

TRASPORTI DI CABOTAGGIO
REGIME SANZIONATORIO
di Franco Medri e Maurizio Piraino*

La licenza comunitaria (al pari della analoga licenza SEE) consente anche l'effettuazione dei trasporti di cabotaggio.

L'art. 8, paragrafo 1, del nuovo Regolamento (CE) n. 1072/2009 del 21 ottobre 2009, infatti, sancisce il «principio generale» in base al quale: *«Qualsiasi trasportatore di merci su strada per conto terzi che sia titolare di una licenza comunitaria e il cui conducente, se cittadino di un paese terzo, è munito di un attestato di conducente è ammesso, alle condizioni fissate dal presente capo [CAPO III – CABOTAGGIO – n.d.r.], ad effettuare trasporti di cabotaggio».*

Per «cabotaggio» si intende l'attività di trasporto nazionale di merci su strada svolta da un trasportatore non residente sul territorio di un altro Stato membro dell'UE/SEE¹ a titolo temporaneo, cioè senza che lo stesso risulti stabilito nel territorio di tale Stato (c.d. Stato membro ospitante). Dal 14 maggio 2010 la normativa di riferimento che disciplina l'effettuazione dei trasporti di cabotaggio in ambito comunitario è contenuta nel predetto Regolamento (CE) n. 1072/2009, i cui (soli) artt. 8 («*Principio generale*») e 9 («*Norme applicabili ai trasporti di cabotaggio*») – a differenza di tutte le restanti disposizioni (che, viceversa, hanno trovato applicazione soltanto dal 4 dicembre 2011) – hanno trovato applicazione a decorrere da tale data, regolamentando così *ex novo* la specifica attività di trasporto stradale, con il conseguente superamento:

- dell'intera normativa nazionale contenuta nel D.M. 3 aprile 2009, con cui – dal 29 aprile 2009 fino al 13 maggio 2010 – il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti aveva disciplinato l'esecuzione in territorio italiano dell'attività di cabotaggio stradale di merci;
- delle corrispondenti disposizioni contenute nel Regolamento (CEE) n. 3118/93 del 25 ottobre 1993 (i cui riferimenti – ai sensi dell'art. 18, comma 2, del nuovo Regolamento (CE) n. 1072/2009 – *«si intendono fatti al presente regolamento e vanno letti secondo la tavola di concordanza contenuta nell'allegato IV»*).

Ai sensi dell'art. 4 della direttiva n. 92/106/CEE del 7 dicembre 1992, nell'ambito di un **trasporto combinato**², i tragitti stradali dal luogo di carico della merce al terminale ferroviario o al traghetto e viceversa costituiscono parte integrante del trasporto combinato stesso e non un trasporto di cabotaggio.

¹ «Per "cabotaggio" si intende la prestazione di servizi di trasporto nazionale da parte di un'impresa stabilita in un altro Stato. Il trasporto di cabotaggio si esaurisce interamente nell'ambito nazionale con prelevamento e consegna della merce nel nostro Paese» (cfr. nota n. 1 a piè di pagina relativa al paragrafo 2 intitolato: «Controllo del cabotaggio» della circolare n. 300/A/10142/09/108/8/3 del 10 agosto 2009 del Dipartimento della Pubblica Sicurezza del Ministero dell'Interno). Il nuovo Regolamento (CE) n. 1072/2009 del 21 ottobre 2009 all'art. 2, punto 6), per «trasporti di cabotaggio» intende i «trasporti nazionali di merci effettuati per conto terzi, a titolo temporaneo, in uno Stato membro ospitante, in conformità del presente regolamento».

Non si configura un'operazione di cabotaggio, ma un normale trasporto infracomunitario qualora l'intero complesso veicolare salga o scenda dal treno o dal traghetto ³.

A decorrere **dal 1° gennaio 2012** il cabotaggio in territorio italiano può essere eseguito da tutte le imprese stabilite negli Stati membri dell'UE (**comprese quelle stabilite in Bulgaria e Romania**) ⁴ o dello SEE ed, in particolare:

- **Stati UE:** Austria, Belgio, Bulgaria, Cipro, Danimarca, Estonia, Finlandia, Francia, Germania, Grecia, Irlanda, Lettonia, Lituania, Lussemburgo, Malta, Paesi Bassi, Polonia, Portogallo, Repubblica Ceca, Repubblica Slovacca, Romania, Slovenia, Spagna, Svezia, Regno Unito ed Ungheria;
- **Stati SEE:** Liechtenstein, Islanda e Norvegia.

È rigorosamente vietato il cabotaggio per tutti gli altri Paesi extracomunitari.

Per le imprese stabilite:

- nella **Repubblica di San Marino** è prevista una diversa normativa ⁵;
- in **Svizzera** l'Accordo tra la Comunità Europea e la Confederazione Svizzera, firmato il 21 giugno 1999 ed entrato in vigore in data 1° giugno 2002, non autorizza i trasporti di cabotaggio all'interno degli Stati membri della Comunità.

Viceversa, il «gran cabotaggio» per la Svizzera dal 1° gennaio 2005 è stato liberalizzato, fermo rimanendo l'obbligo per il vettore elvetico del possesso della licenza svizzera equivalente alla licenza comunitaria (art. 12, paragrafo 3) ⁶.

² Pertanto, nell'ipotesi di un trasporto combinato comunitario, i tragitti stradali iniziali o terminali non sono considerati come trasporti di cabotaggio bensì come parte integrante dello stesso trasporto combinato anche se sul treno o sul traghetto non salgono i trattori stradali, che vengono utilizzati esclusivamente per il «traino» dei semirimorchi nei percorsi iniziali o terminali del trasporto combinato.

³ Cfr. la circolare n. 1/2005 del 26 luglio 2005 (prot. n. 2932/80) – con la quale il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti aveva compiutamente analizzato l'intero quadro normativo che allora disciplinava l'attività di cabotaggio stradale di merci sul territorio italiano (in vigore del D.M. 18/3/2005 e del relativo D.D. di attuazione 24/3/2005) e che sulla specifica questione si ritiene sia tuttora attuale – il cui punto 1 è stato modificato in tal senso dal medesimo Dicastero con la successiva circolare n. 2/2006/APC del 23 gennaio 2006 (prot. n. 13/80).

⁴ I trattati di adesione all'UE di Bulgaria e Romania a decorrere dal 1° gennaio 2007 avevano previsto un periodo transitorio in cui non trovava applicazione il Regolamento (CEE) n. 3118/93 del 25 ottobre 1993 e, dal 14/5/2010, il Regolamento (CE) n. 1072/2009 del 21 ottobre 2009. Fino al 31 dicembre 2011 le imprese stabilite in tali Paesi membri non potevano effettuare trasporti di cabotaggio in Italia (l'originario termine di divieto per 3 anni di svolgere attività di cabotaggio sul territorio italiano da parte di tali imprese – previsto inizialmente fino al 31 dicembre 2009 – era stato, infatti, ulteriormente prorogato per altri 2 anni, appunto fino al 31/12/2011).

⁵ Vedasi il relativo accordo bilaterale concluso a San Marino il 7 maggio 1997 ed entrato in vigore il 21 ottobre 1997.

La nuova disciplina comunitaria che regola i trasporti di cabotaggio è contenuta nel capo III del Regolamento (CE) n. 1072/2009 del 21/10/2009:

- agli artt. 8 e 9, che si applicano dal 14 maggio 2010;
- nonché all'art. 10⁷, che, invece, si applica dal 4 dicembre 2011 al pari delle restanti disposizioni del predetto Regolamento (CE) n. 1072/2009.

L'art. 8, dopo aver sancito al paragrafo 1, il «principio generale» secondo il quale qualsiasi trasportatore di merci su strada per conto terzi che sia titolare di una licenza comunitaria e il cui conducente, se cittadino di un paese terzo, è munito di un attestato di conducente è ammesso, alle condizioni fissate dal capo III del Regolamento (CE) n. 1072/2009, ad effettuare trasporti di cabotaggio, nei successivi paragrafi stabilisce le modalità che tali trasportatori devono seguire per effettuare legittimamente trasporti di cabotaggio, ovvero:

- una volta consegnate le merci trasportate nel corso di un trasporto internazionale in entrata, gli stessi sono autorizzati ad effettuare, con lo stesso veicolo⁸ oppure, se si tratta di veicoli combinati, con l'autoveicolo dello stesso veicolo, **fino a 3 trasporti di cabotaggio** successivi al trasporto internazionale da un altro Stato membro o da un paese terzo allo Stato membro ospitante. L'ultimo scarico nel corso di un trasporto di cabotaggio prima di lasciare lo Stato membro ospitante deve avere luogo **entro 7 giorni** dall'ultimo scarico nello Stato membro ospitante nel corso del trasporto internazionale in entrata⁹. Entro il medesimo termine¹⁰, i trasportatori di merci su strada possono effettuare in qualsiasi Stato membro alcuni o tutti i trasporti di cabotaggio ammessi a norma del 1° comma del paragrafo 2 dell'art. 8¹¹, purché siano limitati ad un trasporto per Stato membro entro 3 giorni dall'ingresso del veicolo vuoto nel territorio dello Stato membro in questione¹²;

⁶ L'Accordo definisce il «gran cabotaggio» dei vettori svizzeri come «qualsiasi trasporto di merci per conto terzi effettuato con partenza da uno Stato membro della Comunità verso un altro Stato membro con un veicolo immatricolato in Svizzera, sia che detto veicolo – nel corso dello stesso viaggio e secondo l'itinerario abituale – transiti o meno dalla Svizzera». Fino al 31 dicembre 2004 il gran cabotaggio dei vettori svizzeri era limitato ad un'operazione di trasporto sulla via di ritorno successiva ad un trasporto di merci fra la Svizzera ed uno Stato membro della Comunità.

⁷ Tale articolo si riferisce alla c.d. «procedura di salvaguardia».

⁸ Il Regolamento (CE) n. 1072/2009 all'art. 2, punto 1), per «veicolo» intende «un veicolo a motore immatricolato in uno Stato membro o un complesso di veicoli accoppiati di cui almeno il veicolo a motore sia immatricolato in uno Stato membro, adibiti esclusivamente al trasporto di merci».

⁹ Cfr. art. 8, paragrafo 2, comma 1, del Regolamento (CE) n. 1072/2009.

¹⁰ E, cioè, di 7 giorni dall'ultimo scarico nello Stato membro nel corso del precedente trasporto internazionale.

¹¹ E, cioè, fino a 3 trasporti di cabotaggio successivi al precedente trasporto internazionale.

¹² Cfr. art. 8, paragrafo 2, comma 2, del Regolamento (CE) n. 1072/2009.

- i trasporti nazionali di merci su strada effettuati nello Stato membro ospitante da un trasportatore non residente sono considerati conformi al Regolamento (CE) n. 1072/2009 solo se il trasportatore può produrre **prove** che attestino chiaramente il trasporto internazionale in entrata nonché ogni trasporto di cabotaggio che abbia effettuato consecutivamente ¹³.

Per ogni operazione effettuata, tali prove (documentali) devono comprendere i dati seguenti ¹⁴:

- 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.

Non sono richiesti documenti supplementari al fine di dimostrare l'avvenuto rispetto delle condizioni sancite dall'art. 8 del Regolamento (CE) n. 1072/2009 ¹⁵.

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'art. 1, paragrafo 5, lettere a), b) e c), del Regolamento (CE) n. 1072/2009 ¹⁶ è autorizzato, alle condizioni stabilite dal capo III dello stesso Regolamento (CE) n. 1072/2009, ad effettuare, a seconda dei casi, trasporti di cabotaggio dello stesso tipo o con veicoli della stessa categoria ¹⁷.

¹³ Cfr. art. 8, paragrafo 3, comma 1, del Regolamento (CE) n. 1072/2009.

¹⁴ Cfr. art. 8, paragrafo 3, comma 2, del Regolamento (CE) n. 1072/2009.

¹⁵ Cfr. art. 8, paragrafo 4, del Regolamento (CE) n. 1072/2009.

¹⁶ Si tratta dei seguenti tipi di trasporto e gli spostamenti a vuoto relativi a tali trasporti che non richiedono una licenza comunitaria e sono esentati da ogni autorizzazione di trasporto:

- trasporti postali effettuati nell'ambito di un regime di servizio universale (art. 1, paragrafo 5, lettera a), del Regolamento n. 1072/2009);
- trasporti di veicoli danneggiati o da riparare (art. 1, paragrafo 5, lettera b), del Regolamento n. 1072/2009);
- trasporti di merci con autoveicoli la cui massa massima a carico ammissibile, compresa quella dei rimorchi, non superi le 3,5 tonnellate (art. 1, paragrafo 5, lettera c), del Regolamento n. 1072/2009 – c.d. «veicoli piccoli o leggeri»).

¹⁷ Cfr. art. 8, paragrafo 5, del Regolamento (CE) n. 1072/2009.

L'ammissione ai trasporti di cabotaggio, nel quadro di trasporti di cui all'art. 1, paragrafo 5, lettere d) ed e) del Regolamento (CE) n. 1072/2009¹⁸, non è soggetta ad alcuna restrizione¹⁹.

L'esecuzione dei trasporti di cabotaggio è soggetta – salvo altrimenti disposto dalla normativa comunitaria – oltre che al pieno rispetto della normativa generale comunitaria, alle specifiche disposizioni legislative, regolamentari ed amministrative in vigore nello Stato membro ospitante, per quanto riguarda (art. 9, paragrafo 1, del Regolamento (CE) n. 1072/2009):

- a) le condizioni che disciplinano il contratto di trasporto;
- b) i pesi e le dimensioni dei veicoli stradali: tali valori possono eccedere, se del caso, quelli vigenti nello Stato membro di stabilimento del vettore, ma non possono in nessun caso violare i limiti fissati dallo Stato membro ospitante per il traffico nazionale oppure le caratteristiche tecniche citate nelle prove di cui all'art. 6, paragrafo 1, della direttiva 96/53/CE del 25 luglio 1996²⁰, che stabilisce, per

¹⁸ Si tratta dei seguenti tipi di trasporto e gli spostamenti a vuoto relativi a tali trasporti che non richiedono una licenza comunitaria e sono esentati da ogni autorizzazione di trasporto:

- trasporti di merci con autoveicoli purché siano soddisfatte le condizioni seguenti (art. 1, paragrafo 5, lettera d), del Regolamento n. 1072/2009 – conto proprio):
 - i) le merci trasportate sono di proprietà dell'impresa o sono state da essa vendute, acquistate, date o prese in affitto, prodotte, estratte, trasformate o riparate;
 - ii) lo spostamento serve a far affluire le merci all'impresa o a spedirle dall'impresa stessa oppure a spostarle all'interno dell'impresa o, per esigenze aziendali, all'esterno dell'impresa stessa;
 - iii) gli autoveicoli adibiti a tale trasporto sono guidati da personale alle dipendenze o a disposizione dell'impresa in base a un'obbligazione contrattuale;
 - iv) i veicoli che trasportano le merci sono di proprietà dell'impresa o sono stati da questa acquistati a credito o noleggiati, a condizione che in quest'ultimo caso soddisfino le condizioni previste dalla direttiva 2006/1/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 18 gennaio 2006, relativa all'utilizzazione di veicoli noleggiati senza conducente per il trasporto di merci su strada; e
 - v) tale trasporto costituisce soltanto un'attività accessoria nell'ambito dell'insieme delle attività dell'impresa;
- trasporti di medicinali, apparecchi e attrezzature mediche, nonché altri articoli necessari per cure mediche urgenti, in particolare a seguito di calamità naturali (art. 1, paragrafo 5, lettera e), del Regolamento n. 1072/2009).

¹⁹ Cfr. art. 8, paragrafo 6, del Regolamento (CE) n. 1072/2009.

²⁰ La direttiva 96/53/CE è stata attuata con il decreto del Ministro dei Trasporti e della Navigazione 6 aprile 1998, che è stato modificato dal successivo decreto 12 settembre 2003 a seguito della modifiche apportate alla direttiva 96/53/CE dalla direttiva 2002/7/CE del 18 febbraio 2002. A differenza delle dimensioni massime, l'armonizzazione dei pesi massimi riguarda solamente il traffico internazionale e non anche il traffico nazionale. Di conseguenza, considerato che la legislazione dei singoli Stati membri deve applicarsi ad ogni vettore comunitario (o dei paesi aderenti all'accordo sullo SEE) in modo non discriminatorio, gli eventuali e diversi limiti di peso superiori previsti dalle norme interne (nel nostro caso dall'art. 62 del Nuovo Codice della Strada) devono essere riconosciuti anche ai vettori non nazionali (e cioè comunitari o stabiliti in un paese aderente all'accordo sullo SEE) quando effettuano operazioni di cabotaggio stradale. Ad esempio, un autoarticolato a 5 assi immatricolato in uno Stato membro diverso dall'Italia, la cui normativa interna prevede un limite massimo di massa di 40 tonnellate (ad esempio, Austria, Germania, Grecia, ecc.) – se tecnicamente certificato – sarà ammesso ad eseguire trasporti di cabotaggio in territorio italiano beneficiando del più favorevole limite massimo di massa di 44 tonnellate stabilito dall'art. 62/4° comma del Nuovo Codice della Strada per gli autoarticolati a 5 o più assi che effettuano trasporti nazionali (cui deve essere riconosciuta una franchigia del 5% pari a 2,2 tonnellate per una massa massima legale ammissibile a pieno carico di 46,2 tonnellate = 44 tonnellate + 2,2 tonnellate). Viceversa, se con il medesimo autoarticolato venga effettuato un trasporto internazionale di merci su strada per conto terzi in ambito comunitario (e non più un servizio di cabotaggio), dovrà essere rigorosamente osservato il limite massimo di peso fissato in 40 tonnellate dalla direttiva 96/53/CE per tale tipologia di veicolo (senza l'applicazione di alcuna tolleranza), salvo che si tratti di un trasporto

taluni veicoli stradali che circolano nella Comunità, le dimensioni massime autorizzate nel traffico nazionale e internazionale e i pesi massimi autorizzati nel traffico internazionale;

- c) le disposizioni relative al trasporto di talune categorie di merci, in particolare merci pericolose, derrate deperibili e animali vivi;
- d) il tempo di guida e i periodi di riposo dei conducenti;
- e) l'imposta sul valore aggiunto (IVA) sui servizi di trasporto.

Nei settori sopra elencati, pertanto, allo scopo di evitare qualsiasi discriminazione manifesta o dissimulata basata sulla nazionalità o sul luogo di stabilimento, lo Stato membro ospitante deve applicare ai vettori non residenti le disposizioni nazionali vigenti in materia alle medesime condizioni previste per i propri vettori (art. 9, paragrafo 2, del Regolamento (CE) n. 1072/2009).

REGIME SANZIONATORIO

Con l'art. 52, comma 1, lettera a), della legge n. 120/2010 è stato introdotto l'**art. 46-bis della legge 6 giugno 1974, n. 298**, recante sanzioni in materia di violazione delle regole del cabotaggio stradale.

Facendo seguito alla circolare n. 300/A/8176/10/111/2/3 del 7 giugno 2010 (con la quale, a titolo esemplificativo, il Ministero dell'Interno ha elencato le principali fattispecie sanzionatorie riscontrabili all'atto del controllo stradale dei veicoli commerciali comunitari impiegati in attività di cabotaggio sul territorio italiano), con la circolare interministeriale prot. n. 300/A/12430/10/108/13/1 – prot. n. 74491 del 15 settembre 2010 (punto 3 intitolato: «*Nuove sanzioni per il cabotaggio stradale in violazione delle disposizioni comunitarie*»), lo stesso Ministero dell'Interno congiuntamente al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti hanno rappresentato che dal 13 agosto 2010 le violazioni relative a trasporti di cabotaggio senza osservare le nuove disposizioni comunitarie contenute nel Regolamento (CE) n. 1072/2009 del 21 ottobre 2009 (i cui artt. 8 e 9 in materia sono entrati in vigore dal 14 maggio 2010) sono punite con la sanzione amministrativa del pagamento di una somma da euro 5.000 a euro 15.000 (pagamento in misura ridotta ammesso, pari a euro 5.000), nonché con 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.

Anche nel caso delle violazioni sanzionate dall'art. 46-bis della legge n. 298/1974 trovano applicazione le disposizioni dell'**art. 207 del Nuovo Codice della Strada**, con l'avvertenza che per espressa previsione normativa dello stesso art. 46-bis, 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, affidando il veicolo soltanto ad uno dei soggetti individuati ai sensi dell'articolo 214-bis del Nuovo Codice della Strada (custode-acquirente o, in mancanza, soggetto autorizzato ai sensi del D.P.R. n. 571/1982).

combinato di container ISO di 40 piedi, per il quale il limite è di 44 tonnellate. In ogni caso l'accertata eccedenza di peso non pregiudicherà la validità della licenza comunitaria e, pertanto, non troveranno applicazione le sanzioni di cui all'art. 46/1° e 2° comma della legge n. 298/1974, bensì le specifiche sanzioni in materia di sovraccarico previste dal Nuovo Codice della Strada.

VIOLAZIONI NELL'ESECUZIONE DEI TRASPORTI DI CABOTAGGIO RISCOINTRABILI SU STRADA

In particolare, a titolo esemplificativo e non esaustivo, si possono riscontrare le seguenti violazioni che, in concreto, possono verificarsi nell'esecuzione di trasporto di cabotaggio, qualora consentiti ²¹:

a) comportamenti riconducibili alle violazioni previste dagli artt. 26 e 46-bis della legge n. 298/74 (in concorso tra loro):

- cabotaggio svolto da imprese stabilite in un Paese i cui vettori non sono ammessi a svolgere tale prestazione ²²;

b) comportamenti riconducibili alla violazione prevista dall'art. 46-bis della legge n. 298/74:

- cabotaggio svolto in mancanza della copia certificata conforme all'originale della licenza comunitaria e/o dell'originale dell'attestato di conducente in quanto mai conseguito nell'ipotesi di un autista cittadino extracomunitario ²³;

²¹ Tali violazioni, riscontrabili all'atto del controllo stradale dei veicoli commerciali comunitari impiegati in attività di cabotaggio sul territorio italiano, sono state elencate, a titolo esemplificativo, dal Ministero dell'Interno nella circolare n. 300/A/8176/10/111/2/3 del 7 giugno 2010, quando, cioè, la nuova e specifica disposizione sanzionatoria in materia di cabotaggio (art. 46-bis della legge n. 298/1974) non era ancora entrata in vigore, per cui trovava applicazione l'art. 46 della stessa legge in caso di inosservanza delle varie prescrizioni nazionali contenute nel D.M. 3 aprile 2009). In considerazione dell'applicazione dell'art. 46-bis della legge n. 298/1974 a decorrere dal 13/8/2010, con la circolare interministeriale prot. n. 300/A/12430/10/108/13/1 – prot. n. 74491 del 15 settembre 2010 (punto 3 intitolato: «*Nuove sanzioni per il cabotaggio stradale in violazione delle disposizioni comunitarie*»), lo stesso Ministero dell'Interno congiuntamente al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti hanno precisato che:

- i riferimenti fatti nella precedente circolare n. 300/A/8176/10/111/2/3 del 7/6/2010 alla violazione di cui all'art. 46 della legge n. 298/1974 devono ora intendersi allo specifico art. 46-bis della medesima legge;
- i riferimenti alla violazione delle «*disposizioni di cui al regolamento (CEE) n. 3118/93 del Consiglio, del 25 ottobre 1993, nonché della relativa disciplina nazionale di esecuzione*» contenuti nell'art. 46-bis della legge n. 298/1974 vanno intesi alle nuove disposizioni comunitarie di cui al citato Regolamento (CE) 1072/2009, che dal 14/5/2010:
 - ha abrogato le corrispondenti disposizioni del Regolamento (CEE) n. 3118/93 per effetto dell'entrata in vigore degli artt. 8 e 9;
 - ha automaticamente superato la disciplina nazionale di esecuzione del Regolamento (CEE) n. 3118/93, contenuta nel D.M. 3 aprile 2009.

²² Si tratta dei vettori stabiliti nei Paesi extracomunitari (e fino al 31/12/2011 in Bulgaria e Romania, che erano gli unici Stati membri dell'UE per cui vigeva ancora il divieto di eseguire attività di cabotaggio stradale in territorio italiano).

²³ Con la circolare D.G. T.S.I. n. 1/2010 del 5 maggio 2010 (prot. n. 39560), avente per oggetto: «*Nuovo regime del cabotaggio stradale di merci a norma del regolamento (CE) n. 1072/2009*», il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti ha precisato che: «*Premesso, come noto, che per poter svolgere attività di cabotaggio il trasportatore di merci su strada per conto terzi deve essere titolare di licenza comunitaria, a bordo del veicolo deve trovarsi la relativa copia conforme e, se l'autista è cittadino di un paese terzo rispetto all'UE, l'attestato del conducente del medesimo. Si ricorda che non necessitano dell'attestato in questione i conducenti cittadini di Islanda, Liechtenstein, Norvegia e Svizzera*». Per quanto riguarda specificatamente l'ipotesi della mancanza a bordo del veicolo della copia certificata conforme della licenza comunitaria durante lo svolgimento di un trasporto di cabotaggio, ad avviso del Ministero dell'Interno e del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti si configura la violazione dell'art. 46-bis della legge n. 298/1974 (cfr. il punto 3 intitolato: «*Nuove sanzioni per il cabotaggio stradale in violazione delle disposizioni comunitarie*» della circolare interministeriale prot. n. 300/A/12430/10/108/13/1 – prot. n. 74491 del 15 settembre 2010).

- effettuazione di uno o più trasporti di cabotaggio oltre il termine di **7 giorni** dall'ultimo scarico nel territorio italiano nel corso del trasporto internazionale in entrata ²⁴;
- cabotaggio svolto da vettori di Paesi comunitari che, pur in possesso di copia conforme della licenza comunitaria (e dell'eventuale attestato di conducente se necessario), non sono muniti o, comunque, non producono le **prove (documentali)** che attestino chiaramente il trasporto internazionale in entrata nel territorio italiano e/o ogni trasporto di cabotaggio che abbiano (**già**) effettuato consecutivamente ²⁵, che comprendano – per ogni operazione che abbiano (**già**) effettuato – i dati prescritti dall'art. 8, paragrafo 3, comma 2, del Regolamento (CE) n. 1072/2009 ²⁶;
- superamento del numero massimo di trasporti di cabotaggio eseguibili (**tre**) nel limite temporale consentito (**7 giorni** dall'ultimo scarico in Italia nel corso del trasporto internazionale in entrata);
- entro il termine di **7 giorni** dallo scarico totale eseguito nell'ambito di un precedente trasporto svolto verso un altro Stato membro, effettuazione di più trasporti di cabotaggio entro **3 giorni** dall'ingresso del veicolo «vuoto» nel territorio italiano ²⁷;

²⁴ L'art. 8, paragrafo 2, comma 1 (secondo periodo), dispone che: « L'ultimo scarico nel corso di un trasporto di cabotaggio prima di lasciare lo Stato membro ospitante deve avere luogo entro sette giorni dall'ultimo scarico nello Stato membro ospitante nel corso del trasporto internazionale in entrata».

²⁵ Con la circolare D.G. T.S.I. n. 1/2010 del 5 maggio 2010 (prot. n. 39560), avente per oggetto: «Nuovo regime del cabotaggio stradale di merci a norma del regolamento (CE) n. 1072/2009», il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti ha precisato che: «I trasporti di cabotaggio sono considerati conformi al regolamento 1072/2009, solo se il vettore può produrre prove documentali che attestino chiaramente sia il trasporto internazionale in entrata, sia ogni operazione di cabotaggio consecutiva realizzata. La documentazione di prova deve, quindi, essere tenuta a bordo».

²⁶ «Non rientrano nell'ambito di applicazione delle sanzioni di cui all'art. 46-bis della Legge 298/1974 la mancanza della documentazione attestante la regolarità del trasporto di cabotaggio in corso di svolgimento (ed oggetto di controllo su strada) e, cioè, la sola prova documentale – documento equipollente – finalizzata ad attestare in modo inequivocabile la legittimità di tale trasporto effettuato in ambito nazionale consecutivamente ad un trasporto internazionale in ingresso (art. 8 del Regolamento (CE) 1072/2009), nonché la incompleta compilazione o la mancanza del citato documento equipollente a bordo del veicolo che sono ora oggetto della specifica disciplina sanzionatoria del comma 6 dell'art. 7-bis del D.L.vo n. 286/2005. Invece, nel caso in cui durante l'effettuazione di un trasporto di cabotaggio a bordo del veicolo si trovi il predetto documento equipollente comprovante lo specifico trasporto nazionale in corso di svolgimento, ma risultino violate le altre condizioni contemplate nel Regolamento (CE) n. 1072/2009 (ad es.: mancanza a bordo del veicolo della copia certificata conforme della licenza comunitaria, mancata esibizione della lettera di vettura internazionale «CMR» comprovante il precedente trasporto internazionale in ingresso che legittima lo svolgimento dell'attività di cabotaggio, mancata esibizione della documentazione riferita ai precedenti trasporti di cabotaggio eventualmente già eseguiti, accertato superamento del numero dei viaggi consentiti in regime di cabotaggio, mancata osservanza dei limiti temporali per l'esecuzione dell'attività di cabotaggio in territorio italiano, ecc.), saranno comunque applicate le sanzioni di cui all'art. 46-bis della L. 298/1974. Nell'ipotesi in cui le irregolarità si riferiscano:

- alle modalità di esecuzione dell'attività di cabotaggio (ad es.: a bordo del veicolo non si trova la copia certificata conforme della licenza comunitaria o la documentazione attestante il trasporto internazionale in entrata, nonché i precedenti trasporti di cabotaggio svolti, ovvero quando la stessa risulti incompleta, ecc.),
- alla documentazione che obbligatoriamente deve accompagnare il trasporto di cabotaggio oggetto di controllo su strada troveranno, infine, applicazione entrambe le fattispecie sanzionatorie (art. 46-bis Legge 298/1974 ed art.7-bis, comma 6, D.L.vo 286/2005)» (cfr. il punto 3 intitolato: «Nuove sanzioni per il cabotaggio stradale in violazione delle disposizioni comunitarie» della circolare interministeriale prot. n. 300/A/12430/10/108/13/1 – prot. n. 74491 del 15 settembre 2010 redatta in forma congiunta dal Ministero dell'Interno e dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti).

²⁷ Ai sensi dell'art. 8, paragrafo 2, comma 2, del Regolamento (CE) n. 1072/2009: «Entro il termine di cui al primo comma, i trasportatori di merci su strada possono effettuare in qualsiasi Stato membro alcuni o tutti i trasporti di cabotaggio ammessi a norma del primo comma, purché siano limitati ad un trasporto per Stato membro entro tre giorni

- entro il termine di **7 giorni** dallo scarico totale eseguito nell'ambito di un precedente trasporto svolto verso un altro Stato membro, effettuazione di un trasporto di cabotaggio oltre il termine di **3 giorni** dall'ingresso del veicolo «vuoto» nel territorio italiano;
- effettuazione di un trasporto di cabotaggio entro **3 giorni** dall'ingresso del veicolo «vuoto» nel territorio italiano, ma oltre il termine di **7 giorni** dallo scarico totale eseguito nell'ambito di un precedente trasporto svolto verso un altro Stato membro;
- effettuazione di uno o più trasporti di cabotaggio consecutivi ad un ingresso del veicolo «a vuoto» in territorio italiano non connesso ad una precedente operazione di trasporto internazionale svolta verso un altro Stato membro.

Queste ultime violazioni potranno essere riscontrate – ad esempio – sia dall'esame della lettera di vettura internazionale «CMR» utilizzata nel corso del trasporto internazionale in entrata, sia da ogni altra documentazione connessa al trasporto ed alla merce o da ogni atto, fatto o documento dal quale, comunque, risulti possibile accertare:

- il superamento del numero massimo dei **3 trasporti di cabotaggio** eseguibili entro il termine prescritto di **7 giorni** dall'ultimo scarico della merce in territorio italiano nel corso del trasporto internazionale in entrata;
- l'effettuazione di più trasporti di cabotaggio entro **3 giorni** dall'ingresso del veicolo «vuoto» nel territorio italiano (operazione non consentita anche se tali trasporti di cabotaggio risultassero eseguiti entro il termine di **7 giorni** dallo scarico totale eseguito nell'ambito di un precedente trasporto svolto verso un altro Stato membro)²⁸;
- il mancato rispetto del predetto limite temporale di **7 giorni** entro il quale deve concludersi l'unica operazione di cabotaggio ammessa sul territorio italiano;
- il mancato rispetto del predetto limite temporale di **3 giorni** dall'ingresso del veicolo «vuoto» nel territorio italiano entro il quale deve essere effettuato l'unico trasporto di cabotaggio ammesso sul territorio italiano;
- il mancato rispetto del predetto limite temporale di **7 giorni** entro il quale devono concludersi le operazioni di cabotaggio ammesse sul territorio italiano.

NOTA: Per ulteriori approfondimenti vedasi il prontuario «AUTOTRASPORTO NAZIONALE ED INTERNAZIONALE DI COSE E PERSONE» Editore Sapignoli (2^a Edizione – Gennaio 2012)

**** Sostituto Commissario della Polizia Stradale**

dall'ingresso del veicolo vuoto nel territorio dello Stato membro in questione».

²⁸ Infatti, l'art. 8, paragrafo 2, comma 2, del Regolamento (CE) n. 1072/2009 consente unicamente che: «Entro il termine di cui al primo comma, i trasportatori di merci su strada possono effettuare in qualsiasi Stato membro alcuni o tutti i trasporti di cabotaggio ammessi a norma del primo comma, purché siano limitati ad un trasporto per Stato membro entro tre giorni dall'ingresso del veicolo vuoto nel territorio dello Stato membro in questione».

*** Ispettore Capo della Polizia Stradale**