

CODICE APPLICABILE:	<input checked="" type="checkbox"/>	ADR	<input checked="" type="checkbox"/>	RID	TRANSITORI:	N.A.
---------------------	-------------------------------------	-----	-------------------------------------	-----	-------------	------

TRASPORTO ALLA RINFUSA DI MERCI PERICOLOSE

Panoramica delle modalità di trasporto di merci pericolose alla rinfusa e nuova NOTA inserita al cap. 5.3 relativa alla placatura dei cassoni.

0 - Premessa e contesto normativo

Il **trasporto alla rinfusa** di merci pericolose secondo l'ADR e il RID, è sempre stato piuttosto "sottovalutato", o comunque "poco considerato" rispetto alle altre 2 modalità di trasporto presenti nei regolamenti sulle merci pericolose, nello specifico il **trasporto in colli** ed il **trasporto in cisterna**.

Il trasporto alla rinfusa nell'ADR e nel RID, al cap. 1.2 "definizioni", viene così descritto:

*"**Trasporto alla rinfusa**", il trasporto di materie solide o d'oggetti non imballati in veicoli, container o container per il trasporto alla rinfusa. Questo termine non si applica né alle merci che sono trasportate come colli, né alle materie che sono trasportate in cisterne;*

Sempre rimanendo nel cap. 1.2 ADR/RID, troviamo anche la seguente definizione:

*"**Container per il trasporto alla rinfusa**", un sistema di contenimento (compresa ogni fodera o rivestimento) destinato al trasporto di materie solide che sono direttamente in contatto con il sistema di contenimento. Il termine non comprende gli imballaggi, i contenitori intermedi per il trasporto alla rinfusa (IBC), i grandi imballaggi né le cisterne.*

Il container per il trasporto alla rinfusa è:

- di carattere permanente e di conseguenza sufficientemente resistente per permettere un uso ripetuto;
- appositamente progettato per facilitare il trasporto di merci, senza rottura del carico, attraverso uno o più mezzi di trasporto;
- munito di dispositivi che facilitino la movimentazione;
- di una capacità non inferiore a 1,0 m³.

Esempi di container per il trasporto alla rinfusa sono: container, container per il trasporto alla rinfusa offshore, cassoni, recipienti per il trasporto alla rinfusa, casse mobili, container tramoggia, roller container, compartimenti di carico dei veicoli;

NOTA: Questa definizione si applica solo ai container per il trasporto alla rinfusa che rispettano le prescrizioni del capitolo 6.11.

Come si vede nella definizione sopra riportata, si parla solo e soltanto di UNITA' DI CARICO (siano essi container, cassoni o qualsiasi altro genere di contenitore idoneo per poter trasportare alla rinfusa), che rispondono al cap. 6.11 ADR, relativo alle "**PRESCRIZIONI RELATIVE ALLA PROGETTAZIONE, ALLA COSTRUZIONE, AI CONTROLLI E ALLE PROVE DI CONTAINER PER IL TRASPORTO ALLA RINFUSA**"

TRASPORTO DI MERCI PERICOLOSE ALLA RINFUSA

Autori: Dott. Ing. Diego Baggio - Dott. Ing. Lorenzo Dal Bon

Nel capitolo 6.11, introdotto per la prima volta dall'ADR e dal RID 2005, sono stati definiti i requisiti di fabbricazione e collaudo dei contenitori per trasporto alla rinfusa, introducendo i codici "BK" (bulk):

Tipi di container per il trasporto alla rinfusa	Codice
Container per il trasporto alla rinfusa telonato	BK1
Container per il trasporto alla rinfusa chiuso	BK2
Container per il trasporto alla rinfusa flessibile	BK3

I codici "BK" sono stati quindi inseriti in colonna 10 della tabella 3.2 ADR/RID e quindi, la possibilità per una merce, di poter essere trasportata alla rinfusa, dipendeva dalla presenza o meno del codice "BK" in colonna 10, identificando con tale codifica anche il tipo di contenitore (chiuso / telonato / flessibile).

In Italia, ma anche in molti altri paesi contraenti l'ADR, esisteva già da qualche anno, parecchia normativa di riferimento per il trasporto di merci pericolose in carrozzerie non fisse, a livello nazionale. Nello specifico, in Italia, ci siamo sempre riferiti alla *Circolare Prot. 4790 - MOT2-C del 12.12.2001* relativa ai "**Veicoli con carrozzeria intercambiabile per il trasporto di materie pericolose**", che modificava ed integrava la precedente *Circolare Prot. n. 2072/4938/11 - DC IV n. 5053 del 22.9.1998*.

Tali circolari ministeriali sono tutt'ora in vigore, in quanto mai abrogate, e sono ancora un riferimento univoco per la fabbricazione, il collaudo e la documentazione tecnica da produrre per autorizzare una carrozzeria intercambiabile al trasporto di merci pericolose, secondo tutte le modalità di trasporto:

- IN COLLI
- IN CISTERNA
- ALLA RINFUSA

Tale circolare, definisce al punto 3.3:

Carrozzeria intercambiabile: una carrozzeria che non sia fissata permanentemente al veicolo, ma che può essere sostituita con altre carrozzerie intercambiabili aventi i medesimi tipi di collegamenti al telaio del veicolo. Detti collegamenti normalmente saranno di tipo "rapido".

Si distinguono:

- carrozzeria scarrabile: una carrozzeria intercambiabile - che può essere un cassone, un furgone ovvero una cisterna - che può essere movimentata anche a carico mediante dispositivi presenti sul veicolo stesso con variazione di assetto durante la movimentazione;

- carrozzeria smontabile: una carrozzeria intercambiabile - che può essere un cassone, un furgone, una batteria di recipienti ovvero una cisterna o una batteria di cisterne collegate rigidamente ad un unico elemento strutturale - che può essere movimentata senza variazione di assetto durante la movimentazione.

IL Ministero dei Trasporti, con la circolare di cui sopra, ha, nel lontano 1998 e poi nel 2001, definito le linee guida tecniche per poter utilizzare carrozzerie RIMOVIBILI (siano quindi esse smontabili o scarrabili), per il trasporto di merci pericolose, compreso il trasporto alla rinfusa.

Queste specifiche norme sono assolutamente valide tutt'ora dal punto di vista tecnico, in quanto definivano, e continuano a definire, le caratteristiche meccaniche dei materiali, le sollecitazioni massime e i carichi che il progettista doveva considerare per progettare l'unità di carico e soprattutto, le modalità di ancoraggio dell'unità di carico al veicolo base.

TRASPORTO DI MERCI PERICOLOSE ALLA RINFUSA

Autori: Dott. Ing. Diego Baggio - Dott. Ing. Lorenzo Dal Bon

Purtroppo l'ADR, qualche anno dopo (nel 2005 appunto) ha inserito il cap. 6.11, che introduceva tutti gli elementi tecnici per autorizzare contenitori per il trasporto alla rinfusa, mentre non ha MAI inserito, nessun tipo di requisito specifico aggiuntivo per le carrozzerie o per le unità di carico per il trasporto in colli. Questo "disallineamento tecnico" tra normativa nazionale (Circolare MIT del 2001) e normativa internazionale (ADR e RID, anche se molto meno impattante per la ferrovia) ha sicuramente favorito la "poca cultura", dal punto di vista tecnico, relativamente alle corrette modalità di trasportare alla rinfusa merce pericolosa classificata ADR/RID.

Questo è uno dei motivi per cui in Italia, ma non solo in Italia, i cassoni per il trasporto alla rinfusa di merci pericolose ADR/RID non sono quasi mai codificati e approvati BK, o lo sono solo in minima parte, mentre sono generalmente sempre (o quasi..) rispondenti alla citata Circolare MIT del 2001, che, tra le altre cose, imponeva ed impone, l'obbligo di collaudo del cassone o della carrozzeria al fine di ottenere il "CERTIFICATO INTEGRATIVO" nel quale veniva attestata la conformità della carrozzeria alla circolare stessa e all'ADR, indicando, tra l'altro specificatamente, quali mezzi potevano essere abbinati con la carrozzeria identificata tramite "punzonatura" specifica.

In aggiunta a quanto sopra, l'avvento delle edizioni ADR e RID del 2015, ha inserito i famosi codici "VC" e "AP". Tali codici, che hanno sostituito i precedenti codici "VV", definiscono le caratteristiche tecniche dei VEICOLI o dei CONTENITORI (intesi come Unità di Carico), che non sono conformi al cap. 6.11 ADR, e quindi non classificabili BK, ma che sono comunque idonei dal punto di vista costruttivo, al trasporto alla rinfusa di merce pericolosa.

Il codice "VC", inserito nella colonna 17 della tab. 3.2 dell'ADR e del RID, definisce il tipo di veicolo o container / contenitore:

Codice	Trasporto alla rinfusa
VC1	Il trasporto alla rinfusa è autorizzato in veicoli telonati, in container telonati o in container per il trasporto alla rinfusa telonati.
VC2	Il trasporto alla rinfusa è autorizzato in veicoli chiusi, in container chiusi o in container per il trasporto alla rinfusa chiusi.
VC3	Il trasporto alla rinfusa è autorizzato in veicoli o container attrezzati in maniera speciale conformi alle norme specificate dall'autorità competente del paese di origine. Se il paese di origine non è una Parte contraente l'ADR, le condizioni prescritte devono essere riconosciute dall'autorità competente del primo paese Parte contraente l'ADR toccato dalla spedizione.

NOTA: Quando un codice VC1 è riportato nella colonna (17) della tabella A del capitolo 3.2, è possibile utilizzare anche un container per il trasporto alla rinfusa BK1 per il trasporto terrestre a condizione che siano soddisfatte anche le disposizioni supplementari al 7.3.3.2. Quando un codice VC2 è riportato nella colonna (17) della tabella A del capitolo 3.2, è possibile utilizzare anche un container per il trasporto alla rinfusa BK2 per il trasporto a condizione che siano soddisfatte anche le disposizioni supplementari al 7.3.3.2.

Oltre al codice "VC", per poter trasportare alla rinfusa una certa merce, è necessario assicurare conformità ai codici "AP", che sono sostanzialmente delle disposizioni aggiuntive da assicurare per ogni specifica merce o classe di appartenenza.

La combinazione "VC" + "AP" garantisce l'idoneità dell'unità di carico, o del veicolo, per poter trasportare alla rinfusa una specifica merce identificata da uno specifico Numero ONU.

1 – Modalità di trasporto e idoneità dell'unità di carico per il trasporto alla rinfusa

La possibilità o meno di trasporto alla rinfusa, secondo le disposizioni ad oggi in vigore, cioè secondo ADR e RID 2023, viene definita in modo univoco al capitolo 7.3, con tali disposizioni:

7.3.1 Disposizioni generali

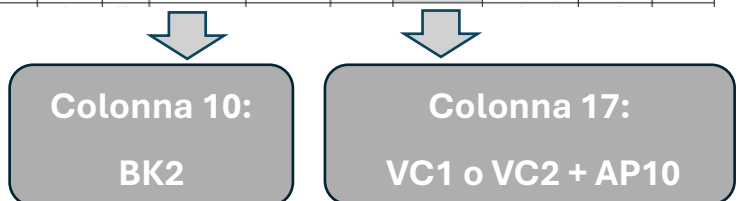
7.3.1.1 Una merce non può essere trasportata alla rinfusa in container per il trasporto alla rinfusa, container o veicoli a meno che:

- (a) una disposizione speciale, identificata dal codice "BK" o un riferimento ad un determinato paragrafo, che autorizza in maniera esplicita questo tipo di trasporto sia indicata nella colonna (10) della Tabella A del capitolo 3.2 e le fondamentali condizioni di cui al 7.3.2 siano rispettate in aggiunta a quelle della presente sezione; oppure
- (b) una disposizione speciale, identificata dal codice "VC" o un riferimento ad un determinato paragrafo, che autorizza in maniera esplicita questo tipo di trasporto sia indicata nella colonna (17) della Tabella A del capitolo 3.2 e le condizioni di questa disposizione speciale, così come quelle di ogni disposizione supplementare identificata dal codice "AP", così come previste al 7.3.3, siano rispettate in aggiunta a quelle della presente sezione.

Volendo essere concreti e portare un esempio pratico, prendiamo il classico trasporto alla rinfusa di imballaggi dismessi, vuoti, non ripuliti, che ricadono nella rubrica **UN 3509**.

L'ADR ed il RID, per la rubrica **UN 3509** riportano le seguenti informazioni in tab. 3.2:

N° ONU	Nome e descrizione	Classe	Codice di classificazione	Gruppo di imballaggio	Etichette	Disposizioni speciali	Cisterne mobili e container per il trasporto alla rinfusa		Disposizioni speciali di trasporto				N° di identificazione del pericolo
							Istruzioni di trasporto	Disposizioni speciali	Colli	Rinfusa	Carico, scarico, movimentazione	Esercizio	
	3.1.2	2.2	2.2	2.1.1.3	5.2.2	3.3	4.2.5.2, 7.3.2	4.2.5.3	7.2.4	7.3.3	7.5.11	8.5	5.3.2.3
(1)	(2)	(3a)	(3b)	(4)	(5)	(6)	(10)	(11)	(16)	(17)	(18)	(19)	(20)
3509	IMBALLAGGI DISMESSI, VUOTI, NON RIPULITI	9	M11		9	663	BK2			VC1 VC2 AP10			90



Quindi, nello specifico, gli imballaggi vuoti non bonificati, destinati allo smaltimento come rifiuti, e classificati come **UN 3509** in quanto hanno contenuto merci pericolose (nel rispetto della **D.S. 663** che limita tale rubrica ad alcune classi specifiche), può essere effettuata secondo 2 modalità differenti:

- utilizzo un contenitore / container classificato BK2, cioè completamente chiuso, tenendo sempre in considerazione tutte le ulteriori disposizioni, suddivise per classe, del 7.3.2. ADR, oppure
- utilizzo un veicolo o un contenitore codificato VC1 (telonato) o VC2 (chiuso), con la prescrizione ulteriore di rispondenza alla disposizione speciale AP10 (disposizione aggiuntiva, del 7.3.3. ADR), cioè a tenuta di liquidi o dotato di una fodera o di un sacco a tenuta e resistente alla perforazione.

Tali casistiche, che l'ADR ed il RID prevedono in alternativa per poter trasportare una merce pericolosa solida o oggetti pericolosi alla rinfusa, portano però ad una riflessione circa l'idoneità, e la relativa garanzia tecnica,

TRASPORTO DI MERCI PERICOLOSE ALLA RINFUSA


Autori: Dott. Ing. Diego Baggio - Dott. Ing. Lorenzo Dal Bon

che l'unità di carico, che un operatore si presta ad utilizzare, sia davvero conforme a quanto richiedono i regolamenti sopra indicati.

Se da un lato infatti abbiamo i contenitori “BK”, che devono in qualche modo essere attestati dal fabbricante e da organismi di certificazione autorizzati, per poter garantire le caratteristiche tecniche definite al capitolo 6.11 ADR/RID, dall'altra abbiamo dei “semplici” codici che definiscono in maniera piuttosto sommaria, le caratteristiche tecniche di conformità all'ADR/RID dell'unità di carico che un operatore si presta ad utilizzare, per trasportare della merce pericolosa alla rinfusa via strada o ferrovia.

I codici “VC” e le disposizioni speciali “AP” infatti non sono “validati” da nessun organismo preposto a rilasciare tale tipologia di conformità, ma sono sostanzialmente demandati alla valutazione dello “Speditore”, che come sappiamo, rimane comunque sempre il primo RESPONSABILE della conformità della spedizione e del carico, ma in molti casi, e soprattutto nel campo dei RIFIUTI PERICOLOSI dove la modalità di trasporto alla rinfusa è molto utilizzata, lo “Speditore” non ha elementi tecnici per poter ASSICURARE il pieno rispetto delle disposizioni di cui sopra in quanto non possiede nessuna “certificazione” che l'unità di carico che sta utilizzando risponda ai requisiti definiti dai codici “VC” + “AP”; questo significa che il trasporto viene effettuato sotto la sua piena responsabilità, compresa quindi la validazione tecnica dell'unità di carico che sta utilizzando. Sono inoltre “responsabili in solido” della corretta applicazione delle disposizioni “VC” + “AP” anche il “Trasportatore”, il “Riempitore” e il “soggetto” incaricato dei controlli secondo 7.5.1 ADR, ossia tutti gli operatori che, di volta in volta, devono accertare la regolarità dell'unità di trasporto impiegata.

Cercando di fare un minimo di chiarezza, sia dal punto di vista amministrativo (modalità di certificazione/omologazione), che dal punto di vista tecnico (requisiti di norma e di carattere strutturale/costruttivo), sulle attuali modalità di spedizione di merci pericolose alla rinfusa, si individuano le seguenti possibilità previste dall'attuale regolamentazione delle Unità di Carico per trasporto ADR e RID.

Unità di Carico	Riferimento ADR / RID	Requisiti tecnici e conformità legislativa	Certificazione			Marcatura		
			SI	NO	N.A.	CSC	BK	
BK1 CSC	6.11.3 + 7.3.2	CSC (DPR 448/97) – standard ISO/UIC	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
BK1 non CSC	6.11.4 + 7.3.2	Requisiti definiti dall'autorità competente (*)	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
BK2 CSC	6.11.3 + 7.3.2	CSC (DPR 448/97) – standard ISO/UIC	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
BK2 non CSC	6.11.4 + 7.3.2	Requisiti definiti dall'autorità competente (*)	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
BK3	6.11.5 + 7.3.2	Requisiti definiti dall'autorità competente (*)	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
VC1 + AP	7.3.3	Nessun requisito tecnico necessario secondo ADR (*)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
VC2 + AP	7.3.3	Nessun requisito tecnico necessario secondo ADR (*)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
VC3 + AP	7.3.3	Requisiti definiti dall'autorità competente (*)	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

(*) Se si tratta di “carrozzeria intercambiabile” trova sempre applicazione ad oggi, per la circolazione nazionale, la Circolare Prot. 4790 - MOT2-C del 12.12.2001 relativa ai “Veicoli con carrozzeria intercambiabile per il trasporto di materie pericolose”.

E' doveroso specificare che l'Autorità Competente di ogni paese, ha l'obbligo di individuare le modalità di omologazione ed attestazione di conformità dell'attrezzatura dal punto di vista tecnico, ricordando però che, in ogni caso le modalità previste DEVONO essere perfettamente allineate con i requisiti generali che prevedono i

regolamenti internazionali (ADR e RID); ricordiamo che tali regolamenti sono, per noi cittadini europei, delle Direttive Comunitarie, recepite tramite Decreti nazionali e quindi divengono sostanzialmente normativa nazionale applicabile anche al trasporto interno di merce pericolosa.

Ad oggi l'Autorità Competente Italiana, *Ministero delle Infrastrutture e Trasporti*, ha previsto che tali attività di omologazione / certificazione siano svolte presso i Centri Prova Autoveicoli (C.P.A.) distribuiti su tutto il territorio nazionale e per alcune casistiche, anche presso gli uffici periferici della motorizzazione (U.M.C.). Tramite il *Decreto Ministeriale 585 del 21 dicembre 2017*, molte attività a carico esclusivo dell'amministrazione sono state delegate ad Organismi Autorizzati ed Accreditati a svolgere alcune specifiche attività previste dall'ADR.

Per le certificazioni "CSC" e per le certificazioni "BK", infatti, alcuni organismi sono stati già accreditati direttamente dal MIT (es. **ITALCERT S.r.l.**) e altri organismi lo saranno nei prossimi anni, ed il tutto confluirà sotto il controllo dell'Ente unico di accreditamento, che per l'Italia è **ACCREDIA**.

2 – Novità relative al trasporto alla rinfusa, secondo l'ADR / RID 2025

Anticipando le principali novità che riguardano questa specifica modalità di trasporto (RINFUSA), inserite negli accordi ADR e RID, valevoli dal 1° gennaio 2025, ma obbligatorie dal 1° luglio del 2025, ci sono alcune novità piuttosto impattanti, a supporto del fatto che tale modalità di trasporto, probabilmente delegata ad un ruolo di secondo piano fino ad oggi, è quella che più ha necessità di regolamentazione e di implementazione delle prescrizioni di sicurezza, sia dal punto di vista amministrativo che tecnico.

L'ADR ed il RID 2025 infatti hanno inserito 2 nuove Disposizioni Speciali "**AP**" nel capitolo 7.3.3, relativo quindi all'idoneità dei veicoli o dei contenitori per trasporto alla rinfusa, non conformi al cap. 6.11 ADR/RID e quindi non classificabili come "**BK**".

Si tratta delle seguenti D.S.:

AP11: introduzione dei "**VATS**", cioè di contenitori per trasporto alla rinfusa di alluminio fuso, classificabile sotto la rubrica **UN 3257, LIQUIDO TRASPORTATO A CALDO, N.A.S., 9, III**. La D.S. specifica in modo molto dettagliato, quali sono le prescrizioni tecniche per fabbricare, certificare, marcare e collaudare periodicamente questi contenitori, che sono sostanzialmente delle "siviere" dedicate al trasporto di alluminio fuso.

AP12: introduzione dei "sacchi contenitori", cioè contenitori a tenuta (doppia fodera) destinati al trasporto specifico di merce pericolosa contenente **AMIANTO**, e nello specifico dedicata alle rubriche **UN 2212 AMIANTO, ANFIBOLO, 9, II** e **UN 2590 AMIANTO, CRISOTILO, 9, III**. Anche in questo caso la D.S. dettaglia le prescrizioni tecniche per la fabbricazione e la modalità di trasporto di questi specifici contenitori per trasporto alla rinfusa, contenenti fibre di amianto.

Infine, una grossa novità è stata introdotta per la parte di placcatura delle unità di carico destinate al trasporto di merce pericolosa alla rinfusa. In realtà non si tratta di una novità vera e propria ma di una delucidazione in merito alla corretta placcatura dei cassoni rimovibili, che sono le unità di carico per eccellenza utilizzate nel trasporto di RIFIUTI pericolosi.

La novità, che riportiamo direttamente dal testo di modifica originale in inglese, è stata inserita come nuova NOTA, all'inizio del cap. 5.3 ADR e RID:

Chapter 5.3

5.3 Under the chapter title, add a new note to read as follows:

“NOTE 3: Removable skips not conforming to chapter 6.11 are considered as containers under this chapter.”

Per correttezza e completezza di informazione, riportiamo la stessa novità, come inserita anche nel testo di modifica, in lingua francese, altra lingua ufficiale per l'Accordo ADR:

Chapitre 5.3

5.3 Sous le titre du chapitre, ajouter le nouveau nota suivant :

« NOTA 3 : Les bennes amovibles non conformes au chapitre 6.11 sont considérées comme des conteneurs au titre de ce chapitre. »

Il testo si riferisce alle unità di carico denominate in inglese **“Removable SKIPS”**, in francese **“BENNES Amovibles”** non conformi al capitolo 6.11. Trattasi in pratica di tutti i CASSONI o CONTENITORI, non conformi al cap. 6.11 e quindi non classificabili come BK, di tipo amovibile, quindi SCARRABILI o SMONTABILI, utilizzati per il trasporto alla RINFUSA di merci pericolose ADR/RID.

Tale nuova NOTA 3, impone, o forse è meglio dire, chiarisce un aspetto probabilmente dato per scontato nell'ADR e nel RID, ma che probabilmente non trovava supporto poi nella realtà quotidiana dei trasporti su strada o su ferrovia, che queste unità di carico specifiche, devono essere considerati come CONTAINERS ai fini del capitolo 5.3 e quindi ai fini della placcatura e della segnalazione delle unità di trasporto.

Questo porta ad una importante conclusione, e cioè che i CASSONI per trasporto alla RINFUSA devono essere placcati su tutti e 4 i lati, come per l'appunto lo devono essere i CONTAINERS per il trasporto alla rinfusa di merce pericolosa, che ricordiamo devono essere conformi al punto 5.3.1.2 ADR/RID:

5.3.1.2 Placcatura dei container, container per il trasporto alla rinfusa, CGEM, container-cisterna e cisterne mobili

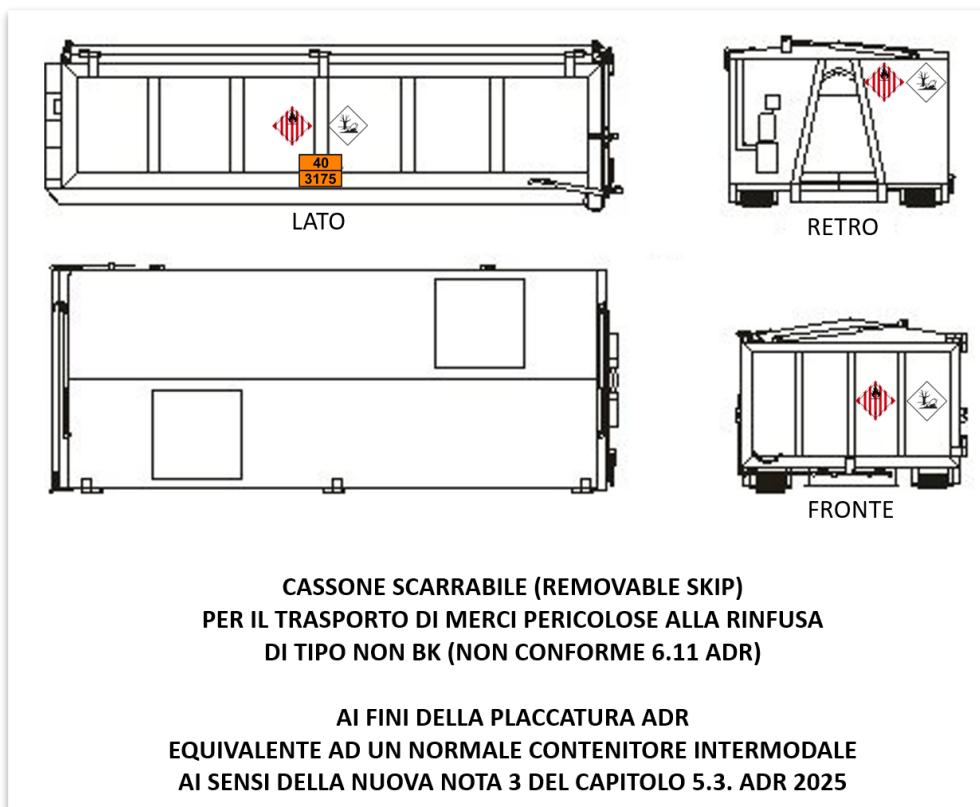
NOTA: Questa sottosezione non si applica alle casse mobili, ad eccezione delle casse mobili cisterna e delle casse mobili utilizzate durante un trasporto combinato (strada/rotaia).

Le placche devono essere apposte sui due lati e ad ogni estremità del container, del container per il trasporto alla rinfusa, del CGEM, del container-cisterna o della cisterna mobile e su due lati opposti nel caso dei container per il trasporto alla rinfusa flessibili.

La configurazione quindi su strada (ADR) e su ferrovia (RID) dei cassoni per trasporto alla rinfusa, deve essere conforme a quanto in seguito indicato, come esempio:

TRASPORTO DI MERCI PERICOLOSE ALLA RINFUSA


Autori: Dott. Ing. Diego Baggio - Dott. Ing. Lorenzo Dal Bon



3 – Conclusioni

Come è stato lungamente discusso in questo articolo, che vuole sostanzialmente fare il punto in modo più specifico sulla modalità di trasporto alla rinfusa di merci pericolose ADR/RID, si può ben capire come ci siano davvero molteplici aspetti da considerare quando ci sia appresta a spedire o a trasportare merce pericolosa “confezionata” secondo questa modalità; aspetti di conformità legislativa, aspetti di responsabilità per chi predispone l’unità di carico e quindi ne “valida” l’idoneità per poter caricare la merce e infine aspetti legati al trasporto, compresa la marcatura e la placcatura per segnalare correttamente la merce contenuta.

In conclusione, non riteniamo sia un caso il fatto che l’ADR ed il RID, nelle edizioni 2025, abbiano puntato molto su questa modalità di trasporto, e molto probabilmente sarà una delle modalità di trasporto su cui, nel prossimo futuro, i vari gruppi di lavoro che scrivono e aggiornano i regolamenti modali (WP15 – Joint Meeting of the RID Committee of Expert UNECE/OTIF), lavoreranno più assiduamente per garantire sempre di più, la sicurezza su strada di queste unità di carico, oltre a cercare di uniformare a livello comunitario, i requisiti tecnici e le relative procedure di valutazione di conformità, per la messa in servizio e la revisione periodica di tali attrezzature.

Autori	Società	Pubblicazione
<p>Dott. ing. Diego Baggio ADR/RID Advisor & Dangerous Goods Expert - TPED / IMDG Specialist</p> <p>e</p> <p>Dott. ing. Lorenzo Dal Bon ADR/RID Advisor & Dangerous Goods Expert - Management Systems and safety consultant</p>	 I.V.E.N.A. srl <small>Industrial Vehicles ENGINEERING Appliances</small>	<p>baggio@ivena.it +39 366 6851540</p> <p>dalbon@ivena.it +39 339 7247025</p> <p style="text-align: center;">18/10/2024</p>