

Osservazioni al decreto legislativo recante recepimento della direttiva (UE) 2018/645 che modifica la direttiva 2003/56/CE, relativa alla qualificazione iniziale e alla formazione periodica dei conducenti di taluni veicoli stradali adibiti al trasporto di merci o passeggeri e la direttiva 2006/126/CE concernente la patente di guida

AUDIZIONE DEL 25 FEBBRAIO 2020

Egregio Presidente, Illustri Onorevoli,

desideriamo innanzitutto ringraziarVi per la preziosa opportunità concessa con l'invito rivolto ad ASSOTIR a partecipare a questa audizione informale.

Con la presente, intendiamo pertanto fornire sia un nostro contributo generale riguardante lo schema di decreto legislativo recante il recepimento della direttiva (UE) 2018/645, sia illustrare alcune proposte di modifica che riterremo opportune in merito alla disciplina riguardante la qualificazione iniziale e la formazione periodica dei conducenti professionali adibiti al trasporto merci o passeggeri.

La direttiva estende l'obbligo di conseguimento della CQC oltreché ai conducenti professionali, anche a chiunque, in qualità di conducente, effettui trasporti su strade aperte all'uso pubblico con veicoli per i quali è necessaria una patente di guida superiore.

Si tratta, a ben vedere, anche al netto delle numerose deroghe previste, di una estensione notevole della platea cui non si comprende se debbano essere applicati i diritti acquisiti stabiliti dall'art.4 della direttiva 2003/59/CE – con il risultato che risulterebbero esenti tutti i titolari di patente conseguita entro il termine del 9 settembre 2009, vale a dire, una parte consistente degli attuali patentati – ovvero questi termini non siano applicabili ai soggetti oggetto della sopracitata estensione. Ove tale interpretazione fosse quella corretta, occorrerebbe definire un termine ragionevole entro il quale il certificato di qualificazione debba essere conseguito.

In merito alle modalità di espletamento della formazione periodica per i conducenti professionali contenute nell'art.7 della direttiva (UE) 2018/645 del Parlamento e del Consiglio Europeo che modifica la direttiva 2003/59/CE Assotir ritiene che, senza intaccare quanto previsto dalla sezione 4 riguardante l' " *Obbligo di formazione periodica di cui all'articolo 3, paragrafo 1, lettera b)* ", sia opportuno che il normatore nazionale definisca le modalità con cui vengono espletati i corsi di formazione periodica, assicuri ai conducenti professionali un aggiornamento continuo e attuale rispetto ai numerosi dettami normativi ai quali sono soggetti. L'attuale impostazione nazionale, infatti, prevede che le 35 ore di durata di tali corsi siano suddivise in sessioni annuali, di almeno sette ore, ciascuna delle quali dedicata all'approfondimento di una delle materie previste come obbligatorie dalla direttiva (UE) 2018/645.

La proposta di Assotir, volta a promuovere un aggiornamento continuo e più efficace dei conducenti professionali di mezzi pesanti, sulle materie di apprendimento previste dalla sezione 1 dell'allegato 1 della sopracitata direttiva, consiste nella rimodulazione delle 35 ore obbligatorie di formazione periodica su 7 periodi di sette ore da svolgere annualmente, ciascuno dei quali destinato all'aggiornamento dei conducenti su tutte le materie oggetto della formazione. Tale modalità di espletamento dei corsi di rinnovo garantirebbe, in questo modo, una formazione continua dei conducenti e aggiornata annualmente ai continui cambiamenti delle numerose normative che costituiscono parte integrante della professionalità richiesta ai conducenti professionali di mezzi pesanti.

Entrando nel merito della direttiva (UE) 2018/645, e più in particolare dell'allegato che modifica l'allegato 1 della direttiva 2003/56/CE, Assotir torna a denunciare come la previsione dello svolgimento di una parte della formazione tanto iniziale ordinaria che iniziale accelerata che, infine, periodica tramite simulatore di alta qualità sia, ad oggi, impossibile a realizzarsi in quanto, a distanza di oltre diciassette anni, dall'emanazione della direttiva 2003/56/CE e a tre anni dall'emanazione del D.M. che definisce i criteri tecnici di tali simulatori, non appare ancora possibile poter utilizzare nella formazione tali strumenti tecnici di alta qualità in quanto non risulta alcuna approvazione da parte del Centro superiore ricerche e prove autoveicoli e dispositivi.

Sempre con riferimento alla normativa nazionale con cui, da parte dell'Amministrazione delle Infrastrutture e dei Trasporti, si è dato attuazione alle norme europee contenute nella direttiva 2003/56/CE, che sono oggi rifiuse nella direttiva (UE) 2018/645, la nostra Associazione ritiene opportuno evidenziare come sia opportuno che le 35 ore di corso obbligatorie, da effettuare per il superamento dell'esame di ripristino della CQC scaduta dopo i due anni, vengano svolte contemporaneamente alle prime ore di corso previste per la formazione iniziale dei conducenti.

L'accorpamento, in questo modo, delle due fattispecie, servirebbe da un lato a minimizzare i costi sostenuti sia dai candidati e che dai centri di formazione, dall'altro ad evitare che il soggetto tenuto a sostenere l'esame di ripristino della CQC, scaduta dopo i due anni, preferisca rinunciare definitivamente al ripristino del documento per poi tornare a frequentare il corso di conseguimento iniziale di una nuova CQC.

Approfittiamo di passaggio per ricordare che, anche a causa di alcuni malfunzionamenti del CED della Motorizzazione Civile, per chi effettui tale scelta, si crei oggi una sorta di cortocircuito burocratico per il quale il soggetto candidato si trova nell'impossibilità di ottenere la richiesta rinuncia e quindi di non poter iscriversi al corso di conseguimento iniziale di una nuova CQC.

Roma, 24 febbraio 2020

IL SEGRETARIO GENERALE



Claudio Donati