

Spett.le  
**Camera dei Deputati**  
**IX Commissione Permanente**  
**Trasporti, poste e telecomunicazioni**

**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,**

con l'approvazione della Direttiva (UE) 2018/645 - a parere della scrivente Federazione Italiana Autotrasportatori Professionali FIAP - si è posto rimedio a quella che a distanza di anni e all'atto pratico si è dimostrata una anomalia.

La precedente direttiva (2003/59/CE) infatti imponeva l'obbligo del possesso della Carta di Qualificazione con tutti i relativi adempimenti a questa connessi, solo per i conducenti cosiddetti professionali in possesso della patente C.

Per questi ultimi, come noto, a far data dal mese di settembre del 2004 è scattato l'obbligo del possesso della patente professionale e dei corsi di aggiornamento quinquennali per la sua convalida.

Detto altrimenti da quel momento, per i veri professionisti del volante, quelli che quotidianamente svolgono la propria attività alla guida di un veicolo commerciale a nostro parere giustamente - è scattato fra gli altri anche l'obbligo di un percorso formativo e di aggiornamento quinquennale propedeutico al rinnovo della patente professionale.

Una norma che fin da subito abbiamo evidenziato come sbagliata.

Mentre da un lato, ribadisco a nostro parere giustamente, si chiedeva maggior professionalità e maggior conoscenza e rispetto delle regole in materia di circolazione a coloro che sono indiscutibilmente i veri professionisti della strada, dall'altro una platea veramente importante di conducenti di veicoli industriali in Conto Proprio, molti dei quali solo saltuariamente esercitavano tale attività e quindi avrebbero avuto maggior necessità di aggiornamento professionale, veniva esclusa.

Ora l'emanando decreto legislativo finalmente pone rimedio a questo stato di cose e, come Federazione, ne prendiamo atto con soddisfazione.

## FIAP

### SEDE LEGALE

ROMA  
Piazza G. G. Belli, 2  
00153 Roma (RM)  
C.F. 97028800585  
P.IVA 14892571002

### SEDI OPERATIVE PRINCIPALI

CESENA  
Via dell'Arrigoni 308  
47522 Cesena (FC)

MILANO  
Via Benedetto Marcello, 2  
20124 Milano (MI)

PADOVA  
Via San Crispino, 82  
35129 Padova (PD)

T. +39 02 124 124 700 E. [info@fiapautotrasporti.it](mailto:info@fiapautotrasporti.it) Pec [fiap@pec.it](mailto:fiap@pec.it) [www.fiapautotrasporti.it](http://www.fiapautotrasporti.it)

**#chiediafiap**

848.001.094

[chiediafiap@fiapautotrasporti.it](mailto:chiediafiap@fiapautotrasporti.it)

Sulla bozza di decreto legislativo di recepimento della Direttiva 2018/645 come Federazione abbiamo due proposte da avanzare:

1) Come noto sulla Carta di Qualificazione del conducente in sede di primo rilascio sono caricati 20 punti. La gestione di questo punteggio è la stessa di quelli della patente di guida con l'unica particolarità che dalla CQC vengono eventualmente detratti i punti a seguito di una infrazione commessa alla guida di un veicolo per il quale sia obbligatorio il possesso della patente professionale. Come per la patente anche per la CQC la perdita di tutti i punti non consente di frequentare un corso per il recupero dei punti bensì comporta la cosiddetta revisione che consiste in un esame teorico e pratico superato il quale la CQC viene ricaricata dei 20 punti iniziali. Questo senza alcun obbligo di frequenza di corsi di aggiornamento o formazione. I programmi per il corso di recupero punti – della durata di 20 ore e che consentono di recuperare fino a 9 punti - e quelli del corso di rinnovo quinquennale sono pressoché gli stessi. Il tema è sempre la conoscenza delle norme del codice e il rispetto delle stesse. Ebbene a parere nostro sarebbe auspicabile che al termine del corso quinquennale per il rinnovo venisse ripristinato il punteggio (fino ad un massimo dei 20 punti iniziali) sulla CQC evitando in tal modo di costringere questi lavoratori a dover frequentare di fatto lo stesso corso dove vengono trattati gli stessi argomenti. A noi pare una proposta di buon senso che consentirebbe un approccio diverso al tema della formazione obbligatoria troppo spesso subita come una imposizione e non percepita come una opportunità di crescita professionale.

2) La quasi totalità delle CQC è stata rilasciata per titoli a far data dal 9 settembre del 2004 pertanto per le stesse, al netto del disordine che si è verificato sulle date nella fase iniziale, raggiungono la loro scadenza tutte nello stesso momento. La prossima scadenza è il 2021. Si è venuto a creare un accumulo delle scadenze che, ampliando la platea dei soggetti obbligati, rischia di mandare in vera difficoltà il sistema. Un vero e proprio ingorgo che rappresenta un problema per i datori di lavoro, che in un lasso di tempo molto ristretto dovranno privarsi di forza lavoro, un problema per chi organizza i corsi ed un problema che si proietterà anche sugli uffici della motorizzazione guardando alla verifica della regolarità dei corsi stessi.

In parte si è cercato di ovviare a questo stato di cose consentendo agli interessati di partecipare ad un corso di rinnovo in anticipo rispetto alla scadenza della stessa (fino a 42 mesi prima).

La FIAP aveva a suo tempo avanzato una proposta diversa che molto brevemente vorrei riprendere in questa sede. Nell'ottica di una formazione continua avevamo proposto di suddividere le 35 ore di corso per il rinnovo della CQC in 5 moduli da sette ore ciascuno da tenersi uno all'anno finalizzati ad un aggiornamento vero e proprio delle novità nel frattempo intervenute in tema di regole. Sette ore all'anno obbligatorie non creano particolari problemi a nessuno dei soggetti coinvolti e, a nostro parere, potrebbero essere molto più efficaci di un corso che ogni 5 anni è semplicemente ripetitivo.

Un'ultima annotazione è sulla necessità che tutti i Paesi della UE almeno sulle regole di fondo si uniformino alla Direttiva. Oggi da quel che ci risulta le cose non stanno esattamente così. Pare che ci

## FIAP

### SEDE LEGALE

ROMA  
Piazza G. G. Belli, 2  
00153 Roma (RM)  
C.F. 97028800585  
P.IVA 14892571002

### SEDI OPERATIVE PRINCIPALI

CESENA  
Via dell'Arrigoni 308  
47522 Cesena (FC)

MILANO  
Via Benedetto Marcello, 2  
20124 Milano (MI)

PADOVA  
Via San Crispino, 82  
35129 Padova (PD)

T. +39 02 124 124 700 E. [info@fiapautotrasporti.it](mailto:info@fiapautotrasporti.it) Pec [fiap@pec.it](mailto:fiap@pec.it) [www.fiapautotrasporti.it](http://www.fiapautotrasporti.it)

**#chiediafiap**

848.001.094

[chiediafiap@fiapautotrasporti.it](mailto:chiediafiap@fiapautotrasporti.it)

siano Paesi dove in un fine settimana è possibile rinnovare la CQC, quando da noi invece il corso ha una durata sostanzialmente differente. Anche questi aspetti sono importanti e politicamente andrebbero affrontati.

**Roma, 25 febbraio 2020**

**IL SEGRETARIO NAZIONALE**

**Silvio Faggi**



## FIAP

### SEDE LEGALE

ROMA  
Piazza G. G. Belli, 2  
00153 Roma (RM)  
C.F. 97028800585  
P.IVA 14892571002

### SEDI OPERATIVE PRINCIPALI

CESENA  
Via dell'Arrigoni 308  
47522 Cesena (FC)

MILANO  
Via Benedetto Marcello, 2  
20124 Milano (MI)

PADOVA  
Via San Crispino, 82  
35129 Padova (PD)

T. +39 02 124 124 700 E. [info@fiapautotrasporti.it](mailto:info@fiapautotrasporti.it) Pec [fiap@pec.it](mailto:fiap@pec.it) [www.fiapautotrasporti.it](http://www.fiapautotrasporti.it)

**#chiediafiap**

**848.001.094**

[chiediafiap@fiapautotrasporti.it](mailto:chiediafiap@fiapautotrasporti.it)