LA LOGISTICA DELLE MERCI PERICOLOSE

Le problematiche emerse nel 3° incontro tematico promosso da Sitl Italia, la mostra specializzata che si è svolta a Verona dal 24 al 26 ottobre.

Ancora una volta, nel caso delle merci e dei rifiuti pericolosi, come per esempio in quello dei prodotti farmaceutici, si è potuto verificare che il tema del trasporto e più in generale della logistica, riveste sempre maggiore importanza per l'industria. Tenuto conto dei rischi particolarmente elevati che il trasporto di questa categoria di merci rappresenta per l'uomo e l'ambiente, nonché dei volumi assai significativi che essi raggiungono (secondo i dati forniti da Federchimica costituiscono il 6-7% del traffico merci totale italiano), questa evoluzione delle mentalità e dei comportamenti imprenditoriali è senz'altro positiva. La maggiore sensibilità dell'industria chimica alle problematiche di trasporto è stata, anche in parte, provocata, nel caso dei prodotti pericolosi, dal D.L. 282/05 che ha introdotto la responsabilità condivisa del vettore, del committente, del proprietario e del destinatario delle merci nei confronti dei rischi materiali e sociali derivanti dal trasporto. Di fatto, chiamati a rispondere delle negligenze e dei comportamenti scorretti dei trasportatori, i fabbricanti e gli utilizzatori di prodotti chimici ed energetici hanno dovuto farsi carico del problema del trasporto.

L'impegno delle imprese chimiche

Molteplici sono le iniziative che mirano a creare e migliorare le modalità e la sicurezza del trasporto delle merci pericolose. Si concretizza ad esempio nell'importante operato del Comitato Logistico di Federchimica presieduto da Francesco Carciotto che ha dato vita a una decina di gruppi di lavoro e raggruppa oltre 150 imprese partecipanti. Inoltre, la Federazione Nazionale dell'Industria Chimica gestisce e promuove dal '98 il S.E.T., Servizio Emergenze Trasporti, che ha quale missione l'assistenza sul piano tecnico e operativo alle forze dell'ordine nel corso di interventi suoi luoghi di incidenti dove sono coinvolte merci pericolose. Dopo vari accordi siglati con le Ferrovie dello Stato e le Autorità marittime internazionali, il S.E.T. è in discussione con Autostrade per l'Italia al fine di estendere sempre più la copertura del suo intervento. L'attenzione delle imprese chimiche al tema del trasporto si manifesta, inoltre, attraverso il sostegno di Federchimica al trasporto combinato mare/gomma, ferro/gomma, il quale – a causa della configurazione del territorio nazionale, della presenza di numerose gallerie (siamo il 2° Paese in Europa) che costituiscono rischi elevati per le merci pericolose e

del continuo aumento dei costi dei carburanti – rappresenta una soluzione importante per il futuro. I primi risultati concreti sono già stati registrati sul piano normativo.
Per esempio il D.D. del 18.11.2005 ha semplificato le procedure relative al trasporto delle merci pericolose sui veicoli imbarcati sui traghetti, estendendo le norma ADR al trasporto marittimo. Numerose altre disposizioni legislative come lo stanziamento di 240 milioni di euro (in 15 anni) per la promozione delle autostrade del mare o la creazione del Fondo per la contribuzione agli investimenti per lo sviluppo del trasporto merci su ferrovia, sono positive. Ma lo sviluppo del trasporto intermodale, come complemento e non alternativo al trasporto su gomma, richiede ancora molti impegni da parte di tutti gli attori della filiera se si considera che esso non supera l'1% del trasporto merci su ferro quando il trasporto delle merci pericolose rappresenta il 6% del totale del trasporto merci su gomma.

La certificazione di qualità

Tra le iniziative più importanti di Federchimica, vi è la promozione delle certificazione di qualità delle imprese di trasporto che rappresentano al momento la soluzione più efficace per garantire la sicurezza del trasporto delle merci pericolose e permettono inoltre, alle imprese industriali, di assolvere al loro specifico obbligo di diligenza qualificata, prevista dal D.L 286/05 nello svolgimento delle operazioni di trasporto. Sia le certificazione ISO 9000 e ISO 14000 che la valutazione SQAS (Safety and Quality Assessment System) del CEFIC, permettono in effetti ai committenti del trasporto di merci pericolose e di carburanti di alleviare in parte la loro posizione di corresponsabilità nei confronti dei trasportatori.
La responsabilità rimane, per esempio, per quanto riguarda gli eventuali vincoli di date e orari di consegna delle merci che essi potrebbero imporre al trasportatore a scapito della sicurezza, ma i produttori industriali non sono più chiamati a rispondere degli errori commessi dal trasportatore se questo è in possesso delle certificazioni citate.
Bisogna tuttavia ricordare che la ISO 9000 e la valutazione SQAS hanno soprattutto consentito alle imprese di trasporto che le hanno adottate di razionalizzare i propri modi di funzionamento e di migliorare di molto la qualità del loro servizio. Esistono oggi, in Italia, alcune imprese specializzate nel trasporto di merci pericolose e idrocarburi di medio/grande dimensione come Commissionaria Intertrasporti o CAM (Consorzio Autocisternisti Mestre) che gestiscono flotte di 150 o 200 camion dotati dei sistemi di sicurezza attiva e passiva più moderni e guidati da conducenti qualificati, addestrati e soprattutto culturalmente preparati al trasporto delle merci pericolose.