



Distacco dei conducenti nel settore del trasporto su strada Atto del Governo 12

Informazioni sugli atti di riferimento

Atto del Governo:	12
Titolo:	Schema di decreto legislativo recante attuazione della direttiva (UE) 2020/1057 che stabilisce norme specifiche per quanto riguarda la direttiva 96/71/CE e la direttiva 2014/67/UE sul distacco dei conducenti nel settore del trasporto su strada e che modifica la direttiva 2006/22/CE per quanto riguarda gli obblighi di applicazione e il regolamento (UE) n. 1024/2012
Norma di delega:	ai sensi dell'Articolo 1 della legge 4 agosto 2022, n. 127

	Senato	Camera
Date:		
presentazione	9/12/2022	9/12/2022
annuncio:	12/12/2022	12/12/2022
assegnazione:	10/12/2022	10/12/2022
termine per l'espressione del parere:	19/01/2023	19/01/2023
Commissioni competenti:	8a (Trasporti e Ambiente)	IX (Trasporti) e XI (Lavoro)
Rilievi di altre Commissioni	4a Politiche dell'Unione europea (assegnato in sede di osservazioni il 10 dicembre 2022) 5a Bilancio (assegnato in sede di osservazioni il 10 dicembre 2022) 10a Affari sociali (assegnato in sede di osservazioni il 10 dicembre 2022)	V Bilancio e Tesoro (Assegnato il 10 dicembre 2022 ai sensi ex art. 96-ter,co.2 - Termine il 30 dicembre 2022) XIV Politiche dell'Unione Europea (Assegnato il 10 dicembre 2022 ai sensi ex art.126,co.2 - Termine il 19 gennaio 2023)

Contenuto

Lo schema di decreto legislativo è finalizzato a dare attuazione alla [direttiva \(UE\) 2020/1057](#) del Parlamento europeo e del Consiglio europeo del 15 luglio 2020 che stabilisce norme specifiche per quanto riguarda la direttiva 96/71/CE e la direttiva 2014/67/UE sul distacco dei conducenti nel settore del trasporto su strada e che modifica la direttiva 2006/22/CE per quanto riguarda gli obblighi di applicazione e il regolamento (UE) n. 1024/2012.

L'intervento si pone nell'ambito del "Pacchetto Mobilità dell'UE", che determina una ampia riorganizzazione del settore dei trasporti su strada e si compone dei seguenti atti normativi:

- regolamento (UE) 2020/1054 sui tempi di guida e riposo dei conducenti e sul tachigrafo digitale;
- regolamento (UE) 2020/1055 che disciplina l'accesso al mercato del trasporto di merci su strada e alla professione di trasportatore di merci su strada o di trasportatore di passeggeri su strada;
- regolamento (UE) 2020/1056 sulla digitalizzazione dell'autotrasporto e la dematerializzazione delle informazioni;
- direttiva (UE) 2020/1057 che rivede gli obblighi di applicazione e stabilisce norme sul distacco dei conducenti.

Lo schema di decreto in esame costituisce attuazione della delega prevista [dall'articolo 1 della legge n. 127 del 2022](#) con cui si è previsto il recepimento della direttiva (UE) 2020/1057.

La direttiva in questione, su cui si rinvia allo specifico paragrafo in cui viene illustrata, detta disposizioni uniformi per il settore del trasporto su strada e costituisce una *lex specialis* caratterizzata da norme settoriali e specifiche applicabili alle prestazioni transnazionali di servizi di trasporto su strada e alle operazioni di cabotaggio, consentendo altresì di armonizzare gli obblighi amministrativi e le misure di controllo in materia.

Lo schema di decreto in questione si compone di quattro articoli.

Le disposizioni di delega

[L'articolo 1, comma 1 della legge n. 127 del 2022](#) reca la **delega** legislativa al Governo per l'adozione dei decreti legislativi di attuazione e recepimento degli atti normativi dell'Unione europea indicati nell'articolato del provvedimento, nonché per l'attuazione delle direttive elencate nell'allegato A che richiedono l'introduzione di normative organiche e complesse, tra cui la richiamata direttiva (UE) 2020/1057.

Per quanto riguarda i **termini**, le **procedure**, i **principi** e i **criteri direttivi della delega**, il comma 1 rinvia a quanto stabilito in via generale dagli articoli 31 e 32 della [legge 24 dicembre 2012, n. 234](#).

A tale riguardo è utile ricordare che l'**articolo 31**, comma 1, della legge n. 234 del 2012 dispone che il termine per l'esercizio delle deleghe conferite al Governo con la legge di delegazione europea sia di **quattro mesi antecedenti il termine** di recepimento indicato in ciascuna delle direttive. Per le direttive il cui termine così determinato sia già scaduto alla data di entrata in vigore della legge di delegazione europea, o scada nei tre mesi successivi, la delega deve essere esercitata entro **tre mesi dalla data di entrata in vigore della legge** stessa. Per le direttive che **non prevedono** un termine di recepimento, il termine per l'esercizio della delega è di **dodici mesi** dalla data di entrata in vigore della legge di delegazione europea.

L'articolo 31, comma 5, della legge n. 234 del 2012 prevede inoltre che il Governo possa adottare **disposizioni integrative e correttive** dei decreti legislativi emanati in base alla delega conferita con la legge di delegazione **entro 24 mesi** dalla data di entrata in vigore di ciascun decreto legislativo, sempre nel rispetto dei principi e criteri direttivi fissati dalla legge stessa.

L'**articolo 32** della legge n. 234 del 2012 detta i seguenti **principi e criteri direttivi generali di delega**:

- a) le amministrazioni direttamente interessate provvedono all'attuazione dei decreti legislativi con le ordinarie strutture, secondo il principio della massima **semplificazione dei procedimenti**;
- b) ai fini di un migliore **coordinamento con le discipline vigenti** sono introdotte le occorrenti modificazioni alle discipline stesse, anche attraverso il riassetto e la semplificazione della normativa;
- c) gli atti di recepimento di direttive dell'Unione europea non possono prevedere l'introduzione o il mantenimento di livelli di regolazione superiori a quelli minimi richiesti dalle direttive stesse (c.d. **gold plating**);
- d) ove necessario, al fine di assicurare l'osservanza delle disposizioni contenute nei decreti legislativi, sono previste **sanzioni amministrative e penali** per le infrazioni alle disposizioni dei decreti stessi. In ogni caso le sanzioni penali sono previste "solo nei casi in cui le infrazioni ledano o esponano a pericolo interessi costituzionalmente protetti";
- e) al recepimento di direttive o di altri atti che modificano precedenti direttive o di atti già attuati con legge o con decreto legislativo si procede **apportando le corrispondenti modificazioni** alla legge o al decreto legislativo di attuazione;
- f) nella redazione dei decreti legislativi si tiene conto delle **eventuali modificazioni delle direttive** comunque intervenute fino al momento dell'esercizio della delega;
- g) quando si verificano sovrapposizioni di competenze tra amministrazioni diverse o comunque siano coinvolte le **competenze di più amministrazioni statali**, i decreti legislativi individuano le procedure per salvaguardare l'unitarietà dei processi decisionali, l'efficacia e la trasparenza dell'azione amministrativa, nel rispetto dei principi di sussidiarietà e delle competenze delle regioni e degli enti territoriali;
- h) le direttive che riguardano le stesse materie o che comportano modifiche degli stessi atti normativi vengono attuate con un **unico decreto legislativo**, compatibilmente con i diversi termini di recepimento;
- i) è sempre assicurata la **parità di trattamento** dei cittadini italiani rispetto ai cittadini degli altri Stati membri dell'Unione europea e non può essere previsto in ogni caso un trattamento sfavorevole dei cittadini italiani.

Il **comma 2** dell'articolo 1 della legge delega n. 127 del 2022 prevede che gli schemi di decreto legislativo siano sottoposti al **parere delle competenti Commissioni parlamentari**.

La Direttiva (UE) 2020/1057

La [direttiva \(UE\) 2020/1057](#) stabilisce normative specifiche per il distacco di conducenti professionisti nel settore del trasporto commerciale su strada e per l'efficace applicazione di tali norme.

La direttiva fornisce norme che si adattano maggiormente all'elevato grado di mobilità del lavoro nel settore del trasporto su strada. È inoltre volta a eliminare le discrepanze tra gli Stati membri nell'interpretazione, applicazione ed attuazione di tali disposizioni sul distacco dei lavoratori nel settore del trasporto su strada. È stata predisposta al fine di realizzare un settore del trasporto su strada sicuro,

efficiente e socialmente responsabile e offrire nel contempo una maggiore certezza giuridica, alleggerire gli oneri amministrativi per i trasportatori e prevenire distorsioni della concorrenza.

Tra le novità introdotte dalla direttiva vi sono:

- un'eccezione alle norme generali sul distacco che si applicano al cabotaggio e alle operazioni di trasporto internazionale, ad eccezione del transito, delle «operazioni di trasporto bilaterali» (sia di merci che di passeggeri) e delle operazioni bilaterali con due soste aggiuntive legate al trasporto. Questa eccezione è limitata ai casi in cui esiste un contratto di servizio tra il datore di lavoro che invia il conducente e una parte che opera nello Stato membro ospitante;
- norme amministrative relative al distacco dei conducenti, al controllo e all'applicazione: i trasportatori devono utilizzare un apposito sistema per inviare le dichiarazioni di distacco e le informazioni richieste;
- sanzioni in caso di infrazioni;
- una «applicazione intelligente», che richiede agli Stati membri di integrare il controllo delle norme sul distacco in una strategia di controllo generale;
- norme atte a garantire che il rafforzamento delle norme sul distacco per i conducenti dell'UE non comporti un vantaggio competitivo per gli operatori dei paesi terzi che hanno accesso al mercato del trasporto su strada dell'UE.

Il termine per il **recepimento** della direttiva è scaduto il **2 febbraio 2022**.

Il contenuto dello schema di decreto legislativo

L'**articolo 1** apporta modifiche al decreto legislativo 17 luglio 2016, n. 136, relativamente alle norme dedicate al settore del trasporto. A tal fine, in recepimento della disciplina dettata dalla direttiva (UE) 2020/1057, viene inserito il Capo III-*bis*, appositamente dedicato alle "*Disposizioni specifiche delle prestazioni transnazionali di servizi di trasporto su strada*".

Più nel dettaglio, la **lettera a)** sostituisce il comma 4 dell'articolo 1 del decreto, prevedendo che alle prestazioni transnazionali di servizi di trasporto e alle operazioni di cabotaggio, di cui al Capo III del regolamento (CE) n. 1072/2009 del 21 ottobre 2009 e al Capo V del regolamento (CE) n. 1073/2009 del 21 ottobre 2009, si applichi la disciplina speciale contenuta nel nuovo Capo III-*bis*.

La **lettera b)** abroga il comma 5 dell'articolo 4 del decreto, atteso che per motivi di ordine sistematico la disciplina ivi contenuta viene inserita nel nuovo Capo III *bis*, dedicato alle prestazioni transnazionali di trasporto, e in particolare all'articolo 12-*quinquies*, rubricato "*Disposizioni di rinvio e coordinamento*".

La **lettera c)** modifica il termine ultimo per l'invio della comunicazione preventiva di distacco in relazione a tutte le prestazioni di servizi.

Il termine previsto dall'art. 10 al comma 1, originariamente fissato entro le ore 24 del giorno antecedente l'inizio del distacco, per effetto della modifica è consentito *al più tardi all'inizio del distacco*, venendo così uniformata la tempistica per tutte le tipologie di prestazioni di servizi e, in particolare nell'ambito delle prestazioni di servizi di trasporto, quella prescritta per i trasportatori stabiliti negli Stati membri e quella cui sono tenuti i trasportatori stabiliti in Paesi terzi che, fino all'accreditamento sulla piattaforma del sistema di informazione del mercato interno (IMI), assolvono agli adempimenti amministrativi attraverso la piattaforma nazionale di cui all'art.10.

Il fine perseguito dalla disposizione in esame è quello di agevolare la chiusura della procedura di infrazione 2021/2059, avviata dalla Commissione europea per il non corretto recepimento nell'ordinamento italiano dell'articolo 9 - rubricato "*Obblighi amministrativi e misure di controllo*" -, paragrafo 1, lettera a) della direttiva 2014/67/UE del Parlamento europeo e del Consiglio del 15 maggio 2014, concernente l'applicazione della direttiva 96/71/CE relativa al distacco dei lavoratori nell'ambito di una prestazione di servizi e recante modifica del regolamento (UE) n. 1024/2012, relativo alla cooperazione amministrativa attraverso il sistema di informazione del mercato interno («regolamento IMI»).

La **lettera d)** abroga la disposizione inerente al regime sanzionatorio di cui all'articolo 12, comma 1- *bis*, connesso alla violazione degli obblighi prima previsti nel settore del trasporto su strada di cui all'articolo 10, commi 1-*bis*, 1-*ter* e 1-*quater* (abrogati dalla lett. c), n.2), ora confluiti nella nuova disciplina speciale di cui al Capo III-*bis*, unitamente alle relative sanzioni applicabili.

La **lettera e)** introduce nel decreto legislativo n. 136 del 2016 il Capo III-*bis*, che recepisce negli articoli dal 12-*bis* al 12-*octies* la disciplina speciale afferente alle prestazioni di servizi di trasporto e di cabotaggio di cui all'articolo 1 della direttiva.

Nello specifico, l'**articolo 12-*bis*** (Campo di applicazione) definisce il campo di applicazione della disciplina speciale, limitandola alle prestazioni transnazionali di servizi di trasporto su strada effettuate da imprese di trasporto stabilite in uno Stato membro o in un Paese terzo che distaccano conducenti in Italia, nonché alle operazioni di cabotaggio effettuate in Italia da imprese di trasporto stabilite in uno Stato membro. Viene precisato, inoltre, che le imprese di trasporto stabilite in Stati che non siano Stati membri non possano beneficiare di un trattamento più favorevole di quello riservato alle imprese stabilite in uno Stato membro, e questo anche quando le operazioni di trasporto siano effettuate in virtù di accordi bilaterali o multilaterali che consentono l'accesso al mercato dell'Unione o a parti di esso (comma 2).

La disciplina speciale non si applica alle prestazioni transnazionali di servizi di somministrazione di conducenti, per le quali continuano a trovare applicazione le disposizioni generali del decreto legislativo 136/2016.

Per le sole ipotesi di distacco a catena, rientranti nel campo di applicazione di cui all'articolo 1, comma 2-*bis*, primo periodo, la norma rinvia alla disposizione introdotta al nuovo articolo 12-*sexies*, comma 12, che prevede l'estensione degli obblighi amministrativi ivi disciplinati anche alla impresa utilizzatrice di trasporto che invia conducenti somministrati da una agenzia stabilita in uno Stato membro (comma 3).

L'**articolo 12-*ter*** del **nuovo Capo III-*bis*** introduce le definizioni delle figure professionali e delle operazioni oggetto della disciplina dettata da tale Capo, relativa alle prestazioni transnazionali di servizi di trasporto su strada o di cabotaggio.

Ai fini della delimitazione del regime di esenzione di cui al successivo articolo 12-*quater* vengono qui in considerazione, in particolare, le seguenti definizioni:

- con servizio di **trasporto in transito** si intende il servizio di trasporto svolto attraversando il territorio di uno Stato membro senza effettuare operazioni di carico o scarico merci e senza far salire o scendere passeggeri (lettera *d*));
- con operazione di **trasporto bilaterale merci** si intende il movimento di merci dallo Stato membro in cui è stabilita l'impresa verso un altro Stato membro (o un Paese terzo) o viceversa (lettera *e*));
- con operazione di **trasporto bilaterale passeggeri** si intende l'effettuazione di operazioni di salita passeggeri nello Stato membro di stabilimento e discesa passeggeri in un altro Stato membro (o in un Paese terzo) o viceversa, anche al fine di effettuare escursioni locali in un altro Stato membro o in un Paese terzo (lettera *f*));
- con **attività aggiuntiva al trasporto bilaterale merci o passeggeri** si intende l'attività ulteriore, effettuata in aggiunta ad una operazione di trasporto bilaterale di merci o di passeggeri, consistente rispettivamente nel carico o scarico merci o nel far salire e scendere passeggeri, negli Stati membri o nei Paesi terzi attraversati (lettere *g* e *h*)).

Le altre definizioni riguardano le figure del conducente, trasportatore e gestore dei trasporti e l'attività del trasporto combinato.

Il successivo **articolo 12-*quater*** disciplina il regime delle esenzioni, disponendo che **il conducente non si considera distaccato:**

- quando effettua le suddette operazioni di transito, di trasporto bilaterale di merci o di passeggeri. Stante il riferimento contenuto nel presente articolo 12-*quater* anche alle operazioni di transito, *si valuti l'opportunità di richiamare anche la lettera d) del precedente articolo 12-*ter*, che definisce tali operazioni (comma 1)*;
- fino all'entrata in vigore dell'obbligo di adozione del tachigrafo intelligente (disposta dall'art. 8, par. 1, quarto comma, del regolamento (UE) n. 165/2014), qualora effettui una attività aggiuntiva al trasporto bilaterale merci o passeggeri. In caso di trasporto merci, si specifica che le attività aggiuntive possono essere due qualora a una operazione di trasporto bilaterale partita dallo Stato membro di stabilimento, in cui non si sia effettuata alcuna attività aggiuntiva, sia seguita altra operazione di trasporto bilaterale verso lo Stato membro di stabilimento. Sul punto, si segnala che l'articolo 1, paragrafo 3, quarto comma, della direttiva specifica che l'esenzione per le attività aggiuntive si applica fino ad un massimo di due attività aggiuntive.

In caso di trasporto passeggeri l'esenzione di cui al presente articolo opera a condizione che non siano offerti servizi di trasporto passeggeri tra due luoghi all'interno dello Stato membro attraversato (**commi 2 e 3**). A decorrere dalla data di entrata in vigore dell'obbligo di adozione del tachigrafo intelligente, le esenzioni per tali attività aggiuntive si applicano soltanto ai conducenti che utilizzano veicoli dotati di tale strumento (**comma 4**).

L'articolo 12-quinquies (Disposizioni di rinvio e coordinamento normativo) individua le disposizioni generali del decreto legislativo 136/2016 che continuano ad applicarsi alle prestazioni transnazionali di servizi di trasporto soggette alla nuova *lex specialis* (comma 1).

Si tratta, più precisamente, delle norme che disciplinano i requisiti di autenticità del distacco (articolo 3), le condizioni di lavoro e di occupazione del lavoratore in distacco (articolo 4, comma 1 e 1-*bis*), la difesa dei diritti (articolo 5) e le disposizioni riguardanti l'accesso alle informazioni e la cooperazione amministrativa tra Stati membri (articoli 7 e 8). In ragione di quanto previsto dall'articolo 1, paragrafo 8, della direttiva non si prevede l'estensione dell'articolo 4-*bis*. Inoltre, il rinvio già contemplato dall'articolo 4, comma 5, all'articolo 83-*bis*, commi da 4-*bis* a 4-*sexies*, del decreto-legge 25 giugno 2008, n. 112, viene inserito per ragioni sistematiche nel Capo III-*bis*.

Si precisa che le disposizioni oggetto di rinvio afferiscono agli obblighi di verifica posti in capo al committente in ordine al regolare versamento dei contributi da parte del vettore, nei confronti dei propri dipendenti, in attuazione dei principi di responsabilità solidale.

Ai fini della notifica e dell'esecuzione dei provvedimenti di cui all'articolo 12-*septies*, comma 5, viene disposto che trovino applicazione le disposizioni contenute nel Capo IV del decreto, inerenti all'esecuzione transnazionale delle sanzioni amministrative. I provvedimenti in questione, si precisa, concernono la contestazione della violazione dell'obbligo del trasportatore di corrispondere alla richiesta documentale trasmessa tramite il sistema di interfaccia pubblico connesso all'IMI, di cui all'articolo 12-*sexies*, comma 7 (comma 2).

Infine, si stabilisce che le prestazioni transnazionali *de quibus* siano monitorate dall'Osservatorio di cui all'articolo 6 (comma 3).

L'articolo 12-sexies (Obblighi amministrativi a carico del trasportatore e del conducente) pone a carico del trasportatore che distacchi lavoratori in Italia l'obbligo di trasmettere, non oltre l'inizio del distacco, una dichiarazione attraverso il sistema di interfaccia pubblico connesso all'IMI di cui al regolamento (UE) n. 1024/2012 (comma 1).

Le informazioni contenute nella dichiarazione devono concernere:

- a) l'identità del trasportatore ovvero il numero della licenza comunitaria, ove disponibili;
- b) i recapiti di un gestore dei trasporti o di un'altra persona di contatto nello Stato membro di stabilimento, con l'incarico di assicurare i contatti con le autorità competenti in Italia e di inviare e ricevere documenti o comunicazioni;
- c) l'identità, l'indirizzo del luogo di residenza e il numero della patente di guida del conducente;
- d) la data di inizio del contratto di lavoro del conducente e la legge ad esso applicabile;
- e) la data di inizio e di fine del distacco;
- f) il numero di targa dei veicoli a motore;
- g) l'indicazione se i servizi di trasporto effettuati sono trasporto di merci, trasporto di passeggeri, trasporto internazionale o trasporto di cabotaggio.

Il trasportatore, sulla base di quanto previsto dall'articolo 12-*sexies*, comma 3, è tenuto ad aggiornare il contenuto di tali informazioni entro cinque giorni dall'evento che ne determina l'esigenza, nel rispetto di quanto indicato dall'articolo 1, paragrafo 12, della direttiva.

Si segnala che l'**articolo 12-septies** (Sanzioni) disciplina il regime sanzionatorio relativamente alle infrazioni degli obblighi previsti nell'articolo 12-*sexies* in coerenza con i principi di proporzionalità e di gradualità della gravità delle infrazioni di cui al regolamento (UE) 2016/403.

Ebbene, per la violazione dell'obbligo di cui al comma 1 si applica la sanzione amministrativa prevista dall'articolo 12-*septies*, comma 1 (da 2.500 a 10.000 euro). Per l'incompleta o errata comunicazione delle informazioni di cui al comma 2 o il mancato aggiornamento delle stesse ai sensi del comma 3 dell'articolo 12-*sexies* si applica la sanzione prevista dall'articolo 12-*septies*, comma 2 (da 1.000 a 4.000 euro).

Al trasportatore viene altresì imposto (comma 4) l'obbligo di assicurarsi che il conducente abbia a disposizione, in formato cartaceo o elettronico, i seguenti documenti:

- a) una copia della dichiarazione di distacco trasmessa tramite il sistema IMI;
- b) ogni documento utile inerente alle operazioni di trasporto che si svolgono in Italia o le prove di cui all'articolo 8, paragrafo 3, del regolamento (CE) n. 1072/2009 (prove che attestano il trasporto internazionale in entrata nonché ogni trasporto di cabotaggio effettuato consecutivamente);
- c) le registrazioni del tachigrafo, ivi compresi i simboli degli Stati membri in cui il conducente sia stato presente al momento di effettuare operazioni di trasporto internazionale su strada o di cabotaggio, nel rispetto degli obblighi di registrazione e tenuta dei registri previsti dai regolamenti (CE) n. 561/2006 e (UE) n. 165/2014.

Per la violazione di tale obbligo da parte del trasportatore si applica la sanzione amministrativa di cui all'articolo 12-*septies*, comma 3 (da 2.500 a 10.000 euro).

Viene precisato che l'assolvimento degli obblighi incombenti sul trasportatore ai sensi dei commi precedenti è verificato, in occasione del controllo su strada dei mezzi di trasporto, ad opera degli organi di polizia stradale di cui all'articolo 12 del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285.

A carico del conducente viene posto (comma 6) un obbligo consequenziale rispetto a quello previsto a carico del trasportatore, consistente nel conservare e mettere a disposizione degli organi di polizia stradale, in occasione del controllo su strada, la documentazione di cui al comma 4, lettere a), b) e c). Quale ulteriore obbligo per il conducente è richiesto di mettere a disposizione degli organi di controllo su strada ogni documento utile a dimostrare che l'operazione di trasporto effettuata non configuri una fattispecie di distacco, trattandosi di una delle ipotesi di esenzione di trasporto bilaterale o di attività aggiuntiva previste dall'art. 12-*quater*, commi da 1 a 3.

Per le violazioni degli obblighi previsti al comma 6, primo e secondo periodo, si applica la sanzione prevista dall'articolo 12-*septies*, comma 4 (da 150 a 600 euro). In entrambe le ipotesi, l'articolo 12-*septies*, comma 4, prevede che si applichi, quale sanzione accessoria, il fermo amministrativo.

Al trasportatore viene poi posto l'ulteriore obbligo di trasmettere, tramite il sistema di interfaccia pubblico connesso all'IMI, dopo il periodo del distacco e entro otto settimane dalla richiesta, previamente formulata dall'Ispettorato nazionale del lavoro o dagli organi di polizia, le copie dei documenti di cui al comma 4, lettere b) e c), nonché la documentazione riguardante la retribuzione percepita dal conducente durante il periodo del distacco, il contratto di lavoro o un documento equivalente ai sensi dell'articolo 1 del decreto legislativo 26 maggio 1997, n. 152, i prospetti orari relativi alle attività del conducente e le prove del pagamento della retribuzione (comma 7).

In caso di inosservanza da parte del trasportatore del suddetto obbligo, l'organo di controllo - sia esso l'Ispettorato nazionale del lavoro o gli organi di polizia stradale - può inoltrare tramite il sistema IMI una richiesta di assistenza all'autorità competente del paese di stabilimento del trasportatore.

In ogni caso la violazione dell'obbligo di cui al comma 7 comporta l'applicazione della sanzione amministrativa di cui all'articolo 12-*septies*, comma 5 (da 1.000 a 4.000 euro) alla cui contestazione è abilitato l'organo di controllo che ha fatto la richiesta.

Le disposizioni successive (commi 9 e 10) attribuiscono a committenti, contraenti e subcontraenti, nell'ambito di contratti di trasporto merci e passeggeri, l'onere di verificare l'adempimento da parte del trasportatore dell'obbligo di trasmissione della dichiarazione di distacco.

Per la violazione di tale obbligo si applica quanto disposto dall'articolo 12-*septies*, comma 6, ossia la medesima sanzione amministrativa prevista dall'articolo 12-*septies* comma 1 a carico del trasportatore inadempiente, anche nell'ipotesi in cui il trasportatore sia stabilito in un Paese terzo.

Previsioni specifiche per i trasportatori stabiliti in un Paese terzo che non risulti accreditato sul sistema IMI dispongono che la dichiarazione di distacco di cui al comma 1 debba essere effettuata secondo le modalità previste per gli altri settori dall'articolo 10, comma 1, e dai relativi decreti attuativi. Allo stesso modo, l'obbligo di cui al comma 7 deve essere adempiuto tramite posta elettronica. In tali casi, infatti, la copia della dichiarazione di distacco trasmessa tramite il sistema di interfaccia pubblico IMI di cui al comma 4, lettera a), è sostituita dalla dichiarazione effettuata secondo le modalità previste dall'articolo 10, comma 1.

In relazione a tale obbligo l'articolo 12-*septies*, comma 7, al fine di assicurare che le imprese di trasporto stabilite in Paesi terzi non beneficino di un trattamento più favorevole rispetto a quello riservato alle imprese stabilite in uno Stato membro, specifica che le sanzioni previste dai commi 1, 2, 3 e 5 si applicano anche ai trasportatori stabiliti in un Paese terzo, sebbene le modalità di assolvimento dell'obbligo di comunicazione e di trasmissione delle informazioni richieste avvenga secondo le modalità di cui al comma 11 dell'articolo 12-*sexies*.

Per assicurare la medesima finalità, il successivo comma 8 specifica che le sanzioni previste dal comma 4 per il conducente di una impresa di trasporto stabilita in uno Stato membro si applicano anche al conducente che effettua servizi di trasporto per un trasportatore stabilito in un Paese terzo.

Nelle ipotesi di distacco a catena, di cui all'articolo 1, comma 2-*bis*, primo periodo (in cui una impresa di trasporto avente sede in uno Stato membro distacca in Italia conducenti somministrati da agenzie di somministrazione aventi sede in uno Stato membro diverso dall'Italia, in virtù di una prestazione transazionale di servizi di trasporto o di una operazione di cabotaggio rientrante nel campo di applicazione delineato dall'articolo 12-*bis*, comma 1) all'impresa di trasporto distaccante e ai conducenti si applicano gli

obblighi amministrativi disciplinati dall'articolo 12-*sexies* ad eccezione degli obblighi di corrispondere alle richieste di trasmissione della documentazione di cui alle lettere a), b) e c) del comma 7.

L'estensione di tali obblighi amministrativi comporta l'applicazione delle sanzioni previste dall'articolo 12-*septies* nei confronti dei trasportatori e dei conducenti che non vi adempiono.

In ogni caso, restano ferme le specifiche disposizioni relative agli obblighi amministrativi a carico dell'agenzia di somministrazione e gli obblighi informativi a carico dell'impresa utilizzatrice (artt. 10 e 10-*bis*), sanzionate a norma dell'articolo 12.

Da ultimo (commi 13 e 14), si recepiscono le disposizioni della direttiva intese a limitare la conservazione delle informazioni nel repertorio della piattaforma IMI per un periodo di ventiquattro mesi e a razionalizzare la durata dei controlli da parte degli organi competenti.

L'articolo 12-*octies* (Applicazione delle sanzioni amministrative pecuniarie e accessorie) contiene disposizioni finali in ordine alle sanzioni pecuniarie ed accessorie e all'aggiornamento dell'importo delle stesse.

L'articolo 2 apporta modifiche al decreto legislativo 4 agosto 2008, n. 144, al fine di recepire le modifiche apportate dall'articolo 2 della direttiva 2020/1057/UE alla direttiva 2006/22/CE, con l'obiettivo principale di ricomprendere nell'attività di controllo anche la verifica sul rispetto delle disposizioni in materia di orario di lavoro di cui alla direttiva 2002/15/CE, concernente l'organizzazione dell'orario di lavoro delle persone che effettuano operazioni mobili di autotrasporto, nonché l'utilizzo del sistema di informazione del mercato interno "IMI" nell'ambito delle disposizioni volte a rafforzare la collaborazione amministrativa e lo scambio di dati tra gli Stati membri.

In particolare, con la **lettera a)**, in considerazione delle modifiche apportate alla rubrica della direttiva 2006/22/CE, viene correlativamente sostituita la rubrica del [decreto legislativo n. 144 del 2008](#).

La **lettera b)** sostituisce l'articolo 1 del decreto, al fine di modificarne l'oggetto e l'ambito di applicazione, disponendo che esso disciplina i controlli sulle imprese, sui conducenti, sui veicoli e sui lavoratori mobili che rientrano nell'ambito di applicazione dei regolamenti (CE) n. 561/2006, (UE) n. 165/2014 e della direttiva 2002/15/CE, relativi a disposizioni in materia sociale nel settore dei trasporti su strada.

La **lettera c)** inserisce l'articolo 1-*bis*, rubricato "*Definizioni*", che rinvia all'applicazione delle definizioni di cui all'articolo 4 del regolamento (CE) n. 561/2006, all'articolo 2 del regolamento (UE) n. 165/2014 e all'articolo 3 della direttiva 2002/15/CE.

La **lettera d)** sostituisce l'articolo 2 del decreto e, in recepimento dell'articolo 7 della direttiva 2006/22/CE, designa la Direzione generale per la sicurezza stradale e l'autotrasporto del Dipartimento per la mobilità sostenibile del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti quale Organismo di coordinamento intracomunitario.

Dalla lettera a) alla lettera l) del comma 1 vengono elencati i compiti di tale Organismo, come previsti dagli articoli 5, 7 e 11 della suddetta direttiva, tra cui si segnalano:

- concertare con gli organismi corrispondenti degli altri Stati membri l'effettuazione dei controlli su strada, che devono essere effettuati almeno sei volte l'anno, nonché dei controlli nei locali delle imprese; trasmettere ogni due anni alla Commissione europea le informazioni statistiche relative all'attività di controllo effettuata;
- prestare assistenza alle autorità competenti degli Stati membri al fine di fornire i dati ritenuti necessari dalle stesse in caso di infrazioni commesse in uno Stato membro da un veicolo immatricolato in Italia;
- coordinare lo scambio di informazioni, tramite il sistema di informazione del mercato interno (IMI), sull'interpretazione a livello nazionale delle disposizioni del regolamento (CE) n. 561/2006, a seguito di richieste motivate di uno Stato membro, nel rispetto dei termini previsti dall'articolo 8, paragrafo 2, della direttiva 2006/22/CE (che dispone che le informazioni devono essere fornite entro venticinque giorni dal ricevimento della richiesta);
- promuovere la formazione periodica degli addetti ai controlli; applicare una coerente strategia di controllo in conformità alle linee strategiche nazionali di controllo su strada e presso i locali delle imprese;
- impartire direttive agli organi preposti ai controlli delle imprese di autotrasporto, come definiti al comma 2 del novellato articolo 3, per garantire l'omogenea applicazione sul territorio nazionale del sistema nazionale di classificazione del rischio di cui al novellato articolo 11. Infatti, l'Organismo, sulla base del fattore di rischio attribuito alle singole imprese, segnala agli organi competenti le imprese che devono essere assoggettate a controlli più rigorosi.

Il comma 2 prevede che siano il Ministero dell'interno e il Ministero del lavoro e delle politiche sociali a fornire all'Organismo i dati per l'assolvimento delle funzioni previste dalla lettera c) alla lettera g) del comma precedente. Si evidenzia che l'Organismo in questione sostituisce l'attuale Ufficio di coordinamento individuato dall'articolo 2 del vigente decreto legislativo nella Direzione generale del trasporto stradale, ora Direzione generale per la sicurezza stradale e l'autotrasporto.

La **lettera e)** inserisce l'articolo 2-*bis*, il cui comma 1 prevede che l'Organismo di coordinamento, nello svolgimento delle proprie funzioni, si avvale di un tavolo tecnico permanente, istituito presso il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, composto da due rappresentanti del suddetto Ministero, due rappresentanti del Ministero dell'interno e due rappresentanti dell'Ispettorato nazionale del lavoro, precisando che ai componenti non spetti alcun compenso. Al comma 2 si prevede che con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, da adottare di concerto con il Ministro dell'interno e il Ministro del lavoro e delle politiche sociali entro trenta giorni dalla data di entrata in vigore della disposizione, siano designati i rappresentanti del tavolo tecnico e vengano disciplinati, senza nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica, le attribuzioni, i compiti e il funzionamento dello stesso. Con il medesimo decreto sono altresì individuate le modalità e i termini delle comunicazioni di cui al novellato articolo 2, comma 2.

La **lettera f)** sostituisce l'articolo 3 del decreto e, in recepimento dell'articolo 2 della direttiva 2006/22/CE, reca disposizioni in materia di sistemi di controllo.

In particolare, al comma 1, si dispone che l'applicazione dei regolamenti (CE) n. 561/2006, (UE) n. 165/2014 e della direttiva 2002/15/CE venga assicurata da sistemi di controllo adeguati e regolari nei confronti dei lavoratori mobili, dei conducenti, delle imprese e dei veicoli che rientrano nel campo di applicazione di cui all'articolo 1 dello stesso decreto.

Al comma 2, gli organi di polizia stradale di cui all'articolo 12 del codice della strada e l'Ispettorato nazionale del lavoro vengono designati quali organi preposti ai controlli.

Viene previsto, al successivo comma 3, di effettuare ogni anno un numero di controlli su strada e nei locali delle imprese non inferiori al 3 per cento dei giorni di lavoro dei conducenti di veicoli che rientrano nell'ambito di applicazione dei regolamenti (CE) n. 561/2006 e (UE) n. 165/2014. Nell'ambito del numero totale dei controlli effettuati, almeno il 30 per cento del numero totale di giorni lavorativi controllati è verificato su strada e almeno il 50 per cento nei locali delle imprese (comma 4). Ai sensi del comma 5, le attività di controllo su strada e le attività di controllo presso i locali delle imprese sono pianificate e coordinate, rispettivamente, dal Ministero dell'interno e dall'Ispettorato nazionale del lavoro, conformemente alle indicazioni contenute nelle linee strategiche nazionali di controllo, che vengono definite dall'Organismo di coordinamento sentito il tavolo tecnico permanente. In ogni caso, per ambiti di applicazione diversi da quelli del presente decreto, sono fatte salve le specifiche competenze ed attribuzioni previste dalle disposizioni normative vigenti in materia di controlli su strada e presso la sede delle imprese (comma 6). Il comma 7 specifica che i controlli su strada relativi all'osservanza della direttiva 2002/15/CE sono limitati agli aspetti che possono essere efficacemente controllati tramite il tachigrafo e il relativo apparecchio di controllo. Un controllo approfondito dell'osservanza della direttiva 2002/15/CE può essere effettuato solo presso i locali dell'impresa. Da ultimo, il comma 8 consente alla percentuale minima di controlli, di cui al precedente comma 3, di essere aumentata al 4 per cento in base alle indicazioni della Commissione europea, conformemente a quanto disposto dall'articolo 2, paragrafo 3, della direttiva 2006/22/CE.

La **lettera g)** dispone l'abrogazione degli articoli 4 e 5 del decreto, rubricati rispettivamente "*Determinazione del numero dei controlli*" e "*Comunicazione dei dati relativi ai controlli*". Al riguardo, si rappresenta che la determinazione del numero dei controlli, di cui al vigente articolo 4, è disciplinata dal novellato articolo 3, mentre, per ciò che concerne gli adempimenti relativi alle comunicazioni di cui al vigente articolo 5, gli stessi rientrano tra le funzioni attribuite all'Organismo di coordinamento intracomunitario e, in particolare, tra quelle previste dal novellato articolo 2, comma 1 lettera c) e comma 2.

La **lettera h)** apporta modifiche all'articolo 6 del decreto, rubricato "*Controlli su strada*".

In particolare, al numero 1) viene sostituito il comma 1, al fine di prevedere che i controlli su strada siano effettuati in conformità alle linee strategiche nazionali di controllo definite dall'Organismo di coordinamento. Si dispone che i predetti controlli siano effettuati in luoghi ed orari diversi e che riguardino una parte sufficientemente estesa della rete stradale, in modo da ostacolare l'aggiramento dei posti di controllo. Inoltre, si dispone che debbano essere verificati i punti elencati nella Parte A dell'Allegato I (periodi di guida giornalieri e settimanali, eventuali superamenti della velocità autorizzata del veicolo, il corretto funzionamento dell'apparecchio di controllo), precisando che, in caso di necessità, il controllo possa essere concentrato su uno solo dei predetti punti. Al numero 2) viene modificato il comma 4, inserendo il riferimento anche al tachigrafo intelligente. Al numero 3) viene sostituito il comma 6, al fine di prevedere che, affinché i controlli siano uniformi, gli organi di controllo si attengano al modello di lista di controllo elaborato e aggiornato dall'Organismo di coordinamento, sentito il tavolo tecnico. Infine, al numero 4), sono aggiunti i commi 6-*bis* e 6-*ter*.

Nello specifico, il comma 6-*bis* stabilisce che il Centro elaborazioni dati del Dipartimento per la mobilità sostenibile del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti raccoglie, con modalità telematiche, le informazioni relative alle infrazioni di cui all'allegato III, accertate su strada e presso le sedi delle imprese, al fine della loro registrazione nella sezione "Sanzioni" del Registro elettronico nazionale (REN).

Il comma 6-*ter* prevede che le suddette informazioni sono comunicate al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti secondo le modalità stabilite con decreto del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, d'intesa con il Ministero dell'interno e con il Ministero del lavoro e delle politiche sociali, da adottare entro trenta giorni dalla data di entrata in vigore dello schema di decreto legislativo.

La **lettera i)** sostituisce l'articolo 7 del decreto, in materia di controlli nei locali delle imprese, al fine di recepire l'articolo 6 della direttiva.

In particolare, il comma 1 dispone che tali controlli sono svolti secondo le linee strategiche definite dall'Organismo di coordinamento, sentito il tavolo tecnico permanente. Il comma 2 prevede che i controlli nei locali delle imprese si effettuano quando siano accertate su strada gravi infrazioni al regolamento (CE) n. 561/2006 o al regolamento (UE) n. 165/2014 ed in base anche al fattore di rischio attribuito all'impresa dal sistema nazionale di rischio di cui all'articolo 11. Il comma 3 prevede che la verifica venga svolta sui punti elencati nella parte A e B dell'allegato I. Il comma 4 dispone che nel corso dei controlli sono rilevate, altresì, le informazioni relative al tipo di trasporto, alle dimensioni del parco veicoli dell'impresa e al tipo di tachigrafo. Il comma 5 dispone che le imprese responsabili dei conducenti conservano per un anno i verbali alle stesse rilasciati dagli organi di controllo, i protocolli dei risultati e altri dati pertinenti relativi ai controlli effettuati. Il comma 6, infine, prevede che anche per i controlli nei locali delle imprese gli organi di controllo si attengono al modello di lista di controllo elaborato e aggiornato dall'Organismo di coordinamento, sentito il tavolo tecnico. Si precisa che i controlli nei locali delle imprese sono effettuati, come già attualmente avviene, dall'Ispettorato nazionale del lavoro.

La **lettera l)** dispone l'abrogazione dell'articolo 8 del decreto. Al riguardo, si evidenzia che i "*Controlli concertati*", di cui al vigente articolo 8, sono previsti dal novellato articolo 2, comma 1, lettera a).

La **lettera m)** sostituisce l'articolo 9 del decreto, che, nel testo vigente, reca disposizioni sull'utilizzo del modulo per la registrazione delle assenze dei conducenti per malattia e ferie annuali oppure della guida di un altro veicolo escluso dal campo di applicazione del regolamento (CE) n. 561/2006.

La direttiva 2020/1057/UE, all'articolo 2, paragrafo 10, lettera b), nel sostituire il paragrafo 3 dell'articolo 11 della direttiva 2006/22/CE, rinvia ad atti di esecuzione della Commissione europea l'individuazione di una modalità comune agli Stati membri per la registrazione e il controllo dei periodi di "altre mansioni", quali definiti all'articolo 4, lettera e), del regolamento (CE) n. 561/2006, vale a dire: "*e) le attività comprese nella definizione di orario di lavoro diverse dalla «guida», ai sensi dell'articolo 3, lettera a) della direttiva 2002/15/CE, nonché qualsiasi operazione svolta per il medesimo o per un altro datore di lavoro, nell'ambito o al di fuori del settore dei trasporti*", nonché per la registrazione e il controllo dei periodi di almeno una settimana durante i quali il conducente non si trova sul veicolo e non è in grado di svolgere alcuna attività con tale veicolo.

Si segnala che tali atti di esecuzione non sono stati ancora adottati.

Pertanto, il novellato articolo 9, al comma 1, prevede che la registrazione dei suddetti periodi di "altre mansioni", nonché la registrazione dei periodi di almeno una settimana durante i quali il conducente non si trovi sul veicolo, avvenga secondo le modalità stabilite dai predetti atti di esecuzione della Commissione europea. I commi 2 e 3 riproducono sostanzialmente il sistema sanzionatorio previsto dal vigente articolo 9.

In particolare, si prevede l'applicazione della sanzione amministrativa da euro 150 a euro 600 al conducente e all'impresa che non provvedono, rispettivamente, alla registrazione dei periodi in argomento e alla conservazione delle registrazioni secondo le modalità dei citati atti di esecuzione. L'importo delle sanzioni è uniformato al livello di gravità della relativa infrazione, in conformità a quanto previsto dall'articolo 12-*septies*, comma 4, del decreto legislativo 17 luglio 2016, n. 136, inserito dall'articolo 1, comma 5, del presente schema di decreto.

Il comma 4, al fine di assicurare l'accertamento delle suddette registrazioni da parte degli organi di controllo anche nel periodo transitorio, prevede che nelle more dell'adozione dei succitati atti di esecuzione, per le registrazioni che documentano l'assenza per malattia e per ferie annuali e la guida di un altro veicolo non rientrante nel campo di applicazione del regolamento (CE) n. 561/2006, continui ad essere utilizzato il modulo in formato elettronico e stampabile allegato alla decisione 2007/230/CE.

La **lettera n)** dispone l'abrogazione dell'articolo 10 del decreto, rubricato "*Scambio di informazioni*", in quanto le disposizioni ivi contenute sono ora previste dai novellati articoli 2, comma 1, lettera f) e 6, commi 6-*bis* e 6-*ter*.

In particolare, la comunicazione da parte del Ministero dell'interno dei dati semestrali relativi alle infrazioni dei vettori non residenti e delle relative sanzioni, di cui al comma 1 del vigente articolo 10, è ricompresa

nelle informazioni di cui ai commi 6-*bis* e 6-*ter* del novellato articolo 6.

La lettera f) del comma 1 del novellato articolo 2 attribuisce alla cognizione dell'Organismo di collegamento intracomunitario la comunicazione delle informazioni di cui ai commi 2 e 3 del vigente articolo 10.

La **lettera o)** sostituisce l'articolo 11 del decreto, che reca disposizioni in materia di sistema nazionale di classificazione del rischio.

In particolare, il comma 1 dispone che alle imprese di trasporto si applica il sistema nazionale di classificazione del rischio determinato sulla base del numero relativo e della gravità delle infrazioni, di cui all'allegato III, commesse dalle singole imprese per le violazioni delle disposizioni dei regolamenti (CE) n. 561/2006 o (UE) n. 165/2014 oppure delle disposizioni nazionali di recepimento della direttiva 2002/15/CE, registrate nella sezione "*Sanzioni*" del Registro elettronico nazionale (REN) delle imprese di autotrasporto.

Il comma 2 stabilisce che il sistema nazionale di classificazione del rischio calcola il fattore di rischio di un'impresa secondo i criteri e le modalità di cui alla formula comune, emanata dalla Commissione europea, con proprio atto di esecuzione, ai sensi dell'articolo 9, paragrafo 3, secondo comma, della direttiva 2006/22/CE. Il comma 3 prevede controlli più rigorosi e frequenti per le imprese che, nel sistema nazionale di classificazione del rischio, presentino un fattore di rischio elevato. Il comma 4 dispone che, al fine di agevolare controlli su strada mirati, i dati contenuti nel sistema nazionale di classificazione del rischio sono accessibili a tutte le autorità competenti ad effettuare tali i controlli. Infine, il comma 5 stabilisce che le informazioni contenute nel sistema nazionale di classificazione del rischio sono direttamente accessibili alle competenti autorità di altri Stati membri dell'Unione europea, tramite il sistema di interconnessione dei registri elettronici nazionali delle imprese di trasporto su strada, di cui all'articolo 16 del regolamento (CE) n. 1071/2009, entro il termine ed in conformità a quanto previsto dal paragrafo 6, secondo comma, del medesimo articolo.

Si segnala che il suddetto articolo 16 prevede che, entro quattordici mesi dall'adozione di un atto di esecuzione relativo a una formula comune per calcolare il fattore di rischio, la Commissione adotti ulteriori atti di esecuzione che specifichino le funzionalità per consentire che i dati in argomento siano messi a disposizione delle autorità competenti durante i controlli su strada.

La **lettera p)** apporta modifiche all'articolo 12 del decreto, al fine di sostituire il riferimento all'Ufficio di coordinamento con quello all'Organismo di coordinamento e il riferimento all'abrogato regolamento (CEE) n. 3821/85 con quello al regolamento (UE) n. 165/2014.

La **lettera q)** reca modifiche alla parte A "*Controlli su strada*" e alla parte B "*Controlli nei locali delle imprese*" dell'allegato I.

Si evidenzia, per ciò che concerne le attività poste a capo degli organi di controllo (Ministero dell'interno e Ispettorato nazionale del lavoro), che nulla cambia rispetto alle verifiche richieste dalla normativa vigente.

L'**articolo 3** reca la clausola di invarianza finanziaria, prevedendo che le amministrazioni interessate provvedono agli adempimenti previsti dal presente schema di decreto con le risorse umane, strumentali e finanziarie disponibili a legislazione vigente, dal momento che dall'attuazione del decreto non derivano nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica.

L'**articolo 4** stabilisce l'entrata in vigore del presente decreto al giorno successivo alla data della sua pubblicazione nella Gazzetta Ufficiale della Repubblica italiana.

Si segnala da ultimo che il termine di recepimento della direttiva (UE) 2020/1057 è scaduto il 2 febbraio 2022 e che la Commissione europea ha avviato, in data 24 marzo 2022, la procedura di infrazione n. 2022/0231 per mancato recepimento.

Senato: Dossier n. 33

Camera: Atti del Governo n. 12

21 dicembre 2022

Senato	Servizio Studi del Senato Ufficio ricerche nei settori infrastrutture e trasporti	Studi1@senato.it - 066706-2451	 SR_Studi
Camera	Servizio Studi Dipartimento Trasporti	st_trasporti@camera.it - 066760-2614	 CD_trasporti
	Servizio Studi Dipartimento Lavoro	st_lavoro@camera.it - 066760-4884	 CD_lavoro

La documentazione dei Servizi e degli Uffici del Senato della Repubblica e della Camera dei deputati è destinata alle esigenze di documentazione interna per l'attività degli organi parlamentari e dei parlamentari. Si declina ogni responsabilità per la loro eventuale utilizzazione o riproduzione per fini non consentiti dalla legge. I contenuti originali possono essere riprodotti, nel rispetto della legge, a condizione che sia citata la fonte.
TR0003