PuntoSicuro

ARTICOLO DI PUNTOSICURO

Anno 27 - numero 5952 di Mercoledì 29 ottobre 2025

Le novità nel controllo dei trasporti su strada di merci pericolose

Una nuova direttiva dell'Unione europea adegua al progresso scientifico e tecnico gli allegati I e II della direttiva (UE) 2022/1999 relativa a procedure uniformi in materia di controllo dei trasporti su strada di merci pericolose.

Bruxelles, 29 Ott ? Il **trasporto su strada di merci pericolose** è regolamentato, come ricordato anche nei nostri articoli, da diverse norme e accordi, come l' Accordo ADR (Accordo relativo al trasporto internazionale su strada delle merci pericolose), la **Direttiva 2008/68/CE** (Trasporto di merci pericolose) del 24 settembre 2008 e la **Direttiva 2022/1999/UE** (Direttiva relativa a procedure uniformi in materia di controllo dei trasporti su strada di merci pericolose).

Riguardo alle norme citate, gli allegati della **direttiva 2008/68/CE** sono stati più volte modificati e, per garantire che le norme attualmente in vigore in materia di trasporto di merci pericolose siano adeguatamente applicate, la **lista di controllo utilizzata per i controlli su strada** (allegato I della direttiva 2022/1999) dovrebbe essere allineata all'ADR applicabile ai sensi dell'allegato I, capo I.1, della direttiva 2008/68/Ce. Inoltre, varie altre variazioni avvenute nel tempo richiedono di **modificare** e, "*per motivi di chiarezza, sostituirli*", gli allegati I e II della direttiva (Ue) 2022/1999.

A ricordarlo sono alcuni "considerando" della nuova **Direttiva delegata (UE) 2025/1801 della Commissione, del 23 giugno 2025 che adegua al progresso scientifico e tecnico gli allegati I e II della direttiva (UE) 2022/1999 del Parlamento europeo e del Consiglio relativa a procedure uniformi in materia di controllo dei trasporti su strada di merci pericolose.**

Per presentare la nuova direttiva ci soffermiamo sui seguenti temi:

- La nuova Direttiva 2025/1801: lista di controllo per i controlli su strada
- La nuova Direttiva 2025/1801: classificazione delle infrazioni
- La nuova Direttiva 2025/1801: entrata in vigore e recepimento

Pubblicità

La nuova Direttiva 2025/1801: lista di controllo per i controlli su strada

Tra le **novità della direttiva 2025/1801** c'è, dunque, l'introduzione di una nuova **lista di controllo per i controlli su strada** (Allegato I) destinata a tutti gli organismi nazionali di vigilanza con l'obiettivo di garantire un'applicazione uniforme in tutta l'Unione Europea.

Infatti nei considerando della direttiva si indica che "l'allegato A, capitolo 1.4, dell'ADR stabilisce gli obblighi in materia di sicurezza degli operatori della catena di trasporto delle merci pericolose, ossia gli speditori, i trasportatori, i destinatari, i caricatori, gli imballatori, gli addetti al riempimento, gli operatori di cisterne e gli scaricatori, rendendo così chiare, trasparenti e applicabili le loro responsabilità specifiche". E la lista di controllo deve rispecchiare tali disposizioni dell'ADR "individuando gli operatori della catena di trasporto che potrebbero essere ritenuti responsabili di una determinata infrazione. Le autorità nazionali possono basarsi su tali informazioni per effettuare ulteriori controlli".

La nuova Direttiva 2025/1801: classificazione delle infrazioni

È presente poi una nuova **classificazione delle infrazioni** (Allegato II) in tre livelli di rischio (alto, medio e basso) e in coerenza con l'allegato I, capo 9, del regolamento (UE) 2016/403.

L'allegato II indica che la **categoria di rischio I** (alto) riguarda "infrazioni delle disposizioni dell'Adr che comportano un **rischio elevato di morte, gravi lesioni personali o danni significativi all'ambiente**. Se osservate durante i controlli su strada, tali infrazioni comportano di norma l'adozione di misure correttive immediate e adeguate, come il fermo del veicolo; se osservate durante i controlli presso i locali delle imprese, tali infrazioni sarebbero di norma soggette ad altre misure appropriate".

Ad esempio, le **infrazioni della categoria I** includono:

1. *il trasporto di merci pericolose per le quali è vietato il trasporto;*
2. *il trasporto di merci pericolose in mezzi di contenimento vietati o non approvati, risultante in un rischio per la vita o per l'ambiente tale da determinare la decisione di fermare il veicolo;*
3. *il trasporto di merci pericolose senza identificazione sul veicolo, risultante in un rischio per la vita o per l'ambiente tale da determinare la decisione di fermare il veicolo;*
4. *la fuga di sostanze pericolose;*
5. *il trasporto con modalità proibite;*
6. *il trasporto alla rinfusa in un veicolo o in container strutturalmente inadeguati;*
7. *il trasporto in un veicolo sprovvisto del pertinente certificato di omologazione;*
8. *l'utilizzo di un veicolo che non è più conforme alle norme di omologazione e che presenta un rischio immediato (altrimenti classificato nella categoria di rischio II);*
9. *l'utilizzo di imballaggi, cisterne, container o veicoli non approvati;*
10. *l'utilizzo di imballaggi non conformi alle istruzioni di imballaggio applicabili; l'utilizzo di cisterne, veicoli e container non conformi alle disposizioni applicabili;*
11. *il mancato rispetto delle disposizioni particolari in materia di imballaggio misto;*
12. *il mancato rispetto delle norme che disciplinano il fissaggio e lo stivaggio dei carichi;*
13. *il mancato rispetto delle norme relative ai prodotti alimentari, ad altri oggetti di consumo e ai mangimi;*
14. *il mancato rispetto delle norme che disciplinano il carico misto degli imballaggi;*
15. *il mancato rispetto delle disposizioni che limitano le quantità autorizzate per il trasporto in un'unica unità di trasporto, compresi i livelli ammissibili di riempimento delle cisterne o degli imballaggi;*
16. *il trasporto di merci pericolose senza i documenti necessari disponibili a bordo o in un formato elettronico appropriato,*

se consentito;

17. *il trasporto di merci pericolose in imballaggi che non recano la necessaria marcatura, etichettatura o altri segni di identificazione;*
18. *il trasporto di merci pericolose senza segnalazioni, marcature (compresi i pannelli di segnalazione di colore arancio) o altri segni di identificazione sul veicolo;*
19. *la presenza di informazioni incomplete o errate relative alla sostanza trasportata, che consentono di determinare un'infrazione di categoria di rischio I (ad esempio, numero Onu, denominazione della merce inviata, gruppo d'imballaggio);*
20. *conducente privo del certificato regolamentare di formazione professionale;*
21. *l'uso di fuoco o di luci non protette;*
22. *il mancato rispetto del divieto di fumare;*
23. *la mancata nomina di un consulente per la sicurezza per ciascuna impresa, se necessario;*
24. *il mancato rispetto dell'Adr 1.10 in merito alle disposizioni di sicurezza, se necessario.*

La **categoria di rischio II** riguarda, invece, "infrazioni delle disposizioni dell'Adr che comportano un **rischio di lesioni personali o danni all'ambiente**. Se osservate durante i controlli su strada, tali infrazioni comportano di norma l'adozione di adeguate misure correttive, come, ove possibile, la richiesta di adottare i correttivi sul luogo stesso del controllo o, al più tardi, al termine dell'operazione di trasporto in corso; se osservate durante i controlli presso i locali delle imprese, tali infrazioni sarebbero di norma soggette ad altre misure appropriate".

E, infine, la **categoria di rischio III** riguarda "infrazioni delle disposizioni dell'Adr che comportano un **rischio ridotto di lesioni personali o di danni all'ambiente** e per le quali le adeguate misure correttive non devono necessariamente essere adottate su strada bensì in seguito dall'impresa; se osservate durante i controlli presso i locali delle imprese, tali infrazioni sono di norma soggette ad altre misure appropriate".

Rimandiamo alla lettura integrale della direttiva che riporta nel dettaglio, come fatto per la Categoria di rischio I, tutte le tipologie di infrazione delle categorie II e III.

La nuova Direttiva 2025/1801: entrata in vigore e recepimento

Concludiamo riportando il contenuto degli **articoli della direttiva** che forniscono informazioni sui destinatari e sulle tempistiche di recepimento.

L'**articolo 1** ribadisce le attuate modifiche della direttiva (Ue) 2022/1999, come indicato in premessa, con riferimento al contenuto degli allegati I e II, mentre l'**articolo 4** ricorda i **destinatari** che sono tutti gli Stati membri dell'Unione europea.

Veniamo all'**articolo 2** (**Recepimento**)

Si indica che gli Stati membri *adottano e pubblicano entro e non oltre il 23 giugno 2026 le disposizioni legislative, regolamentari e amministrative necessarie per conformarsi alla presente direttiva*. E tali Stati, che devono comunicare immediatamente alla Commissione il testo di tali disposizioni di recepimento, ***applicano tali disposizioni a decorrere dal 24 giugno 2026***.

Infine, ci soffermiamo sull'**articolo 3** (**Entrata in vigore**).

La **Direttiva delegata (UE) 2025/1801 del 23 giugno 2025**, come indicato nell'articolo, entra in vigore il ventesimo giorno successivo alla pubblicazione nella Gazzetta ufficiale dell'Unione europea (pubblicazione avvenuta il 13 ottobre 2025).

Tiziano Menduto

Scarica la normativa di riferimento:

Direttiva delegata (UE) 2025/1801 della Commissione, del 23 giugno 2025, che adegua al progresso scientifico e tecnico gli allegati I e II della direttiva (UE) 2022/1999 del Parlamento europeo e del Consiglio relativa a procedure uniformi in materia di controllo dei trasporti su strada di merci pericolose.

Licenza Creative Commons