



CAMERA DEI DEPUTATI

IX Commissione (Trasporti, Poste e Telecomunicazioni)

AUDIZIONE PER L'ATTO GOVERNO 149

Schema Decreto Legislativo recepimento Direttiva UE 2018/645 di modifica della Direttiva 2003/59/CE, relativa alla qualificazione iniziale e alla formazione periodica dei conducenti di veicoli stradali per merci e passeggeri, e della Direttiva 2006/126/CE concernente la patente di guida

Roma, 25 febbraio 2020

Ringraziamo il Presidente, la Relatrice e gli Onorevoli componenti della Commissione per la considerazione nei confronti della nostra Associazione e per l'occasione che ci viene offerta.

Il provvedimento in esame recepisce la Direttiva 2018/645 che a sua volta modifica le direttive 2003/59/CE e 2006/126/CE in materia di formazione dei conducenti professionali e di patenti di guida.

Le autoscuole che rappresentiamo, fin dall'inizio, cioè dal 2008, si sono occupate della questione, dapprima dando supporto a tutti i conducenti già in possesso delle patenti superiori (Cat. C, CE, D, DE) per richiedere il rilascio "per titoli" della Carta di qualificazione del conducente e, in seguito, organizzando i corsi di formazione iniziale per il conseguimento della stessa. Successivamente, a partire dal 2012, le autoscuole si sono organizzate per erogare corsi di aggiornamento (formazione periodica) a migliaia di autisti professionali. Possiamo dire che la quasi totalità dei corsi di formazione iniziale e la gran parte di quelli di formazione periodica sono stati erogati dalle autoscuole, confermando la natura di "scuole per l'educazione stradale, la formazione e l'istruzione dei conducenti", stabilita dall'articolo 123 del Codice della strada.

Vogliamo pertanto dare un contributo dal punto di vista di chi ha lavorato sul campo in questi anni.

La prima osservazione riguarda il fatto che la direttiva in oggetto arriva in un periodo in cui le aziende di trasporto, sia merci che persone, lamentano una grave crisi di reperimento di personale, non solo in Italia ma in molti Paesi europei. Da questo punto di vista ci sembra che le modifiche in oggetto non diano risposte adeguate.

Il decreto in questione non apporta modifiche sostanziali al regime di "esenzione", riproponendo in sostanza le stesse esenzioni previste dalla precedente direttiva e aggiungendo l'esenzione per aziende agricole, confermando l'esenzione per trasporti definiti "occasionalni". A tale proposito la definizione voluta dalla Presidenza del Consiglio è la seguente:

"Ai fini del presente articolo 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**.

Vogliamo qui segnalare una palese incongruenza, più volte denunciata da Unasca. Non esiste in Italia un obbligo di formazione minima per conseguire la patente di guida, ad eccezione delle sei ore di "guida certificata" per le patenti di categoria B. Nel caso in questione l'incongruenza assume aspetti paradossali: per conseguire le patenti superiori non vi è alcun obbligo formativo, si può presentarsi all'esame senza aver svolto nessuna ora di lezione teorica o pratica, mentre una volta in possesso di patente per poter svolgere l'attività di conducente professionale si è obbligati a frequentare un corso di minimo 130 ore di lezione teorica e minimo 10 ore di lezioni di guida. Il risultato è che abbiamo sulla strada conducenti con "zero formazione" e conducenti "professionali" che guidano gli stessi veicoli (si pensi che un autotreno è lungo oltre 18 metri e pesa 44 tonnellate!), frequentano le stesse strade, nonché interagendo con altri utenti della strada.

Cogliamo l'occasione, al di là della discussione relativa a questo decreto, per invitare la Commissione a prenderne atto ed intervenire in sede di modifica del Codice della Strada: è opportuno che la formazione iniziale per il conseguimento della patente sia obbligatoria e consona ad un livello di sicurezza maggiore, eliminando il paradosso evidenziato.

Per quanto riguarda le novità introdotte in merito alla formazione iniziale e periodica rileviamo che si tratta di novità ragionevoli e per alcuni versi richieste da tempo anche da parte nostra.

In primo luogo estremamente positivo il rafforzamento della "sicurezza stradale" nei programmi di insegnamento sia per la formazione iniziale che periodica.

Infatti l'articolo 8 apporta una serie di modifiche all'allegato I del decreto legislativo n. 286 del 2005, in merito ai programmi di insegnamento.

Diverse modifiche riguardano l'educazione alla sicurezza stradale sia sotto il profilo della condotta di guida che della conoscenza dei più aggiornati sistemi di ausilio alla guida, come ad esempio il sistema di controllo elettronico della stabilità (ESP), i dispositivi avanzati di frenata di emergenza (AEBS), il sistema di frenatura antibloccaggio (ABS), i sistemi di controllo della trazione (TCS) e i sistemi monitoraggio dei veicoli (IVMS) e ancora altri dispositivi omologati di assistenza alla guida o di automazione. Tutto ciò rende attuale la formazione dei conducenti, preparandoli alla guida di veicoli che troveranno nelle aziende. A questo riguardo ci piace rilevare che Unasca ha organizzato corsi di aggiornamento dei docenti delle autoscuole in collaborazione con aziende che producono veicoli industriali.

Interessante pure il riconoscimento del "credito formativo" di alcune tipologie di corsi di formazione sostenuti da parte degli autisti, così come l'introduzione della formazione "a distanza" per alcune ore.

Questa ultima novità, se ben regolamentata, può alleggerire l'obbligo di presenza fisica ai corsi di formazione, abbreviandone i tempi proprio nell'ottica di rendere più agevole il reperimento di nuovi autisti.

Positiva, e più volte richiesta anche da noi, la possibilità di frequentare i corsi di formazione periodica diluiti nel corso dei 5 anni di validità della carta di qualificazione del conducente. Oggi l'autista deve frequentare un corso di 35 ore, normalmente in un arco temporale di un mese o poco più, con notevoli disagi e difficoltà organizzative, sia da parte di chi eroga il corso che per chi lo frequenta. La possibilità di poter frequentare una parte di corso (un modulo) ogni anno permetterà anche alle aziende di programmare la formazione senza eccessivi problemi di turnazione del personale.

Grazie infine per l'attenzione e buon lavoro.

Il Segretario Nazionale Autoscuole
Emilio Patella



L'UNASCA (Unione Nazionale Autoscuole e Studi di Consulenza Automobilistica) è associazione, fondata il 25 febbraio 1967, maggiormente rappresentativa a livello nazionale (D.M. Trasporti 9 febbraio 2004) delle categorie delle Autoscuole (art.123 del Codice della Strada) e Scuole Nautiche (Decreto Interministeriale 146/2008) e di quella delle Imprese di Consulenza per la circolazione dei mezzi di trasporto di cui alla legge 264/1991 (brevemente Studi di Consulenza Automobilistica).

Con ca. 3000 imprese iscritte, attraverso il settore Studi di consulenza svolge sul territorio l'80% circa delle formalità dei veicoli/imbarcazioni servendo 11/12 milioni di Utenti all'anno, mentre attraverso il settore Autoscuole si occupa del rilascio di circa 1 milione di patenti e circa 3 milioni di rinnovi all'anno, costituendo i due settori una realtà occupazionale intorno ai 30.000 addetti.

Inoltre da 20 anni è firmataria di specifico CCNL.

Le AUTOSCUOLE e le SCUOLE NAUTICHE si occupano della formazione e dell'aggiornamento dei conducenti dei veicoli e delle unità da diporto, per il conseguimento e il mantenimento di ogni tipo di patente di abilitazione alla guida o al comando di dette unità, compresi i corsi per recupero dei punti.

Gli STUDI di CONSULENZA AUTOMOBILISTICA, anche noti come "agenzie pratiche auto", svolgono consulenza professionale e assistenza amministrative su veicoli, unità da diporto e conducenti, per la circolazione stradale e la navigazione sia fisiche che giuridiche, ricoprendo soprattutto funzioni pubblicistiche, che si concretizzano nell'essere "Sportelli Telematici dell'Automobilista e del Diportista (STA e STED)", "Centri Servizi Motorizzazione", Pubblici Ufficiali autenticatori degli atti di compravendita e costituzione di diritti di garanzia per i beni mobili registrati e "agenti contabili" nella riscossione dei tributi statali e degli Enti locali legati ai richiamati beni. Hanno poi integrato, fin dal 1994, il primo esempio di partnership e di telematica pubblico-privato (denominato PRENOTAMOTORIZZAZIONE) e sono capillarmente incardinati sul territorio nazionale.