



*Repubblica di San Marino*

COMMISSIONE CONSILIARE PERMANENTE FINANZE, BILANCIO E PROGRAMMAZIONE;  
ARTIGIANATO, INDUSTRIA, COMMERCIO; TURISMO, SERVIZI, TRASPORTI E  
TELECOMUNICAZIONI, LAVORO E COOPERAZIONE

## **Relazione Unica al progetto di legge “Norme sugli autotrasportatori”**

Ecc.mi Capitani Reggenti  
Colleghi

L'accordo AETR, risalente a luglio 1970 ha come obiettivo l'innalzamento dei livelli di sicurezza su strada e la regolamentazione degli orari di lavoro e di riposo dei conducenti. Ad oggi 42 Paesi hanno firmato e ratificato l'accordo.

L'esigenza di apprestare un efficace sistema di controlli sull'attività di guida dei conducenti professionali di autoveicoli, da lungo tempo contraddistingue – a livello europeo - il settore del trasporto su strada di merci e viaggiatori.

La speciale attenzione rivolta dal legislatore comunitario ai limiti temporali da fissare per il lavoro del personale viaggiante, non è stata tuttavia determinata soltanto dalla necessità di regolamentare in maniera specifica una categoria professionale - quella degli autisti - da sempre caratterizzata da complesse e peculiari problematiche, principalmente legate alle particolari (e spesso disagiate) modalità di svolgimento del lavoro.

Invero, l'emanazione di norme comunitarie finalizzate al contenimento delle ore dedicate dall'autista alla guida del mezzo affidatogli, è stata praticamente imposta dalla necessità, da un lato, di garantire - per tale via – la sicurezza della circolazione stradale in un ambito sempre più sovranazionale, anche in considerazione del registrato aumento degli spostamenti di merci e viaggiatori fra Stati diversi; dall'altro lato, di armonizzare le condizioni di svolgimento del servizio e garantire il rispetto di regole uniformi, per evitare distorsioni al principio di concorrenza fra le imprese di trasporto europee; senza poi considerare il fatto che questa esigenza di uniformità si rafforza con la recente entrata in vigore del Trattato di Lisbona che nel creare un soggetto europeo rafforzato, comporta il passaggio dall'obiettivo di creazione di un mercato interno alla creazione di uno “spazio di libertà, sicurezza e giustizia” in risposta alla universalizzazione dei rapporti che coinvolgono sia gli Stati che gli individui, il quale richiede inevitabilmente un'interazione maggiore tra strutture economiche e apparato giuridico.

Le norme in materia di tempi di guida - predisposte dal legislatore Comunitario attraverso i Regolamenti Cee nn. 3820 e 3821/1985 - rispecchiano in pieno la descritta esigenza di uniformare la condotta delle imprese di



*Repubblica di San Marino*

COMMISSIONE CONSILIARE PERMANENTE FINANZE, BILANCIO E PROGRAMMAZIONE;  
ARTIGIANATO, INDUSTRIA, COMMERCIO; TURISMO, SERVIZI, TRASPORTI E  
TELECOMUNICAZIONI, LAVORO E COOPERAZIONE

trasporto su strada, dal momento che sono ispirate ad una concezione di controllo prevalentemente tecnico dell'operato degli autisti. Tutto l'impianto normativo apprestato per la verifica del rispetto dei tempi di guida, in effetti è disseminato di disposizioni molto dettagliate sui parametri orari che devono essere rispettati dai conducenti, ovvero sulle caratteristiche dei dispositivi di controllo che devono essere installati, e sui relativi strumenti sostitutivi.

La legislazione UE, nel modificare l'accordo AETR, prevede, sulla base del regolamento CEE n 3821/85 e dei regolamenti che questo ha nel tempo modificato, l'applicazione di un apparecchio elettronico preposto al controllo dell'attività professionale e alle ore di riposo del conducente, sostituendo il Libretto individuale di controllo previsto dall'art. 12 dell'originale testo AETR.

Il negoziato per incorporare la legislazione UE sui tachigrafi digitali nell'accordo AETR, ebbe inizio nel 2000.

L'UNECE (United Nation Economic Commission for Europe) ha adottato gli emendamenti AETR nel 2004, poi formalmente approvati il 16 Marzo 2006. La procedura UNECE stabiliva quindi l'entrata in vigore degli emendamenti dopo un periodo di 3 mesi dalla loro approvazione ossia il 16 Giugno 2006 che delimita anche la decorrenza dei 4 anni di periodo transitorio prima dell'introduzione obbligatoria del tachigrafo digitale nei paesi AETR; tale data è quindi fissata nel 16 Giugno 2010.

La Repubblica di San Marino, come Stato NON-Europeo aderente all'AETR, è soggetta all'adeguamento al Sistema tachigrafi digitali. La Repubblica di San Marino dovrà quindi effettuare i passi formali di riconoscimento presso le autorità internazionali competenti, con nomina della National Authority di San Marino e approvazione di Policy di sicurezza Nazionale (NCA Policy) e fare tutti i passi necessari anche a livello normativo con l'adozione del presente progetto di legge, per implementare il "sistema tachigrafi digitali".

Va rilevato come allo stato attuale gli autisti di imprese di trasporto di San Marino che utilizzano veicoli con tachigrafi digitali, pur essendo — al momento — ancora esentati dall'obbligo di adozione della normativa, sono già spesso soggetti a numerosi controlli da parte della polizia di altri Stati, controlli che si trasformeranno in contravvenzioni se non si procederà all'adeguamento di cui sopra.

Inoltre si riscontra anche che le imprese di trasporto italiane al momento non possono assumere personale residente in San Marino, con qualifica di autista, in assenza di requisiti normativi per il rilascio di carte tachigrafiche ai non residenti.



*Repubblica di San Marino*

COMMISSIONE CONSILIARE PERMANENTE FINANZE, BILANCIO E PROGRAMMAZIONE;  
ARTIGIANATO, INDUSTRIA, COMMERCIO; TURISMO, SERVIZI, TRASPORTI E  
TELECOMUNICAZIONI, LAVORO E COOPERAZIONE

Considerando il percorso di allineamento che la Repubblica di San Marino sta affrontando, su più livelli, verso la compagine internazionale ed europea e alla luce del fatto che i paesi aderenti all'accordo AETR (accordo europeo relativo al personale sui veicoli che effettuano trasporti internazionali su strada), di cui San Marino risulta Stato firmatario, sono tenuti all'adozione obbligatoria del tachigrafo digitale entro il 16 Giugno 2010 si rende necessario procedere all'approvazione di questa normativa che racchiude in sé varie disposizioni necessarie per la realizzazione del progetto di implementazione del sistema dei cronotachigrafi digitali, fondamentale per lo svolgimento regolare dell'attività professionale delle imprese della Repubblica e degli auto-transportatori.

Tale urgenza è stata ben recepita dalla Commissione Consigliare Permanente preposta tanto che ha licenziato immediatamente il progetto di Legge e concesso l'abbreviazione dei termini per permetterci di esaminarlo in seconda lettura già in questa seduta Consigliare.

IL RELATORE  
(Daniela Marchetti)