



*Alla Commissione Trasporti della
Camera dei Deputati*

Oggetto: osservazioni all'atto Governo 149.

In riferimento all' Atto Governo 149, recante "*Schema di decreto legislativo recante recepimento della direttiva UE 2018/645, che modifica la direttiva 2003/59/CE sulla qualificazione iniziale e formazione periodica dei conducenti di taluni veicoli stradali adibiti al trasporto di merci o passeggeri e la direttiva 2016/126CE concernente la patente di guida*", la scrivente Federazione formula le seguenti **osservazioni**.

A) Nell'articolo 3, che modifica l'articolo 16 del Decreto legislativo 286/2005, si prevede una deroga all'applicazione della direttiva sulla formazione iniziale e periodica della Carta di Qualificazione del Conducente (CQC) per il trasporto occasionale.

Trasporto occasionale che, in base alla direttiva da recepire può consentire una deroga solo se "non incide sulla sicurezza stradale" (cfr. art. 2, paragrafo 2, lettera c, direttiva 2018/645).

Nel comma 3 si afferma invece che per "*trasporto occasionale si intende il viaggio di un veicolo per la cui guida è richiesta la patente di guida delle categorie C1, C1E, C, CE, D1, D1E, D, DE, svolto da conducenti che non hanno la qualifica di conducenti professionali e **quando la specifica attività di autotrasporto non costituisce la fonte principale di reddito.***

Al riguardo la scrivente Federazione esprime **parere contrario a tale interpretazione e chiede il totale rigetto** del nuovo comma 3 del modificato articolo 16 del D.lgv. 286/05.

Motivazione: La nuova definizione data del trasporto occasionale - che di fatto amplia le tipologie di trasporto ad essa riconducibili - contrasta oggettivamente con il principio generale per cui si prevede in via obbligatoria una specifica formazione (CQC) dei conducenti per **promuovere in primis la sicurezza stradale;** tale

definizione contrasta con quella prevista nella medesima direttiva 2018/645, che lo limita esplicitamente ai soli casi in cui questo "non incida sulla sicurezza stradale". La nuova dicitura, in particolare, consentirebbe al trasporto in conto proprio di derogare al suddetto principio, rischiando di minare il fondamento su cui la direttiva stessa è stata costruita, ribadiamo la tutela della sicurezza stradale. Tutto il trasporto di cose in contro proprio viene, difatti, svolto da conducenti la cui specifica attività non costituisce la fonte principale di reddito, ma solo un'attività accessoria alla principale. Ciononostante, il trasporto in contro proprio è preponderante, è svolto con oltre 600.000 autoveicoli (di massa complessiva superiore a 3,5 ton) rispetto ai circa 360mila autoveicoli conto terzi, quindi certamente incide sulle generali condizioni di circolazione stradale e conseguentemente incide maggiormente sulla sicurezza stradale.

Inoltre la menzionata interpretazione contrasta con altri punti espressamente richiamati nella direttiva da recepire, in particolare con

- a) il considerando numero 2 della direttiva 2018/645, secondo il quale con una maggiore qualificazione iniziale e periodica dei conducenti la Commissione intende "...dimezzare ulteriormente il numero totale delle vittime della strada nell'Unione entro il 2020";
- b) il considerando numero 3 della direttiva iniziale 2003/59, secondo cui è opportuno applicare la direttiva sulla carta di qualificazione a tutti i conducenti, indipendentemente dal fatto che guidino a titolo indipendente o subordinato, per conto proprio o per conto terzi.

Ad avvalorare quanto detto ricordiamo che secondo i dati del Ministero dei Trasporti e dell'Interno, l'incidentalità stradale dei mezzi pesanti è maggiormente causata dagli autoveicoli immatricolati ad uso proprio rispetto a quelli immatricolati ad uso di terzi.

Infine, è bene ribadire che derogare agli obblighi di formazione professionale dei conducenti del trasporto in conto proprio potrebbe avvantaggiarne la diffusione con una **conseguenza assolutamente negativa sull'ambiente**; infatti il trasporto in conto proprio per sua natura aumenterebbe i viaggi a vuoto, quindi avremmo traffico aggiuntivo ed emissioni inquinanti aggiuntive senza una reale necessità.

B) Nell'articolo 8, che modifica gli allegati I e II al decreto legislativo 286/2005, si fanno le seguenti proposte integrative:

- alla lettera b) che modifica la Sezione 2 dell' allegato I del D. lgv. 286/05, al punto 3) aggiungere al termine, **"...nonché le attività di formazione e istruzione**

- ***adeguate per quanto riguarda il buon funzionamento dei tachigrafi, previste dal regolamento (UE) 165/2014 relativo ai tachigrafi nel settore dei trasporti su strada***”.
- Alla lettera c), che modifica la Sezione 2-bis dell’ allegato I del D. lgv. 286/05, al punto 3) aggiungere al termine, ***“...nonché le attività di formazione e istruzione adeguate per quanto riguarda il buon funzionamento dei tachigrafi, previste dal regolamento (UE) 165/2014 relativo ai tachigrafi nel settore dei trasporti su strada***”.

Motivazione: Si chiede di riconoscere espressamente che come parte della qualificazione iniziale ordinaria sia ricompresa, oltre alla formazione specifica prescritta da altre normative dell’Unione già indicate (quella sull’ADR, sul trasporto degli animali vivi o quella per la sensibilizzazione verso le disabilità), anche quella sul **corretto utilizzo del tachigrafo**, prevista dal regolamento UE 165/2014. Ciò oltre che per pari trattamento con altre normative comunitarie, soprattutto perché la formazione sul tachigrafo è funzionale alla conoscenza e rispetto dei tempi di guida e riposo dei conducenti, fattore determinante per la sicurezza del trasporto, e quindi assolutamente coerente al principio su cui si fonda la stessa formazione sulla CQC.

- Alla lettera d) che modifica la Sezione 3 dell’allegato I al D. lgv. 286/05 sull’obbligo della formazione periodica, all’ultimo capoverso apportare le seguenti modifiche:
 - 1) sostituire le parole “della qualificazione iniziale”, della seconda riga del capoverso, con le seguenti *“della formazione periodica”*.

Motivazione. Si tratta di correggere un refuso, in quanto in questa sezione 3, rubricata espressamente “Obbligo di formazione periodica”, si parla solo ed esclusivamente della formazione periodica e non di quella iniziale.

- 2) sostituire le parole “al massimo ad uno dei periodi” con le seguenti “al **massimo a due periodi**”.
- Si propone di portare a due i periodi di sette ore che possono essere sostituiti, tra i cinque previsti dalla formazione periodica obbligatoria, utilizzando pienamente la facoltà concessa dalla menzionata direttiva 2018/645: “*Gli Stati membri possono tuttavia decidere che la formazione specifica già svolta a norma della direttiva 2008/68/CE per il trasporto di merci pericolose sia equivalente a due periodi di*

sette ore, a condizione che sia l'unica altra formazione presa in considerazione nella formazione periodica"

Motivazione: non vi è alcun dubbio che la facoltà concessa dalla Direttiva consente agli Stati membri di decidere di considerare "due periodi" piuttosto che uno, di sette ore, da togliere dall'obbligo di formazione periodica della CQC di 5 periodi e che ciò possa avvenire quando comunque il conducente abbia svolto l'obbligo formativo relativo al trasporto di merci pericolose. Non si capisce tuttavia perché si possa arrivare a togliere due periodi (in concreto 14 ore) solo se la formazione "sia l'unica altra presa in considerazione nella formazione periodica", giacché comunque il conducente di un mezzo adibito al trasporto di merci pericolose deve svolgere nei cinque anni di validità della sua CQC anche la formazione sull'utilizzo del tachigrafo oltre ad altra formazione facoltativa per il settore specifico (animali vivi, fissaggio del carico, ecc...). Si propone quindi di consentire la **riduzione del numero totale di ore previste per la CQC per al massimo due periodi di formazione, quando il conducente abbia seguito almeno due formazioni obbligatorie in base alle normative comunitarie.**

3) aggiungere la termine la seguente frase ***"...nonché le attività di formazione e istruzione adeguate per quanto riguarda il buon funzionamento dei tachigrafi, previste dal regolamento (UE) 165/2014 relativo ai tachigrafi nel settore dei trasporti su strada"***.

Motivazione: come per la formazione iniziale ordinaria e accelerata, anche per la formazione obbligatoria si propone di aggiungere, all'elenco delle normative comunitarie sulle formazioni da seguire che possono ridurre i periodi di formazione da seguire, quella sul corretto utilizzo del tachigrafo, prevista dal regolamento UE 165/2014. Ciò oltre che per pari trattamento con altre normative comunitarie, soprattutto perché la formazione sul tachigrafo è funzionale alla conoscenza e rispetto dei tempi di guida e riposo dei conducenti, fattore determinante per la sicurezza del trasporto, e quindi assolutamente coerente al principio su cui si fonda la stessa formazione sulla CQC.

Roma, 24 febbraio 2020