

## Il Contesto

L'utilizzo del tachigrafo, come strumento di misurazione della velocità e dei tempi di guida nasce dall'applicazione di una normativa europea sull'armonizzazione di alcune disposizioni in materia sociale nel settore dei trasporti su strada, avente come obiettivo primario la sicurezza stradale. Il precedente strumento analogico introdotto nel 1985 si è dimostrato nel tempo poco affidabile in termini di sicurezza e rilevazione dei dati e conseguentemente l'Unione Europea ha deciso di procedere alla realizzazione ed alla diffusione di un nuovo apparecchio di controllo, grazie alla nuova tecnologia digitale, più efficace nelle prestazioni e nella capacità di utilizzo.

Di conseguenza con il Reg. (CE) 2135/98 del Consiglio è stato emendato il Reg. (CEE) 3821/85, che aveva introdotto il tachigrafo analogico, prevedendo 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 massa massima superiore alle 3,5 tonnellate) e di viaggiatori (veicoli con capienza superiore ai 9 posti) con il nuovo tachigrafo digitale.

Una successiva moratoria di 12 mesi ha consentito a ciascun paese dell'Unione di far slittare l'obbligo di equipaggiamento con il nuovo tachigrafo al 5 agosto 2005. Questo nuovo strumento, più competitivo e affidabile del suo predecessore analogico, dovrà quindi essere adottato in tutti i Paesi dell'Unione europea e gli utilizzatori dell'apparecchio, siano essi autisti, organi di controllo, manutentori o aziende dovranno disporre di una smart-card, che ne consente l'utilizzo. Un sistema informativo, cui sono collegate tutte le Autorità di rilascio delle carte dei diversi paesi europei, non consentirà che siano rilasciate più carte allo stesso soggetto. Il nuovo sistema di rilevazione digitale 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 nella gestione dei dati relativi al proprio parco veicolare ed ai propri autisti.

### I soggetti interessati

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

- guidino veicoli che superano le 3,5 tonnellate di MMA (Massa Massima Autorizzata) 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.

## **I tempi di guida e di riposo previsti dal Reg. (CE) 561/06**

### **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.