



*Consiglio Nazionale
dell'Economia e del Lavoro*

L'ASSEMBLEA

(seduta del 30 novembre 2022)

VISTO l'art. 99 della Costituzione;

VISTA la legge speciale 30 dicembre 1986, n. 936, recante *"Norme sul Consiglio Nazionale dell'Economia e del Lavoro"* e successive modifiche e integrazioni;

VISTA la legge 24 dicembre 2012, n. 234, recante *"Norme generali sulla partecipazione dell'Italia alla formazione e all'attuazione della normativa e delle politiche dell'Unione europea"*;

VISTO, in particolare, l'art. 6 della citata legge n. 234/2012, rubricato *"Partecipazione del Parlamento al processo di formazione degli atti dell'Unione europea"*;

Visto, altresì, l'art. 28 della medesima legge n. 234/2012, rubricato *"Partecipazione delle parti sociali e delle categorie produttive alle decisioni relative alla formazione di atti dell'Unione europea"*, il quale, al comma 2, prevede quanto segue: *"Il Presidente del Consiglio dei Ministri o il Ministro per gli affari europei trasmette al Consiglio nazionale dell'economia e del lavoro (CNEL) i progetti e gli atti di cui all'articolo 6, riguardanti materie di particolare interesse economico e sociale. Il CNEL può far pervenire alle Camere e al Governo le valutazioni e i contributi che ritiene opportuni, ai sensi degli articoli 10 e 12 della legge 30 dicembre 1986, n. 936. A tale fine, il CNEL può istituire, secondo le norme del proprio ordinamento, uno o più comitati per l'esame degli atti dell'Unione europea"*;

VISTO il Regolamento degli organi, dell'organizzazione e delle procedure, approvato dall'Assemblea del CNEL il 17 luglio 2019;

VISTA la determina prot. n. 376 del 24/2/2021, con il quale è stato istituito il Comitato per l'esame degli atti dell'Unione Europea nella fase ascendente, ai sensi del predetto art. 28 della legge n. 234/2012;

VISTA la nota in data 29/09/2022 del Dipartimento Politiche Europee presso la Presidenza del Consiglio dei Ministri di invio degli elenchi e segnalazione degli Atti dell'Unione europea ai sensi degli artt. 6, 24, 26 e 28 della citata legge n. 234/2012;

VISTO, in particolare, l'Atto (UE) 2021/0275 (COD), *Progetto di direttiva del Parlamento europeo e del Consiglio relativa a procedure uniformi in materia di controllo dei trasporti su strada di merci pericolose (codificazione) (prima lettura) - Adozione dell'atto legislativo;*

CONSIDERATO che il CNEL si è espresso nella materia in esame con i seguenti documenti Osservazioni e Proposte sull'A.C. 3278 concernente *"la conversione in legge del decreto-legge 10 settembre 2021, n. 121, recante disposizioni urgenti in materia di investimenti e sicurezza delle infrastrutture, dei trasporti e della circolazione stradale, per la funzionalità del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, del Consiglio superiore dei lavori pubblici e dell'Agenzia nazionale per la sicurezza delle infrastrutture stradali e autostradali"*; Memoria sull'A.C. 3278 concernente la *"Conversione in legge del decreto-legge 10 settembre 2021, n. 121, recante disposizioni urgenti in materia di investimenti e sicurezza delle infrastrutture, dei trasporti e della circolazione stradale, per la funzionalità del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, del Consiglio superiore dei lavori pubblici e dell'Agenzia nazionale per la sicurezza delle infrastrutture stradali e autostradali"*.

VISTO l'elaborato degli Uffici istruttori del CNEL, redatto sulla base delle osservazioni prodotte dal comitato di cui al capoverso precedente;

RITENUTO di trasmettere alle Camere e al Governo proprie valutazioni e contributi in merito al predetto Atto (UE) 2021/0275(COD) (12630/22);

SENTITO il Segretario Generale, Cons. Mauro Nori;


UDITO il relatore, Comitato per l'esame degli atti UE di cui all'art. 28 della legge n. 234/2012, Cons. Paolo Nereo Marcucci;

APPROVA

L'unito Parere in merito all'Atto (UE) 2021/0275(COD) (12630/22) *"Progetto di direttiva del Parlamento europeo e del Consiglio relativa a procedure uniformi in materia di controllo dei trasporti su strada di merci pericolose"*.

Il Presidente

Prof. Tiziano TREU



Sintesi dell'Atto UE

Lo scopo della proposta consiste nell'avviare la codificazione della direttiva 95/50/CE del Consiglio, del 6 ottobre 1995, sull'adozione di procedure uniformi in materia di controllo dei trasporti su strada di merci pericolose. La nuova direttiva sostituisce i vari atti che essa incorpora, preserva in pieno la sostanza degli atti oggetto di codificazione e pertanto non fa altro che riunirli apportando unicamente le modifiche formali necessarie ai fini dell'opera di codificazione.

Si richiama la relativa base giuridica, ovvero, l'Articolo 3 del regolamento (CE) n. 1100/2008 e articolo 1 del regolamento (CEE) n. 3912/92; Direttiva 95/50/CE del Consiglio del 6 ottobre 1995.

Tutto quanto sopra premesso, il CNEL osserva quanto segue:

- il Comitato economico e sociale europeo ha formulato il suo parere il 20 ottobre 2021;
- il 13 settembre 2022 il Parlamento europeo ha adottato la sua posizione in prima lettura sulla proposta della Commissione e che il risultato della votazione del Parlamento europeo rispecchia l'accordo di compromesso convenuto tra le istituzioni e dovrebbe quindi essere accettabile per il Consiglio e che se il Consiglio approva la posizione del Parlamento europeo, l'atto legislativo sarà adottato e pubblicato nella Gazzetta ufficiale dell'Unione europea.

Il CNEL esprime condivisione per gli obiettivi della proposta che si sostanzia nella previsione che *“Quando un'infrazione alle pertinenti disposizioni dell'ADR (Accord européen relatif au transport international des marchandises dangereuses par route) comporta un rischio elevato di morte, gravi lesioni personali o danni significativi all'ambiente, tale infrazione deve di norma condurre all'adozione di immediate e adeguate misure correttive, quali il fermo del veicolo”*

Nella Proposta di Direttiva sono riportati *“I 15 casi di infrazione”* che comportano i rischi che le disposizioni ADR, brevemente riportate di seguito, intendono evitare.

La direttiva prevede che gli Stati membri esercitino controlli più penetranti ma omogenei su tutto il territorio dell'Unione sui trasporti su strada di merci pericolose effettuati per

mezzo di veicoli che circolano nel loro territorio o che vi entrano in provenienza da un paese terzo. Tutti gli Stati Membri dovranno organizzarsi in modo tale che una proporzione rappresentativa dei trasporti su strada di merci pericolose sia sottoposta ai controlli previsti dalla direttiva per verificarne la conformità alla legislazione in materia di trasporto su strada di merci pericolose.

In Italia, ogni anno, la Polizia Stradale controlla mediamente oltre 300mila mezzi pesanti e di questi più di 5mila trasportano merci pericolose.

Detti controlli sono effettuati nel territorio di uno Stato membro in conformità all'articolo 3 del regolamento (CE) n. 1100/2008 e all'articolo 1 del regolamento (CEE) n. 3912/92.

Una merce è considerata pericolosa quando può causare danni alle persone alle cose e all'ambiente e, in base alle caratteristiche chimico-fisiche e di pericolo, è classificata tra le classi di pericolo stabilite nell'Accordo europeo secondo due indici che classificano la merce e l'imballaggio che può essere più severo.

Il trasporto può avvenire in colli, alla rinfusa, in cisterna e in container con veicoli che devono rispettare alcune caratteristiche. I veicoli destinati al trasporto di merci pericolose in cisterna o al trasporto di esplosivi in colli devono ottenere un certificato di approvazione che attesta l'equipaggiamento elettrico, dispositivi di frenatura, limitatore di velocità, dispositivi antincendio, e la conformità alle prescrizioni generali di sicurezza secondo le norme del Paese d'origine.

Inoltre, il mezzo deve essere dotato di un equipaggiamento speciale, che comprende segnali di avvertimento pieghevoli arancioni, casco, occhiali protettivi e due estintori.

Tutti i conducenti di mezzi che trasportano merci pericolose devono essere in possesso di un certificato, il cosiddetto "patentino ADR" che vale cinque anni. Per il rinnovo è necessario che il conducente segua un corso di aggiornamento.

Per agevolare l'attività di controllo e di intervento in caso di incidenti ed infortuni, la normativa ADR (*Accord européen relatif au transport international des marchandises dangereuses par route*) ha previsto, tra l'altro, l'obbligo di un documento di trasporto, di istruzioni scritte, di pannelli e di etichette di identificazione delle sostanze e del relativo pericolo.