

FRANCESCO
PROVINCIALE
DEI SINDACATI

Raccomandata a. r.

Venezia - Marghera, li 7 Marzo 2011

Prot.: AM/SB/Segr./2011/125.-

Oggetto: **Autotrasporto di Merci. Quesiti e chiarimenti.**

La scrivente Associazione Regionale di categoria, su input del Collega Basso, Responsabile Provinciale della Cna Fita di Padova, desidera sottoporre all'attenzione del Dipartimento alcune questioni attinenti la corretta applicazione delle normative vigenti in materia di "Tempi di guida e di riposo degli autisti" (Reg.CE 561/2006) e corretto utilizzo del cronotachigrafo (Reg.CEE 3821/85).

Si tratta di quesiti che ci sono pervenuti da numerose imprese di autotrasporto nostre associate e che desideriamo inoltrare al Vostro Ufficio nell'ottica della collaborazione e della condivisione che permetterà a tutti i soggetti interessati di gestire al meglio la materia oggetto della presente.

- In relazione al corretto uso del disco cronotachigrafico: il Ministero dell'Interno, (Prot. 300/A/8616/10/108/13/1 del 15/06/2010) rispondendo al quesito pervenuto da una Associazione di categoria, relativamente alla dimostrazione dell'avvenuta effettuazione del riposo settimanale ha fornito la seguente indicazione: "Se il conducente guida abitualmente un veicolo munito di cronotachigrafo analogico, la documentazione dell'effettuazione del riposo è, di fatto, fornita dalla circostanza che, per quel periodo, non sono stati utilizzati fogli di registrazione". Si chiede di chiarire se ciò valga anche per il riposo giornaliero. Se cioè sia corretto estrarre il disco cronotachigrafico alla fine della propria attività, per inserirne uno nuovo all'inizio della giornata successiva, senza dover far nulla per dimostrare l'effettuazione del riposo giornaliero.
- Interruzione di pausa o riposo: Il Reg.CE 561/2006 all'art.4 lettere d) e f), stabilisce che l'interruzione ed il riposo per l'autista debbano essere periodi di tempo in cui questi possa disporre liberamente del suo tempo, senza pertanto essere obbligato a rimanere nelle vicinanze del veicolo. Ciò nonostante accade che l'autista si trovi per circostanze straordinarie nella necessità di effettuare uno spostamento del mezzo, malgrado stia usufruendo del proprio riposo. A tal riguardo, com'è noto, si è espressa anche la Comunità Europea con la propria "Nota di orientamento 3". Si chiede quindi di voler cortesemente chiarire se e come tale evento possa essere gestito nel rispetto della normativa vigente.

WJ

- Registrazione dei periodi di guida con tachigrafi digitali: La "Nota di orientamento 4" della Comunità Europea affronta le problematiche derivanti dalla rigorosa applicazione della normativa alla luce dell'avvento del tachigrafo digitale. La Nota analizza le disparità che oggettivamente possono generarsi tra gli operatori dotati di strumento digitale e coloro che utilizzano il cronotachigrafo analogico e impegnati nelle medesime operazioni di trasporto soggette a numerose operazioni di carico e scarico, pause, attese, etc. L'orientamento fornito dalla nota stessa rispetto a tale situazione è quello di tollerare un massimo di 15 minuti di superamento dei limiti di guida. Si chiede di chiarire se tale ipotesi sia applicabile oltre che al periodo di guida giornaliero di cui all'art.6 Reg.CE 561/2006, anche alle interruzioni di cui all'art.7 ed a riposo giornaliero di cui all'art.8.

In attesa di cortese riscontro, si desidera ringraziare sin da adesso per l'attenzione riservataci e si coglie l'occasione per porgere i nostri più distinti saluti.

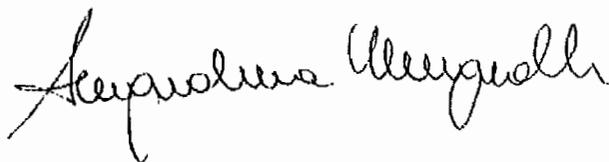
Il Segretario Regionale
Unione Cna Fita Veneto

(Sergio Barsacchi)



Il Presidente Regionale
Unione Cna Fita Veneto

(Angiolina Mignolli)



NOTA DI ORIENTAMENTO 3

Questione: ordinare l'interruzione di una pausa o di un riposo giornaliero o settimanale per spostare un veicolo in un terminal, in un parcheggio o in un'area frontaliera.

Articolo: 4, lettere d) e f), del regolamento (CE) n. 561/2006

Approccio da seguire: di solito, durante un riposo giornaliero o settimanale il conducente dovrebbe poter disporre liberamente del proprio tempo libero e quindi non dovrebbe essere obbligato a rimanere nelle vicinanze del proprio veicolo.

In generale, interrompere una pausa, un riposo giornaliero o settimanale resta un'infrazione (tranne quando si applica la "regola della nave traghetto" – articolo 9, paragrafo 1). Tuttavia, in un terminal o in un parcheggio può verificarsi all'improvviso una situazione anormale o un'emergenza che imponga di spostare un veicolo.

Di solito nei terminal è presente un conducente (dipendente del terminal) che, se necessario, sposta i veicoli. In caso contrario e se circostanze straordinarie impongono di spostare il veicolo, il conducente può interrompere il riposo solo su richiesta di un'autorità competente o di un responsabile del terminal autorizzato a ordinare lo spostamento dei veicoli.

In altri luoghi (per es. nei parcheggi, ai valichi di frontiera o in casi di emergenza), qualora ragioni oggettive di emergenza impongano di spostare un veicolo o qualora la polizia o un'altra autorità (per es. i vigili del fuoco, le autorità responsabili della gestione delle strade, le autorità doganali) ordinino di spostare un veicolo, il conducente deve interrompere la pausa o il riposo per alcuni minuti e tale interruzione non può essere considerata un'infrazione.

Se tale necessità si verifica, le autorità responsabili dell'attuazione negli Stati membri devono garantire una certa tolleranza sulla base della valutazione delle singole situazioni.

Questo tipo di interruzione della pausa o del riposo di un conducente deve essere registrato manualmente dal conducente e, se possibile, autenticato dall'autorità competente che ha disposto lo spostamento del veicolo da parte del conducente.

NOTA DI ORIENTAMENTO 4

Questione: registrazione dei periodi di guida con tachigrafi digitali quando i conducenti effettuano frequenti soste oppure operazioni di carico e scarico

Articolo: 1 del regolamento (CEE) n. 3821/85 con riferimento al regolamento (CE) n. 1360/2002 (allegato 1B)

Approccio da seguire:

Visto che i tachigrafi digitali registrano i dati con maggiore accuratezza di quelli analogici, è possibile che i conducenti che effettuino frequenti soste oppure operazioni di carico e scarico abbiano un numero maggiore di registrazioni di periodi di guida se utilizzano un tachigrafo digitale invece di un modello analogico. Questa situazione, che è temporanea e interessa principalmente le operazioni di trasporto per le consegne locali, durerà soltanto per il periodo transitorio in cui i tachigrafi analogici coesisteranno accanto a quelli digitali.

Per incoraggiare la rapida diffusione del tachigrafo digitale e garantire al tempo stesso ai conducenti equità di trattamento – indipendentemente dallo strumento di registrazione utilizzato – durante il periodo transitorio in questione gli organi nazionali di controllo dovrebbero poter applicare una certa tolleranza ai veicoli che effettuano soste frequenti o viaggi con frequenti operazioni di carico e scarico e che sono dotati di tachigrafo digitale.

Tuttavia, in ogni caso le autorità che controllano l'applicazione della regolamentazione sono tenute ad applicare la discrezione professionale. Inoltre, quando un conducente è al volante ed è impegnato in un'operazione di trasporto disciplinata dalla normativa, è considerato alla guida indipendentemente dalle circostanze in cui si trova (per esempio, in un ingorgo o a un semaforo).

Pertanto:

- gli Stati membri devono comunicare agli agenti incaricati dei controlli che, ai fini del controllo dei dati di un tachigrafo digitale, posso applicare una tolleranza massima di 15 minuti per un periodo di guida di quattro ore e mezza (4,5) per i veicoli che effettuano soste frequenti o viaggi con frequenti operazioni di carico e scarico, a condizione che tali situazione possano essere comprovate. Per esempio, la tolleranza può essere applicata sottraendo un minuto per periodo di guida continuato, fra soste, per un massimo di 15 minuti su un periodo di guida continuato di quattro ore e mezza (4,5);
- nell'applicare il criterio di discrezione, gli agenti incaricati del controllo devono tener conto delle circostanze e utilizzare le prove fornite al momento (come per esempio la prova concreta che il conducente ha effettuato frequenti soste oppure operazioni di carico e scarico), e devono verificare che la loro interpretazione non influisca sulla corretta applicazione della normativa in materia di orari di guida dei conducenti, incidendo così sulla sicurezza stradale.
- gli Stati membri possono utilizzare un software di analisi configurato per integrare un margine di tolleranza nei calcoli dei tempi di guida ma devono essere consci del fatto che in questo modo possono sorgere problemi connessi alla dimostrazione delle prove in una fase successiva. In ogni caso, la tolleranza non può superare la soglia di 15 minuti per blocco di quattro ore e mezza (4,5) di guida.
- la tolleranza non deve discriminare o svantaggiare i conducenti nazionali o internazionali e deve essere presa in considerazione solo per le operazioni in cui il viaggio prevede soste frequenti o multiple.

Handwritten notes and signatures at the bottom of the page.