chapter=11&clang=_en

L'ADR è uno dei tanti trattati aperti a tutti gli Stati membri delle Nazioni Unite e si applica alle operazioni di trasporto effettuate sul territorio di almeno due delle sue parti contraenti.

Dal 1° gennaio 1997 gli Stati membri dell'Unione Europea applicano le disposizioni dell'ADR al trasporto su strada di merci pericolose all'interno e tra i loro territori (Direttiva 94/55/CE sostituita dalla Direttiva 2008/68/CE del Parlamento Europeo e del Consiglio del 24 settembre 2008 sul trasporto interno di merci pericolose e successive modifiche).

Anche alcuni altri paesi, come i paesi del Mercato comune del sud (MERCOSUR), i paesi della Comunità andina e i paesi dell'Associazione delle nazioni del sud-est asiatico (ASEAN), hanno basato i loro regolamenti nazionali o internazionali sulle Raccomandazioni delle Nazioni Unite per la Trasporto di merci pericolose, regolamenti tipo e ADR.

VANTAGGI DELL'ADESIONE ALL'ADR

ARMONIZZAZIONE TRA ACCORDI E CONVENZIONI INTERNAZIONALI

Le disposizioni ADR sono armonizzate con quelle applicabili al trasporto di merci pericolose per via aerea, marittima, ferroviaria e per vie navigabili interne sulla base delle Raccomandazioni delle Nazioni Unite per il trasporto di merci pericolose, Regolamento modello.

Il trasporto di merci pericolose è necessariamente regolamentato per prevenire, per quanto possibile, incidenti che coinvolgano persone o cose, o che provochino danni all'ambiente, alle altre merci o alle unità di trasporto. Con legislazioni nazionali diverse per le diverse modalità di trasporto, il commercio internazionale di sostanze chimiche e prodotti pericolosi verrebbe seriamente ostacolato, se non reso impossibile e pericoloso.

Le merci pericolose sono anche soggette ad altre normative, come la sicurezza sul lavoro, la protezione dei consumatori, lo stoccaggio, la protezione dell'ambiente, ecc.

La coerenza tra i numerosi sistemi normativi è assicurata dai meccanismi sviluppati dal Regno

Nazioni per:

y l'armonizzazione dei criteri di classificazione dei pericoli e degli strumenti di comunicazione dei pericoli (Globally Harmonized sistema di classificazione ed etichettatura delle sostanze chimiche);

y le condizioni di trasporto per tutti i modi di trasporto (raccomandazioni delle Nazioni Unite sul trasporto di Beni pericolosi).

Il trasporto di merci pericolose è disciplinato da normative nazionali e internazionali basate, per la maggior parte, sulle Raccomandazioni delle Nazioni Unite per il trasporto di merci pericolose, Model Regulations. I regolamenti tipo sono preparati dal sottocomitato di esperti sul trasporto di merci pericolose del Consiglio economico e sociale delle Nazioni Unite (ECOSOC), che è assistito dall'UNECE. Aggiornato ogni due anni, il Regolamento Modello è attuato a livello mondiale per tutte le modalità di trasporto, attraverso gli strumenti giuridici internazionali applicabili.

Queste raccomandazioni contengono le disposizioni di base per il trasporto sicuro di merci pericolose:

- y classificazione e identificazione delle merci pericolose;
- y condizioni di imballaggio (incluse le norme per l'imballaggio e la costruzione del serbatoio);
- y etichettatura, marcatura e placatura di colli e mezzi di trasporto; e
- y documentazione di trasporto.

Il modulo di "Model Regulations" prevede l'applicazione in tutti i modi di trasporto ed è disponibile nelle sei lingue ufficiali delle Nazioni Unite (arabo, cinese, inglese, francese, russo e spagnolo). Questo permette:

- y integrazione diretta in tutte le normative modali, nazionali e internazionali e un più facile aggiornamento;
- y una migliore armonizzazione tra le normative che disciplinano il trasporto di merci pericolose;
- y risparmi complessivi di risorse per i governi degli Stati membri, le Nazioni Unite e altre organizzazioni internazionali;
- y miglioramento della "fruibilità" della normativa;
- v una migliore identificazione delle responsabilità nelle operazioni di trasporto; e
- y miglioramento del rispetto delle normative nelle operazioni multimodali.

La maggior parte dei paesi del mondo coinvolti nel trasporto marittimo, compresa la Commissione economica per i paesi europei, sono parte della Convenzione internazionale per la salvaguardia della vita umana in mare (SOLAS 74) e sono tenuti ad applicare il Codice marittimo internazionale per le merci pericolose (IMDG) per trasporto marittimo.

10 ROAD MAP PER L'ADESIONE E L'ATTUAZIONE DELL'ADR

Allo stesso modo, le parti della Convenzione sull'aviazione civile internazionale applicano le istruzioni tecniche dell'ICAO per la cassaforte

Trasporto di merci pericolose per via aerea (ICAO TI).

I tre principali regolamenti sui modi di trasporto terrestre in vigore all'interno e all'esterno della Commissione economica per la regione europea sono l'ADR per il trasporto su strada, il regolamento relativo al trasporto internazionale di merci pericolose per ferrovia (RID) e l'accordo europeo relativo al trasporto internazionale di merci di merci pericolose per vie navigabili interne (ADN).

I tre si basano sui regolamenti modello, e quindi integrati da requisiti specifici per ciascuna modalità di trasporto.

RID, ADR e ADN contengono le sette parti del Regolamento tipo e i capitoli aggiuntivi per i serbatoi RID/ADR, le disposizioni specifiche per il trasporto su strada, ferrovia e vie navigabili interne e per il carico e lo scarico di veicoli, carri e navi. Inoltre, la parte 8 dell'ADR riguarda i requisiti per gli equipaggi dei veicoli, le attrezzature, il funzionamento e la documentazione, e la parte 9 riguarda la costruzione e l'approvazione dei veicoli.

SICUREZZA E PROTEZIONE

Elevato livello di sicurezza e protezione durante il trasporto di merci pericolose

Le disposizioni ADR sono sviluppate per prevenire gli incidenti durante il carico, il trasporto e lo scarico e per mitigare il più possibile gli effetti in caso di incidente o incidente.

Comportamento sicuro degli utenti della strada

Le attività di sviluppo delle capacità e la formazione sono componenti fondamentali della sicurezza stradale. L'ADR contiene disposizioni dettagliate per la formazione del personale addetto alle operazioni di trasporto di merci pericolose, secondo le proprie mansioni ed obblighi. Ciò include, ad esempio, conducenti, personale di bordo e consulenti per la sicurezza. Le disposizioni sulla formazione ADR intendono consentire loro di agire in sicurezza nelle loro funzioni e di adottare misure adeguate per proteggersi e per evitare o prevenire danni o rischi per le persone o l'ambiente in caso di incidente.

Veicoli sicuri

Le disposizioni dell'ADR mirano a garantire che il carico sia trasportato in sicurezza. I veicoli cisterna e i veicoli per il trasporto di esplosivi devono soddisfare requisiti costruttivi specifici (ad esempio in relazione a sistemi di frenatura, impianti elettrici, stabilità). I veicoli ADR sono sottoposti a revisione annuale per attestarne l'idoneità alla circolazione e la conformità alle prescrizioni ADR.

I veicoli adibiti al trasporto di merci pericolose devono inoltre essere dotati di specifici equipaggiamenti di sicurezza tra cui estintori e dispositivi di protezione quali mascherine e guanti.

Infrastrutture stradali sicure

I veicoli ADR possono essere soggetti a restrizioni di traffico specifiche definite a livello locale quando rischi particolari riguardano determinate località soggette a restrizioni. Ciò include limiti di velocità speciali, disposizioni aggiuntive o restrizioni

per strutture speciali come ponti o aree con rischi locali speciali e restrizioni per il trasporto di merci pericolose in giorni specifici.

Dopo i gravi incidenti nei tunnel alpini nel 1999 (Montblanc, Tauern) e nel 2001 (Gottardo) – che peraltro non erano causati dal trasporto di merci pericolose – la preoccupazione per il trasporto di merci pericolose in galleria è aumentata e ha comportato l'aggiunta di specifiche restrizioni in ADR per le gallerie.

ROAD MAP PER L'ADESIONE E L'ATTUAZIONE DELL'ADR 11

Assistenza post incidente

Una comunicazione di pericolo armonizzata, un'adeguata segnaletica del veicolo che trasporta merci pericolose e istruzioni standardizzate per iscritto in conformità con ADR contribuiscono a garantire una risposta di emergenza rapida, efficace e adeguata in caso di incidenti.

Modifiche periodiche all'ADR derivano anche dall'esame delle conseguenze di inconvenienti e infortuni. Le revisioni evidenziano i limiti delle normative esistenti quando si acquisisce esperienza nel mondo reale.

COMMERCIO E FACILITAZIONE DEL PASSAGGIO DELLE FRONTIERE

L'ADR è uno strumento importante per facilitare il commercio e l'attraversamento delle frontiere.

Consente ai vettori di un paese come parte contraente di trasportare merci pericolose dal suo paese di origine attraverso e verso qualsiasi altro paese parte contraente senza requisiti aggiuntivi imposti dai paesi di transito o di destinazione. Tuttavia, le operazioni di trasporto restano soggette alle normative nazionali o internazionali applicabili in generale al traffico stradale, al trasporto stradale internazionale e al commercio internazionale.

I paesi contraenti dell'ADR condividono requisiti comuni per il trasporto di merci pericolose. Ciò semplifica le operazioni di trasporto tra questi paesi, in particolare da e verso l'Unione europea, e da e verso i paesi firmatari più vicini. Queste procedure semplificate, combinate con una maggiore sicurezza dei trasporti, rafforzano i trasporti e contribuiscono a promuovere lo sviluppo commerciale ed economico nelle regioni in questione.

FIDUCIA, FIDUCIA E RICONOSCIMENTO RECIPROCO

Lo status di parte contraente dell'ADR implica il riconoscimento reciproco dei certificati e delle approvazioni rilasciate dalle Autorità Competenti ADR quali: certificati di omologazione dei veicoli, omologazioni del tipo di serbatoio o certificati di formazione del conducente.

Ciò facilita i controlli e i controlli stradali e consente alle imprese dei paesi ADR di estendere le proprie relazioni commerciali con l'estero e di ampliare il proprio mercato.

L'ADR facilita la negoziazione e la fiducia reciproca tra le parti contraenti. Fornisce un quadro per i controlli amministrativi e il sostegno amministrativo reciproco.

Il gruppo di lavoro sul trasporto di merci pericolose che amministra l'ADR (vedi sotto) incoraggia il dialogo e la comunicazione tra le autorità competenti.

L'articolo 11 dell'ADR definisce una procedura per la risoluzione delle controversie tra le parti contraenti.

INTERNAZIONALE AMMINISTRAZIONE DELL'ADR

Il gruppo di lavoro sul trasporto di merci pericolose si concentra sulla sicurezza e la protezione nel trasporto di merci pericolose. Una parte principale del suo lavoro consiste nel rivedere lo sviluppo e l'aggiornamento dell'ADR. Nelle sessioni si discute anche dell'attuazione e dell'interpretazione dell'ADR.

Il Gruppo di lavoro adotta quindi i progetti di modifica degli allegati tecnici dell'ADR che vengono proposti alle parti contraenti per l'adozione definitiva e l'entrata in vigore, secondo la procedura legale dei trattati.

Il regolamento interno del gruppo di lavoro si trova nel documento ECE/TRANS/WP.15/190/Add.1. Qualsiasi paese membro delle Nazioni Unite può partecipare alle sue attività. Tutti gli Stati membri della Commissione economica per l'Europa, anche quelli che non sono parti contraenti dell'ADR, possono votare proposte di modifica dell'ADR. Anche la Commissione non economica per i paesi europei che sono parti contraenti dell'ADR può votare su queste proposte.

Il gruppo di lavoro si riunisce di norma due volte l'anno. Riunisce circa 60 partecipanti per sessione che rappresentano le parti contraenti, le loro autorità competenti, altri paesi, agenzie specializzate, organizzazioni intergovernative e organizzazioni non governative. I paesi che intendono aderire all'ADR sono invitati a partecipare alle sessioni del gruppo di lavoro.

Le informazioni sugli incontri (programmi, ordini del giorno, documentazione e relazioni) sono gratuite e senza restrizioni sul sito Web della Commissione economica per l'Europa: <https://unece.org/info/events/unece-meetings-and-events/transport/pericoloso%20goods>.

Le disposizioni comuni a RID, ADR e ADN vengono discusse e sviluppate per la prima volta nell'ambito dell'Organizzazione intergovernativa per i trasporti internazionali per ferrovia (OTIF) e della Commissione economica per l'Europa "Riunione congiunta del comitato di esperti RID e del gruppo di lavoro sul trasporto di merci pericolose Merce". Le disposizioni vengono quindi proposte al gruppo di lavoro sul trasporto di merci pericolose per l'approvazione prima dell'adozione definitiva.

La partecipazione alle sessioni del gruppo di lavoro e della riunione congiunta è il modo migliore per incontrare colleghi, scambiare esperienze e discutere questioni relative all'attuazione. È importante che i rappresentanti delle parti contraenti e dell'industria partecipino alle prime fasi del processo di adozione di nuovi emendamenti, in modo che l'impatto degli emendamenti sui regolamenti possa essere anticipato in ciascun paese.

Tutti i Paesi aderenti all'ADR hanno pari opportunità di intervenire nei futuri sviluppi dell'ADR presentando proposte di modifica e quindi avere voce in capitolo nei futuri cambiamenti della normativa. Inoltre, possono partecipare al processo decisionale sulle proposte presentate da altri paesi.

Le società commerciali coinvolte nella spedizione e nel trasporto di merci pericolose possono seguire i lavori del Gruppo di lavoro anche attraverso le organizzazioni non governative che le rappresentano nelle riunioni e attraverso la documentazione delle riunioni pubblicamente disponibile. Questo rappresenta un vantaggio per tutti coloro che operano nel settore chimico e dei trasporti poiché possono conoscere quali norme regoleranno il settore negli anni a venire e possono anticipare i futuri cambiamenti normativi.

Si raccomanda la partecipazione a tali incontri di tutti i Paesi che sono parti contraenti dell'ADR, che desiderano aderire all'ADR o che applicano o intendono applicare le disposizioni degli allegati dell'ADR come normativa nazionale.

14 ROAD MAP PER L'ADESIONE E L'ATTUAZIONE DELL'ADR

LE LINGUE

I testi facenti fede dell'ADR sono in inglese e francese per l'accordo stesso e in francese solo per i requisiti degli allegati A e B (parti da 1 a 9). Come previsto dall'accordo, il Segretario Generale, quale depositario di ADR, predispone e aggiorna una traduzione autorevole degli allegati in lingua inglese. Anche la Commissione economica per l'Europa produce una versione russa dell'ADR, ma la traduzione non ha carattere autorevole.

Le traduzioni nelle lingue nazionali diverse dal francese, dall'inglese e dal russo sono predisposte dalle stesse parti contraenti, tenendo presente che la maggior parte del testo dell'ADR deriva dai Regolamenti tipo disponibili nelle sei lingue delle Nazioni Unite.

PASSI PER L'ADESIONE

COORDINAMENTO NAZIONALE FORMALE E STRUTTURATO

Alcuni prodotti come prodotti chimici industriali, pesticidi, munizioni, materiali esplosivi utilizzati per l'estrazione, materiali e sorgenti radioattivi, rifiuti o prodotti medici rientrano nell'ambito di applicazione dell'ADR e possono essere già regolamentati da diversi ministeri, autorità o altri organismi. Tali organismi dovrebbero essere individuati ed essere invitati a partecipare al processo di adesione all'ADR.

Un elenco non esaustivo includerebbe ministeri, autorità ed enti preposti ai trasporti, controllo e ispezione stradale, formazione dei conducenti, industria, affari interni, ambiente, commercio, difesa, finanza, agricoltura, lavoro, scienza, istruzione, sanità pubblica, sicurezza nucleare.

Dovrebbero partecipare ed essere consultati, se possibile, anche i rappresentanti del settore privato e delle associazioni in quanto utenti della normativa: industria chimica/petrolio/gas; settore dei trasporti; produttori di imballaggi/serbatoi/veicoli; sindacati dei lavoratori, associazioni per la prevenzione degli infortuni sul lavoro, enti di formazione, ecc.

Tutta la partecipazione al processo di adesione dovrebbe essere organizzata e formalmente coordinata.

FASI PRELIMINARI

Per implementare l'ADR, ogni Stato dovrebbe:

y Sviluppare procedure per la traduzione del testo autentico e degli emendamenti, procedure per i controlli stradali e dei siti, pratiche amministrative per l'esecuzione, metodi per il monitoraggio degli aggiornamenti;

y Definire un calendario per l'entrata in vigore, con periodi transitori se necessario;

y istituire gli organismi specifici di attuazione;

y Designare le autorità competenti per:

– classificazione delle merci;

– omologazione, collaudo e certificazione di imballi, cisterne e automezzi;

– formazione e certificazione dei conducenti e dei consulenti per la sicurezza delle merci pericolose; eccetera.

Tali competenze possono essere attribuite ad un'unica autorità amministrativa che può vigilare anche su altri modi di trasporto di merci pericolose;

y Garantire che i funzionari delle autorità competenti siano adeguatamente formati e abbiano procedure definite per i certificati che possono rilasciare, in conformità con l'ADR.

16 ROAD MAP PER L'ADESIONE E L'ATTUAZIONE DELL'ADR

y Designare un punto focale di coordinamento per l'attuazione nazionale e la cooperazione con gli altri Stati (attraverso il Gruppo di lavoro sul trasporto di merci pericolose della Commissione economica per l'Europa) tenendo conto della disponibilità di competenze e risorse. Il punto focale può essere il rappresentante alle riunioni internazionali e, in tal caso, può avere l'autorità di prendere decisioni per suo conto;

y Fornire le risorse finanziarie e umane necessarie per assicurare la partecipazione di esperti alle sessioni degli organismi internazionali appropriati responsabili dell'elaborazione dei regolamenti e degli standard a supporto di tali regolamenti.

REGOLAMENTO

L'organismo di coordinamento nazionale dovrebbe sviluppare o adattare la legislazione/normativa nazionale esistente relativa al trasporto internazionale di merci pericolose, per allinearsi con l'ADR. Dovrebbero essere valutate le normative esistenti che possono sovrapporsi all'ADR: norme per la sicurezza, rifiuti, tunnel, servizi postali, trasporto di merci pericolose con altri modi, sicurezza stradale, limitazioni del traffico, ecc.

Per facilitare l'attuazione dell'ADR, si raccomanda di allineare il più possibile la legislazione applicabile al trasporto nazionale di merci pericolose all'ADR.

ADESIONE

Le informazioni sulle fasi per aderire a un trattato internazionale possono essere trovate nel Manuale del trattato che è stato preparato dalla Sezione del trattato dell'Ufficio degli affari legali. Il Manuale del Trattato è disponibile nelle sei lingue ufficiali delle Nazioni Unite all'indirizzo:

https://treaties.un.org/pages/Resource.aspx?path=Publication/TH/Page1_en.xml

Uno strumento modello di adesione può essere consultato nel Manuale del trattato. Non ci sono costi associati alla procedura di adesione.

La ratifica formale dell'ADR inizia con il deposito di uno strumento di adesione presso il Segretario Generale delle Nazioni Unite.

La procedura dovrebbe essere conforme alla legge/costituzione nazionale in consultazione con le amministrazioni competenti in materia di affari internazionali (ad es. Dipartimento delle Relazioni Internazionali o Ministero degli Affari Esteri).

Il Capo di Stato o di Governo o il Ministro degli Affari Esteri o una persona che esercita il potere ad interim di una di queste autorità firmerà lo strumento di adesione che sarà poi depositato presso il Segretario Generale.

Tutti gli Stati membri che intendano aderire all'ADR sono invitati a depositare, contestualmente, uno strumento di adesione all'ADR e al Protocollo di emendamento del 1993 – che modifica l'articolo 1 (a), l'articolo 14 (1) e l'articolo 14 (3) (b) dell'ADR. Il protocollo entrerà in vigore solo quando tutte le parti contraenti dell'ADR saranno anche parti del protocollo. Consentirà in

particolare di semplificare la procedura per la notifica delle modifiche agli allegati dell'ADR e di ridurre il periodo necessario per tale notifica.

Il testo del Protocollo di emendamento e il suo status possono essere consultati su https://treaties.un.org/Pages/ViewDetails.aspx?src=TRATTATO&mtdsg_no=XI-B-14-b&chapter=11&clang=_it.

ROAD MAP PER L'ADESIONE E L'ATTUAZIONE DELL'ADR 17

ENTRATA IN VIGORE

L'ADR entra in vigore per lo Stato aderente un mese dopo il deposito dello strumento di adesione. La ratifica vincola uno Stato ad attuare legalmente l'Accordo, fatte salve riserve, intese e dichiarazioni valide.

La ratifica dell'ADR non dovrebbe incidere negativamente sulle relazioni commerciali bilaterali o multilaterali esistenti tra i paesi: il commercio con i paesi vicini può comportare deroghe temporanee ai requisiti dell'ADR che possono essere negoziate caso per caso con altre parti contraenti (articolo 4 , comma 3 dell'ADR e art

1.5.1 dell'allegato A), se la sicurezza non è compromessa.

L'allegato I riproduce la procedura per la firma e la notifica di tali accordi bilaterali o multilaterali. I veicoli e le autocisterne in circolazione in un Paese possono continuare ad essere utilizzati per il traffico interno anche dopo il Paese

diventa parte contraente ADR. Questi veicoli non possono essere utilizzati per il trasporto internazionale verso altri contraenti ADR se non sono conformi ai requisiti ADR. Tuttavia, l'autorità competente ADR può concludere accordi bilaterali o multilaterali con le autorità competenti di altre parti contraenti ADR per consentirne l'uso temporaneo a determinate condizioni.

Le disposizioni ADR per cisterne e automezzi garantiscono un elevato livello di sicurezza. Un approccio in due fasi per migliorare la sicurezza stradale potrebbe essere: 1) imporre ai nuovi veicoli e veicoli cisterna nel paese in via di adesione di conformarsi alle disposizioni ADR e 2) stabilire un periodo transitorio durante il quale i veicoli esistenti e i veicoli cisterna conformi alle norme fondamentali le norme di sicurezza (da definire a livello nazionale o regionale) potrebbero continuare ad essere utilizzate per un periodo di tempo limitato.

CONSEGUENZE PRATICHE DELL'ADESIONE ALL'ADR

Gli allegati all'ADR contengono le condizioni tecniche di trasporto che devono essere osservate dalle parti interessate. Ciascuna parte contraente è responsabile della creazione delle strutture amministrative necessarie per attuare l'ADR nel paese, ad esempio, per gli esami dei conducenti per ottenere un certificato di formazione ADR, dei consulenti per la sicurezza delle merci pericolose, per l'approvazione degli imballaggi fabbricati nel paese, per l'omologazione dei veicoli, per l'organizzazione dei controlli, ecc.

Il testo dell'ADR può essere consultato sul sito web della Commissione economica per l'Europa. Vedi <https://unece.org/about-adr>.

Per le amministrazioni, le parti più importanti sono le parti 1 e 6 sull'omologazione di imballaggi, serbatoi, ecc., il capitolo 8.2 sulla formazione dei conducenti e la parte 9 sull'omologazione dei veicoli.

AGGIORNAMENTI

Gli allegati A e B dell'ADR sono regolarmente modificati e aggiornati conformemente alle decisioni del gruppo di lavoro sul trasporto di merci pericolose e della riunione congiunta del comitato di esperti RID e del gruppo di lavoro sul trasporto di merci pericolose.

Dovrebbe essere istituito un meccanismo di follow-up. Ciò implica, tra l'altro, la partecipazione regolare alle sessioni del Gruppo di lavoro sul trasporto di merci pericolose e della Riunione congiunta, informando le parti interessate e stabilendo procedure per l'attuazione degli emendamenti adottati ogni due anni dalle parti contraenti.

DESIGNAZIONE E APPROVAZIONE DELLE AUTORITÀ COMPETENTI E DEGLI ORGANISMI DESIGNATI

Le autorità competenti, gli istituti di formazione, gli organismi di esame, gli istituti di controllo degli imballaggi o dei serbatoi e le agenzie di omologazione dei veicoli sono designati e approvati esclusivamente dalle parti contraenti. La Commissione economica per l'Europa non è coinvolta.

Nei paesi amministrati in regioni, si raccomanda che l'autorità competente sia definita a livello nazionale. L'art. 1.8.3 dell'ADR chiede alle parti contraenti di comunicare alla Commissione Economica per l'Europa gli indirizzi

delle autorità e degli organismi competenti designati, conformemente alle leggi nazionali, per attuare l'ADR. Vedere Allegato II per le informazioni da comunicare al segretariato della Commissione economica per l'Europa.

L'elenco aggiornato delle autorità competenti e i recapiti delle parti contraenti sono pubblicati su <https://unece.org/trasporti/merci-pericolose/informazioni-paese-autorità-competenti-notifiche>.

20 ROAD MAP PER L'ADESIONE E L'ATTUAZIONE DELL'ADR

RILASCIO DI CERTIFICATI

ADR può richiedere che i certificati siano riconosciuti da altre parti contraenti, come avviene per l'omologazione di cisterne o imballaggi, omologazione di veicoli, certificati per la formazione dei conducenti, ecc. essere utile e dovrebbe includere un meccanismo per un'adeguata raccolta di dati. I certificati possono essere rilasciati anche da enti o autorità locali. In questo caso, un'autorità centrale dovrebbe garantire l'armonizzazione e raccogliere i dati necessari.

Il comma 8.2.2.8.5 dell'ADR prevede che le parti contraenti forniscano alla segreteria della Commissione Economica per l'Europa un esempio dei certificati di formazione degli autisti ADR dei propri Paesi. Le parti contraenti dovrebbero inoltre fornire note esplicative che consentano di verificare se i certificati sono conformi agli esempi. Cfr. allegato II per le informazioni da comunicare al segretariato della Commissione economica per l'Europa.

Questi modelli e informazioni complementari sono disponibili su <https://unece.org/adr-certificates-0>.

CONTROLLI E CONFORMITÀ

L'ADR è un accordo tra Stati senza un'autorità generale di esecuzione. In pratica, i controlli autostradali sono effettuati dalle autorità competenti delle parti contraenti e il mancato rispetto può comportare azioni legali da parte delle autorità nazionali per reati secondo la legislazione nazionale.

I controlli o altre azioni coercitive sono di norma sotto la diretta responsabilità di autorità nazionali appositamente designate. Il numero di controlli e il grado di sanzione per le violazioni possono variare notevolmente da un paese all'altro, ma i controlli

sono ritenuti necessari per garantire la conformità. Sono anche un indicatore efficace dei problemi legati alla sicurezza nel trasporto di merci pericolose o della fattibilità delle normative, e utili per il gruppo di lavoro sul trasporto di merci pericolose e la riunione congiunta per lavorare sui miglioramenti.

Dovrebbero essere definite procedure per i controlli e metodi per prevenire, identificare, monitorare e gestire le violazioni.

PROCEDURE PER INFORTUNI

Nella movimentazione di merci pericolose, gli incidenti richiedono spesso risposte di emergenza e procedure diverse per lo scambio reciproco di informazioni e dovrebbe essere garantito un approccio coordinato. Dovrebbe essere esaminata anche la cooperazione tra Stati confinanti.

Le procedure per le emergenze potrebbero coinvolgere programmi e applicazioni e tecnologie avanzate di informazione e comunicazione (tecnologia dei sistemi di trasporto intelligenti) in grado di tracciare e rintracciare merci pericolose. Ciò include la notifica del veicolo di emergenza e il rilevamento predefinito.

I rapporti su incidenti gravi o emergenze che possono verificarsi durante il carico, il riempimento, il trasporto o lo scarico di merci pericolose sono obbligatori ai sensi dell'ADR. Il paragrafo 1.8.5 dello stesso stabilisce che il caricatore, il riempitore, il trasportatore o il destinatario, a seconda dei casi, devono presentare una denuncia all'autorità competente del paese in cui si è verificata l'emergenza.

ROAD MAP PER L'ADESIONE E L'ATTUAZIONE DELL'ADR 21

CONCLUSIONI

L'adesione all'ADR e una completa attuazione delle disposizioni degli allegati A e B per il trasporto internazionale aiuterebbero i paesi a evitare il lungo e costoso processo di sviluppo e aggiornamento di regolamenti separati per il trasporto di merci pericolose. Le disposizioni dell'ADR si sono dimostrate efficaci nel garantire sicurezza e protezione e sono allineate con le normative di altri modi di trasporto.

Possono verificarsi problemi di conformità nei paesi in cui i requisiti del trasporto internazionale differiscono da quelli del trasporto nazionale o nazionale. I problemi possono riguardare l'attuazione, il rispetto delle disposizioni in materia di sicurezza

oi controlli stradali. L'allineamento delle normative nazionali sul trasporto di merci pericolose e degli standard nazionali di sicurezza dei veicoli sull'ADR è particolarmente raccomandato ed è una risorsa comprovata per il miglioramento della sicurezza stradale.

I paesi che mirano a raggiungere un elevato livello di sicurezza e protezione nel trasporto di merci pericolose e sicurezza stradale in generale, sono invitati ad aderire e ad attuare pienamente l'ADR, nonché a sostenere gli obiettivi di sicurezza stradale degli Obiettivi di sviluppo sostenibile.

INFORMAZIONI AGGIUNTIVE

Le domande sull'applicazione dell'ADR devono essere indirizzate all'autorità competente pertinente. Ulteriori informazioni sono disponibili sul sito Web della Divisione Trasporti della Commissione economica per l'Europa:

<https://unece.org/transport/pericoloso-merci>.

Il sito web viene regolarmente aggiornato e contiene:

- Informazioni generali sull'ADR
- Accordo
- Protocollo di firma
- Stato dell'ADR
- Notifiche al depositario
- Informazioni sul paese (autorità competenti, notifiche)
- Versioni linguistiche (ADR, istruzioni scritte)
- Accordi multilaterali
- Versioni attuali e precedenti di ADR (file) e modifiche
- Dettagli della pubblicazione e rettifiche

Per questioni di interpretazione sulle disposizioni ADR, dovrebbero essere consultate le autorità nazionali competenti per l'ADR. Vedere <https://unece.org/transport/dangerous-goods/country-information-competent-authorities-notifications>.

22 ROAD MAP PER L'ADESIONE E L'ATTUAZIONE DELL'ADR

ALLEGATO I

PROCEDURE DA SEGUIRE PER LA COMUNICAZIONE DEL MULTILATERALE

ACCORDI CONCLUSI AI SENSI DELLA SEZIONE 1.5.1 DELL'ALLEGATO A DELL'ADR

- (1) Il paese che ha avviato contatta il segretariato e lo informa della sua intenzione di avviare un accordo multilaterale, la cui bozza trasmette per posta elettronica o per posta.
- (2) Il segretariato registra il titolo del progetto di accordo e gli assegna un numero di serie che comunica immediatamente al paese che lo avvia.
- (3) Il Paese promotore inserisce il numero di serie nell'intestazione della bozza di accordo (es. "Accordo multilaterale M252") e lo propone poi alle altre Parti contraenti dell'ADR.
- (4) Non appena il Paese che ha avviato l'iniziativa ha raggiunto un accordo con le parti interessate sulla versione finale delle clausole dell'accordo multilaterale, trasmette la sua copia firmata al segretariato in copia cartacea e/o elettronica e trasmette copie non firmate all'altro Parti contraenti dell'ADR.
- (5) Ciascun Paese firmatario restituisce la sua copia firmata al Paese che l'ha avviata e ne trasmette una copia firmata al segretariato.
- (6) Non appena la segreteria riceve la copia firmata da un secondo firmatario, l'accordo viene inserito in una banca dati consultabile su Internet (<https://unece.org/adr-multilateral-agreements>).
- (7) Ciascuna Parte contraente che revochi un accordo ne informa immediatamente il segretariato. (8) La clausola finale di un accordo multilaterale dovrebbe essere formulata come segue:

“Il presente accordo è valido fino al (...)” per il trasporto sui territori delle Parti contraenti ADR firmatarie del presente accordo. Se revocato prima di tale data da uno dei firmatari, rimarrà valido fino alla suddetta data solo per il trasporto sui territori delle Parti contraenti ADR firmatarie del presente accordo che non lo abbiano revocato.

(Data ...)**

L'autorità competente per l'ADR di (Firma)".

(9) Qualora un Paese firmatario firmi un accordo multilaterale con riserve sulla sua applicazione, tali riserve saranno espressamente menzionate nella copia che trasmette al segretariato.

* Data di scadenza dell'accordo multilaterale che deve essere indicata dal Paese promotore nella versione definitiva che trasmette al segretariato e alle altre Parti contraenti ai sensi del paragrafo (4) di cui sopra. Tale data di scadenza deve corrispondere a un periodo massimo di validità di cinque anni a decorrere dalla data della firma da parte del Paese che l'ha avviata.

** Data della firma per ciascun paese interessato.

ALLEGATO II

ELENCO DELLE INFORMAZIONI DA COMUNICARE ALLA COMMISSIONE ECONOMICA PER IL SEGRETARIATO EUROPEO

Notifiche alla segreteria della Commissione economica per l'Europa

Riferimento negli allegati dell'ADR

Accordi per veicoli trasportati in modo diverso dall'autotrasporto 1.1.4.5

Deroghe relative al trasferimento degli obblighi di sicurezza dei partecipanti 1.4.1.3

Deroghe temporanee ai requisiti dell'ADR (accordi bilaterali o multilaterali)

1.5.1

Elenco delle autorità competenti e degli organismi da esse designati 1.8.4

Notifiche di eventi riguardanti merci pericolose 1.8.5

Riferimento all'elenco degli organismi di controllo riconosciuti dalle autorità competenti

competente (ADR applicabile dal 1° gennaio 2023) 1.8.6.2.4.2

Disposizioni aggiuntive applicabili ai veicoli adibiti al trasporto internazionale di merci pericolose (requisiti o restrizioni di sicurezza aggiuntivi

riguardanti veicoli che utilizzano determinate strutture come ponti, veicoli che utilizzano modalità di trasporto combinato come traghetti o treni o veicoli che entrano

o in uscita da porti o altri terminal di trasporto / Restrizioni al traffico di merci pericolose in determinati giorni della settimana o dell'anno)

Restrizioni al passaggio dei veicoli che trasportano

1.9.3 (a) e (d)

merci pericolose nelle gallerie stradali 1.9.5

Approvazione dell'autorità competente per il trasporto di batterie al litio danneggiate se non raccolte e presentate per il trasporto per lo smaltimento

Capitolo

3.3, Disposizione speciale 661

Versioni tradotte delle istruzioni per iscritto 5.4.3

Elenco dei codici tecnici riconosciuti dall'autorità competente per la pressione non ONU recipienti non progettati, costruiti e provati secondo le norme di riferimento 6.2.5

Elenco dei codici tecnici riconosciuti dall'autorità competente per i serbatoi che non sono progettati, costruiti e collaudati secondo le norme di riferimento 6.8.2.7

Elenco dei codici tecnici riconosciuti dall'autorità competente per la batteria-veicoli e serbatoi di gas a più elementi che non sono progettati, costruiti e collaudati secondo le norme di riferimento

Attestati di formazione dei conducenti ADR e note esplicative a 6.8.3.7

consentire la verifica della conformità dei certificati 8.2.2.8.6