



## Il distacco transnazionale di lavoratori nel cabotaggio stradale

di Federico Gori

Tag: #cabotaggio #socialdumping #INL

L'art. 1, comma 4, D.Lgs. n. 136/2016 di attuazione della Direttiva 2014/67/UE del Parlamento europeo e del Consiglio dispone che **nel settore del trasporto su strada le disposizioni relative al distacco dei lavoratori nell'ambito di una prestazione di servizi trovano applicazione anche alle ipotesi di cabotaggio** di cui al Capo III del Regolamento (CE) n. 1072/2009 e al Capo V del Regolamento (CE) n. 1073/2009 concernenti rispettivamente “l'accesso al mercato internazionale del trasporto di merci su strada” e “l'accesso al mercato internazionale dei servizi di trasporto (di passeggeri) effettuati con autobus”.

La circolare n. 1/2017 dell'INL che detta indicazioni operative al personale ispettivo in relazione al D.Lgs. n. 136/2016 di attuazione della Direttiva 2014/67/UE del Parlamento europeo e del Consiglio chiarisce che tale norma è meramente dichiarativa in quanto la disciplina del distacco trovava già applicazione al cabotaggio stradale in virtù del considerando 17 del Regolamento (CE) n. 1072/2009 nonché del considerando 11 Regolamento (CE) n. 1073/2009.

**Il cabotaggio stradale consiste in una prestazione di servizi di trasporto per conto terzi effettuata all'interno di uno stato membro (ossia con carico e scarico svolto nel medesimo stato) da una impresa non stabilita in tale stato.** Il cabotaggio stradale di merci e di passeggeri si distingue pertanto dal trasporto internazionale in quanto in quest'ultimo il luogo o i luoghi di carico e di scarico si trovano in differenti stati. **Il principio generale in materia di cabotaggio stradale** (art. 8 Regolamento (CE) n. 1072/2009 e art. 14 Regolamento (CE) n. 1073/2009) **prevede che il vettore titolare di una licenza comunitaria all'esercizio del trasporto internazionale su strada sia ammesso, nei limiti di frequenza e di durata previsti dai regolamenti, al mercato nazionale del trasporto su strada.** In particolare ai sensi dell'art. 8 Regolamento (CE) n. 1072/2009 il vettore titolare di licenza comunitaria di trasporto merci è ammesso: in occasione di un trasporto internazionale con scarico nello stato ospite, a compiere in tale stato fino a tre ulteriori trasporti interni nel termine di sette giorni dal termine del trasporto internazionale; in occasione di un trasporto internazionale con ingresso nello stato ospite a veicolo vuoto, a compiere un solo trasporto interno entro tre giorni dall'ingresso. Ai sensi dell'art. 15 del Regolamento (CE) n. 1073/2009 il vettore titolare di una licenza comunitaria di trasporto passeggeri è ammesso a compiere i servizi regolari specializzati (ad esempio il trasporto domicilio-lavoro dei lavoratori e il trasporto domicilio-istituto scolastico degli scolari e degli studenti) purché siano contemplati da un contratto stipulato tra l'organizzatore e il vettore; i servizi occasionali (escursioni locali destinate a passeggeri non residenti trasportati precedentemente dallo stesso vettore mediante uno dei servizi internazionali); e i servizi regolari eseguiti da un vettore non residente nello Stato membro ospitante durante un servizio regolare internazionale con l'esclusione dei servizi di trasporto urbano locale.

Seppure solo in relazione al cabotaggio stradale di merci sia prevista una procedura di salvaguardia (art. 10 Regolamento (CE) n. 1072/2009) che comporta la sospensione per zone della facoltà di cabotaggio per i titolari di licenza comunitaria di trasporto nel caso in cui tale prestazione di servizi provochi *“un’eccedenza grave, e suscettibile di protrarsi nel tempo, dell’offerta rispetto alla domanda, eccedenza che implica una minaccia per l’equilibrio finanziario e la sopravvivenza di un gran numero di trasportatori”*, **è evidente la natura maggiormente liberista del cabotaggio rispetto al trasporto internazionale e quindi la necessità di evitare fenomeni di dumping, anche sociale.**

È proprio in quest’ottica che **la disciplina europea del distacco di lavoratori trova applicazione in relazione al cabotaggio stradale e non in relazione al trasporto internazionale su strada.** Pertanto il vettore comunitario che effettua servizi di cabotaggio stradale in uno stato membro diverso da quello di stabilimento, pur applicando la legislazione di sicurezza sociale dello stato di stabilimento, è tenuto al rispetto di un nocciolo duro di norme imperative di protezione minima in vigore nel paese ospite, laddove utilizzati per l’effettuazione del servizio lavoratori subordinati propri o somministrati da una agenzia di lavoro stabilita in uno stato membro. Tali norme, ai sensi dell’art. 3 della Direttiva 96/71/CE, ora attuata dal D.Lgs. n. 136/2016 che ha abrogato le norme di attuazione precedentemente contenute nel D.Lgs. n. 72/2000, comprendono i periodi massimi di lavoro e periodi minimi di riposo, le tariffe minime salariali, la durata minima delle ferie annuali retribuite, la somministrazione di lavoro, la sicurezza, salute e igiene sul lavoro, la tutela della maternità, dei bambini e dei giovani e le norme contro la discriminazione.

Inoltre **nell’ipotesi distacco di lavoratori nell’ambito di un servizio di cabotaggio stradale di merci** ai sensi dell’art. 4, comma 5, D.Lgs. n. 136/2016 **si applica la disciplina speciale della responsabilità solidale prevista per il trasporto di merci dall’art. 83 bis, commi da 4 bis a 4 sexies, del D.L. n. 112/2008 (conv. da L. n. 133/2008):** il committente o il vettore (in caso di subappalto) che non esegue la verifica della regolarità contributiva del vettore o sub-vettore resta obbligato in solido con il vettore nonché con ciascuno degli eventuali sub-vettori, entro il limite di un anno dalla cessazione del contratto di trasporto, a corrispondere ai lavoratori i trattamenti retributivi, nonché i contributi previdenziali e i premi assicurativi agli enti competenti, limitatamente alle prestazioni ricevute durante l’esecuzione del contratto di trasporto. La circolare n. 1/2017 INL precisa che tale attestazione di regolarità, in caso di vettore non stabilito in Italia che effettua cabotaggio stradale ed è pertanto soggetto alla disciplina del distacco transnazionale, deve essere prodotta dall’autorità competente del paese di stabilimento. **Per quanto concerne il distacco transnazionale nell’ambito del cabotaggio di persone trova invece applicazione il regime ordinario di responsabilità solidale** previsto dall’articolo 29, comma 2, del D.Lgs. n. 276/2003. Infine **in caso di somministrazione transnazionale di lavoro si applica anche al cabotaggio stradale ai sensi dell’art. 4, comma 3, D.Lgs. n. 136/2016 il regime di responsabilità solidale di cui all’art. 35, comma 2, D.Lgs. n. 81/2015.**

La circolare n. 1/2017 INL precisa che anche laddove il cabotaggio stradale sia svolto al di fuori dei limiti previsti nei relativi regolamenti e si sia quindi **in presenza di un cabotaggio irregolare** (sanzionato a norma dell’art. 46bis della legge n. 298/74 in tema di cabotaggio stradale in violazione della normativa comunitaria), **trova comunque applicazione la disciplina del distacco transnazionale di lavoratori.**


Vale la pena di accennare per concludere ad una particolare fenomenologia di illecito, **il cabotaggio mascherato da trasporto combinato.** Il trasporto combinato, disciplinato dalla direttiva 92/106/CEE, consiste, come precisa la circolare del 15/01/2015 del Ministero dell’Interno e del Ministero delle Infrastrutture e Trasporti, *“nell’effettuazione della tratta stradale iniziale o terminale di una operazione di trasporto più ampia, in provenienza da un altro Paese dell’Unione Europea e che preveda lo svolgimento di una parte rilevante del viaggio per ferrovia, per via navigabile inter-*

na o per mare”. Come chiarisce il considerando 16 del Regolamento (CE) n. 1072/2009 gli spostamenti nazionali su strada all’interno di uno Stato membro ospitante che sono parte di un trasporto combinato non rientrano nella definizione di trasporti di cabotaggio e, di conseguenza, non sono soggetti alla disciplina del distacco europeo. **In caso di falso trasporto combinato che dà luogo a cabotaggio di merci irregolare trovano quindi applicazione** non solo la disciplina sanzionatoria di cui all’art. 46bis della legge n. 298/74 ma anche **gli obblighi e le sanzioni prevista dal Capo III del D.Lgs. n. 136/2016.**

*Federico Gori*

Scuola di dottorato in Formazione della persona e mercato del lavoro (\*)

Università degli Studi di Bergamo

 @FedericoGori10

*(\*) Le considerazioni contenute nel presente intervento sono frutto esclusivo del pensiero dell’Autore e non hanno carattere impegnativo per l’Amministrazione alla quale appartiene.*