

Carte tachigrafiche per aziende e autisti, ecco cosa cambia davvero



La variazione riguarda il periodo controllabile su strada:

Scadenza	Durata periodo controllabile
Fino al 30 Dicembre 2024	Giorno in corso + 28 giorni solari precedenti (circa 4 settimane)
Dal 31 Dicembre 2024	Giorno in corso + 56 giorni solari precedenti (circa 8 settimane)

Innanzitutto, è opportuno evidenziare che **non varia alcun obbligo** vigente per aziende e autisti. Ecco perché:

- per i tachigrafi analogici si tratta semplicemente di tenere con sé i dischi cartacei relativi al giorno in corso e ai 56 giorni precedenti (invece che i soliti 28 dischi), sempre insieme alla carta tachigrafica se il conducente ne possiede una;
- Per i tachigrafi digitali, questi sono da sempre in grado di garantire nella propria memoria la registrazione di periodi ben più lunghi sia dei 28 che dei 56 giorni;

- Per le carte tachigrafiche (smartcard) dei conducenti, quelle in vigore ad oggi hanno già capacità più che sufficiente per contenere il periodo richiesto (sia di 28 che di 56 giorni), per cui non è richiesta alcuna sostituzione;
- Le smartcard di vecchia generazione (cosiddette “GEN1”) e che potevano avere una capacità di memoria insufficiente per contenere i 56 giorni richiesti, sono ormai scadute (venivano rilasciate fino ad agosto 2019) e non più utilizzabili se ancora in circolazione;
- Ovviamente rimane il fatto che i conducenti dovranno tenere con sé e a bordo tutti i documenti utili a provare l’attività del giorno in corso e dei 56 giorni precedenti (non più 28), quali gli scontrini per le deroghe e quant’altro ritenuto utile. Dopo i 56 giorni, i documenti più vecchi andranno consegnati all’azienda, che continua ad avere il solito obbligo di conservarli per almeno un anno.

Il contesto normativo sulle carte tachigrafiche

È noto, ormai, a molti che il controllo su strada dell’attività di un conducente professionale è soggetto ad un limite temporale preciso, per cui è possibile considerare solo il giorno in corso ed un certo numero di giorni precedenti che, ad oggi, sono 28, pari a 4 settimane circa.

Il motivo per cui ciò avviene è legato all’esigenza di garantire fluidità all’attività di trasporto facendo sì che, in caso di controllo su strada, questo non causi eccessivo ritardo ad un’attività che impone ritmi e tempi ben precisi e contingentati.

In altre parole, l’autotrasporto deve essere assoggettato a controlli che ne garantiscano la conformità alle norme in vigore, ma questi controlli non possono ritardare eccessivamente e inutilmente l’attività stessa di autotrasporto.

Fatta questa doverosa premessa, si aggiunge un’ulteriore considerazione: grazie alla tecnologia e all’evoluzione dei sistemi di registrazione delle attività del conducente e sul veicolo (vedasi nuovi tachigrafi digitali e cosiddetti “tachigrafi intelligenti”), l’attività di lettura e di controllo dei dati è divenuta molto più agevole e veloce.

Inoltre, per garantire controlli più completi, soprattutto con riferimento alle attività di riposo settimanale che comportano compensazioni e recuperi fino a tre settimane dopo, si è rivelato opportuno valutare l’incremento del periodo da controllare su strada.

Un incremento del periodo controllato in tal senso, infatti, grazie all’evoluzione tecnologica, non comporta lunghi tempi di analisi se condotta con strumenti adeguati.

Ecco che, sulla base di un aggiornamento all’articolo 36 (paragrafi 1 e 2) del Regolamento UE 165/2014, previsto nel più recente Regolamento UE 1054 del 2020 (all’art. 2 paragrafo 12), il legislatore europeo ha previsto che, a far data dal prossimo 31 Dicembre 2024, il periodo controllabile su strada, partendo sempre dal giorno in corso, si estenderà fino a 56 giorni precedenti, cioè 8 settimane circa.

Fin qui tutto può apparire semplice e lineare: dal prossimo 31/12/2024 sarà sufficiente che i conducenti tengano con sé, come già facevano in passato:

- la loro scheda tachigrafica;
- gli eventuali dischi cartacei (se utilizzano ancora veicoli dotati dei vecchi cronotachigrafi analogici);
- tutta la documentazione utile a provare l'attività svolta (come, ad esempio, gli scontrini delle deroghe)

E ovviamente tutto questo deve contenere le informazioni riferite al giorno in corso insieme ai 56 giorni precedenti.



Carte tachigrafiche, quali informazioni contengono?

Sull'argomento sono state diffuse informazioni non corrette e fuorvianti.

In particolare, diverse comunicazioni e da varie fonti, stanno diffondendo la notizia per cui le carte tachigrafiche, in particolare quelle di generazioni precedenti, potrebbero non essere in grado di contenere le informazioni in più necessarie, in particolare quelle relative alle attività del conducente che vanno oltre il ventottesimo giorno. Da ciò deriverebbe la necessità di sostituire con urgenza le smartcard. Fughiamo subito tutti i dubbi, dicendo che **non è così** e che **nessuna sostituzione urgente è richiesta** a nessuno, ma vediamo anche di chiarire i perché.

Anzitutto vediamo, per grandi linee e senza scendere troppo nel tecnico (gli specialisti saranno clementi nel tollerare certe imprecisioni tecniche), come è strutturata la memoria di una carta tachigrafica.

Una carta tachigrafica, parliamo di quella in uso al conducente professionale, ha almeno tre sezioni di memoria al suo interno, nelle quali vengono memorizzate informazioni relative alle giornate lavorate dal conducente:

- **Attività Svolte:** si tratta delle registrazioni di inizio e durata delle attività di guida, riposo, lavoro e disponibilità, che sono i quattro stati rilevabili attraverso il tachigrafo. Ha una capacità pari a diversi mesi di attività e già le carte di prima generazione riuscivano a contenere mediamente almeno 3 o 4 mesi di attività. La effettiva capacità dipendeva da quanto le attività erano frammentate: più si avevano cambi di attività frequenti e continui (come in caso di continue manovre, stop e ripartenze, etc), più erano limitate le giornate registrabili; più le attività erano costanti e continuative (come nei lunghi viaggi di linea) e più aumentava la quantità di giornate registrabili.
- **Stati Speciali:** si tratta delle registrazioni di “inizio OUT”, “Fine OUT” e di “Traghetto/ Treno”. Queste possono variare da 56 a 128 a seconda della generazione di smartcard e, superato tale numero, cominciano ad essere sovrascritte, per cui vengono perse. Nel caso di utilizzo frequente e continuo di tali stati, va tenuta presente l’eventualità che attività più vecchie registrate nella sezione delle Attività Svolte, siano prive dell’informazione riferita al relativo Stato Speciale (ad esempio: per una guida svolta in OUT, potrebbe esserci l’informazione riferita alla guida e mancare quella riferita all’OUT).
- **Nazioni:** indicano le nazioni nelle quali ogni giornata lavorativa è iniziata ed è finita. Anche questa è un’informazione soggetta ad un limite di registrazioni, che va da 84 a 112 a seconda della generazione di smartcard utilizzata. Anche in questo caso va precisato che la quantità di giornate registrabili dipende dalla frequenza con cui si registrano queste informazioni: se, ad esempio, si passano confini fra Stati continuativamente e più volte in una giornata (in caso, ad esempio, di trasporto frontaliero), ecco che le smartcard tachigrafiche non saranno in grado di registrare un numero sufficiente di giorni, poiché i più vecchi vengono sovrascritti dai più recenti.

Da quanto sopra descritto, è evidente che le **attività** che risultano registrate sulla smartcard tachigrafica di un autista sono sicuramente sufficienti a coprire i 56 giorni necessari dal prossimo 31 dicembre 2024.

Un problema potrebbe, invece, presentarsi per le registrazioni relative a **Stati Speciali** e **Nazioni**, ma solo in casi particolari: cosa fare in questi casi?

- 1) Il tachigrafo di bordo ha comunque una quantità di memoria molto più ampia di quella della smartcard, e contiene certamente i dati che sulla smartcard potrebbero essere stati sovrascritti. Basta, quindi, andare a recuperare le informazioni mancanti nella smartcard leggendole dal tachigrafo. Ovviamente, se il conducente viaggia con mezzi diversi, potrebbe accadere che le informazioni mancanti siano da recuperare su un mezzo diverso da quello con cui il conducente opera nel momento in cui avviene il controllo. In questo caso, se

necessario, l'organo di controllo potrà richiedere direttamente all'azienda i dati mancanti, oppure il conducente potrebbe portare con sé delle stampate (cosa che, chi scrive, ritiene troppo complessa e non in linea con lo spirito della norma che, fra l'altro, il legislatore dichiara essere quello di velocizzare i controlli garantendone la qualità). In ogni caso, va sottolineato come questo problema potrebbe, teoricamente, verificarsi anche con le smartcard di ultimissima generazione (cosiddette smartcard "GEN2-V2), per cui l'architettura tachigrafica risulta, comunque, non capace di soddisfare tutti i casi visto il limite della capacità di memorizzare alcuni tipi di informazioni.

- 2) Visto che le smartcard di ultimissima generazione hanno, comunque, una maggior capacità di memorizzazione per gli "Stati Speciali" e per le "Nazioni", solo nei casi in cui l'attività svolta dal conducente dovesse risultare con caratteristiche tali per cui ciò si rende necessario, potrebbe essere sensato pensare ad una sostituzione delle sole smartcard di penultima generazione (cosiddette GEN2-V1) con quelle di ultima generazione (GEN2-V2). Ma qui si impatta con un altro problema: le causali per sostituzione, oltre alla scadenza quinquennale, prevedono solo i casi di smarrimento, furto, malfunzionamento. Pertanto, bisognerebbe dichiarare uno smarrimento non reale (pratica non del tutto corretta) oppure bisognerebbe rendere non funzionante la smartcard (ad esempio staccandone il microchip... Anche questa pratica non sarebbe proprio corretta però...). Comunque, la sostituzione della carta ha un costo!



Ultimi aspetti da tenere presenti

- Il regolamento UE 165/2024 (art. 34 c.7) dice chiaramente che le informazioni relative al paese di inizio e fine lavoro giornaliero non vanno necessariamente inserite manualmente se sono registrate automaticamente dal tachigrafo. In altre parole, se si utilizza un tachigrafo SMART2 (oppure SMART1 aggiornato come nel caso dei tachigrafi VDO con versione firmware 4.0e) e una smartcard autista Gen2v1 (di seconda generazione, ma di prima versione che era emessa fino a luglio 2023), l'informazione, pur se non registrata nella smartcard, può essere letta dal tachigrafo.
- Se l'apparecchio tachigrafico è stato usato correttamente, il conducente ha diritto a farsi assistere dall'azienda di trasporto per farsi fornire documenti, dati o prove mancanti a bordo durante un controllo su strada. Questo principio è sancito dal D.L. 131 del 16/09/2024 (già trasformato in legge) all'articolo 6. Questo vuol dire che, se anche la carta autista non contiene tutte le informazioni necessarie durante un controllo su strada e se le informazioni mancanti sono registrate su un tachigrafo diverso da quello presente sul veicolo fermato per il controllo in corso, il conducente può rivolgersi alla propria azienda per farsi fornire i dati mancanti (cosa che andrà fatta nell'immediatezza del controllo in corso).

Carte tachigrafiche, Golia360 a supporto delle aziende di trasporto

In conclusione, con l'estensione del periodo controllabile su strada a 56 giorni a partire dal 31/12/2024, è importante sottolineare e ribadire che le attuali carte tachigrafiche sono già progettate e strutturate per memorizzare e conservare le informazioni relative alle attività del conducente in quantità adeguata a un eventuale controllo su strada. Pertanto, non è richiesto alcun intervento o aggiornamento, come la sostituzione delle smartcard dei conducenti.

Per quei casi in cui si verificassero sovrascritture dei dati relativi a condizioni particolari (OUT, Traghetto/Treno) o registrazione delle Nazioni, gli organi di controllo e l'autista stesso potranno richiedere l'integrazione delle informazioni direttamente all'azienda. Quest'ultime, grazie ad una soluzione avanzata come **Golia360 di Infogestweb**, potrà facilmente recuperare i dati mancanti e garantire la piena conformità normativa, anche con il supporto diretto offerto dalla stessa Infogestweb.

Claudio Carrano
Founder&Ceo di Infogestweb – Golia360