



Confederazione Nazionale *dell'Artigianato e della Piccola e Media Impresa*

Camera dei deputati

IX Commissione trasporti, poste e telecomunicazioni

Schema di decreto legislativo recante recepimento delle direttive (UE) 2018/645, 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

ATTO 149

Rel: Grippa (M5S)

AUDIZIONE

Audizione CNA

25 Febbraio 2020



SOMMARIO

Pag 2 Premessa

Pag 3 Tolto il riferimento all'esercizio professionale – Art. 1 schema di decreto

Pag 4 I casi di esonero - Art. 3 schema di decreto

- ☞ “trasporto di passeggeri o di merci ai fini commerciali “
- ☞ “conducenti che non offrono servizi di trasporto”
- ☞ “trasporto occasionale che non incide sulla sicurezza stradale”
- ☞ “conducenti che operano in zone rurali per approvvigionare l'impresa stessa del conducente “
- ☞ “Veicoli utilizzati da imprese agricole, orticole, forestali, di allevamento o di pesca”

Pag 7 Formazione - Art. 4 schema di decreto

- ☞ 35 ore distribuite in moduli di di 7 ore/anno
- ☞ CQC Credito formativo per la formazione in materia di salute e sicurezza di cui al D.L.gs n.81/2008
- ☞ Aumentare il monte ore minimo di assenze (attualmente 3)
- ☞ Nel caso di ore da recuperare, non considerare le prime 3
- ☞ Discenti in regola che hanno ultimato il corso, devono poter conseguire l'attestato immediatamente senza attendere la fine dei corsi di recupero
- ☞ Consentire l'effettuazione die corsi anche nella giornata di domenica

Pag 12 Patente guida - Art. 9 schema di decreto

Egregio Presidente, Illustri Onorevoli,

desideriamo innanzitutto ringraziarVi per la preziosa opportunità che ci avete concesso nell'invitarci a questa audizione.

Con la presente, intendiamo pertanto fornire una nostra valutazione nel merito delle proposte riferite allo schema di decreto legislativo recante recepimento delle direttive (UE) 2018/645, 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 - ATTO 149- presentato dai relatori.

La CNA-Fita è nata nel 1974 per tutelare, assistere e rappresentare i propri associati e lo fa ininterrottamente da oltre 40 anni. Da allora rappresenta operatori sia del trasporto persone quanto del trasporto merci. Sono oltre 23 mila le imprese associate nell'autotrasporto di cose per conto di terzi e persone dell'artigianato e della piccola e media impresa e le loro forme organizzate come consorzi e cooperative.

Essa è pertanto rappresentativa di un importante e variegato numero di imprese che interagiscono quotidianamente con le disposizioni in materia di patente, Carta di Qualificazione del Conducente (CQC) e con tutte quelle di interesse di questo settore.

Per questo intendiamo contribuire a perseguire principi sottesi all'implementazione della sicurezza nella circolazione stradale, alla riduzione degli incidenti, al miglioramento dell'istruzione e della formazione degli utenti della strada, ad una guida più efficiente, alla certezza delle regole aspirando, nel contempo, anche ad una maggiore uniformità a livello europeo.

L'occasione ci è data dal recepimento, entro il 20 Maggio 2020, della Dir. 2018/645 che, con apposito decreto, interverrà direttamente sul Decreto Legislativo 21 Novembre 2005, n°286, Capo II, con il quale è stata data attuazione alla Dir. N.2003/59/CE sulla qualificazione iniziale e formazione periodica dei conducenti di alcuni veicoli stradali adibiti al trasporto di merci e passeggeri, nonché sul Decreto Legislativo 18 Aprile 2011, n. 59 che ha modificato alcuni articoli del titolo IV del Codice della Strada.

A tal proposito, di seguito, proponiamo alcune riflessioni e proposte sullo schema di decreto legislativo di recepimento della Dir. n.2018/645.

1. TOLTO IL RIFERIMENTO ALL'ESERCIZIO PROFESSIONALE - Art.1 dello schema di decreto

Tra gli obiettivi che intende perseguire la Direttiva n°2018/645, c'è quello di aumentare la sicurezza nella circolazione stradale e ridurre conseguentemente il numero delle vittime.

Si condivide pertanto, in linea generale, il contenuto della proposta nella parte in cui si prevede di estendere, anche a chi non esercita professionalmente il trasporto di persone e cose, l'obbligo di qualificazione iniziale e formazione periodica.

A nostro avviso, sono proprio i casi in cui la guida non è l'attività principale, a richiedere maggiore attenzione per la conduzione dei mezzi pesanti su strada aperta all'uso pubblico.

L'esercizio dell'attività professionale, presuppone infatti preparazione ed organizzazione che rappresentano garanzia di maggiore sicurezza rispetto a chi guida analoghi mezzi ma in maniera meno frequente.

2. I CASI DI ESONERO - Art. 3 dello schema di decreto

Nei casi di esonero, contemplare il “trasporto di passeggeri o di merci a fini non commerciali”, ci sembra essere un vulnus al principio introdotto con la soppressione del riferimento all’esercizio “professionale” quale presupposto fondamentale per l’obbligo di conformarsi alla formazione.

Evidenziamo inoltre perplessità circa l’esclusione riferita ai “conducenti che non offrono servizi di trasporto” e al “trasporto occasionale che non incide sulla sicurezza stradale”.

L’occasionalità, rinvenibile in ognuno dei tre casi sopra richiamati, non rappresenta un elemento che garantisce la sicurezza, l’incidente è imprevedibile e può purtroppo avvenire in qualsiasi momento.

Inoltre, stabilire con una percentuale, 30% dell’orario mensile (considerando n°6 della Dir. 2018/645), il principio che individua se si è in presenza dell’attività principale o di una marginale e quindi se si rientra nell’obbligo di formazione ovvero se ne è esclusi, appare molto vulnerabile.

In merito alle attività agricole ed affini, invitiamo ad un surplus di riflessione ed attenzione.

Sono anni che i dati diffusi dall’INAIL indicano il settore agricolo tra quelli più soggetti ad infortunio: un quarto circa degli infortuni mortali avvenuti nel quinquennio 2011-2015 e registrati nella banca dati del Sistema Infor.MO (INAIL) riguardano il comparto agricolo.

I dati diffusi dall’INAIL al 30.6.2019, mentre evidenziano una diminuzione degli infortuni dello 0,8% nella gestione “industria e servizi”, nell’agricoltura rappresentano un aumento dell’1,3%. Alla stessa data del 30 Giugno 2019, l’agricoltura ha registrato un aumento, rispetto allo stesso periodo del 2018, di 22 denunce con esito mortale (<https://www.inail.it/cs/internet/comunicazione/sala-stampa/comunicati-stampa/com-stampa-open-data-giugno-2019.html>).

Infortuni che, per circa il 30%, si registrano in itinere, da e verso il luogo di lavoro.

Il rischio nella guida di veicoli riconducibili ad attività agricole-orticole-forestali- di allevamento - di pesca - ecc, quando si percorrono strade aperte all’uso pubblico, viene esteso a tutti gli utenti della strada aumentando le probabilità di incidente.

E ciò a prescindere che si percorrano 50, 100 o più chilometri.

Riteniamo quindi che la proposta di esonero nei casi riconducibili ad attività agricole, anche se collocate in aree rurali e/o abbiano una percorrenza limitata, non siano coerenti con le finalità della Dir. 2018/645.

A confermare ciò, anche il punto (9) dei “considerando” della sopra richiamata Dir. 2018/645 che, anche nei casi discrezionali di eventuali deroghe, invita gli Stati membri “..... ad effettuare formazioni periodiche per assicurare che le proprie conoscenze delle materie necessarie allo svolgimento del loro lavoro restino aggiornate”.

Precisiamo inoltre che, in questi particolari settori (agricoltura, orticoltura, silvicoltura, allevamento, pesca, ecc.), a nostro avviso, l'obbligo di formazione iniziale e periodica, dovrebbe essere esteso sia quando si utilizzano gli "autoveicoli" come definiti dall'articolo 54 del Codice della Strada (autocarri, trattori stradali, autotreni, ecc.), sia quando invece la circolazione su strada avviene con le "macchine agricole" di cui all'articolo 57 del D.L.gs n°285/1992.

Le macchine agricole sono macchine a ruote o a cingoli destinate ad essere impiegate nelle attività agricole e forestali e possono, in quanto veicoli, circolare su strada per il proprio trasferimento e per il trasporto per conto delle aziende agricole e forestali di prodotti agricoli e sostanze di uso agrario (art.57, D.L.gs n.285/1992).

In questo caso, il rischio di incidente è dato non solo dall'assenza di una formazione specifica ma anche dal fatto che, ad oggi, molte di queste macchine a ruote che possono circolare anche su strada, non sono state neppure messe nella condizione di rispettare gli obblighi di revisione così come sancito dall'articolo 111 del Cds (quelle più datate, con immatricolazione dal 1973 al 1990).

Dal 1° Luglio 2016, in base a quanto previsto dall'art.111 del C.d.S ed alle relative norme di attuazione, le macchine agricole avrebbero dovuto essere sottoposte a revisione obbligatoria secondo le seguenti scadenze:

- trattori agricoli immatricolati entro il 31.12.1973 = revisione entro 31.12.2017
- trattori agricoli immatricolati dal 01.01.1974 al 31.12.1990 = revisione entro il 31.12.2018

Ad oggi le suddette date non state rispettate a causa dell'assenza di un provvedimento attuativo, consentendo così la loro circolazione senza che sia accertato lo stato di efficienza e la permanenza dei requisiti minimi di idoneità per la sicurezza nella circolazione

Per altro, il nuovo decreto interministeriale, Prot. n°80 del 28/02/2019 (G.U. n. 144 del 21.6.2019), che modifica le scadenze previste dal Decreto del 20/05/2015 (revisione generale periodica delle macchine agricole ed operatrici, ai sensi degli articoli 111 e 114 del decreto legislativo 30/04/1992, numero 285) posticipa le scadenze alle seguenti date:

Macchine agricole e macchine operatrici	Tempi
Veicoli immatricolati entro il 31 dicembre 1983	Revisione entro il 30 giugno 2021
Veicoli immatricolati dal 1° gennaio 1984 al 31 dicembre 1995	Revisione entro il 30 giugno 2022
Veicoli immatricolati dal 1° gennaio 1996 al 31 dicembre 2018	Revisione entro il 30 giugno 2023
Veicoli immatricolati dopo il 1° gennaio 2019	Revisione al 5° anno entro la fine del mese di prima immatricolazione

Evidenziamo infine che le macchine agricole possono essere condotte con la semplice patente B anche se agganciate ad un rimorchio agricolo la cui massa massima superi 750 Kg (la patente "B" consente il traino fino a 750 Kg).

Nel trasporto di merci conto terzi invece, per guidare un complesso veicolare composto da una motrice di massa complessiva superiore a 3,5 Ton (Pat. C) e da un rimorchio di massa superiore a 750 Kg, occorre disporre di una patente BE- CE.

Tale incongruità dipende dalla differenza che passa tra la definizione di "rimorchio" e quella di "macchina agricola trainata", di prassi chiamata "rimorchio agricolo".

Il rimorchio agricolo non è propriamente un rimorchio (come definito dall'articolo 56 comma 1 Codice della Strada "veicoli destinati ad essere trainati dagli autoveicoli di cui all'articolo 54 comma 1 e dai filoveicoli di cui all'art. 55 del Codice della Strada), bensì è una macchina agricola trainata (intesa come quanto stabilito dall'articolo 57, comma 2, lettera b) , punto 2) del Codice della Strada).

In base a questa differenziazione non da poco, il rimorchio agricolo non è soggetto:

- ad avere per il suo traino l'estensione della patente di guida alla categoria "E"
- non ha l'obbligo della copertura assicurativa autonoma quando è sganciato dal trattore agricolo (cosa invece obbligatoria nel caso di rimorchi adibiti al trasporto di merci c/terzi)
- può essere lasciato in sosta sganciato dalla motrice anche in centro abitato.

Aspetti questi che, a nostro avviso, non sono in sintonia con le finalità di sicurezza e di riduzione del numero delle vittime degli incidenti stradali entro l'anno 2050 a cui sottende la Dir. 2018/645.

Per questi motivi, per i settori agricolo-orticolo-forestale- di allevamento - di pesca - ecc, anziché l'esonero, chiediamo:

- l'introduzione di una specifica patente per la guida delle macchine agricole con esame di rilascio analogo a quello richiesto per la patente CE
- uno specifico certificato di abilitazione professionale dedicato ai mezzi agricoli
- una modifica che definisca la "macchina agricola trainata" come un vero e proprio rimorchio (art. 56 C.d.s), per tutte le caratteristiche di struttura, dimensioni e portata
- l'obbligatorietà di specifica formazione iniziale e periodica in materia di Carta di Qualificazione del Conducente (che ha contenuti diversi da quella relativa all'abilitazione all'uso delle macchine agricole di cui all'art.73 del D.L.gs n°81/2008)

3. FORMAZIONE - Art. 4 dello schema di decreto

Il recepimento della Dir. N°2018/645 e quindi la rivisitazione del disposto normativo che disciplina l'attività di formazione in materia di Carta di Qualificazione del Conducente (CQC), ci consente di tornare a richiedere la distribuzione delle 35 ore previste per la formazione periodica, attualmente svolte in unica soluzione ogni 5 anni, in moduli di 7 ore/anno da tenersi sempre nell'arco di 5 anni.

Tale soluzione, oltre ad alleggerire gli autisti da un impegno notevole da svolgersi nel fine settimana, (e per chi è fuori tutta la settimana non è certamente poca cosa), consentirebbe una migliore preparazione, per altro aggiornata puntualmente con le circostanze e le innovazioni che intercorrono di anno in anno.

Tale ipotesi, è stata più volte condivisa con i funzionari del MIT ma, senza un motivo evidente, sempre rinviata.

Rispetto a questo tema, si segnala inoltre che le **ore di formazione dedicate all'argomento relativo alla "sicurezza del conducente professionale"** (di cose e persone), contemplato tra gli argomenti da svolgere in materia di rilascio e rinnovo della Carta di Qualificazione del Conducente (CQC), si **sovrappongono** con quelle di analogo contenuto previste dal **D.L.gs n.81/2008**.

Una condizione che non contribuisce ad innalzare il livello di professionalità e sicurezza del lavoratore ma soltanto ad aumentare le criticità di un settore già fortemente penalizzato, tra l'altro, dal continuo lievitare dei costi di gestione e dalla concorrenza dei vettori esteri.

L'argomento sulla sicurezza nei luoghi di lavoro, è materia di competenza anche del Ministero del Lavoro e delle Politiche Sociali che, ai sensi dell'articolo 37, comma 1, del D.L.gs n.81/2008 e ss.mm.ii., stabilisce, in linea generale, che "Il datore di lavoro assicura che ciascun lavoratore riceva una formazione sufficiente ed adeguata in materia di salute e sicurezza"

Ai sensi dell'art. 37, comma 2, del D.L.gs n.81/2008, "la durata, i contenuti minimi e le modalità della formazione di cui al comma 1 sono definiti mediante accordo in sede di Conferenza permanente per i rapporti tra lo Stato, le regioni e le province autonome di Trento e di Bolzano adottato, previa consultazione delle parti sociali"

Il sopra richiamato accordo è stato stipulato il 21 Dicembre 2011 e stabilisce un monte ore non inferiore a 4 per la formazione generale e, per quanto riguarda la formazione **specifici dei lavoratori dell'autotrasporto di merci per conto di terzi, un monte ore non inferiore a 8 (rischio medio** così come individuato nell'Allegato 2 all'accordo Stato regioni del 21.12.2011), per un **totale di 12 ore di formazione in materia di salute e sicurezza dei lavoratori.**

I contenuti della formazione relativa alla sicurezza contemplati nei corsi per il conseguimento ed il rinnovo della Carta di Qualificazione del Conducente (CQC), sono analoghi a quelli individuati al punto 4 dell'accordo del 21.12.2011 (si veda il confronto riportato nella Tabelle 1-2-3) ed il monte ore complessivo minimo della formazione dedicata alla sicurezza del conducente prevista dalla Dir. 2003/59/CE, va ben oltre quella stabilita dal richiamato accordo.

Si evidenzia inoltre che la formazione per il conseguimento della CQC, prevede la frequenza minima obbligatoria e la valutazione del livello di apprendimento è verificata tramite prova d'esame (solo per la formazione iniziale) da tenersi presso i competenti uffici territoriali del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, cosa non prevista nel caso del D.L.gs n.81/2008.

Per tali ragioni si chiede che si concerti con il Ministero del Lavoro il riconoscimento della formazione svolta in materie di CQC, quale credito formativo in materia di formazione per la salute e la sicurezza di cui al D.L.gs n.81/2008.

Tabella di confronto n°1

MIT – Circ. Prot. 18559 del 7.6.2019 - Circ. Prot.35677 del 19.11.2019	D.L.gs n°81/2008 - ACCORDO DEL 21 DICEMBRE 2011- Punto 4
<p align="center">CORSO DI QUALIFICAZIONE INIZIALE - PARTE COMUNE – TEORIA</p> <p align="center">(circ. Prot.35677/2019, punto 2.4.1 – Punto A) (trasporto di cose e di persone)</p> <p>⇒ MOD. 4) durata massima della prestazione lavorativa nei trasporti; principi, applicazione e conseguenze delle norme in materia sociale nel settore dei trasporti su strada; sanzioni per omissione di uso, uso illecito o manomissione del cronotachigrafo; conoscenza del contesto sociale dell'autotrasporto: diritti e doveri del conducente in materia di qualificazione iniziale e formazione permanente (25 ore) ; docente: esperto in materia di organizzazione aziendale con particolare riguardo alle imprese di autotrasporto oppure insegnante di teoria (1 -6)</p> <p>⇒ MOD. 5) statistiche sugli incidenti stradali, percentuale di automezzi pesanti/autobus coinvolti, perdite in termini umani e danni materiali ed economici (20 ore); docente: insegnante di teoria (1-3)</p> <p>⇒ MOD. 7) capacità di prevenire i rischi fisici: principi di ergonomia: movimenti e posture a rischio, condizione fisica, esercizi di mantenimento, protezione individuale. Tipologia degli infortuni sul lavoro nel settore dei trasporti (15 ore); docente: medico specialista in medicina sociale, medicina legale, medicina del lavoro o in igiene e medicina preventiva (1-2-3-4)</p> <p>⇒ MOD. 8) consapevolezza dell'importanza dell'idoneità fisica e mentale: principi di un'alimentazione sana ed equilibrata, effetti dell'alcool, dei farmaci e di tutte le sostanze che inducono stati di alterazione; sintomi, cause ed effetti dell'affaticamento e dello stress, ruolo fondamentale del ciclo di base attività lavorativa/ (20 ore); docente: medico specialista in medicina sociale, medicina legale, medicina del lavoro o in igiene e medicina preventiva (2-5)</p> <p>⇒ MOD. 9) capacità di valutare le situazioni d'emergenza: condotta in situazione di emergenza: valutare la situazione, evitare di aggravare l'incidente, chiamare soccorsi, prestare assistenza e primo soccorso ai feriti, condotta in caso di incendio, evacuazione degli occupanti del mezzo pesante/dei passeggeri dell'autobus, garantire la sicurezza di tutti i passeggeri, condotta in caso di aggressione; principi di base per la compilazione del verbale di incidente (10 ore); docente: medico specialista in medicina sociale, medicina legale, medicina del lavoro o in igiene e medicina preventiva (5-7)</p>	<p align="center">Contenuti della FORMAZIONE GENERALE :</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. concetti di rischio 2. danno 3. prevenzione 4. protezione 5. organizzazione della prevenzione aziendale 6. diritti, doveri e sanzioni per i vari soggetti aziendali 7. organi di vigilanza, controllo e assistenza

Tabella di confronto n°2

MIT –Circ. Prot. 18559 del 7.6.2019 - Circ. Prot.35677 del 19.11.2019	D.Lgs n°81/2008 - ACCORDO DEL 21 DICEMBRE 2011- Punto 4
<p>CORSO DI QUALIFICAZIONE INIZIALE - PARTE SPECIALISTICA – COSE – TEORIA (circ. Prot.35677/2019, punto 2.4.1 – Punto B)</p> <p>⇒ calcolo del carico utile di un veicolo o di un complesso di veicoli, calcolo del volume totale, ripartizione del carico, conseguenze del sovraccarico assiale, stabilità del veicolo e baricentro, tipi di imballaggio e supporto del carico. Principali categorie di cose bisognose di stivaggio, tecniche di ancoraggio e di stivaggio, uso delle cinghie di stivaggio, verifica dei dispositivi di stivaggio, uso delle attrezzature di movimentazione, montaggio e smontaggio delle coperture telate (20 ore); docente: insegnante di teoria (1-20-22-23-26)</p> <p>⇒ licenze per l'esercizio dell'attività, obblighi previsti dai contratti standard per il trasporto di cose, redazione dei documenti che costituiscono il contratto di trasporto, autorizzazioni al trasporto internazionale, obblighi previsti dalla convenzione relativa al contratto di trasporto internazionale di merci su strada (CMR), redazione della lettera di vettura internazionale, attraversamento delle frontiere, commissionari di trasporto, documenti particolari di accompagnamento delle merci (30 ore); docente: esperto in materia di organizzazione aziendale con particolare riguardo alle imprese di autotrasporto</p> <p>⇒ conoscenza del contesto economico dell'autotrasporto di cose e dell'organizzazione del mercato: l'autotrasporto rispetto agli altri modi di trasporto (concorrenza, spedizionieri), diverse attività connesse all'autotrasporto (trasporti per conto terzi, in conto proprio, attività ausiliare di trasporto), organizzazione dei principali tipi di impresa di trasporti o di attività ausiliare di trasporto, diversi trasporti specializzati (trasporti su strada con autocisterna, a temperatura controllata, ecc.), evoluzioni del settore (diversificazione dell'offerta, strada-ferrovia, subappalto ecc.) (20 ore); docente: esperto in materia di organizzazione aziendale con particolare riguardo alle imprese di autotrasporto (5-7-8-9-12)</p>	<p>Contenuti della FORMAZIONE SPECIFICA :</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Rischi infortuni 2. Meccanici generali 3. Elettrici generali 4. Macchine 5. Attrezzature 6. Cadute dall'alto 7. Rischi di esplosione 8. rischi chimici 9. Nebbie -oli – fumi – vapori – polveri 10. Etichettatura 11. Rischi cancerogeni 12. Rischi biologici 13. Rischi fisici 14. Rumore 15. Vibrazione 16. Radiazioni 17. Microclima e illuminazione 18. Videoterminali 19. DPI Organizzazione del lavoro 20. Ambienti di lavoro 21. Stress lavoro -correlato 22. Movimentazione manuale carichi 23. Movimentazione merci (apparecchi di sollevamento, mezzi di trasporto) 24. Segnaletica 25. Emergenze 26. Le procedure di sicurezza con riferimento al profilo di rischio specifico 27. Procedure esodo e incendi 28. Procedure organizzative per il primo soccorso 29. Incidenti e infortuni mancati 30. Altri rischi
<p>CORSO DI QUALIFICAZIONE INIZIALE - PARTE SPECIALISTICA – PERSONE -TEORIA (circ. Prot.35677/2019, punto 2.4.1 – Punto C)</p> <p>⇒ uso d'infrastrutture specifiche (aree di fermata, autostazioni, corsie riservate), gestione delle situazione di conflitto fra la guida in sicurezza e le altre funzioni del conducente, interazione con i passeggeri, formazione in materia di sensibilizzazione alla disabilità, sulla base degli argomenti previsti dall'allegato II, lettera a), del regolamento (UE) n. 181/2011 (25 ore); docente: insegnante di teoria (1)</p> <p>⇒ - trasporto di gruppi specifici di persone, dotazioni di sicurezza a bordo di autobus, cinture di sicurezza, carico del veicolo, trasporto di persone in piedi (15 ore); docente: insegnante di teoria (22-23)</p>	
<p>CORSO DI QUALIFICAZIONE INIZIALE - PARTE PRATICA – COMUNE (circ. Prot.35677/2019, punto 2.4.1 – Punto D)</p> <p>⇒ guida in autostrada (2 ore) (la parte pratica del corso afferente alle ore di guida in autostrada, sia nel corso di formazione iniziale ordinario che accelerato, può essere svolta, in tutto o in parte, anche come ore di guida su strade extraurbane principali); guida notturna (2 ore); uso degli attrezzi per interventi di piccola manutenzione ordinaria (1 ora); sostituzione pneumatico (1 ora); montaggio catene da neve (2 ore); uso del cronotachigrafo (1 ora); manovre di precisione: slalom, retromarcia in un passaggio stretto (3 ore); manovre di emergenza (frenata differenziata, frenata con evitamento di un ostacolo, ecc.) (3 ore). (1-23-26)</p>	
<p>CORSO DI QUALIFICAZIONE INIZIALE - PARTE SPECIALISTICA PRATICA– COSE (circ. Prot.35677/2019, punto 2.4.1 – Punto D)</p> <p>⇒ esercizi di sistemazione del carico e posizionamento in sicurezza del veicolo per il carico e scarico della merce (1 ora); perfezionamento nell'uso dei sistemi di rallentamento ausiliari (freno motore e/o rallentatore) (2 ore); - uso degli estintori (1 ora). (1-22-23-26)</p>	
<p>CORSO DI QUALIFICAZIONE INIZIALE - PARTE SPECIALISTICA PRATICA– PERSONE (circ. Prot.35677/2019, punto 2.4.1 – Punto F)</p> <p>⇒ uso degli estintori, sperimentazione del funzionamento dei sistemi di emergenza (uscite di sicurezza, stacca batterie, ecc.) (1 ora); sistemazione dei bagagli e verifica delle variazioni di assetto del veicolo (30 minuti); - manovre particolari (posizionamento in sicurezza del veicolo per il carico e scarico dei bagagli) (30 minuti); perfezionamento nell'uso dei sistemi di rallentamento ausiliari (freno motore e/o rallentatore) (2 ore); (1-22-23-26)</p>	

Tabella di confronto n°3

MIT – Circ. Prot. 18559 del 7.6.2019 - Circ. Prot.35677 del 19.11.2019	D.L.gs n°81/2008 - ACCORDO DEL 21 DICEMBRE 2011- Punto 9
<p align="center">CORSO DI FORMAZIONE PERIODICA - PARTE COMUNE</p> <p align="center">(circ. Prot.35677/2019, punto 3.4 (trasporto di cose e di persone)</p> <p>⇒ conoscenza dei dispositivi del veicolo e condotta di guida. (7 ore) Per tale modulo il docente è un insegnante di teoria di autoscuola; conoscenza delle norme di comportamento e responsabilità del conducente (7 ore) Per tale modulo il docente è un insegnante di teoria di autoscuola; conoscenza dei rischi professionali; condizioni psicofisiche dei conducenti (7 ore) Per tale modulo il docente è un medico.</p>	<p align="center">AGGIORNAMENTO</p> <p>Nei corsi di aggiornamento per i lavoratori non dovranno essere riprodotti meramente argomenti e contenuti già proposti nei corsi base, ma si dovranno trattare significative evoluzioni e innovazioni, applicazioni pratiche e/o approfondimenti che potranno riguardare:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Approfondimenti giuridico – normativi • Aggiornamenti tecnici sui rischi ai quali sono esposti i lavoratori • Aggiornamenti su organizzazione e gestione della sicurezza in azienda • Fonti di rischio e relative misure di prevenzione
<p align="center">CORSO DI FORMAZIONE PERIODICA - PARTE SPECIALISTICA – COSE</p> <p align="center">(circ. Prot.35677/2019, punto 3.4)</p> <p>⇒ carico e scarico delle merci e compiti del conducente (7 ore) - disposizioni normative sul trasporto di cose (7 ore)</p>	
<p align="center">CORSO DI FORMAZIONE PERIODICA - PARTE SPECIALISTICA – PERSONE</p> <p align="center">(circ. Prot.35677/2019, punto 3.4)</p> <p>⇒ compiti del conducente nei confronti dell'azienda e dei passeggeri, formazione in materia di sensibilizzazione alla disabilità sulla base degli argomenti previsti dall'allegato II, lettera a), del regolamento (UE) n. 181/2011 (7 ore) - disposizioni normative sul trasporto di persone (7 ore)</p>	

Per ciò che attiene i programmi e le modalità di svolgimento dei corsi di qualificazione iniziale e formazione periodica, si evidenzia l'opportunità di intervenire sui seguenti aspetti operativi:

- la previsione di massimo 3 ore di assenza è estremamente restrittiva, auspichiamo l'introduzione di un margine maggiore
- nel caso siano superate le 3 ore di assenza ma entro le 10, l'attuale norma prevede che siano recuperate tutte, comprese le prime 3 : chiediamo che le prime 3 rimangano escluse dalla quantificazione delle ore da recuperare
- chiediamo che ai discenti che hanno maturato le ore di presenza ed hanno pertanto terminato il corso, sia consegnato il conseguente attestato senza attendere la fine dei corsi di recupero (come attualmente previsto)
- chiediamo che sia data la possibilità di effettuare i corsi per la CQC anche nella giornata di domenica

3. Patente di guida - Art. 9 dello schema di decreto

Questo articolo tratta della rete informatica tramite la quale gli Stati membri si scambiano informazioni in materia di patente di guida.

Il contenuto del disposto è condivisibile.

I concetti di “informazioni” e “patente di guida” contenuti in questo articolo, ci danno l’opportunità di trattare il tema della “carta tachigrafica del conducente” e di proporre una correlata innovazione della patente di guida.

Di seguito ne esponiamo i contenuti.

Per comprendere meglio i contenuti della proposta si fa una brevissima premessa, richiamando le funzioni del tachigrafo digitale e della correlata carta del conducente.

Ricordiamo che il tachigrafo digitale è un sistema elettronico installato per legge su tutti i veicoli immatricolati in uno Stato membro ed adibiti al trasporto su strada di viaggiatori o di merci a cui si applica il Regolamento (CE) n.561/2006 che disciplina i periodi di guida e riposo dei conducenti: trasporto di cose, con massa complessiva superiore a 3,5 tonnellate, autobus con oltre 9 posti, conducente incluso.

La carta tachigrafica del conducente, rilasciata dalle Camere di Commercio, dispone di un microprocessore (tipo bancomat), interagisce con il tachigrafo digitale registra i tempi di guida e di riposo, selezionando su un apposito commutatore, il tipo di attività che si sta eseguendo (guida, lavoro, riposo). Si inserisce nell’alloggiamento del dispositivo (tachigrafo digitale) nel momento in cui si prende in consegna un veicolo e si rimuove dal dispositivo al termine del periodo di lavoro giornaliero

La carta del conducente riporta il numero identificativo della patente di guida.

Questo determina che quando la patente di guida viene rinnovata, va richiesta una nuova carta del conducente con conseguente impegno economico e di tempo.

Inoltre, il codice della strada, per il non corretto uso del tachigrafo e delle relative carte, prevede sanzioni amministrative pecuniarie, oltre alla decurtazione dei punti.

Nel caso di rinnovo della carta tachigrafica del conducente determinato dal rinnovo della patente, viene emessa una nuova carta tachigrafica che però lascia invariata la data di scadenza relativa alla prima emissione con un conseguente disallineamento di date e potenziali contestazioni da parte degli organi di controllo su strada.

La normativa, per il mancato inserimento della carta tachigrafica, oppure per l’uso non corretto, prevede una sanzione accessoria della sospensione della patente di guida da quindici giorni a tre mesi.

Per questi motivi, proponiamo di inserire nella stessa patente di guida il microchip della carta tachigrafica del conducente.

Questo comporterebbe:

- una semplificazione burocratica ed economica
- una semplificazione in ambito di rinnovo, in quanto alla scadenza della patente ed al suo rinnovo, automaticamente viene rinnovata anche la scheda conducente
- in caso di smarrimento gli organi preposti hanno tutti i mezzi disponibili per controllare l'effettivo stato e la sua veridicità
- non cambia nulla per il rilascio, in quanto la stessa carta può essere rilasciata solo controllando l'abbinamento con una regolare patente di guida
- in caso di una guida multipla (tachigrafo digitale e tachigrafo analogico) sarà più facile effettuare un controllo per le ore di guida e di riposo
- rimane invariato tutta la normativa sulla patente di guida, punti ed etc.
- utilizzo di un unico documento
- rimangono invariate le caratteristiche tecniche e di rilascio/rinnovo delle altre tipologie di schede (azienda, officina, controllo)



