

**MINISTERO DELL'INTERNO**

**DIPARTIMENTO DELLA PUBBLICA SICUREZZA**

**Direzione Centrale per la Polizia Stradale, Ferroviaria,  
delle Comunicazioni e per i reparti Speciali della Polizia di Stato**

**Servizio Polizia Stradale**

Circolare prot. n. 300/A/8616/10/108/13/1

Roma, 15 giugno 2010

**OGGETTO: Autotrasporto di merci e persone. Quesiti e chiarimenti interpretativi.**

Nel corso dell'incontro con rappresentanti di codesta Associazione, tenutosi presso questa Direzione il 30 marzo scorso, sono state evidenziate numerose problematiche legate alla diversa interpretazione di alcune disposizioni che riguardano l'attività di autotrasporto stradale. In quella sede furono affrontati, in particolare, numerosi quesiti proposti dalla Confindustria di xxx, dall'Unione Industriali di xxx e dall'Associazione Nazionale Autotrasporto Viaggiatori (ANAV), che sono stati successivamente formalizzati con le note che si allegano.

A margine dell'incontro, nel quale sono state fornite le prime indicazioni circa i quesiti rappresentati, fu concordato di formalizzare gli indirizzi interpretativi che questa Direzione ha assunto sulle tematiche esaminate.

In esito alle indicazioni sopraindicate, con la presente nota, si intende fornire un contributo ermeneutico alle questioni più significative oggetto dell'incontro, anche allo scopo di orientare l'attività degli operatori del settore e delle Forze di Polizia a cui la presente è stata trasmessa per quanto di competenza.

**1. Circolazione di autocarri in aree private**

(rif. quesiti Confindustria xxx del 11.3.2010)

La circolazione di veicoli in aree private è sottratta all'ambito di applicazione delle disposizioni del Regolamento (CE) 561/2006. Perciò, l'attività svolta dal conducente di un veicolo tenuto al rispetto delle predette disposizioni all'interno di un cantiere o di una cava è esclusa dal computo dell'attività di guida giornaliera. Tuttavia, poiché questa attività impegna il conducente in un lavoro

che non gli consente di godere liberamente del proprio tempo, la stessa non può comunque essere

considerata come riposo giornaliero o settimanale e, quindi, deve essere necessariamente computata

ai fini del rispetto delle disposizioni sopraindicate.

Ciò induce a ritenere che l'attività stessa debba essere comunque registrata. Tale registrazione, per

i veicoli dotati di cronotachigrafo analogico, può avvenire attraverso annotazioni manuali su un foglio di registrazione in cui sia registrata l'attività come permanenza sul lavoro (simbolo martelletti incrociati). Per i veicoli dotati di tachigrafo digitale, invece, l'attività di cui trattasi può essere registrata selezionando sull'apparecchio di controllo l'opzione "out of scope" o equivalente.

## **2. Attestazione riposo settimanale**

(rif. quesiti Confindustria xxx del 11.3.2010)

Il modulo attestante l'assenza del conducente di cui all'art.12 del D.L.vo 144/08 non serve a documentare l'effettuazione del riposo settimanale. Nell'ambito dell'attività settimanale del conducente, infatti, il riposo settimanale deve essere oggetto di documentazione attraverso le registrazioni dell'apparecchio di controllo.

Se il conducente guida abitualmente un veicolo munito di cronotachigrafo analogico, la documentazione dell'effettuazione del riposo è, di fatto, fornita dalla circostanza che, per quel periodo, non sono stati utilizzati fogli di registrazione.

Perciò, in occasione di controlli stradali, il conducente esibisce solo i fogli di registrazione delle giornate in cui ha lavorato.

Se il veicolo che conduce, invece, è dotato di tachigrafo digitale, al momento in cui riprende servizio dopo un periodo di riposo settimanale, il conducente deve provvedere a confermare che il periodo intercorrente tra l'estrazione della carta tachigrafica ed il successivo reinserimento della stessa è da considerare come periodo di riposo. Tale opzione viene presentata, in genere, in modo automatico al momento dell'inserimento della carta.

## **3. Consegna dell'attestato di ferie o malattia**

(rif. quesiti Confindustria xxx del 11.3.2010)

L'attestato di cui al D.L.vo 144/08 deve essere consegnato in copia al conducente affinché lo possa esibire ad ogni controllo di polizia. Quando il conducente riprende l'attività di guida dopo un periodo di assenza in luogo diverso dalla sede dell'azienda da cui dipende e, perciò, senza avere la possibilità di acquisire il documento originale compilato dal datore di lavoro, in luogo del modulo in originale, può esibire una copia dello stesso che gli è stata trasmessa in fax o per via telematica.

## **4. Computo delle attività diverse dalla guida**

(rif. quesito Unione Industriali xxx del 5.5.2010)

Viene certamente rappresentata un'erronea interpretazione ed applicazione delle disposizioni normative del Regolamento (CE) 561/2006. In proposito si forniscono le seguenti osservazioni. Occorre premettere che nel computo dei periodi di guida dei conducenti non devono essere ricompresi anche le "altre mansioni" svolte dal conducente che, viceversa, devono essere comprese

nel computo generale dell'orario di lavoro. Nel caso rappresentato, ai sensi del citato Regolamento

(CE) 561/2006, il conducente non doveva osservare alcuna interruzione dei tempi di guida, non avendo raggiunto il prescritto limite temporale di "guida" di almeno 4 ore e 30 minuti.

La restante parte di attività lavorativa, non computabile ai fini della guida, deve essere presa in considerazione per la verifica del rispetto dell'orario di lavoro di cui alla Direttiva 2002/15/CE, recepita con il D.L.vo 243/2007.

Quest'ultima disciplina prevede anch'essa dei periodi di riposo intermedi in base alla quale, fermo restando le disposizioni del Regolamento (CE) 561/2006, le persone che effettuano operazioni mobili di autotrasporto non possono lavorare per più di 6 ore consecutive senza riposo intermedio.

Nel particolare, l'orario di lavoro - guida ed altro - deve essere interrotto da riposi intermedi di almeno 30 minuti se il totale delle ore di lavoro è compreso tra le 6 e 9 ore, e di almeno 45 minuti se

supera le 9 ore. Il mancato rispetto di queste disposizioni comporta l'applicazione delle sanzioni di

cui all'art. 9, comma 2 del D.L.vo 234/2007.

#### **5. Esibizione documentazione attestante il rapporto di lavoro**

(rif. quesito Unione Industriali xxx del 26 febbraio 2010)

Per quanto attiene l'esibizione della documentazione attestante l'esistenza di un rapporto di lavoro, si rappresenta che questa deve trovarsi a bordo del mezzo solo quando questo è impiegato in

attività di trasporto per conto di terzi. Nessun obbligo, invece, esiste quando il veicolo è utilizzato per il trasporto in conto proprio.

Infatti, nelle attività di trasporto in conto proprio, l'articolo 31 della L. 6 giugno 1974, n. 298, stabilisce le condizioni necessarie per l'effettuazione di tali tipologie di trasporti ma non prevede che l'attestazione del rapporto di lavoro debba essere portata a bordo durante il trasporto.

Tuttavia,

secondo le disposizioni dell'articolo 180, commi 7 e 8 del C.d.S. gli Organi di polizia stradale che effettuano il controllo di un veicolo commerciale, hanno facoltà di richiedere al conducente e al proprietario del veicolo l'esibizione di documenti dai quali possa evidenziarsi il rispetto delle disposizioni di cui al richiamato articolo 31 della L. 298/1974.

#### **6. Decurtazione di punti sulla Carta di Qualificazione del Conducente**

(rif. quesito pervenuto con e-mail del 29 marzo 2010)

Per quanto attiene la decurtazione dei punti in caso di violazioni al Codice della Strada, quando il conducente di un veicolo effettua trasporti professionali per conto di terzi ed è in possesso della Carta di Qualificazione del Conducente (C.Q.C.), la sottrazione del punteggio avviene su quest'ultima.

La stessa disposizione ha effetto in tutti i casi in cui il conducente di un veicolo immatricolato per trasporto in conto proprio abbia obbligo di avere la predetta Carta di Qualificazione e, cioè, quando

egli sia stato assunto con l'esclusiva mansione di autista. Perciò, qualora il conducente di un mezzo in conto proprio non è inquadrato con mansioni di autista, in caso di violazione, la decurtazione dei

punti avviene sulla patente di guida e non sulla C.Q.C., anche se egli è titolare di questa abilitazione.

#### **7. Sottoscrizione del modulo assenze del conducente**

(rif. quesito pervenuto con e-mail del 29 marzo 2010)

Il "modulo assenze del conducente", secondo le disposizioni Comunitarie, va compilato per ogni conducente del veicolo e firmato dal legale rappresentante dell'impresa o da altro soggetto dell'impresa autorizzato alla firma. Perciò, l'imprenditore può delegare a sottoscrivere il documento

un qualsiasi preposto o rappresentante, purché diverso dallo stesso conducente.

#### **8. Guida di veicoli in regime di esenzione dal rispetto del Reg. (CE) 561/2006**

(rif. quesito pervenuto con e-mail del 29 marzo 2010)

Nel caso in cui un conducente guidi un veicolo esente dall'obbligo di cronotachigrafo e conduca sempre il medesimo, questi non deve compilare il modulo assenze al fine di giustificare le altre mansioni svolte.

Viceversa, se alterna la guida di veicoli esenti con veicoli per cui il predetto obbligo sussiste, il

modulo assenze deve essere compilato per giustificare l'assolvimento di altre mansioni diverse dalla guida ovvero la conduzione di veicoli esenti.

#### **9. Sottoscrizione del documento di trasporto (D.D.T.)**

(rif. quesito Confindustria, Politiche industriali, Economia della Conoscenza, Europa e Internalizzazione, dell'11 maggio 2010)

Il D.D.T., redatto senza le prescrizioni del D.P.R. 472/96, è considerato documento equipollente alla scheda di trasporto di cui all'art. 7 bis del D.L.vo 286/2005 a condizione che contenga tutti gli elementi essenziali richiesti per quest'ultimo documento.

La sottoscrizione in originale del documento, tuttavia, non è elemento essenziale per la validità del D.D.T. a condizione che, comunque, anche attraverso l'apposizione di timbri o analoghe stampigliature meccanizzate, sia possibile risalire agevolmente al soggetto che ha compilato il documento.