



Workshop Tecnico

Intermodalità e Merci Pericolose: Criticità e possibili soluzioni

**Commissione Trasporto Merci Pericolose, Rifiuti e Trasporti Eccezionali
della «ALIS – Associazione Logistica dell'Intermodalità Sostenibile»**

**A cura dell'Avv. Francesca FIORINI, Responsabile "Legalis"
e dell'Ing. Giandomenico VILLA, "Orange Project"
Giovedì, 21 Febbraio 2019 - Ore 12:15 - 13:00**

Workshop Tecnico

Intermodalità e Merci Pericolose: Criticità e possibili soluzioni

SOMMARIO

Intermodalità & Logistica delle Merci Pericolose

1/3 - ESIGENZE SEMANTICHE: Termini e definizioni di un «gergo» da armonizzare e condividere tra addetti, operatori ed autorità di tutti i Paesi

2/3 - Classificazione, ambiti regolamentari e logistica delle Merci Pericolose (Management, Use, Supply & Transport of Dangerous Goods)

3/3 – Le principali criticità e le possibili soluzioni

Workshop Tecnico

Intermodalità e Merci Pericolose: Criticità e possibili soluzioni

Globalizzazione Intermodalità Logistica & Merci Pericolose (Dangerous Goods)

**Per prima cosa, due domande fondamentali
a cui dare una risposta:**

- 1) Di cosa stiamo parlando ?**
- 2) Dove ci troviamo, da dove veniamo e dove vogliamo andare ?**

Workshop Tecnico

Intermodalità e Merci Pericolose: Criticità e possibili soluzioni

Intermodalità & Logistica delle Merci Pericolose

- 1 / 3 -

ESIGENZE SEMANTICHE: Termini e definizioni di un «gergo» da armonizzare e condividere tra addetti, operatori ed autorità di tutti i Paesi

Ing. Giandomenico Villa, "Orange Project"

Transpotec-Logitec Verona - Giovedì, 21 febbraio 2019, Ore 12:15 - 13:30

E' stato fatto molto.

***Ma in questo mondo globalizzato
rimane ancora tanto da fare per definire
esattamente cosa si intende per
TRASPORTO INTERMODALE (e come si
misura), in generale e in particolare nel
caso delle Merci Pericolose***

Rio de Janeiro, UNCED 1992 - “Un sistema globale armonizzato (GHS) di classificazione dei pericoli e di etichettatura, comprese le schede di sicurezza e simboli facilmente riconoscibili, dovrebbe essere disponibile, se fattibile, per l’anno 2000”

1992 – 2002: ci sono voluti 10 anni per avere il GHS, «Sistema Globale Armonizzato di Classificazione e l’Etichettatura dei prodotti chimici» dell’ONU

GHS - Globally Harmonized System of Classification and Labelling of Chemicals (*Purple Book*)



Dalle origini:

***UNCED - UN Conference on Environment and Development
AGENDA 21 - Capitolo 19 - Rio de Janeiro, 1992***

Con un lavoro monumentale durato 10 anni ed il coordinamento del nostro Ing. Sergio BENASSAI, funzionario ANPA/APAT e Presidente nominato di UNSCEGHS-TDG (UN Sub Committee of Experts on GHS and Transport of Dangerous Goods) dell'UNECE di Ginevra,

è arrivata l'Adozione della 1^a edizione del GHS al WSSD – World Summit on Sustainable Development Johannesburg, 4 settembre 2002

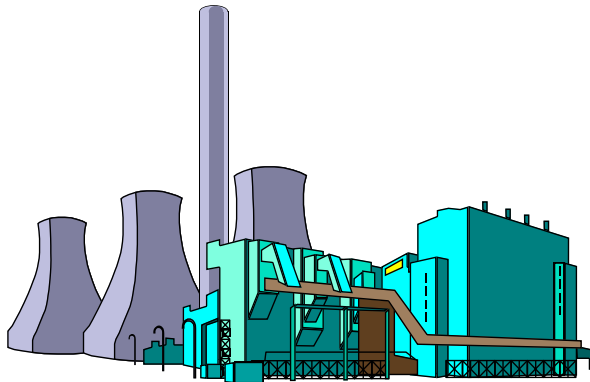
Nel 2019, il Sistema GHS è in corso di implementazione in tutti i Paesi e, tra questi, è in avanzato stato di applicazione in almeno 72 Paesi per i quali costituisce il riferimento univoco per la disciplina di tutti i CHEMICALS (pericolosi e non pericolosi)

GHS: Perché è importante

SITUAZIONE nel mondo prima del GHS

Regolamentazioni diverse fra i vari Paesi dell'OCSE/OECD (Europa, Stati Uniti, ecc.)

Norme specifiche di settore (Trasporto, Industria, Ambiente, Salute, Agricoltura, Consumatori, Ambiente di lavoro).



***Ci vuole ancora:
costante attenzione,
Determinazione & Applicazione:***

- ***A livello nazionale, SEMPRE***
- ***In ambito internazionale
dove l'ITALIA deve riappropriarsi
del ruolo strategico che le compete
per Storia e Capacità....***

Almeno A LIVELLO CONTINENTALE (UE), gli operatori e le loro associazioni, nel loro peculiare interesse, devono impegnarsi a fondo per contribuire ad una esatta definizione, in modo condiviso, di:

- Intermodale / Multimodale / Combinato
- Figura del CARICATORE con relativi obblighi e responsabilità senza necessità di specificare a quale ambito di applicazione ci si riferisce tra «Disciplina dell'Autotrasporto merci», «INCOTERMS[®]», «Trasporto merci pericolose (ADR, RID, ecc.)»
- Tracciabilità e rintracciabilità di merci e rifiuti che nell'intermodalità dovrebbe essere basata sul MEZZO DI CONTENIMENTO e non sul veicolo stradale.

In ITALIA, gli stessi operatori ed associazioni, nel loro peculiare interesse, oltre a quanto già segnalato in ambito internazionale, devono impegnarsi a fondo per pervenire (non basta contribuire) ad una esatta definizione, condivisa, di:

- **Container/Contenitore** evitando confusioni con casse scarrabili e altre attrezzature non intermodali
- **Implementazione a livello internazionale delle disposizioni applicabili all'intermodalità, evitando di muoversi per l'Europa in (dis)ordine sparso; due esempi per tutti:**
 - un altro **SISTRI** sulla la tracciabilità/rintracciabilità dei rifiuti richiesta da Direttive comunitarie;
 - altre **Check List ferroviarie** di applicazione solo nazionale

Sempre in ITALIA,

...evitare l'imperversare della demagogia nelle scelte strategiche, specialmente a livello di:

- ***Energia***
- ***Infrastrutture***
- ***Circolazione e mobilità***
- ***Agevolazioni ed incentivi***

Workshop Tecnico

Intermodalità e Merci Pericolose: Criticità e possibili soluzioni

Intermodalità & Logistica delle Merci Pericolose

- 2 / 3 -

Classificazione, ambiti regolamentari e logistica
delle Merci Pericolose (*Management, Use,
Supply & Transport of Dangerous Goods*)

Ing. Giandomenico Villa, "Orange Project"

Transpotec-Logitec Verona - Giovedì, 21 febbraio 2019, Ore 12:15 - 13:30

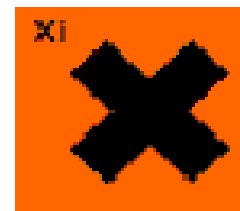
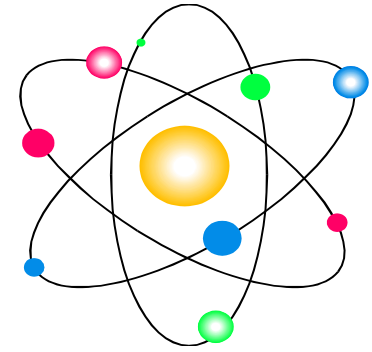
Chemicals & Dangerous Goods

1/3

La nostra civiltà tecnologica non può fare a meno dei “**Prodotti Chimici**” (*Chemicals*) e, tra questi, neanche delle “**Merci Pericolose**” (*Dangerous Goods*) che ne fanno parte e che devono e possono essere gestite e trasportate in sicurezza e nel rispetto dell’ambiente.

A questo obiettivo provvedono le specifiche norme internazionali, originate dall’**ONU**, condivise dal **1956** a livello mondiale e, per quanto ci riguarda, recepite e cogenti dal **1997** in ambito nazionale ed UE.

Chemicals & Dangerous Goods



Chemicals & Dangerous Goods

2/3

I Prodotti chimici (*Chemicals*) possono essere classificati Pericolosi e Non Pericolosi. Laddove, in base a precisi e **specifici criteri di classificazione** (\rightarrow *ved. Sistema GHS / Regolamento CLP*), i *Chemicals* risultano **PERICOLOSI AI FINI DEL TRASPORTO**, allora ci troviamo in presenza di *Merci Pericolose (Dangerous Goods)*.

Ma le “*Merci Pericolose*” comprendono anche **Oggetti/Articoli** contenenti *Chemicals* pericolosi (o che, nel caso dei Rifiuti, sono da questi contaminati), quindi comprendono anche molti “**Beni di consumo**”.

Conoscere e riconoscere le Merci Pericolose che cui veniamo a contatto giornalmente, a casa, al lavoro e... in Magazzino.

- **Articoli pirotecnici di libera vendita e non;**
- **Oggetti e recipienti contenenti gas (aerosol, estintori, macchine frigorifere, cartucce ricaricabili); Batterie ed accumulatori convenzionali;**
 - **Pile al litio e dispositivi che le contengono (compresi i veicoli);**
 - **Airbag ed altri dispositivi di salvataggio;**
 - **Materie infettanti e sostanze/oggetti/rifiuti potenzialmente infettanti;**
 - **OGM e MOGM;**
 - **Profumi e prodotti per profumeria;**
 - **Pitture/Vernici e prodotti affini;**
 - **Resine e mastici;**
 - **Adesivi;**
 - **Inchiostri;**
 - **Sostanze/miscele alcoliche, comprese le bevande;**
 - **Carburanti e combustibili solidi/liquidi/gassosi;**
 - **Sostanze comburenti solide / liquide;**
 - **Solventi, diluenti e prodotti infiammabili;**
 - **Prodotti acidi o basici, disincrostanti, anticalcare, ecc.;**
 - **Detergenti, sgrassanti, ecc.;**
 - **Insetticidi, pesticidi, biocidi;**
 - **Radiofarmaci ed altri materiali radioattivi in forme esenti.**



Chemicals & Dangerous Goods

3/3

3) La produzione e l'impiego/utilizzo delle “Merci Pericolose” comporta la necessità di gestire i **RIFIUTI** che ne derivano. Anche questi, in base a precisi criteri di classificazione, devono essere trattati come Merci Pericolose, in piena sicurezza, nel rispetto dell'ambiente e preferibilmente come risorse. Si tratta di ***Reverse Logistics***, settore in crescita costante.

In questo caso, le norme da applicare anche in Italia, sempre e dovunque, sono di origine comunitaria (UE).

RIFIUTI PERICOLOSI

(nel caso, anche Merci Pericolose)

Provenienza



→ Processo di produzione che genera diverse tipologie e quantità di Rifiuti



→ Tipologia merceologica di beni e prodotti “a fine vita” (veicoli/motori fuori uso, pile/batterie, prodotti scaduti, solventi esausti, ecc.)



→ Presenza (accidentale e non) di “chemicals” pericolosi nel Rifiuto



Merci Pericolose

Le “Merci Pericolose” sono molte di più di quanto si possa pensare e aumentano continuamente: nella produzione industriale, tra i beni di consumo, nei rifiuti speciali e, quindi, nella loro LOGISTICA (trasporto/stoccaggio, movimentazione, carico/scarico).

A questo punto bisogna chiarire:

**cosa si intende per
“Merci Pericolose” ?**

Merci Pericolose

Le “**Merci Pericolose**” comprendono:

- **Sostanze,**
- **Miscela/Preparati,**
- **Oggetti/Articoli (contenenti sostanze o miscele pericolose),**
- **Rifiuti**

che, in ragione delle proprie caratteristiche chimico/fisiche di **Pericolo** (non Rischio) sono in grado di provocare **DANNI alle persone, alle cose ed all’ambiente.**

Merci Pericolose

Per la loro natura («Pericolo» e «Rischio»), da decenni, le attività che coinvolgono **Chemicals** e **Merci Pericolose** sono regolamentate a livello internazionale, da due sistemi normativi:

- **Trasporto** (in 5 modalità: strada, ferrovia, vie navigabili interne, mare, aereo);
- **Gestione/impiego** (produzione, stoccaggio, immissione sul mercato, distribuzione, lavorazione/trasformazione, uso, consumo, manipolazione, smaltimento, recupero).

MUST

Management, Use,
Supply & Transport
of

DANGEROUS GOODS

Merci Pericolose

Il TRASPORTO è stato il primo aspetto delle Merci Pericolose ad essere condiviso e regolamentato a livello internazionale.

Fin dalla sua costituzione se ne occupa l'ONU elaborando ed aggiornando periodicamente il «Regolamento Tipo» (il noto **“Orange Book”**)

Ma il primo regolamento sul trasporto ferroviario internazionale di merci pericolose (antesignano dell'attuale RID) risale al 1890 !

Frontespizio del primo regolamento internazionale sul trasporto ferroviario di merci pericolose (14 ottobre 1890).
E' l'antesignano dell'attuale RID e di tutti gli altri Regolamenti modali

Fonte: Per gentile concessione di Francesco-Ciccio Battista, "Il RID che cammina".

Convention internationale

sur le

transport de marchandises par chemins de fer.

(Du 14 octobre 1890.)

(L'échange des ratifications a eu lieu le 30 septembre 1892; la convention entrera en vigueur le 1^{er} janvier 1893.)

Le Conseil fédéral de la Confédération suisse, Sa Majesté l'Empereur d'Allemagne, Roi de Prusse, au nom de l'Empire allemand, Sa Majesté l'Empereur d'Autriche, Roi de Bohême, etc., etc., et Roi apostolique de Hongrie, agissant aussi au nom de Son Altesse le Prince de Liechtenstein, Sa Majesté le Roi des Belges, le Président de la République Française, Sa Majesté le Roi d'Italie, Sa Majesté le Roi des Pays-Bas, Prince d'Orange-Nassau, Grand-Duc de Luxembourg, etc., etc., et Sa Majesté l'Empereur de toutes les Russies,

ont résolu

de conclure une convention sur le transport international de marchandises par chemins de fer, basée sur le projet qu'ils ont fait élaborer d'un commun accord et qui se trouve contenu dans le protocole de Berne du 17 juillet 1886, et ils ont nommé pour leurs Plénipotentiaires, savoir :

Le Conseil fédéral de la Confédération suisse :

Le Sieur *Emile Welti*, Chef du Département des Postes et Chemins de fer, et

Le Sieur *Gottfried Farner*, Inspecteur administratif des chemins de fer suisses.

Per sua natura, il **TRASPORTO di MERCI PERICOLOSE** è un'attività che non può essere limitata entro spazi e territori ristretti e, pertanto, la sua regolamentazione non può limitarsi all'ambito nazionale ma deve collocarsi necessariamente a livello internazionale.

A partire dalla seconda metà degli anni '90, le “Raccomandazioni ONU” (*Recommendations on the Transport of Dangerous Goods = Orange Book*) hanno assunto la forma di “Regolamento Tipo” (*Model Regulations*). Pur non avendo valore cogente, ad esse fanno riferimento **TUTTE** le normative specifiche per i diversi **MODI di TRASPORTO (sono 5)** a livello internazionale, comunitario e, dal 1997, nazionale.

Merci Pericolose

Le «**Raccomandazioni ONU**» (*Orange Book*) sul trasporto di Merci Pericolose non sono cogenti. Tuttavia, attraverso la **Legislazione Comunitaria** (Regolamenti, Direttive, ecc.) e alcuni specifici **Accordi Internazionali** sottoscritti anche dall'Italia (ADR, RID, ADN, Codice IMDG, ICAO/IATA), si applicano anche a livello nazionale per tutte le **5 modalità di Trasporto** in cui sono coinvolte, a qualsiasi titolo, le Merci Pericolose.

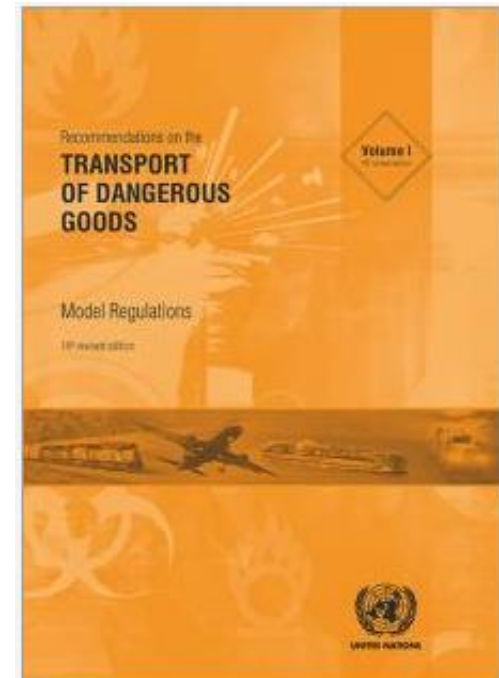


ORANGE BOOK

Raccomandazioni ONU

Il Comitato di Esperti ONU (UNCETDG-GHS) sul Trasporto di Merci Pericolose e sul Sistema Armonizzato di Classificazione ed Etichettatura dei Prodotti Chimici, nel Giugno 2017 ha pubblicato la 20^a revisione delle **Raccomandazioni ONU**

***Raccomandazioni ONU sul trasporto
di merci pericolose (Orange Book)***
[ST/SG/AC.10/1/Rev.20]



Non solo ORANGE BOOK

Oltre alla suddetta modifica biennale dell'*Orange Book*, nel 2014 sono stati approvati anche gli emendamenti di:

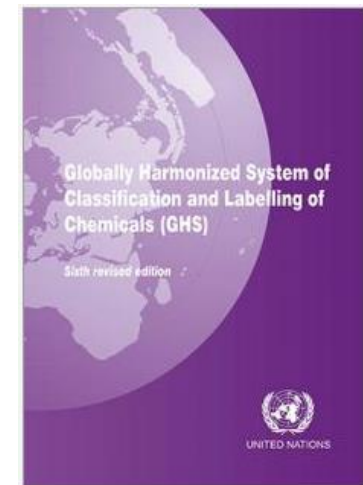
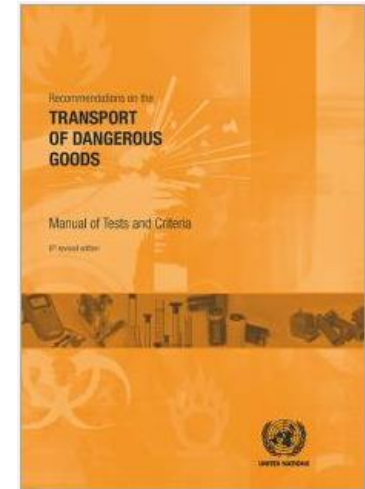
- MANUALE DEI TEST E DEI CRITERI

[ST/SG/AC.10/42/Add.2 - REV.6]

*Mentre, dal 2017 è stata adottata la
Revisione n. 7 del Sistema GHS*

- GHS *[ST/SG/AC.10/30/REV.6]*

***dal quale, in ambito UE, discende il
Regolamento "CLP"***

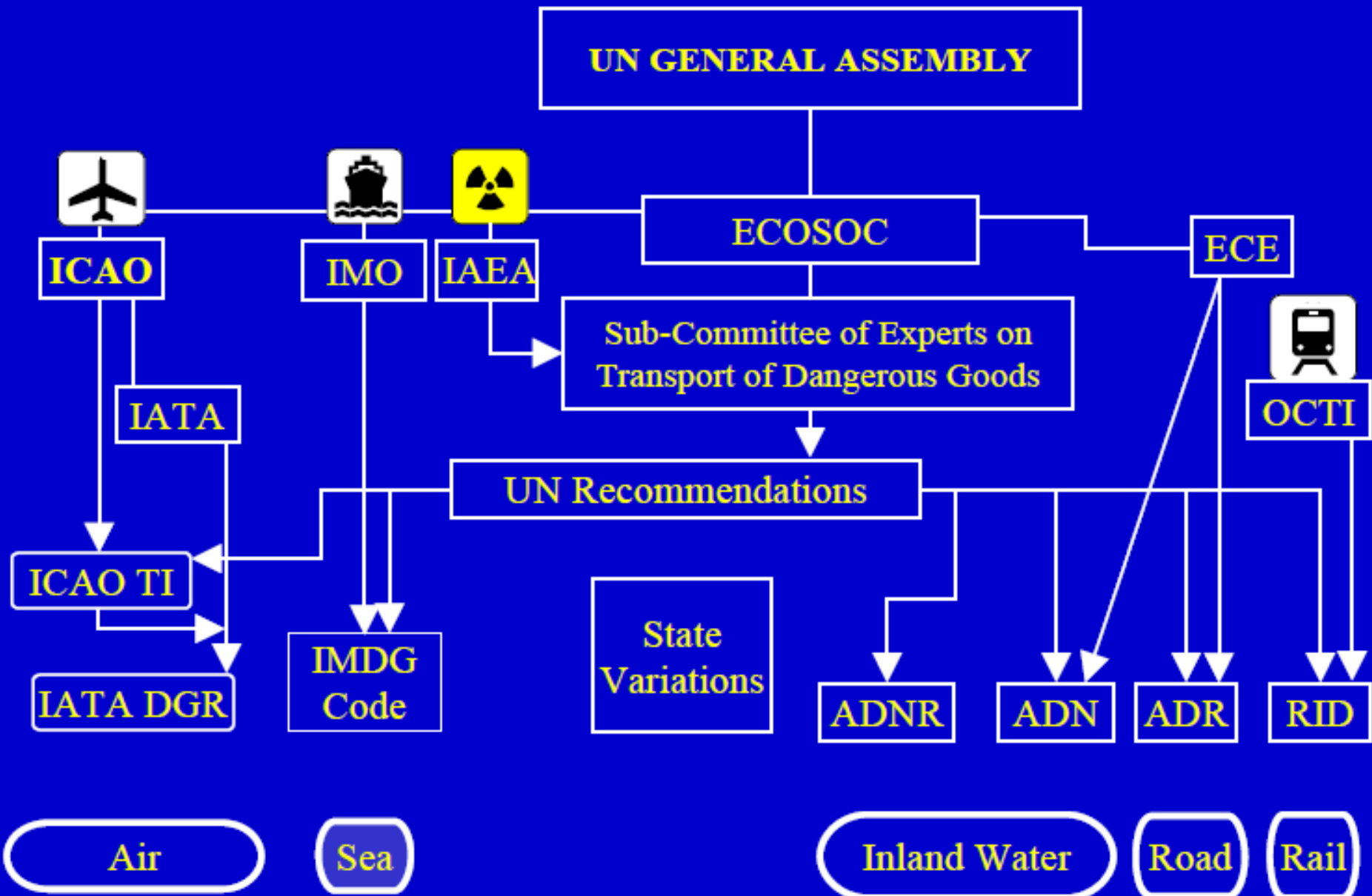


RACCOMANDAZIONI ONU

Dal REGOLAMENTO TIPO dell'ONU (*Orange Book*) per il trasporto di tutte le Merci Pericolose in tutte le modalità, discendono tutti i **5 Regolamenti Modali** (N.B. Dati riferiti al 2017):

Ambito geografico	Regolamento Modale (Modo di Trasporto)
TERRESTRE (Continentale; per noi, Europeo)	ADR – Stradale (Europa – 48 Paesi)
	RID – Ferroviario (Europa – 48 Paesi)
	ADN – Per vie navigabili interne (Europa – 17 Paesi)
GLOBALE (Planetario)	ICAO T.I. – Aereo (oltre 190 Paesi nel mondo)
	Codice IMDG – Marittimo (159 Paesi nel mondo)

International Transport of Dangerous Goods



Le diverse modalità di trasporto

Nel biennio 2015-2016, i diversi Organismi incaricati dell'applicazione dei **REGOLAMENTI MODALI** hanno provveduto al consueto aggiornamento biennale, sulla base delle modifiche apportate alla 19^a Revisione delle **Raccomandazioni ONU (Orange Book)** secondo le specifiche esigenze delle n. 5 modalità di trasporto (ADR-RID-ADN, Codice IMDG, ICAO T.I.).

Nel biennio 2017-2018, è in corso l'aggiornamento biennale degli stessi Regolamenti sulla base delle modifiche della nuova 20^a Revisione delle **Raccomandazioni ONU (Orange Book)**

SFASAMENTO TEMPORALE nell'applicazione dei 5 Regolamenti Modali che discendono dal Regolamento Tipo dell'ONU

Nell'INTERMODALITA' è necessario tenere sempre ben presente che i 5 Regolamenti Modali, pur discendendo dal medesimo «Regolamento Tipo» dell'ONU (**Orange Book**), oltre ai mezzi di trasporto con le relative peculiarità, hanno ambiti operativi e geografici alquanto diversi tra loro che comportano **PERIODI TRANSITORI differenti**:

- RID (Ferrovia) → Ambito continentale / EUROPA
- ADR (Strada) → Ambito continentale / EUROPA
- ADN (Vie navigabili interne) → Ambito continentale / EUROPA

Periodo transitorio di 6 mesi (dal 1° gennaio al 30 giugno)

Codice IMDG (Mare) → Ambito GLOBALE

Periodo transitorio di 12 mesi (dal 1° gennaio al 1° gennaio successivo)

ICAO T.I. (Aereo) → Ambito GLOBALE – Nessun periodo transitorio

Le diverse modalità di trasporto

Pertanto, i cinque Regolamenti modali entrano in vigore e/o diventano obbligatori in **TEMPI SFALSATI**.

SFASAMENTO TEMPORALE

che rappresenta il problema iniziale e costante (ma evitabile) dell'Intermodalità.

→ *Vedere Tabella seguente*

PERIODO→	2014		2015		2016		2017		2018	
↓NORMA	I	II	I	II	I	II	I	II	I	II
Raccomandazioni ONU <i>Orange Book</i>	18 th Ed. 2013		19 th Ed. 2015				20 th Ed. 2017			
ADR	2013		2015	2015		2017	2017			
RID	2013		2015	2015		2017	2017			
ADN	2013		2015	2015		2017	2017			
IMDG Code	36-12		37-14		37-14		38-16		38-16	

<i>Legenda:</i>	<i>Applicazione VOLONTARIA</i>	<i>Applicazione OBBLIGATORIA</i>
-----------------	--------------------------------	----------------------------------

***- Edizione 2017 -
Regolamenti Modali per
il Trasporto Terrestre di
Merci Pericolose***

Trasporto Terrestre nel 2017

La **Direttiva 2008/68/CE** rappresenta la direttiva “Quadro” sul trasporto “interno” (alla UE) di merci pericolose:

dal 2010 ha abrogato e sostituito tutte le precedenti Direttive sull’ADR-RID (e ADN) e sulla figura professionale obbligatoria del «**Consulente per la Sicurezza dei trasporti di merci pericolose**» (***DGSA – Dangerous Goods Safety Advisor***).

E’ stata emanata per armonizzare e razionalizzare le norme sul trasporto “interno” (via superficie) delle merci pericolose in ambito comunitario ed introducendo definitivamente, nella legislazione UE, anche le norme relative al trasporto di merci pericolose per vie navigabili interne (laghi-fiumi-canali).

Manca ancora il «raccordo» tra i diversi Regolamenti Modali da applicare nell’INTERMODALITA’.

Trasporto Terrestre nel 2017

In Italia vige il Decreto Legislativo 27 gennaio 2010, n. 35 (**D. Lgs. n. 35/2010**) contenente

“Attuazione della direttiva 2008/68/CE, relativa al trasporto interno di merci pericolose”

che è stato pubblicato sulla G.U. n. 58 dell’11 marzo 2010 ed entrato in vigore il giorno seguente (12 marzo 2010).

Trasporto Terrestre nel 2017

D.Lgs. 27 gennaio 2010, n. 35 «Attuazione della direttiva 2008/68/CE, relativa al trasporto interno di merci pericolose»

In base all'art. 5 del D.Lgs. n. 35/2010, il recepimento delle modifiche ai Regolamenti ADR-RID-ADN è affidato all'Autorità Competente (in Italia, M.I.T. - Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti) che deve provvedere con apposito provvedimento per il necessario **adeguamento al progresso scientifico e tecnico della sicurezza del trasporto** di merci pericolose su strada, per ferrovia o per vie navigabili interne con le pertinenti modifiche a:

- a) Allegati A e B dell'**ADR (trasporto stradale)**
- b) Appendice C della COTIF con allegato **RID (trasporto ferroviario)**
- c) Regolamenti allegati all'**ADN (trasporto per vie navigabili interne)**

Trasporto Terrestre nel 2017

Le nuove edizioni dei Regolamenti modali «terrestri»

ADR, RID ed ADN 2017

si applicano ai trasporti internazionali e nazionali «europei»

a partire dal **1° gennaio 2017**

ma, come di consueto, un'apposita Misura Transitoria (1.6.1.1)

consente di fare ancora riferimento alle disposizioni di

ADR-RID-ADN 2015, IN REGIME TRANSITORIO,

fino al 30 giugno 2017

ADR-RID-ADN 2017

obbligatorio a partire dal 1° luglio 2017

Trasporto Terrestre nel 2017

Per le edizioni 2011 - 2013 - 2015 e 2017 (ovvero, il 1°, 2°, 3° e 4° adeguamento al progresso scientifico e tecnologico degli allegati alla Direttiva 2008/68/CE), valgono i riferimenti normativi:

Anno	UE	Italia
2011	Direttiva 2010/61/UE del 02.09.2010	D.M. 3 gennaio 2011 del M.I.T.
2013	2012/45/UE del 03.12.2012	D.M. 21 gennaio 2013 del M.I.T.
2015	Direttiva 2014/103/UE del 21.11.2014	D.M. 16 gennaio 2015 del M.I.T.
2017	<i>Direttiva 2016/2309/UE del 20.12.2016</i>	<i>D.M. 12 maggio 2017 G.U. n. 139 del 17/06/2017</i>

INTERMODALITA'

Terrestre & Marittima delle Merci Pericolose

Sviluppo dell'INTERMODALITA'

L'attuale fase di globalizzazione dei mercati porta a scambi di merci sempre più a largo raggio, su scala mondiale, in quanto la **produzione** dei beni tende ad essere concentrata in territori sempre più «specializzati» e che non coincidono con i diversi **mercati di consumo** di tali beni.

Questo sviluppo coinvolge in maniera crescente una modalità di trasporto in particolare:

il Trasporto MARITTIMO

Sviluppo dell'INTERMODALITA' MARITTIMA

Il **TRASPORTO MARITTIMO** è la principale modalità di trasporto in tutti gli scambi economici internazionali.

La notevole capacità di carico delle **NAVI** favorisce la ripartizione dei costi totali di trasporto su un numero elevato di unità, con il conseguente beneficio di una forte contrazione dei costi necessari a raggiungere mercati commerciali geograficamente lontani.

CONTAINER

I benefici assicurati dalle peculiarità del trasporto marittimo sono stati ulteriormente accresciuti dall'avvento (anni '60) dei *CONTAINER*.

Unità di trasporto standardizzate nella forma e nelle dimensioni il cui principale vantaggio è l'ampia flessibilità di impiego per le differenti categorie merceologiche e soprattutto per le diverse modalità di trasporto permettendo lo sviluppo del trasporto intermodale.



Intermodalità & Merci Pericolose

Diverse modalità di trasporto / LOGISTICA

Questo Signore deve essere MOLTO-MA-MOLTO competente!

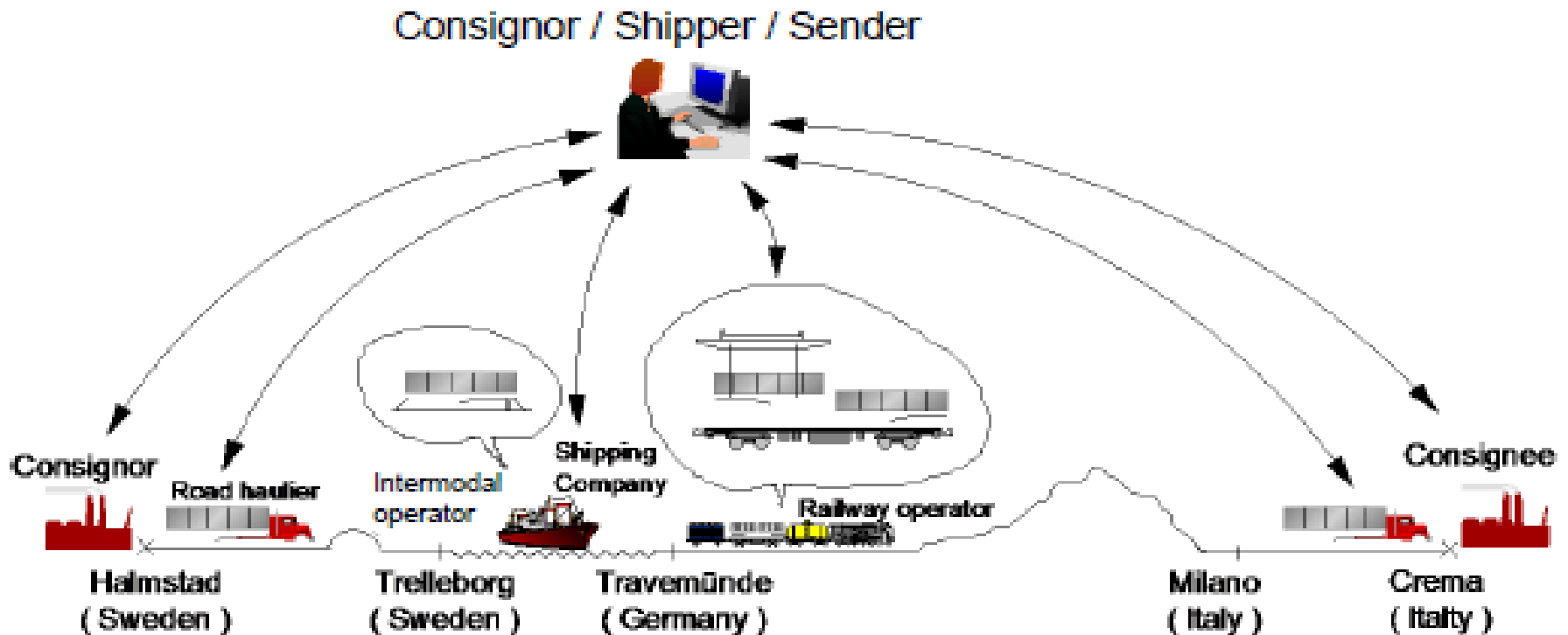


Figure 2.1 Typical flow of information

Intermodalità & Merci Pericolose

Evidenze e riscontri oggettivi

- **Globalizzazione** e incremento di interscambio commerciale mondiale e di volumi di trasporto.
- **Sofisticazione della domanda di mobilità delle merci** crescente, con nuove “Logistiche” *ad hoc*.
- “**Sicurezza Globale**” avvertita dalla collettività e dalle Autorità in termini di **Sviluppo Sostenibile**: Sicurezza ed igiene nei luoghi di lavoro, Sicurezza dei consumatori, Sicurezza della collettività (*Security* / uso improprio di Merci Pericolose), Tutela dell’ambiente, Disponibilità delle risorse, Responsabilità sociale.

Intermodalità & Merci Pericolose

Nell'ambito di una **LOGISTICA** di tipo generale che si occupa dell'intera catena delle attività di un produttore - la cosiddetta "**Supply Chain**" (dall'ordine iniziale ai fornitori fino alla consegna ai clienti o consumatori finali) - la **globalizzazione dei mercati** comporta una divisione dei punti di consumo e di produzione dei beni in diverse aree del mondo con il conseguente incremento dell'interscambio commerciale mondiale e dei volumi di trasporto.



Intermodalità & Merci Pericolose

A tutto questo si aggiunge una crescente **sofisticazione della domanda di mobilità delle merci** (“door to door” - “just in time” - “total quality” - ecc.) che, però, deve confrontarsi con una sempre maggiore attenzione delle Autorità e della collettività verso le problematiche legate alla richiamata “Sicurezza Globale” per un auspicabile Sviluppo Sostenibile.



Workshop Tecnico

Intermodalità e Merci Pericolose: Criticità e possibili soluzioni

Intermodalità & Logistica delle Merci Pericolose

- 3 / 3 -

Panorama delle principali criticità
e delle possibili soluzioni

Ing. Giandomenico Villa, "Orange Project"

Transpotec-Logitec Verona - Giovedì, 21 febbraio 2019, Ore 12:15 - 13:30

Commissione Trasporto Merci Pericolose, Rifiuti e Trasporti Eccezionali della ALIS – Associazione Logistica dell’Intermodalità Sostenibile

La prima riunione convocata dal Coordinatore della Commissione – Dott. Giorgio Fiorini – si è svolta il 16 maggio 2018 presso la sede dell’ALIS a Roma ed ha individuato come prioritarie le seguenti le criticità del settore:

- 1) Necessità di una «Cabina di regia» tra MIT e Min. Ambiente per il coordinamento delle normative al fine di rendere più efficaci e stringenti, anche sotto il profilo delle competenze degli enti preposti, i controlli su strada dei trasporti intermodali di merci pericolose**
- 2) Semplificazione dello stoccaggio delle merci pericolose nelle unità di carico all’interno dei terminali o delle aree attrezzate. Snellimento delle procedure di svincolo delle stesse dalle competenze autorizzatorie del Min. Ambiente. Lo stoccaggio in ambito intermodale è attività strumentale e funzionale al trasporto e non è un’attività a se stante.**
- 3) Affiancamento del sistema di tracciabilità delle merci pericolose contenute in container tra il sistema riferito alle targhe dei mezzi e il sistema delle matricole dei container.**

Logistics & Dangerous Goods

Nella Logistica delle Merci Pericolose è in atto una nuova «sfida» in gran parte sottovalutata:

per molte ragioni riconducibili alle diverse tipologie di esenzioni che possono essere applicate legalmente in base a specifiche disposizioni normative, le “Merci Pericolose” si possono presentare in condizioni di spedizione/trasporto e di stoccaggio tali da non essere direttamente riconoscibili come tali.

In definitiva, per diversi motivi le Merci Pericolose risultano “occulte” nei Magazzini e nei Depositi; sono le ***“Hidden Dangerous Goods”***.

Logistics & Dangerous Goods

“Hidden Dangerous Goods”

Un caso emblematico e ancora non risolto è quello del trasporto, distribuzione e gestione di **beni di consumo** classificati come Merci Pericolose quando – a certe condizioni (ignote ai più) – possono beneficiare di regimi di esenzione ai fini del trasporto (specialmente in quello “terrestre”) che comportano l’assenza di etichettature di pericolo durante il trasporto ma che richiedono comunque una gestione della sicurezza quando sono stoccati in Magazzini/Depositi.

Logistics & Dangerous Goods

Possono risultare “occulte” le Merci Pericolose imballate in confezioni d’uso destinate alla vendita al dettaglio per il consumo diretto con ESENZIONI che producono come effetti:

- impiego di imballaggi non omologati
- assenza, a determinate condizioni (esterno di imballaggi combinati), della specifica etichettatura di pericolo prevista dal Regolamento CLP;
- trasporto eseguito con le stesse condizioni delle merci convenzionali e in assenza di informazioni sul carico trasportato.

Logistics & Dangerous Goods



Logistics & Dangerous Goods

In questo SCENARIO, è inevitabile lo sviluppo di una nuova “**Logistica specializzata**” in cui, oltre alla fisicità delle operazioni (carico, trasporto, stoccaggio, distribuzione, ecc.),

assumono sempre più importanza le capacità gestionali e di intermediazione le quali, a loro volta, presuppongono una conoscenza approfondita di norme, problematiche di produzione e di mercato e, in generale, di tutti quegli aspetti di competenza tecnica specifica che non possono prescindere dalla **SICUREZZA delle attività e degli utenti:**

dal produttore all’utente professionale fino al consumatore finale senza trascurare, in ogni fase, la tutela dell’ambiente.

Logistics & Dangerous Goods

Come in tanti altri settori dell'economia, dopo una prima fase di “conoscenza pratica” dei problemi, anche nella gestione Merci Pericolose / *Chemicals* e nella loro **LOGISTICA** (sempre più **INTERMODALE** ed **INTERNAZIONALE**) si sviluppa la domanda di

NUOVE FIGURE PROFESSIONALI

in grado di apportare un contributo tecnico nello sviluppo del settore e nelle decisioni da adottare per una gestione ottimale di problematiche sempre più interdisciplinari.

Logistics & Dangerous Goods

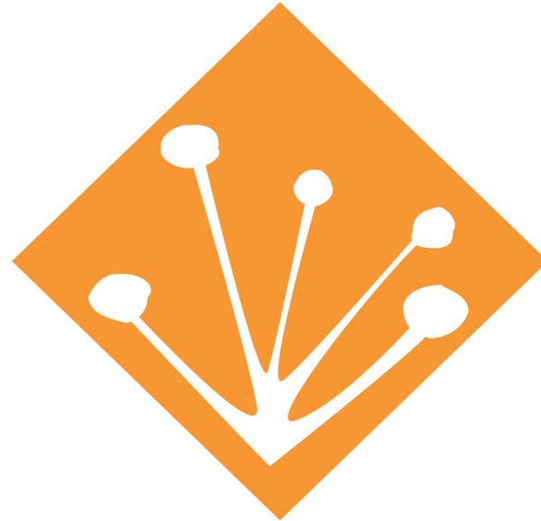
Nel caso delle Merci Pericolose, dei *Chemicals* in generale e della loro LOGISTICA settoriale, un ruolo determinante è già disponibile per quei

“TECNICI”

in grado di mettere a frutto le occasioni derivanti dalla conoscenza della “Sicurezza”, assimilandone le molteplici interazioni e ramificazioni per una corretta “Gestione del Rischio” (non solo Chimico).

La Logistica della **SUPPLY CHAIN** comprende altre fasi oltre al **TRASPORTO**: Carico/Scarico, Movimentazione, Stoccaggio, Distribuzione, ecc.).

Si arriva così alla **GESTIONE** ed all'**USO** delle Merci fino ai **RIFIUTI**, anche questi da gestire.



Orange Project

www.orangeproject.it

MANAGEMENT
CASE
SUPPLY
TRANSPORT
of **DANGEROUS GOODS**

E-mail: g.villa@orangeproject.it

