



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 terrestre 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 – attestate 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)

