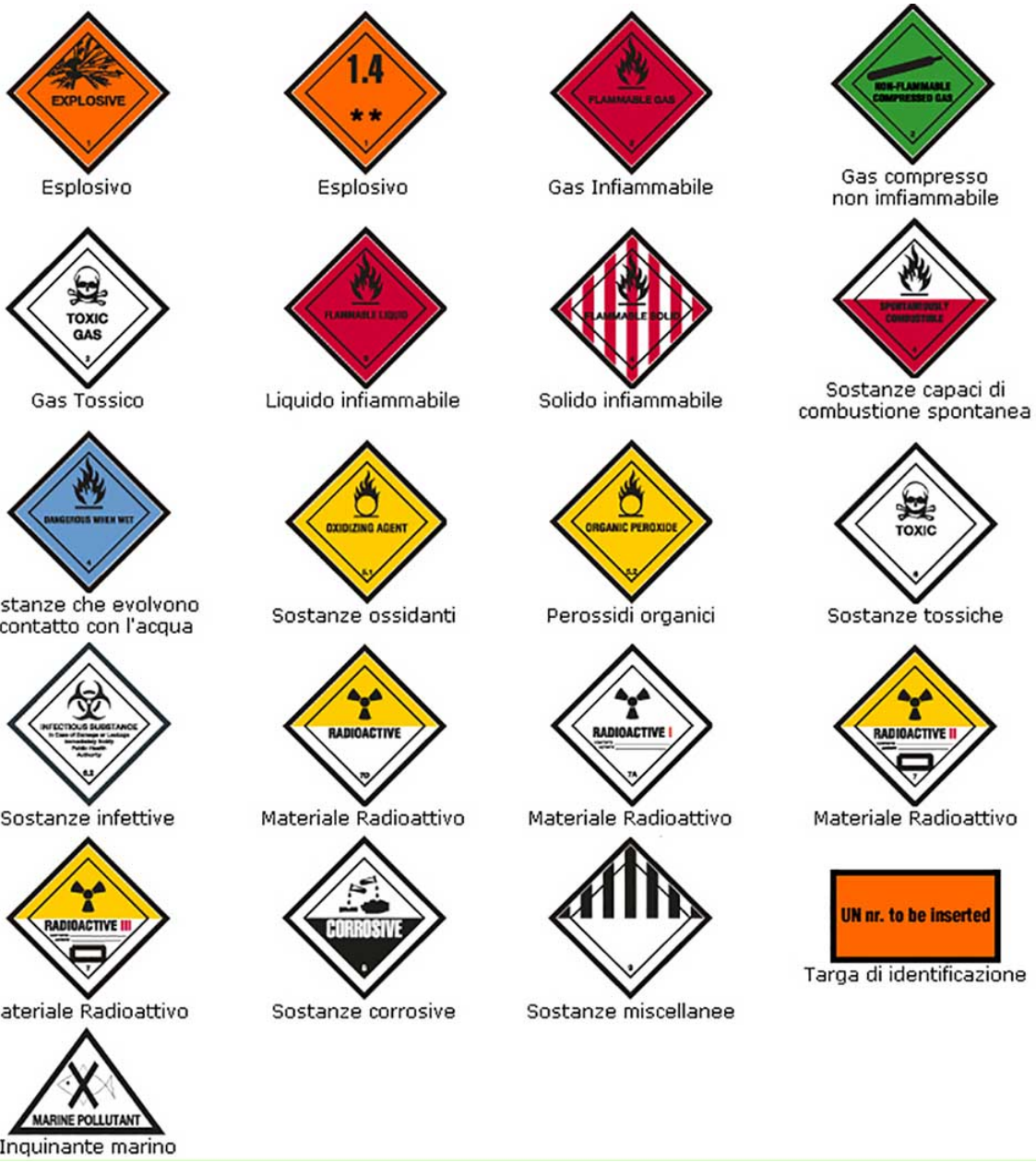
Creso Scapolan, **consulente per la sicurezza delle merci pericolose ADR**, ci aiuta a fare un po' di chiarezza rispondendo alle domande più comuni che riceve dai suoi clienti.



Le domande più comuni che i miei clienti mi formulano sono:

- quali sono i **documenti** da tenere durante il viaggio;
- come deve essere **caricata la merce**.

La più ricorrente concerne le **etichette** e la **pannellatura** del veicolo.

Per quanto concerne la documentazione da tenere in viaggio, bisogna distinguere fra i documenti relativi al conducente e, pertanto, **patente di guida** relativa al mezzo che si conduce:

- se si tratta di un mezzo pesante, la patente di guida deve essere integrata anche dalla Cqc ovvero la **Carta di qualificazione del conducente**, del Cfp, **certificato formazione professionale** , comunemente detto “patentino ADR” che deve essere idoneo al trasporto in colli o al trasporto in cisterna ricordando che se il viaggio che dobbiamo intraprendere è di carattere internazionale, occorre avere al seguito anche un documento di espatrio (per l’Europa basta la carta di identità mentre in altri Paesi occorre anche il passaporto).

Per il veicolo, invece, occorre avere al seguito:

- la **Carta di circolazione**, sia per il mezzo a motore che per l’eventuale rimorchio o semirimorchio, la **polizza di assicurazione** e se si tratta di autocisterne o carri silos anche il **barrato rosa**
.

Quando si viaggia in regime di trasporto merci pericolose, si deve avere a bordo e velocemente reperibile la **tremcard** ovvero le istruzioni scritte su come si deve comportare in caso di emergenza o fuori uscita di materiale pericoloso.

Naturalmente se il viaggio ha come destinazione o provenienza un Paese europeo, si deve avere sul mezzo anche la **Licenza comunitaria**, mentre per altre destinazioni è richiesto il **car net TIR**
.

In merito al secondo quesito, il **carico della merce** può avvenire in due modalità, **in colli**: ovvero la merce pericolosa e contenuta in appositi imballi omologati, ve ne sono di diverso tipo o materiali, ad esempio in
fusti o bidoni
per materiali liquidi o pulvirolenti,
scatole o sacchi
(big bag) per materiali solidi o in granuli.

Infine, **in bombole per i materiali gassosi**; tutti questi imballi devono essere etichettati e marcati secondo le direttive ADR.

La seconda modalità e il carico di merci pericolose in grandi recipienti ovvero in **cisterne**, per i liquidi in
carri silos
per le merci che hanno le caratteristiche granulose e
carri batteria
detti anche
carri bombolaio
, per i materiali gassosi.

Questi veicoli devono essere provvisti del documento chiamato barrato rosa che si ottiene dopo aver eseguito alcuni collaudi e prove, presso la motorizzazione civile, o presso officine autorizzate allo scopo.

Come dicevo prima, tutti gli imballi e i veicoli devono essere **etichettati e pannellati**, mentre per i veicoli che trasportano i colli è sufficiente apporre un cartello di colore arancio davanti e dietro al veicolo; per i
veicoli contenitori
, invece, la pannellatura è più complessa: per i veicoli cisterna che trasportano più materiali differenti, deve essere anteriore e posteriore, il cartello arancio neutro, mentre in corrispondenza dei fianchi devono essere posizionati pannelli arancio con delle numerazioni, con indicazione nella parte superiore della corrispondenza della classe di pericolo chiamato
numero kembler
e nella parte posteriore il numero corrispondente alla materia interessata chiamato
numero UN
; per esempio, trasportando benzina, che è un liquido infiammabile della classe 3 dell’ADR il pannello sarà così composto; nella parte superiore riporterà il numero 33 e nella parte inferiore il numero 1203, che indica, in tutti i Paesi che hanno sottoscritto l’accordo ADR, un liquido

infiammabile con i requisiti della benzina.

Per le autocisterne che trasportano un solo materiale pericoloso la pannellatura è composta anteriormente e posteriormente al veicolo dal pannello con la numerazione sui fianchi solo i cartelli disposti sul vertice. Questo serve ad **informare le squadre di soccorso**, in caso di incidente.

Quando si procede al carico bisogna sempre tenere presente la compatibilità del medesimo, vale a dire che le materie caricate sullo stesso veicolo, in caso di miscelazione, non devono avere nessuna reazione chimica.

Tutto il carico deve essere, inoltre, legato in maniera che durante il viaggio, in caso di curve, frenate o ripartenze, nulla si muova.

Per quanto riguarda il carico in cisterna, invece, si deve sempre controllare che tutte le valvole e passi d'uomo siano chiusi con le apposite sicurezze.

E naturalmente buon viaggio!

Articolo di Creso Scapolan, tratto dal TN 5/2019 anno XXI

© TN Trasportonotizie - Riproduzione riservata