



ASSTRI



ASSOMARE



Roma, 2 Agosto 2011

CIR11156

SM

Oggetto: Tempi di guida e di riposo. Indirizzi interpretativi del Ministero dell'Interno.

Con una circolare interministeriale Interni/Trasporti del 22 Luglio, i Ministeri hanno voluto facilitare l'attività delle forze di Polizia, riepilogando in un unico testo tutti i chiarimenti sin qui dati in materia di tempi di guida e di riposo, soprattutto alla luce delle modifiche del c.d.s dell'Agosto 2010 che, com'è noto, hanno interessato anche questa delicata materia. Inoltre, la circolare che ci apprestiamo a commentare contiene anche delle precisazioni nuove, di notevole interesse, che non mancheranno di far discutere gli operatori del settore. Nel rimandare ad un'attenta lettura della circolare interministeriale (disponibile al link riportato alla fine di questa nota), evidenziamo di seguito alcuni dei chiarimenti più importanti ivi contenuti.

a) Calcolo della durata minima del periodo di riposo giornaliero.

La prima questione affrontata riguarda il caso in cui il riposo giornaliero effettuato dall'autista, sia inferiore al minimo indicato dal Regolamento 561/2006 che, a questo proposito, prevede che detto riposo:

- deve ammontare ad almeno 11 ore (se regolare), ovvero ad almeno 12 se preso in maniera frazionata (primo periodo di almeno 3 ore, e secondo di almeno 9 ore, entrambi senza interruzioni); oppure ad almeno 9 ore quando è preso in forma ridotta, fino ad un massimo di 3 volte tra due periodi di riposo settimanali.
- venga effettuato entro le 24 ore dal termine del precedente periodo di riposo giornaliero o settimanale, secondo quanto disposto dall'art. 8, p.2 del Reg. 561/2006.

Detto ciò, la circolare si occupa dell'ipotesi in cui il riposo effettuato dal conducente, sia inferiore alle sopracitate durate minime previste dal Reg. 561/2006. In questo caso, i Ministeri evidenziano che il riposo **SI CONSIDERA COME NON EFFETTUATO**, con la conseguenza che **i periodi di guida precedenti e successivi si sommano, dando quindi vita ad un unico periodo di guida.** Pertanto – prosegue la circolare – l'organo accertatore deve verificare se questo periodo di guida unificato superi i limiti previsti dal reg. 561; in caso affermativo, applicherà le sanzioni stabilite dall'art. 174 per la violazione del tempo di guida massimo giornaliero, e per la mancata effettuazione del riposo giornaliero (entrambe, in proporzione all'entità dello sfioramento). Come facilmente intuibile, i due Ministeri danno un'interpretazione molto severa della normativa comunitaria che, fortunatamente, viene mitigata in parte dalla decisione assunta dalla Commissione U.E del 7.6.2011, con la quale l'organismo comunitario raccomanda agli Stati membri di non sommare i periodi di guida precedenti e successivi ad un riposo irregolare, **quando la durata di questo riposo sia comunque stata di almeno 7 ore**; in questo caso, l'organo accertatore dovrà limitarsi a sanzionare il riposo irregolare, ma non applicherà la sanzione legata allo sfioramento del periodo di guida a patto che, ovviamente, sia il periodo precedente che quello successivo al riposo irregolare rientrino nei limiti di Legge.

b) Tolleranze concesse alle registrazioni con tachigrafo digitale, spostamenti del veicolo durante l'interruzione o il riposo giornaliero e obbligo di registrazione del riposo giornaliero.

Tutti questi argomenti sono stati affrontati dal Ministero dell'Interno con una nota del 1 Giugno u.s., commentata con la circolare Conftrasporto CIR11114 del 6 Giugno u.s. a cui si fa rinvio per gli approfondimenti.

c) Campo di applicazione del Reg. 561/2006 per determinati veicoli e trasporti stradali.

La circolare si sofferma sui veicoli immatricolati per uso speciale, affermando che essi devono ritenersi sottratti alla disciplina dei tempi di guida e di riposo ai sensi degli artt 2, par. 1, lett.a) e 3, par.1, lett.f) del reg. 561, non essendo adibiti espressamente al trasporto di merci; peraltro, la nota in calce alla circolare precisa opportunamente che la classificazione "ad uso speciale" è tipicamente italiana, per cui non si può escludere a priori che all'estero detti mezzi siano tenuti al rispetto del citato regolamento. Identica esenzione vige anche per i veicoli utilizzati nello spurgo di pozzi neri (anche se immatricolati come autoveicoli per trasporti specifici), e per i veicoli impiegati nei servizi di nettezza urbana (si tratta di quelli che prelevano i rifiuti dal produttore o dalla pubblica via, per trasportarli al primo centro di raccolta utile, anche se fuori dal Comune ed anche se circolano a vuoto)

d) Modulo di controllo delle assenze dei conducenti.

Sulla compilazione e la firma del modulo di controllo delle assenze dei conducenti, la circolare riporta quanto il Ministero dell'Interno aveva indicato nella nota del 15 Giugno 2010 (vedi la circolare Conftrasporto CIR10121 del 1 Luglio 2010). In particolare, ricordiamo che uno dei chiarimenti più importanti ha riguardato la non necessità dell'attestazione del conducente, per documentare i riposi settimanali dell'autista degli ultimi 28 giorni; quest'ultimi, infatti, per gli apparecchi analogici sono comprovati dall'assenza dei fogli di registrazione, mentre per gli apparecchi digitali gli autisti, nel momento in cui si apprestano a riprendere la guida al termine del riposo settimanale, devono confermare (scegliendo l'opzione fornita dal tachigrafo) che il periodo intercorso tra l'ultima estrazione della carta ed il successivo reinserimento costituisce, per l'appunto, un riposo settimanale. Per quanto riguarda la compilazione del modulo, la circolare precisa che l'utilizzo di modelli pre-stampati in formato elettronico non esclude che gli stessi possano essere parzialmente compilati a mano, soprattutto nelle parti mutabili.

e) Frazionamento delle pause prescritte dal reg. 561/2006

La circolare interministeriale spazza via ogni dubbio residuo in materia: quando la pausa obbligatoria di 45 min viene frazionata all'interno di un periodo di guida di 4 ore $\frac{1}{2}$, la sequenza stabilita dall'art. 7, comma 2 del Reg. 561/2006 (secondo la quale, il primo periodo deve essere di almeno 15 minuti, ed il secondo di almeno 30) E' TASSATIVA; l'inosservanza (che si verifica, ad esempio, quando nell'arco delle 4 ore $\frac{1}{2}$, l'autista effettua un primo periodo di pausa di 20 min, ed un altro di "soli" 25 minuti), fa scattare la sanzione prevista al comma 8, art. 174 del c.d.s (da 155 € a 620 €, e decurtazione di due punti dalla cqc). Molto importante appare poi la precisazione per cui, nel calcolo delle 4 ore $\frac{1}{2}$, si prende in esame soltanto l'attività di guida e non anche le altre mansioni, le quali, eventualmente, rilevano soltanto ai fini del rispetto dell'orario di lavoro di cui al D.lgvo 234/2007.

f) Decurtazione di punti in caso di accertamento di più violazioni dell'art. 174 c.d.s

Qualora, durante la verifica dei tempi di guida e di riposo degli ultimi 28 giorni, vengano riscontrate più violazioni per le quali l'art. 126 bis del c.d.s ha previsto la decurtazione di punti dalla cqc, la circolare ricorda che occorre applicare quanto stabilito dall'art. 126 bis, comma 1 bis del c.d.s, secondo il quale: *"qualora vengano accertate contemporaneamente più violazioni delle norme di cui al comma 1, possono essere decurtati un massimo di 15 punti. Le disposizioni del presente comma non si applicano nei casi in cui è prevista la sospensione o la revoca della patente"*. Pertanto, il

punteggio massimo scalabile dalla ccq per le infrazioni accertate nello stesso contesto (anche se commesse in periodi diversi) è di 15 punti, a meno che – come prescrive la norma appena citata – tra queste violazioni ve ne sia qualcuna da sanzionare con la sospensione o la revoca della patente perché, in quest'ultimo caso, la predetta limitazione non trova applicazione. Gli operatori di Polizia devono dare atto nel verbale, dell' applicazione della limitazione di punteggio.

g) Durata massima della guida in due settimane consecutive e soglie percentuali.

La circolare precisa che le basi per calcolare le violazioni percentuali dei tempi di guida settimanali e bisettimanali, sono, rispettivamente, 56 e 90 ore; ovvero i limiti stabiliti per i predetti tempi di guida, dall'art. 6, commi 2 e 3 del Reg. 561/2006.

h) Notifica delle violazioni al reg. 561/2006, accertate dall'esame dei dati scaricati dal tachigrafo digitale.

I Ministeri ammettono che le violazioni dei tempi di guida e di riposo, accertate dagli operatori di Polizia dopo lo scarico dal tachigrafo digitale dei dati dei 28 gg precedenti, possono notificarsi al conducente anche in via differita, qualche giorno dopo il controllo su strada; questa ipotesi, anche se non rientra tra quelle in cui il c.d.s ammette espressamente la contestazione differita, va comunque riconosciuta tenuto conto del *"notevole lasso di tempo necessario allo scarico e all'esame dei dati, all'eventuale verbalizzazione, spesso non compatibile con gli impegni del conducente e con le esigenze operative della pattuglia"*. Nel verbale di accertamento, l'organo di Polizia dovrà dare atto del download dei dati e, da questa data, decorrerà il termine di 90 gg per la notifica dell'eventuale verbale di contestazione al conducente ed al proprietario del veicolo.

i) Circolazione di veicoli in aree private.

L'argomento è stato trattato nella circolare degli Interni del 15 Giugno 2010, commentata con la circolare Conftrasporto CIR10121 del 1 Luglio 2010.

j) Gabbia di contenimento della cavetteria e relativo sigillo.

Argomento affrontato con la circolare degli Interni del 17 Gennaio 2011, commentata con la circolare Conftrasporto CIR11016 del 20 Gennaio.

k) Guida promiscua – corretta documentazione dell'attività di guida svolta nei 28 gg precedenti.

La tematica è già stata affrontata nella circolare del Ministero dell'Interno dell'8 Aprile 2011, commentata con la nota Conftrasporto CIR11097 del 16 Maggio. Ricordiamo in proposito che questa circolare ha chiarito che i periodi di guida effettuati con veicoli muniti del tachigrafo digitale, vanno comprovati con la carta del conducente o, se quest'ultima non può essere esibita per qualsiasi giustificata ragione (es attesa del duplicato per furto, smarrimento, deterioramento, ecc..), attraverso le stampe dell'attività svolta; in ogni caso, se l'autista esibisce la carta del conducente, l'organo di controllo non può pretendere la consegna anche degli stampati dell'attività svolta nei 28 gg precedenti, ancorché non sia in grado di leggere la carta per qualsiasi ragione.

l) Frequenza del riposo giornaliero e multipresenza

I Ministeri ricordano che nella multipresenza, l'arco temporale entro il quale occorre completare il periodo di riposo di almeno 9 ore, è quello delle 30 ore anziché delle 24. Tuttavia, affinché si abbia la multipresenza, è richiesto che il secondo conducente sia sempre a bordo del mezzo per tutta la durata del viaggio; l'unica deroga a quanto detto è contenuta all'art. 4, lett. o) del Regolamento 561/2006, per cui la multipresenza sussiste anche quando il secondo conducente non si trovi a bordo del veicolo per la prima ora dall'inizio del viaggio.

Cordiali saluti.