



CODICE APPLICABILE:	<input checked="" type="checkbox"/>	ADR	<input checked="" type="checkbox"/>	RID	TRANSITORI:	NON PRESENTI
---------------------	-------------------------------------	-----	-------------------------------------	-----	-------------	--------------

VERIFICA DI IDONEITÀ STRUTTURALE DELLE CTU

OGGETTO: **Revisione della sezione 7.5.1.2 relativa alle ispezioni da eseguire sulle CTU (*Cargo Transport Unit*) prima del carico**

Contesto: Con un documento risalente a settembre 2018, al Sotto-Comitato ONU per il Trasporto di Merci Pericolose, il CEFIC evidenziava la necessità di armonizzare i criteri per la valutazione della idoneità strutturale dei container.

In tale sede, infatti, veniva constatato che i regolamenti modali trattavano la questione con approccio differenziato; più in particolare, le Raccomandazioni ONU ed il Codice IMDG assegnavano dei precisi requisiti di idoneità strutturale ai soli container utilizzati per il trasporto di esplosivi. Al contempo RID/ADR/ADN estendevano gli stessi criteri a tutti i container, e per tutte le classi, che rispondevano ai requisiti della CSC.

In aggiunta si rilevava una ulteriore importante distinzione, in questo caso di natura tecnica, rappresentata dalla richiesta, nelle Raccomandazioni ONU, di classificare come *difetto importante* qualsiasi ammaccatura, o avvallamento, superiore ai 19 mm, a differenza della CSC (Convenzione internazionale sulla Sicurezza dei Container) per la quale si fa riferimento ad altri valori e requisiti.

Dalla disamina del documento è scaturita una modifica delle Raccomandazioni ONU con una revisione (contenuta nella 21° Edizione) a due livelli:

- Gestionale, estendendo l'obbligo di verifica di idoneità a tutti i container;
- Tecnico, riformulando i requisiti di difetto importante (tra i quali la rimozione del riferimento dimensionale di 19 mm).

Per effetto, quindi, della armonizzazione alla 21° Edizione delle Raccomandazioni ONU, l'edizione 2023 di RID ed ADR è stata interessata dalla revisione di più sezioni

Modifiche / integrazioni:

Con riferimento a RID e ADR:

- La sezione 7.1.4, che descriveva i requisiti di idoneità dei grandi container è stata cancellata;
- La sezione 7.3.1.13, relativa alle caratteristiche dei container per trasporto alla rinfusa, è stata revisionata, per la parte attinente alla descrizione dei difetti, adeguandola ai criteri della sezione 7.5.1.2
- La sezione 7.5.1.2 è stata ampiamente revisionata, nella parte finale, con l'introduzione di due nuovi paragrafi

7.5.1 *Disposizioni generali relative al carico, allo scarico ed alla movimentazione*

7.5.1.2 *Salvo indicazione contraria nell'ADR, il carico non deve essere effettuato se si è rilevato:*

- *Da un controllo dei documenti; oppure*
- *Da un esame visivo del veicolo o, se il caso, del o dei container, container per il trasporto alla rinfusa, CGEM, container-cisterna o cisterna mobili, come pure delle loro attrezzature utilizzate durante il carico o lo scarico,*

che il veicolo, l'equipaggio, un container, un container per il trasporto alla rinfusa, un CGEM, un container-cisterna, una cisterna mobile come pure le loro attrezzature utilizzate durante il carico o lo scarico non soddisfano le disposizioni regolamentari. L'interno e l'esterno di un veicolo o container devono essere ispezionati prima del carico per assicurarsi che non sia presente alcun danneggiamento tale da compromettere la sua integrità o quella delle merci da caricare.

L'unità di trasporto merci deve essere verificata per assicurarsi che sia strutturalmente funzionante, che sia priva di eventuali residui incompatibili con il carico e che il pavimento interno, le pareti e il soffitto, ove applicabile, siano privi di sporgenze o deterioramenti che potrebbero intaccare il carico all'interno e che i grandi container siano privi di danni che pregiudichino l'integrità del container a prova di intemperie, quando richiesto.

Con il termine strutturalmente atto all'impiego si intende che l'unità di trasporto merci è esente da difetti importanti relativi ai suoi componenti strutturali. I componenti strutturali delle unità di trasporto merci per scopi multimodali sono ad es. i longheroni superiori e inferiori, le traverse superiori e inferiori, i montanti d'angolo, i blocchi d'angolo e, per i grandi contenitori, le soglie, gli architravi delle porte e le traverse del pavimento. I difetti importanti comprendono:

- a. *Piegature, fessure o rotture degli elementi strutturali o di sostegno, e qualsiasi danno all'equipaggiamento di servizio o operativo che pregiudichi l'integrità dell'unità di trasporto merci;*
- b. *Qualsiasi distorsione della configurazione complessiva o qualsiasi danno agli accessori di sollevamento o all'interfaccia delle apparecchiature di movimentazione è sufficientemente importante da impedire il corretto allineamento delle apparecchiature di movimentazione, il montaggio e il fissaggio su un telaio o vagone o veicolo, o l'inserimento sulle navi portacontainer, ove applicabile;*

APPROFONDIMENTI SULLA SEZIONE 7.5.1

Autore: Dott. Giovanni ADAMO

- c. *Cerniere delle porte, guarnizioni delle porte e serramenti che sono inceppati, distorti, spezzati, fuori uso o comunque non funzionanti*

Interpretazione e impatto: chi deve fare cosa

A differenza del capitolo 1.4, le cui disposizioni sono attribuite in modo specifico ai singoli operatori, il capitolo 7.5 fornisce indicazioni di portata più generale, rivolte a quanti coinvolti in una delle seguenti fasi:

- Verifica documentale del veicolo e/o del suo equipaggio;
- Verifica visiva della CTU e delle sue attrezzature;
- Valutazione della idoneità strutturale e funzionale della CTU;
- Caricamento e fissaggio del carico, nel caso di trasporto di colli;
- Riempimento della CTU, nel caso di trasporti alla rinfusa o in cisterna.

Ne deriva che le modifiche di questa sezione interessino, pressoché indistintamente, tutti gli operatori indicati al capitolo 1.4, i quali dovranno provvedere a:

- Aggiornare la formazione dei propri operatori includendovi questi nuovi elementi;
- Revisionare le procedure in uso (incluse istruzioni o liste di controllo);
- Ridefinire i criteri di idoneità ovvero di accettabilità delle CTU;
- Stabilire eventuali azioni correttive per la risoluzione di anomalie minori.

Essendo rimasta invariata la sezione 7.5.1.3, tutte le considerazioni riportate sopra sono da ritenersi applicabili anche alle operazioni di scarico di una CTU

Nota: 7.5.1.3 Salvo indicazione contraria nell'ADR, lo scarico non deve essere effettuato se gli stessi controlli di cui sopra mostrano delle inefficienze che possono compromettere la sicurezza e la security dello scarico

Autore		Pubblicazione
Giovanni Adamo Dangerous Goods Risk Manager	Ulixes Srl	23/09/2022

Avvertenza

Le informazioni riportate nel presente documento sono basate sulla normativa vigente alla data odierna e sulle più autorevoli interpretazioni ad esse correlate, elaborate al meglio delle conoscenze del tecnico redattore. Ciò nonostante, tali informazioni potrebbero non essere prive di errori e potrebbero in ogni momento non risultare complete, precise o aggiornate. Il tecnico redattore e la società A.E.S. S.c.a.r.l. declinano ogni responsabilità riguardo alla completezza e all'aggiornamento di dati e informazioni forniti nel presente documento. Il tecnico redattore e la società A.E.S. S.c.a.r.l. non assumono alcun obbligo e declinano ogni responsabilità che possa derivare da imprecisioni, omissioni o impropria applicazione dei contenuti del presente documento.

Copyright © 2022 AES – Tutti i diritti riservati.