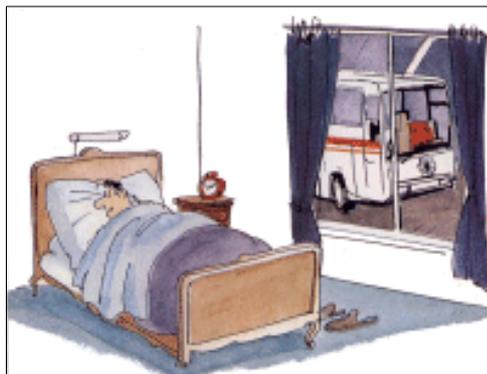


Periodi di guida e riposo dei conducenti: quali gli obblighi di registrazione particolari ?

IL MINISTERO DELL'INTERNO FORNISCE ALCUNI ORIENTAMENTI
Considerazioni sulla Circolare 01.06.2011



La circolare.

Il Ministero dell'Interno ha recentemente diffuso la circolare n. 300/A/5033/11/111/20/3 del 01/06/2011 che ha per oggetto "Quesiti e chiarimenti interpretativi sui periodi di guida e riposo dei conducenti". Si tratta naturalmente degli autisti soggetti alla normativa sociale Europea. Molto opportunamente vengono date indicazioni riguardo tre questioni che, soggette a svariate interpretazioni che si sono succedute nel tempo, come spesso accade nel passaparola non autorevole e scoordinato, hanno creato confusione stravolgendo in qualche occasione il significato delle effettive intenzioni e norme del legislatore. Chi si avvicina al mondo dell'autotrasporto immediatamente comprende come la materia sia veramente complessa e di pari passo quanto aleggino "leggende metropolitane" che causano solo problemi.

I presupposti.

A seguito di alcuni quesiti formulati da un'importante associazione regionale di categoria di autotrasportatori, il Ministero risponde, con precisione ed efficacia, a tre quesiti che riguardano situazioni particolari che nel tempo hanno creato non poche incertezze operative anche a chi è deputato a svolgere i necessari controlli di polizia stradale. Il Metodo utilizzato dai funzionari è molto efficace ed a mio parere condivisibile: nelle questioni che man mano si pongono, l'attenzione va focalizzata sul significato letterale della norma ed al suo "spirito", alle sue intenzioni più dichiarate, senza mai allontanarsene.

Tre sono le questioni oggetto dell'analisi:

1. Obbligo di registrazione del riposo giornaliero;
2. Gli spostamenti del veicolo durante l'interruzione o il periodo di riposo giornaliero;
3. Le tolleranze concesse alle registrazioni con cronotachigrafo digitale.

Obbligo di registrazione del riposo giornaliero.

Viene posto il quesito se ed in che termini vi è obbligo di documentare il riposo giornaliero. Non sono infrequenti infatti, durante i controlli stradali, situazioni in cui il conducente pur documentando i propri periodi ed attività, non documenta (manualmente o automaticamente) i periodi di riposo.

Diciamo che nelle situazioni in cui il conducente è addetto al servizio sempre dello stesso veicolo (quasi in via continuativa) normalmente può gestire più facilmente anche i periodi di riposo documentandoli in maniera automatica a seconda del dispositivo utilizzato:

- **con apparecchio analogico:** lasciando il disco all'interno dell'apparecchio in maniera che lo stesso riposo venga registrato attraverso il posizionamento del selettore sul simbolo "lettino".

Bisogna tuttavia riconoscere che tale modalità non sempre può essere utilizzata e addirittura a volte si rivela irregolare. Infatti non è detto che l'autista possa riprendere un nuovo servizio con lo stesso veicolo con il quale ha terminato, anche solo considerando che lo stesso veicolo possa legittimamente essere affidato ad un altro conducente. Inoltre, per espressa previsione di legge il disco non può essere utilizzato per più di 24 ore dal suo inserimento, ed anche pensando che il tracciato sia piatto in quanto parliamo di riposo, si tratta pur sempre di un utilizzo scorretto. Altro caso frequente è rappresentato dalla circostanza in cui lo stesso lavoratore mobile riprende servizio non alla stessa ora in cui ha iniziato ma in ora diversa, essendo costretto o a "sforare" il periodo di 24 ore. In tali casi addirittura diventa impensabile che il lavoratore possa o debba recarsi presso il veicolo "chiudendo" il disco vecchio ed iniziarne uno nuovo con un periodo di riposo, sempre ammesso che il veicolo sia nella sua disponibilità.

- **con apparecchio digitale:** la gestione in questo caso è più semplificata in quanto se la carta conducente viene lasciata nello slot dell'apparecchio lo stesso registra in maniera automatica l'attività impostata ed in caso di riposo giornaliero altrettanto documentato. Tuttavia anche in questo caso non fila tutto liscio. Infatti non sono infrequenti le situazioni in cui il veicolo come anzidetto, non sempre è nella disponibilità dell'autista. Inoltre in questo modo si corre il rischio di non chiudere opportunamente il proprio turno di lavoro attraverso il menu dell'apparecchio che non sempre è conosciuto dai nostri autisti. In questi casi soccorre il tachigrafo digitale in quanto, all'atto dell'inserimento della carta conducente l'operatore deve forzatamente navigare in un menu guidato, che gli consente di introdurre eventuali "attività" (compresa quella del riposo) che l'autista ha svolto tra l'estrazione precedente e l'inserimento successivo della carta.

Cosa dice la Norma Regolamentare.

Per risolvere la questione rivolgiamo l'attenzione all'origine, riguardando con attenzione l'art. 15 paragrafo 2 del Regolamento CEE 3821/1985 (che dice sostanzialmente come devono essere costruiti gli apparecchi e come devono essere utilizzati) che, sul punto recita:

Quando i conducenti si allontanano dal veicolo e non sono pertanto in grado di utilizzare l'apparecchio di controllo montato sul veicolo stesso, i periodi di tempi di cui al paragrafo 3, secondo trattino, lettere b)[altre mansioni], c) [tempi di disponibilità] e d) [interruzioni e periodi di riposo giornalieri], devono:

a) se il veicolo è munito di apparecchio di controllo in conformità dell'allegato I, essere inseriti sul foglio di registrazione, a mano o mediante registrazione automatica o in altro modo, in maniera leggibile ed evitando l'insudiciamento del foglio; oppure

b) se il veicolo è munito di apparecchio di controllo in conformità dell'allegato IB, essere inseriti sulla carta del conducente grazie al dispositivo di inserimento dati manuale dell'apparecchio di controllo.

Pertanto il Ministero richiamando la norma non può esimersi dal ribadire che i periodi di riposo giornaliero devono essere registrati o inseriti manualmente sotto il simbolo “lettino” anche quando il conducente si allontana dal veicolo portando al seguito il foglio di registrazione o la carta tachigrafica, che in effetti rappresentano documenti personali propri.

L'inosservanza di tali modalità di registrazione comporta la violazione dell'art. 19 della Legge 13 novembre 1978 n. 727 (con il pagamento di una sanzione amministrativa entro 60 gg. di euro 48,00 per ogni periodo non documentato), fatte salve le eventuali sanzioni previste dall'art. 174 del codice della strada in caso di omessa o irregolare fruizione del riposo.

Si ricorda che fin qui abbiamo parlato di riposo giornaliero e non di riposo settimanale. La precisazione non è fuori luogo perché, ne nella normativa ne tantomeno nella prassi amministrativa, rinveniamo una norma che imponga al conducente di documentare il riposo settimanale. Pertanto la verifica da parte degli organi di controllo, dei riposi settimanali, si esplicita in maniera residuale rispetto all'obbligo in capo al conducente di documentare tutti gli altri periodi con le modalità sopra indicate. A sostegno di questa tesi si cita infatti rammentiamo che l'autista non è tenuto a documentare i propri riposi settimanali nemmeno utilizzando il modulo di documentazione della assenze previsto dall'art. 9 del Decreto Legislativo del 04.08.2008 n. 144. Non troviamo infatti in esso la voce relativa al “riposo settimanale”. Inoltre esplicita sulla questione è la nota orientativa n. 5 dove sul punto chiarisce:“ *Gli Stati membri non sono obbligati a imporre l'uso del modulo in caso di mancanza di registrazioni, ma se uno Stato membro ne impone l'utilizzo, il presente modulo standardizzato deve essere riconosciuto valido. In relazione ai consueti periodi di riposo giornalieri o settimanali, tuttavia, non si potranno richiedere moduli.*”. In definitiva il conducente deve dare contezza di tutti i periodi lavorativi, di tutte le attività e dei riposi giornalieri ad eccezione dei periodi di riposo settimanali che devono essere desunti in via residuale. Facile a dirsi ma non a farsi durante un controllo di polizia stradale, anche in considerazione del fatto che molti autisti non effettuano il riposo settimanale canonico nel fine settimana ma anche in altri periodi. Non è scontato infatti che l'autista incominci la propria settimana lavorativa il lunedì..... ben potendo iniziare in altro giorno della settimana e di questo occorre tenere conto.

Spostamenti del veicolo durante l'interruzione o il riposo giornaliero.

Come è noto le interruzioni ed i riposi rappresentano un periodo ininterrotto di tempo nel quale il conducente è libero dal servizio e da dedicare al suo “riposo” per l'appunto. Ma se il conducente per cause non dipendenti dalla sua volontà o per causa di forza maggiore, durante l'effettuazione di tali periodi è costretto ad interromperli ed a mettersi alla guida anche per brevi spostamenti, può incorrere in sanzioni. Con una nota orientativa, la commissione europea autorevolmente ha dato alcune indicazioni utili a tutti gli operatori in modo da uniformare le procedure e nel contempo orientare le forze di polizia sulla migliore prassi da seguire. E' vero che le note orientative non sono vincolanti per gli incaricati dei controlli ma certamente rappresentano una fonte interpretativa primaria e giustamente il Ministero degli Interni coordina l'attività di controllo recependole.

Viene ribadito che **in linea di principio** spostare il veicolo, interrompendo i periodi di pausa, riposo giornaliero e settimanale, nelle situazioni di:

1. necessità e circostanze straordinari;
2. situazioni di emergenza;
3. su ordine specifico da parte di un organo di polizia o di un'altra autorità;

non concretizza un comportamento tale da essere sanzionato. Quanto alle circostanze straordinarie possono rientrare in queste anche spostamenti di pochi minuti relativi ad anticipo di carico scarico merci dovuto a esigenze improcrastinabili organizzative di un terminal sprovvisto di propri autisti, oppure il dover far defluire il traffico da un'area di parcheggio su disposizioni della Polizia Stradale.

In questi casi doverosamente il conducente dovrà indicare a mano sul foglio di registrazione o sul tabulato del dispositivo digitale, il motivo che ha determinato lo spostamento avendo cura di farlo vistare

all'organo di Polizia o all'autorità che ha disposto lo spostamento, intendendo per autorità anche l'ente di gestione del terminal oppure l'incaricato responsabile dell'area di carico. Nel caso non sia possibile ottenere una "pezza giustificativa" il conducente deve annotare i necessari dati identificativi di chi ha autorizzato lo spostamento del veicolo al fine di consentire ogni eventuale riscontro in caso di controllo.

In definitiva, la palla passa al conducente che deve dimostrare diligenza e veridicità delle proprie autocertificazioni automatiche o manuali che siano, come per altro già avviene per le proprie attività di lavoro.

Naturalmente gli spostamenti per essere degni di buona considerazione non devono durare più di alcuni minuti, l'evento deve necessariamente essere eccezionale e non rivestire carattere di sistematicità finalizzata a limitare artificiosamente i periodi di riposo tassativamente previsti dalla normativa comunitaria.

Tolleranze concesse alle registrazioni con cronotachigrafo digitale.

E' noto che il tachigrafo digitale di prima e seconda generazione, per una prima implementazione dettata dalla normativa regolamentare non divide il minuto. Per meglio dire, pur registrando in secondi, tutte le attività compresa la "guida" vengono memorizzate in minuti e con modalità tali da determinare periodi di guida arrotondati al minuto superiore. Tale fenomeno, meglio noto come "minuto indivisibile" è meglio descritto nella diapositiva seguente:

IL MINUTO INDIVISIBILE

UN MINUTO = 60 SECONDI

10 SEC. [stop icon] 50 SECONDI [drive icon]

ATTENZIONE TUTTO IL PERIODO VERRA' CONTEGGIATO: [drive icon]

UN MINUTO = 60 SECONDI

40 SEC. [drive icon] 20 SEC. [stop icon]

ATTENZIONE TUTTO IL PERIODO VERRA' CONTEGGIATO: [drive icon]

Allegato IB reg. 3821

039 Questa funzione deve trasmettere i cambi di attività alle funzioni di registrazione con una risoluzione di un minuto.
 040 Se durante un dato intervallo di un minuto si verifica l'attività GUIDA, l'intero minuto viene considerato come GUIDA.
 041 Dato un intervallo di un minuto, se entro il minuto immediatamente precedente e il minuto immediatamente successivo si verifica l'attività GUIDA, l'intero minuto viene considerato come GUIDA.
 042 Dato un intervallo di un minuto non considerato come GUIDA in base ai requisiti precedenti, l'intero minuto viene considerato come attività dello stesso tipo di quella continua di maggiore durata verificatasi entro tale minuto (o, nel caso di più attività di pari durata, dell'ultima di esse).

06/06/2011 C. A. Luciano Sirani 53

Per tali ragioni a parità di condizioni di esercizio, se ipotizzassimo di avere montato sullo stesso veicolo un apparecchio analogico ed uno digitale, constateremmo che quest'ultimo registra periodi maggiori di guida, in modo direttamente proporzionale alla quantità di fermate e soste che effettua il veicolo, secondo la regola + fermate e soste = + minuti di guida. Si tratta tuttavia di periodi di tempo esigui che non hanno rilevanza sulle lunghe percorrenze. Inoltre la normativa che disciplina le caratteristiche costruttive dei tachigrafi digitali è già stata adeguata prevedendo la costruzione di apparecchi, per altro già in circolazione da qualche mese (Stoneridge Exakt, ma anche Siemens VDO).

Per far fronte alla problematica legata al “minuto indivisibile” il Ministero dell’Interno fa proprie le raccomandazioni della Commissione europea delegando agli organi di controllo la discrezione professionale nella concessione della tolleranza di un massimo di 15 minuti dopo un periodo di quattro ore e mezza di guida per i veicoli che effettuano **frequenti soste o viaggi con frequenti operazioni di carico – scarico** con alcune precisazioni:

1. la non applicabilità di tolleranze nelle lunghe percorrenze;
2. la effettiva frequenza di “stop end go”;
3. la non applicabilità delle tolleranze alle interruzioni o ai riposi giornalieri.

Conclude infine il ministero che i nuovi tachigrafi digitali, montati sui veicoli a partire dal primo ottobre 2011, per effetto dell’adeguamento tecnico al Regolamento CEE n. 3821/85 opereranno un sistema di calcolo che supererà definitivamente il sistema di calcolo dei c.d. microspostamenti e conseguentemente i contenuti della nota orientativa di cui si parla.

Si allegano:

- testo della Circolare;
- art. 15 Reg. 3821/1985
- note orientative.

