



I.V.EN.A. s.r.l.

Gli impianti frenanti antibloccaggio A.B.S. nell'ADR

Relatore: ing. Giovanni Pascoli

I.V.EN.A. s.r.l.

Borgo Vicenza 64/B – 31033 Castelfranco Veneto (TV)

Castelfranco Veneto, 10 Giugno 2009

I.V.EN.A. s.r.l. - Industrial Vehicles ENgineering Appliances

Sede Operativa ed amministrativa: Borgo Vicenza 64/B – 31033 Castelfranco Veneto (TV) Tel. 0423 494663 Fax 0423 729713

Sede Legale: Piazza del Mercato 5 – 30175 Marghera (VE) www.ivena.it email: IVENA@libero.it – pascoli.giovanni@tin.it



0. PREAMBOLA

Nell'ADR 2009 compare, al cap. 9.2 la seguente tabella che suscita alcune perplessità negli operatori del settore:

SPECIFICHE TECNICHE		VEICOLI					Note
		EX/II	EX/III	AT	FL	OX	
9.2.2	EQUIPAGGIAMENTO ELETTRICO						
9.2.2.2	Cablaggio		X	X	X	X	
9.2.2.3	Stacca batteria						
9.2.2.3.1			X ^a		X ^a	a L'ultima frase del 9.2.2.3.1 è applicabile ai veicoli immatricolati per la prima volta (o che entrano in servizio se l'immatricolazione non è obbligatoria) dopo il 1° luglio 2005.	
9.2.2.3.2			X		X		
9.2.2.3.3					X		
9.2.2.3.4			X		X		
9.2.2.4	Batterie	X	X		X		
9.2.2.5	Circuiti alimentati in permanenza						
9.2.2.5.1					X		
9.2.2.5.2			X				
9.2.2.6	Impianto elettrico dietro la cabina		X		X		
9.2.3	DISPOSITIVI DI FRENATURA						
9.2.3.1	Disposizioni generali	X ^h	X ^h	X ^h	X ^h	X ^h	
						h A partire dal 1° gennaio 2010, tutti i veicoli dovranno essere equipaggiati con regolatori automatici di frenatura.	

tab. 1

E prosegue con la descrizione particolareggiata dell'impianto di frenatura antibloccaggio:



SPECIFICHE TECNICHE		VEICOLI					Note
		EX/II	EX/III	AT	FL	OX	
	Dispositivo di frenatura antibloccaggio		X ^{b,d}	X ^{b,d}	X ^{b,d}	X ^{b,d}	<p>b Applicabile ai veicoli immatricolati per la prima volta (o che entrano in servizio se l'immatricolazione non è obbligatoria) dopo il 30 giugno 1993 per i veicoli a motore (trattori o portanti) con una massa massima superiore a 16 t e i rimorchi (vale a dire i rimorchi completi, i semirimorchi e i rimorchi ad assi centrali) con una massa massima superiore a 10 t. Applicabile ad ogni veicolo a motore autorizzato a trainare rimorchi con una massa massima che supera 10 t, immatricolato per la prima volta dopo il 30 giugno 1995. Applicabile a tutti i veicoli approvati per la prima volta conformemente alle prescrizioni del 9.1.2 dopo il 30 giugno 2001 qualunque sia la data alla quale sono stati immatricolati o messi in servizio per la prima volta.</p> <p>d A partire dal 1° gennaio 2010, tutti i veicoli dovranno essere conformi alle disposizioni tecniche del Regolamento ECE No. 13 o della Direttiva 71/320/CEE, così come modificata, applicabile alla data della loro prima immatricolazione o della loro messa in servizio se la loro immatricolazione non è obbligatoria, e al minimo alle disposizioni tecniche del Regolamento ECE No 13, serie di emendamento 06 o della Direttiva 71/320/CEE, così come modificata dalla Direttiva 91/422/CEE.</p> <p>I rimorchi (vale a dire i rimorchi completi, i semirimorchi e i rimorchi ad asse centrale) dovranno essere equipaggiati con un sistema di frenatura anti-bloccaggio della categoria A. I veicoli a motore dovranno essere equipaggiati con un sistema di frenatura anti bloccaggio di categoria 1.</p>
	Dispositivo di frenatura di rallentamento (rallentatore)		X ^{c,g}	X ^{c,g}	X ^{c,g}	X ^{c,g}	<p>c Applicabile ai veicoli a motore immatricolati per la prima volta dopo il 30 giugno 1993, con una massa massima superiore a 16 t o autorizzati a trainare rimorchi con una massa massima superiore a 10 t.</p> <p>g A partire dal 1° gennaio 2010, tutti i veicoli dovranno essere conformi alle disposizioni tecniche del Regolamento ECE No. 13 o della Direttiva 71/320/CEE, così come modificata, applicabile alla data della loro prima immatricolazione, e al minimo alle disposizioni tecniche del Regolamento ECE No. 13, serie di emendamento 06 o della Direttiva 71/320/CEE, così come modificata dalla Direttiva 91/422/CEE. Il sistema di frenatura di rallentamento dovrà essere di tipo IIA.</p>
9.2.4	PREVENZIONE DEI RISCHI D'INCENDIO						
9.2.4.2	Cabina					X	

tab. 1 bis



Vediamo quindi se è possibile eliminare i dubbi che affliggono l'utenza con le note che saranno esposte nel prosieguo.

Prima è necessario esplicitare il significato dei termini che compaiono nella tabella appena pubblicata.

1. CLASSIFICAZIONE DEI VEICOLI

L'ADR definisce i veicoli destinati al trasporto di merci pericolose nella seguente maniera (cap. 9.1):

9.1.1.2

Definizioni

Ai fini della Parte 9, si intende per:

- “Veicolo”: ogni veicolo, che sia completo, incompleto o completato, destinato al trasporto di merci pericolose per strada;
- “Veicolo EX/II” o “Veicolo EX/III”:
- “Veicolo FL”:
- a) un veicolo destinato al trasporto di liquidi che hanno un punto d'infiammabilità che non supera 60°C (eccetto i carburanti diesel che soddisfano la norma EN 590:2004, il gasolio e l'olio da riscaldamento (leggero) - N° ONU 1202 - aventi un punto d'infiammabilità specificato nella norma EN 590:1993) in cisterne fisse o smontabili di capacità superiore a 1 m³ o in contenitori-cisterna o cisterne mobili ognuno dei quali di capacità superiore a 3 m³; oppure
 - b) un veicolo destinato al trasporto di gas infiammabili in cisterne fisse o smontabili di capacità superiore a 1 m³ o in contenitori-cisterna, cisterne mobili o CGEM ognuno dei quali di capacità superiore a 3 m³; oppure
 - c) un veicolo-batteria di capacità totale superiore a 1 m³ destinato al trasporto di gas infiammabili;
- “Veicolo OX”:
- un veicolo destinato al trasporto di perossido di idrogeno stabilizzato o in soluzione acquosa stabilizzata, contenente più del 60% di perossido di idrogeno (classe 5.1, N° ONU 2015) in cisterne fisse o smontabili di una capacità superiore a 1 m³ o in contenitori-cisterna o cisterne mobili ognuno dei quali di capacità superiore a 3 m³;
- “Veicolo AT”:
- a) un veicolo diverso da un veicolo EX/III, FL od OX, destinato al trasporto di merci pericolose in cisterne fisse o smontabili di una capacità superiore a 1 m³ o in contenitori-cisterna, cisterne mobili o CGEM ognuno dei quali di capacità superiore a 3 m³; oppure
 - b) in un veicolo-batteria di una capacità totale superiore a 1 m³ diverso da un veicolo FL;

E queste definizioni sono quelle che interessano nell'applicazione della tabella pubblicata nella prefazione.



Facciamo anche notare che queste definizioni comparivano già nella Direttiva 94/55/CE (recepita con D.M. 04/09/1996, per cui **l'ADR è diventato NORMA NAZIONALE IN ITALIA**) e tutti gli utilizzatori avrebbero già dovuto adeguarsi a detta normativa, applicando il riconoscimento del proprio veicolo in una delle definizioni di cui sopra.

2. DIRETTIVE DI RIFERIMENTO

La Direttiva 71/320/CEE ha stravolto il settore dei veicoli industriali introducendo per la prima volta il concetto di “correzione della frenata”, ovvero cambiava il modo di concepire l’impianto frenante degli stessi modulando automaticamente, tramite l’inserimento di una valvola chiamata “correttore di frenata”, la frenata per cercare di eliminare lo slittamento delle ruote.

La Direttiva in oggetto è stata poi oggetto di una serie di aggiornamenti per adeguare la stessa al progresso tecnico, culminando questo adeguamento con l’applicazione del Regolamento ECE N°13 e della Direttiva 91/422/CEE che in pratica, imponendo l’adozione dell’ABS, specificano i requisiti a cui deve soddisfare l’impianto frenante completo di dispositivo antibloccaggio ABS.

3. PRIMI RIFERIMENTI ALL'ABS

Il primo riferimento all’obbligatorietà di montare un impianto antibloccaggio ABS compare nell’edizione 2001 dell’ADR, recepita in Italia con la pubblicazione sul Supplemento Ordinario alla Gazzetta Ufficiale (serie generale n°187 del 10/08/2002) che riportiamo integralmente:



CAPITOLO 9.2

PRESCRIZIONI RELATIVE ALLA COSTRUZIONE DEI VEICOLI BASE

9.2.1 I veicoli base dei veicoli EX/II, EX/III, FL, OX e AT devono soddisfare le prescrizioni del presente capitolo, conformemente alla seguente tabella.

Per i veicoli diversi dai veicoli EX/II, EX/III, FL, OX e AT:

- le prescrizioni del 9.2.3.1 si applicano a tutti i veicoli immatricolati per la prima volta dopo il 30 giugno 1997;
- le prescrizioni del 9.2.5 si applicano a tutti i veicoli a motore con una massa massima superiore a 12 t, immatricolati dopo il 31 dicembre 1987.

SPECIFICHE TECNICHE		VEICOLI				
		EX/II	EX/III	AT	FL	OX
9.2.2	EQUIPAGGIAMENTO ELETTRICO					
9.2.2.2	Canalizzazioni		X	X ^a	X	X
9.2.2.3	Staccabatteria					
9.2.2.3.1			X		X	
9.2.2.3.2			X		X	
9.2.2.3.3					X	
9.2.2.3.4			X		X	
9.2.2.4	Batterie	X	X		X	
9.2.2.5	Circuiti alimentati in permanenza					
9.2.2.5.1					X	
9.2.2.5.2			X			
9.2.2.6	Impianto elettrico dietro la cabina		X		X	
9.2.3	DISPOSITIVI DI FRENATURA					
9.2.3.1	Disposizioni generali	X	X	X	X	X
9.2.3.2	Dispositivo di frenatura antibloccaggio		X ^{b, d}	X ^{b, d}	X ^{b, d}	X ^{b, d}
9.2.3.3	Dispositivo di frenatura di rallentamento (rallentatore)		X ^{c, d}	X ^{c, d}	X ^{c, d}	X ^{c, d}
9.2.3.4	Freni di soccorso dei rimorchi					
9.2.3.4.1		X				
9.2.3.4.2			X			

Tab.2

Facciamo notare che in questa tabella al 9.2.3.2 compaiono le note b) e d) che recitano:



- b *Applicabile ai veicoli immatricolati per la prima volta dopo il 30 giugno 1993 per i veicoli a motore (trattori o portanti) con una massa massima superiore a 16 t e i rimorchi (vale a dire i rimorchi completi, i semirimorchi e i rimorchi ad assi centrali) con una massa massima superiore a 10 t. Applicabile ad ogni veicolo a motore autorizzato a trainare rimorchi con una massa massima che supera 10 t, immatricolato per la prima volta dopo il 30 giugno 1995. Applicabile a tutti i veicoli approvati per la prima volta conformemente alle prescrizioni del 9.1.2 dopo il 30 giugno 2001 qualunque sia la data alla quale sono stati immatricolati per la prima volta.*
- c *Applicabile ad ogni veicolo, salvo il caso di unità di trasporto composta di un veicolo a motore e di un rimorchio nel qual caso la prescrizione si applica solo al veicolo a motore se immatricolato per la prima volta dopo il 30 giugno 1993.*
- d *Messa in conformità obbligatoria per ogni veicolo a partire dal 1 gennaio 2010.*

E la nota d) è molto esplicita nel dire: “ MESSA IN CONFORMITA’ OBBLIGATORIA PER OGNI VEICOLO A PARTIRE DAL 1° GENNAIO 2010”

4. CONCLUSIONI

La nota in oggetto risulta quindi essere già stata pubblicata sulla Gazzetta Ufficiale e come tale è già Legge dello Stato Italiano.

In pratica l’ADR ha concesso una serie di adeguamenti successivi, partendo dai veicoli di nuova immatricolazione o di prima messa in servizio, per arrivare alla fatidica data del 1° Gennaio 2010 in cui tutti i veicoli devono essere muniti di impianto antibloccaggio ABS.

Nelle edizioni dell’ADR successive al 2001 (ricordiamo che l’ADR viene aggiornato ogni due anni) ci si è adeguati agli aggiornamenti tecnici previsti dalle Direttive CEE, per arrivare alla formulazione della nota d) riportata nella tab. 1 bis della presente relazione che (purtroppo per gli operatori) non lascia possibilità di interpretazione: dal 1° Gennaio 2010 i veicoli che trasportano esplosivi o merci pericolose in cisterna **DEVONO** essere muniti di impianto frenante antibloccaggio ABS e questo impianto deve essere di cat. A (per rimorchi o semirimorchi) e di cat. 1 per i veicoli a motore.

Tutte le altre date riferite dall’ADR si riferiscono alle incombenze, in “step” successivi, che erano già operative per permettere agli operatori del settore una certa gradualità negli aggiornamenti.



I.V.EN.A. s.r.l.

Il riconoscimento dell'ABS di cat. A o di cat. 1 (a seconda del veicolo) deve quindi essere annotato sulla carta di circolazione: la mancata annotazione può dar luogo, da parte delle Forze dell'Ordine, al fermo del veicolo e a sanzioni molto gravi (compresa la configurazione di reato nel caso di incidente).

Fino ad ora ci siamo soffermati solo sull'ABS in quanto è l'elemento di maggior spicco, ma ricordiamo che dal 1° Gennaio 2010 è obbligatorio anche il rallentatore, come risulta sempre dalla tab. 1 bis della presente relazione (nota g)).

Per concludere vogliamo fare un riferimento alle “voci” che circolano in varia misura in riferimento a questo argomento e che parlano di proroghe o di interpretazioni (le più svariate possibili) della normativa in oggetto.

Al momento attuale il Ministero dei Trasporti Italiano non ha emanato alcuna proroga rispetto alla data del 1° Gennaio 2010 e non ci risulta che ci sia la minima intenzione di andare contro a dei Decreti Ministeriali già emanati e per la cui variazione sarebbe necessario emanare altri Decreti, apertamente in contrasto con la Sicurezza del trasporto stradale.