



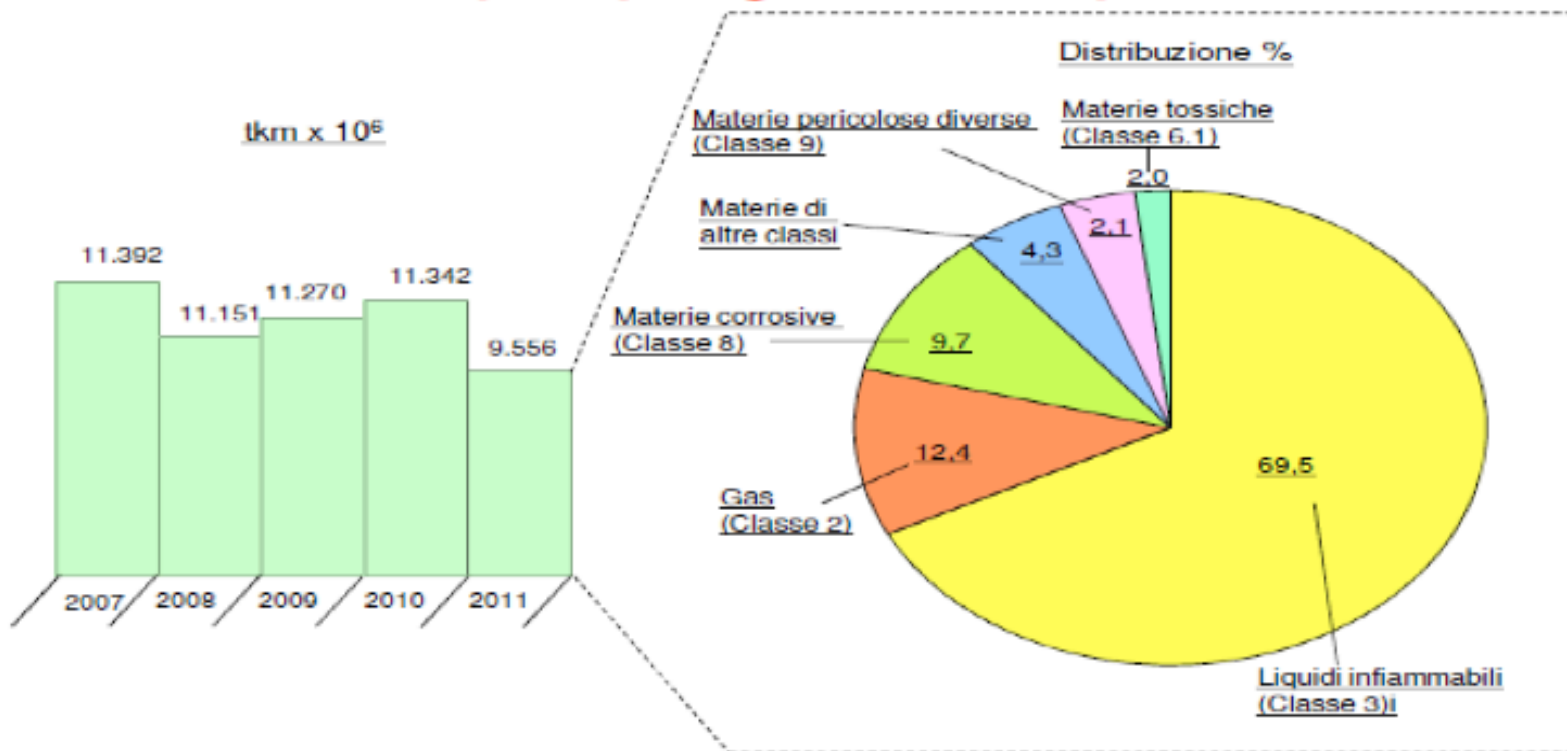
OSSERVATORIO
SULLA MOBILITÀ E I TRASPORTI

Ing. Carlo Tosti

Direttore

**Osservatorio Eurispes
sulla Mobilità e i Trasporti**

Andamento del trasporto su strada delle merci pericolose in Italia, per tipologia di merce pericolosa.



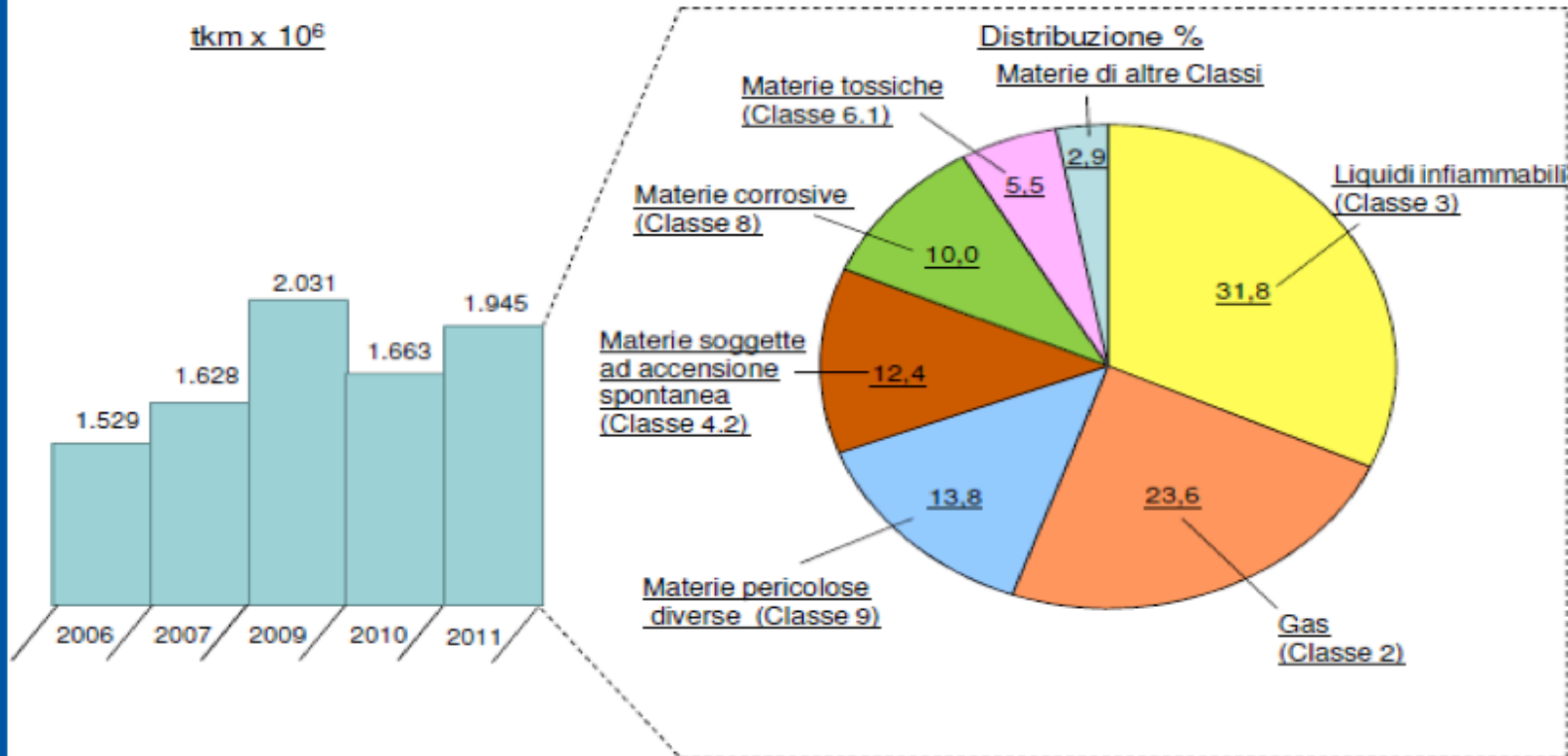
Fonte: EUROSTAT.

Trasporto merci su strada per gruppo merceologico

| | Tonnellate | Tkm(migliaia) | Tonnellate in % sul totale | Tkm (migliaia) in % sul totale |
|--|--------------------|-------------------|-------------------------------|-----------------------------------|
| Petrolio Greggio e Gas Naturale | 15.630.104 | 1.795.239 | 1,02 | 1,02 |
| Prodotti Petroliiferi Raffinati | 63.009.273 | 7.254.756 | 4,12 | 4,13 |
| Prodotti Chimici | 44.655.430 | 10.422.992 | 2,92 | 5,93 |
| Totale | 123.294.807 | 19.472.987 | 8 | 11 |

Fonte: Eurostat

Andamento del trasporto su ferrovia delle merci pericolose in Italia, per tipologia di merce pericolosa.

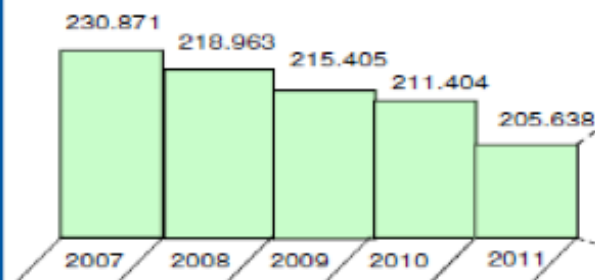


Per il 2008 i dati, secondo Eurostat, sono confidenziali, per cui non è stato possibile inserirli nella serie storica.

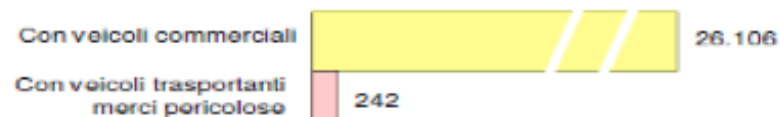
Fonte: EUROSTAT.

Andamento degli incidenti nei trasporti in Italia, su strada e per ferrovia e per tipologia su strada.

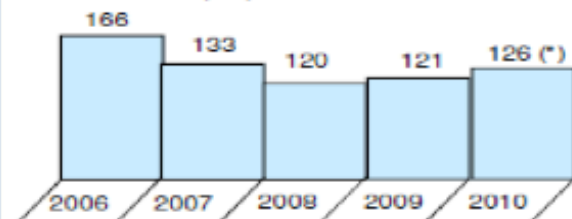
Strada (N°)



Tipologia (N°)



Ferrovia (N°)



(*) Si riferisce agli incidenti ferroviari gravi

Incidentalità

| | |
|------------------------------|---------------------|
| Strada: | 1,7 |
| Strada (Veicoli Commerciali) | 0,22 |
| Strada (Merci Pericolose) | 0,025 |
| <u>Ferrovia:</u> | <u>0,007</u> |

Fonti: ISTAT; Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti; WF.

Traffico totale interno di merci con trasporto ferroviario e tipologie di incidenti ferroviari gravi in Italia.

tkm x 10⁶

| 2003 | 2004 | 2005 | 2006 | 2007 | 2008 | 2009 | 2010 |
|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|
| 82.107 | 83.087 | 75.288 | 76.998 | 77.387 | 72.174 | 49.511 | 46.535 |

Incidenti (N°)

| | Collisione | Deragliamenti | Passaggio a livello | Materiale rotabile in movimento | Incendio al materiale rotabile | Altro | Totale |
|------|------------|---------------|---------------------|---------------------------------|--------------------------------|-------|--------|
| 2005 | 5 | 6 | 35 | 99 | 5 | 4 | 154 |
| 2006 | 7 | 11 | 41 | 97 | 5 | 5 | 166 |
| 2007 | 5 | 10 | 23 | 86 | 6 | 3 | 133 |
| 2008 | 2 | 10 | 17 | 86 | 2 | 3 | 120 |
| 2009 | 8 | 6 | 7 | 84 | 9 | 7 | 121 |
| 2010 | 3 | 6 | 19 | 92 | 3 | 3 | 126 |

Fonti: ISTAT; Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti; VF.

ADR

L'ADR (Accord Dangereuses Route, sintesi di "*Accord European relatif au transport international des marchandises dangereuses par route*"), firmato a Ginevra il 30 settembre 1947 e ratificato in Italia con la legge n. 1839, il 12 agosto 1962, è un accordo composto da diciassette articoli e un protocollo d'intesa che, all'interno dei suoi due allegati, demanda le disposizioni relative alla:

- classificazione delle sostanze pericolose ai fini del trasporto su strada;
- criteri di classificazione delle merci ai fini del trasporto su strada;
- condizioni di imballaggio, caratteristiche degli imballi e dei contenitori;
- etichettatura e marcatura;
- modalità costruttive dei veicoli e delle cisterne;
- requisiti per il mezzo di trasporto e per i conducenti;
- esenzioni dal rispetto delle norme.

Il Consiglio dell'Unione Europea, al fine di armonizzare le condizioni relative al trasporto su strada delle merci pericolose all'interno della comunità, ha emanato le direttive **94/55 CE** (trasporto di merci pericolose su strada) e **96/49 CE** (trasporto di merci pericolose per ferrovia), **96/35 CE** (relativa alla designazione e qualificazione professionale dei consulenti per la sicurezza dei trasporti su strada, per ferrovia o per via navigabile di merci pericolose), **2000/18 CE** (prescrizioni applicabili all'esame di consulente per la sicurezza dei trasporti su strada, per ferrovia e per via navigabile di merci pericolose).

Il Parlamento Europeo e il Consiglio, infine, hanno sostituito tali direttive con un'unica direttiva che comprenda anche le disposizioni applicabili al trasporto mediante vie navigabili interne, ovvero la direttiva **2008/68 CE**, del 24 settembre 2008.

In Italia, la direttiva europea 2008/68 EC, è stata recepita con il **decreto legislativo n. 35**, del 27 gennaio 2010 (*Attuazione della direttiva 2008/68 EC, relativa al trasporto interno di merci pericolose*).

Nel nostro ordinamento, inoltre, vi sono alcune norme particolari o limitate nel tempo che vengono applicate solo se non contrastino con l'accordo ADR:

- R.D. n. 147 del 09/01/1927 e s.m. e TULPS, per i gas tossici;
- D.M. 22/07/1930 per i recipienti per gas compressi;
- D. Lgs. n. 230 del 17/03/1995 e L. n. 1860 del 31/12/1962 per le materie radioattive;
- T.U.L.P.S. e L. n. 110 del 18/04/1975 per gli esplosivi.

Le attività riguardanti i porti, invece, sono regolate dal **DM 16 maggio 2001, n.293** - Regolamento di attuazione della direttiva 96/82/CE, relativa al controllo dei pericoli di incidenti rilevanti connessi con determinate sostanze pericolose.

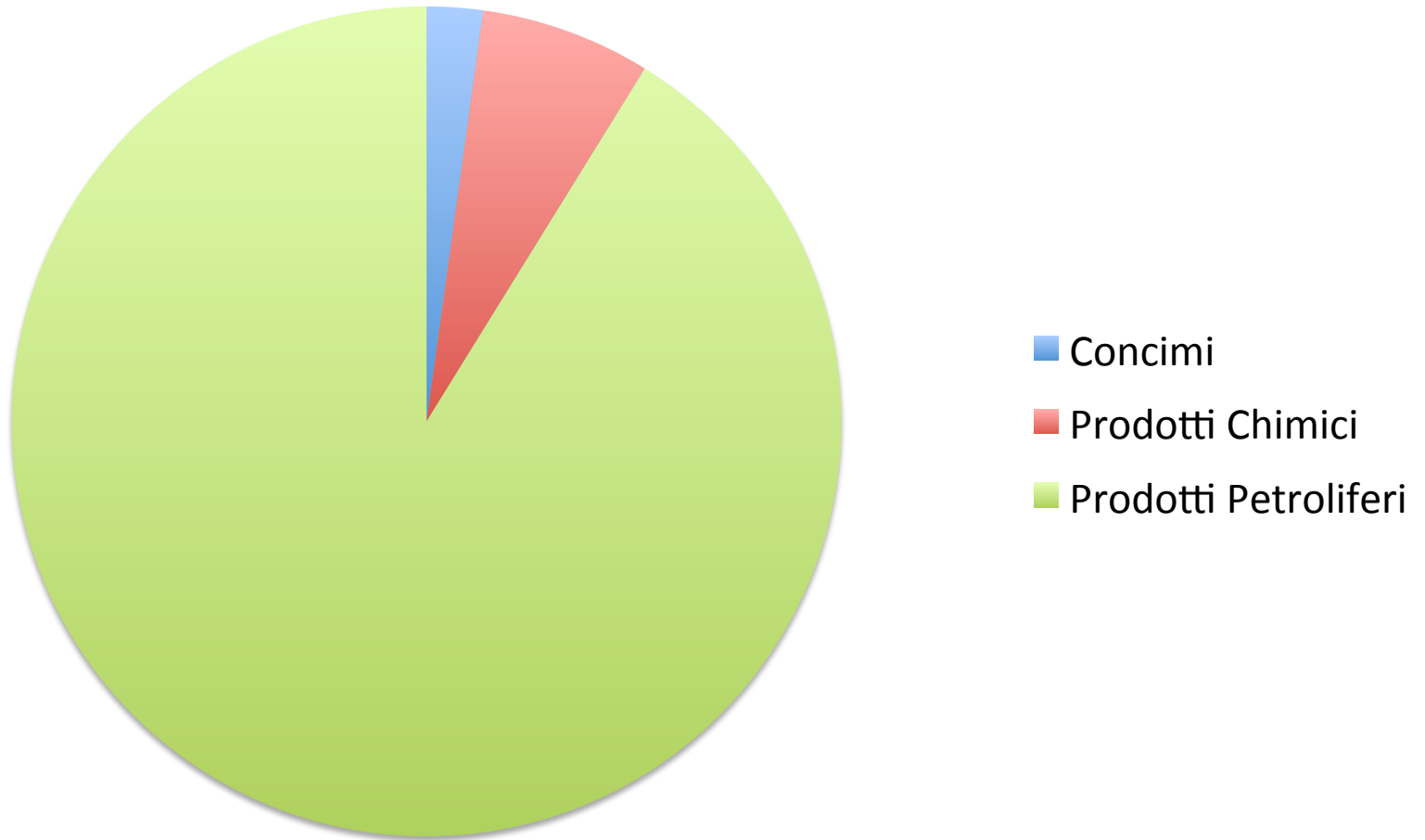
L'art. 5 della legge 84/94 fissa, infine, i piani regolatori portuali (PRG-P), per i quali sono state emanate nel 2005 dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti delle linee guida, che riportano anche indicazioni circa la pianificazione della safety e della security nell'area demaniale del Porto.

I porti italiani muovono all'incirca **9 milioni di TEU l'anno**; all'interno di queste cifre, ovviamente, è presente anche il trasporto di merci pericolose, tra cui:

- 4.089 migliaia di tonnellate di concimi;
- 12.402 migliaia di tonnellate di prodotti chimici;
- 170.498 migliaia di tonnellate di prodotti petroliferi.

Fonte: ISTAT – Conto Nazionale dei Trasporti, 2002.

I tre tipi di merce pericolosa più trafficata nei porti italiani



Possibili soluzioni

- Sono molte le *best practice* che a livello nazionale, nelle singole aree locali, sono state adottate per una maggior sicurezza e sostenibilità del trasporto delle merci pericolose.
- Tutte queste misure si avvalgono di molteplici strumenti, tra i quali:
 - Intermodalità
 - ITS (infomobilità, OBU, Gate, App)
 - Formazione del personale che trasporta
 - Forme di collaborazione con gli organismi preposti alla gestione delle emergenze

Grazie per l'attenzione

osservatoriotrasporti@eurispes.eu