



CITTA' DI TORINO
DIREZIONE CORPO DI POLIZIA MUNICIPALE
SERVIZIO SICUREZZA STRADALE
Ufficio Studi e Formazione

CIRCOLARE N. 10
Informativa

OGGETTO: Circolazione stradale.

C.d.S.

D.L. n. 133 del 12/09/2014 ⁽¹⁾ convertito, con modificazioni, con legge n. 164/2014 ⁽²⁾.

Cabotaggio stradale - Circolare congiunta Ministero dell'Interno e Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti ⁽³⁾.

Con il provvedimento legislativo in oggetto (articolo 32 *bis*, comma 1) sono state apportate modificazioni all'art. 46 *bis* della legge n. 298/74, relativo al cabotaggio stradale in violazione della normativa comunitaria.

Per “*cabotaggio stradale*” si intende, com'è noto, la fornitura di servizi di trasporto merci conto terzi tra due punti del territorio nazionale - in via temporanea ed a determinate condizioni - effettuato nell'ambito del trasporto internazionale di merci, da un vettore che abbia la sede in altro paese dell'UE/SEE, e sia titolare di licenza comunitaria,.

Poiché, con le nuove disposizioni, il legislatore è intervenuto nuovamente in materia, i competenti Ministeri - al fine di rendere più efficaci i controlli, facendo chiarezza su quali siano gli oneri probatori posti a carico del conducente - hanno ritenuto necessaria la predisposizione della circolare in epigrafe citata, **sia in ordine ad una ricapitolazione organica delle disposizioni nazionali e comunitarie in materia, sia al fine di garantire la massima uniformità interpretativa.**

Si riportano, qui di seguito, sia il testo vigente del novellato articolo 46 *bis* della legge n. 298/74, sia il testo della citata Circolare Interministeriale che, per intrinseca chiarezza, non necessita di commento alcuno.

Lex 298/74

Articolo 46 bis - (Cabotaggio stradale in violazione della normativa comunitaria).

- 1. Qualora un veicolo immatricolato all'estero effettui trasporti di cabotaggio in violazione delle disposizioni di cui al regolamento (CE) n. 1072/2009 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 21 ottobre 2009, nonché della relativa disciplina nazionale di esecuzione, si applicano la sanzione amministrativa del pagamento di una somma da euro 5.000 a euro 15.000, nonché la sanzione amministrativa accessoria del fermo amministrativo del veicolo per un periodo di tre mesi ovvero, in caso di reiterazione nel triennio, per un periodo di sei mesi. Il veicolo sottoposto a fermo amministrativo, secondo le procedure di cui all'articolo 214 del codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, e successive modificazioni, è affidato in custodia, a spese del responsabile della violazione, ad uno dei soggetti individuati ai sensi dell'articolo 214 bis del citato codice; si applicano le disposizioni dell'articolo 207 del medesimo codice.**
- 1 bis. Le sanzioni di cui al comma 1 si applicano nel caso di circolazione nel territorio nazionale di veicoli immatricolati all'estero qualora sia riscontrata, durante la circolazione, la mancata corrispondenza fra le registrazioni del tachigrafo o altri elementi relativi alla stessa circolazione e le prove documentali che devono essere fornite ai sensi dell'articolo 8, paragrafo 3, del regolamento (CE) n. 1072/2009, nonché nel caso in cui le prove stesse non siano conservate a bordo ed esibite ad ogni controllo.**

(1) G.U. n. 212 del 12/09/2014.

(2) S.O. n. 85 G.U. n. 262 del 11/11/2014.

(3) Rispettivamente prot. n. 300/A/205/15/108/13/1 e n. 744 del 15/01/2015.



Ministero dell'Interno

Dipartimento della Pubblica Sicurezza

DIREZIONE CENTRALE PER LA POLIZIA
STRADALE, FERROVIARIA, DELLE
COMUNICAZIONI E PER I REPARTI SPECIALI
DELLA POLIZIA DI STATO



*Ministero delle Infrastrutture
e dei Trasporti*

DIPARTIMENTO PER I TRASPORTI, LA
NAVIGAZIONE GLI AFFARI GENERALI ED IL
PERSONALE
DIREZIONE GENERALE PER IL TRASPORTO
STRADALE E PER L'INTERMODALITA' - DIV 5

1. Trasporti di cabotaggio stradale di merci a norma del Regolamento (CE) n. 1072/2009

Il Capo III del Regolamento n. 1072/2009 disciplina il cabotaggio stradale di merci (articoli da 8 a 10) definendo le condizioni e i limiti entro i quali un vettore stabilito in un Paese membro dell'Unione Europea può svolgere - a titolo solo temporaneo - attività di autotrasporto per conto di terzi all'interno di un'altro Paese membro (c.d. Stato ospitante).

Si premette che per poter svolgere attività di cabotaggio il trasportatore di merci su strada per conto terzi deve essere stabilito in uno Stato membro o in uno degli altri Stati aderenti allo Spazio Economico Europeo e deve essere titolare di licenza comunitaria. Si rammenta che le imprese di autotrasporto stabilite in Croazia non sono autorizzate ad effettuare trasporti di cabotaggio sino al 30 giugno 2015; dopo tale data la Commissione valuterà se ampliare il periodo di moratoria.

A bordo del veicolo deve trovarsi la copia conforme della licenza comunitaria, nonché l'attestato del conducente, se l'autista è cittadino di un Paese terzo e qualora il medesimo non sia soggiornante di lungo periodo in uno dei paesi UE. Si rammenta che non necessitano dell'attestato in questione i conducenti cittadini di Islanda, Liechtenstein, Norvegia e Svizzera. La mancanza dell'attestato, anche solo momentanea, è riconducibile alla fattispecie sanzionatoria di cui all'art. 46 della legge n. 298/74. Il regime previsto dall'art. 8 del Regolamento circoscrive la durata complessiva del cabotaggio ad un arco temporale di sette giorni e fissa in tre il numero massimo di operazioni consentite in tale periodo. Affinché sia possibile eseguire attività di cabotaggio, il vettore deve essere entrato nello Stato membro ospitante con un veicolo carico e le merci trasportate nel viaggio internazionale devono essere previamente ed integralmente consegnate.

In concreto, riguardo al territorio nazionale, il cabotaggio è ammesso:

➔ *a seguito di un trasporto internazionale che, alternativamente, può essere:*

- 1) in provenienza da un altro Stato membro;*
- 2) in provenienza da uno degli altri tre Stati dello Spazio Economico Europeo;*
- 3) svolto da un vettore comunitario in provenienza dalla Svizzera con destinazione il territorio italiano. In quest'ultimo caso, poiché l'attività di cabotaggio è vietata ai vettori svizzeri, la possibilità di fare viaggi di cabotaggio è riservata ai vettori stabiliti in uno Stato membro ⁽ⁱ⁾;*

(i) Il Regolamento 1072/2009, nel definire il proprio ambito di applicazione, precisa che nel caso di un trasporto da uno Stato membro verso un Paese terzo e viceversa, il Regolamento stesso - ivi compresa la parte che detta le regole del cabotaggio - non si applica fintanto che non sia stato concluso il necessario accordo tra la Comunità e il Paese terzo interessato. A tutt'oggi, come è noto, l'Unione Europea ha stipulato un accordo generale di trasporto solo con la Svizzera, i cui vettori sono ammessi ad effettuare trasporti sul territorio dell'UE a condizioni pressoché simili a quelle dei vettori comunitari. Nell'accordo in questione è stata però espressamente esclusa la possibilità per i vettori svizzeri di svolgere trasporti di cabotaggio sul territorio dell'Unione e per i vettori comunitari di svolgere tali trasporti in territorio svizzero.

L'articolo 8 comma 2 del più volte citato Regolamento 1072/2009 prevede che una volta consegnate le merci trasportate nel corso di un trasporto internazionale in entrata, i trasportatori di merci su strada sono autorizzati ad effettuare trasporti di cabotaggio successivi al trasporto internazionale da un altro Stato membro o da un Paese terzo allo Stato membro ospitante.

Pertanto, l'attività di cabotaggio può essere svolta da vettori comunitari non solo a seguito di un viaggio internazionale comunitario ma anche dopo aver effettuato un viaggio proveniente dalla Svizzera.

Così, ad esempio, un vettore francese, dopo aver effettuato un trasporto internazionale tra la Svizzera e l'Italia, può svolgere attività di cabotaggio sul territorio nazionale. Tale facoltà non è invece concessa ai vettori svizzeri in quanto l'accordo tra l'Unione Europea e la Confederazione Elvetica vieta la possibilità di svolgere trasporti di cabotaggio sul territorio delle parti contraenti.

- *solo dopo che sono state consegnate integralmente le merci trasportate nel corso del citato trasporto internazionale in entrata;*
- *entro il limite massimo di tre operazioni di cabotaggio effettuate con lo stesso veicolo con cui è stato eseguito il trasporto internazionale in entrata, oppure, nel caso di combinazione di veicoli agganciati, con il veicolo a motore del medesimo complesso veicolare;*
- *con il vincolo che l'ultimo scarico in regime di cabotaggio prima di lasciare il territorio nazionale deve avere luogo entro sette giorni dall'ultimo scarico effettuato nel corso del trasporto internazionale in entrata in territorio italiano.*

Inoltre, un vettore può decidere di eseguire una, due o tutte e tre le operazioni non nello Stato membro di arrivo del trasporto internazionale ma in altri Stati membri. In questo caso è consentita una sola operazione di cabotaggio in un dato Stato membro e l'operazione deve essere eseguita entro tre giorni dall'entrata a vuoto in quello Stato.

Pertanto, nel rispetto del termine di sette giorni dallo scarico totale eseguito nell'ambito di un trasporto svolto verso un altro Stato membro, il trasportatore può effettuare in Italia una sola operazione di cabotaggio, nell'ambito delle tre massime consentite, entro tre giorni dall'ingresso del veicolo vuoto nel territorio italiano.

I trasporti di cabotaggio sono considerati conformi al Regolamento n. 1072/2009, solo se vengano prodotte prove documentali che attestino chiaramente sia il trasporto internazionale in entrata, sia ogni operazione di cabotaggio consecutiva realizzata.

Per ognuna delle operazioni effettuate, devono essere esibite le prove recanti i dati seguenti:

- a) il nome, l'indirizzo e la firma del mittente;*
- b) il nome, l'indirizzo e la firma del trasportatore;*
- c) il nome e l'indirizzo del destinatario, nonché la sua firma e la data di consegna una volta che le merci sono state consegnate;*
- d) il luogo e la data del passaggio di consegna delle merci e il luogo di consegna previsto;*
- e) la denominazione corrente della natura delle merci e la modalità d'imballaggio e, per le merci pericolose, la denominazione generalmente riconosciuta nonché il numero di colli, i contrassegni speciali e i numeri riportati su di essi;*
- f) la massa lorda o la quantità altrimenti espressa delle merci;*
- g) il numero di targa del veicolo a motore e del rimorchio.*

L'attività di cabotaggio può essere svolta anche con veicoli che operano in esenzione dalla licenza comunitaria; l'articolo 8 del Regolamento (CE) n. 1072/2009, in relazione ai trasporti di cabotaggio svolti con veicoli esenti dalla licenza comunitaria ai sensi dell'articolo 1, comma 5, del Regolamento stesso, distingue quali di questi trasporti debbano comunque essere assoggettati alla disciplina specifica del cabotaggio (comma 5) e quali trasporti debbano essere ritenuti del tutto esenti dalla disciplina stessa (comma 6).

Il comma 5 dell'articolo 8 del Regolamento dispone che: "Qualsiasi trasportatore abilitato nello Stato membro di stabilimento, conformemente alla legislazione di quest'ultimo, ad effettuare i trasporti di merci su strada per conto terzi di cui all'articolo 1, paragrafo 5, lettere a), b) e c), è autorizzato, alle condizioni stabilite dal presente capo, ad effettuare, a seconda dei casi, trasporti di cabotaggio dello stesso tipo o con veicoli della stessa categoria."

Da tale previsione normativa discende che l'attività di autotrasporto di cabotaggio riferita a:

- a) trasporti postali effettuati nell'ambito di un regime di servizio universale;*
- b) trasporti di veicoli danneggiati o da riparare;*
- c) trasporti di merci con autoveicoli la cui massa massima a carico ammissibile, compresa quella dei rimorchi, non superi le 3,5 tonnellate.*

può essere svolta alle medesime condizioni e con gli stessi vincoli e i limiti stabiliti per i vettori muniti di licenza comunitaria.

Pertanto, i vettori che esercitano l'attività di autotrasporto di cui ai punti precedenti, potranno svolgere trasporti di cabotaggio esclusivamente nei limiti temporali e numerici previsti dall'articolo 8, comma 2, del Regolamento e dovranno recare a bordo dei veicoli la documentazione idonea a comprovare il trasporto internazionale in entrata nonché ogni trasporto di cabotaggio successivamente effettuato,

secondo le modalità sopra descritte in conformità con le prescrizioni del comma 3 del Regolamento stesso.

La violazione delle predette condizioni è sanzionata a norma dell'articolo 46 bis della legge 6 giugno 1974 n. 298, come descritto al punto 3 di questa circolare.

Infine, per ciò che attiene ai trasporti liberalizzati dal Regolamento di cui all'articolo 1, paragrafo 5, lettere:

d) trasporti in conto proprio;

e) trasporti di medicinali, apparecchi e attrezzature mediche, nonché altri articoli necessari per cure mediche urgenti, in particolare a seguito di calamità naturali;

a norma dell'articolo 8, comma 6, del Regolamento, non sono soggetti ad alcuna restrizione e pertanto, per tali ultimi tipi di trasporto - ed esclusivamente per questi - non operano le condizioni previste dall'articolo 8, commi 2 e 3 del Regolamento.

2. Differenze tra cabotaggio stradale e trasporto combinato (direttiva 92/106/CEE)

Il "trasporto combinato" svolto da vettori comunitari sul territorio italiano, consiste sostanzialmente nell'effettuazione della tratta stradale iniziale o terminale di una operazione di trasporto più ampia, in provenienza da un altro Paese dell'Unione Europea e che preveda lo svolgimento di una parte rilevante del viaggio per ferrovia, per via navigabile interna o per mare.

Il trasporto può essere svolto con l'autocarro o il complesso veicolare stesso, ovvero può riguardare il trasporto del solo semirimorchio o di un container o cassa mobile. Pur concretizzandosi, per il percorso stradale, di fatto, in un trasporto interno, è a tutti gli effetti un trasporto internazionale (comunitario); trova, pertanto, applicazione la disciplina generale del Regolamento n. 1072/2009 e, di conseguenza, dovrà sempre essere esibita la copia conforme della licenza comunitaria e, qualora il veicolo sia condotto da un autista extracomunitario, non soggiornante di lungo periodo, l'attestato di conducente, la cui mancanza, anche solo momentanea, è riconducibile alla fattispecie sanzionatoria di cui all'art. 46 della legge n. 298/74.

La direttiva 92/106 del 7 dicembre 1992 ed il successivo decreto ministeriale di recepimento prevedono che il trasporto in argomento - definito dalla direttiva stessa esente da ogni contingentamento ed autorizzazione - deve essere dimostrato su strada mediante l'esibizione di un "documento di trasporto" che attesti l'effettivo svolgimento del "trasporto combinato".

Occorre precisare che per il documento in questione, pur essendo prevista la forma scritta, non esiste un modello "tipico"; pertanto potrà essere ammessa, sia l'esibizione di un unico documento che contenga gli elementi atti a comprovare la natura del viaggio in corso di svolgimento, sia che questi possano essere obiettivamente desunti da altra documentazione a bordo del veicolo. In tale ultimo caso deve comunque essere possibile la completa ed inequivocabile ricostruzione dell'intera relazione di traffico secondo le prescrizioni del "trasporto combinato".

Dai documenti di bordo dovranno, dunque, necessariamente desumersi i seguenti elementi:

- *i dati del vettore che esegue il trasporto su strada;*
- *la copia conforme della licenza comunitaria e, qualora il veicolo sia condotto da un autista extracomunitario, non soggiornante di lungo periodo, l'attestato di conducente;*
- *per la tratta su ferrovia o su nave⁽ⁱⁱ⁾: indicazione della stazione o del porto di carico e di quello di scarico. Tale attestazione deve essere necessariamente redatta prima dell'inizio del viaggio su gomma e deve accompagnare il veicolo per tutto il tragitto; essa deve contenere l'indicazione precisa della località di carico o di scarico della merce, nel caso in cui oggetto del combinato sia la cassa mobile o il container, il luogo di agganciamento e la destinazione nell'ipotesi in cui si tratti di*

(ii) Si rammenta che i presupposti affinché possa configurarsi l'esecuzione di tale tipo di trasporto sono i seguenti:

- Il trasporto effettuato su gomma deve svolgersi in una relazione di traffico - iniziale o terminale - che comprenda anche l'altra modalità. Dunque, il tragitto terrestre svolto con automezzo deve essere la parte iniziale o terminale dello stesso viaggio. Ancora, la relazione di traffico in questione deve svolgersi - per l'intero percorso comprensivo delle due modalità - nell'ambito del territorio dell'Unione Europea o dello Spazio Economico Europeo, con possibilità di transito per la tratta non stradale in Paesi terzi.
- Limiti di distanza per il trasporto combinato ferrovia-gomma: il tratto ferroviario deve essere di almeno 100 km in linea d'aria, mentre quello su strada deve essere **il tragitto più breve possibile tra il luogo di inizio o di termine del viaggio su gomma e la stazione ferroviaria attrezzata più vicina**. Per questa deve intendersi un terminale ferroviario dotato di strutture intermodali.
- Limiti di distanza per il trasporto combinato mare o via navigabile interna-gomma: il tratto su nave deve essere di almeno 100 km in linea d'aria (circa 54 miglia nautiche) mentre quello su gomma deve essere al massimo di 150 km in linea d'aria tra il punto di inizio o termine del viaggio su gomma ed il porto.

un rimorchio o semirimorchio e, infine, la località di inizio e di fine del viaggio laddove oggetto del combinato sia il veicolo o l'intero complesso veicolare; il documento in questione dovrà essere inoltre accompagnato da documentazione che comprovi l'effettivo svolgimento della tratta ferroviaria, marittima o fluviale (biglietti, prenotazioni, dichiarazioni o attestazioni rilasciate dai vettori ferroviari o marittimi ecc.).

L'attestazione in questione o comunque le prove documentali esibite in sede di controllo dovranno comunque essere coerenti con gli altri documenti di bordo, quali ad esempio la lettera internazionale di vettura (CMR).

In relazione a quanto sopra, occorre precisare che qualora non venga scrupolosamente rispettata la disciplina specifica del trasporto combinato, il viaggio su territorio italiano svolto da un vettore comunitario si configurerà - qualora ne ricorrano le condizioni - come un trasporto di cabotaggio e pertanto troverà piena applicazione la normativa di cui al Regolamento (CE) n. 1072/2009. Il vettore sarà quindi tenuto a dimostrare il viaggio di ingresso e tutti gli altri elementi (sopra illustrati al punto 1) che comprovino la legittimità del trasporto nazionale.

Laddove non venga esibita la documentazione di cui sopra si è fatto cenno, ovvero da tale documentazione non emerga con certezza l'effettiva realizzazione di un trasporto combinato e qualora il trasporto non rientri nei parametri che disciplinano le operazioni di cabotaggio, troverà sempre applicazione l'apparato sanzionatorio previsto dall'articolo 46 bis della legge n. 298/1974.

Per consentire un ulteriore approfondimento in materia di trasporto combinato si rinvia alla lettura della circolare del Ministero dei Trasporti, Prot. n. 25149 del 18 marzo 2008 che si allega per comodità di consultazione e per garantirne più ampia diffusione.

3. La disciplina dettata dal nuovo articolo 46 bis della legge 6 giugno 1974 n. 298

In primo luogo, il nuovo art. 46 bis della legge n. 298/1974, per effetto delle modifiche apportate dal comma 1 dell'art. 32 bis del decreto legge in oggetto, ha inserito il riferimento letterale al Regolamento (CE) n. 1072/2009, in luogo dell'abrogato Regolamento n. 3118/93; si tratta di una modifica puramente formale.

Di maggior rilievo è, invece, l'introduzione del comma 1 bis allo stesso articolo 46 bis, secondo il quale le sanzioni di cui al comma 1 del predetto articolo⁽ⁱⁱⁱ⁾ si applicano anche nel caso di circolazione nel territorio nazionale di veicoli immatricolati all'estero, qualora sia riscontrata, durante la circolazione, la mancata corrispondenza fra le registrazioni del tachigrafo o altri elementi relativi alla stessa circolazione e le prove documentali che devono essere fornite a dimostrazione della corretta esecuzione del cabotaggio, nonché nel caso in cui le prove stesse non siano conservate a bordo ed esibite in sede controllo.

Pertanto, le risultanze delle registrazioni tachigrafiche o di altre circostanze (es. le percorrenze autostradali) costituiscono elementi di prova a fini sanzionatori, qualora vi sia incongruenza con la circolazione del veicolo in territorio italiano.

Lo stesso trattamento sanzionatorio dell'articolo 46 bis, comma 1 bis, è ora riservato alla mancata esibizione⁽ⁱⁱⁱⁱ⁾, in sede di controllo, dei documenti relativi all'attività di cabotaggio in corso di svolgimento o già svolta, fattispecie che prima era sanzionata ai sensi dell'art. 7 bis, comma 6, del decreto legislativo 21/11/2005 n. 286, articolo peraltro nel frattempo abrogato dalla legge n. 190/2014. In sostanza si chiarisce che tutti i dati riportati nelle lettere da a) a g) dell'art. 8 del Regolamento (CE) n. 1072/2009, analiticamente elencati al punto 1 della presente circolare, devono risultare da documenti tenuti a bordo del veicolo. Non è consentita nessuna produzione differita dei documenti probatori e, dunque, in ogni caso ove risulti carenza di documentazione a bordo, dovrà sempre essere irrogata la sanzione di cui all'art. 46 bis.

Nel sottolineare l'importanza dello strumento normativo introdotto dal legislatore al fine di contrastare il fenomeno del cabotaggio abusivo, si raccomanda che l'eventuale incoerenza fra le registrazioni del tachigrafo o altri elementi relativi alla stessa circolazione e le prove documentali esibite sia oggetto di

(iii) Il predetto articolo prevede la sanzione amministrativa del pagamento di una somma da 5.000 a 15.000 euro e il fermo amministrativo del veicolo per un periodo di tre mesi ovvero, in caso di reiterazione nel triennio, per un periodo di sei mesi.

(iiii) Alla mancata esibizione deve essere assimilata l'esibizione di documenti privi di uno o più elementi di prova di cui all'art. 8 del Regolamento (CE) n. 1072/2009 (es. nome, indirizzo e firma del mittente, del trasportatore, ecc.).

una attenta valutazione, in quanto da ogni percorrenza sul territorio italiano (nei sette giorni successivi allo scarico delle merci relativi al trasporto comunitario o nei tre giorni successivi all'ingresso a vuoto nel caso di scarico in un altro Stato membro) non può desumersi automaticamente l'effettuazione di un trasporto merci in violazione della normativa sul cabotaggio.

Dunque, nel caso in cui il conducente o il vettore non siano in grado di fornire valide motivazioni di tale incoerenza, si procede alla contestazione della violazione dell'art. 46 bis, comma 1 bis, della legge 6 giugno 1974, n. 298.

Si rammenta che per le violazioni accertate e sanzionate ai sensi dell'art. 46 bis L. 298/1974 trovano applicazione le disposizioni dell'art. 207 C.d.S., con l'avvertenza che per espressa previsione normativa dell'art. 46 bis, comma 1, 2° periodo, il fermo amministrativo del veicolo, sia nella fase in cui discende dall'eventuale mancato pagamento della sanzione o della cauzione all'organo accertatore, sia nella fase di esecuzione della misura sanzionatoria, dovrà essere sempre eseguito a spese del responsabile della violazione.



Ministero dei Trasporti

DIPARTIMENTO PER I TRASPORTI TERRESTRI,
PERSONALE, AFFARI GENERALI E
LA PIANIFICAZIONE GENERALE DEI TRASPORTI

DIREZIONE GENERALE
PER L'AUTOTRASPORTO DI PERSONE E COSE
EX UNITA' OPERATIVA APC4

PROT. 25149

Roma, 18 marzo 2008

Oggetto: trasporti combinati di merci tra paesi membri dell'Unione Europea. Direttiva CEE n. 92/106 del 7 dicembre 1992, recepita con Decreto del Ministero dei Trasporti e della Navigazione del 15 febbraio 2001 (G.U. n. 65 del 19 marzo 2001).

Nell'ultimo periodo sono pervenute a questa sede numerose richieste circa l'interpretazione - in sede di controllo su strada - della disciplina sul "trasporto combinato" di cui è menzione in oggetto svolto da imprese estere in conto terzi appartenenti ai paesi membri dell'Unione Europea.

In relazione a ciò e tenuto conto dell'esigenza di assicurare un'uniformità di orientamento applicativo su tutto il territorio nazionale, si ritiene opportuno chiarire gli aspetti correlati all'attività di controllo con riguardo alla modalità di trasporto in argomento.

1. Quadro normativo di riferimento. Definizione del "trasporto combinato"

Il "trasporto combinato" trova la propria fonte normativa nella direttiva CEE n. 92/106 del 7 dicembre 1992, recepita nell'ordinamento italiano con Decreto del Ministero dei Trasporti e della Navigazione del 15 febbraio 2001 (in G.U. n. 65 del 19 marzo 2001).

Si precisa che il "trasporto combinato" oggetto della presente circolare è soltanto quello disciplinato dalle predette fonti normative e svolto da vettori esteri comunitari nell'ambito dell'attività di autotrasporto in conto terzi.

I presupposti affinché possa configurarsi l'esecuzione di tale tipo di trasporto sono i seguenti:

- **combinazione della modalità terrestre su gomma e ferroviaria o marittima o per via navigabile interna:** il trasporto effettuato su gomma deve svolgersi in una relazione di traffico - iniziale o terminale - che comprenda anche l'altra modalità.

Dunque, il tragitto terrestre svolto con automezzo deve essere la parte iniziale o terminale dello stesso viaggio.

Ancora, la relazione di traffico in questione deve svolgersi - per l'intero percorso comprensivo delle due modalità - nell'ambito del territorio dell'Unione Europea o dello Spazio Economico Europeo.

- **limiti di distanza per il trasporto combinato ferrovia-gomma:** *il tratto ferroviario deve essere di almeno 100 km in linea d'aria, mentre quello su strada deve essere il tragitto più breve possibile tra il luogo di inizio o di termine del viaggio su gomma e la stazione ferroviaria attrezzata più vicina. Per questa deve intendersi un terminale ferroviario dotato di strutture intermodali.*
- **limiti di distanza per il trasporto combinato mare o via navigabile internagomma:** *il tratto su nave deve essere di almeno 100 km in linea d'aria, mentre quello su gomma deve essere al massimo di 150 km in linea d'aria tra il punto di inizio o termine del viaggio su gomma ed il porto.*
- **condizioni oggettive:** *il trasporto in argomento può avere come oggetto:*
 - a) *il veicolo o il complesso veicolare; in tal caso è il veicolo in sé a costituire oggetto di trasporto combinato;*
 - b) *il rimorchio o il semirimorchio; in tale circostanza, sarà la motrice o il trattore a recarsi presso la stazione o il porto per agganciare il traino e, quindi, proseguire il viaggio;*
 - c) *la cassa mobile o il container di almeno 20 piedi; in questa ipotesi è l'intero veicolo o complesso veicolare a recarsi presso il porto o la stazione per caricare l'oggetto.*
- **condizioni soggettive:** *possono effettuare il "trasporto combinato" le imprese di autotrasporto in conto terzi stabilite in uno stato membro dell'UE o dello SEE ed abilitate allo svolgimento di autotrasporto internazionale.*

Per chiarire ulteriormente i concetti sopra esposti appare opportuno fornire alcuni esempi:

- a) *il trasporto combinato deve svolgersi su un'unica relazione di traffico comunitario o nell'ambito SEE; pertanto non rientra nella disciplina in esame l'ipotesi in cui il veicolo o il container provenga via mare da un paese terzo, ovvero sia diretto verso quest'ultimo.*

E' il caso di un trattore tedesco che si rechi al porto di Trieste per agganciare un semirimorchio francese che proviene per mare dalla Turchia.

Il caso in esame sarebbe, invece, da comprendere nel "combinato" qualora la provenienza marittima fosse la Grecia.

- b) *analogamente, non può essere considerata "trasporto combinato" l'ipotesi in cui l'aggancio avvenga tra due veicoli uno dei quali non è immatricolato in uno stato membro dell'UE o dello SEE: il trattore tedesco si reca alla stazione ferroviaria di Verona per agganciare - in provenienza dall'Austria - un semirimorchio ucraino.*

Lo stesso valga nel caso in cui il semirimorchio fosse europeo (lituano) ma proveniente da un paese terzo come la Russia.

- c) *un complesso veicolare composto da motrice bulgara e semirimorchio italiano, si reca al porto di Ravenna per caricare un container proveniente da Malta; effettuato il carico si reca a depositare il container a Roma. Non può essere considerato "trasporto combinato" in quanto sono superati i limiti spaziali dei 150 km.*

Al contrario, rientrerebbe se la destinazione del container fosse Bologna.

- d) *un container cinese viene portato via mare a Malta. Da qui, viene ulteriormente spedito via mare a Bari, ove interviene un complesso veicolare di nazionalità greca che lo carica per portarlo a Matera.*

L'ipotesi descritta rientra nella disciplina del "trasporto combinato", in quanto viene in considerazione la tratta via mare Malta - Bari che è comunitaria e supera i 100 km, il complesso veicolare è immatricolato in uno stato membro dell'UE e il tratto su gomma non supera i 150 km; in altri termini non ha rilevanza alcuna la circostanza che il container provenga inizialmente dalla Cina.

Naturalmente, se la tratta marittima fosse stata Cina - Bari, non si concretizzerebbe il "trasporto combinato".

- e) *un container proveniente dall'Indonesia arriva via mare ad Ancona, ove un complesso veicolare italiano lo carica per portarlo alla stazione ferroviaria di Bologna, per la successiva spedizione via treno in Norvegia. Si è nell'ambito del combinato: il tragitto iniziale su gomma (Ancona - Bologna) è*

svolto da un veicolo immatricolato in un paese comunitario, Bologna è la stazione ferroviaria attrezzata più vicina, il tratto su treno supera i 100 km e la destinazione è un paese dello SEE.

2. I documenti da tenere a bordo

Il “trasporto combinato” è a tutti gli effetti un trasporto europeo; trova, pertanto, applicazione la disciplina generale del reg. CEE n. 881/92.

La direttiva 92/106 del 7 dicembre 1992 ed il successivo decreto ministeriale di recepimento prevedono che il trasporto in argomento venga dimostrato su strada mediante l'esibizione di un “documento di trasporto” che attesti l'effettivo svolgimento del “combinato”.

Tale documento deve necessariamente contenere i seguenti elementi:

- ➔ **per la tratta su ferrovia o su nave:** indicazione della stazione o del porto di carico e di quello di scarico. Tale attestazione deve essere necessariamente redatta prima dell'inizio del viaggio su gomma e deve accompagnare il veicolo per tutto il tragitto.
Inoltre, la medesima attestazione deve essere avvalorata da un timbro apposto dall'amministrazione ferroviaria o del porto. Al riguardo, occorre precisare che il “timbro” è indispensabile qualora la tratta su strada sia la parte terminale del combinato, cioè quando il veicolo sta terminando la relazione di traffico in uscita dalla stazione ferroviaria o dal porto e, dunque, può - e deve - farsi timbrare il documento.
Nell'ipotesi in cui, invece, il tratto stradale sia la parte iniziale della relazione di traffico il documento in questione potrà anche non recare il “timbro”; tuttavia, dovrà esservi coerenza con gli altri documenti di bordo, quali ad esempio la lettera internazionale di vettura (CMR);
- ➔ **il nome dell'impresa che esegue il trasporto su strada;**
- ➔ **quando la tratta su strada è la parte iniziale del combinato:** l'indicazione precisa della località di carico della merce, nel caso in cui oggetto del combinato sia la cassa mobile o il container, il luogo di agganciamento nell'ipotesi in cui si tratti di un rimorchio o semirimorchio e, infine, la località di inizio del viaggio laddove oggetto del combinato sia il veicolo o l'intero complesso veicolare;
- ➔ **quando la tratta su strada è la parte terminale del combinato:** l'indicazione precisa del luogo di consegna della merce o di destinazione del veicolo o dei veicoli.

Occorre precisare che per il documento in argomento, pur essendo prevista la forma scritta, non esiste un modello “tipico”; pertanto potrà essere ammessa sia l'esibizione di un documento “ad hoc” che contenga gli elementi essenziali sopra descritti, sia che questi possano essere obiettivamente desunti da altra documentazione a bordo del veicolo.

In tale ultimo caso dovrà comunque essere possibile la completa ed inequivocabile ricostruzione dell'intera relazione di traffico secondo le prescrizioni del “trasporto combinato”.

A titolo di esempio: un container viene caricato al porto di Ravenna per essere trasportato su gomma a Bologna.

In tal caso la dimostrazione potrà essere fornita mediante l'esibizione di:

- 1) documento di accompagnamento del container - che deve essere chiaramente individuato - attestante lo svolgimento della tratta su mare superiore ai 100 km tra due porti comunitari, debitamente timbrato;
- 2) dal CMR (lettera internazionale di vettura) dovrà necessariamente risultare il nome dell'impresa che esegue il trasporto su strada, la località di consegna del container (nella circostanza Bologna) sita entro i 150 km dal porto di carico.

Si evidenzia, infine, che il combinato è - a tutti gli effetti - un trasporto comunitario e, dunque, trova piena applicazione il regolamento CEE n. 881/92.

Di conseguenza, dovrà sempre essere esibita la copia conforme della licenza comunitaria e, qualora il veicolo sia condotto da un autista extracomunitario, l'attestato di conducente.

In relazione a quanto sopra rappresentato, occorre precisare che qualora non venga scrupolosamente rispettata la disciplina specifica del trasporto combinato, troverà piena applicazione la normativa nazionale in materia di autotrasporto abusivo, in particolare laddove non venga esibita la

documentazione di cui sopra si è fatto cenno, ovvero da tale documentazione non emerga con certezza l'effettiva realizzazione della modalità in argomento.



Al fine di garantire la massima uniformità interpretativa della norma, così come nelle intenzioni dei competenti Ministeri redigenti, si raccomanda la scrupolosa osservanza di quanto più sopra riportato.

SG/RB

Addi, 23/01/2015

F.to IL DIRIGENTE DI P.M.
Dott. Marco SGARBI

