

Il Ministero degli Interni pubblica una circolare sul “Pacchetto Mobilità”

Il [Ministero dell'Interno](#) ha pubblicato (16 marzo 2021: vedasi allegato a fondo articolo) una circolare interpretativa che illustra le novità introdotte dalla riforma UE ([pacchetto mobilità](#)). La riorganizzazione del settore dei trasporti su strada poggia sui seguenti atti normativi:

- Regolamento UE 1054/2020 sui tempi di guida e riposo dei conducenti e sul tachigrafo digitale;
- Regolamento UE 1055/2020 che disciplina l'accesso al mercato del trasporto di merci su strada e alla professione di trasportatore di merci su strada o di trasportatore di passeggeri su strada;
- Regolamento UE 1056/2020 sulla digitalizzazione dell'autotrasporto e la dematerializzazione delle informazioni;
- Direttiva UE 1057/2020 che rivede gli obblighi di applicazione e stabilisce norme sul distacco dei conducenti.

I provvedimenti (del pacchetto mobilità) entrano in vigore - per tranches - fino alla metà del 2026. La circolare è “incentrata” soprattutto sulle nuove regole sui tempi di guida e riposo degli autisti e sui tachigrafi in vigore dal 20 agosto 2020.

Tempi di guida e riposo

Il nuovo regolamento (UE) 2020/1054 del 15 luglio 2020 stabilisce che in caso di multi-presenza, il conducente può effettuare un'interruzione di 45 minuti in un veicolo guidato

da un altro conducente, a condizione che chi effettua l'interruzione non sia impegnato ad assistere il conducente alla guida del veicolo. Il ministero ha precisato che il tempo trascorso su un veicolo in movimento, seduto accanto all'autista alla guida, che oltrepassa i 45 minuti, deve essere considerato come periodo di disponibilità ai sensi dell'art. 3, lett. b), terzo comma della direttiva 2002/15/CE sull'orario di lavoro del personale mobile. Inoltre, la nuova norma stabilisce che i conducenti impegnati in trasporti internazionali di merci al di fuori dello Stato di stabilimento possono effettuare due riposi settimanali ridotti consecutivi, a condizione che:

- i periodi di riposo ridotti vengano iniziati al di fuori dello Stato membro di stabilimento del datore di lavoro e al di fuori del Paese in cui si trova il luogo di residenza del conducente. Non è escluso, invece, che dopo tale inizio, il riposo venga concluso nel Paese di residenza o di stabilimento del datore di lavoro, raggiunto ad esempio con un mezzo pubblico;

- nel corso di 4 settimane consecutive effettuino almeno 4 periodi di riposo settimanale, di cui almeno 2 riposi regolari;

- entro la fine della terza settimana consecutiva effettuino un riposo compensativo equivalente a quello non osservato nelle due settimane precedenti (21 + 21 ore), collegandolo al periodo di riposo settimanale regolare con rientro in sede dell'impresa o nel luogo di loro residenza.

La compensazione deve essere completata prima della fine dei 6 periodi di 24 ore dal termine del precedente periodo di riposo settimanale ridotto. In particolare: i due periodi di riposo "compensativi" (42 ore) vanno presi in blocco e collegati al riposo settimanale regolare obbligatorio (45 ore), per cui il periodo di riposo settimanale della terza settimana dovrà essere di almeno 87 ore (42+45); il riposo settimanale complessivo di 87 ore dovrà iniziare al più tardi almeno 42 ore prima del limite massimo da cui iniziare il riposo settimanale regolare, cioè sei periodi di 24 ore dal termine

dell'ultimo riposo settimanale ridotto. Pertanto, se il precedente periodo di riposo settimanale è terminato alle 17 di domenica, il periodo di riposo complessivo di 87 ore dovrebbe iniziare al più tardi entro le ore 23 del giovedì successivo; inoltre, se prima di iniziare la compensazione delle 42 ore, il conducente non avesse ancora effettuato il riposo giornaliero di 9 o 11 ore, allora – facendo riferimento all'esempio – deve fermarsi alle ore 14.00 del giovedì. Infatti, l'art. 8, paragrafi 6 ter e 7 del regolamento in materia di compensazione, diversamente dal caso generale previsto dall'art. 8 par. 3, non consente che il riposo giornaliero possa essere convertito in compensazione.

Per quanto riguarda il divieto di prendere il riposo settimanale regolare e compensativo in cabina, il Ministero conferma che è possibile sanzionare il conducente solo in caso di controllo in flagranza.

Trasporto intermodale e alloggio dell'autista

Per quanto concerne i trasporti intermodali strada-mare o strada-ferrovia, è stato stabilito che il conducente a bordo di un veicolo trasportato da una nave o da un convoglio ferroviario, e che effettua un periodo di riposo giornaliero regolare o un periodo di riposo settimanale ridotto, può effettuare altre attività al massimo in due occasioni e per non più di 1h complessivamente. L'autista deve avere a disposizione una cabina letto, una branda o una cuccetta. La stessa possibilità è stata ora prevista anche in caso di fruizione del riposo settimanale regolare ma il conducente deve poter disporre di una cabina letto (non essendo sufficiente la disponibilità di una branda o una cuccetta), e la durata prevista della tratta deve essere pari a 8 o più ore; in questo caso, per la parte di riposo non usufruita a bordo di un traghetto o treno, il conducente deve - obbligatoriamente- avere a disposizione un alloggio adeguato.

Le deroghe sul rispetto dei tempi di guida

Oltre la deroga generale già esistente, prevista dall'art. 12 del Reg. UE 561/06 (il conducente può superare i tempi di guida per poter raggiungere un punto di sosta appropriato per la sicurezza sua personale, del veicolo, della merce), il nuovo Regolamento ha aggiunto altre due deroghe sul rispetto dei tempi di guida, che riguardano:

la possibilità di superare di massimo un'ora, il periodo di guida giornaliero e settimanale al fine di raggiungere la sede di attività del datore di lavoro o il proprio luogo di residenza, per effettuare un periodo di riposo settimanale (o anche giornaliero). Il Ministero ritiene inammissibile l'utilizzo della deroga quando il superamento dei tempi di guida sebbene diretto a consentire il rientro nei predetti luoghi, non sia finalizzato a permettere lo svolgimento del periodo di riposo settimanale o quando sia diretto a consentire lo svolgimento del riposo settimanale, ma in luoghi differenti da quelli sopra indicati. Il superamento di massimo due ore del periodo di guida giornaliero e settimanale, a condizione di aver osservato un'interruzione di 30 minuti consecutivi subito prima del periodo di guida aggiuntivo, al fine di raggiungere la sede di attività del datore di lavoro o il proprio luogo di residenza per effettuare un periodo di riposo settimanale. Questa ipotesi – a differenza della precedente – esclude l'inizio di un nuovo periodo di riposo giornaliero, ma è funzionale solo a garantire lo svolgimento del riposo settimanale regolare. Il termine "subito prima" va intesa nel senso che l'interruzione deve precedere il periodo di guida aggiuntivo e va fatta alla fine del periodo di tempo limite massimo di guida raggiungibile (9 o 10 ore giornaliere e 56 settimanali).

In entrambi questi casi, il conducente deve riportare sul foglio di registrazione dell'apparecchio di controllo analogico o nella stampa del digitale il motivo della deroga,

al più tardi, nel momento in cui raggiunge la destinazione o il punto di sosta appropriato. Tali precedenti deroghe non comportano una riduzione delle ore da effettuare di riposo giornaliero o settimanale e non consentono di derogare al limite bisettimanale di 90 ore di guida. A fronte di questa possibilità, è previsto un obbligo di compensazione per cui il conducente deve effettuare un riposo di durata equivalente al periodo di estensione, interamente entro la fine della terza settimana successiva a quella di fruizione della deroga, insieme agli altri periodi di riposo (incluso quello di 3 ore, in caso di frazionamento del riposo giornaliero).

Esenzioni per il conto proprio

Dalle norme in materia di tempi di guida e riposo sono esentati i “veicoli di massa massima ammissibile, compresi eventuali rimorchi o semirimorchi, superiore a 2,5 tonnellate ma non oltre 3,5 tonnellate e adibiti al trasporto di merci, ove il trasporto non sia effettuato per conto terzi ma per conto proprio della società o del conducente e ove la guida non costituisca l’attività principale della persona che guida il veicolo”. Questa esenzione va peraltro coordinata con l’altra che, invece, prevede l’applicazione delle disposizioni citate a partire dal 1° luglio 2026, ai mezzi di massa superiore a 2,5 ton utilizzati in operazioni di cabotaggio o nei trasporti internazionali. Pertanto, vista l’inapplicabilità delle norme del Reg. 516/2006 ai mezzi di massa inferiore alle 3,5 tonnellate utilizzati nei trasporti ambito nazionale, l’esenzione scatterà solo dal 1° luglio 2026 e riguarderà solo i veicoli che effettuano trasporto in conto proprio internazionale o di cabotaggio.

Tachigrafo: le modifiche al Regolamento 2020/1054

Per quanto concerne le modifiche al Regolamento 2020/1054, gli approfondimenti hanno interessato in particolare la

possibilità, per gli organi di controllo, di smontare l'apparecchio, rimuovere e sostituire i sigilli in autonomia, senza l'intervento di un'officina autorizzata.

La rimozione dei sigilli è giustificata dal fondato motivo di ritenere che il dispositivo o le sue componenti siano alterati, manomessi o non funzionanti. In questo caso, se non vengono accertate anomalie e gli organi accertatori sono tuttavia in grado di sostituire i sigilli, il veicolo potrà continuare a circolare senza doversi recare in un'officina autorizzata. Viceversa, se la sostituzione del sigillo non è possibile, il conducente viene invitato a recarsi entro 7 (sette) giorni presso un'officina autorizzata per la sostituzione a spese del proprietario del mezzo o del titolare della licenza o autorizzazione. Se il termine di 7 (sette) giorni trascorre inutilmente il mezzo non potrà più circolare. Se vengono accertate anomalie di funzionamento o alterazioni, il conducente sarà invitato a recarsi in officina autorizzata entro 10 (dieci) giorni, per la sostituzione con spese a carico sempre degli stessi soggetti. Nel caso in cui la rimozione è eseguita in assenza di fondati motivi di alterazioni, manomissioni del tachigrafo, il ripristino in officina dei sigilli avverrà a spese dell'organo di polizia procedente. Peraltro, la rimozione dei sigilli può essere fatta solo dopo che l'organo di polizia ha inserito nel dispositivo la propria carta di controllo, che non può essere estratta dall'apparecchio fino al termine delle operazioni di verifica.

Altri aspetti inerenti le modifiche al regolamento 165/2014 affrontati nella circolare del Ministero dell'Interno, riguardano:

- l'obbligo per il conducente di commutare sul simbolo "letto", oltre che per registrare l'inizio delle

- interruzioni di guida e dei periodi di riposo, anche per le ferie annuali o i congedi e la malattia;
- l'obbligo di commutare sul simbolo "nave traghetto-convoglio ferroviario", insieme a quello "letto", per la registrazione del periodo di riposo trascorso in una nave traghetto o su un convoglio ferroviario. In assenza del simbolo "nave traghetto-convoglio ferroviario", è sufficiente la commutazione su quello "letto";
 - per i conducenti muniti di tachigrafo analogico, l'obbligo di annotare sul foglio di registrazione il simbolo del Paese in cui inizia il periodo di lavoro, e quello in cui lo termina. Vi è anche l'obbligo di indicare il simbolo del Paese di ingresso, una volta attraversata la frontiera di uno Stato membro, nel momento in cui inizia la prima sosta in quest'ultimo. In caso di attraversamento a bordo di nave traghetto o convoglio ferroviario, il conducente inserisce il simbolo del Paese nel porto o alla stazione ferroviaria di arrivo. Lo stesso obbligo di indicare il simbolo del Paese di ingresso una volta attraversata la frontiera, nonché nel porto o stazione ferroviaria di arrivo, riguarda anche i conducenti di veicoli muniti di tachigrafo digitale, ma solo a partire dal 2 febbraio 2022.

[Circolare Ministero Interno 16_3_2021 Primo Pacchetto MobilitaScarica](#)