

IL REGOLAMENTO SULLA DISCIPLINA DEL TRASPORTO DEI RIFIUTI IN PREPARAZIONE

dott. Eugenio Onori

segretario Albo nazionale gestori rifiuti

Sommario:

1	QUADRO GENERALE	30
2	IDONEITÀ DELLE UNITÀ DI CARICO E DEI COLLI	31
3	PARTICOLARI MODALITÀ DI RACCOLTA E TRASPORTO	33
4	LA RESPONSABILITÀ DEL TRASPORTATORE	34
5	ISCRIZIONE ALL'ALBO NAZIONALE GESTORI RIFIUTI	36
6	MANCATO RITIRO DEI RIFIUTI E DISPOSIZIONI PARTICOLARI PER IL TRASPORTO PER VIA MARITTIMA	36

1 QUADRO GENERALE

È quasi concluso il lungo iter istruttorio che porterà all'emanazione del decreto del Ministro dell'ambiente, di concerto con i Ministri delle infrastrutture e dei trasporti, della salute e delle attività produttive, recante la regolamentazione del trasporto dei rifiuti, previsto dall'articolo 18, comma 2, lettera i), del decreto legislativo 5 febbraio 1997, n. 22.

Lo schema di decreto elaborato dal Ministero dell'ambiente, con il contributo del comitato nazionale dell'Albo nazionale gestori rifiuti e delle associazioni delle categorie economiche interessate, è stato oggetto dei lavori del tavolo tecnico, istituito presso lo stesso Ministero ai sensi del protocollo d'intesa sottoscritto dal Governo e dalle associazioni di categoria dell'autotrasporto, al quale hanno partecipato le associazioni firmatarie del protocollo medesimo.

Successivamente, il decreto è stato esaminato, in sede tecnica, con le amministrazioni concertanti. Dopo questo passaggio, che ha comportato tempi non brevi, il decreto viene inviato al Consiglio di Stato per il previsto parere.

In accordo con i principi di protezione dell'ambiente sanciti dalle direttive comunitarie, lo schema di decreto in esame contiene disposizioni tecniche volte alla sicurezza del trasporto dei rifiuti.

Inoltre, regola per la prima volta in maniera organica e completa il trasporto dei rifiuti nelle varie modalità (su strada, per ferrovia, per via marittima e per via navigabile interna, trasporto intermodale). Pertanto, a decorrere dalla data di entrata in vigore del decreto saranno abrogati il decreto del presidente del Consiglio dei Ministri 7 giugno 1991, n. 308, relativo alla disciplina del trasporto ferroviario dei rifiuti speciali e il decreto del Ministro della Marina mercantile, di concerto con il Ministro dell'ambiente, 31 ottobre 1991, n. 459, relativo al trasporto marittimo dei rifiuti in colli.

L'entrata in vigore del regolamento relativo al trasporto dei rifiuti darà piena attuazione alle previsioni dell'articolo 30 del DLG n. 22/1997.

Tale articolo, infatti, prevede l'obbligo d'iscrizione all'Albo per le imprese che trasportano rifiuti, senza distinguere tra le varie modalità di trasporto (su gomma, per ferrovia, per via marittima e per via navigabile interna). Tuttavia l'obbligo di iscrizione, per essere operativo con riferimento a tutte le modalità di trasporto, presuppone necessariamente l'emanazione di specifiche norme regolamentari e tecniche di attuazione (1).

(1) Ai sensi dell'articolo 30 comma 6, del DLG n. 22/1997 è stato emanato il DM n. 406/1998, avente ad oggetto la disciplina dell'Albo, il quale stabilisce i termini, i requisiti e le modalità d'iscrizione. Tali requisiti sono riferiti, con tutta evidenza, esclusivamente al trasporto su gomma e, pertanto, non sono estensibili per analogia ad altre modalità di trasporto.

Tuttavia si è provveduto all'iscrizione delle imprese ferroviarie in esecuzione dell' Ordinanza del TAR del Lazio 3 ottobre 2002. Con tale provvedimento, adottato in via cautelare, il giudice amministrativo aveva ritenuto, sul piano del *fumus boni iuris*, che il DM n. 406/1998, ad una sommaria delibazione, potesse essere applicato anche al trasporto per ferrovia e non unicamente alle imprese di autotrasporto, non potendo quest'ultima limitazione dedursi dalle disposizioni di cui all'articolo 12, comma 3, del DM n. medesimo, trattandosi di disposizioni relative alla documentazione ulteriore necessaria per l'iscrizione all'Albo delle imprese di autotrasporto.

Il comitato nazionale dell'Albo, pur trattandosi di un provvedimento di natura cautelare e, quindi, suscettibile di essere modificato e/o eliminato in sede di merito, ha comunque ritenuto di doversi provvisoriamente uniformare a quanto disposto dal TAR e pertanto, al fine di consentire (*segue*)

Inoltre, il decreto disciplina alcune modalità di trasporto, e attività connesse, (microraccolta dei rifiuti, trasbordo dei rifiuti da un veicolo ad un altro, sosta tecnica durante il trasporto) le quali non essendo state finora adeguatamente regolamentate, sono oggetto di differenti valutazioni e giudizi da parte delle amministrazioni e degli organi di controllo interessati.

Il decreto non si applica al trasporto dei rifiuti effettuato per via aerea. Per tale modalità di trasporto si prevedono autorizzazioni speciali da rilasciarsi alle condizioni che verranno fissate con decreto del Ministro dell'ambiente e della tutela del territorio, di concerto con i Ministri delle attività produttive, delle infrastrutture e dei trasporti e della salute.

Invece, si prevede l'autorizzazione, rilasciata dalle autorità locali, per il trasporto dei rifiuti mediante aeromobili o impianti a fune nelle aree di difficile accesso, quali quelle montane.

2 IDONEITÀ DELLE UNITÀ DI CARICO E DEI COLLI

Per quanto riguarda la idoneità dei mezzi trasporto viene presa in considerazione l'**unità di carico** definita come "ogni sistema rigido, di capacità non inferiore a 1000 litri, comprese le stive delle navi, utilizzato per il contenimento dei rifiuti, privi o meno di imballaggi, e installato in modo fisso o amovibile o facente parte integrante di mezzi di trasporto".

Tale approccio metodologico risulta essere di estrema importanza. Le norme tecniche sul trasporto dei rifiuti, infatti, non devono regolamentare i mezzi di trasporto per le parti già disciplinate dalle normative in materia di circolazione su strada, per ferrovia, e in materia di navigazione.

L'idoneità delle unità di carico in relazione ai tipi di rifiuti da trasportare è attestata dal responsabile tecnico dell'impresa. Per i rifiuti che rientrano nel campo di applicazione della disciplina sul trasporto delle merci pericolose, l'attestazione di idoneità può essere redatta anche dal consulente per la sicurezza dei trasporti di merci pericolose di cui al decreto legislativo 4 febbraio 2000, n. 40, nell'ambito della qualificazione conseguita. Per le stive delle navi è redatta dagli organi competenti ai sensi delle vigenti norme in materia di sicurezza della navigazione.

Il comitato nazionale dell'Albo fissa i contenuti dell'attestazione di idoneità.

Questa disposizione andrà ad abrogare quella contenuta dall'articolo 13, comma 3, lettera a), riguardante l'obbligo di presentare, ai fini dell'iscrizione all'Albo, perizie giurate attestanti l'idoneità dei mezzi di trasporto.

Durante il periodo dell'iscrizione all'Albo, dispone il decreto, il responsabile tecnico dell'impresa ha il compito di effettuare il controllo e la verifica della permanenza delle caratteristiche dell'unità di carico risultanti dalla attestazione di idoneità nonché il rispetto delle modalità e delle condizioni di trasporto

(1) *(seguito)*

l'espletamento dell'istruttoria delle domande d'iscrizione delle imprese ferroviarie, ha provveduto ad emanare le disposizioni di propria competenza. (delibere n. 2 del 26 febbraio 2003 e n. 3 e 4 del 19 marzo 2003, pubblicate sulla GU 24 aprile 2003, n. 95).

precisate nella attestazione medesima in relazione alle diverse tipologie di rifiuti. Il responsabile tecnico è tenuto a dare senza indugio comunicazione al legale rappresentante dell'impresa e alla sezione regionale dell'Albo dell'eventuale intervenuta inidoneità dell'unità di carico.

L'attestazione di idoneità dell'unità di carico deve essere presentata a corredo della domanda d'iscrizione all'Albo, in sede di rinnovo dell'iscrizione medesima e in caso di integrazione dell'iscrizione con nuove unità di carico.

Fatte salve le norme in materia di trasporto di merci pericolose, il decreto detta precise disposizioni in ordine alle caratteristiche e ai requisiti delle varie unità di carico e dei colli.

Le **cisterne** utilizzate per il trasporto dei rifiuti devono rispondere a determinate caratteristiche. In particolare, sono ammesse:

- a) cisterne approvate ai sensi della normativa vigente per il trasporto di merci pericolose su strada, per ferrovia, per via marittima e per via navigabile interna, alle condizioni indicate dal progettista o dal costruttore;
- b) cisterne rispondenti alle prescrizioni tecniche stabilite dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti per i veicoli adibiti all'attività di spurgo dei pozzi neri e dei pozzetti stradali;
- c) cisterne attrezzate con idonee apparecchiature per il carico e lo scarico, progettate e costruite per resistere con adeguata sicurezza e senza perdite di contenuto (ad eccezione dei gas che si liberano dai dispositivi di degasaggio) alle sollecitazioni statiche e dinamiche che si verificano nelle condizioni normali di trasporto, ed omologate ai sensi della vigente normativa sul trasporto.

Per il trasporto in **contenitori e casse mobili** si dispone che:

- 1 i contenitori debbono rispondere alle caratteristiche ed ai requisiti definiti nella Convenzione sulla sicurezza dei contenitori (CSC) o dalle vigenti schede *Union internationale des chemins de fer* (UIC);
- 2 le casse mobili debbono rispondere alle caratteristiche ed ai requisiti definiti nelle vigenti schede *Union internationale des Chemins de fer* (UIC);
- 3 sono ammessi i contenitori e le casse mobili approvati ai sensi della vigente normativa sul trasporto delle merci pericolose le cui caratteristiche siano riconosciute compatibili con i tipi di rifiuti da trasportare con l'attestazione di idoneità.

Anche per gli **imballaggi** vengono dettati precisi requisiti e condizioni.

In particolare, i requisiti riguardano la compatibilità, durante il trasporto, dei materiali dei colli con i tipi di rifiuti contenuti. Particolari prescrizioni vengono date per gli imballaggi che contengono rifiuti liquidi e per gli imballaggi combinati.

Il **trasporto alla rinfusa** è consentito per i rifiuti in forma solida non disperdibile e se effettuato con unità di carico in buono stato di manutenzione e comunque tale che sia impedita la perdita e il rilascio all'esterno dei rifiuti e/o dei percolati durante le normali condizioni di trasporto e, in particolare, che siano prive di difetti importanti (viene specificato cosa si intende per difetto importante) che interessano gli elementi strutturali.

Il trasporto alla rinfusa di rifiuti in forma solida su navi, con esclusione di quelli urbani indifferenziati, è consentito alle condizioni stabilite dal decreto. Sempre in materia di sicurezza durante il trasporto, il decreto dispone che sulle unità di carico e sui i colli nei quali sono contenuti rifiuti classificati pericolosi ai sensi del decreto legislativo 22/1997 venga apposta un' **etichetta** o un marchio a fondo giallo recante in nero la lettera R. La stessa etichetta deve essere apposta sui veicoli stradali e sui carri ferroviari. Vengono stabilite le dimensioni di dette etichette.

Sono esentati dall'obbligo della suddetta etichettatura i trasporti di rifiuti pericolosi che non eccedano la quantità di trenta chilogrammi al giorno o di trenta litri al giorno effettuati dal produttore degli stessi rifiuti.

Le imprese iscritte all'Albo potranno beneficiare di un periodo transitorio per adeguare le unità di carico ai requisiti stabiliti dal decreto. Dette imprese, infatti, potranno continuare a utilizzare le unità di carico risultanti nell'iscrizione e munite di perizia giurata ai sensi dell'articolo 12, comma 3, lettera a) del decreto 406/1998, fino alla loro dismissione, e comunque non oltre 20 anni.

Le disposizioni relative alle caratteristiche tecniche delle unità di carico e dei colli possono essere modificate e integrate, in relazione agli aggiornamenti tecnici della materia, con decreto del Ministro dell'ambiente e della tutela del territorio, di concerto con i Ministri delle infrastrutture e dei trasporti e della salute, sentiti l'APAT ed il comitato nazionale dell'Albo nazionale delle imprese che effettuano la gestione dei rifiuti.

3 PARTICOLARI MODALITÀ DI RACCOLTA E TRASPORTO

Oltre alle norme tecniche riguardanti le caratteristiche e i requisiti delle unità di carico e degli imballaggi, il regolamento disciplina alcune modalità di trasporto, e attività connesse, che avvengono solitamente nella pratica, le quali, come si diceva, sono state finora oggetto di differenti valutazioni e giudizi da parte delle amministrazioni e degli organi di controllo interessati.

In particolare, viene regolamentato il tempo di trasporto, la sosta durante il trasporto, la microraccolta dei rifiuti e il trasporto intermodale.

Stabilito il principio che l'intera fase di trasporto, comprese le soste, debba essere effettuata nel più breve tempo tecnicamente possibile, anche al fine di evitare l'insorgenza di pericoli per la salute pubblica e per l'ambiente, si prescrive:

- a per i rifiuti con caratteristiche tali da modificarsi in un breve lasso di tempo, **la durata del trasporto** non può superare il periodo massimo di contenimento indicato dal produttore/detentore, da riportarsi tra le annotazioni del formulario, fatta eccezione per le situazioni di difficoltà di circolazione comprovabili con ogni mezzo;
- b **la sosta durante il trasporto** dei rifiuti caricati per la spedizione all'interno dei porti e degli scali ferroviari delle stazioni di partenza, di smistamento e di arrivo, gli stazionamenti dei veicoli in configurazione di trasporto, nonché le soste tecniche per le operazioni di trasbordo, per esigenze tecniche o organizzative, non rientrano nelle attività di stoccaggio purché le stesse

- siano dettate da esigenze di trasporto e non superino le 48 ore, salvo il caso di forza maggiore dimostrabile, escludendo dal computo i giorni interdetti alla circolazione;
- c nei formulari di identificazione utilizzati per la **microraccolta dei rifiuti** (“la raccolta dei rifiuti da parte di un unico raccoglitore/trasportatore presso più produttori/detentori svolta con lo stesso automezzo”) sono indicate, nello spazio relativo al percorso, tutte le tappe intermedie previste. Nel caso in cui il percorso previsto dovesse subire delle variazioni, nello spazio relativo alle annotazioni viene indicato a cura del trasportatore il percorso realmente effettuato;
- d si stabilisce che il **trasporto intermodale** mantiene la sua unitarietà, ai fini amministrativi, quando:
- l'unità di carico che trasporta i rifiuti su strada effettua una parte del tragitto, per ferrovia, per via marittima o per via navigabile interna senza che il carico sia in alcun modo movimentato;
 - i rifiuti sono trasportati per ferrovia ed il convoglio ferroviario, o parte di esso, effettua una parte del tragitto per mare o per via navigabile interna senza che il carico sia in alcun modo movimentato.

Viene stabilito, altresì, che trasporto ferroviario, marittimo e per via navigabile interna dei rifiuti mantiene la sua unitarietà, ai fini amministrativi, quando l'impresa esercente il trasporto si avvale del carrellamento su gomma.

Per il trasporto dei rifiuti effettuato con due o più modalità di trasporto (su strada, per ferrovia, per via marittima, per via navigabile interna,), nonché per il trasporto dei rifiuti effettuato con una sola modalità ma da più di un vettore, viene adottato un particolare formulario di identificazione.

Ciascun trasportatore conserva copia del formulario. È fatto salvo l'obbligo, per il trasportatore che consegna i rifiuti al destinatario, di acquisire la terza copia del formulario e di trasmettere la quarta copia al produttore/detentore dei rifiuti trasportati, come previsto dall'articolo 15 del decreto legislativo 22/1997.

Nel caso di trasporto di rifiuti su strada effettuato con una sola modalità ma con automezzi diversi dello stesso vettore è utilizzato il formulario di identificazione dei rifiuti di cui al decreto del Ministro dell'ambiente 1 aprile 1998, n. 145. In tale caso nello spazio riservato alle annotazioni sono riportati la targa del nuovo automezzo, nonché il nominativo e la firma del conducente.

4 LA RESPONSABILITÀ DEL TRASPORTATORE

Di grande rilevanza è la norma, contenuta all'articolo 12 dello schema di decreto, riguardante la natura della **responsabilità derivante al trasportatore dalla "controfirma" che appone in calce al formulario di identificazione dei rifiuti.**

Come è noto, ai sensi del comma 2 dell'articolo 15 del DLG n. 22/1997, il formulario di identificazione che accompagna i rifiuti durante il trasporto deve essere compilato, datato e firmato dal detentore dei rifiuti e controfirmato dal trasportatore.

L'articolo 12 dello schema di decreto specifica che con la firma apposta sul formulario di identificazione dei rifiuti il produttore/detentore attesta sotto la propria responsabilità che i rifiuti che vengono affidati al trasportatore corrispondono a quanto riportato sul formulario medesimo e si assume ogni responsabilità della loro corretta identificazione e classificazione nonché della regolarità del formulario e degli eventuali colli.

La controfirma apposta dal trasportatore sul formulario di identificazione vale esclusivamente ad attestare l'avvenuta ricezione dei rifiuti descritti dal produttore/detentore e non costituisce assunzione di responsabilità in ordine alla regolarità del formulario di identificazione ed alla effettiva corrispondenza tra i rifiuti e i relativi dati riportati nel formulario medesimo. Con detta controfirma il trasportatore garantisce che, per la tratta di competenza, non apporterà volontariamente alcuna modifica qualitativa o quantitativa a quanto consegnatogli dal produttore/detentore dei rifiuti.

La disposizione risulta essere quanto mai opportuna, considerata la non completa definizione dell'attuale norma che favorisce interpretazioni discordanti, anche restrittive; spesso, infatti, in sede giurisdizionale la responsabilità del trasportatore è stata considerata identica a quella del detentore del rifiuto e, pertanto, l'impresa di trasporto è stata chiamata a rispondere delle difformità tra i rifiuti trasportati e quanto indicato nel formulario.

Un'interpretazione criticata da più parti; illogica e contraria, secondo alcuni, ai più elementari principi di giustizia perché attribuisce al trasportatore una corresponsabilità piena per le inesatte indicazioni effettuate da un soggetto diverso (il detentore), indicazioni di norma non controllabili se non a seguito di accertamenti analitici che certo non possono essere espletati prima di ogni carico.

Secondo la disposizione in commento, dunque, è escluso che la controfirma apposta dal trasportatore sul formulario di identificazione dei rifiuti sia elemento idoneo a costituire di per sé una assunzione di responsabilità per quanto indicato e dichiarato nel formulario dal detentore.

Tuttavia, come ha già avvertito il comitato nazionale dell'Albo (2), è opportuno ritenere che il valore limitativo attribuito alla controfirma apposta dal trasportatore sul formulario di identificazione dei rifiuti non dovrebbe comportare per il trasportatore medesimo un discarico di responsabilità qualora siano evidenti, immediatamente e senza necessità di analisi, difformità tra i rifiuti descritti e dichiarati nel formulario e i rifiuti che realmente vengono presi in carico ai fini del trasporto o qualora le modalità di trasporto indicate nel formulario appaiano palesemente non conformi alla normativa.

In relazione a questi casi il comitato nazionale aveva ritenuto di rammentare che la normativa vigente prevede che l'attività di trasporto sia effettuata da trasportatori professionali particolarmente qualificati anche al fine di evitare, limitare e correggere eventuali abusi ed errori dei quali possa aversi evidenza durante l'iter del trasporto.

(2) Circolare del comitato nazionale dell'Albo prot. n. 3934/ALBO/Pres. del 18 giugno 2003. V. Il trasporto e lo smaltimento dei rifiuti, Egaf, pagina 15.05.06.

Di conseguenza gli eventuali e riconoscibili indizi di irregolarità e le obbiettive ragioni di sospetto, che potrebbero consigliare un maggiore approfondimento sulla reale natura del carico o sulle modalità di trasporto, dovrebbero essere valutate sulla base della preparazione del responsabile tecnico dell'impresa di trasporto dei rifiuti al quale il conducente, che materialmente prende in carico i rifiuti, deve riferire ogni difformità rispetto al programma ricevuto.

5 ISCRIZIONE ALL'ALBO NAZIONALE GESTORI RIFIUTI

Il decreto prevede che le imprese che trasportano i rifiuti per ferrovia, per via marittima e per via navigabile interna devono iscriversi all'Albo entro 90 giorni dalla data di entrata in vigore del decreto medesimo. A tal fine sono istituiti appositi elenchi delle categorie d'iscrizione dalla 1 alla 5.

Il comitato nazionale dell'Albo determina i criteri, le modalità e i termini per la dimostrazione dei requisiti di idoneità tecnica e di capacità finanziaria per l'iscrizione all'Albo, nonché la documentazione da allegare alla domanda d'iscrizione.

Le imprese ferroviarie devono corredare la domanda d'iscrizione all'Albo di cui all'art. 12, comma 2, del decreto del Ministro dell'ambiente 28 aprile 1998, n. 406 con la seguente ulteriore documentazione:

- a copia autentica della licenza rilasciata dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, ai sensi del Decreto legislativo 8 luglio 2003, n. 188 (3);
- b copia autentica del certificato di sicurezza attestante la conformità agli standard in materia di sicurezza della circolazione per gli specifici servizi da prestare, rilasciato dal Gestore dell'infrastruttura ferroviaria, ai sensi del medesimo Decreto legislativo 8 luglio 2003, n. 188;

L'iscrizione all'Albo delle suddette imprese è subordinata alla prestazione di idonee garanzie finanziarie a favore dello Stato, per ciascuna categoria d'iscrizione, secondo le modalità e gli importi di cui al decreto del Ministro dell'ambiente 8 ottobre 1996 e successive modificazioni.

6 MANCATO RITIRO DEI RIFIUTI E DISPOSIZIONI PARTICOLARI PER IL TRASPORTO PER VIA MARITTIMA

Infine, il decreto detta le procedure da seguire nel caso in cui i rifiuti, arrivati nella stazione ferroviaria, marittima o portuale di destinazione finale, non siano ritirati. Detta, inoltre particolari disposizioni riguardanti il trasporto per via marittima.

(3) Con il decreto legislativo 8 luglio 2003, n. 188, sono state recepite le direttive del Parlamento europeo e del Consiglio 2001/12/CE del 26 febbraio 2001, relativa allo sviluppo delle ferrovie comunitarie, 2001/13/CE del 26 febbraio 2001, relativa alle licenze alle imprese ferroviarie, e 2001/14/CE, del 20 febbraio 2001, relativa alla ripartizione della capacità di infrastruttura ferroviaria, alla imposizione dei diritti per l'utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria e alla certificazione di sicurezza.

Il Decreto legislativo 8 luglio 2003, n. 188 ha abrogato e sostituito il DPR 8 luglio 1998, n. 277 e il DPR 16 marzo 1999, n. 146, citati nella delibera del comitato nazionale n. 2 del 26 febbraio 2003, recante criteri e requisiti per l'iscrizione all'Albo delle imprese ferroviarie.

Per quanto riguarda il **mancato ritiro dei rifiuti**, si fa obbligo all'impresa ferroviaria, marittima o di navigazione esercente il trasporto di dare immediata comunicazione al produttore/detentore dei rifiuti, con richiesta di immediato intervento per il ritiro, nonché, in assenza di tale intervento, all'amministrazione provinciale territorialmente competente, ai fini dell'adozione di tempestivi provvedimenti atti a evitare le conseguenze che potrebbero derivare dalla permanenza nella stazione dei rifiuti stessi

Nel caso in cui i rifiuti non vengano ritirati, malgrado la comunicazione effettuata al produttore/detentore, l'impresa ferroviaria, marittima o di navigazione, tenuto anche conto del periodo massimo durante il quale i rifiuti possono essere trattenuti nella stazione, nell'area marittima o portuale, senza pericoli per l'incolumità pubblica e per l'ambiente, li rispedisce al produttore/detentore e ha il diritto di rivalersi nei confronti dello stesso per ogni spesa derivante e conseguente alla giacenza dei rifiuti stessi nella stazione di arrivo.

Relativamente al **trasporto dei rifiuti per mare** si dispone che, qualora sia previsto l'arrivo in un porto italiano di nave con a bordo rifiuti, prima dell'arrivo l'armatore o il raccomandatario marittimo della stessa invia apposita comunicazione all'autorità marittima del porto di sbarco cui sono destinati i rifiuti. Qualora i rifiuti siano destinati a impianti di gestione situati in territorio italiano lo stesso soggetto provvede altresì a comunicare gli estremi della relativa autorizzazione regionale.

Sei rifiuti non possono essere sbarcati nel porto di destinazione e vengono respinti, il detentore che ha imbarcato i rifiuti, solidamente con il produttore degli stessi, ha l'obbligo, sostenendone gli oneri derivanti, di provvedere al loro smaltimento secondo le modalità previste dalla normativa vigente in materia.

Le comunicazioni sono presentate all'Autorità Marittima almeno 48 ore prima dell'imbarco o dello sbarco, salvo casi particolari derogabili localmente dall'Autorità Marittima medesima. L'armatore o il raccomandatario marittimo della nave che intende imbarcare rifiuti invia apposita comunicazione all'Autorità Marittima del porto di imbarco. La comunicazione è corredata dal formulario di identificazione e indica che i rifiuti sono imballati secondo quanto prescritto, contrassegnati ed etichettati secondo le norme del decreto e che si trovano nelle condizioni richieste per il trasporto.