



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**

* * *

**Prot. 300/A/205/15/108/13/1
Del 15/01/2015**

**Prot. 744
Del 15/01/2015**

- ALLE QUESTURE DELLA REPUBBLICA LORO SEDI
- AI COMPARTIMENTI DELLA POLIZIA STRADALE LORO SEDI
- ALLE ZONE POLIZIA DI FRONTIERA LORO SEDI
- AI COMPARTIMENTI DELLA POLIZIA FERROVIARIA LORO SEDI
- AI COMPARTIMENTI DELLA POLIZIA POSTALE E DELLE COMUNICAZIONI LORO SEDI
- ALLE DIREZIONI GENERALI TERRITORIALI DEL DIPARTIMENTO PER I
TRASPORTI, LA NAVIGAZIONE ED I SISTEMI INFORMATIVI E STATISTICI LORO SEDI
- AL COMANDO GENERALE DELLE CAPITANERIE DI PORTO ROMA

e, per conoscenza:

- ALLE PREFETTURE - UFFICI TERRITORIALI DEL GOVERNO LORO SEDI
- AI COMMISSARIATI DI GOVERNO
PER LE PROVINCE AUTONOME TRENTO – BOLZANO
- ALLA PRESIDENZA DELLA REGIONE AUTONOMA
DELLA VALLE D'AOSTA AOSTA
- AL MINISTERO DELLA GIUSTIZIA
DIPARTIMENTO PER L'AMMINISTRAZIONE PENITENZIARIA ROMA



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**

* * *

- AL MINISTERO DELLE POLITICHE AGRICOLE, ALIMENTARI E FORESTALI
CORPO FORESTALE DELLO STATO

ROMA

- AL COMANDO GENERALE DELL'ARMA DEI CARABINIERI

ROMA

- AL COMANDO GENERALE DELLA GUARDIA DI FINANZA

ROMA

- AL CENTRO ADDESTRAMENTO DELLA POLIZIA DI STATO

CESENA

Oggetto: Trasporti di cabotaggio – Art. 46bis della legge 6 giugno 1974 n. 298 modificato dal decreto legge n. 133 del 12.9.2014 (c.d. sblocca Italia) convertito con legge 11.11.2014, n. 164.

E' stata pubblicata nel supplemento ordinario n. 85 della Gazzetta Ufficiale n. 262 dell'11 novembre 2014 la legge di conversione del decreto legge in oggetto, nonché il risultante testo coordinato del decreto. Con il comma 1 dell'art. 32bis del decreto legge in questione sono state apportate modificazioni all'art. 46bis della legge n. 298/74 (cabotaggio stradale in violazione della normativa comunitaria).

Con le nuove disposizioni il legislatore interviene nuovamente in materia di cabotaggio al fine di rendere più efficaci i controlli, chiarendo quali siano gli oneri probatori posti a carico del conducente.

Per maggior chiarezza espositiva, si allega il testo coordinato del nuovo art. 46bis della legge 6 giugno 1974, n. 298, così come pubblicato nella predetta Gazzetta Ufficiale (all.1).

Poiché nel corso del tempo si sono succedute varie norme e circolari in materia, si ritiene necessaria una ricapitolazione organica delle disposizioni nazionali e comunitarie che regolamentano il cabotaggio, al fine di garantire la massima uniformità interpretativa.



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 della copia conforme della licenza comunitaria e dell'attestato, anche solo momentanea, è riconducibile alla fattispecie sanzionatoria di cui all'art. 46bis 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;



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**

* * *

- 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 ⁽¹⁾;
- 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.

¹ 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.



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**

* * *

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.”*



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**

* * *

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 46bis 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.



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**

* * *

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⁽²⁾: indicazione della stazione o del porto di carico e di

² 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.



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**

* * *

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 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 46bis della legge n. 298/1974.

-
- 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.



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**

* * *

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 (all.2).

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

In primo luogo, il nuovo art. 46bis della legge n. 298/1974, per effetto delle modifiche apportate dal comma 1 dell'art. 32bis 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 1bis allo stesso articolo 46bis, secondo il quale le sanzioni di cui al comma 1 del predetto articolo ⁽³⁾ 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'art. 46 bis, comma 1 bis, è ora riservato alla mancata esibizione ⁽⁴⁾, 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.

³ 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.

⁴ 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.).



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**

* * *

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 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.

Le Prefetture – Uffici Territoriali del Governo, sono pregate di voler estendere la presente ai Corpi o servizi di Polizia Municipale e Provinciale.

IL DIRETTORE CENTRALE

Sgalla

IL DIRETTORE GENERALE

(Dr. Enrico Finocchi)

Enrico Finocchi

e le imbarcazioni da diporto di cui all'articolo 3, comma 1, lettere b) e c) del decreto legislativo 18 luglio 2005, n. 171 - Codice della nautica da diporto ed attuazione della direttiva 2003/44/CE, a norma dell'articolo 6 della legge 8 luglio 2003, n. 173, nonché lo sportello telematico del diportista.

“219. Con regolamento da emanarsi ai sensi dell'articolo 17, comma 2, della legge 23 agosto 1988, n. 400, entro sessanta giorni dalla data di entrata in vigore della presente legge, sono stabilite le modalità per l'attuazione del Sistema di cui al comma 217, comprensivamente del trasferimento dei dati dai registri cartacei all'archivio telematico a cura degli uffici marittimi e della motorizzazione civile, della conservazione della documentazione, dell'elaborazione e fornitura dei dati delle unità iscritte, delle modalità per la pubblicità degli atti anche ai fini antifrode, dei tempi di attuazione delle nuove procedure, nonché delle necessarie modifiche delle norme di cui all'articolo 3, comma 1, lettere b) e c) e agli articoli 2, 15, 16, 17, 18, 19, 20, 21, 22, 23, 24, 25, 27, 29, 30, 31, 62, 63 e 65, del decreto legislativo 18 luglio 2005, n. 171, Codice della nautica da diporto ed attuazione della direttiva 2003/44/CE, a norma dell'articolo 6 della legge 8 luglio 2003, n. 172 (2), in materia di registri, uffici e licenza di navigazione e delle correlate disposizioni amministrative, anche nell'intento di adeguare dette disposizioni al nuovo Sistema.”

Art. 32 - bis

Disposizioni in materia di autotrasporto

1. All'articolo 46-bis della legge 6 giugno 1974, n. 298, e successive modificazioni, sono apportate le seguenti modificazioni:

a) al comma 1, le parole: «regolamento (CEE) n. 3118/93 del Consiglio, del 25 ottobre 1993» sono sostituite dalle seguenti: «regolamento (CE) n. 1072/2009 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 21 ottobre 2009»;

b) dopo il comma 1 è aggiunto il seguente:

«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».

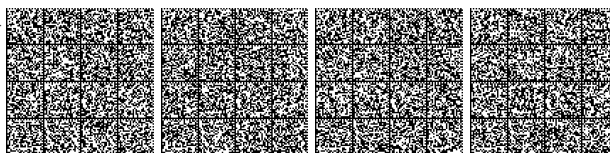
2. I contributi alle imprese di autotrasporto per l'acquisizione di beni capitali, relativi all'articolo 2, comma 2, lettere c) e d), del regolamento di cui al decreto del Presidente della Repubblica 27 settembre 2007, n. 227, a valere sulle risorse finanziarie destinate al settore dell'autotrasporto dall'articolo 1, comma 89, della legge 27 dicembre 2013, n. 147, per l'esercizio finanziario 2014, nei limiti delle risorse finanziarie effettivamente disponibili e, comunque, non oltre complessivi 15 milioni di euro, sono fruiti mediante credito d'imposta da utilizzare in compensazione ai sensi dell'articolo 17 del decreto legislativo 9 luglio 1997, n. 241, e successive modificazioni, presentando il modello F24 esclusivamente attraverso i servizi telematici offerti dall'Agenzia delle entrate, pena lo scarto dell'operazione di versamento, salvo che i destinatari presentino espressa dichiarazione di voler fruire del contributo diretto. A tal fine, il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti provvede al versamento delle somme occorrenti per la regolazione contabile dei crediti da utilizzare in compensa-

zione sulla contabilità speciale n. 1778, aperta presso la Banca d'Italia e intestata all'Agenzia delle entrate, fornendo all'Agenzia medesima gli elenchi dei beneficiari, i relativi codici fiscali e gli importi dei contributi unitari spettanti alle imprese. Il credito d'imposta può essere utilizzato in compensazione solo successivamente alla comunicazione dei dati di cui al periodo precedente, da eseguire secondo modalità telematiche definite d'intesa tra l'Agenzia delle entrate e il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti. In fase di elaborazione dei modelli F24 presentati dalle imprese, l'Agenzia delle entrate verifica che l'ammontare dei crediti utilizzati in compensazione non ecceda l'importo del contributo concesso, scartando le operazioni di versamento che non rispettano tale requisito. Al credito d'imposta riconosciuto per le finalità di cui alla presente norma non si applica il limite previsto dall'articolo 1, comma 53, della legge 24 dicembre 2007, n. 244. Le medesime disposizioni si applicano agli incentivi per la formazione professionale relativi all'articolo 2, comma 2, lettera f), del regolamento di cui al decreto del Presidente della Repubblica 27 settembre 2007, n. 227, solo nel caso in cui il beneficiario presenti espressa dichiarazione di voler fruire del credito d'imposta, nei limiti delle risorse finanziarie effettivamente disponibili e, comunque, non oltre complessivi 10 milioni di euro.

3. Al comma 2 dell'articolo 9 del decreto legislativo 21 novembre 2005, n. 284, e successive modificazioni, dopo la lettera l-quater) è aggiunta la seguente:

«l-quinqies) decide sui ricorsi proposti dagli interessati avverso i provvedimenti adottati dagli uffici della motorizzazione civile in materia di iscrizione, sospensione, cancellazione e radiazione dall'albo degli autotrasportatori, nonché di applicazione delle sanzioni disciplinari. Il ricorso non ha effetto sospensivo del provvedimento impugnato. Le decisioni del comitato centrale sono definitive e devono essere notificate al ricorrente e all'ufficio della motorizzazione civile competente. I provvedimenti definitivi di cancellazione, radiazione e sospensione dall'albo sono comunicati al competente ufficio della motorizzazione civile per la revoca o la sospensione dell'iscrizione all'albo degli autotrasportatori».

4. Al fine di assicurare la tracciabilità dei flussi finanziari finalizzata alla prevenzione delle infiltrazioni criminali e del riciclaggio del denaro derivante da traffici illegali, tutti i soggetti della filiera dei trasporti provvedono al pagamento del corrispettivo per le prestazioni rese in adempimento di un contratto di trasporto di merci su strada, di cui al decreto legislativo 21 novembre 2005, n. 286, utilizzando strumenti elettronici di pagamento, ovvero il canale bancario attraverso assegni, bonifici bancari o postali, e comunque ogni altro strumento idoneo a garantire la piena tracciabilità delle operazioni, indipendentemente dall'ammontare dell'importo dovuto. Per le violazioni delle disposizioni di cui al presente comma si applicano le disposizioni dell'articolo 51, comma 1, del decreto legislativo 21 novembre 2007, n. 231, e successive modificazioni.



Riferimenti normativi:

Si riporta il testo dell'articolo 46-bis della legge 6 giugno 1974, n. 298 (Istituzione dell'albo nazionale degli autotrasportatori di cose per conto di terzi, disciplina degli autotrasporti di cose e istituzione di un sistema di tariffe a forcella per i trasporti di merci su strada), come modificato dalla presente legge:

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

Qualora un veicolo immatricolato all'estero effettui trasporti di cabotaggio in violazione delle disposizioni di cui al regolamento (CE) n. 1072/2009 del Parlamento 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».*

Si riporta il testo dell'articolo 2, comma 2, del decreto del Presidente della Repubblica 27 settembre 2007, n. 227, (Regolamento recante le modalità di ripartizione e di erogazione del fondo per le misure di accompagnamento della riforma dell'autotrasporto di merci e per lo sviluppo della logistica):

“Articolo 2 (Ripartizione percentuale del fondo)

(Omissis)

2. Le restanti risorse del Fondo di cui all'articolo 1, comma 1, pari a 22,8 milioni di euro, sono destinate alla erogazione di contributi alle imprese di autotrasporto, ivi comprese le imprese controllate dalle stesse, operanti nel settore delle infrastrutture di supporto all'attività di autotrasporto, per le iniziative di seguito indicate:

a) investimenti in impianti tecnologici, informatici e telematici, con particolare riguardo alla tracciabilità dei percorsi ed all'organizzazione aziendale;

b) investimenti in aree attrezzate ed in infrastrutture, atte a favorire la sosta dei veicoli pesanti e la custodia delle merci, nonché le pause di riposo dei conducenti in condizioni di sicurezza ed ambientalmente favorevoli;

c) interventi volti a realizzare l'utilizzo di modalità di trasporto alternative al trasporto stradale e l'ottimizzazione della catena logistica;

d) investimenti per l'acquisto di attrezzature e dispositivi atti a migliorare la sicurezza e l'impatto ambientale del trasporto stradale;

e) interventi a favore dello smaltimento dei rifiuti prodotti dal trasporto stradale di merci;

f) iniziative per la formazione del personale.

(Omissis)”.

Si riporta il testo dell'articolo 1, comma 89, della legge 27 dicembre 2013, n. 47 (Disposizioni per la formazione del bilancio annuale e pluriennale dello Stato - legge di stabilità 2014):

“Articolo 1

(Omissis)

89. È autorizzata la spesa di 330 milioni di euro per l'anno 2014 per interventi in favore del settore dell'autotrasporto. Al relativo riparto si provvede con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze.

(Omissis)”.

Si riporta il testo dell'articolo 17 del decreto legislativo 9 luglio 1997, n. 241 e successive modificazioni (Norme di semplificazione degli adempimenti dei contribuenti in sede di dichiarazione dei redditi e

dell'imposta sul valore aggiunto, nonché di modernizzazione del sistema di gestione delle dichiarazioni):

“Articolo 17 (Oggetto)

1. I contribuenti eseguono versamenti unitari delle imposte, dei contributi dovuti all'INPS e delle altre somme a favore dello Stato, delle regioni e degli enti previdenziali, con eventuale compensazione dei crediti, dello stesso periodo, nei confronti dei medesimi soggetti, risultanti dalle dichiarazioni e dalle denunce periodiche presentate successivamente alla data di entrata in vigore del presente decreto. Tale compensazione deve essere effettuata entro la data di presentazione della dichiarazione successiva. La compensazione del credito annuale o relativo a periodi inferiori all'anno dell'imposta sul valore aggiunto, per importi superiori a 5.000 euro annui, può essere effettuata a partire dal giorno sedici del mese successivo a quello di presentazione della dichiarazione o dell'istanza da cui il credito emerge.

2. Il versamento unitario e la compensazione riguardano i crediti e i debiti relativi:

a) alle imposte sui redditi, alle relative addizionali e alle ritenute alla fonte riscosse mediante versamento diretto ai sensi dell'Art. 3 del decreto del Presidente della Repubblica 29 settembre 1973, n. 602; per le ritenute di cui al secondo comma del citato Art. 3 resta ferma la facoltà di eseguire il versamento presso la competente sezione di tesoreria provinciale dello Stato; in tal caso non è ammessa la compensazione;

b) all'imposta sul valore aggiunto dovuta ai sensi degli articoli 27 e 33 del decreto del Presidente della Repubblica 26 ottobre 1972, n. 633, e quella dovuta dai soggetti di cui all'Art. 74;

c) alle imposte sostitutive delle imposte sui redditi e dell'imposta sul valore aggiunto;

d) all'imposta prevista dall'Art. 3, comma 143, lettera a), della legge 23 dicembre 1996, n. 662;

d-bis)

e) ai contributi previdenziali dovuti da titolari di posizione assicurativa in una delle gestioni amministrate da enti previdenziali, comprese le quote associative;

f) ai contributi previdenziali ed assistenziali dovuti dai datori di lavoro e dai committenti di prestazioni di collaborazione coordinata e continuativa di cui all'Art. 49, comma 2, lettera a), del testo unico delle imposte sui redditi, approvato con decreto del Presidente della Repubblica 22 dicembre 1986, n. 917;

g) ai premi per l'assicurazione contro gli infortuni sul lavoro e le malattie professionali dovuti ai sensi del testo unico approvato con decreto del Presidente della Repubblica 30 giugno 1965, n. 1124;

h) agli interessi previsti in caso di pagamento rateale ai sensi dell'Art. 20;

h-bis) al saldo per il 1997 dell'imposta sul patrimonio netto delle imprese, istituita con decreto-legge 30 settembre 1992, n. 394, convertito, con modificazioni, dalla legge 26 novembre 1992, n. 461, e del contributo al Servizio sanitario nazionale di cui all'Art. 31 della legge 28 febbraio 1986, n. 41, come da ultimo modificato dall'Art. 4 del decreto-legge 23 febbraio 1995, n. 41, convertito, con modificazioni, dalla legge 22 marzo 1995, n. 85;

h-ter) alle altre entrate individuate con decreto del Ministro delle finanze, di concerto con il Ministro del tesoro, del bilancio e della programmazione economica, e con i Ministri competenti per settore;

h-quater) al credito d'imposta spettante agli esercenti sale cinematografiche;

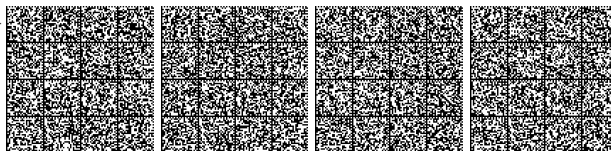
h-quinquies) alle somme che i soggetti tenuti alla riscossione dell'incremento all'addizionale comunale debbono riversare all'INPS, ai sensi dell'articolo 6-quater del decreto-legge 31 gennaio 2005, n. 7, convertito, con modificazioni, dalla legge 31 marzo 2005, n. 43, e successive modificazioni.”

Si riporta il testo dell'articolo 1, comma 53, della legge 24 dicembre 2007, n. 244 (Disposizioni per la formazione del bilancio annuale e pluriennale dello Stato - legge finanziaria 2008):

“Articolo 1

(Omissis)

53. A partire dal 1° gennaio 2008, anche in deroga alle disposizioni previste dalle singole leggi istitutive, i crediti d'imposta da indicare nel quadro RU della dichiarazione dei redditi possono essere utilizzati nel limite annuale di 250.000 euro. L'ammontare eccedente è riportato in avanti anche oltre il limite temporale eventualmente previsto dalle singole leggi istitutive ed è comunque compensabile per l'intero importo residuo a partire dal terzo anno successivo a quello in cui si genera l'ec-



cedenza. Il tetto previsto dal presente comma non si applica al credito d'imposta di cui all' articolo 1, comma 280, della legge 27 dicembre 2006, n. 296; il tetto previsto dal presente comma non si applica al credito d'imposta di cui all' articolo 1, comma 271, della legge 27 dicembre 2006, n. 296, a partire dalla data del 1° gennaio 2010.

(Omissis)".

Il decreto legislativo 21 novembre 2005, n. 284, reca: " Riordino della Consulta generale per l'autotrasporto e del Comitato centrale per l'Albo nazionale degli autotrasportatori" (pubblicato nella *G.U.* 9 gennaio 2006, n. 6).

Si riporta il testo dell' articolo 51, comma 1, del decreto legislativo 21 novembre 2007, n. 231 e successive modificazioni (Attuazione della direttiva 2005/60/CE concernente la prevenzione dell'utilizzo del sistema finanziario a scopo di riciclaggio dei proventi di attività criminose e di finanziamento del terrorismo nonché della direttiva 2006/70/CE che ne reca misure di esecuzione):

"Articolo 51 (Obbligo di comunicazione al Ministero dell'economia e delle finanze delle infrazioni di cui al presente Titolo)

1. I destinatari del presente decreto che, in relazione ai loro compiti di servizio e nei limiti delle loro attribuzioni e attività, hanno notizia di infrazioni alle disposizioni di cui all' articolo 49, commi 1, 5, 6, 7, 12, 13 e 14, e all' articolo 50 ne riferiscono entro trenta giorni al Ministero dell'economia e delle finanze per la contestazione e gli altri adempimenti previsti dall' articolo 14 della legge 24 novembre 1981, n. 689 e per la immediata comunicazione della infrazione anche alla Guardia di finanza la quale, ove ravvisi l'utilizzabilità di elementi ai fini dell'attività di accertamento, ne dà tempestiva comunicazione all' Agenzia delle entrate.

(Omissis)".

Capo VIII

MISURE URGENTI IN MATERIA AMBIENTALE

Art. 33.

Bonifica ambientale e rigenerazione urbana delle aree di rilevante interesse nazionale - comprensorio Bagnoli-Coroglio

1. Attengono alla tutela dell' ambiente di cui all' art. 117, secondo comma, lettera *s*) della Costituzione nonché ai livelli essenziali delle prestazioni di cui all' art. 117, secondo comma, lettera *m*) della Costituzione le disposizioni finalizzate alla bonifica ambientale e alla rigenerazione urbana delle aree di rilevante interesse nazionale contenute nei commi seguenti, e tra queste, in particolare, le disposizioni relative alla disciplina del procedimento di bonifica, al trasferimento delle aree, nonché al procedimento di formazione, approvazione e attuazione del programma di riqualificazione ambientale e di rigenerazione urbana, finalizzato al risanamento ambientale e alla riconversione delle aree dismesse e dei beni immobili pubblici, al superamento del degrado urbanistico ed edilizio, alla dotazione dei servizi personali e reali e dei servizi a rete, alla garanzia della sicurezza urbana. Esse hanno l'obiettivo prioritario di assicurare la programmazione, realizzazione e gestione unitaria degli interventi di bonifica ambientale e di rigenerazione urbana in tempi certi e brevi.

2. Sulla base dei principi di sussidiarietà ed adeguatezza le funzioni amministrative relative al procedimento di cui ai seguenti commi sono attribuite allo Stato per assicurarne l'esercizio unitario, garantendo comunque la partecipazione degli enti territoriali interessati alle determinazioni in materia di governo del territorio, funzionali al perseguimento degli obiettivi di cui al comma 1.

3. Le aree di rilevante interesse nazionale alle quali si applicano le disposizioni del presente articolo sono individuate con deliberazione del Consiglio dei ministri, sentita la Conferenza Stato-Regioni. Alla seduta del Consiglio dei ministri partecipano i Presidenti delle Regioni interessate. In relazione a ciascuna area di interesse nazionale così individuata è predisposto uno specifico programma di risanamento ambientale e un documento di indirizzo strategico per la rigenerazione urbana finalizzati, in particolare:

a) a individuare e realizzare i lavori di messa in sicurezza e bonifica dell' area;

b) a definire gli indirizzi per la riqualificazione urbana dell' area;

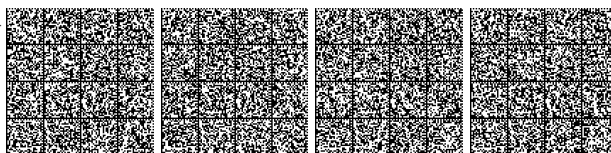
c) a valorizzare eventuali immobili di proprietà pubblica meritevoli di salvaguardia e riqualificazione;

d) a localizzare e realizzare le opere infrastrutturali per il potenziamento della rete stradale e dei trasporti pubblici, per i collegamenti aerei e marittimi, per gli impianti di depurazione e le opere di urbanizzazione primaria e secondaria funzionali agli interventi pubblici e privati, e il relativo fabbisogno finanziario, cui si fa fronte, per quanto riguarda la parte di competenza dello Stato, nell'ambito delle risorse previste a legislazione vigente.

4. Alla formazione, approvazione e attuazione del programma di risanamento ambientale e del documento di indirizzo strategico per la rigenerazione urbana di cui al precedente comma 3, sono preposti un Commissario straordinario del Governo e un Soggetto Attuatore, anche ai fini dell'adozione di misure straordinarie di salvaguardia e tutela ambientale. Il Commissario e il Soggetto attuatore procedono anche in deroga agli articoli 252 e 252-bis del decreto legislativo n. 152 del 2006, per i soli profili procedurali e non anche con riguardo ai criteri, alle modalità per lo svolgimento delle operazioni necessarie per l'eliminazione delle sorgenti di inquinamento e comunque per la riduzione delle sostanze inquinanti, in armonia con i principi e le norme comunitarie e, comunque, nel rispetto delle procedure di scelta del contraente, sia per la progettazione sia per l'esecuzione, previste dal codice di cui al decreto legislativo 12 aprile 2006, n. 163.

5. Il Commissario straordinario del Governo è nominato in conformità all' articolo 11 della legge 23 agosto 1988, n. 400, sentito il Presidente della Regione interessata. Allo stesso sono attribuiti compiti di coordinamento degli interventi infrastrutturali d'interesse statale con quelli privati da effettuare nell'area di rilevante interesse nazionale di cui al comma 1, nonché i compiti di cui ai commi successivi. Agli eventuali oneri del Commissario si fa fronte nell'ambito delle risorse del bilancio della Presidenza del Consiglio dei ministri.

6. Il Soggetto Attuatore è nominato con decreto del Presidente del Consiglio dei ministri nel rispetto dei principi europei di trasparenza e di concorrenza. Ad esso compete l'elaborazione e l'attuazione del programma di risanamento e rigenerazione di cui al comma 3, con le risorse disponibili a legislazione vigente per la parte pubblica. Lo stesso opera altresì come stazione appaltante per l'affidamento dei lavori di bonifica ambientale e di realizzazione delle opere infrastrutturali. In via straordinaria, per l'espletamento di tutte le procedure ad evidenza





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
R.U. USCITA**

Roma, 18 marzo 2008

**Al Ministero dell'Interno
Dipartimento della Pubblica Sicurezza
Direzione Centrale per la Polizia Stradale
Ferroviaria, della Comunicazioni e per i
Reparti Speciali della Polizia di Stato
Servizio di Polizia Stradale
ROMA**

**Al Comando Generale dell'Arma dei Carabinieri
II Reparto – Ufficio Operazioni
ROMA**

**Al Comando Generale della Guardia di Finanza
II Reparto – Ufficio Operazioni
ROMA**

**All'Agenzia delle Dogane
Area Centrale Verifiche e Controlli
Tributi doganali e Accise
ROMA**

**Al Comando Generale del Corpo della
Capitaneria di Porto
ROMA**

**Ai Direttori dei SIIT
LORO SEDI**

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 terrestri 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 interna-gomma:** 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'Unione Europea o dello Spazio Economico Europeo 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’Unione 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’Unione 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 – attestare 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.

Si prega di voler assicurare la più ampia diffusione della presente circolare.

Vorranno, infine, i direttori dei SIIT garantire che la presente venga diramata a tutti gli Uffici provinciali.

IL DIRETTORE GENERALE
(Dr.ssa Clara Ricozzi)

