



**Conformità alle norme UE
sul tachigrafo per i veicoli
commerciali leggeri**

GEOTAB®

Sommario

Sintesi.....	1
L'evoluzione del regolamento UE sul tachigrafo	2
Veicoli e percorsi interessati dalla nuova normativa	3
Verranno impattati i tuoi furgoni?.....	3
Considerazioni per le flotte del Regno Unito.....	3
Panoramica per paese.....	4
Stati membri dell'UE	4
Principali paesi non UE.....	6
Principali requisiti di conformità	7
Costi e tempistiche per la conformità	8
Cosa fare ora: un conto alla rovescia di 2 mesi	9
Insegnamenti tratti dall'implementazione nei veicoli pesanti	10
L'opportunità	11
Il contributo di Geotab	12
Conclusione.....	12



Sintesi

L'Associazione dei Costruttori Europei di Automobili (ACEA) stima che nell'Unione europea siano in circolazione oltre **30 milioni di veicoli commerciali leggeri** (LCV), pari a oltre l'80% di tutti i veicoli di trasporto merci dell'area geografica. Includendo il Regno Unito e i paesi dell'EFTA (Norvegia, Liechtenstein e Svizzera), la cifra sale a circa 37 milioni di veicoli.

Si stima che un **quarto di tutto il trasporto merci nell'UE sia internazionale**. I conducenti in questi percorsi devono affrontare condizioni di lavoro difficili, tra cui orari di lavoro prolungati, spesso irregolari, e scadenze strette che possono causare stanchezza e stress. La stanchezza del conducente è un fattore di rischio riconosciuto che mette in pericolo tutti gli utenti della strada. Secondo la **European Transport Workers' Federation**, la stanchezza riduce la capacità di controllo dello sterzo, rallenta i tempi di reazione, influisce negativamente sul controllo della velocità e riduce l'attenzione e la percezione dei pericoli. **In base ai sondaggi**, più della metà dei conducenti che percorrono lunghe distanze afferma di essersi quasi addormentato al volante.

Riconoscendo la portata del trasporto internazionale di merci con veicoli commerciali leggeri all'interno dell'UE e l'impatto che tali attività operative possono avere sulla sicurezza stradale, l'UE sta ampliando il campo di applicazione del Regolamento (UE) 2020/1054 per includere i veicoli commerciali leggeri di peso superiore a 2,5 tonnellate impiegati nel trasporto internazionale o nel cabotaggio. Ai sensi delle disposizioni introdotte nell'ambito del Pacchetto Mobilità UE I, a partire dal 1° luglio 2026, tali veicoli commerciali leggeri dovranno essere dotati di tachigrafi intelligenti di seconda generazione (tachigrafi G2V2) e i conducenti saranno soggetti alle stesse norme UE sui tempi di guida attualmente applicabili ai conducenti di veicoli pesanti (HGV). L'obiettivo è migliorare la sicurezza stradale, rafforzare la protezione dei conducenti e garantire una concorrenza leale nel mercato europeo dei trasporti.

Questo white paper fornisce una guida pratica al nuovo panorama normativo per gli operatori di veicoli commerciali leggeri. Il documento delinea il quadro giuridico, evidenzia i rischi finanziari derivanti dalla mancata conformità e illustra come gli operatori dell'ultimo miglio possano trasformare una sfida di conformità in un'opportunità commerciale utilizzando i dati del nuovo tachigrafo unitamente ai sistemi telematici esistenti per migliorare l'efficienza, ridurre i rischi e rafforzare il controllo operativo.

L'evoluzione del regolamento UE sul tachigrafo

Il quadro normativo dell'UE che disciplina i tachigrafi e i tempi di guida si è evoluto nel corso di oltre quarant'anni, con un'attenzione costante al miglioramento della sicurezza stradale, alla tutela dei conducenti e al mantenimento di una concorrenza leale. Sebbene originariamente concepito per i veicoli pesanti, tale quadro normativo si sta ora estendendo anche alle attività operative dei veicoli commerciali leggeri.

Il **Regolamento (CEE) n. 3821/85 del Consiglio** ha posto le basi, introducendo l'obbligo di utilizzo di tachigrafi analogici per i veicoli commerciali pesanti di peso superiore a 3,5 tonnellate. Questi dispositivi registravano velocità, distanza e attività del conducente su grafici cartacei, creando il primo sistema applicabile per il monitoraggio della conformità. Introdotti insieme alle precedenti norme sui tempi di guida, tali dispositivi avevano stabilito uno standard di riferimento per l'applicazione della normativa; tuttavia, erano soggetti a errori.

L'adozione dei tachigrafi digitali, obbligatori per i nuovi veicoli a partire dal 2006, ha rappresentato un notevole passo avanti. Tali dispositivi hanno migliorato l'integrità dei dati e garantito una maggiore uniformità nell'applicazione delle norme in tutti gli Stati membri, con il completamento della transizione consolidato dal **Regolamento (UE) n. 165/2014**.

Parallelamente, il **Regolamento (CE) n. 561/2006** ha armonizzato le norme relative al tempo di guida, alle pause e ai periodi di riposo. Tra gli obiettivi dichiarati figuravano il miglioramento delle condizioni di lavoro dei conducenti, il rafforzamento della sicurezza stradale e la garanzia di una concorrenza leale nel settore dei trasporti europeo. Da allora, tali norme sono diventate il pilastro fondamentale della conformità operativa per le flotte di veicoli pesanti.

Il Pacchetto Mobilità I, in particolare il **Regolamento (UE) 2020/1054**, ha segnato l'inizio della fase successiva. Il regolamento ha introdotto i tachigrafi intelligenti dotati di localizzazione tramite il sistema di navigazione satellitare globale (GNSS) e di funzionalità di controllo a distanza, norme più severe sul riposo e sui requisiti di rientro alla base, nonché un rafforzamento dei controlli transfrontalieri.

Un aspetto cruciale per gli operatori dell'ultimo miglio è che l'ambito normativo si sta ora ampliando per colmare una lacuna di lunga data. I veicoli commerciali leggeri impiegati nel trasporto internazionale hanno storicamente operato al di fuori del quadro normativo completo applicato ai veicoli commerciali pesanti, nonostante il loro crescente utilizzo nelle reti di consegna transfrontaliere. Tale situazione ha creato sia difficoltà applicative che squilibri competitivi. A partire dal 1° luglio 2026, le norme sui tachigrafi e sui tempi di guida verranno estese ai veicoli con una massa massima ammissibile superiore a 2,5 tonnellate utilizzati in attività operative internazionali o di cabotaggio, richiedendo l'installazione di tachigrafi intelligenti di seconda generazione (G2V2).

Questo segna un cambiamento strutturale. I movimenti transfrontalieri dei furgoni, che spesso hanno operato con una supervisione formale limitata, rientreranno ora nello stesso quadro di conformità dei veicoli più pesanti. Estendendo le norme sui tachigrafi ai veicoli commerciali leggeri, l'UE consente un'applicazione più coerente, una concorrenza più equa e una visibilità completa delle condizioni di lavoro in tutto il mercato della logistica transfrontaliera.



Veicoli e percorsi interessati dalla nuova normativa

Con le nuove disposizioni europee relative ai tempi di guida e ai tachigrafi, la combinazione tra tipo di veicolo e modalità di utilizzo diventa un fattore determinante. Questa sezione fornisce un quadro chiaro e pratico per aiutarti a identificare quali veicoli e percorsi rientrano nell'ambito di applicazione, in modo da poter valutare con sicurezza la tua esposizione ed evitare non conformità involontarie.

Verranno impattati i tuoi furgoni?

I tuoi veicoli commerciali leggeri sono interessati se:	I tuoi veicoli commerciali leggeri non sono interessati se:
<input checked="" type="checkbox"/> La massa massima ammissibile del veicolo è superiore a 2,5 tonnellate E	<input checked="" type="checkbox"/> La massa massima ammissibile del veicolo è pari o inferiore a 2,5 tonnellate O
<input checked="" type="checkbox"/> Il veicolo trasporta merci attraverso i confini dell'UE, o verso l'UE, per conto terzi O	<input checked="" type="checkbox"/> Il veicolo opera esclusivamente a livello nazionale in un unico paese O
<input checked="" type="checkbox"/> Il veicolo effettua attività di cabotaggio (consegna di merci a livello nazionale in un altro paese dell'UE)	<input checked="" type="checkbox"/> Operi esclusivamente per tuo conto
<input checked="" type="checkbox"/> Il veicolo viene utilizzato sia su percorsi nazionali che internazionali, poiché rientra nell'ambito di applicazione ogni volta che viene impiegato per il trasporto internazionale o il cabotaggio. Questi veicoli dovranno essere dotati di un tachigrafo G2V2 per garantire la conformità sui percorsi internazionali.	

Considerazioni per le flotte del Regno Unito

Sebbene le normative dell'UE non siano più vincolanti per il Regno Unito, tutti i veicoli immatricolati nel Regno Unito che entrano nell'UE per attività di trasporto commerciale o di cabotaggio devono rispettare i nuovi requisiti UE sui tachigrafi mentre operano in tale territorio.

In pratica, ciò significa che un furgone britannico che consegna merci da Dover a Parigi rientra nell'ambito di applicazione per la parte europea del viaggio, mentre un furgone britannico che consegna merci da Manchester a Birmingham non rientra in tale ambito ed è invece disciplinato dalle norme britanniche sui tempi di guida.

Panoramica per paese

Stati membri dell'UE

Paese	Ente di vigilanza	Possibili sanzioni a partire da luglio 2026
Austria	Bundesministerium für Klimaschutz + Polizei	Fino a 5.000 EUR per infrazioni gravi.
Belgio	DG Contrôle/Servizio pubblico federale mobilità	Fino a 80.000 EUR per infrazioni gravi e/o reclusione fino a 6 mesi.
Bulgaria	IA Avtomobilna Administratsiya	Fino a circa 1.500 EUR per violazione.
Croazia	Ministarstvo mora, prometa i infrastrukture	Sanzioni aziendali fino a 40.000 EUR per infrazioni gravi, oltre a quelle a carico del conducente e della persona responsabile.
Danimarca	Fardselsstyrelsen	Fino a 12.000 DKK per l'azienda in caso di infrazioni gravi (circa 1.600 EUR) e fino a 6.000 DKK per il conducente (circa 800 EUR).
Estonia	Transpordiamet	Fino a 1.200 EUR o detenzione del conducente in caso di infrazioni gravi, più fino a 16.000 EUR per persona giuridica.
Finlandia	Traficom	Sistema basato su sanzioni giornaliere, in funzione della retribuzione del conducente, fino a 18 quote di massimo 25 EUR ciascuna.
Francia	DREAL – autorità regionali + Gendarmerie	Fino a 30.000 EUR per infrazioni gravi, più un anno di reclusione.
Germania	BAG – Bundesamt für Güterverkehr	Fino a 30.000 EUR per infrazioni gravi.
Grecia	YPAA – Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti	Fino a 3.000 EUR per l'azienda in caso di infrazioni gravi e fino a 1.000 EUR per il conducente.

Paese	Ente di vigilanza	Possibili sanzioni a partire da luglio 2026
Irlanda	RSA – Road Safety Authority	Sanzioni sconosciute, ma si prevede che siano in linea con la media europea.
Italia	MIT – Ministero delle Infrastrutture + Polizia Stradale	Sanzioni sconosciute, ma si prevede che siano in linea con la media europea.
Lettonia	CSDD – Celu satiksmes drošibas direkcija	Fino a 1.400 EUR e fino a 280 punti di penalità per l'azienda in caso di infrazioni gravi, più fino a 570 EUR e fino a 114 punti di penalità per il conducente.
Lituania	VI Transporto kompetenciju agentura	Fino a 2.000 EUR per infrazioni gravi.
Lussemburgo	Administration des transports	Fino a 25.000 EUR per infrazioni gravi e/o reclusione fino a 5 anni.
Paesi Bassi	ILT – Inspectie Leefomgeving en Transport	Sanzioni aziendali fino a 13.375 EUR per infrazioni gravi. Sanzioni fino a 1.500 EUR per i conducenti.
Polonia	ITD – Inspekcja Transportu Drogowego	Fino a 12.000 PLN per infrazioni gravi (circa 2.800 EUR).
Portogallo	IMT – Instituto da Mobilidade e dos Transportes	Fino a 79.560 EUR per infrazioni gravi.
Repubblica Ceca	Celni sprava + Policie CR	Fino a 350.000 CZK per le aziende in caso di infrazioni gravi (circa 14.000 EUR), più fino a 4 anni di reclusione per il conducente e divieto di guida professionale o confisca.
Romania	ARR – Autoritatea Rutiera Romana	Sanzioni sconosciute, ma si prevede che siano in linea con la media europea.
Slovacchia	Statna sprava pre cestnu dopravu	Fino a 16.596 EUR per l'azienda in caso di infrazioni gravi, più fino a 330 EUR per il conducente.
Slovenia	Agencija za varnost prometa	Fino a 12.000 EUR per l'azienda di trasporto, 6.000 EUR per il responsabile dei trasporti e 5.000 EUR per l'autista in caso di infrazioni gravi.

Paese	Ente di vigilanza	Possibili sanzioni a partire da luglio 2026
Spagna	Ministerio de Transportes/Movilidad Sostenible	Fino a 6.000 EUR per infrazioni gravi.
Svezia	Transportstyrelsen	Sanzioni amministrative fino a 20.000 SEK per infrazioni gravi (circa 1.900 EUR), oltre a sanzioni penali, tra cui la detenzione per le persone fisiche.
Ungheria	ITM – Innovacios es Technologiai Miniszterium	Fino a 400.000 HUF per infrazioni gravi (circa 1.100 EUR).

Principali paesi non UE

Paese	Stato	Applicabile dal 1° luglio 2026
Norvegia	Membro dell'EFTA e del SEE – non dell'UE	<p>In qualità di membro del SEE e dell'EFTA, la Norvegia ha adottato le normative UE sui trasporti, tra cui il Pacchetto Mobilità I.</p> <p>A partire dal 1° luglio 2026, i veicoli commerciali leggeri di peso compreso tra 2,5 e 3,5 tonnellate che effettuano trasporti internazionali verso l'UE dovranno rispettare le norme europee.</p>
Regno Unito	Paese non UE dopo la Brexit	<p>Il Regno Unito non è vincolato dal Regolamento (UE) 2020/1054. Tuttavia, i veicoli del Regno Unito che operano nell'UE devono rispettare le norme sui tachigrafi mentre si trovano sul territorio dell'UE.</p> <p>Gli operatori irlandesi che viaggiano in traghetto verso la Gran Bretagna e poi attraversano il Galles/l'Inghilterra prima di prendere il traghetto o il tunnel della Manica per raggiungere l'Europa continentale dovranno rispettare le norme UE sui tachigrafi per l'intero viaggio, inclusa la tratta effettuata in Gran Bretagna.</p>
Svizzera	Membro dell'EFTA, accordi bilaterali con l'UE	<p>La Svizzera ha stipulato un accordo bilaterale sulla mobilità con l'UE.</p> <p>Si prevede che, a partire dal 1° luglio 2026, i veicoli commerciali leggeri di peso compreso tra 2,5 e 3,5 tonnellate che effettuano trasporti internazionali verso l'UE dovranno rispettare le norme europee.</p>
Turchia	Paese candidato all'adesione all'UE, attualmente non compreso nell'ambito di applicazione	Le norme UE si applicheranno una volta che i veicoli avranno attraversato il confine di uno Stato membro dell'UE.

Principali requisiti di conformità

Tutti i veicoli commerciali leggeri con una massa massima ammissibile superiore a 2,5 tonnellate impiegati nel trasporto internazionale o nel cabotaggio devono essere dotati di tachigrafi G2V2 entro il 1° luglio 2026. Tutti i conducenti devono essere formati sul corretto utilizzo dell'unità tachigrafica e delle rispettive carte del conducente, nonché sull'applicazione delle normative UE sui tempi di guida. Gli operatori sono inoltre tenuti a implementare processi affidabili per l'acquisizione, il download e la gestione continua della conformità dei dati.

Tali requisiti rientrano nel quadro del Regolamento (CE) n. 561/2006, che definisce i limiti sui tempi di guida, le pause e i periodi di riposo come segue:



Limite di guida quotidiano

I conducenti possono guidare fino a 9 ore al giorno. Tale limite può essere esteso fino a un massimo di 10 ore, ma non più di due volte alla settimana.



Limite di guida settimanale

I conducenti non devono superare le 56 ore di guida settimanali o le 90 ore in due settimane consecutive. Ciò significa che, se il limite massimo di ore di guida viene raggiunto in una settimana, il tempo di guida deve essere ridotto a sole 34 ore nella settimana successiva.



Tempi di pausa

Dopo 4,5 ore di guida è necessario fare una pausa di almeno 45 minuti. Tale pausa può essere effettuata in un unico periodo continuativo oppure suddivisa in due parti, la prima di almeno 15 minuti e la seconda di almeno 30 minuti.



Tempi di riposo

I tempi di riposo sono quelli trascorsi completamente lontani da qualsiasi attività lavorativa. Pertanto, escludono non solo il tempo trascorso alla guida, ma anche quello dedicato alle pause o allo svolgimento di "altre attività", come indicato sul tachigrafo del conducente. Le norme UE definiscono sia i requisiti di riposo giornalieri che settimanali.



Tempi di riposo giornalieri

Regolari: almeno 11 ore di riposo ininterrotto al giorno. Questo periodo può essere suddiviso in almeno 3 ore, seguite da almeno 9 ore di riposo ininterrotto. **Ridotti:** almeno 9 ore nelle condizioni consentite.



Tempi di riposo settimanali

Regolari: almeno 45 ore di riposo ininterrotto alla settimana. **Ridotti:** almeno 24 ore, soggette a requisiti di riposo compensativo in un momento successivo.



Gestione dei dati

I dati della carta del conducente devono essere scaricati almeno ogni 28 giorni e i dati dell'unità veicolo almeno ogni 90 giorni. I record devono essere conservati per almeno 12 mesi. Durante le ispezioni su strada, i conducenti devono essere in grado di fornire record relativi ai 56 giorni precedenti.

In pratica, la conformità dipende non solo dal comportamento del conducente, ma anche dall'integrità dei sistemi a livello di flotta utilizzati per acquisire, memorizzare e verificare i dati del tachigrafo.



Costi e tempistiche per la conformità

Le flotte dovrebbero prevedere un budget di circa 1.000-1.600 EUR (870-1.390 GBP) per veicolo per garantire la conformità, così suddiviso:

Componente/servizio	Costo stimato
Unità tachigrafica G2V2	700-1.200 EUR
Installazione e calibrazione	200-400 EUR
Carta tachigrafica del conducente (per conducente)	Circa 60 EUR
Carta tachigrafica aziendale	Circa 100 EUR (valida per 5 anni)

Una flotta di dieci veicoli commerciali leggeri con quindici conducenti dovrebbe prevedere costi iniziali compresi tra 11.000 e 17.000 EUR (9.600-14.800 GBP), oltre alle spese ricorrenti per la formazione, la gestione dei dati e il rinnovo delle carte.

Cosa fare ora: un conto alla rovescia di 2 mesi

Mancando appena due mesi alla scadenza del 1° luglio 2026, le flotte di consegna dell'ultimo miglio dispongono di una finestra ridotta per garantire il funzionamento completo del tachigrafo per operazioni transfrontaliere. La capacità dell'officina per i retrofit delle unità G2V2 sarà limitata e la procedura di applicazione delle carte del conducente può richiedere settimane.

I conducenti devono ricevere una formazione adeguata per poter utilizzare con sicurezza i propri tachigrafi, con una chiara comprensione delle norme su tempi di guida e di riposo, così da evitare il rischio di involontarie non conformità e delle relative sanzioni.

Una sequenza di esempio potrebbe essere la seguente:

Maggio 2026

verifica, installazione
e formazione

- Verifica la tua flotta per identificare i percorsi e i veicoli coinvolti e prenota gli interventi di installazione in officina
- Completa l'installazione dei tachigrafi su tutta la flotta interessata
- Avvia la formazione dei conducenti sull'uso del tachigrafo e sulle regole relative ai tempi di guida
- Imposta le procedure di download e archiviazione dei dati
- Aggiorna le procedure di programmazione per tenere conto delle pause obbligatorie

Giugno 2026

test, controlli finali

- Esegui operazioni pilota con i nuovi tachigrafi in funzione
- Testa i sistemi di download e conservazione dei dati in remoto
- Identifica e risolvi eventuali problemi prima della scadenza
- Verifica che la conservazione dei dati soddisfi i requisiti di ispezione di 56 giorni
- Comunica ai clienti eventuali modifiche alle finestre di consegna

1° luglio 2026

avvio dell'applicazione

- Assicurati che sia in atto un monitoraggio continuo della conformità
- Se necessario, fornisci sessioni di formazione di aggiornamento



Insegnamenti tratti dall'implementazione nei veicoli pesanti

Quando nel 2019 i tachigrafi G2V2 sono diventati obbligatori per i nuovi veicoli pesanti, le flotte che si sono adattate con maggiore efficacia condividevano un approccio comune.

Consideravano la conformità come una disciplina operativa, non come un semplice esercizio di approvvigionamento. L'installazione dell'hardware è relativamente semplice; la sfida principale consiste nel riprogettare i programmi, formare i conducenti e integrare la conformità nelle attività quotidiane. Per gli operatori dell'ultimo miglio, in cui i percorsi sono dinamici e la pressione sui tempi è elevata, questo cambiamento è particolarmente significativo.

Hanno investito in capacità di download remoto per migliorare la visibilità sulle ore di guida dei conducenti. La raccolta manuale dei dati del tachigrafo dai veicoli è dispendiosa in termini di tempo, soggetta a errori e dipende dal rientro regolare dei conducenti e dei veicoli. Al contrario, il download remoto consente una supervisione quasi in tempo reale, permettendo agli operatori di individuare e risolvere potenziali infrazioni prima che si aggravino, rafforzando la cultura della conformità e riducendo al contempo il carico amministrativo.

Infine, le flotte più avanzate hanno integrato i dati del tachigrafo con informazioni più ampie di gestione delle flotte, anziché trattarli come un requisito di conformità a sé stante. Questa integrazione ha consentito di andare oltre la semplice riduzione del rischio, utilizzando i dati per migliorare la pianificazione dei percorsi, l'allocazione delle risorse e la resilienza operativa.

Per le flotte di veicoli commerciali leggeri per l'ultimo miglio che rientreranno nell'ambito di applicazione nel 2026, queste nozioni sono direttamente trasferibili.

L'opportunità

Le nuove normative creano una chiara opportunità per gli operatori che adottano un approccio strutturato. Grazie ai dati avanzati del tachigrafo G2V2, i fleet manager di veicoli commerciali leggeri con operazioni transfrontaliere o di cabotaggio avranno accesso a dati verificati e standardizzati su tempi di guida, periodi di riposo e attraversamenti dei confini, funzionalità consolidate da tempo nelle flotte di veicoli pesanti. Si tratta di dati che hanno un valore che va ben oltre la semplice conformità:



Il benessere dei conducenti diventa misurabile

Invece di basarsi su ore auto-dichiarate, gli operatori ottengono una visione oggettiva dei modelli di guida e dei carichi di lavoro. La conformità alle regole relative alle ore di guida è progettata per ridurre i rischi legati all'affaticamento, un fattore che contribuisce alle collisioni stradali, migliorando la sicurezza sia dei conducenti che degli altri utenti della strada.



Migliora l'accuratezza degli accordi sul livello dei servizi con i clienti

Grazie a una maggiore visibilità sui tempi di guida legalmente disponibile, le promesse di consegna possono essere formulate con maggiore affidabilità. Nelle attività operative dell'ultimo miglio, in cui finestre di consegna ristrette e instradamenti dinamici sono la norma, ciò consente un programma più realistico, allineato ai limiti legali dei conducenti.



Evolvono i rapporti con le compagnie assicurative

Dimostrare una conformità costante e la capacità di monitorare l'attività dei conducenti favorisce un dialogo più basato su evidenze con gli assicuratori. Alcune compagnie offrono già condizioni preferenziali alle flotte dotate di integrazione tra sistemi telematici e tachigrafi.



Migliora l'efficienza operativa

Una conoscenza accurata della posizione dei veicoli e della disponibilità dei conducenti consente una distribuzione più efficace. Nelle attività operative transfrontaliere dell'ultimo miglio, ciò può ridurre il chilometraggio a vuoto, migliorare l'utilizzo dei mezzi e aumentare l'efficienza complessiva della rete.

Il contributo di Geotab

Il tachigrafo digitale di Geotab® consente alle flotte di consegna dell'ultimo miglio di soddisfare i nuovi requisiti europei mantenendo al contempo il controllo sui tempi di guida dei conducenti e sulla pianificazione operativa. I dati della carta del conducente e dell'unità veicolo possono essere scaricati da remoto secondo un programma prestabilito, consentendo un monitoraggio centralizzato del rispetto delle regole relative ai tempi di guida. Alert quasi in tempo reale segnalano potenziali infrazioni prima che si trasformino in violazioni, supportando una gestione proattiva della conformità.

I dati del tachigrafo vengono acquisiti direttamente dal veicolo e visualizzati all'interno della piattaforma MyGeotab™, offrendo una visione centralizzata di flotte di veicoli pesanti e commerciali leggeri. In questo modo si crea un sistema unico per ispezioni, verifiche e risposte alle richieste delle autorità di controllo. I dati possono inoltre essere integrati con le informazioni su carburante utilizzato, sicurezza e telematica video in MyGeotab, consentendo agli operatori di ridurre i rischi, migliorare gli esiti in materia di sicurezza e incrementare l'efficienza operativa nelle reti dell'ultimo miglio sempre più complesse.

Conclusione

La finestra per la conformità alla normativa estesa sul tachigrafo si sta rapidamente restringendo. Gli operatori di flotte di consegna dell'ultimo miglio in tutta l'area EMEA con attività transfrontaliere di veicoli commerciali leggeri dovrebbero iniziare fin da ora a prepararsi per garantire che tutti i veicoli coinvolti siano equipaggiati con tachigrafi G2V2 entro il 1° luglio 2026 e che conducenti e team operativi siano formati sull'applicazione delle regole UE sui tempi di guida.

Per le flotte che operano in più paesi, la raccolta e gestione manuale dei dati del tachigrafo difficilmente è sostenibile su larga scala. In seguito all'estensione dei requisiti normativi alle attività operative dei veicoli commerciali leggeri, molti operatori stanno adottando approcci centralizzati basati su sistemi.

Il tachigrafo digitale di Geotab supporta questa transizione offrendo una vista unificata dell'attività dei conducenti e della conformità. Integrando i dati del tachigrafo con informazioni più ampie sulla flotta, gli operatori possono andare oltre la semplice conformità e rafforzare il controllo su sicurezza, efficienza e performance operative.



Per scoprire come applicare tutto questo alla tua operatività, prenota una demo su geotab.com/it o contatta oggi stesso il nostro [team](#).

GEO TAB[®]

[in](#) [x](#) [f](#) [▶](#) | geotab.com/it