



**Ambienterosa**  
Consulenze Ambientali

di Avv. Rosa Bertuzzi  
vicolo Gandine 7, 29121 Piacenza  
rosabertuzzi@ambienterosa.net - P. IVA 01527290330  
rosabertuzzi@avvocato-pec.it  
[www.ambienterosa.net](http://www.ambienterosa.net)

## **ADR 2015 – NOVITA' IN MATERIA DI TRASPORTO DI IMBALLAGGI, SCARTATI, VUOTI, NON RIPULITI**

Il 7 ottobre 2014, il Segretario generale dell'ONU ha approvato (con nota CN 664 2014 TREATIES XI B) l'aggiornamento del regolamento internazionale per l'autotrasporto delle merci pericolose. Le nuove prescrizioni intervengono in revisione delle norme del 2013 in materia di ADR (*Accord européen relatif au transport international des marchandises Dangereuses par Route*), revisione che, occorre ricordarlo, ha luogo ogni due anni (negli anni dispari).

Quanto al campo di applicazione temporale delle nuove disposizioni, occorre distinguere a seconda che esse regolino il trasporto internazionale o nazionale. Nel primo caso (regime di **trasporto internazionale**), infatti, le norme del 2015 saranno applicabili facoltativamente dal 1 gennaio 2015, e diverranno **obbligatorie dal 1 luglio 2015**. Nel secondo caso (regime di **trasporto nazionale**), invece, **l'applicazione delle nuove disposizioni è subordinata alla pubblicazione in Gazzetta Ufficiale del decreto Ministeriale di recepimento della direttiva europea contenente gli emendamenti dell'ADR 2015**.

Questa differenza temporale dà conto, del resto, dell'evoluzione del campo d'applicazione dell'accordo ADR. Firmato a Ginevra il 30 settembre 1957 sotto l'egida della Commissione economica per l'Europa delle Nazioni Unite (UNECE) e ratificato dall'Italia nel 1962 (con l. n. 1839/1962), l'ADR era inizialmente limitato ai trasporti internazionali di merci pericolose. In Italia, come del resto in molti altri Stati, coesisteva dunque un doppio sistema normativo: l'ADR per i trasporti internazionali e le norme interne per quelli nazionali. Tuttavia, dal 1 Gennaio 1997, l'applicazione delle norme dell'ADR è diventata obbligatoria anche per i trasporti interni, sulla forte spinta dell'Unione Europea alla realizzazione del mercato unico anche in questo settore (direttiva n. 94/55/CEE del 21/11/1994).

Veniamo ora alle principali modifiche ricomprese nel testo dell'ADR 2015.

Significative novità sono introdotte in materia di numeri UN (numeri di identificazione delle merci), con l'introduzione di nuovi numeri, 17 dei quali riferiti ai **gas**. Più in generale, questi ultimi (inseriti nella classe 2: Gas – ADR 2.2.2 ) sono oggetto di una classificazione innovativa: gas compressi, liquefatti, dissolti, fortemente refrigerati e gas assorbiti.

Altri mutamenti riguardano poi la modifica della **descrizione** di alcuni numeri UN (che rimangono in ogni caso invariati) e la **perdita del gruppo di imballaggio** da parte di alcuni articoli (in particolare, batterie al litio e batterie al sodio).

Novità di grande rilievo riguarda l'introduzione del numero identificativo UN 3509, IMBALLAGGI, SCARTATI, VUOTI, NON RIPULITI. Occorre precisare che tale numero è già utilizzabile (nonostante l'ADR 2015 entrerà in vigore solo a partire dal 1 gennaio 2015), in quanto l'Italia ha firmato il 22 settembre 2014 l'**Accordo multilaterale M268**. Quest'ultimo, frutto di un'iniziativa francese, anticipa le disposizioni in materia di **trasporto di imballaggi vuoti non bonificati che hanno contenuto merci pericolose, spesso identificati nell'ambito dei rifiuti con codice CER 150110\***.

Come indicato nell'accordo M268, la rubrica UN 3509 è riferita agli "imballaggi, grandi imballaggi, IBC, o loro parti, vuoti, non ripuliti, trasportati per essere smaltiti, riciclati o recuperati (ma non per essere ricondizionati, riparati, sottoposti a manutenzione, rifabbricati o riutilizzati) e che sono stati svuotati in maniera tale che siano presenti solo dei residui aderenti alle pareti quando sono presentati al trasporto". Queste merci sono assegnate alla classe 9, numero di identificazione del pericolo 90 e categoria di trasporto 4 (codice di restrizione al passaggio in galleria E).

I **residui** presenti negli imballaggi classificati con tale numero devono far parte di determinate classi: 3 – materie liquide infiammabili; 4.1 – solidi infiammabili, materie autoreattive ad esplosivi solidi desensibilizzanti; 5.1 – materie comburenti; 6.1 – materie tossiche; 8 – materie corrosive; 9 – materie e oggetti pericolosi diversi. Nello stesso tempo, tali residui non devono essere:

- materie del gruppo di imballaggio I, o alle quali è stato assegnato il codice "0" nella colonna (7a) della Tabella A del capitolo 3.2;
- materie classificate come materie esplosive desensibilizzate delle classi 3 o 4.1;
- materie classificate come materie autoreattive della classe 4.1;
- materie presentanti un rischio di radioattività;
- amianto (UN 2212 e UN 2590), policlorodifenili (UN 2315 e UN 3432), difenili polialogenati o terfenili polialogenati (UN 3151 e UN 3152).

Specifiche disposizioni sono poi dedicate all'**imballaggio** di tali merci. **Gli imballaggi in esame (scartati, vuoti, non ripuliti) devono cioè essere confezionati in imballaggi esterni.** Nello specifico, le merci UN 3509 non devono essere imballate o caricate insieme (nello stesso container, veicolo o contenitore alla rinfusa) con altri **IMBALLAGGI, SCARTATI, VUOTI, NON RIPULITI** qualora i residui aderenti agli imballaggi presentino un rischio della classe 5.1 (materie comburenti), un rischio cioè di combustione (derivante dalla reazione di un agente ossidante e di un combustibile).

Gli imballaggi per il trasporto delle merci pericolose UN 3509 devono poi presentare determinate caratteristiche (dettagliatamente indicate nell'accordo M268), volte a garantire la ritenzione e l'isolamento dei materiali trasportati. A tal fine, ogni imballaggio deve essere perfettamente integro, e dovrà essere ispezionato prima del trasporto per verificare "che non vi sia corrosione, contaminazione o altro danneggiamento".

L'accordo interviene poi a regolare il **trasporto alla rinfusa** delle merci pericolose UN 3509. Questo trasporto è autorizzato in appositi container per il trasporto alla rinfusa, ed in veicoli coperti o contenitori chiusi "a tenuta o equipaggiati con liner o sacchi a tenuta e resistenti alla perforazione, e con mezzi di ritenzione di ogni liquido che possa sfuggire durante il trasporto, per esempio, materiale assorbente". "Inoltre, quando gli **IMBALLAGGI, SCARTATI, VUOTI, NON RIPULITI**, con residui presentanti un rischio o un rischio sussidiario della classe 5.1 sono trasportati in container, veicoli o container per il trasporto alla rinfusa, questi container, veicoli o container per il trasporto alla rinfusa devono essere costruiti o adattati in modo che le merci non possano venire in contatto con legno o altro materiale combustibile".

L'accordo M268 regola infine le disposizioni concernenti la **documentazione** che deve accompagnare il trasporto delle merci UN 3509. "Alla designazione ufficiale di trasporto specificata in 5.4.1.1.1. (b) devono essere aggiunte le parole "(CON RESIDUI DI...)" seguite dalla classe o classi e rischio o rischi sussidiari corrispondenti ai residui, seguendo l'ordine di numero delle classi. Inoltre il 5.4.1.1.1. (f) non si applica". Per esempio, "IMBALLAGGI, SCARTATI, VUOTI NON RIPULITI che hanno contenuto merci della classe 4.1, imballati con IMBALLAGGI, SCARTATI, VUOTI, NON RIPULITI che hanno contenuto merci della classe 3 con rischio sussidiario della

classe 6.1 devono essere così menzionati nel documento di trasporto: *UN 3509 IMBALLAGGI, SCARTATI, VUOTI, NON RIPULITI (CON RESIDUI di 3, 4.1, 6.1)*”.

Tutte le altre disposizioni dell’ADR sono invece applicabili.

Inoltre, in aggiunta alle indicazioni previste dall’ADR e dall’accordo M268, lo spedizioniere deve inserire nel documento di trasporto: “Trasporto in accordo con la sezione 1.5.1. dell’ADR (M268)”.

L’Accordo precisa infine la sua **validità temporale**: esso sarà applicabile fino al 31 dicembre 2014, fino a quando cioè non entrerà in vigore l’ADR 2015 (1 gennaio 2015). Le sue disposizioni sono del resto state recepite interamente dal testo dell’ADR.

Merita infine qualche ulteriore rilievo critico l’ambito di applicazione spaziale delle nuove norme esaminate. In effetti, l’accordo M268 prevede una **semplice possibilità** di assegnare gli imballaggi, scartati, vuoti, non ripuliti alla rubrica UN 3509 (“Gli imballaggi... *possono* essere assegnati alla rubrica”). Ad una prima interpretazione sembra quindi che l’accordo lasci la possibilità di classificare gli imballaggi secondo le vecchie modalità. Tale conclusione sarebbe valida anche dopo l’entrata in vigore dell’ADR 2015, recependo quest’ultimo interamente il testo dell’accordo M268.

Altra novità estremamente rilevante riguarda la possibilità di trasportare materie pericolose per l’ambiente identificate con i numeri UN 3077 (rifiuto, materia pericolosa per l’ambiente, solida, NAS) e UN 3082 (rifiuto, materia pericolosa per l’ambiente, liquida, NAS) come non pericolose. Ciò sarà possibile qualora tali merci siano trasportate in **contenitori** resistenti, quali fusti o taniche, di capacità massima **5 L/Kg** (ovvero, in imballaggi combinati aventi contenitori interni della stessa capacità).

Ulteriori novità riguardano il trasporto delle batterie al litio (danneggiate o dirette allo smaltimento), e le caratteristiche (dimensioni e spessore delle linee) delle etichette di pericolo e delle marcature che devono essere apposte sugli imballaggi contenenti merci pericolose.

L’ADR 2015 interviene infine apportando significative novità in materia di trasporto aereo di merci pericolose.