



Il Cronotachigrafo digitale

Il cronotachigrafo digitale, che occorre per registrare i tempi di guida dei conducenti di camion, pullman ed autocarri, nasce dall'esigenza di sostituire il precedente apparato analogico, nel tempo risultato di facile contraffazione da parte degli utilizzatori, così da consentire la manomissione delle rilevazioni degli orari e per questo in grado di creare gravi distorsioni della libera concorrenza (su 1 milione di veicoli controllati nel 2002, sono state riscontrate circa 70.000 frodi o tentativi di frode). Inoltre, problemi d'utilizzo ed affidabilità, specialmente nella lettura dei dati sul disco hanno reso complessi anche i controlli da parte delle Autorità competenti.

L'Unione Europea ha, pertanto, deciso di procedere alla realizzazione ed alla diffusione di un nuovo apparecchio di controllo più affidabile e sicuro, grazie alla nuova tecnologia digitale.

Di conseguenza il Reg. (CE) 2135/98 del Consiglio ha emendato il Reg. (CEE) 3821/85, introducendo l'obbligo - a partire dal 5 agosto 2004 - di equipaggiare tutti i veicoli di nuova immatricolazione adibiti al trasporto su strada di merci (veicoli di portata superiore alle 3,5 tonnellate) e di viaggiatori (veicoli con capienza superiore ai 9 posti) con il nuovo tachigrafo digitale.

Tuttavia è stata, nel frattempo, introdotta una moratoria di **12 mesi**, che ha consentito a ciascun paese dell'Unione di far slittare l'obbligo di equipaggiamento con il nuovo tachigrafo al **5 agosto 2005**.

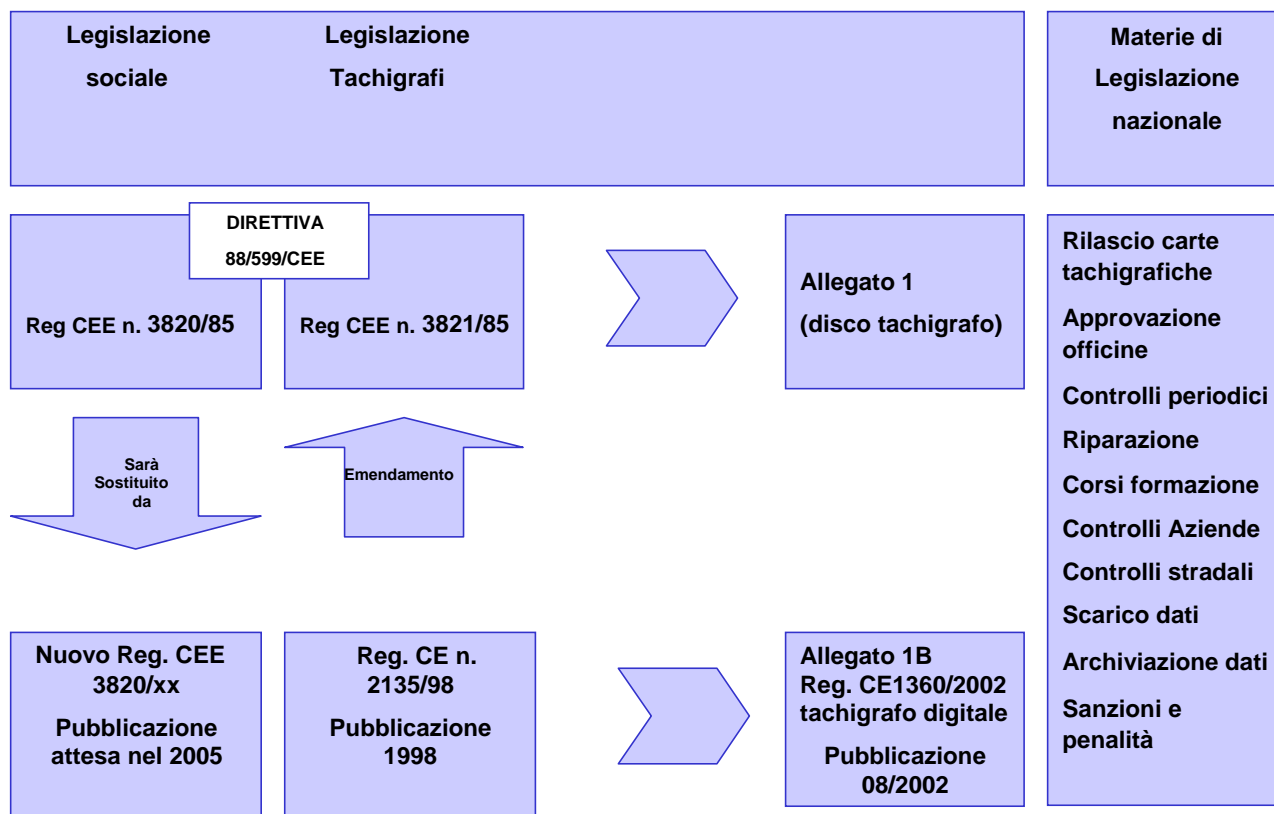
Per gli automezzi adibiti al trasporto di merci superiori alle 12 tonnellate e per quelli adibiti al trasporto di persone superiori alle 10 tonnellate, immatricolati dopo il 1 gennaio 1996, l'installazione sarà effettuata, invece, al momento della sostituzione dell'apparecchio.

Questo nuovo strumento, più competitivo e affidabile del suo predecessore analogico, apporterà dei miglioramenti sensibili per tutti i soggetti operanti nel settore, in quanto:

- comporterà un controllo più efficace dei tempi di guida e di riposo, che permetterà da un lato di migliorare la sicurezza stradale e le condizioni di lavoro degli autisti, dall'altra parte di garantire una concorrenza più equa;
- si tratterà di un apparecchio di semplice utilizzo per il conducente, che garantirà elevate prestazioni per le imprese.



I Il quadro normativo



1. La regolamentazione europea

Il quadro giuridico

La normativa europea è dettata essenzialmente da due regolamenti del Consiglio del 20 dicembre 1985, e cioè il regolamento (CEE) n. 3820/85 relativo all'armonizzazione di alcune disposizioni in materia sociale nel settore dei trasporti su strada e il regolamento (CEE) n. 3821/85 relativo all'apparecchio di controllo nel settore dei trasporti su strada.

Il regolamento (CE) n. 2135/98 del 24 settembre 1998 ha poi modificato il regolamento n. 3821/85 sulle apparecchiature di controllo, introducendo il nuovo dispositivo digitale. Tale regolamento è completato da un allegato di natura tecnica (allegato 1B) che definisce le caratteristiche funzionali e tecniche dell'apparecchio, oltre che gli obblighi in materia di sicurezza e di operatività.



I soggetti interessati (Reg. CEE 3820/85)

La normativa si rivolge a tutti i soggetti che svolgono attività di trasporto e che rientrino nei seguenti parametri:

- guidino veicoli che superano le 3,5 tonnellate di PMA (Peso Massimo Autorizzato) per il trasporto di merci (rimorchio compreso) o i 9 posti (autista compreso) per il trasporto di viaggiatori, sia con carico che a vuoto;
- operino sul territorio di uno Stato membro dell'Unione Europea;
- effettuino trasporti nazionali o internazionali;
- siano lavoratori dipendenti o artigiani;
- siano italiani o stranieri;
- compiano trasporti per conto proprio o per conto terzi.

2. La normativa e l'implementazione in Italia

In Italia le competenze relative alla gestione dell'attività del cronotachigrafo digitale sono state definite dal DM 361 del 31/10/2003, emanato dal Ministero Attività Produttive, di concerto con il Ministero dell'Interno, il Ministero del Lavoro e delle Politiche Sociali ed il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti. **Il citato decreto ha individuato le Camere di Commercio per due specifiche competenze in tale ambito: quella di autorità per il rilascio delle carte tachigrafiche e quella di organismi per l'esame e l'istruttoria delle richieste di autorizzazione delle officine e dei montatori che vorranno operare come manutentori del nuovo tachigrafo digitale, autorizzazione il cui rilascio compete al MAP.**

La moratoria introdotta dalla Commissione è stata recepita e resa esecutiva in Italia con nota del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti – Dipartimento dei Trasporti Terrestri e per i sistemi informativi statistici – DG della Motorizzazione e della Sicurezza del Trasporto Terrestre prot. 563/MOT del 20 luglio 2004, che ha autorizzato - fino al 4 agosto 2005 - l'immatricolazione di nuovi veicoli muniti di **cronotachigrafo analogico**, rinviando ad un successivo provvedimento l'autorizzazione ad immatricolare veicoli muniti del nuovo dispositivo digitale, previa verifica dell'esistenza delle condizioni necessarie per l'utilizzo (emissione delle carte tachigrafiche).

In funzione della scadenza del 5 agosto 2005 l'attivazione del Servizio di rilascio delle carte tachigrafiche da parte delle Camere era stata inizialmente prevista per il 5 maggio 2005, ma in



manca l'emanazione del decreto attuativo interministeriale, il termine d'inizio attività è stato differito e sarà fissato non appena il relativo decreto sulle modalità per il rilascio delle carte sarà pubblicato.

È, invece, di recente pubblicazione (11 maggio 2005) il DM 11 marzo 2005 del Ministero delle Attività produttive sull'autorizzazione dei Centri tecnici per le operazioni sul tachigrafo digitale.

II Il funzionamento del cronotachigrafo digitale

Il cronotachigrafo digitale è formato da due elementi:

- **un'unità veicolo**: è un apparecchio simile ad un'autoradio o ad un lettore cd, che comprende due lettori smart-card, un selettore d'entrata manuale, uno schermo per la visualizzazione dei dati e una stampante;
- **una smart-card**.

Il controllo dei dati

Collegato in maniera sicura ai sensori del veicolo, il cronotachigrafo digitale registra nella sua memoria i dati relativi all'uso del veicolo per il periodo di un anno. In particolare, vengono rilevati: l'identità del o dei conducenti, i tempi di guida e di riposo, le modalità di guida (singolarmente o in équipe).

Le altre funzioni

L'apparecchio registra inoltre:

- i dati identificativi del veicolo (a vita);
- la distanza percorsa;
- le anomalie di funzionamento ed i guasti (per un anno);
- la velocità tenuta nelle ultime 24 ore di utilizzo del veicolo.

Le quattro smart-cards

Ogni tipo di carta ha una propria funzione ed un utilizzo specifico a seconda che appartenga al conducente, all'impresa, alle autorità di controllo o all'officina di manutenzione.

- La carta del conducente, di colore bianco, registra tutte le attività dell'autista per un periodo di almeno 28 giorni.



- La carta dell'azienda, di colore giallo, permette di leggere i dati registrati nella memoria del cronotachigrafo.
- La carta dell'autorità di controllo, di colore blu, permette anch'essa di controllare i dati registrati sul cronotachigrafo.
- La carta dell'officina, di colore rosso, è utilizzata per la verifica e la manutenzione dell'apparecchio.

Maggiore semplicità per i conducenti

In ogni momento della giornata, l'autista potrà accedere a tutte le informazioni che lo riguardano, sia visualizzandole sullo schermo sia stampandole su carta.

È prevista la realizzazione dei seguenti equipaggiamenti e attività per facilitare l'accesso degli utilizzatori al nuovo sistema:

- una carta personale, dotata delle istruzioni d'uso, che può essere inserita nell'apparecchiatura di qualsiasi veicolo;
- un sistema simbolico chiaro per identificare le differenti attività;
- un equipaggiamento tecnico semplice per evitare eventuali errori nell'utilizzo.

Inoltre, tenuto conto che le informazioni rilevate saranno totalmente affidabili e che tutti i conducenti dell'Unione Europea saranno, a breve, dotati dello stesso sistema di rilevazione digitale, questa facilità nell'utilizzo dell'apparecchiatura sarà allo stesso tempo sinonimo per i lavoratori del settore di maggiore equità e concorrenzialità.

Una gestione ottimizzata per le imprese

Il nuovo apparecchio risponde meglio alle esigenze delle imprese, in quanto permette:

- una migliore gestione: lo sfruttamento dei dati informatici, facilmente accessibili grazie alla carta a disposizione dell'azienda, permette al responsabile o al proprietario della ditta di ottimizzare la gestione dei veicoli e dei loro autisti.
- una gestione facilitata: le imprese possono consultare i dati copiati in precedenza e archiviati su un supporto informatico, oppure leggere i dati direttamente dalle smart-cards degli autisti o dal cronotachigrafo.



- una semplificazione nelle retribuzioni: il calcolo degli stipendi è facilitato dalla registrazione dei tempi di lavoro dei conducenti.
- uno scarico dei dati ottimizzato: l'archiviazione obbligatoria dei dati in questione non è più una difficoltà poiché è sufficiente scaricare la memoria del cronotachigrafo sui computer della ditta.

Maggiore efficacia per i controllori

I soggetti preposti ai controlli possono accedere a tutti i dati registrati nel corso di un anno nella memoria del cronotachigrafo ed a tutti i dati dettagliati registrati per un periodo di 28 giorni nella carta del conducente.

A tal fine, le autorità di controllo saranno dotate di apparecchi che permettano di esaminare rapidamente i dati contenuti sia nei dischi sia nelle carte.

III I tempi di guida e di riposo previsti dal Reg. (CEE) 3820/85

Tempi di guida

La regola generale prevede un tempo massimo di nove ore di guida giornaliera.

I tempi massimi sono così ripartiti:

- guida continua: massimo 4 ore e 30 senza interruzione, seguite da una pausa di almeno 45 minuti, per una sola volta. Questa interruzione può essere sostituita da diverse pause di almeno 15 minuti ciascuna, ripartite per il periodo di guida continuativa ed il cui totale sia uguale a 45 minuti.
- guida giornaliera: massimo 9 ore, con la possibilità di guidare per 10 ore consecutive due giorni a settimana.
- guida per periodi di due settimane: massimo 90 ore, per non più di sei giorni consecutivi al termine dei quali è obbligatorio un riposo compensativo.

Tempi di riposo settimanale

La regola generale prevede 45 ore consecutive di riposo.

In ogni caso, sono ammesse le seguenti eccezioni:



- riduzione a 36 ore consecutive, se preso nel luogo di stazionamento abituale del veicolo o nella sede del conducente. Le ore di riposo non godute devono in tal caso essere recuperate nelle tre settimane successive, in un unico blocco insieme a un altro riposo di almeno 8 ore.
- riduzione a 24 ore consecutive, se preso in luogo diverso dal luogo di stazionamento abituale del veicolo o dalla sede del conducente. Le ore di riposo non godute devono in questo caso essere recuperate nelle tre settimane successive insieme ad un altro riposo di almeno 8 ore.

Un caso particolare riguarda il trasporto occasionale ed internazionale di viaggiatori. In tale situazione è possibile guidare per 12 giorni consecutivi, per un limite massimo di 90 ore; il riposo compensativo corrispondente a due settimane sarà goduto in blocco alla fine dei dodici giorni.

Tempi di riposo giornaliero

La regola generale prevede 11 ore consecutive di riposo.

Sono ammesse le seguenti eccezioni:

- riduzione a 9 ore consecutive, al massimo per tre giorni alla settimana. Le ore di riposo non prese devono allora essere recuperate prima della fine della settimana successiva, insieme ad un altro riposo di almeno 8 ore goduto presso il proprio domicilio.
- frazionamento in diversi periodi (massimo tre) nel corso della giornata, con riserva di rispettare le tre condizioni seguenti: riposo giornaliero totale della durata di 12 ore, di cui almeno 8 consecutive e comunque per periodi mai inferiori ad un'ora.

Casi particolari di doppio conducente

Ogni membro dell'equipaggio deve beneficiare di almeno 8 ore consecutive di riposo nel corso di ogni periodo di 30 ore.

IV Gli obblighi

Per le aziende

- Organizzare il lavoro degli autisti in modo tale che questi possano conformarsi alle regole relative ai tempi di guida e di riposo.



- Equipaggiare i loro veicoli con apparecchi di controllo omologati ed in buono stato di funzionamento.
- Verificare che gli autisti alle loro dipendenze conoscano e rispettino le regole ed utilizzino il cronotachigrafo.
- Archiviare i dati sui loro sistemi elettronici.

L'azienda può essere ritenuta penalmente responsabile delle infrazioni commesse dai propri dipendenti.

Per i conducenti

- Rispettare i tempi di guida e di riposo.
- Assicurarsi del buon funzionamento del cronotachigrafo.
- Utilizzare correttamente l'apparecchio.

Qualora un'infrazione risulti dover essere attribuita esclusivamente al conducente, questo ne sarà penalmente responsabile.