

## **TEMPI DI GUIDA E DI RIPOSO PER I CONDUCENTI DI MEZZI PESANTI**

*Una circolare interministeriale fornisce chiarimenti ed indicazioni per un'omogenea applicazione della disciplina.*

Con una circolare congiunta (allegata) il Ministero dell'Interno e il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, in risposta a numerose problematiche interpretative sollevate a seguito dell'applicazione delle nuove disposizioni dell'art. 174 del C.d.S., come modificato dalla legge 120/2010, hanno fornito chiarimenti ed indicazioni in materia di tempi di guida e di riposo dei mezzi pesanti, al fine di garantire un approccio coerente tra le autorità incaricate dei relativi controlli.

La nota, in particolare, ha trattato le seguenti questioni:

- **Calcolo della durata minima del periodo di riposo giornaliero**

L'art. 8 par. 2 del Reg 561/2006 stabilisce che i conducenti devono avere effettuato un nuovo periodo di riposo giornaliero nell'arco di 24 ore dal termine del precedente periodo di riposo (giornaliero o settimanale). La durata minima dei periodi di riposo, nelle differenti opzioni possibili (regolare -11 ore ininterrotte o 3+9 ore di riposo; ridotto almeno 9 ore di riposo), è indicata dall'art. 4, lettera g) del Reg. 561/2006 ed il mancato rispetto di tale durata minima, a seconda dell'entità dell'infrazione, comporta l'applicazione delle sanzioni previste rispettivamente ai commi 4, 5 o 6 dell'art. 174 del C.d.S.. Poiché un riposo di durata inferiore a quella prescritta è considerato non fatto, i periodi di guida antecedenti e successivi ad esso vengono considerati facenti parte di uno stesso periodo di guida, con il possibile superamento del limite consentito e la conseguente applicazione delle sanzioni previste dai commi 4, 5 e 6 dell'art. 174 del C.d.S., che andranno ad aggiungersi a quelle richiamate per la durata inferiore del riposo giornaliero. A tal proposito la circolare, richiamando la Decisione del 7 giugno 2011 della Commissione UE, ha sottolineato che tale cumulo dei periodi di guida antecedente e successivo al periodo di riposo di durata inferiore a quello regolamentare, dovrà essere effettuato esclusivamente nei casi di durata dell'intervallo di riposo inferiore a 7 ore.

- **Modalità di calcolo delle interruzioni in caso di guida con frequenti soste**

- **Spostamenti del veicolo durante l'interruzione o il riposo giornaliero**

- **Obbligo di registrazione del riposo giornaliero**

La nota ha richiamato quanto precedentemente disposto su tali argomenti dalla Circolare del Ministero dell'Interno del 1/06/2011.

- **Campo di applicazione del Reg. 561/2006 per determinati veicoli e trasporti stradali**

Ai sensi dell'art. 3 par. 1 lettera h) del Reg. 561/2006, non vige l'obbligo di utilizzo del cronotachigrafo in caso di trasporto di cose a fini non commerciali effettuato con un complesso veicolare di massa complessiva fino a 7,5 tonnellate. Viceversa, qualora tale trasporto dovesse essere riconducibile a un'attività espletata a fini commerciali, il veicolo dovrà utilizzare il cronotachigrafo.

Inoltre sono esclusi dal campo di applicazione del Reg. 561/2006 (e quindi dall'obbligo del cronotachigrafo) gli autoveicoli immatricolati per uso speciale, in quanto non adibiti espressamente al trasporto merci. La circolare, a tal riguardo, richiama come esempio in nota i c.d. "auto negozi" e avverte che trattandosi di un effetto della classificazione nazionale degli autoveicoli, la disciplina potrebbe essere diversa negli altri Paesi partners.

Analoga esenzione viene ribadita per i veicoli utilizzati nell'attività di spurgo dei pozzi neri, sia se immatricolati come autoveicoli ad uso speciale, sia se immatricolati come autoveicoli per trasporti specifici. In tale secondo caso, però, l'esenzione sarà limitata al solo territorio nazionale, in quanto prevista dal D.M. 20 giugno 2007. Tale Decreto ha esentato dal rispetto del reg. 561/2006 anche i veicoli impiegati nell'ambito dei servizi

di nettezza urbana, ossia quei veicoli adibiti alla raccolta dei rifiuti, prelevati dal produttore o dalla pubblica via, per essere trasportati al primo centro di raccolta utile, anche se fuori dal territorio comunale in cui avviene la raccolta, e se circolanti a vuoto. Non sono, pertanto, esentati, invece, i veicoli adibiti al trasporto di rifiuti da un centro di raccolta all'altro o da un centro di raccolta, ad uno di smaltimento.

- **Compilazione del modulo di controllo delle assenze dei conducenti. Soggetti autorizzati a sottoscriverlo.**

La circolare ha ribadito che il conducente che guida sempre un veicolo esente dall'obbligo di cronotachigrafo non è tenuto a compilare il modulo prescritto dal D.Lgs 144/2008 al fine di giustificare le assenze o le altre mansioni svolte. Viceversa, nei casi in cui la guida di veicoli esenti sia alternata alla guida di veicoli con obbligo di cronotachigrafo, il richiamato modulo dovrà essere compilato per giustificare l'assolvimento di altre mansioni diverse dalla guida, ovvero la conduzione di veicoli esenti e deve essere riferito all'attività effettuata nei 28 giorni precedenti alla giornata in corso di accertamento. Il modulo andrà compilato per ogni conducente e firmato dal legale rappresentante dell'impresa o da altro soggetto dell'impresa autorizzato alla firma, purché diverso dallo stesso conducente.

- **Attestazione del riposo settimanale**

Il riposo settimanale non deve essere documentato con il richiamato modulo di attestazione, ma attraverso le registrazioni del cronotachigrafo. (Assenza dei fogli di registrazione per gli analogici, conferma dell'effettuato riposo da parte del conducente al momento del reinserimento della carta per i digitali).

- **Consegna dell'attestato per ferie e malattia**

Viene chiarita la possibilità per il conducente che riprende la guida, dopo un periodo di assenza, in un luogo diverso dalla sede dell'azienda (e pertanto impossibilitato a prendere il documento originale compilato dal datore di lavoro) di esibire una copia dell'attestato delle assenze ricevuta per fax o via telematica.

- **Frazionamento delle interruzioni prescritte dal Reg. 561/2006**

La circolare richiamando i contenuti dell'art. 7 del Reg. 561/2006 in tema di interruzione della guida (dopo 4 ore e mezza), sottolinea come la prescritta durata minima della stessa, pari a 45 minuti, possa non valere, nel caso in cui l'interruzione sia sostituita da una prima pausa di almeno 15 minuti e da una seconda di almeno 30 minuti, intercalate nel periodo di guida, senza alcuna possibilità di inversione o modificazione.

- **Campo di applicazione del reg. 561/2006 per autobus di linea e veicoli adibiti al trasporto scolastico**

Ricordando i contenuti dell'art. 3 lettera a) del Reg. 561/2006, la circolare ha ribadito che l'obbligo del cronotachigrafo non si applica ai trasporti stradali di passeggeri in servizio regolare di linea il cui percorso non supera i 50 chilometri. Se, invece, il servizio di linea ha un percorso superiore a 50 km, dovrà essere utilizzato il cronotachigrafo e il conducente dovrà essere accompagnato dal modulo assenze previsto dal D.Lgs 144/2008 relativamente ai giorni in cui ha guidato un veicolo in servizio di linea con percorso non superiore a 50 km, contrassegnando la voce n. 17 "era alla guida di un veicolo non rientrante nell'ambito di applicazione del Reg. 561/2006 o dell'accordo AETS". In riferimento agli scuolabus, la nota ha ricordato che tali mezzi, ai sensi del DM 18 aprile 1997, devono essere dotati di cronotachigrafo solo se utilizzati su percorsi superiori a 50 chilometri.

- **Decurtazione di punti nel caso di accertamento di più violazioni all'art. 174 C.d.S.**

La circolare chiarisce che il comma 1 bis dell'articolo 126 bis del C.d.S. laddove prescrive che in caso di accertamento contemporaneo di più violazioni delle norme del Codice della Strada che prevedono decurtazioni dei punti della patente, possano essere decurtati al massimo 15 punti si riferisce alla contestualità dell'accertamento, e non

necessariamente delle violazioni. Pertanto, il limite dei 15 punti di massima decurtazione potrà essere applicato anche qualora a seguito di una medesima verifica, relativa al giorno in corso ed ai 28 precedenti, dovessero accertarsi diverse infrazioni della disciplina sui tempi di guida e di riposo, con conseguenti sanzioni e decurtazioni di punti a carico del conducente.

- **Durata massima della guida in due settimane consecutive e soglie percentuali**  
Richiamando i contenuti del comma 3 dell'art. 6 del Reg. 561/2006, la circolare chiarisce che i conducenti possono guidare fino ad un massimo di 56 ore in una settimana, a condizione che, sommandovi le ore di guida della settimana precedente, o quelle della settimana successiva, non si superino in nessun caso le 90 ore complessive di guida. Inoltre la base di calcolo per determinare la soglia di eccedenza percentuale sulla quale parametrare la sanzione di cui all'art. 174 del C.d.S., per il superamento del periodo di guida settimanale e bisettimanale è, rispettivamente 56 ore e 90 ore.
- **Notificazione delle violazioni del Regolamento 561/2006 accertate dall'esame dei dati scaricati dal tachigrafo digitale**  
La circolare ha specificato che in considerazione del notevole lasso di tempo necessario allo scarico e all'esame dei dati del tachigrafo digitale, debba ritenersi possibile la notificazione differita delle violazioni alle norme del Reg. 561/2006 accertate dall'esame dei dati scaricati dal tachigrafo digitale del veicolo, relative ai 28 giorni precedenti al controllo stesso. Lo scaricamento dei dati (download) dovrà essere comunque formalizzato, in quanto atto di accertamento, ex art. 13 L 24 novembre 1981 n. 689, e da tale data decorre il termine di 90 giorni per la notificazione al conducente e all'obbligato in solido dell'eventuale verbale di contestazione.
- **Circolazione di veicoli in aree private e computo delle attività diverse dalla guida**  
La circolare ha ribadito che la circolazione di veicoli in aree private è sottratta all'ambito di applicazione delle disposizioni del Reg. 561/2006. Pertanto, ad esempio, l'attività svolta da un conducente all'interno di un cantiere o di una cava è esclusa dal computo dell'attività di guida giornaliera. Tuttavia, la stessa, impegnando comunque il conducente in un lavoro, non può essere considerata come riposo giornaliero o settimanale. In considerazione di ciò, la circolare ritiene che tale attività debba essere comunque registrata (Per gli analogici: annotazioni manuali sul foglio di registrazione in cui sia registrata l'attività come permanenza sul lavoro -simbolo- Per i digitali: selezione dell'opzione "out of scope" o equivalente sull'apparecchio di controllo).  
La nota ha, infine, sottolineato come nel computo dei periodi di guida dei conducenti non devono essere ricompresi anche le "altre mansioni" svolte dal conducente che, viceversa, devono essere considerate nell'orario di lavoro per la verifica del rispetto della relativa disciplina su durata e interruzioni.
- **Gabbia di contenimento della cavetteria e relativo sigillo posti sul retro dell'apparecchio di controllo digitale**  
In considerazione della natura regolamentare delle norme europee a riguardo e onde evitare discriminazioni tra gli autotrasportatori di un Paese rispetto a quelli di altri Stati la circolare sottolinea l'opportunità di non contestare violazioni per la mancanza o la non integrità dei sigilli nella gabbia di contenimento della cavetteria posta sulla parte posteriore del tachigrafo digitale e comunque laddove non espressamente previsti dalle norme dei Regolamenti comunitari.
- **Corretta documentazione dell'attività di guida riferita ai precedenti 28 giorni in caso di guida "promiscua"**  
La circolare ha riproposto i chiarimenti forniti da una precedente nota del Direttore della Polizia stradale.

- **Frequenza del riposo giornaliero e "multipresenza"**

La circolare ha ribadito che il numero di ore nell'arco del quale deve essere effettuato il riposo giornaliero dipende dal numero dei conducenti presenti a bordo del veicolo:

- 1) entro 24 ore dal termine del precedente periodo di riposo giornaliero o settimanale, se alla guida vi è un solo conducente;
- 2) entro le 30 ore successive quando, invece, se sono presenti a bordo più conducenti che si alternano alla guida (c.d. multipresenza).

A tal proposito, la circolare ha chiarito che per potersi propriamente considerare "multipresenza" e conseguentemente disporre di un periodo temporale più ampio, il secondo conducente deve trovarsi sempre a bordo del veicolo per tutta la durata del viaggio, con l'unica limitata deroga prevista dall'art. 4 lettera o) del Reg. 561/2006, che consente di considerare multipresenza il caso in cui il secondo conducente non si trovi a bordo del veicolo per la prima ora dall'inizio del viaggio.