Chiarimenti sul cabotaggio stradale

Spesso anche gli **autotrasportatori italiani** sono **sanzionati** in caso di **trasporto internazionale** con **CMR**. È pertanto opportuno ritornare sulla **normativa di riferimento** relativa al **cabotaggio stradale**, dato che nel corso del tempo si sono succedute varie norme e circolari in materia.

A fare chiarezza è la **circolare n. 744 del 15 gennaio 2015** dei **Ministeri delle infrastrutture e trasporti e dell'interno**, diramata al fine di assicurare la massima uniformità interpretativa in fase di controllo. La circolare fornisce **chiarimenti** sulle **modifiche** introdotte dall'art. 32 bis, comma 1, del **D.L. 133/2014** all'art.46 bis della **Legge 298/74** relativo ai trasporti di cabotaggio stradale.

Cabotaggio e cabotaggio abusivo

Per **cabotaggio stradale** s'intende l'attività di un vettore di un Paese dell'Unione Europea a cui è consentita, a titolo temporaneo, attività di autotrasporto per conto terzi in un altro Paese dell'UE. **Quando il cabotaggio perde il carattere di temporaneità** a causa di tentativi **illegali** di superare i limiti previsti, diventa **cabotaggio abusivo** perché sfocia nella concorrenza sleale verso gli operatori dell'autotrasporto residenti.
I **trasporti di cabotaggio stradale** sono normati dal **Regolamento 1072/2009** (artt. 8, 9 e 10), il quale stabilisce limiti e modalità di esecuzione degli stessi.

- **Documenti da tenere a bordo**

Le novità riguardano in particolare la **documentazione** che il **vettore che opera in regime di cabotaggio in Italia deve detenere a bordo del veicolo**, dopo che la Legge di Stabilità 190/2014 ha abolito la "scheda di trasporto", documento assimilato in Italia al "documento di cabotaggio".

I **trasporti di cabotaggio** sono considerati **conformi** alle **norme comunitarie** solamente se vengono prodotte **prove documentali** che attestino chiaramente **sia il trasporto internazionale in entrata** (CMR o altri documenti equipollenti), **sia ogni trasporto di cabotaggio consecutivo realizzato**.

Per ognuna delle operazioni di cabotaggio effettuate, è **necessario fornire i seguenti dati**:

1) nome, indirizzo e firma del mittente;
2) nome, indirizzo e firma del trasportatore;
3) nome, indirizzo, firma del destinatario e data consegna delle merci;
4) luogo e data di carico e scarico delle merci;
5) denominazione della natura delle merci e modalità d'imballaggio;
6) massa lorda o quantità altrimenti espressa delle merci;
7) numero di targa del veicolo a motore e del rimorchio.

Trasporto combinato

La **circolare interministeriale** chiarisce in maniera efficace la **differenza tra trasporto in regime di cabotaggio stradale e trasporto combinato** (direttiva 92/106), la cui tratta stradale iniziale/finale è parte di un trasporto internazionale (comunitario) pur essendo di fatto un trasporto interno. Il trasporto combinato può riguardare tanto il complesso veicolare che il veicolo rimorchiato, la cassa mobile o il container.

- **Documenti da tenere a bordo**

Tale trasporto deve essere pertanto accompagnato da copia conforme di **licenza UE** e da **attestato del conducente** - laddove previsto - e la mancanza di tale documentazione configura la violazione dell'art.46 della Legge 298/74 (trasporto abusivo).

Il **trasporto combinato** è **esente** da ogni **contingentamento ed autorizzazione** e deve essere dimostrato su strada attraverso il "**documento di trasporto**" - che non ha una forma tipica predefinita - i cui contenuti possano essere o meno rintracciabili in un unico documento, a condizione che risulti chiara l'attività di trasporto combinato, così come descritta nella richiamata direttiva e nelle norme italiane di recepimento.

Dai **documenti di bordo** dovranno necessariamente desumersi i seguenti elementi:

1) dati del vettore che esegue il trasporto;
2) copia conforme di licenza UE ed eventualmente attestato del conducente;
3) per la tratta su ferrovia o nave, l'indicazione della stazione/porto di carico e di scarico.

Tale **attestazione deve essere redatta all'inizio del trasporto** ed accompagnare il veicolo durante tutto il tragitto. Deve inoltre indicare:

1) la località di carico/scarico della merce nel caso di trasporto combinato di cassa mobile o container;
2) il luogo di agganciamento e di destinazione nel caso di rimorchio/semirimorchio;
3) località di inizio e fine del viaggio nel caso di veicolo o complesso veicolare che effettua il trasporto combinato.

Il documento in questione deve essere accompagnato inoltre da **documentazione che comprovi l'effettivo svolgimento della tratta ferroviaria, fluviale o marittima** (biglietti, prenotazioni, dichiarazioni, attestazioni del vettore ferroviario/marittimo). Le prove documentali esibite in fase di controllo su strada debbono essere coerenti con la CMR e con altri documenti che accompagnano il trasporto.

Sanzioni per il cabotaggio abusivo e applicazioni

Quando le norme sul trasporto combinato non vengano rispettate, **il viaggio in territorio italiano è considerato un trasporto di cabotaggio**, assoggettato alle norme del Regolamento 1072/2009, il cui apparato sanzionatorio è quello dell'art.46 bis della Legge 298/74.

Le **sanzioni** per il trasporto di cabotaggio abusivo prevedono una *sanzione amministrativa del pagamento di una somma da 5.000 a 15.000 euro, nonché il fermo amministrativo del veicolo per 3 mesi e per 6 mesi in caso di reiterazione nel triennio*. La disciplina stabilisce che le sanzioni **si applicano** ai veicoli immatricolati all'estero che circolano sul territorio nazionale nel caso in cui:

- si riscontri la **mancanza** di c**opia conforme di licenza UE** (CMR);
- si verifichi il **superamento** dei limiti temporali del cabotaggio;
- sia riscontrata la **mancata corrispondenza** tra le **registrazioni** del **tachigrafo** o altri elementi relativi alla stessa circolazione (p.e. le percorrenze autostradali) e le **prove documentali** che devono essere fornite per dimostrare la corretta esecuzione del cabotaggio;
- le **prove non siano conservate** a bordo ed esibite in sede di controllo;
- i **documenti** dell'attività di cabotaggio svolta o in fase di svolgimento **non si esibiscano** in sede di controllo.

Costituiscono quindi **elemento di prova**, a fini sanzionatori, sia il **dato tachigrafico** che quello legato al **pedaggio autostradale**, qualora vi siano incongruenze con la circolazione del veicolo in territorio nazionale.

L'**incoerenza** tra le **prove documentali** - precisa la circolare - **non configura automaticamente la violazione di cabotaggio abusivo** e l'organo di controllo deve valutare attentamente gli elementi ed accertare che il conducente ed il vettore non siano in grado di fornire una spiegazione plausibile delle incongruenze, prima di contestare il trasporto abusivo.

La circolare puntualizza infine che oggi **non è più consentita alcuna produzione differita dei documenti probatori** e che si deve procedere quindi, ove risulti carenza di documentazione a bordo, direttamente con l'applicazione della sanzione prevista per il trasporto di cabotaggio abusivo (art.46 bis della Legge 298/1974).