

L'AGGANCIAMENTO MISTO NEL TRASPORTO INTERNAZIONALE DI MERCI SU STRADA

di Maurizio PIRAINO *

Quando si effettua un trasporto internazionale di merci su strada per conto di terzi in ambito comunitario, nel caso di un complesso di veicoli accoppiati la copia certificata conforme della licenza comunitaria deve accompagnare il veicolo a motore e si riferisce al complesso di veicoli accoppiati anche nel caso in cui il rimorchio o il semirimorchio non siano immatricolati o ammessi alla circolazione a nome del titolare della licenza stessa ovvero siano immatricolati o ammessi alla circolazione in **un altro Stato**(1).

L'art. 4, paragrafo 6, terzo ed ultimo periodo, del Regolamento (CE) n. 1072/2009 del 21 ottobre 2009 (al pari del *previgente Regolamento (CEE) n. 881/92 del 26 marzo 1992*) non specifica, però, in quale Stato debba essere immatricolato il mezzo rimorchiato, per cui, secondo un'interpretazione «a contrario» della disposizione e delle modalità di utilizzo di tale licenza (*che nel caso di un complesso di veicoli accoppiati deve accompagnare il veicolo a motore, che deve sempre essere immatricolato in un Paese membro dell'UE o aderente all'accordo sullo SEE*), può ritenersi che lo stesso possa essere immatricolato anche in un Paese extracomunitario.

Al riguardo, **quando ancora trovava applicazione il Regolamento (CEE) n. 881/92**, nella comunicazione della Commissione Europea prot. n. TREN/E1/GE/fm D(2008) 427547 dell'8 luglio 2008 indirizzata al Rappresentante permanente d'Italia presso l'Unione Europea (*allegata alla circolare prot. n. 0061769 del 24 luglio 2008 del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, trasmessa ai propri organi di controllo periferici dal Ministero dell'Interno con la circolare n. 300/A/1/37348/111/2/3 del 6 agosto 2008*) – «che considera il trasportatore comunitario con destinazione verso un paese terzo, in transito sul territorio nazionale, come un trasporto internazionale disciplinato dal Regolamento (CEE) n. 881/92» che dunque necessitava della sola licenza comunitaria – si leggeva, fra l'altro, quanto segue: «È altresì opportuno ricordare che in base all'articolo 2, primo trattino, del regolamento (CEE) n. 881/92 la licenza comunitaria vale per il complesso di veicoli accoppiati (*trattore e semirimorchio*), mentre **il paese in cui il semirimorchio è immatricolato non ha alcuna importanza**(2). I miei servizi ritengono pertanto che la licenza comunitaria sia sufficiente come unica autorizzazione di trasporto per le operazioni seguenti effettuate da un trasportatore comunitario che attraversa il territorio italiano, per esempio nei seguenti casi:

- un trasporto in partenza dalla Serbia e diretto in Spagna o viceversa;
- un trasporto in partenza dalla Turchia e diretto in Francia o viceversa, anche quando il semirimorchio è accoppiato al trattore nel porto di Trieste;
- un trasporto in partenza dalla Turchia e diretto in Svizzera o viceversa, anche quando il semirimorchio è accoppiato al trattore nel porto di Trieste».

Resta inteso che deve essere in corso di esecuzione un trasporto internazionale di merci su strada per conto di terzi in ambito comunitario (*dal 04/12/2011 soggetto alla disciplina del Regolamento n. 1072/2009 ed in precedenza del Regolamento n. 881/92*), ovvero che semplicemente transiti sul nostro territorio con destinazione (*o provenienza da*) un paese terzo(3).

Decisiva a favore della sopra riportata linea interpretativa si rivela, inoltre, la circostanza che originariamente nella proposta di Regolamento del Parlamento Europeo e del Consiglio che fissa norme comuni per l'accesso al mercato del trasporto internazionale di merci su strada adottata dalla Commissione Europea il 23 maggio 2007(4) era stabilito che «nel caso di un complesso di veicoli accoppiati, la copia certificata conforme accompagna il veicolo a motore e si riferisce al complesso di veicoli accoppiati anche nel caso in cui il rimorchio o il semirimorchio non siano immatricolati o ammessi alla circolazione a nome del titolare della licenza stessa ovvero siano immatricolati o ammessi alla circolazione in un altro Stato membro» (*art. 4, paragrafo 6, comma 2*).

Lo specifico riferimento ad «un altro Stato membro» non è poi stato riproposto nel testo finale del Regolamento (CE) n. 1072/2009 del Parlamento Europeo e del Consiglio del 21 ottobre 2009 pubblicato nella G.U.U.E. L 300/72 del 14 novembre 2009, laddove al medesimo art. 4, paragrafo 6, comma 2, si fa ora genericamente riferimento ad «un altro Stato».

AGGANCIO MISTO NEI TRASPORTI FRA STATI MEMBRI DELLA COMUNITÀ E LA SVIZZERA

Quando si effettua un trasporto internazionale di merci su strada per conto di terzi fra Stati membri dell'UE o aderenti all'accordo sullo SEE e la Confederazione Svizzera, nel caso di veicolo combinato:

- la copia certificata conforme della licenza comunitaria o della licenza SEE rilasciata al trasportatore stabilito in uno Stato membro ai sensi dell'art. 4 del Regolamento (CE) n. 1072/2009 del 21 ottobre 2009 (in precedenza, fino al 3/12/2011, ai sensi dell'art. 5 del Regolamento (CEE) n. 881/92 del 26 marzo 1992) deve accompagnare il veicolo a motore e si riferisce al complesso di veicoli accoppiati anche nel caso in cui il rimorchio o il semirimorchio non siano immatricolati o ammessi alla circolazione a nome del titolare della licenza stessa o siano immatricolati o ammessi alla circolazione in **un altro Stato**(5);
- la copia certificata conforme dell'autorizzazione svizzera analoga alla licenza comunitaria rilasciata al trasportatore elvetico ai sensi dell'art. 9, paragrafo 1, dell'Accordo fra la Comunità Europea e la Confederazione Svizzera firmato il 21 giugno 1999 deve accompagnare il veicolo a motore e si riferisce al veicolo combinato anche nel caso in cui il rimorchio o il semirimorchio non siano immatricolati o ammessi alla circolazione a nome del titolare della licenza stessa o siano immatricolati o ammessi alla circolazione in **un altro Stato**(6).

AGGANCIO MISTO NEI TRASPORTI FRA L'ITALIA E LA SVIZZERA

In attesa che la Comunità e la Svizzera stipulino accordi con paesi terzi il regime dei cosiddetti «**trasporti triangolari**» già vigente fra la Confederazione elvetica e l'Italia continua a trovare applicazione(7).

In particolare, per quanto riguarda i **trasportatori svizzeri**(8), nei rapporti con l'Italia vige il seguente regime:

- per effettuare trasporti triangolari da e verso paesi terzi gli stessi vettori debbono essere in possesso dell'autorizzazione triangolare (*traffico triangolare propriamente detto: il veicolo svizzero transita, secondo l'itinerario normale, nel Paese in cui è immatricolato*)(9);
- il traffico triangolare impropriamente detto (*cioè senza transitare in territorio svizzero*) è vietato.

Alla Svizzera ogni anno vengono così rilasciate delle specifiche **autorizzazioni bilaterali triangolari**, utilizzando però uno **stampato speciale** di colore rosa pallido (*mod. DGM 141*) anziché l'ordinario modello di colore giallo (*mod. DGM 73D*): il vettore svizzero munito di tale autorizzazione triangolare potrà effettuare un trasporto fra l'Italia e - ad esempio - la Francia, ma, avendo l'obbligo di riattraversare la Svizzera, il veicolo potrà transitare esclusivamente attraverso un valico della frontiera italo - svizzera.

Sul citato mod. DGM 141, infatti, è indicato che:

- «*La presente autorizzazione abilita la ditta svizzera ... ad effettuare un trasporto di merci provenienti da paesi Terzi e diretto in Italia (e viceversa) con i seguenti autoveicoli (in alternativa) di proprietà della ditta suddetta: ...*»;
- «**I VEICOLI SOPRADESCRITTI POSSONO TRANSITARE ESCLUSIVAMENTE ATTRAVERSO UN VALICO DELLA FRONTIERA ITALO – SVIZZERA**»(10).

È ammesso l'aggancio misto bilaterale.

AGGANCIO MISTO NEI TRASPORTI FRA STATI MEMBRI DELLA CEMT

Quando un trasporto internazionale di merci per conto di terzi in ambito CEMT si effettua mediante un complesso veicolare, l'autorizzazione CEMT, rilasciata dalle autorità competenti del Paese in cui è immatricolato il veicolo a motore, «*copre l'insieme dei veicoli accoppiati, anche se il rimorchio od il semirimorchio non è immatricolato o ammesso alla circolazione a nome del titolare dell'autorizzazione od è immatricolato o ammesso alla circolazione in un altro **paese membro***» (cfr. il paragrafo 3.11 della Guida CEMT del 2009).

A differenza di quanto previsto dalla normativa comunitaria anche il veicolo rimorchiato deve essere comunque immatricolato in un altro Paese membro della CEMT(11).

AGGANCIO MISTO NEI TRASPORTI EXTRACOMUNITARI DISCIPLINATI DAGLI ACCORDI O INTESE BILATERALI

Come chiarito anche dal Ministero dell'Interno con la circolare n. 300/A/1/56219/105/8/2 del 20/12/2002, «*la formazione di complessi veicolari composti da veicoli immatricolati in Paesi diversi è consentita soltanto se, negli eventuali accordi bilaterali conclusi in materia di autotrasporto di merci, tale operazione sia espressamente prevista e la relativa autorizzazione bilaterale accompagni il complesso veicolare*»⁽¹²⁾.

Nei trasporti internazionali di merci che interessano il nostro Paese e determinati Stati extracomunitari (*c.d. relazioni di traffico bilaterali*), infatti, sono i relativi accordi o le intese bilaterali conclusi con detti Paesi (*molti dei quali fanno parte della CEMT*) che prevedono o meno la possibilità di formare complessi veicolari misti, sempre che il vettore sia in possesso della necessaria autorizzazione bilaterale⁽¹³⁾.

In alcuni casi tale titolo autorizzativo è riferito al solo mezzo rimorchiato, come – ad esempio – per i semirimorchi albanesi, croati o turchi sbarcati via mare per essere trainati in territorio italiano da un trattore italiano.

In tali ipotesi non occorrerà alcuna autorizzazione internazionale all'autotrasporto di merci per il veicolo a motore italiano (*licenza comunitaria od autorizzazione CEMT*), qualora il complesso veicolare formatosi in Italia effettui uno spostamento nel solo ambito nazionale: ad esempio, una volta agganciato il semirimorchio albanese sbarcato nel porto di Bari accompagnato dalla relativa autorizzazione bilaterale, il trattore stradale italiano si dirige verso la destinazione finale della merce sita a Bologna.

TRAINO DI UN VEICOLO RIMORCHIATO ESTERO DA PARTE DI UN VETTORE ITALIANO NELL'AMBITO DI UN AUTONOMO TRASPORTO NAZIONALE

Problemi interpretativi si pongono nel caso di un complesso veicolare composto da un **autoveicolo italiano** e da un **veicolo rimorchiato estero**⁽¹⁴⁾ con il quale un vettore con sede nel nostro Paese disponga l'esecuzione di un **autonomo trasporto nazionale** anziché - considerato che il veicolo rimorchiato non è immatricolato in Italia - un trasporto internazionale.

A nostro avviso la soluzione alla questione prospettata potrebbe rinvenirsi nell'art. 41 della legge n. 298/1974, anche se tale disposizione di legge⁽¹⁵⁾, pur non essendo mai stata formalmente abrogata, sia da intendersi – almeno in larga parte – superata, considerato che a decorrere dal 1° luglio 2001 il regime autorizzativo nel settore dell'autotrasporto nazionale di merci per conto di terzi è definitivamente cessato⁽¹⁶⁾ e di conseguenza per esercitare tale attività professionale è oggi richiesta unicamente la preventiva iscrizione all'Albo nazionale degli autotrasportatori di cose per conto di terzi.

La dicitura «*uso di terzi*» apposta sulla carta di circolazione dell'autoveicolo adibito al trasporto di cose per conto di terzi da parte del competente Ufficio Motorizzazione Civile (UMC) all'atto della sua immatricolazione, infatti, si sostituisce - di fatto - al titolo autorizzativo che fino al 30 giugno 2001 era prescritto per effettuare tale tipologia di trasporti (*art. 41, comma 1, della legge n. 298/1974*).

Più nel dettaglio, ai sensi del citato art. 41:

- comma 2, l'autorizzazione consentiva «*l'effettuazione di trasporti nell'ambito dell'intero territorio nazionale*»;

- comma 3, l'autorizzazione era «*accordata per ciascun autoveicolo, di cui alle lettere d), e) ed f) dell'articolo 26 del testo unico delle norme sulla circolazione stradale, approvato con il decreto del Presidente della Repubblica 15 giugno 1959, n. 393*⁽¹⁷⁾; essa valeva «*per il traino dei rimorchi e semirimorchi che siano nella disponibilità della stessa impresa o di altre imprese iscritte nell'albo degli autotrasportatori e che abbiano ottenuto autorizzazione ovvero siano nella disponibilità di consorzi o cooperative cui partecipino imprese iscritte nell'albo e che abbiano ottenuto autorizzazione. **Nei trasporti internazionali il traino è esteso a veicoli rimorchiati immatricolati all'estero***».

Nonostante dall'1/07/2001 l'autorizzazione non sia più richiesta per l'esecuzione di trasporti nazionali di cose per conto di terzi per gli autoveicoli nella disponibilità di imprese regolarmente iscritte all'Albo degli autotrasportatori e che per tale motivo ne abbiano ottenuto la loro immatricolazione ad «*uso di terzi*» da parte del competente UMC, si ritiene che i due principi

fondamentali sanciti dai sopra richiamati commi 2 e 3 dell'art. 41 della legge n. 298/1974 «sopravvivano» ancora all'avvenuta liberalizzazione del sistema autorizzativo e vadano – secondo un'interpretazione sistematica ed «evolutiva» delle relative disposizioni – così, rispettivamente, intesi:

- la carta di circolazione dell'autoveicolo recante l'immatricolazione dello stesso ad «uso di terzi» costituisce oggi l'unico titolo legale che «consente l'effettuazione di trasporti nell'ambito dell'intero territorio nazionale»;

- il predetto documento di circolazione (che dal 1° luglio 2001 – di fatto – è come se «assorbisse» / «incorporasse» / «comprendesse» la previgente autorizzazione) «vale per il traino dei rimorchi e semirimorchi che siano nella disponibilità della stessa impresa o di altre imprese iscritte nell'albo degli autotrasportatori ... ovvero siano nella disponibilità di consorzi o cooperative cui partecipino imprese iscritte nell'albo ... **Nei trasporti internazionali il traino è esteso a veicoli rimorchiati immatricolati all'estero**».

In conclusione, pertanto, il traino di veicoli rimorchiati immatricolati all'estero si estende nei (soli) «**trasporti internazionali**», conformemente alla normativa di riferimento contenuta - a seconda della tipologia di trasporto internazionale svolta dal vettore stradale italiano - nelle disposizioni comunitarie od internazionali.

L'inosservanza di ciò configurerebbe una violazione delle prescrizioni e dei limiti indicati nella carta di circolazione dell'autoveicolo (e, cioè, del veicolo a motore immatricolato in Italia per «uso di terzi») punibile - ai sensi dell'art. 88/3° comma del Codice della Strada - con le sanzioni amministrative previste dall'art. 46/1° e 2° comma della legge n. 298/1974(18).

NOTE

(1) Cfr. l'art. 4, paragrafo 6, terzo ed ultimo periodo, del Regolamento (CE) n. 1072/2009, nonché il 7° periodo – seconda parte – delle «disposizioni generali» retro stampate alla licenza comunitaria, laddove è ricompresa anche l'ipotesi di un complesso di veicoli accoppiati.

(2) In effetti, ai sensi dell'art. 2, punto 1), del Regolamento (CE) n. 1072/2009, ai fini della sua applicazione, per «veicolo» si 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».

(3) Si pensi, ad esempio, ad un trattore stradale comunitario (francese) che traina un semirimorchio tunisino ed effettua un trasporto internazionale di merci in ambito comunitario (dalla Francia verso l'Italia). La copia certificata conforme della licenza comunitaria che accompagna il veicolo a motore francese si riferirà al complesso veicolare anche se il semirimorchio è immatricolato o ammesso alla circolazione in Tunisia (e, cioè, in un altro Stato rispetto al Paese membro di immatricolazione del trattore stradale che non aderisce né all'UE né tanto meno all'accordo sullo SEE).

(4) Documento COM(2007) 265 definitivo – 2007/0099(COD), in ordine al quale in data 9 gennaio 2009 il Consiglio dell'Unione Europea ha adottato una posizione comune conformemente all'art. 251, paragrafo 2, secondo comma, del trattato CE [posizione comune (CE) n. 7/2009 del 9/1/2009].

(5) Cfr. l'art. 4, paragrafo 6, terzo ed ultimo periodo, del Regolamento (CE) n. 1072/2009, nonché il 7° periodo – seconda parte – delle «disposizioni generali» retro stampate alla licenza comunitaria, laddove è ricompresa anche l'ipotesi di un complesso di veicoli accoppiati.

(6) Cfr. il 7° periodo – seconda parte – delle «disposizioni generali» retro stampate alla licenza svizzera, laddove è ricompresa anche l'ipotesi del veicolo combinato.

(7) Nei rapporti con l'Italia la fonte dei diritti reciproci è il verbale della riunione della Commissione mista italo-svizzera del 14 giugno 1993.

(8) Per quanto riguarda i trasportatori italiani con la Svizzera vige il seguente regime:

- il traffico triangolare propriamente detto è consentito senza necessità di autorizzazione (ma permane ovviamente l'onere di munirsi dell'autorizzazione del paese terzo interessato);

- il traffico triangolare impropriamente detto (cioè senza transitare in territorio italiano) necessita della specifica autorizzazione.

(9) Le autorizzazioni bilaterali triangolari, infatti, consentono al vettore estero di effettuare trasporti fra l'Italia ed un paese terzo (rispetto all'accordo) e viceversa, ma con l'obbligo di attraversamento del territorio del Paese di immatricolazione del veicolo.

(10) Le autorizzazioni triangolari, in relazione alla sussistenza o meno dell'obbligo di riattraversare il territorio del paese di immatricolazione del veicolo dopo aver caricato la merce, si distinguono in:

- triangolari «proprie» (o semplicemente dette «triangolari»), per le quali sussiste l'obbligo di attraversare il territorio del paese di immatricolazione del veicolo;

- triangolari «improprie» (dette anche «paesi terzi»), per le quali non sussiste l'obbligo di attraversare il territorio del paese di immatricolazione del veicolo.

(11) Si pensi, ad esempio, ad un trattore stradale extracomunitario (russo) che traina un semirimorchio immatricolato in un diverso paese extracomunitario (Bielorussia) ed effettua un trasporto internazionale di merci in ambito CEMT che interessi in qualsiasi modo l'Italia (come paese di carico o di scarico – trasporto dall'Italia alla Bielorussia - o semplicemente come paese di transito - trasporto dalla Bielorussia alla Francia con transito in Italia). Per effettuare tale

trasporto occorrerà un'autorizzazione multilaterale CEMT rilasciata dalle competenti autorità russe in cui è immatricolato il veicolo a motore che coprirà il complesso veicolare anche se il semirimorchio è immatricolato o ammesso alla circolazione in un altro Paese membro della CEMT (e, cioè, in Bielorussia).

(12) Ad esempio, un trattore stradale immatricolato in un paese extracomunitario che non aderisce alla CEMT (ad esempio, marocchino) potrà trainare un semirimorchio italiano ed effettuare un trasporto internazionale di merci (di destinazione) sulla relativa relazione di traffico bilaterale italo/marocchina se a bordo del veicolo a motore si trova un'autorizzazione bilaterale di destinazione/transito del contingente scambiato tra i due Paesi contraenti. L'accordo concluso dal nostro Stato con il Marocco (firmato a Roma il 25 febbraio 1992, ratificato con la legge n. 142 del 6 marzo 1996 ed entrato in vigore il 6 marzo 1996) prevede, infatti, l'aggancio misto bilaterale.

(13) Si ritiene, però, che l'autorizzazione bilaterale non sia necessaria qualora il vettore extracomunitario effettui un trasporto che semplicemente transiti in territorio italiano ed il relativo accordo o le intese raggiunte in sede tecnica abbiano liberalizzato tale specifica tipologia di trasporto. Si pensi, ad esempio, ai rapporti bilaterali che disciplinano i trasporti internazionali fra Italia e Croazia, secondo i quali è consentita la formazione di complessi veicolari misti immatricolati nei due Paesi e sono liberalizzati i trasporti di transito: un vettore croato potrà così transitare liberamente in Italia (senza obbligo di alcuna autorizzazione a bordo dell'autoveicolo) con un complesso veicolare formato da un trattore stradale croato ed un semirimorchio italiano nell'ambito di un trasporto dalla Croazia alla Francia e viceversa transitando in territorio italiano. Viceversa, laddove l'accordo bilaterale non preveda la liberalizzazione dei trasporti di transito (come nel caso degli accordi conclusi con la Bielorussia, la Tunisia, la Turchia, ecc.) il complesso veicolare che viaggia in aggancio misto transitando in Italia dovrà essere necessariamente accompagnato dalla relativa autorizzazione bilaterale di destinazione/transito o semplicemente di transito.

(14) Ai sensi dell'art. 1, comma 1, lettera b), della Convenzione sulla circolazione stradale conclusa a Vienna l'8 novembre 1968 un veicolo si considera in «circolazione internazionale» se almeno uno dei veicoli che lo compone è immatricolato in uno Stato diverso rispetto all'altro veicolo. A quest'ultimo proposito, vedasi la circolare prot. n. 93107 del 19 novembre 2010 (trasmessa ai propri organi periferici di controllo dal Servizio Polizia Stradale del Ministero dell'Interno con la circolare n. 300/A/14907/10/111/83 del 22 novembre 2010) con la quale il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti (annullando e sostituendo «la precedente circolare prot. n. 50515 del 9 novembre 2006 e la successiva errata corregge n. 13306 in data 8 febbraio 2007» in merito a «richieste di chiarimento in ordine all'uso delle targhe ripetitrici nell'ambito dello svolgimento dell'attività di autotrasporto ... nei seguenti casi:

- rimorchi e semirimorchi nazionali agganciati a trattori stradali o motrici immatricolati in altro Paese;

- rimorchi e semirimorchi immatricolati in altro Paese agganciati a trattori stradali o motrici nazionali»);

ha precisato «che, in ambedue le fattispecie, i complessi veicolari sono da considerarsi in "circolazione internazionale", in quanto rientranti nella definizione dettata dall'art. 1 della Convenzione di Vienna del 1968, secondo il quale un complesso veicolare si intende in circolazione internazionale se almeno uno dei veicoli che lo compone è immatricolato in uno stato diverso rispetto all'altro veicolo, che - naturalmente - deve essere immatricolato nel paese ove avviene la circolazione (Italia). Di conseguenza, ai sensi degli artt. 36 e 37 della sopracitata Convenzione, è sufficiente che, sulla parte posteriore del rimorchio o del semirimorchio, venga apposta la targa del veicolo ed il segno distintivo dello Stato in cui esso è immatricolato, senza l'impiego della targa ripetitrice».

(15) Il testo di tale articolo è stato sostituito dall'art. 4/1° comma del decreto-legge 6 febbraio 1987, n. 16, convertito, con modificazioni, dalla legge 30 marzo 1987, n. 132.

(16) Cfr. l'art. 22/1° comma del decreto legislativo 22 dicembre 2000, n. 395.

(17) I riferimenti devono ora intendersi alle medesime lettere dell'art. 54 del Nuovo Codice della Strada: si tratta, rispettivamente, degli autocarri, dei trattori stradali e degli autoveicoli per trasporti specifici.

(18) In tal caso risulterà irrilevante anche l'eventuale circostanza che il vettore stradale italiano (c.d. «trazionista») che abbia disposto il traino di un veicolo rimorchiato estero (ad esempio, immatricolato in Spagna) nell'ambito di un trasporto nazionale (e non di un trasporto internazionale in ambito comunitario – ad esempio dalla Spagna all'Italia o viceversa – né tanto meno di un trasporto combinato di merci fra Stati membri dell'UE o aderenti all'accordo sullo SEE secondo la definizione fornita dalla direttiva n. 92/106/CEE del 7 dicembre 1992, recepita nell'ordinamento giuridico interno con il D.M. 15 febbraio 2001, n. 287) sia in possesso della copia certificata conforme della licenza comunitaria per il proprio veicolo a motore immatricolato in Italia. Tale titolo autorizzativo, infatti, consente – a norma degli art. 1, paragrafo 1, art. 2, punto 2), art. 3 ed art. 4, paragrafo 6, terzo ed ultimo periodo, del Regolamento (CE) n. 1072/2009 – il c.d. «aggancio misto» nell'effettuazione dei trasporti internazionali, nel qual caso la relativa copia certificata conforme – che deve accompagnare il veicolo a motore – si riferisce al complesso di veicoli accoppiati anche se il rimorchio o il semirimorchio siano immatricolati o ammessi alla circolazione in un altro Stato. Si pensi, ad esempio, all'ipotesi in cui il nostro vettore dopo aver:

- agganciato nel porto di Genova il citato semirimorchio spagnolo proveniente per via marittima dal porto di Barcellona;

- caricato presso il porto di Genova sul semirimorchio spagnolo la cassa mobile o il container di almeno 20 piedi proveniente per via marittima dal porto di Barcellona;

ne disponga il traino fino alla destinazione finale in territorio italiano sita ad oltre 150 km in linea d'aria dal predetto porto di sbarco. Tale circostanza, infatti, ricondurrà il trasporto eseguito dal vettore stradale italiano non più alla sopra richiamata disciplina del trasporto combinato intracomunitario (che richiede necessariamente il possesso della copia certificata conforme della licenza comunitaria), bensì alla disciplina nazionale che estende il traino dei veicoli rimorchiati immatricolati all'estero solamente nei trasporti internazionali (conformemente alla normativa di riferimento in relazione alla specifica tipologia di trasporto internazionale effettuata). Viceversa, laddove la tratta nazionale percorsa su strada in «aggancio misto» con il veicolo rimorchiato immatricolato in un differente Stato (ad esempio, in Francia):

• risultasse connessa ad un'attività internazionale di autotrasporto di merci per conto di terzi fra Stati membri dell'UE od aderenti all'accordo sullo SEE svolta dal nostro trasportatore (ad esempio, un trasporto dall'Italia alla Francia e viceversa);

• si inserisca nell'ambito di un trasporto combinato comunitario che - a tutti gli effetti - è in ogni caso da considerare un trasporto europeo (anch'esso disciplinato dal Regolamento (CEE) n. 881/1992 - e dal 4 dicembre 2011 dal Regolamento

(CE) n. 1072/2009 - la cui applicazione viene fatta salva dall'art. 1, paragrafo 1, della Direttiva n. 92/106/CEE, per la cui esecuzione è necessaria la presenza a bordo del veicolo a motore della copia certificata conforme della licenza comunitaria), in ordine al quale il nostro trasportatore percorre il tragitto stradale iniziale e/o terminale interamente in Italia senza che venga varcata alcuna frontiera (ad esempio, il semirimorchio francese viene trainato dal trattore stradale italiano da Savona al porto di Genova per il successivo imbarco verso il porto spagnolo di Barcellona);

le operazioni di trasporto risulterebbero svolte legittimamente dal trazionista con sede nel nostro Paese, che difatti non violerebbe alcuna disposizione (comunitaria e/o nazionale) che disciplina l'esecuzione dei trasporti di merci su strada per conto di terzi tra Stati membri dell'UE o aderenti all'accordo sullo SEE. A quest'ultimo proposito si rammenta che il vettore italiano (trazionista) che esegue:

- (più in generale) un trasporto internazionale di merci su strada per conto di terzi in ambito comunitario;
- (più in particolare) la parte iniziale e/o terminale interamente sul territorio italiano nell'ambito di un trasporto combinato fra Stati membri dell'UE o aderenti all'accordo sullo SEE; agganciando un semirimorchio immatricolato in un differente Stato membro dell'UE/SEE, deve necessariamente accompagnare il proprio veicolo a motore con la copia certificata conforme della licenza comunitaria (e, qualora il proprio l'autista risulti cittadino extracomunitario, deve aver preventivamente ottenuto il rilascio del prescritto attestato di conducente, che costituisce parte integrante della licenza comunitaria) non essendo sufficiente la sola iscrizione all'Albo nazionale degli autotrasportatori di cose per conto di terzi per percorrere la tratta stradale che si sviluppi sul solo territorio nazionale, trattandosi - nel suo complesso - di un trasporto europeo soggetto, pertanto, alla corrispondente disciplina sovranazionale (e, cioè, fino al 3/12/2011, al Regolamento (CE) n. 881/92 del 26/3/1992 e, dal 4/12/2011, al Regolamento (CE) n. 1072/2009 del 21/10/2009), che prevale sulle corrispondenti disposizioni nazionali. Di seguito si ritiene utile richiamare i punti salienti che supportano la predetta linea interpretativa che - nelle more di specifiche direttive che verranno eventualmente impartite in materia dai competenti Ministeri dell'Interno e delle Infrastrutture e dei Trasporti - ne confermano la piena legittimità e conformità al quadro normativo attualmente in vigore.
- Innanzitutto, conformemente al c.d. «principio di non discriminazione fra i trasportatori comunitari» (enunciato dal Regolamento (CE) n. 1100/2008 del 22 ottobre 2008 relativo all'eliminazione di controlli effettuati alle frontiere degli Stati membri nel settore dei trasporti su strada e per vie navigabili), non è giustificabile alcuna discriminazione fondata sul paese di immatricolazione del veicolo, sul paese di residenza del conducente, sul paese di stabilimento dell'impresa, sul punto di partenza e destinazione del viaggio e sul tipo di apparecchio di controllo montato sul veicolo (tale principio è stato, peraltro, richiamato sia dall'art. 4 della direttiva n. 2006/22/CE del 15 marzo 2006, che dall'art. 6 del decreto legislativo 4 agosto 2008, n. 144, con cui ne è stata data attuazione nel nostro ordinamento interno). In definitiva: qualsiasi autotrasportatore (a prescindere dal fatto che sia stabilito in Italia o in un altro Stato membro dell'UE/SEE, nonché dal punto di partenza e di destinazione del viaggio), durante l'esecuzione di trasporti internazionali di merci su strada per conto di terzi in ambito comunitario, deve rigorosamente osservare la sopra richiamata normativa europea di riferimento (fino al 3/12/2011 contenuta nel Regolamento n. 881/92/CEE e dal 4/12/2011 nel nuovo Regolamento n. 1072/2009/CE), che prescrive la presenza a bordo del veicolo a motore della copia certificata conforme della licenza comunitaria e, qualora il conducente sia cittadino extracomunitario, che questi sia munito di attestato di conducente.
- Considerato che il traino di un veicolo rimorchiato estero (ad esempio, un semirimorchio greco o maltese) da parte di un veicolo trattore immatricolato in Italia è consentito solamente nell'ambito dei trasporti internazionali (vedasi l'art. 41 della legge n. 298/74, in particolare il comma 3, disposizione di legge che a tutt'oggi è sempre in vigore), il vettore italiano (trazionista) che disponga l'agganciamento di un semirimorchio immatricolato in un differente Stato comunitario deve necessariamente eseguire:
 - un trasporto internazionale di merci su strada per conto di terzi in ambito comunitario (ad esempio, da Ravenna a Parigi e viceversa);
 - un trasporto combinato fra Stati membri dell'UE/SEE, nel qual caso, a norma dell'art. 4 del D.M. 15 febbraio 2011, n. 28T (di attuazione della direttiva n. 92/106/CEE del 7 dicembre 1992), i tragitti iniziali e/o terminali - anche se compiuti dal trazionista italiano nel solo territorio nazionale (senza che, cioè, comprendano il varco di alcuna frontiera) - costituiscono comunque parte integrante del trasporto combinato (che a tutti gli effetti è da considerare un trasporto europeo soggetto ai più volte sopra citati Regolamenti n. 881/92/CEE e n. 1072/2009/CE). Sia nel primo caso (trasporto internazionale in ambito comunitario), che nel secondo (trasporto combinato fra Stati membri dell'UE/SEE), in virtù anche del sopra menzionato «principio di non discriminazione fra i trasportatori comunitari», è obbligatorio che il vettore (nel nostro esempio con sede in Italia, ma ad ogni modo qualunque sia lo Stato membro dell'UE/SEE di suo stabilimento) risulti in possesso dei requisiti per l'accesso all'attività e al mercato per il trasporto di merci fra Stati membri dell'UE/SEE. Per la dimostrazione di tali requisiti l'impresa (compresa, dunque, quella italiana ed anche se questa dovesse svolgere attività di trasporto combinato che interessi il solo territorio nazionale senza il varco di una frontiera) deve avere a bordo del veicolo a motore la copia certificata conforme della licenza comunitaria e, qualora il mezzo sia condotto da un autista extracomunitario, l'attestato di conducente (al pari di qualsiasi altra impresa comunitaria, senza alcuna discriminazione di sorta fra operatori presenti sul mercato).
- In ultima analisi, si evidenzia che il documento di trasporto che deve accompagnare la merce non sarà la «scheda di trasporto» (non prevista per lo svolgimento di trasporti internazionali, ma solamente per l'effettuazione di trasporti nazionali di cose per conto di terzi), bensì la documentazione ad essa «equipollente» (tra cui, in primis, si segnala la lettera di vettura internazionale «CMR»): quest'ultimo specifico documento dovrà risultare compilato in ogni sua parte in modo corretto, con l'indicazione (nel campo 16) del trasportatore che materialmente esegue le operazioni di trasporto internazionale di merci su strada per conto di terzi, ovvero con l'integrazione (nel sottostante campo 17) degli eventuali trasportatori successivi (ad esempio, nell'ipotesi in cui l'originario vettore designato a svolgere la prestazione di trasporto internazionale abbia deciso di affidarne l'esecuzione ad un sub-vettore).

*** Ispettore Capo della Polizia Stradale**