

## RELAZIONE ILLUSTRATIVA

L'allegato schema di decreto legislativo reca recepimento della direttiva 2008/68/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 24 settembre 2008, relativa al trasporto di merci pericolose.

Tale direttiva, inserita nell'allegato B della legge comunitaria 2008, appresta, in un unico documento, una disciplina organica al trasporto di merci pericolose su strada, per ferrovie e per vie navigabili interne.

Vengono così superate ed espressamente abrogate le direttive:

- 94/55/CE e successive modifiche, che fa riferimento all'accordo europeo relativo al trasporto internazionale di merci pericolose su strada, e che è stata recepita con DM 4 settembre 1996 e successive modifiche (ADR);
- 96/49/CE e 96/87/CE e successive modifiche, che fanno riferimento all'accordo europeo relativo al trasporto internazionale di merci pericolose per ferrovia, e che sono state recepite con decreto legislativo 13 gennaio 1999, n. 41 (RID);
- 96/35/CE e successive modifiche, in materia di designazione e qualificazione professionale dei consulenti per la sicurezza dei trasporti su strada, per ferrovie o per vie navigabili di merci pericolose, recepita con decreto legislativo 4 febbraio 2000, n. 40;
- 2000/18/CE, recante prescrizioni minime applicabili all'esame di consulente per la sicurezza dei trasporti su strada, per ferrovia e per vie navigabili di merci pericolose, recepita con il DM 6 giugno 2000, e successive modifiche.

Lo schema di decreto allegato consta di 15 articoli e tre allegati, dedicati ciascuno ad una delle tipologie di trasporto prese in considerazione dalla Direttiva 2008/68/CE.

L'articolo 1 definisce il campo di applicazione della adottanda disciplina, riproponendo fedelmente l'articolo 1, paragrafo 1 della direttiva stessa.

L'articolo 2 detta le definizioni: a tal riguardo si segnala che, per migliore raccordo con la normativa interna, il termine "nave" è stato sostituito da "unità navale" nella cui definizione si fa riferimento anche al galleggiante. Per la medesima finalità è stata introdotta la definizione di traghetto mentre, per semplicità espositiva, si è prevista la definizione di "Amministrazione" con riferimento al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti.

L'articolo 3 prescrive le disposizioni generali: il comma 1 ripropone l'articolo 3 paragrafo 1 della direttiva, con l'esplicazione dei contenuti degli allegati ivi menzionati. Il comma 2 ripropone il paragrafo 2. La disciplina che ne deriva fa sostanzialmente rinvio ai divieti ed alle condizioni di autorizzazione al trasporto di merci pericolose, secondo quanto previsto dagli allegati di cui all'ADR, RID ed ADN, e fatte salve le eventuali deroghe concedibili ai sensi dell'art. 6, comma 2.

L'articolo 4, riproponendo il corrispondente articolo della direttiva, ripropone gli stessi principi generali di cui all'articolo 3 anche con riferimento al trasporto verso o da Paese extracomunitario.

L'articolo 5, con riferimento agli adeguamenti al progresso tecnico del RID, ADR e ADN - puntualmente trasposti nell'ordinamento comunitario quali allegati a direttive - prescrive che queste ultime sono recepite con decreto dell'Amministrazione delle infrastrutture e dei trasporti, qualora siano di mero aggiornamento dei predetti allegati; qualora invece contemplino disposizioni diverse e/o ulteriori rispetto alle suddette prescrizioni tecniche, le stesse sono recepite con provvedimento dell'Amministrazione, di concerto con le Amministrazioni dell'Interno, dell'Ambiente e della tutela del Territorio e del Mare, e delle altre Amministrazioni eventualmente interessate, ciascuna secondo i profili di specifica competenza.

Gli articoli 6, 7 e 8, soddisfano al contempo due finalità: riassumere i contenuti in materia di limitazioni e deroghe di cui agli articoli 5 e 6 della Direttiva ed apprestare un adeguato regime sanzionatorio per le violazioni tanto delle prescrizioni tecniche previste nell'ADR, RID e ADN, quanto alle eventuali ulteriori limitazioni potranno essere prescritte. Hanno una struttura sostanzialmente analoga e le differenze di formulazione saranno di seguito

evidenziate. Si procede pertanto all'esame dettagliato dell'articolo 168 decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285 e successive modificazioni ed integrazioni, recante "Nuovo Codice della Strada", rubricato "disciplina del trasporto su strada dei materiali pericolosi", quale risulterebbe a seguito delle introducendo modifiche.

L'articolo 6 è relativo al trasporto su strada di merci pericolose: riformula il testo dell'articolo 168.

Confermato il comma 1 di tale articolo nel testo vigente, che opera un rinvio, ai fini della classificazione dei materiali pericolosi, a quelli appartenenti alle classi indicate negli allegati all'ADR, il primo comma, lettera a), dell'articolo in commento ne modifica il comma 2, al fine di fare un rinvio elastico alle prescrizioni in materia di circolazione, etichettaggio, imballaggio, carico, scarico e stivaggio sui veicoli stradali poste nel citato ADR e recepite nell'ordinamento interno.

Non è stato modificato il comma 3 del vigente art. 168, che prevede che le merci pericolose, il cui trasporto internazionale è ammesso da accordi internazionali, possono essere trasportate alle medesime condizioni anche sul territorio interno, salvo l'obbligo di munirsi della licenza o del permesso richiesti per il trasporto di merci esplosive o gas tossici.

La lettera b) del comma 1 dell'articolo 6 in commento, modifica il comma 4 del citato articolo 168 CdS: l'intento è stato quello di coniugare le precedenti disposizioni con quelle in materia di ulteriori limitazioni previste dall'articolo 5, paragrafo 1, della direttiva.

Ne risulta pertanto che il Ministro delle Infrastrutture e dei trasporti può prescrivere con propri decreti, e previa notifica alla Commissione Europea ai fini dell'autorizzazione, disposizioni più rigorose per la disciplina del trasporto interno delle merci in parola, purché non relative alle caratteristiche costruttive dei veicoli.

E' confermata la vigente disposizione che attribuisce competenza al Ministero dell'interno per le prescrizioni relative a merci che presentano pericolo di esplosione o di incendio, come quella che prevede che con decreto del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con i Ministeri dell'interno, dello sviluppo economico e della salute, possono essere classificate quali merci pericolose, materie o oggetti non compresi nell'ADR

ma assimilabili a quelle ivi contemplate, e possono essere altresì dettate le condizioni di trasporto ed, eventualmente, l'obbligo di conseguire apposita autorizzazione per ogni singolo viaggio.

Del tutto nuovo è il comma 4-bis dell'articolo 168 CdS, che recepisce il paragrafo 5 dell'articolo 6 della direttiva: prevede infatti la possibilità in via eccezionale – a condizione che non sia compromessa la sicurezza e che le operazioni siano chiaramente definite e limitate nel tempo – che il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con i Ministeri dell'interno, del Lavoro della salute e delle politiche sociali, dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare, possano rilasciare autorizzazioni individuali per operazioni di trasporto di merci pericolose su territorio nazionale che sono proibite o effettuate in condizioni diverse da quanto previsto negli allegati ADR, come recepiti nell'ordinamento.

Il comma 5 dell'articolo 168 CdS, che fa rinvio, per il trasporto di materie fissili o radioattive, ad apposite prescrizioni poste nell'art. 5 della legge n. 1860 del 1962, come modificato dall'articolo 2 del DPR n. 1704 del 1965.

La lettera d) del comma 1 dell'articolo 6 in commento introduce nell'ordinamento le disposizioni del paragrafo 2, della direttiva: prevede infatti la possibilità di accordare deroghe , con provvedimento del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti di concerto con i Ministeri dell'interno, del Lavoro della salute e delle politiche sociali, dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare, qualora il trasporto attenga a piccole quantità di merce, purché non si tratti di materia a media o alta radioattività, **ovvero attenga a merci pericolose destinate al trasporto locale su brevi distanze. E' espressamente previsto che a tali attività autorizzatorie si fa fronte nell'ambito delle risorse umane, strumentali e finanziarie previste a legislazione vigente.**

Il comma 7 dell'articolo 168 CdS non è stato modificato: prevede una sanzione per l'ipotesi di eccedenza di carico del veicolo che trasporta merci pericolose.

I commi 8 e 8-bis, dell'articolo 168, anch'essi inalterati rispetto al testo vigente, sanzionano con il pagamento di una sanzione amministrativa pecuniaria da euro 1.842 a euro 7.369 chiunque trasporti merci pericolose senza la autorizzazione, ove prescritta, ovvero in condizioni diverse da quelle prescritte nella medesima autorizzazione per finalità di sicurezza.; è prevista inoltre la sanzione accessoria della sospensione della carta di circolazione della patente di guida per un periodo da due a sei mesi ed, in caso di reiterazione delle violazioni, la confisca amministrativa del veicolo.

La lettera e) del comma 1 dell'articolo 6 in commento opera una modifica di forma ai commi 9, 9-bis e 9-ter dell'articolo 168 CdS, raccordata con le modifiche apportate al comma 2 dell'articolo 168.

Il comma 9 dell'articolo 168, anch'esso inalterato rispetto al testo vigente, punisce con la sanzione amministrativa pecuniaria del pagamento di una somma da euro 335 a euro 1.427 chiunque viola le prescrizioni fissate – ai sensi del comma 2 - dai provvedimenti di recepimento delle disposizioni comunitarie in materia de qua, ovvero le condizioni di trasporto di cui ai commi 3 e 4, relative a determinate operazioni puntualmente indicate, ovvero chi viola le ulteriori limitazioni prescritte per il trasporto nazionale di merci pericolose, ai sensi del comma 4.

Il comma 9-bis punisce con il pagamento di una sanzione amministrativa pecuniaria da euro 373 a euro 1.498 se le prescrizioni di cui ai summenzionati commi sono relative a dispositivi di equipaggiamento e protezione dei conducenti o dell'equipaggio, alla compilazione e tenuta dei documenti di trasporto o delle istruzioni di sicurezza.

Il comma 9-ter punisce con il pagamento di una sanzione amministrativa pecuniaria da euro 150 a euro 599 le residue prescrizioni poste nei più volte menzionati commi 2, 3 e 4 dell'art. 168.

Infine il comma 10 di tale ultimo articolo, anch'esso non modificato rispetto al testo vigente - operando un rinvio all'articolo 167, comma 9, CdS - prevede che le suesposte sanzioni si applicano sia al conducente che al proprietario del veicolo, nonché al committente quando si tratti di trasporto eseguito per suo conto esclusivo.

A tal riguardo si evidenzia che la logica sottesa all'impianto sanzionatorio su evidenziato è da sempre quella di una sorta di posizione preminente del committente rispetto al vettore che – quale parte economicamente più debole – potrebbe non essere in grado di rifiutare una commessa: pertanto le fattispecie di cui ai commi da 8 a 9-ter non sono a fattispecie soggettiva tipica, ma sono rivolte a “chiunque”, ed il rinvio all'articolo 167, comma 9, sta a significare una responsabilità oggettiva del committente, ovviamente con esclusione delle ipotesi di trasporto di collettame.

L'articolo 7 modifica l'articolo 35 del D.P.R. n. 753 del 1980 recante “Nuove norme in materia di polizia, sicurezza e regolarità dell'esercizio delle ferrovie e di altri servizi di trasporto”.

Nella sua vigente formulazione, tale articolo si palesa evidentemente inadeguato ed anacronistico, prevedendo che “Le merci pericolose e nocive, definite tali dalle norme in vigore, devono essere presentate al trasporto nell'osservanza e con i limiti di quanto stabilito dalle disposizioni emanate per le singole merci.

L'inesatta o incompleta dichiarazione della natura delle merci di cui al comma precedente, ovvero l'omessa denuncia del loro trasporto o deposito, è punita con l'ammenda da L. 100.000 a L.1.000.000 o con l'arresto fino a due mesi, oltre il pagamento delle tasse e sopratasse stabilite, e sempreché il fatto non costituisca reato più grave.”

Tale articolo è stato dunque completamente riscritto, a similitudine con il su illustrato articolo 168 CdS: sono state quindi trasposte nell'ordinamento interno, con rinvio elastico le disposizioni precettive contenute nei provvedimenti di recepimento degli allegati RID, al fine di correlarne le sanzioni. Sono state altresì previste le ipotesi di ulteriori limitazioni e deroghe previste dagli articoli 5 e 6 della direttiva.

Limitando l'esame dell'articolo 7 alle sole parti in cui lo stesso differisce dal dettato dell'articolo 168 CdS, come modificato dall'articolo 6 dell'emanando decreto legislativo, si fa presente che non si è ritenuto di poter operare anche con riferimento al trasporto ferroviario quella presunzione di posizione dominante che nel Codice della Strada, sin dal 1992, è posta in capo al committente: di conseguenza non è riproposto lo schema della responsabilità oggettiva in capo allo stesso.

**L'articolo 8 punisce con sanzione penale (ammenda da 5.000 a 15.000 euro ed arresto fino a sei mesi) chi trasporti, ovvero chi presenta al trasporto, merci pericolose senza la prescritta autorizzazione – ove richiesta – ovvero in difformità rispetto alle condizioni nella stessa poste.**

Gli articoli sanzionatori 9, 10 e 11, sono puntualmente riferiti al vettore, e prevedono sanzioni amministrative pecuniarie di diversa entità – in ragione della gravità della violazione – per l'ipotesi di inosservanza di altri puntuali precetti posti dell'allegato ADR. Con riferimento allo spedizioniere ed al caricatore, gli stessi sono puniti **con sanzione amministrativa pecuniaria** – ai sensi del comma 12 – per le ipotesi di violazione dei puntuali obblighi che il capitolo 1.4.2.1 ed il capitolo 1.4.2.2 del RID pongono rispettivamente in capo agli stessi.

Si applica la disciplina del Capo I della legge n. 689 del 1981. L'Autorità competente a ricevere il rapporto è stata individuata nel Prefetto del luogo ove è stata accertata la violazione.

**Quanto alla natura ed importo delle sanzioni, si evidenzia come le stesse siano state ponderate e commisurate tanto con riferimento alla gravità delle violazioni, quanto alla circostanza che si tratta di veicoli che trasportano quantità assai rilevanti di merce pericolosa (si pensi che un veicolo stradale può al massimo portarne 40 tonnellate), quanto infine alla assenza di sanzioni amministrative accessorie.**

**Anche con riferimento al comma 5 dell'articolo 35 del DPR 753 del 1980, come modificato, è espressamente previsto che a tali attività autorizzatorie si fa fronte nell'ambito delle risorse umane, strumentali e finanziarie previste a legislazione vigente. E' inoltre previsto che gli importi delle relative sanzioni affluiscano all'entrata del bilancio dello Stato.**

L'articolo 8 istituisce ex novo un regime di sanzioni per le ipotesi di violazione delle disposizioni delle prescrizioni tecniche dell'ADN, come recepite: è noto infatti che con l'emanando provvedimento si introduce per la prima volta nell'ordinamento la disciplina del trasporto merci pericolose su via di navigazione interna.

Presenta una struttura del tutto analoga a quella dell'articolo 7.

L'articolo 9 recepisce il dettato dell'articolo 5, paragrafo 2, della direttiva, prevedendo che – qualora a seguito di incidente si debba ritenere che le disposizioni applicabili in materia di sicurezza si siano dimostrate insufficienti a limitare i danni inerenti alle operazioni di trasporto e si ritengano altresì sussistere ragioni di urgenza - previa mera notifica alla Commissione il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministero dell'Interno, dell'Ambiente e della tutela del Territorio e del Mare ed eventuali altre Amministrazioni interessate, ciascuna secondo i profili di specifica competenza, può disporre limitazioni ulteriori alle condizioni di trasporto.

L'articolo 10 riporta il contenuto dell'articolo 7 della direttiva e prevede che le disposizioni transitorie aggiuntive di interesse nazionale di cui agli allegati, possano essere adottate con provvedimento del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti.

L'articolo 11 è dedicato alla disciplina del consulente per il trasporto di merci pericolose: tale articolo, che non trova corrispondenza nel testo della direttiva, appresta la necessaria disciplina di rango primario relativa a tale figura professionale prevista dai capitoli 1.8.3 del RID, dell'ADN e dell'ADR.

A tal riguardo deve sottolinearsi che la precedente disciplina in materia era posta nel decreto legislativo 4 febbraio 2000, n. 40, attenendo principalmente ad obblighi del titolare dell'impresa e del consulente la cui inosservanza è sanzionata.

Proprio al fine di garantire l'effettività di tale disciplina, anche attraverso il meccanismo sanzionatorio previsto dal successivo articolo 12, è stata dunque introdotto nell'articolato in esame l'articolo in commento che, richiamate in materia le disposizioni contenute nei citati capitoli dell'ADR, ADN e RID (co. 1), detta prescrizioni tutte conformi a quelle poste dai citati allegati.

In particolare il legale rappresentante dell'impresa esercente attività di trasporto di merci pericolose ha l'obbligo di nominare un consulente della sicurezza e di comunicarne le generalità ad un Ufficio periferico del Dipartimento per i trasporti, la navigazione ed i sistemi informativi e statistici (co. 2 e 3).

Da tale obbligo possono essere esonerate talune imprese, ai sensi e nei limiti di quanto previsto dai relativi capitoli ADR, ADN e RID, con provvedimento dell'Amministrazione (co. 4).

In capo al consulente è posto l'obbligo di redigere una relazione annuale - e comunque ogni volta che intervengano eventi modificativi della prassi o delle procedure operative dell'impresa - nella quale, in relazione a ciascuna operazione dell'attività della stessa, devono essere indicate eventuali modifiche procedurali o

strutturali ai fini dell'ottimale esercizio in sicurezza (co. 5): tali relazioni devono essere conservate dal legale rappresentante per cinque anni (co. 6).

Il consulente deve altresì redigere una relazione nel caso avvenga un incidente e trasmetterla al legale rappresentante nonché, per il tramite degli uffici periferici del Dipartimento per il trasporto, la navigazione ed i sistemi informativi e statistici dell'Amministrazione - al medesimo Dipartimento ed al Ministero dell'Interno - Dipartimento dei Vigili del Fuoco, del Soccorso Pubblico e della Difesa Civile.

I commi da 8 a 13 attengono alla disciplina degli esami per il conseguimento del certificato di formazione professionale di consulente della sicurezza, anch'esso previsto dai citati capitoli dell'ADR, RID e ADN che disciplinano anche le modalità.

E' pertanto previsto che il certificato di che trattasi è rilasciato dal Dipartimento per i trasporti terrestri, la navigazione ed i sistemi informativi e statistici a seguito di esame (co. 8) svolto secondo le modalità poste dai più volte citati allegati (co.9).

Con provvedimento dell'Amministrazione sono dettate le disposizioni applicative relative all'espletamento degli stessi, con particolare riferimento a quelli – pure previsti dalla normativa internazionale – relativi ad alcune tipologie limitate di merci pericolose (co. 10).

Il comma 11, ai fini della corresponsione dei diritti dovuti dai candidati per l'effettuazione dell'esame di primo rilascio o aggiornamento, fa rinvio alle disposizioni decreto del Ministro dei Trasporti e della Navigazione di concerto con il Ministro del Tesoro, Bilancio e della Programmazione Economica 27 settembre 2000, n. 129 T. I predetti importi sono aggiornati con decreto interministeriale ogni due anni.

Il comma 12, rimette a provvedimento dell'Amministrazione la determinazione del numero e la composizione della commissione d'esame, disciplina che era dettagliatamente posta dall'articolo 4 del DM 6 giugno 2000, modificato dal DM 6 giugno 2004, recante norme applicative del decreto legislativo n. 40 del 2000 e recepimento della direttiva 2000/18/CE.

Il comma 13 ripropone la disposizione di cui all'art. 5, comma 7, del citato decreto legislativo n. 40 del 2000 e prevede che per la determinazione della misura dei compensi a favore dei componenti delle commissioni si applicano le disposizioni del DPCM 23 marzo 1995, pubblicato nella G.U. n. 134 del 10 giugno 1995.

Al fine di operare senza soluzioni di continuità nella formazione dei consulenti alla sicurezza, il comma 14 prevede che, ai fini della composizione delle commissioni e determinazione dei compensi spettanti ai componenti delle medesime, nonché dei diritti dovuti dall'utenza commissioni degli esami per il conseguimento del certificato di formazione professionale, continuino ad applicarsi le disposizioni attuative del decreto legislativo n. 40 del 2000 fino all'emanazione dei provvedimenti previsti dai commi 4, 10, 11 e 12. **In particolare è precisato che con decreto sono stabilite le tariffe per il**

**funzionamento delle commissioni di cui sopra e che queste, unitamente alle spese per i compensi di cui al comma 13, sono a carico dell'utenza, affluiscono all'entrata del bilancio dello Stato e sono successivamente rassegnati al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, per il funzionamento delle attività di che trattasi.**

Con riferimento alla disciplina posta dall'articolo 11 in commento, si evidenzia come trattasi di attività dell'Amministrazione già tutte espletate ai sensi del citato decreto legislativo n. 40 del 2000: pertanto dalle stesse non deriva alcun onere aggiuntivo per l'Amministrazione stessa.

L'articolo 12 prevede le sanzioni per l'ipotesi di violazione degli obblighi posti in capo al legale rappresentate dell'impresa e al consulente alla sicurezza. Analoga previsione era nell'articolo 6 del decreto legislativo n. 40 del 2000, rispetto alla quale gli importi sono stati aggiornati in euro ed aumentati. In analogia con quanto previsto dal comma 6 del citato articolo 6, la competenza ad irrogare le sanzioni è stata rimessa al prefetto.

L'articolo 13 è dedicato alla qualificazione di figure professionali previste dalla normativa ADR, ADN e RID: si tratta di una disposizione affatto nuova, che non trova corrispondenza in precedenti provvedimenti in materia.

Invero, ai sensi della citata normativa internazionale, l'Amministrazione deve provvedere al "riconoscimento", ovvero alla qualificazione, di esperti chiamati a svolgere attività di controlli amministrativi per la valutazione della conformità, dei controlli periodici e dei controlli eccezionali previsti dalla normativa medesima (capitolo 1.8.6 dell'ADR, 6.8.2.4 del RID) : si tratta dell'esecuzione delle prove sulle cisterne (co. 1), di classificazione di taluni prodotti pericolosi (co. 2), di approvazione e monitoraggio di organismi di controllo per la valutazione di conformità, di controllo periodico, eccezionale e di supervisione del servizio interno di ispezione (co. 3).

Trattasi di attività che solo in parte erano già espletate dall'Amministrazione delle infrastrutture e dei trasporti attraverso l'istituzione di apposite commissioni, che – ai sensi dell'emanando provvedimento – saranno partecipate anche dal Dipartimento dei Vigili del Fuoco, del Soccorso Pubblico e della Difesa Civile .

Talune delle attività in parola, peraltro, sono affatto nuove.



Deve tuttavia sottolinearsi come quelle già espletate – pur essendo evidentemente nell'interesse dei soggetti istanti - sono state a tutt'oggi assicurate in assenza di alcuna previsione che facesse obbligo a tali soggetti di corrispondere alcuna tariffa a fronte del servizio reso: pertanto il comma 4 dell'articolo in commento prevede che con decreto di concerto tra il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e quello dell'Economia siano stabiliti gli importi delle tariffe suddette, **anche per il funzionamento delle commissioni previste dallo stesso articolo**, sulla base della copertura dei costi effettivi del servizio prestato, **posti a carico dell'utenza istante**. E' previsto che le somme provenienti dalle maggiori entrate siano versate all'entrata del bilancio dello Stato per essere successivamente rassegnate al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti per il funzionamento ed il potenziamento delle attività medesime.

L'articolo 14 dispone l'abrogazione delle norme derivanti dal recepimento delle direttive 94/55/CE, 96/49/CE, 96/35/CE e 2000/18/CE: sono puntualmente indicati i relativi provvedimenti di recepimento (co. 1).

A tal riguardo si precisa che, alla lett. b), sono state fatte espressamente salve le disposizioni di cui agli articoli 1, comma 1, lettera d) e 2, comma 5 del decreto legislativo n. 41 del 1999.

In particolare, il citato art. 2, comma 5, detta prescrizioni sulla gestione delle attività di manovra e delle soste c.d. "tecniche" negli impianti di traghettamento. Il comma fu approvato in attuazione di una norma della direttiva 1996/49/CE che consentiva agli Stati membri di stabilire requisiti di sicurezza specifici relativamente a settori non disciplinati dall'allegato della direttiva, tra i quali specificamente le "operazioni correlate al trasporto, come lo smistamento o lo stazionamento".

Pur non risultando di immediata comprensione se esso sia da considerarsi compatibile con le disposizioni della direttiva 2008/68/CE e del decreto di recepimento in illustrazione, deve tuttavia sottolinearsi come, nel nuovo contesto normativo, la norma non ha comunque perso la sua funzionalità alla sicurezza complessiva del sistema della circolazione delle merci pericolose, in quanto una interpretazione che facesse optare per la sua abrogazione farebbe venir meno la disciplina speciale della c.d. "sosta tecnica".

Inoltre, e per ragioni analoghe, appare opportuno fare chiarezza sulla sopravvivenza della definizione di "trasporto" attualmente in vigore, posto che la direttiva 2008/68 non interviene ad innovarla.

Inoltre, considerato che la direttiva suddetta prevede comunque per gli Stati membri la facoltà di “mantenere o introdurre disposizioni in settori non contemplati” da essa, purché “specifiche e chiaramente definite” (considerando 10) nonché la generale possibilità “di applicare norme più rigorose in materia di trasporto nazionale di merci pericolose” (considerando 13, art. 5), si è optato per un’espressa salvezza degli artt. 1 comma 1 lett. d) e 2 comma 5 dell’abrogando D.Lgs. 41/99.

Il comma 2, fatta salva la disposizione di cui al summenzionato articolo 11, comma 14, reca una norma di abrogazione di chiusura, con riferimento ad ogni altra disposizione comunque contraria o incompatibile con l’adottando decreto.

**L’articolo 15 reca la clausola di invarianza degli oneri.**

L’articolo 16 è ritualmente dedicato all’entrata in vigore.

**Dall’attuazione del provvedimento non derivano nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica. Su richiesta della Ragioneria generale dello Stato, si allega comunque relazione tecnica.**

## RELAZIONE TECNICO-FINANZIARIA

Dal provvedimento in esame non derivano nuovi oneri o maggiori oneri, né minori entrate, a carico della finanza pubblica.

Gli artt. 6, 7 e 8, con riferimento rispettivamente al trasporto interno di merci pericolose su strada, ferrovia e navigazione interna, prevedono – tra l'altro – che possano essere rilasciate autorizzazioni individuali per trasporti di regola proibiti o effettuati in condizioni diverse da quelle generali, ovvero deroghe per limitati tragitti: è espressamente previsto che a tali attività si farà fronte nell'ambito delle risorse umane, strumentali e finanziarie previste a legislazione vigente, rientrando le stesse nella ordinaria attività delle amministrazioni interessate.

Quanto all'attività di vigilanza sull'osservanza delle prescrizioni, anche in tal caso si tratta di attività che erano già espletate nell'ambito del trasporto su strada ed in parte anche su quello ferroviario, con riferimento al comma 8 dell'articolo 35 del DPR n. 753 del 1980, come modificato dall'art. 7 dell'emanando provvedimento.

Si pone come nuova l'attività di vigilanza con riferimento alla navigazione interna e quella di cui ai commi da 9 a 12 del citato art. 35, come modificato.

Anche quest'ultime ultime verranno poste in essere nell'ambito delle risorse umane finanziarie e strumentali già esistenti: del resto, per tali attività deve ritenersi applicabile il disposto dell'articolo 2, co. 1, lett. c), ultimo periodo della legge n. 88 del 2009 (legge comunitaria 2008) che prevede che *“Le somme derivanti da sanzioni di nuova istituzione, stabilite con i provvedimenti adottati in attuazione della presente legge, sono versate all'entrata del bilancio dello Stato per essere rassegnate, entro i limiti previsti dalla legislazione vigente, con decreti del Ministro dell'economia e delle finanze alle amministrazioni competenti all'irrogazione delle sanzioni.”*

Quanto alle attività relative alla formazione dei consulenti per il trasporto di merci pericolose ed all'attività di vigilanza di cui rispettivamente agli articoli 11 e 12, deve rilevarsi come per un verso si tratti di una disciplina già vigente nell'ordinamento ( cfr. decreto legislativo 4 febbraio 2000, n. 40, e successive modifiche, di recepimento della direttiva 96/35/CE e DM 6 giugno 2000, di recepimento della direttiva 2000/18/CE), per altro si tratti di attività che, espletate a risorse umane e strumentali invariate, sono completamente poste a carico dell'utenza istante.

Lo stesso dicasi per le attività relative alla qualificazione di figure professionali previste dalla normativa ADR, RID e ADN: trattasi, in parte, di attività del tutto nuove;



per altre, addirittura di attività che tutt'ora sono svolte dall'Amministrazione, in favore dell'utenza istante, senza la previsione di alcuna tariffa per la copertura del costo del servizio reso.

Per tutte tali attività, che saranno assolte a risorse umane e strumentali invariate, è espressamente previsto che i costi siano posti a carico dell'utenza.

## ANALISI TECNICO-NORMATIVA

**Amministrazione proponente:** Ministro per le politiche europee e Ministro delle infrastrutture e dei trasporti

**Titolo:** Schema di decreto legislativo di attuazione della direttiva comunitaria 2008/68/CE relativa al "trasporto interno di merci pericolose".

**Indicazione referente dell'amministrazione proponente:** Ufficio legislativo del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti

### PARTE I. ASPETTI TECNICO NORMATIVI DI DIRITTO INTERNO

**1) Obiettivi e necessità dell'intervento normativo. Coerenza con il programma di governo:** il provvedimento in esame recepisce nell'ambito dell'ordinamento interno la direttiva del Parlamento Europeo e del Consiglio del 24 settembre 2008 n. 2008/68/CE relativa al "trasporto interno di merci pericolose".

La suddetta direttiva interviene a normare, *ex novo* e con un unico documento, tutta la materia del trasporto di merci pericolose su strada, ferrovia e vie d'acqua navigabile interna, assumendo quali allegati recanti prescrizioni tecniche, quelli di cui agli accordi internazionali ADR, RID e ADN.

Nella materia del trasporto di tali merci su strada e ferrovia, in precedenza singole direttive, già recepite nell'ordinamento interno, avevano riguardato le singole modalità di trasporto: del tutto nuova per il nostro ordinamento è invece l'adozione della disciplina di che trattasi con riferimento alla navigazione interna, scelta peraltro che, ai sensi della direttiva in commento, si poneva come opzionale, ma alla quale l'Amministrazione ha ritenuto di aderire per le evidenti implicazioni di maggior livello della sicurezza della circolazione delle merci pericolose, anche in situazioni di intermodalità.

**2) Analisi del quadro normativo nazionale:** il presente decreto è emanato in attuazione della delega al Governo di cui all'articolo 1 della legge 7 luglio 2009, n. 88 – legge comunitaria 2008.

**3) Incidenza delle norme proposte su leggi e regolamenti:** Il legislatore comunitario, con la direttiva 2008/68/CE, ha inteso introdurre nell'ordinamento comunitario, con unico documento, tutta la materia relativa al trasporto interno di merci pericolose - su strada, ferrovia e vie d'acqua navigabili interne -

abrogando contestualmente le precedenti direttive dedicate alle singole tipologie di trasporto.

Conseguentemente l'emanando decreto legislativo – strumento normativo primario al fine di prevedere sanzioni correlate alle ipotesi di violazione delle prescrizioni - abroga espressamente i singoli provvedimenti normativi che, nel tempo, avevano recepito le precedenti direttive.

Il testo proposto, in definitiva, recepisce in modo direttamente prescrittivo il contenuto obbligatorio della direttiva: anche laddove la stessa prevede delle mere facoltà (di ulteriori limitazioni o deroghe ed esenzioni), tali facoltà sono espressamente richiamate nel testo al fine di individuare le amministrazioni competenti all'emanazione dei provvedimenti di esercizio delle stesse.

E' infine previsto che il recepimento di ulteriori direttive che si limitino ad aggiornare al progresso tecnico i suddetti allegati possa avvenire con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con le Amministrazioni interessate, per i profili di rispettiva competenza.

*4) Analisi della compatibilità dell'intervento con i principi costituzionali:* Non sussistono profili di incompatibilità.

*5) Analisi della compatibilità con le competenze delle regioni ordinarie ed a statuto speciale:* afferendo la materia trattata a questioni di sicurezza dei trasporti, nonché a tutela dell'ambiente, e costituendo recepimento di direttiva comunitaria, non sono ravvisabili problemi di compatibilità con le competenze delle regioni e delle autonomie locali.

*6) Verifica della compatibilità con i principi di sussidiarietà, differenziazione ed adeguatezza sanciti dall'articolo 118, co. I, della Costituzione:* non sussistono problemi di interferenza con le fonti legislative che dispongono il trasferimento di funzioni alle regioni e agli enti locali.

*7) Verifica dell'assenza di rilegificazione e dell'utilizzabilità delle possibilità di delegificazione:* è stata verificata l'assenza di rilegificazione.

*8) Verifica dell'assenza di progetti di legge vertenti su materia analoga all'esame del Parlamento e relativo stato dell'iter:* non risultano progetti di legge vertenti su materia analoga all'esame del Parlamento; del resto trattasi di normativa armonizzata a livello comunitario.

*9) Indicazioni delle linee prevalenti della giurisprudenza ovvero della pendenza di giudizi di costituzionalità sul medesimo o su analogo oggetto:* nulla da segnalare.

## PARTE II. CONTESTO NORMATIVO COMUNITARIO ED INTERNAZIONALE

*10) Analisi della compatibilità dell'intervento con l'ordinamento comunitario:* il provvedimento recepisce fedelmente le disposizioni di cui alla direttiva 2008/68/CE.

*11) Verifica dell'esistenza di procedure di infrazione da parte della Commissione Europea sul medesimo o analogo oggetto:* non risultano procedure di infrazione al riguardo.

*12) Analisi della compatibilità dell'intervento con gli obblighi internazionali:* il testo risponde agli obblighi assunti in sede comunitaria dallo Stato italiano in tema di recepimento della normativa armonizzata, tra l'altro, in materia de qua e non configge con altri obblighi internazionali.

*13) Indicazioni delle linee prevalenti della giurisprudenza ovvero della pendenza di giudizi innanzi alla Corte di Giustizia delle Comunità europee sul medesimo o analogo oggetto:* nulla da segnalare.

*14) Indicazioni delle linee prevalenti della giurisprudenza ovvero della pendenza di giudizi innanzi alla Corte Europea dei Diritti dell'uomo sul medesimo o analogo oggetto:* nulla da segnalare.

*15) Eventuali indicazioni sulle linee prevalenti della regolamentazione sul medesimo oggetto da parte di altri Stati membri dell'Unione Europea:* la disciplina, nella parte di non facoltativo recepimento, è armonizzata a livello comunitario

## Parte III. ELEMENTI DI QUALITÀ SISTEMATICA E REDAZIONALE DEL TESTO

*1) Individuazione delle definizioni normative introdotte dal testo, della loro necessità, della coerenza con quelle già in uso:* le disposizioni del decreto legislativo non introducono nuove definizioni normative.

*2) Verifica della correttezza dei riferimenti normativi contenuti nel progetto, con particolare riguardo alle successive modificazioni ed integrazioni subite dai medesimi:* è stata positivamente verificata la correttezza dei riferimenti normativi contenuti negli articoli del provvedimento.

**3) Ricorso alla tecnica della novella legislativa per introdurre modificazioni ed integrazioni a disposizioni vigenti:** il decreto in esame interviene a modificare le disposizioni di cui all'articolo 168 (*Disciplina del trasporto su strada dei materiali pericolosi*) del decreto legislativo n. 285 del 1992, e s.m.e i., recante "Nuovo Codice della Strada", al fine di adeguarne le previsioni con le emanande novità in tema di trasporto di merci pericolose su strada ed, in particolare, al fine di prevedere specifiche sanzioni per chi violi le prescrizioni ulteriormente restrittive che il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con le altre Amministrazioni competenti, può emanare in materia.

E' invece completamente riscritto l'articolo 35 del D.P.R. n. 753 del 1980 recante "Nuove norme in materia di polizia, sicurezza e regolarità dell'esercizio delle ferrovie e di altri servizi di trasporto": alla sua vigente formulazione, che pone un generico obbligo di presentare le merci pericolose al trasporto in conformità ad altrettanto generiche prescrizioni, si sostituisce un articolo più complesso che richiama fattispecie puntuali dell'ADR, responsabilità puntuali della pluralità di soggetto coinvolti nelle operazioni di trasporto, sanzioni graduate in relazione alla gravità della condotta.

**4) Individuazione di effetti abrogativi impliciti di disposizioni dell'atto normativo e loro traduzione in norme abrogative espresse nel testo normativo:** così come la direttiva abroga espressamente tutte le precedenti direttive in materia *de qua*, allo stesso modo il decreto legislativo in esame abroga espressamente i singoli provvedimenti normativi che direttive, nel tempo, avevano recepito.

Sono espressamente fatte salve, tuttavia, quelle disposizioni che – non strettamente riferibili alle direttive *illo tempore* recepite – erano state introdotte a corollario dell'allora *introducenda* disciplina, e che conservano una loro efficacia precettiva a prescindere dalle abrogazioni operate, senza evidentemente porsi in contrasto con le nuove disposizioni.

**5) Individuazione di disposizioni dell'atto normativo aventi effetto retroattivo o di reviviscenza di norme precedentemente abrogate o di interpretazione autentica o derogatorie rispetto alla norma vigente:** nulla da segnalare.

**6) Verifica della presenza di deleghe aperte sul medesimo oggetto anche a carattere integrativo o correttivo:** non sussistono attualmente deleghe aperte sulla materia oggetto del provvedimento.

**7) Indicazione degli eventuali atti successivi attuativi; verifica della congruenza dei termini previsti per la loro adozione:** Lo schema di decreto rinvia a provvedimenti dell'Amministrazione delle infrastrutture e dei trasporti per individuare:

- le condizioni alle quali le imprese esercenti l'attività di trasporto di merci pericolose possono essere esonerate dall'osservanza dell'obbligo di nominare il consulente per la sicurezza;

- disposizioni applicative agli esami per la qualifica di consulente, con particolare riferimento a quelli relativi ai consulenti di imprese specializzate nel trasporto di determinati tipi di merci pericolose.

In entrambi i casi si tratta di esplicitare con atto amministrativo le opzioni già previste, a condizioni e limiti ben definiti, dagli allegati tecnici dell'ADR, RID e ADN, e peraltro già introdotte con i decreti di recepimento delle direttive oggi abrogate: è pertanto previsto, al fine di non arrecare soluzione di continuità all'accesso ad una formazione professionale, che le vecchie disposizioni in materia restino in vigore fino all'entrata in vigore dei nuovi provvedimenti.

*8) Verifica della piena utilizzazione e dell'aggiornamento di dati e di riferimenti statistici attinenti alla materia oggetto del provvedimento, ovvero indicazione della necessità di commissionare all'Istituto nazionale di statistica apposite elaborazioni statistiche con correlata indicazione nella relazione economico-finanziaria della sostenibilità dei relativi costi: nulla da segnalare.*

## ANALISI DELL'IMPATTO DELLA REGOLAMENTAZIONE (AIR)

### **SEZIONE 1 - CONTESTO ED OBIETTIVI**

#### **A) Descrizione del quadro normativo vigente**

La direttiva 2008/68/CE del 24 settembre 2008, inserita nell'allegato B della legge comunitaria 2008, appresta, in un unico documento, una disciplina organica al trasporto di merci pericolose su strada, per ferrovie e per vie navigabili interne.

Vengono così superate ed espressamente abrogate le direttive:

- 94/55/CE e successive modifiche, che fa riferimento all'accordo europeo relativo al trasporto internazionale di merci pericolose su strada, e che è stata recepita con DM 4 settembre 1996 e successive modifiche (ADR);
- 96/49/CE e 96/87/CE e successive modifiche, che fanno riferimento all'accordo europeo relativo al trasporto internazionale di merci pericolose per ferrovia, e che sono state recepite con decreto legislativo 13 gennaio 1999, n. 41 (RID);
- 96/35/CE e successive modifiche, in materia di designazione e qualificazione professionale dei consulenti per la sicurezza dei trasporti su strada, per ferrovie o per vie navigabili di merci pericolose, recepita con decreto legislativo 4 febbraio 2000, n. 40;
- 2000/18/CE, recante prescrizioni minime applicabili all'esame di consulente per la sicurezza dei trasporti su strada, per ferrovia e per vie navigabili di merci pericolose, recepita con il DM 6 giugno 2000, e successive modifiche.

La direttiva dunque assume quali prescrizioni tecniche di riferimento quelle di cui agli allegati agli accordi ADR, RID e ADN, rispettivamente in tema di trasporto su strada, ferrovia e vie d'acqua navigabili interne. Prevede inoltre che gli Stati membri possano prevedere con propri provvedimenti deroghe, limitazioni o esenzioni, rispetto a tali prescrizioni, secondo condizioni ben precise: tali facoltà sono state ribadite nello schema di decreto legislativo, al fine di determinare la competenza all'emanazione dei singoli provvedimenti in capo al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con le altre Amministrazioni per quanto di rispettiva competenza.

Nello schema di decreto sono infine previste delle sanzioni per le ipotesi di violazione delle suddette prescrizioni. Inoltre, poiché in seno ai citati allegati ADR, RID e ADN sono posti gli obblighi inerenti alla figura del consulente della sicurezza del trasporto di merci pericolose, prima disciplinato dal decreto legislativo 4 febbraio 2000, n. 40, sono riproposte le sanzioni per la mancata osservanza di quelle disposizioni.

#### **B) Illustrazione delle carenze e delle criticità constatate nella vigente situazione normativa e citazione delle relative fonti di informazione**

Posto che nella materia in esame dal 1997 sono intervenute direttive comunitarie, non si sono riscontrate particolari criticità o carenze, fatta eccezione per la disposizione di cui all'articolo 35 del D.P.R. n. 753 del 1980 recante "Nuove norme in materia di polizia, sicurezza e regolarità dell'esercizio delle ferrovie e di altri servizi di trasporto".

Invero, nella sua vigente formulazione, tale articolo pone un generico obbligo di presentare le merci pericolose al trasporto in conformità ad altrettanto generiche prescrizioni: previsione che sembra troppo vaga, specie se confrontata con quella puntuale vigente nell'articolo 168 del Codice della Strada, ed assolutamente inadeguata nella sanzione: ammenda da 100.000 lire ad 1.000.000 lire o arresto fino a due mesi.

Tale articolo è stato dunque riscritto, sostituito da una serie di disposizioni più complesse che richiamano fattispecie puntuali dell'ADR, responsabilità puntuali della pluralità di soggetto coinvolti nelle operazioni di trasporto, sanzioni graduate in relazione alla gravità della condotta.

### **C) Rappresentazione del problema da risolvere e delle esigenze sociali ed economiche considerate, con riferimento al contesto internazionale ed europeo.**

Il trasporto di merci pericolose su strada, per ferrovia o per vie navigabili interne comporta un considerevole rischio di incidenti: da tempo, pertanto, in sede europea sono state adottate misure atte ad assicurare che tale tipo di trasporto sia effettuato nelle migliori condizioni di sicurezza possibili.

Al fine di instaurare un regime comune che contempri tutti gli aspetti del trasporto interno di merci pericolose, in sede UE è stato ritenuto opportuno sostituire le precedenti direttive, dedicate a singole tipologie di trasporto (su strada o su ferrovia) con un'unica direttiva che comprenda anche le disposizioni applicabili al trasporto mediante vie navigabili interne.

Poiché la maggioranza degli Stati membri è parte contraente dell'accordo europeo relativo al trasporto internazionale delle merci pericolose su strada («ADR»), soggetta al regolamento relativo al trasporto internazionale delle merci pericolose per ferrovia (RID) e, ricorrendone i presupposti, parte dell'accordo

europeo relativo al trasporto internazionale delle merci pericolose per vie navigabili interne (ADN) - prescrizioni tutte relative al trasporto internazionale in sicurezza di merci pericolose - è stato stimato opportuno che tali norme fossero estese anche al trasporto nazionale, in modo da armonizzarne in tutta la Comunità le condizioni di trasporto.

### **D) Descrizione degli obiettivi da realizzare mediante l'intervento normativo e gli indicatori che consentono la verifica del grado di raggiungimento.**

L'obiettivo è pertanto quello di assicurare, anche nel trasporto interno, l'osservanza delle prescrizioni tecniche poste dagli allegati all'ADR, RID e ADN, per la sicurezza della circolazione delle merci pericolose anche in regime di intermodalità.

### **E) Indicazione delle categorie di soggetti, pubblici e privati, destinatari dei principali effetti dell'intervento regolatorio**

Sono destinatari delle emanande disposizioni tutti coloro che, soggetti pubblici o privati, sono coinvolti nella filiera del trasporto di merci pericolose su strada, ferrovie o vie d'acqua navigabile interna: così, a titolo esemplificativo, da coloro che sono deputati all'imballaggio ed etichettaggio delle merci, a coloro che hanno il compito di carico e scarico delle stesse; dal proprietario del mezzo di trasporto al conducente dello stesso, fino al consulente della sicurezza dei trasporti di tali merci, del quale ogni impresa deve dotarsi.

Obblighi e soggetti chiamati all'osservanza sono puntualmente descritti dagli allegati alla direttiva recependo, che costituiscono allegati all'emanando decreto legislativo.

## **SEZIONE 2 – PROCEDURE DI CONSULTAZIONE**

### **Procedure di consultazione effettuate – Modalità seguite e soggetti consultati**

Il provvedimento è stato redatto sulla base di consultazioni con gli Uffici competenti di questa amministrazione, nonché in considerazione delle osservazioni formulate da tutte le altre Amministrazioni partecipanti al tavolo tecnico costituito presso il Dipartimento per le Politiche Comunitarie.

## **SEZIONE 3 - VALUTAZIONE DELL'OPZIONE DI NON INTERVENTO (OPZIONE ZERO)**

### **Valutazione Opzione Zero e prevedibili effetti**

L'intervento normativo è necessario in quanto previsto dalla legge comunitaria 2008 (che prevede appunto la delega per il recepimento delle direttive contenute nella stessa legge).

## **SEZIONE 4 – VALUTAZIONI OPZIONI ALTERNATIVE DI INTERVENTO REGOLATORIO**

### **Opzioni alternative di intervento regolatorio**

Non sono ravvisabili opzioni alternative, sia per la precisa indicazione fornita dalla citata legge comunitaria 2008, sia per la necessità di introdurre disciplina sanzionatoria.

## **SEZIONE 5 – GIUSTIFICAZIONE DELL'OPZIONE REGOLATORIA PROPOSTA**

### **A) Metodo ed analisi applicato per la misurazione degli effetti**

Non rilevati

### **B) Svantaggi e vantaggi dell'opzione prescelta**

Non rilevati, in quanto la scelta era obbligata dalla legge comunitaria 2008

### **C) Indicazione degli obblighi informativi a carico dei destinatari diretti ed indiretti**

Non sono previsti specifici obblighi informativi

**D) Comparazione con altre opzioni esaminate**

Non sono state previste opzioni alternative all'intervento normativo

**E) Condizioni e fattori incidenti sui prevedibili effetti dell'intervento regolatorio**

Il provvedimento ha una valenza di novità solo con riferimento alla navigazione interna, per la quale per la prima volta si dettano prescrizioni relative al trasporto di merci pericolose. I settori del trasporto su strada e su ferrovia, al contrario, da tempo hanno recepito analoghe direttive.

**SEZIONE 6 - INCIDENZA SUL CORRETTO FUNZIONAMENTO CONCORRENZIALE DEL MERCATO E SULLA COMPETITIVITA' DEL PAESE**

Il provvedimento in esame non comporta effetti sul corretto funzionamento concorrenziale del libero mercato e sulla competitività complessiva del sistema economico.

**SEZIONE 7 - MODALITA' ATTUATIVE DELL'INTERVENTO REGOLATORIO**

**A) Soggetti responsabili dell'attuazione dell'intervento regolatorio.**

L'attuazione delle disposizioni recate dal decreto è affidata al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, nonché alle Amministrazioni dell'Interno - Dipartimento dei Vigili del Fuoco, del Soccorso Pubblico e della Difesa Civile. Per l'adozione di possibili provvedimenti di ulteriori limitazioni o deroghe o esenzioni, sono coinvolte anche Amministrazioni secondo i profili di competenza.

**B) Eventuali azioni per la pubblicità ed informazione dell'intervento**

Non sono previste azioni specifiche per la pubblicità ed informazione dell'intervento

**C) Strumenti di controllo e monitoraggio dell'intervento regolatorio**

Non è prevista in ambito nazionale specifica attività di monitoraggio del provvedimento, diversa o ulteriore rispetto alle attività di polizia effettuate in ambito stradale, ferroviario e per vie di acqua interna.

**D) Eventuali meccanismi per la revisione e l'adeguamento periodico della prevista regolamentazione - Aspetti prioritari da sottoporre eventualmente alla VIR**

Essendo la materia oggetto di disciplina armonizzata a livello comunitario, modifiche all'emanando provvedimento saranno arrecate dall'adozione di direttive modificative della 2008/68/CE.

E' pertanto previsto che con provvedimento del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti saranno recepite le direttive comunitarie in settore, concernenti adeguamento al progresso scientifico e tecnico degli allegati ADR, RID e ADN.

E' previsto invece il concerto delle altre Amministrazioni competenti, ed in specie dell'Interno, dell'Ambiente e della tutela del Territorio e del Mare, qualora siano da recepirsi

direttive comunitarie concernenti modifiche ed adeguamenti in materia di trasporto di merci pericolose su strada, per ferrovia o per via navigabile interna, diverse o ulteriori.

**Il Capo Ufficio Legislativo**  
(Cons. Gerardo Mastrandrea)