LIMITI DI PESO NEI TRASPORTI DI CABOTAGGIO E COMUNITARI

di Franco MEDRI * e Maurizio PIRAINO **

L'esecuzione dei **trasporti di cabotaggio** è soggetta, salvo altrimenti disposto dalla normativa comunitaria, alle disposizioni legislative, regolamentari e amministrative **in vigore nello Stato membro ospitante** per quanto riguarda [(1)]:

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 trasportatore, 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 1996****, che stabilisce, per 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;
e) l'imposta sul valore aggiunto (IVA) sui servizi di trasporto.

Le sopra elencate disposizioni legislative, regolamentari e amministrative sono applicate ai trasportatori non residenti alle medesime condizioni imposte ai trasportatori stabiliti nello Stato membro ospitante, al fine di **evitare qualsiasi discriminazione fondata sulla nazionalità o sul luogo di stabilimento** [(2)].

Per quanto riguarda, in particolare, le **disposizioni relative ai pesi e alle dimensioni dei veicoli**, gli eventuali e diversi limiti di peso superiori previsti dalle norme interne dei vari Stati membri dell'UE o dello SEE ospitanti *(nel nostro caso dall'****art. 62 del C.d.S.****)* devono essere riconosciuti anche ai vettori non nazionali 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 t. *(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 t**. stabilito dall'art. 62/4° comma del C.d.S. per gli autoarticolati a 5 o più assi che effettuano trasporti nazionali *(****a cui deve essere***

riconosciuta una tolleranza del 5% *pari a* ***2,2 t****. per una massa massima legale ammissibile a pieno carico di* ***46,2 t****.).*

Viceversa, se con il medesimo autoarticolato venga effettuato un **trasporto internazionale di merci in ambito UE/SEE** *(e non più un servizio di cabotaggio),* **dovrà essere rigorosamente osservato il limite massimo di peso fissato in 40 t**. dalla direttiva 96/53/CE per tale tipologia di veicolo *(**senza l'applicazione di alcuna tolleranza**)*, salvo che si tratti di un **trasporto intermodale di uno o più container o casse mobili, fino a una lunghezza totale massima di 45 piedi**, eseguito con:

- veicolo a motore a 2 assi con semirimorchio a 3 assi, per il quale il limite è di **42 t**.;
- veicolo a motore a 3 assi con semirimorchio a 2 o 3 assi, per il quale il limite è di **44 t**.;

alla luce delle modifiche apportate alla direttiva 96/53/CE dalla **direttiva (UE) 2015/719 del 29 aprile 2015** [(3)].

Ai sensi dell'art. 2/1° comma della direttiva 96/53/CE *[così come modificato dall'art. 1, comma 1, punto 2), lettera a), della direttiva (UE) 2015/719]* [(6)], per *«**operazione di trasporto intermodale**»* si intende:

*«a) le operazioni di **trasporto combinato** di cui all'articolo 1 della direttiva 92/106/CE del Consiglio che comportano il trasporto di uno o più container o casse mobili, fino a una lunghezza totale massima di 45 piedi, o*

*b) le operazioni di trasporto che comportano il **trasporto di uno o più container o casse mobili**, fino a una lunghezza totale massima di 45 piedi, per vie navigabili interne, purché il tragitto stradale iniziale o finale non superi 150 km nel territorio dell'Unione. La summenzionata distanza di 150 km può essere superata per raggiungere il più vicino terminale di trasporto idoneo per il servizio previsto, nel caso di:*

i) veicoli conformi all'allegato 1, punto 2.2.2, lettera a) o b) [(4)]*, oppure*

ii) veicoli conformi all'allegato 1, punto 2.2.2, lettera c) o d) [(5)]*, nel caso in cui tali distanze siano consentite nello Stato membro interessato.*

Per le operazioni di trasporto intermodale, il più vicino terminale di trasporto idoneo di erogazione del servizio può essere situato in un altro Stato membro diverso da quello in cui sono avvenute le operazioni di carico o scarico».

In caso di accertata eccedenza di peso si sono sviluppate diverse linee interpretative secondo le quali:

- non viene comunque pregiudicata 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 unicamente le specifiche sanzioni in materia di sovraccarico previste dal C.d.S.**;

- **queste ultime sanzioni concorrono con quelle di cui al citato art. 46**, considerato che tra le varie *«disposizioni generali»* riportate sul retro della licenza comunitaria *(seconda pagina)* è prescritto che: *«In ogni Stato membro il titolare è tenuto a rispettare le disposizioni legislative, regolamentari e amministrative ivi in vigore,* ***in***

***particolare le norme in materia di trasporto e di circolazione**» (v. l'ultimo capoverso)* [6]. L'art. 46, infatti, sanziona *«chiunque disponga l'esecuzione di trasporto di cose … violando le condizioni o i limiti stabiliti nella licenza o nell'autorizzazione»* (v. il comma 1);

- **qualora il veicolo sia tecnicamente certificato per un limite massimo di peso pari a 44 t.** *(soglia ponderale coincidente con quella massima prevista nel nostro ordinamento nazionale),* si applicano **solamente le sanzioni di cui al più volte richiamato art. 46** in quanto lo stesso, pur eccedendo il peso di 40 t., non supera il predetto valore limite di 44 t. previsto in Italia per la tipologia di veicolo in esame *(ovvero per gli autotreni, autoarticolati o autosnodati a 5 o più assi).*

Considerata l'assoluta delicatezza della questione, appare quanto mai auspicabile un **prossimo intervento risolutorio ministeriale** che – *dirimendo ogni dubbio interpretativo sorto al riguardo* – fornisca puntuali direttive per l'applicazione uniforme del regime sanzionatorio nell'ipotesi di superamento del limite massimo di peso previsto dalla direttiva 96/53/CE e dal relativo D.M. di attuazione 6/4/1998.

NOTE OPERATIVE

(1) *V. l'art. 9, paragrafo 1, del Regolamento (CE) n. 1072/2009.*

(2) *V. l'art. 9, paragrafo 2, del Regolamento (CE) n. 1072/2009.*

(3) *La direttiva (UE) 2015/719 è stata recepita nell'ordinamento interno con il decreto del Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti 6 aprile 2017, con cui sono state apportate le conseguenti modifiche all'originario D.M. 6 aprile 1998 di attuazione della direttiva 96/53/CE.*

(4) *Ovvero: veicolo a motore a 2 assi con semirimorchio a 3 assi o veicolo a motore a 3 assi con semirimorchio a 2 o 3 assi con limite di peso di 40 t.*

(5) *Ovvero: veicolo a motore a 2 assi con semirimorchio a 3 assi destinato a operazioni di trasporto intermodale di uno o più container o casse mobili, fino a una lunghezza totale massima di 45 piedi, con limite di peso di 42 t. o veicolo a motore a 3 assi con semirimorchio a 2 o 3 assi destinato a operazioni di trasporto intermodale di uno o più container o casse mobili, fino a una lunghezza totale massima di 45 piedi, con limite di peso di 44 t.*

(6) *La medesima disposizione generale, peraltro, è riportata anche sul retro delle autorizzazioni multilaterali CEMT, dove si legge che: «Il titolare dell'autorizzazione è tenuto ad osservare, sul territorio nazionale di ciascun Paese membro, le disposizioni legislative ed amministrative in vigore, in particolare quelle che riguardano i trasporti e la circolazione stradale» (v. il penultimo capoverso).*

*** Sostituto Commissario della Polizia Stradale**
**** Ispettore Superiore della Polizia Stradale**