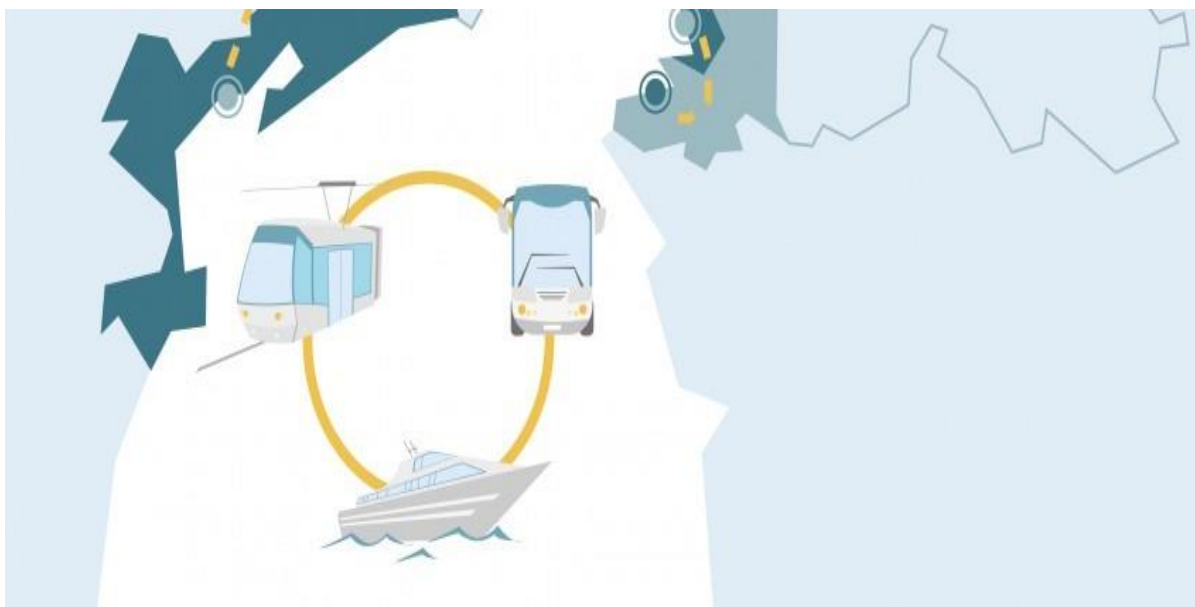


## FORTIS

Strengthening Institutional Cooperation in Cross-Border Areas through Innovative Solutions in Public Transport and Civil Motorization Procedures



Deliverable D.3.2.2.6 - Manuale per l'armonizzazione dei sistemi.

## Sommario

1. PREMESSA.....	3
2. CONTESTO .....	4
3. ALIQUOTA DEL PERSONALE DI CONTROLLO E QUALIFICHE OPERATIVE.....	5
4. IL CONTROLLO DOCUMENTALE.....	7
6. CONTROLLO SUI VEICOLI .....	12
7. CONTROLLO SUL TACHIGRAFO.....	14
8. CONCLUSIONE.....	16

## 1. PREMESSA

Il progetto FORTIS, iniziativa finanziata dal programma di cooperazione Interreg V-A Italia Slovenia 2014- 2020, intende promuovere la cooperazione istituzionale tra enti italiani e sloveni mediante soluzioni innovative congiunte volte da un lato a migliorare e promuovere i servizi di trasporto pubblico transfrontaliero a favore di una mobilità sostenibile e efficiente dall'altro a favorire lo scambio di esperienze e l'armonizzazione delle procedure in materia di motorizzazione civile.

Per quanto riguarda l'armonizzazione delle procedure in materia di motorizzazione civile, nel periodo dal 12 al 15 ottobre 2021, sono state organizzate quattro giornate di controllo sui mezzi pesanti, con l'utilizzo di un centro mobile di revisione in due località italiane e due località slovene, specificatamente: Villesse, Šempas, Kozina e Ferneti.

Per la pianificazione e attuazione di questa attività di controllo - un vero progetto pilota transfrontaliero che rappresenta un *unicum* nel suo genere - sono stati coinvolti i molteplici Enti aventi diverse competenze. Dal lato italiano si segnala la presenza Regione Friuli Venezia Giulia - Servizio Motorizzazione Civile Regionale (già partner del progetto), il Ministero delle Infrastrutture e Mobilità Sostenibile (Direzione Motorizzazione Nord Est), la Polizia stradale, la Polizia Municipale. Dal lato sloveno, si segnala la presenza dei seguenti Enti: Ministero delle Infrastrutture (Ispettorato delle Infrastrutture), Agenzia Slovena per il Traffico Stradale, Ministero delle Infrastrutture (Direzione dei trasporti terrestri, dei trasporti stradali), Polizia stradale, Guardia di Finanza.

La finalità di queste quattro giornate di attività congiunta a livello transfrontaliero era da un lato conoscere e approfondire le diverse modalità di controllo sui mezzi pesanti attuate in Italia e Slovenia, dall'altro verificare le modalità per una cooperazione stabile e duratura nel tempo.

Questa prima esperienza di cooperazione transfrontaliera, in materia di motorizzazione civile, si è conclusa positivamente lasciando l'ambizione ai partecipanti di voler consolidare e continuare il percorso intrapreso insieme.

## 2. CONTESTO

Il settore del controllo della filiera dell'autotrasporto, oggi, riveste un anello strategicamente importante al fine di contrastare l'attività di abusivismo nel settore. Parimenti la capillarità e la professionalizzazione dell'attività di controllo favorisce un incremento sostanzialmente rilevante nel perseguimento della sicurezza stradale e nell'aumento della sicurezza in generale, anche relativamente al welfare del personale viaggiante, con indubbi vantaggi legati alla tutela e rispetto del panorama normativo vigente.

Il Progetto "Fortis", che ha consentito il confronto e il dialogo tra Organi di controllo tra Italia e Slovenia, può indicare un sentiero virtuoso legato per l'interscambiabilità delle informazioni relative ai controlli tra i due Stati, e offrire e riproporre momenti comuni di affiatamento e condivisione di buone pratiche nell'attività di controllo, anche su base progettuale programmata.

Con queste finalità, il presente lavoro ha l'ardire di proporre un primo elaborato da utilizzare come base su cui poter lavorare in modo sinergico, tenuto conto sia delle peculiarità che degli obiettivi strategici di di ogni singolo Stato.

Detto intervento dovrà naturalmente essere conforme agli standard richiesti dall'Unione Europea; sarà inoltre utile per ricavare elementi preziosi e dati di analisi potenzialmente finalizzati alle modifiche normative che, sempre più, porteranno ad una normativa comune tra tutti gli Stati membri.

Sarà utile adottare schede propedeutiche per condividere esempi di buone prassi di controllo che favoriscano uniformità e la condivisione d'intenti volti anche a mantenere una costante virtuosa attività di studio e formazione del Personale operante elevando così gli standard di performance, legati anche alla trasparenza e diffusione dei dati a testimonianza di come le risorse pubbliche possano essere utilmente investite per favorire e mantere situazioni favorendo sempre più il rispetto della legalità.

### 3. ALIQUOTA DEL PERSONALE DI CONTROLLO E QUALIFICHE OPERATIVE

Nel corso delle quattro giornate impegnate nei controlli in Italia e Slovenia, il primo fattore notato, è la diversità di qualifiche e impegno del contingente legato all'attività di controllo.

Se, da un lato, non si vuole entrare nel merito decisionale di ogni singola Organizzazione, possiamo di contro, proporre un contingente minimo volto ad equiparare ed armonizzare - senza sovrapposizioni - ogni singola specialità.

Un aspetto su cui rivolgere qualche osservazione, su questo primo punto, è il fatto della diversità di competenze legate per ogni diversità operative: lo Stato Italiano, infatti conferisce all'Organo di Polizia Stradale piene facoltà e pari qualifiche rispetto a tutti i Corpi di Polizia dello Stato compresa la Polizia Locale; la legge slovena, di contro, conferisce maggiori poteri ispettivi alla Guardia di Finanza (Finančna uprava) della Repubblica di Slovenia rispetto al controllo generico della Polizia sulle attività di trasporto su strada. Per il personale ispettivo della Motorizzazione/Ministero, esiste una similitudine tra i due Stati.

Altro elemento di valutazione è la modalità con cui viene eseguita l'attività di controllo: in Italia vengono fermate uno/due complessi veicolari alla volta: questo perchè mancano le strutture logisticamente deputate ad esperire tale attività in piena sicurezza; in Slovenia esistono vere e proprie aree riservate all'attività di controllo, aree ampie che consentono di poter controllare anche fino a dieci/dodici complessi veicolari che sono messi in fila e controllati da ogni singola specialità.

Altro aspetto non trascurabile è la modalità di selezione dei veicoli: l'Italia attende il transito in prossimità della postazione di controllo, mentre la Slovenia seleziona direttamente in strada e accompagna il complesso veicolare presso il posto di controllo; tale operatività consente di individuare con maggiore precisione situazioni pericolose o potenzialmente devianti, pur mantenendo il requisito della imparzialità come prescritto dalla normativa europea in materia sociale, nello specifico il Reg. CE n.561/2006 relativo all'armonizzazione delle disposizioni in materia sociale e il Reg. (CEE) 165/2014.

Da qui, la prima proposta è quella di definire il numero degli operatori e modalità di esecuzione dei controlli. Dal lato italiano, si propone:

Per il Personale di Polizia si propone 6/8 operatori: di cui due selezionatori preferibilmente con vettura "civetta";

Per il Personale Ispettivo della Motorizzazione (M.I.M.S.) : 3 operatori

Per il Personale ausiliario della Motorizzazione civile regionale: 2/3 operatori

Dal lato sloveno, invece, si propone: per lo svolgimento dei controlli la parte slovena propone una composizione che prevede un minimo di: 6-8 rappresentanti delle forze di polizia, 6 operatori degli organi ispettivi e 4 operatori della Guardia di Finanza (Finančna uprava) della Repubblica di Slovenia. Tutti i predetti organi di controllo dispongono di poteri che consentono loro di fermare e svolgere i controlli sui mezzi.

Altro aspetto che è legato alla differenza, qui sostanziale, delle due modalità di controllo, è legato alla immediata sospensione dalla circolazione dei veicoli dalla rete viaria. Questo impianto normativo vigente in Slovenia, favorisce l'immediato e certo ripristino delle condizioni di sicurezza del veicolo per la sua circolazione; il fatto che venga scortato presso la più vicina officina e da lì ne venga ristabilita la circolazione solo dopo le avvenute manutenzioni rese obbligatorie, favorisce un migliore asset per l'ottimo riscontro che l'attività di verifica e controllo ha nel territorio.

In Italia, esiste l'intimazione a provvedere e, solamente nei casi legati al malfunzionamento dei dispositivi di illuminazione o inefficienza/eccessiva usura dei pneumatici, legati anche alle condizioni meteorologiche del luogo (art.192 Codice della Strada): l'inibizione al proseguo della circolazione dovrebbe essere intimato anche nel caso in cui all'esito del controllo con CMR, venga immediatamente disposta la sospensione dalla circolazione con ricovero nella più vicina officina.

#### 4. IL CONTROLLO DOCUMENTALE

Il controllo documentale è la prima attività che il personale è chiamato ad espletare. I titoli abilitativi all'esercizio dell'attività di autotrasporto su strada presentano problematiche sin dal momento dell'esibizione, in quanto possono essere presentati documenti falsi o peggio contraffatti. Come si è verificato anche nel corso delle quattro giornate, in particolare nel territorio italiano, l'esperto del Ministero Infrastrutture e Mobilità Sostenibile verificava con semplici ma efficaci strumenti di controllo la genuinità dei documenti esibiti.

Questo dato è particolarmente importante perché il controvalore che ha una licenza CMR (cd lettera di vettura internazionale sul trasporto su strada) o una Autorizzazione bilaterale falsa, vanifica non solo l'attività di controllo degli operatori, ma comporta a seguire, una vera e propria concorrenza sleale nei confronti di imprese con stabilimenti nazionali che vedono vendere i noleggi con costi al di sotto dei valori minimi di mercato e con numeri esponenzialmente importanti, soprattutto nel corto/medio raggio.

Dunque, la specializzazione e la raffinatezza di questo importante momento non può essere sottovalutata. Per la realtà slovena, non ci si può pronunciare in quanto non vi è stato modo di poter approfondire questo tema che, però, qualora ritenuto utile, potrebbe essere oggetto di approfondimento nei prossimi tavoli tecnici.

Su questo preciso punto, preme sottolineare come il “mercato parallelo del contraffatto” incida sull'economia dei trasporti e della logistica in maniera diretta. Analizziamo un esempio: quanto può valere un'autorizzazione contraffatta? Il valore si aggira attorno ai 5.000 Euro. Come possiamo contrastare questo fenomeno? Semplice, basta acquisire un semplice metodo di osservazione per poi applicarlo sulla strada, anche senza l'ausilio di particolari o sofisticate apparecchiature, vediamo come.

1. Le caratteristiche in comune di autorizzazioni Italia vs Paese Terzo:
  - a. Carta valori con filigrana bitonale (effetto chiaro/scuro);
  - b. Stampa di fondo;
  - c. Fronte colorato - retro bianco;
  - d. Grafismi latent e/o fluorescent ai raggi UV (c.d. fibrille);
  - e. Impronta del Sigillo a secco M.I.T.;
  - f. Stampa tipografica del numero di autorizzazione.

L'indizio più semplice che si può rilevare anche ad occhio nudo per i più esperti o con un lentino ingranditore, è proprio nell'effetto di stampa del numero di autorizzazione, ad esempio:



Come si può agevolmente notare dalle fotografie riproduttive, la foto più a destra effigia una stampa di tipo “a getto d’inchiostro” in luogo di quella tipografica; si noti in particolare lo 0 come risultato “sbavato” nella bordatura, in luogo di quella tipografica sempre perfetta e ben impressa nella carta valori.



Altro particolare indizio, piuttosto semplice da rilevare, è sull’effigie del Sigillo a secco. Nel particolare genuino (verde) si nota come la stampa del cerchio in nero sia nitida e senza sbavi e come il Sigillo marchi uniformemente il rilievo della carta (vista in laboratorio con luce radente). Il cerchio contraffatto, anch’esso frutto di una stampa a “getto porta una sbavatura sul lato e come sia impresso in forma irregolare il Sigillo, probabilmente utilizzando una punta di una penna a sfera esaurita (tecnica utilizzata anche per contraffarre altri documenti).



## 5. IL CONTROLLO SULLA LETTERA INTERNAZIONALE DI VETTURA CMR

**1** Esempio per  
Exemplaire pour  
Copy for  
Exemplar für

**Il mittente**  
l'expéditeur  
sender  
Absender

Codice trasportatore  
Code transporteur  
Code of carrier  
Code Frachtführer

**N.**

<p><b>1</b> Mittente (cognome, nome, stato) Expéditeur (nom, adresse, pays) Absender (Name, Anschrift, Land)</p>	<p><b>LETTERA DI VETTURA INTERNAZIONALE</b> <b>LETTRE DE VOITURE INTERNATIONALE</b> <b>INTERNATIONAL CONSIGNMENT NOTE</b> <b>FRACHTBRIEF - TRANSPORTDOKUMENT</b></p> <p style="font-size: 2em; text-align: center;"><b>N.</b></p> <p style="font-size: 2em; text-align: center; color: red;"><b>CMR</b></p>		
<p><b>2</b> Destinataro (cognome, nome, stato) Destinataire (nom, adresse, pays) Empfänger (Name, Anschrift, Land)</p>	<p><b>16</b> Trasportatore (cognome, nome, indirizzo, stato) Transporteur (nom, adresse, pays) Frachtführer (Name, Anschrift, Land)</p>		
<p><b>3</b> Luogo previsto per la consegna della merce (località, stato) Lieu prévu pour la livraison de la marchandise (lieu, pays) Auslieferungsort des Gutes (Ort, Land)</p>	<p><b>17</b> Trasportatori successivi (cognome, nome, indirizzo, stato) Transporteurs successifs (nom, adresse, pays) Nachfolgende Frachtführer (Name, Anschrift, Land)</p>		
<p><b>4</b> Luogo e data della presa in carico della merce Lieu et date de la prise en charge de la marchandise (lieu, pays, date) Ort und Tag der Übernahme des Gutes (Ort, Land, Datum)</p>	<p><b>18</b> Riserve ed osservazioni del trasportatore Réserves et observations du transporteur Vorbehalte und Bemerkungen des Frachtführers</p>		
<p><b>5</b> Documenti allegati Documents annexés Beigefügte Dokumente</p>	<p><b>11</b> Peso lordo kg. Poids brut, kg. Bruttogewicht in kg.</p>		
<p><b>6</b> Contrassegni e numeri Marques et numéros Kennzeichen und Nummern</p>	<p><b>7</b> Numero dei colli Nombre des colis Anzahl der Packstücke</p>	<p><b>8</b> Imballaggio Mode d'emballage Art der Verpackung</p>	<p><b>9</b> Denominazione corrente della merce Nature de la marchandise Bezeichnung des Gutes</p>
<p><b>10</b> N. di statistica No statistique Statistiknummer</p>	<p><b>12</b> Volume m<sup>3</sup> Cubage m<sup>3</sup> Umfang in m<sup>3</sup></p>		<p><b>13</b> Istruzioni del mittente Instruction de l'expéditeur Anweisungen des Absenders</p>
<p><b>14</b> Istruzioni per il pagamento del nolo Prescriptions d'affranchissement Franchzahlungsanweisungen</p> <p style="text-align: right;"> <input type="checkbox"/> Franco  <input type="checkbox"/> Non franco  <input type="checkbox"/> Assegnato  <input type="checkbox"/> Non franco  <input type="checkbox"/> Unfrei         </p>		<p><b>19</b> Convenzioni particolari Conventions particulières Besondere Vereinbarungen</p>	
<p><b>21</b> Compilato a Etablie à Ausgefertigt in</p> <p style="text-align: right;">il le am</p>	<p><b>15</b> Rimborso / Reimbursement / Rückerstattung</p>		
<p><b>22</b></p> <p>Firma e timbro del mittente Signature et timbre de l'expéditeur Unterschrift und Stempel des Absenders</p>	<p><b>23</b> Firma e timbro del trasportatore Signature et timbre du transporteur Unterschrift und Stempel des Frachtführers</p> <p>Targa motrice Numéro d'immatriculation de la motrice Nummernschild der Kraftmaschine</p> <p>Targa rimorchio Tractor number plate Nummernschild des Anhänger</p>		<p><b>24</b> Merce ricevuta Marchandises reçues Gut Empfangen</p> <p>Luogo Lieu Ort</p> <p style="text-align: right;">il le am</p> <p style="text-align: right;">19</p> <p>Firma e timbro del destinatario Signature et timbre du destinataire Unterschrift und Stempel des Empfängers</p>

Model IRU Genève

Per le merci pericolose indicare oltre la denominazione corrente, la classe, la cifra e se del caso la lettera.  
En cas de marchandises dangereuses indiquer, outre la certification éventuelle, à la dernière ligne du cadre, la classe, le chiffre et le cas échéant, la lettre.  
Bei gefährlichen Gütern ist, außer der eventuellen Bescheinigung auf der letzten Linie der Rubrik anzugeben: die Klasse, die Ziffer sowie gegebenenfalls der Buchstabe.

881 5.5 (a)

Essa stabilisce la relazione di traffico che il veicolo, oggetto del nostro controllo, sta intrattenendo. Il primo documento comprovante la regolarità del controllo del nostro complesso veicolare sarà la combinazione della licenza comunitaria, accordo bilaterale o CEMT, che fornisca la prova della bontà della idoneità al trasporto in argomento. Invero, tale principio è stato introdotto con l'articolo 46-ter della legge 298/1974 (introdotta con la Legge 208/2015 art. 1 comma 653), che prevede l'onere in capo al **conducente** di esibire ad ogni controllo la PROVA documentale della regolarità del trasporto, appunto la lettera di vettura di circolazione delle merci CMR, ovvero documenti di trasporto ADR, formulario identificazione rifiuto, dichiarazione di provenienza e destinazione di animali vivi, ecc....

Per le ipotesi sanzionatorie si ipotizzano tre principali violazioni:

- a) Art. 46-ter comma 1 sanzione edittale €.400,00 (limiti edittali 400-1.200) con sanzione accessoria del fermo amministrativo del veicolo fino a quando il documento mancante non viene esibito ovvero non oltre I 60gg;
- b) Art. 46-ter comma 3 sanzione edittale. 2.000,00 (limiti 2.000-6.000) tale ipotesi ricorre quando le prove documentali manchino o non siano conformi (esiste però la possibilità di verificare la regolarità del trasporto);
- c) Art. 46-ter comma 3 e art. 46 sanzione edittale di €. 4.130,00 (limiti 2.065-12.394) con sanzione accessoria del fermo amministrativo del veicolo per 3 mesi. In caso di recidiva sanz. Amm.va pari ad €, 5.164 (limiti 2.582-15.493) con sequestro del veicolo per la confisca.

Tale controllo è indispensabile per poter poi verificare l'eventuale attività di cabotaggio (vera fattispecie che cela la concorrenza sleale nel settore), per cui si argomenterà in seguito.

Analogamente gli organi di controllo sloveni verificato i seguenti documenti: licenze comunitarie, accordo bilaterale o CEMT, lettera di vettura di circolazione delle merci CMR, documenti di trasporto ADR, formulario identificazione rifiuto, dichiarazione di provenienza e destinazione di animali vivi, dati tachigrafo mediante i quali vengono ulteriormente verificate eventuali violazioni della normativa sul cabotaggio e in materia sociale (periodo di lavoro, di interruzione e di riposo dei conducenti). Per il mancato possesso del CMR la norma non dispone che venga immediatamente irrogata una sanzione pecuniaria, tuttavia gli organi di controllo in sede di controllo dell'esercizio di un adeterminata tipologia di trasporto (ad es. il cabotaggio) esigono che venga esibito il CMR. Il mancato rispetto delle disposizioni in materia di cabotaggio viene punito con specifica sanzione pecuniaria ai sensi della Legge sul trasporto su strada. Le sanzioni pecuniarie in materia di normativa sociale e tachigrafi sono invece disciplinate dalla Legge sul periodo di lavoro e periodi di riposo

obbligatorio dei lavoratori mobili, nonché sugli apparecchi di controllo nel trasposto su strada.

## 6. CONTROLLO SUI VEICOLI

Il controllo “tecnico” del veicolo, in particolare modo capillarmente eseguito con il valido ausilio dei CMR (Centri Mobili di Revisione), è la migliore combinazione utile per avere a 360 gradi il controllo di questo settore particolarmente complesso e delicato. La disponibilità di tale equipaggiamento consente alla polizia stradale *tout court* di poter agevolmente effettuare un controllo completo sulle dotazioni tecniche del veicolo, sugli impianti sterzanti e frenanti nel sito e di poter beneficiare del personale tecnico all’uopo impiegato.

Sono state rilevate alcune differenze sostanziali nell’impianto sanzionatorio italiano rispetto a quello sloveno.

In Italia, come detto sopra, in presenza di rilievi di particolare gravità (ad esempio l’articolo 79 del Codice della Strada “*efficienza dei veicoli a motore e loro rimorchi in circolazione*”), l’organo di polizia può intimare al conducente di non proseguire la marcia fino a quando il veicolo non verrà ripristinato e reso idoneo a garantire la sicurezza stradale; questa procedura viene adottata anche dall’Autorità slovena.

Di altra natura è la contestazione alle caratteristiche funzionali del veicolo. In Italia viene applicato l’articolo 78 del Codice della Strada con sanzione amministrativa pari ad € 422,00 pagabili entro 5 giorni con € 295,40 e il veicolo non potrà essere più utilizzato fino a che non venga sottoposto a visita favorevole di revisione.

L’apparato sloveno, di contro, applica sanzioni con limiti edittali nettamente superiori (€ 5.000,00) ed il veicolo viene immediatamente sospeso dalla circolazione e scortato alla più vicina officina per il ripristino delle condizioni di regolarità e sicurezza per la circolazione; tutto questo immediatamente dopo il controllo su strada. Il controllo del veicolo in questa fase è certamente il più complesso.

Pertanto è necessario che il personale preposto deve essere formato in modo da garantire massima competenza ed efficienza al fine di poter effettuare dei controlli efficaci e in linea con le norme nazionali ed europee.

Si pensi ad un utilizzo congiunto di un CMR (cd. Centro mobile di revisione) - anche su base convenzionale - tra i due Stati con un mirato e capillare controllo sulle varie fattispecie di trasporto, anche su base progettuale, in ogni campo. Si avrebbe indubbio valore in una straordinaria compagine di dati che potrebbero essere oggetto di successive analisi utili ad elargire un migliore spaccato su quali tipologie di trasporto possano celare abusi o irregolarità, ad esempio. Ma ancora, consentirebbe di affrontare un controllo completo sull’asse transnazionale bivalente tra i due Stati. La costituzione di un nucleo specializzato, ad esempio per l’Italia ma ancora più nel



dettaglio per la regione Friuli Venezia Giulia, data la sua strategica posizione (valichi di frontiera tra est e ovest Europa, ma anche tra nord e sud), oltre alla frontiera Marittima di Trieste costituirebbe un fondamentale apporto per il controllo della circolazione dei veicoli e delle merci che, a sua volta, potrebbe essere inserito in un quadro più generale di condivisione dei dati, anche su basi diretta ed informatica, utili ad ogni organo di controllo. Tutto questo con un investimento in termini di risorse umane e strumentali. Su questo preciso punto si tratteggerà una proposta alla fine del documento in esame.

Un uso virtuoso del controllo mediante il CMR avrebbe delle dirette e immediate ripercussioni sul miglioramento della sicurezza stradale.

A titolo esemplificativo si evidenzia come detti controlli costituiscano un efficace strumento di prevenzione del perseguimento della sicurezza stradale. Le fotografie rappresentano alcuni degli aspetti legati ai controlli effettuati sia dal personale italiano che sloveno nel Corso della fase operative del Progetto.



## 7. CONTROLLO SUL TACHIGRAFO

Aspetto di rilevanza dei controlli è il corretto utilizzo del dispositivo cronotachigrafo che deve essere installato sui complessi veicolari con massa massima ammessa superiore alle 3,5 t, come ben noto.

Nel corso dei controlli eseguiti nei due Stati, sotto il profilo applicativo non si sono palesate grandi differenze nella effettuazione del controllo; la differenza sostanziale sta nell'applicazione dell'apparato sanzionatorio e nelle modalità di tutela del diritto del trasgressore, oltre che alle competenze meglio ben distinte in territorio sloveno. Invero, qui il controllo del dispositivo tachigrafo è lasciato alla Guardia di Finanza (Finančna uprava) - Ispettorato della Repubblica di Slovenia e alle forze di polizia, mentre in Italia, ogni Organo di Polizia Stradale ha facoltà di controllo sia sul dispositivo sia sulla possibilità di effettuare ispezioni sul dispositivo stesso che sul veicolo.

Sulla scorta di quanto appena rappresentato, occorre rivolgere alcune considerazioni di carattere progettuale. In particolare, anche al fine di agevolare i controlli sul cabotaggio nel nostro Paese, l'Unione Europea si è proposta:

**Dal 2 febbraio 2022**, a seguito dell'approvazione del **“Pacchetto Mobilità”**, è obbligatorio per coloro che effettuano trasporto internazionale, inserire il simbolo del Paese in cui si entra dopo aver attraversato la frontiera di uno stato membro.

L'art 34 c.7, così come modificato dal REG 1054/2020 del 15.07.2020, al suo Articolo 2 comma 11 lett. d) modifica il Reg. (UE) 165/2014, cita:

*“... Il conducente introduce nel tachigrafo digitale il simbolo del paese in cui inizia il suo periodo di lavoro giornaliero e il simbolo del paese in cui lo termina”.*

Entro il 2 febbraio 2022 il **conducente inserisce, inoltre, il simbolo del paese in cui entra dopo aver attraversato la frontiera di uno Stato membro** all'inizio della sua prima sosta in tale Stato membro. La prima sosta è effettuata al punto di sosta più vicino possibile alla frontiera o dopo di essa. Quando l'attraversamento della frontiera di uno Stato membro avviene via nave traghetto o convoglio ferroviario, il conducente inserisce il simbolo del paese nel porto o alla stazione di arrivo ...

... Non è necessario che i conducenti inseriscano le informazioni di cui al primo comma se il tachigrafo registra automaticamente i dati sull'ubicazione in conformità dell'articolo 8.”

Inoltre il 21 agosto 2023 entrerà in vigore l'obbligo d'installare la **nuova generazione di tachigrafi digitali** sui veicoli industriali di nuova immatricolazione. Vdo - società

del Gruppo Continental -sta già illustrando la novità agli operatori della Polizia Stradale di Palmanova sin dallo scorso mese di ottobre. All'esterno, l'apparecchio è identico all'attuale generazione, ma all'interno ha un'architettura che introduce nuovi sensori e sigilli, nuove carte tachigrafiche, il secondo segnale di velocità attraverso il modulo Gncs e il modulo Dsrc.

Quest'ultimo è l'elemento che sta raccogliendo maggiore interesse da parte di controllori e controllati, perché permette **l'invio in remoto e con il camion in movimento** di diciannove parametri che permettono all'operatore di Polizia di verificare il corretto funzionamento dell'apparecchio tramite un tablet o un personal computer. È il caso di sottolineare che questi dati riguardano solo informazioni relative alla sua calibrazione e allo stato del veicolo, unitamente ad informazioni sulle condizioni di sicurezza e su possibili malfunzionamenti o manipolazioni del tachigrafo stesso.

**Non trattasi, quindi, di informazioni sui tempi di guida** e di riposo e neppure sull'autista e quindi non si possono elevare sanzioni in maniera automatica. Il controllo da remoto serve solo per selezionare i veicoli eventualmente da fermare in caso di qualche anomalia sui diciannove parametri trasmessi. Ciò aumenterà l'efficacia dei controlli e riducendo i fermi degli automezzi che viaggiano in regola.

**I diciannove parametri sono**, secondo quanto stabilisce il Regolamento UE 2016/799: targa del veicolo; superamento di velocità; guida in assenza di carta valida; carta del conducente valida; inserimento della carta durante la guida; errore dati di movimento; dati contrastanti sul movimento del veicolo; carta secondo conducente; attività in corso; ultima sessione chiusa; interruzione nell'alimentazione dell'energia; guasto del sensore; regolazione dell'ora; tentativo di violazione della sicurezza; ultima taratura; taratura precedente; velocità corrente; marcatura oraria.

Tutto quanto sopra sempre in combinato con il controllo dei tempi di guida e **di riposo**, vero nodo cruciale sul rispetto della normativa attualmente vigente Reg. UE 561/2006 e della concorrenza sul mercato dei noli. Le violazioni di questa regola tendenzialmente è poi associata a parametri contrattuali dei noli con prezzi al di sotto dei costi minimi d'esercizio, generando così una concorrenza sleale nei confronti dei Vettori Nazionali. Altra *mission* che il Legislatore nel tempo, con il varo del D.Lgs. 286/2005 si è prefissato di perseguire.

## 8. CONCLUSIONE

Alla luce di quanto fin qui rilevato, e stante l'enorme possibilità fin qui vissuta, sarebbe auspicabile riproporre tale attività di controllo condivisa anche per l'anno 2022, magari per un percorso formativo del personale della Motorizzazione della regione Friuli Venezia Giulia dedicata all'effettuazione dei detti controlli, per meglio agevolare e concorrere nelle operazioni di controllo condiviso con le Forze di Polizia.

La parte slovena propone di svolgere l'attività di controllo, sviluppandola su due giornate - una giornata su ciascun lato del confine, poiché mettere a disposizione il personale per un'attività di quattro giorni si è rivelato troppo oneroso per il partner sloveno.

Propone inoltre di organizzare un ulteriore incontro una volta all'anno, avente lo scopo di analizzare i controlli effettuati, lo scambio di esperienze e la pianificazione di future attività. Purtroppo a causa dell'emergenza sanitaria quest'anno non è stato possibile organizzare tale incontro.

Verrà valutata l'ipotesi di rinnovare l'impegno di noleggio o di acquisto di un CMR anche al fine di istituire un Nucleo Specializzato di controllo che possa operare in tutto il territorio regionale in quanto risulta particolarmente strategico per le peculiarità frontaliere in esso contenute, con indubbio vantaggio per migliorare e perseguire l'attività di sicurezza stradale. Da ultimo, in tale ottica, sarebbe utile volgere lo sguardo anche al controllo del trasporto passeggeri con autobus, seppur ancora assai travagliato per il decorso della situazione pandemica che ha colpito entrambi i Paesi. Non è remota infatti la possibilità che, con l'avvento del PNRR esistano ulteriori possibilità di investimento o recupero di questa tipologia di trasporto che comporta, al pari del trasporto merci, il rispetto dei tempi di guida e di riposo.

A livello transfrontaliero, si auspica il consolidamento di un gruppo di coordinamento Italia - Slovenia per i controlli su strada, coinvolgendo diversi Enti che hanno partecipato al progetto pilota. A tal fine, sarebbe importante proseguire il dialogo e lo scambio di informazioni a livello istituzionale grazie al tavolo di lavoro che è stato creato nel corso del 2021 nell'ambito del Comitato Congiunto RAFVG e Repubblica di Slovenia.

Non appena consolidate le modalità organizzative e lavorative del gruppo di coordinamento, nell'ottica di una scalabilità dell'iniziativa e di un trasferimento di buone pratiche potrebbe essere valutata, in futuro, anche la possibilità di collaborazione anche con gli Enti dello Stato Austriaco, realizzando in questo modo



un coordinamento a “tre” al fine di condividere informazioni, modalità lavorative reciproche e soprattutto migliorare la sicurezza stradale a favore della cittadinanza.