

Autotrasporto merci: disciplina del trasporto combinato

* Girolamo Simonato

Nell'attività dell'autotrasporto merci, interessante è la disciplina del “**trasporto combinato**”, che permette il movimento delle merci attraverso varie tipologie di reti.

La rete ferroviaria, ha dei limiti ben precisi correlati alle stazioni di partenza e arrivo. Le merci devono successivamente proseguire, con l'ausilio di altra tipologia di trasporto, fino alla destinazione prevista.

Per ovviare e risolvere questa problematica si è diffuso il trasporto combinato, il quale richiede l'integrazione del trasporto su rotaia, con il trasporto su “gomma” – strada, il trasporto navale, ed eventualmente il trasporto aereo.

La disciplina del trasporto combinato ha come obiettivo la riduzione del dispendio di risorse e nel medesimo tempo, abbattere l'inquinamento ambientale.

La sinergia fra i diversi mezzi utilizzati per questo fine ha sviluppato e incentivato, soprattutto negli ultimi anni, la catena di trasporto tra: **ferro; acqua; aria e gomma.**

Aspetti normativi

Le norme che regolano questa tipologia di trasporto merci, sono molteplici, sia europee che nazionali.

Con la **Direttiva del Consiglio del 17 febbraio 1975** è stata prevista la fissazione di norme comuni per taluni trasporti di merci combinati strada/ferrovia tra Stati membri.

Nelle premesse della stessa, interessante è il passaggio che prevedeva l'instaurazione di una politica comune dei trasporti, con la fissazione di norme comuni applicabili ai trasporti di merci su strada effettuati in partenza da uno stato e con destinazione del territorio di un altro Stato membro o in transito sul territorio di uno o più Stati membri.

Inoltre, l'utilizzazione della tecnica strada/ferrovia nel settore dei trasporti internazionali di merci su strada costituisce su lunghe distanze una forma d'esercizio proficua sul piano economico.

L'obiettivo era quello di snellire la circolazione stradale, aumentandone in tal modo la sicurezza, parallelamente mettere in atto azioni di protezione dell'ambiente.

Il dettato di cui all'art. 1, è interesse per le definizioni di:

trasporti combinati strada/ferrovia: sono i trasporti stradali di merci tra Stati membri per i quali il veicolo trattore, l'autocarro, il rimorchio, il semirimorchio o le loro **sovrastutture amovibili** sono trasportati per ferrovia dalla stazione adeguata di carico del veicolo più vicina al punto di carico della merce fino alla stazione adeguata di scarico del veicolo più vicina al punto di scarico della merce ;

sovrastuttura amovibile: è la parte di un veicolo destinata a ricevere il carico , munita di piedi d'appoggio e che , mediante un dispositivo che fa parte del veicolo , può essere da esso staccata e ad esso reintegrata.

Con l'emanazione della **Direttiva del Consiglio delle Comunità Europee del 7 dicembre 1992**, la quale era volta alla **fissazione di norme comuni per taluni trasporti**

combinati di merci tra Stati membri, oltre al recepimento della Direttiva n. 75/130/CEE del Consiglio, del 17 febbraio 1975, relativa alla fissazione di norme comuni per taluni trasporti di merci combinati strada/ferrovia tra Stati membri, è stata più volte modificata; in occasione di nuove modifiche è opportuno, per ragioni di chiarezza, procedere al rifacimento di detta direttiva ed in considerazione che il mercato interno provoca un **aumento del traffico** e che la Comunità deve mettere in opera i mezzi necessari a gestire al meglio le proprie risorse di trasporto nell'interesse della collettività, il che implica il ricorso al **trasporto combinato**.

All'art. 1 della citata normativa, è riportato in modo esplicito che essa si applica alle operazioni di **trasporto combinato**, salvo restando il Regolamento (CEE) n. 881/92 del 26 marzo 1992 relativo all'accesso al mercato dei trasporti di merci su strada nella Comunità effettuati in partenza dal territorio di uno Stato membro o a destinazione di questo, o in transito sul territorio di uno o più Stati membri.

Per "**trasporto combinato**" si intendono i trasporti di merci fra Stati membri per i quali l'autocarro, il rimorchio, il semirimorchio con o senza veicolo trattore, la cassa mobile o il contenitore (di 20 piedi e oltre) effettuano la parte iniziale o terminale del tragitto su strada e l'altra parte per ferrovia, per via navigabile o per mare, allorché questo percorso non supera i 100 Km in linea d'aria ed effettuano su strada il tragitto iniziale o terminale:

- **fra il punto di carico della merce** e l'appropriata stazione ferroviaria di carico più vicina per il tragitto iniziale e fra il punto di scarico della merce e l'appropriata stazione ferroviaria di scarico più vicina per il tragitto terminale;
- oppure in **un raggio non superiore a 150 Km** in linea d'aria dal porto fluviale o marittimo di imbarco o di sbarco.

Il caso di **trasporto combinato per conto terzi**, il documento di trasporto che risponda almeno ai requisiti di cui all'articolo 6 del Regolamento n. 11 del Consiglio, del 27 giugno 1960, riguardante l'abolizione di discriminazioni nel campo dei prezzi e delle condizioni di trasporto emanato in applicazione dell'articolo 79, paragrafo 3, del trattato che istituisce la Comunità economica europea, **deve essere completato** con l'indicazione delle stazioni ferroviarie di carico e scarico relative al percorso ferroviario o dei porti fluviali di imbarco o di sbarco relativi al percorso per via navigabile o dei porti marittimi di imbarco o di sbarco relativi al percorso marittimo.

Tali menzioni vengono apposte prima dell'esecuzione del trasporto e confermate mediante apposizione di un timbro delle amministrazioni ferroviarie o portuali nelle stazioni ferroviarie o nei porti fluviali o marittimi di cui trattasi, al termine della parte di trasporto effettuata per ferrovia, per via navigabile o per mare.

Quando **un rimorchio o un semirimorchio**, appartenente ad un'impresa che esegue trasporti per conto proprio, è trainato su uno dei percorsi terminali da un veicolo trattore appartenente ad un'impresa che esegue trasporti in conto terzi, il trasporto così eseguito è esentato dalla presentazione del documento di cui all'articolo 3; deve tuttavia essere prodotto un altro documento comprovante il percorso eseguito o da eseguire per ferrovia, per via navigabile o per mare.

La normativa europea è stata recepita nel nostro paese con il **Decreto del Ministero dei Trasporti e della Navigazione del 15 febbraio 2001**.

Le definizioni di cui all'art. 1 dapprima specificano cos'è il "**trasporto combinato**".

Esso deve intendersi come il **trasporto di cose** fra Stati membri dell'Unione europea o aderenti all'accordo sullo spazio economico europeo nei quali l'autocarro, il rimorchio, il semirimorchio con o senza veicolo trattore, la cassa mobile o il contenitore (di 20 piedi e oltre) effettuano la parte iniziale o terminale del tragitto su strada e l'altra parte per ferrovia, per via navigabile o per mare e ricorrono le seguenti condizioni:

- a. la parte del tragitto effettuata per ferrovia, per via navigabile o per mare supera i 100 km in linea d'aria;
- b. la parte iniziale o terminale del tragitto, effettuata su strada, è compresa fra il punto di carico della merce e l'idonea stazione ferroviaria di carico più vicina per il tragitto iniziale o fra il punto di scarico della merce e l'idonea stazione ferroviaria di scarico più vicina per il tragitto terminale ovvero la parte iniziale o terminale del tragitto, effettuata su strada, è compresa in un raggio non superiore a 150 km. in linea d'aria dal porto fluviale o marittimo di imbarco o di sbarco.

Il “**regime amministrativo**” normato all’art. 2, prevede che il trasporto, già specificato nel paragrafo precedente, si svolto mediante veicoli a ciò destinati e regolarmente immatricolati in uno degli Stati dell'Unione europea o aderenti all'accordo sullo spazio economico europeo, può essere liberamente esercitato.

Il **documento di trasporto**, nell’esecuzione del c.d. trasporto combinato, per conto terzi, deve essere completato con l'indicazione delle stazioni ferroviarie di carico e scarico relative al percorso ferroviario o dei porti fluviali di imbarco o di sbarco relativi al percorso per via navigabile o dei porti marittimi di imbarco o di sbarco relativi al percorso marittimo. Tali menzioni vengono apposte prima dell'esecuzione del trasporto e confermate mediante apposizione di un timbro delle amministrazioni ferroviarie o portuali nelle stazioni ferroviarie o nei porti fluviali o marittimi di cui trattasi, al termine della parte di trasporto effettuata per ferrovia, per via navigabile o per mare.

Quando un rimorchio o un semirimorchio, appartenente ad un'impresa che esegue trasporti per conto proprio, è trainato su uno dei percorsi terminali da un veicolo trattore appartenente ad un'impresa che esegue trasporti in conto terzi, il trasporto così eseguito è esentato dalla presentazione del documento di trasporto.

Per i **tragitti iniziali e terminali**, i vettori stradali, prescritti in uno degli Stati dell'Unione europea o aderenti all'accordo sullo spazio economico europeo, e che possiedono i requisiti per l'accesso alla attività e al mercato per il trasporto combinato, possono effettuare, nel quadro di un trasporto combinato tra Stati dell'Unione europea o aderenti all'accordo sullo spazio economico europeo, tragitti stradali iniziali e/o terminali che costituiscono parte integrante del trasporto combinato anche quando non comprendono il varco di una frontiera.

L’art. 7, disciplina il **trasporto combinato in conto proprio**.

Qualora, nel quadro di un trasporto combinato, l'impresa mittente effettui il tragitto stradale iniziale per conto proprio ai sensi della prima direttiva del consiglio, del 23 luglio 1962, relativa all'emanazione di norme comuni per taluni trasporti di merci su strada, l'impresa destinataria della merce trasportata **può effettuare per conto proprio**, in deroga alla definizione stabilita dalla suddetta direttiva, il tragitto stradale terminale per portare a destinazione la merce, utilizzando un veicolo trattore che le appartiene o che ha acquistato a rate o noleggiato conformemente alla direttiva 84/647/CEE del consiglio, del 19 dicembre 1984, relativa all'utilizzazione dei veicoli noleggiati senza conducente per il trasporto di merci su strada, guidato da suoi dipendenti, mentre il rimorchio o il semirimorchio è immatricolato a nome dell'impresa mittente o noleggiato da quest'ultima.

Il tragitto stradale iniziale di un trasporto combinato effettuato dall'impresa mittente utilizzando un veicolo trattore che le appartiene o che ha acquistato a rate o noleggiato conformemente alla direttiva 84/647/CEE, guidato da suoi dipendenti, mentre il rimorchio o il semirimorchio è immatricolato a nome dell'impresa destinataria della merce o noleggiato da quest'ultima, è parimenti considerato, in deroga alla direttiva del 23 luglio 1962, un'operazione di trasporto per conto proprio, qualora il tragitto stradale terminale sia effettuato per conto proprio dall'impresa destinataria conformemente a quest'ultima direttiva.

La Direzione Generale dell'Autotrasporto con una **circolare del 18 marzo 2008, prot. 25149**, ha fatto il punto sulla disciplina dei trasporti combinati tra i Paesi dell'Unione Europea, al fine di assicurarne un'applicazione omogenea sul territorio nazionale e precisare quali sono i presupposti, le condizioni oggettive e quelle soggettive necessarie per l'effettuazione del trasporto combinato, anche al fine di rendere possibile ed efficace l'attività di controllo sul territorio.

L'intervento ministeriale si è reso necessario al fine di dare un'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.

Il quadro normativo è quello già esposto nei paragrafi precedenti, la precisazione iniziale è quella riferita al "trasporto combinato" il quale è 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 abilitata 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 Cinto - 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.*

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 07 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 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 - attestante 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 (3). 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.

È interessante per l'argomento in esposizione, la circolare interministeriale, Prot. 300/A/205/15/108/13/1 - Prot. 744 del 15/01/2015, al capito : "**Differenze tra cabotaggio stradale e trasporto combinato** (direttiva 92/106/CEE)"

Il "**trasporto combinato**" svolto da vettori comunitari sul territorio italiano, consiste sostanzialmente 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 interna o per mare.

Il trasporto può essere svolto con l'autocarro o il complesso veicolare stesso, ovvero può riguardare il trasporto del solo semirimorchio o di un container o cassa mobile. Pur concretizzandosi, per il percorso stradale, di fatto, in un trasporto interno, è a tutti gli effetti un trasporto internazionale (comunitario); trova, pertanto, applicazione la disciplina generale del Regolamento n. 1072/2009 e, di conseguenza, dovrà sempre essere esibita la copia conforme della **licenza comunitaria** e, qualora il veicolo sia condotto da un autista extracomunitario, non soggiornante di lungo periodo, l'attestato di conducente, la cui mancanza, anche solo momentanea, è riconducibile alla fattispecie sanzionatoria di cui all'art. 46 della legge n. 298/74.

La direttiva 92/106 del 07 dicembre 1992 ed il successivo decreto ministeriale di recepimento prevedono che il trasporto in argomento – definito dalla direttiva stessa esente da ogni contingentamento ed autorizzazione – deve essere dimostrato su strada mediante l'esibizione di un "**documento di trasporto**" che attesti l'effettivo svolgimento del "**trasporto combinato**".

Occorre precisare che per il documento in questione, pur essendo **prevista la forma scritta**, non esiste un modello “tipico”; pertanto potrà essere ammessa, sia l’esibizione di un unico documento che contenga gli elementi atti a comprovare la natura del viaggio in corso di svolgimento, sia che questi possano essere obiettivamente desunti da altra documentazione a bordo del veicolo. In tale ultimo caso deve comunque essere possibile la completa ed inequivocabile ricostruzione dell’intera relazione di traffico secondo le prescrizioni del “trasporto combinato”.

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

- i **dati del vettore** che esegue il trasporto su strada;
- la **copia conforme della licenza comunitaria** e, qualora il veicolo sia condotto da un autista extracomunitario, non soggiornante di lungo periodo, l’attestato di conducente;
- 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; essa deve contenere l’indicazione precisa della località di carico o di scarico della merce, nel caso in cui oggetto del combinato sia la cassa mobile o il container, il luogo di agganciamento e la destinazione nell’ipotesi in cui si tratti di un rimorchio o semirimorchio e, infine, la località di inizio e di fine del viaggio laddove oggetto del combinato sia il veicolo o l’intero complesso veicolare; il documento in questione dovrà essere inoltre accompagnato da documentazione che comprovi l’effettivo svolgimento della tratta ferroviaria, marittima o fluviale (biglietti, prenotazioni, dichiarazioni o attestazioni rilasciate dai vettori ferroviari o marittimi ecc.). L’attestazione in questione o comunque le prove documentali esibite in sede di controllo dovranno comunque essere coerenti con gli altri documenti di bordo, quali ad esempio la lettera internazionale di vettura (CMR).

In relazione a quanto sopra, occorre precisare che qualora **non venga scrupolosamente rispettata la disciplina specifica del trasporto combinato**, il **viaggio su territorio italiano** svolto da un vettore comunitario **si configurerà** – qualora ne ricorrano le condizioni – **come un trasporto di cabotaggio** e pertanto troverà piena applicazione la normativa di cui al **Regolamento (CE) n. 1072/2009**. Il vettore sarà quindi tenuto a dimostrare il viaggio di ingresso e tutti gli altri elementi che comprovino la legittimità del trasporto nazionale.

Laddove **non venga esibita la documentazione** di cui sopra si è fatto cenno, ovvero da tale documentazione non emerga con certezza l’effettiva realizzazione di un **trasporto combinato** e qualora il trasporto non rientri nei parametri che disciplinano le operazioni di cabotaggio, troverà sempre applicazione l’apparato sanzionatorio previsto **dall’articolo 46bis della legge n. 298/1974**.

Conclusioni

Con questa esposizione è per trasmettere una visione, certamente non completa, di quello che è il trasporto combinato.

Come si è appurato, il ruolo primario è quello del trasporto su ferro, da cui successivamente dipendono altre tipologie di trasporto, quali gomma, acqua e in modo minore aria.

L’excursus della normativa è per dare una visione più ampia della disciplina del trasporto combinato, che attualmente ricopre un’importante percentuale dell’attività di trasporto merci.

Come si è appurato, la politica della Unione Europea, nel settore dei trasporti è orientata allo sviluppo il più armonico e connesso alle diverse tipologia di trasporto, in particolare, come illustrato, al trasporto combinato o intermodale, che consiste nell'attività di trasporto delle merci fra gli Stati membri (e non solo), nel quale vi è una integrazione tra l'utilizzo della strada, delle vie navigabili, (fluviali e marittime), delle reti ferroviarie ed aeree, con effettuazione del tragitto finale su strada per giungere alla destinazione prevista.

* Consigliere Nazionale ASAPS