PuntoSicuro

ARTICOLO DI PUNTOSICURO

Anno 12 - numero 2486 di lunedì 11 ottobre 2010

Trasporto di merci pericolose su strada: formazione e prevenzione

Linee guida per la formazione e l'addestramento del personale coinvolto nel trasporto di merci pericolose su strada con riferimento all'edizione ADR del 2009. Le materie pericolose, l'equipaggiamento di protezione e le prescrizioni per il conducente.

In Europa il trasporto terrestre (interno) di **merci pericolose** è regolamentato da ADR (strada), RID (ferrovia) e ADN (vie navigabili interne).
Riguardo all'**Accordo europeo sul trasporto internazionale di merci pericolose su strada** (ADR) è stata predisposta una edizione 2009 che reca alcune modifiche rispetto all'edizione precedente.

Per approfondire l'argomento presentiamo un documento pubblicato sul sito di Assogastecnici - associazione di aziende operanti nel campo della produzione e distribuzione dei gas tecnici, speciali e medicinali ? dal titolo " **Linee Guida per la formazione e l'addestramento del personale coinvolto nel trasporto di merci pericolose su strada (ADR 2009)**", a cura del Comitato Trasporti di Assogastecnici. Il documento riporta sia le modifiche dell'edizione 2009 che le parti non più vigenti dell'edizione precedente.

Pubblicità
<#? QUI-PUBBLICITA-MIM-[CS0A23] ?#>

Ricordiamo che già a partire dall'ADR 99 è stato introdotto l'obbligo, per le aziende, di addestrare il personale diverso dai conducenti e coinvolto nel trasporto di merci pericolose su strada.
In particolare "tutte le persone le cui funzioni hanno a che fare con il trasporto di merci pericolose per strada devono avere ricevuto", conformemente ora al capitolo 1.3 dell' ADR 2009, una "**formazione** sulle disposizioni che regolano il trasporto di queste merci, rispondente alle loro responsabilità e funzioni".
Prescrizione che si applica, per esempio, "al personale impiegato dal trasportatore o dallo speditore o dal committente o dal mittente, al personale che carica e scarica le merci pericolose, al personale che lavora per i depositi intermedi o le agenzie di spedizione e ai conducenti non previsti al punto 8.2.1 dell'ADR".
Inoltre tale obbligo "sussiste a prescindere dalle quantità trasportate, essendo esteso a tutti gli operatori, coinvolgendo anche il regime delle quantità limitate per unità di trasporto" e delle merci imballate in quantità esenti. Sono esclusi, invece, i trasporti in esenzione totale.
In particolare l'ADR 2009 sottolinea che "**la formazione deve essere stata acquisita prima di assumere la responsabilità concernente il trasporto di merci pericolose**".

Riguardo alla **classificazione delle materie pericolose**, la sezione 2.2.9 (materie ed oggetti pericolosi diversi - classe 9), è stata "radicalmente modificata per quanto riguarda le materie pericolose per l'ambiente per recepire i criteri di classificazione definiti in ambito GHS (il sistema globale armonizzato di classificazione ed etichettature dei prodotti chimici), basati su tossicità acuta e cronica per l'ambiente acquatico, bioaccumulazione, degradazione biotica e abiotica dei componenti organici".
Su tale base "le **materie pericolose per l'ambiente** (acquatico) sono classificate in 3 categorie:
- tossicità acuta 1;
- tossicità cronica 1;
- tossicità cronica 2".
E sono stati definiti "nuovi criteri di classificazione anche per le **miscele** contenenti materie pericolose per l'ambiente (acquatico), basati essenzialmente su un procedimento graduale, che si sviluppa in relazione al tipo di informazione disponibile.

Viene inoltre richiesto di classificare comunque come materie pericolose per l'ambiente le sostanze o miscele che sono classificate come tali dalle Direttive 67/54/CEE e 1999/45/CEE".

Rimandandovi alla lettura integrale delle linee guida prodotte da Assogastecnici, ci soffermiamo sulle prescrizioni riguardanti i veicoli per trasporto di merci pericolose con riferimento specifico agli **equipaggiamenti diversi** e all'**equipaggiamento di protezione individuale**.
Secondo il documento di Assogastecnici "ogni unità di trasporto contenente merci pericolose a bordo deve essere munita di equipaggiamenti di protezione generale e individuale secondo quanto sotto riportato".
In particolare "gli equipaggiamenti devono essere scelti secondo il numero della etichetta di pericolo delle merci a bordo. I numeri delle etichette si trovano nel documento di trasporto".

In ogni caso ogni unità di trasporto, quale che sia il numero della etichetta di pericolo, deve avere a bordo precisi **equipaggiamenti**.

Ad esempio **per ogni veicolo** deve essere presente:
- "almeno un ceppo di dimensioni adeguate alla massa massima del veicolo ed al diametro delle ruote;
- due segnali d'avvertimento autoportanti;
- liquido lavaocchi" (non richiesto per i numeri di etichetta di pericolo 1, 1.4, 1.5, 1.6, 2.1, 2.2 e 2.3).

Invece **per ogni membro dell'equipaggio**:
- "un'imbracatura fluorescente (per esempio come quella descritto nella norma europea EN 471);
- una lampada portatile" (conforme alle disposizioni della sezione 8.3.4);
- "un paio di guanti di protezione;
- un mezzo di protezione degli occhi (per esempio occhiali protettivi)".

Inoltre deve essere presente un **equipaggiamento supplementare** per certe classi:
- una maschera di evacuazione di emergenza (per esempio, una maschera di evacuazione di emergenza con filtro combinato gas/polveri del tipo A1B1E1K1-P1 o A2B2E2K2-P2 simile a quella descritta nella norma EN 141) per ogni membro dell'equipaggio del veicolo per i numeri delle etichette di pericolo 2.3 o 6.1;
- un badile, un copritombino e un contenitore di plastica per la raccolta (richiesti solo per i numeri di etichetta di pericolo 3, 4.1, 4.3, 8 e 9).

Infine concludiamo riportando alcune prescrizioni delle linee guida che riguardano **il conducente**.

I conducenti dei veicoli "trasportanti merci pericolose della Classe 2 in quantità superiore ai limiti di esenzione del 1.1.3.6 devono possedere un **certificato di formazione professionale** (c.f.p.) costituito da un patentino attestante la partecipazione ad un corso ed il superamento dei relativi esami".

Riguardo ai **periodi di guida e di riposo** si ricorda che l'art. 174 del nuovo Codice della Strada e il Regolamento CE 561/06 in vigore dall'11 aprile 2007 "disciplinano la durata dei periodi di guida e di riposo dei conducenti di autoveicoli adibiti al trasporto di persone e/o cose secondo i seguenti criteri:
- il periodo di guida giornaliero massimo è di 9 ore (eccezioni: per due volte nella stessa settimana può essere esteso a 10 ore giornaliere);
- il periodo di guida settimanale non deve superare le 56 ore. In due settimane consecutive le ore di guida massime consentite rimangono fissate in 90 ore";
- il periodo complessivo di guida consecutiva massimo è di 4 ore e 30 minuti, al termine del quale il conducente deve effettuare una pausa di riposo. Durante tale pausa, che non rientra nel conteggio del riposo giornaliero, non possono essere svolte altre attività lavorative. La pausa deve essere così articolata: una pausa di 45 minuti, oppure due pause, la prima di almeno 15 minuti, la seconda di almeno 30 minuti".

Assogastecnici, " Linee Guida per la formazione e l'addestramento del personale coinvolto nel trasporto di merci pericolose su strada (ADR 2009)", a cura del Comitato Trasporti di Assogastecnici (formato PDF, 1.06 MB).

Questo articolo è pubblicato sotto una Licenza Creative Commons.

www.puntosicuro.it