

**Presidenza e Segreteria Generale**

Piazza G.G. Belli n° 2

00153 Roma

Tel. 06/58.30.02.13

Fax.: 06/58.16.389

Sede operativa nazionale

Viale Bacchiglione n° 16

20139 - Milano

Tel. 02/53.93.539 r.a.

Fax 02/53.97.381

Codice Fiscale **97207870581****Roma, 16 Gennaio 2015****INT15029****SM****Oggetto: Nuove disposizioni per combattere il cabotaggio illegale. Circolare Interno/Trasporti del 15 Gennaio.**

Con circolare a firma congiunta Ministero dell'Interno/Ministero dei Trasporti, diventano finalmente operative le nuove disposizioni per combattere il cabotaggio illegale che sono state introdotte dal Decreto Legge 133 del 12 Settembre 2014 (convertito con Legge 164 dell'11 Novembre – cd decreto Sblocca Italia, commentato con la circolare Contrasporto NOR14342 del 12 Novembre u.s).

Queste disposizioni sono contenute nell'art. 46 bis, commi 1 e 1 bis della Legge 298/1974 e, come si ricorderà, stabiliscono che se durante un controllo su strada, gli agenti riscontrino un'incompatibilità tra le registrazioni del tachigrafo (o altri elementi relativi alla stessa circolazione) e le prove documentali che devono trovarsi sul veicolo quando si svolge il cabotaggio, o il conducente riesce a spiegare tale incompatibilità oppure è soggetto **alla sanzione amministrativa del pagamento di una somma da 5.000 € a 15.000 € ed al fermo del veicolo per tre mesi** (sei mesi in caso di reiterazione nel triennio - art.46 bis, comma 1, Legge 298/1974). **La stessa sanzione si applica anche quando la documentazione in questione non si trovi sul mezzo.**

Attraverso la circolare in esame, gli operatori di Polizia sono stati formalmente messi al corrente di questa novità, per cui ora ci auspichiamo che la lotta per il contrasto al cabotaggio abusivo decolli definitivamente.

Analizzando il contenuto della circolare, il paragrafo dedicato all'analisi del nuovo trattamento sanzionatorio sopra indicato è il terzo, nel quale sono stati evidenziati i seguenti aspetti:

- le risultanze delle registrazioni tachigrafiche o di altre circostanze (es le percorrenze autostradali) costituiscono elementi di prova ai fini sanzionatori, **qualora vi sia incongruenza con la circolazione del veicolo in territorio italiano e il vettore non riesca a fornire valide motivazioni per giustificarla;**

- le sanzioni prima citate del comma 1, art. 46 bis della Legge 298/1974, scattano anche in caso:

- di mancata esibizione, in occasione del controllo su strada, dei documenti relativi all'attività di cabotaggio in corso di svolgimento e di quella svolta;

- di esibizione di documenti privi di uno o più degli elementi richiesti a chi effettua operazioni di cabotaggio a norma dell'art. 8 del Regolamento 1072/2009, e quindi:

a) nome, indirizzo e firma del mittente;

b) nome, indirizzo e firma del trasportatore;

c) nome e indirizzo del destinatario, la sua firma e la data di consegna delle merci una volta eseguita;

d) luogo e data del passaggio di consegna delle merci, e luogo di consegna previsto;

e) denominazione corrente della natura delle merci, modalità d'imballaggio e, per le merci pericolose, la denominazione generalmente riconosciuta, 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.

Pertanto, **tutte queste informazioni devono risultare dalla documentazione a bordo del mezzo, al momento del controllo su strada dell'agente di Polizia; non ne è consentita nessuna comunicazione a posteriori (quindi, in un secondo momento rispetto al controllo su strada) e, pertanto, l'agente che ne accerta la mancanza deve sempre applicare la sanzione dell'art. 46 bis.**

- L'applicazione della sanzione in questione avviene ai sensi dell'art. 207 c.d.s, per cui il conducente può decidere di:

- pagare immediatamente nelle mani dell'agente accertatore;
- prestare una cauzione pari al minimo edittale, a pena del fermo del mezzo per 60 giorni. In quest'ultimo caso (ma le stesse considerazioni valgono anche per il fermo, quale sanzione accessoria per la violazione dell'art. 46 bis), la misura dovrà essere eseguita a spese del responsabile della violazione; ciò tenuto conto che, in entrambe le circostanze, il veicolo non viene affidato al trasgressore ma rimane custodito presso un deposito autorizzato, per tutta la durata del fermo.

In merito ai primi due paragrafi della circolare, i Ministeri hanno provveduto a:

- riepilogare i tratti essenziali del trasporto di cabotaggio (par. 1);
- evidenziare le differenze tra l'attività di cabotaggio ed il trasporto combinato eseguito ai sensi della direttiva comunitaria 92/106 del 7 Dicembre 1992.

Nel rimandare alla lettura della nota ministeriale per coloro che fossero interessati ad approfondire queste due tematiche, evidenziamo quanto segue:

- per quanto attiene al cabotaggio (par.1), la circolare sottolinea che:
- il vettore comunitario può iniziare l'attività di cabotaggio soltanto se è entrato nel nostro Paese con un veicolo carico e le merci trasportate nel viaggio internazionale siano state **previamente e integralmente consegnate**;
- dopo lo scarico integrale del trasporto internazionale in entrata, le operazioni di cabotaggio consentite sono tre, da eseguire con lo stesso veicolo con cui è stato effettuato il predetto trasporto internazionale o, in caso di combinazione di veicoli agganciati, con il veicolo a motore del medesimo complesso veicolare;
- l'ultimo scarico in regime di cabotaggio deve avvenire entro 7 giorni dall'ultimo scarico eseguito nell'ambito del trasporto internazionale in entrata;
- È ammesso ad effettuare cabotaggio in Italia anche il vettore comunitario proveniente dalla Svizzera, dopo aver fatto un trasporto internazionale Svizzera/Italia (es, il vettore francese, dopo aver fatto un trasporto Svizzera/Italia). La stessa facoltà non è prevista per i vettori svizzeri, in quanto l'accordo U.E – Svizzera vieta il trasporto di cabotaggio sul territorio delle parti contraenti.
- Le imprese di autotrasporto stabilite in Croazia non sono autorizzate ad effettuare il cabotaggio fino al 30 Giugno 2015, fermo restando che la Commissione U.E potrebbe decidere di ampliare questo periodo di moratoria.

- Per quanto attiene al trasporto combinato (par.2):

- La circolare richiama, per gli opportuni approfondimenti, le spiegazioni già fornite nella circolare del Ministero dei Trasporti prot. 25149 del 18 Marzo 2008 (sulla quale vedi la nota Confrtrasporto INT08076 del 31 Marzo 2008), che viene riproposta in allegato alla nota in commento;
- Le condizioni affinché si abbia un trasporto combinato, sono state definite nella direttiva CE 92/106 (recepita con D.M del 15.2.2001) che, ricordiamo, sono le seguenti:

a) il tragitto svolto su strada deve essere la parte iniziale o terminale di un'operazione di trasporto più ampia, proveniente da un altro Paese della U.E via mare o via ferrovia;

- b) in caso di agganciamento misto, entrambi i veicoli devono risultare immatricolati nella U.E o nello S.E.E.;
- c) nel combinato ferroviario, 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;
- d) nel combinato marittimo, 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 e il porto.
- Il trasporto combinato eseguito nel rispetto delle predette condizioni **è, a tutti gli effetti, un trasporto internazionale**. Pertanto, il conducente deve esibire la copia conforme della licenza comunitaria e, se il veicolo è condotto da un autista extracomunitario non soggiornante di lungo periodo, l'attestato del conducente. **In mancanza di questi documenti, si applica la sanzione dell'art. 46 della Legge 298/1974.**
- Dalla documentazione di bordo devono risultare tutta una serie di informazioni richieste dalla direttiva 92/106 (es dati del vettore che esegue il trasporto, copia della licenza comunitaria, indicazione della stazione o del porto di carico e di scarico, ecc..).
- La mancanza delle condizioni richieste dalla direttiva CE 92/106 per il trasporto combinato, così come la mancanza di documentazione che permetta di risalire alle informazioni di cui sopra, fa sì che il viaggio eseguito in Italia dal vettore comunitario configuri un **trasporto di cabotaggio**. Pertanto, il vettore dovrà dimostrare di essere in regola con i requisiti prescritti dall'art. 8 del Regolamento 1072/2009, pena l'applicazione della sanzione per il cabotaggio illegale analizzata agli inizi, prevista dall'art. 46 bis della Legge 298/1974.

Il testo della nota ministeriale è disponibile al link sottoindicato.

Cordiali saluti.