

# CERTIFICATO DI ABILITAZIONE PROFESSIONALE (CAP) PER L'AUTOTRASPORTO DI MERCI E PROBLEMATICHE SULL'ATTESTATO DI CONDUCENTE

**dott. Camillo Lobina**

*dirigente DTTSIS e direttore APC3*

Sommario:

1	INTRODUZIONE .....	30
2	L'ATTESTATO DEL CONDUCENTE .....	30
2.1	Profilo generale .....	30
2.2	La limitazione del rilascio dell'attestato ai conducenti cittadini di paesi terzi .....	31
2.3	Le infrazioni alla normativa sui trasporti e alle condizioni di uso dell'attestato .....	33
3	LA QUALIFICAZIONE E FORMAZIONE DEL CONDUCENTE ....	34
3.1	Profili generali .....	34
3.2	Qualificazione iniziale .....	36
3.3	Formazione periodica .....	37
3.4	Le materie di studio per la qualificazione e formazione .....	38
3.5	I soggetti interessati .....	39
3.6	La prova della qualificazione .....	39

## 1 INTRODUZIONE

Gli anni novanta sono stati caratterizzati dall'apertura del mercato dell'autotrasporto comunitario con il passaggio ad una regolamentazione che fa perno sulla qualità dell'impresa piuttosto che su contingenti numerici di autorizzazioni. Basta ricordare in tal senso quanto è successo per il trasporto su strada delle merci, assoggettato alle regole della licenza comunitaria, sia per i trasporti fra i diversi paesi membri, che per i trasporti interni ai singoli stati. La liberalizzazione del mercato dei trasporti va di pari passo con lo **sviluppo della concorrenza e l'armonizzazione delle condizioni sociali e occupazionali** e impone l'introduzione, per un verso dell'obbligo generalizzato di impartire **un'adeguata formazione professionale**, per un altro di norme che garantiscono il rispetto **della parità di condizioni fra le varie imprese** nell'esercizio del trasporto.

La normativa comunitaria recente pone ora una particolare attenzione su un soggetto, **il conducente** di veicoli adibiti al trasporto di merci, ma anche di persone, che è fondamentale per la stessa esistenza del settore. Un camion non si muove infatti se non c'è un autista che lo guida.

Non può d'altronde aversi un trasporto sicuro, concorrenziale e di qualità senza un'adeguata normativa che assicuri conducenti di alta professionalità ed adeguatamente tutelati.

In quest'ottica vengono in particolare evidenza i seguenti due interventi normativi:

- il regolamento n. 484/2002, del 1.3.2002, che ha istituito l'attestato del conducente;
- la direttiva 2003/59 del 15 luglio 2003 sulla qualificazione iniziale e formazione periodica dei conducenti di taluni veicoli stradali adibiti al trasporto di merci o passeggeri.

## 2 L'ATTESTATO DEL CONDUCENTE

### 2.1 Profilo generale

Il regolamento n. 484 del 2002, che ha trovato attuazione dal 19 marzo 2003, ha modificato il regolamento n. 881 del 1992, relativo all'accesso al mercato dei trasporti di merci su strada e ha introdotto un documento unificato detto **attestato del conducente**.

Il documento certifica che il **conducente, cittadino di un paese terzo** rispetto all'Unione europea, che guida il veicolo di un'impresa di trasporto in conto terzi munita di licenza comunitaria è abilitato a guidare il veicolo in base ad un rapporto di lavoro legittimamente instaurato.

La necessità dell'introduzione dell'attestato era nata dalla constatazione che autisti originari di paesi terzi, non legalmente residenti nell'Unione europea, venivano spesso utilizzati su veicoli immatricolati nella Comunità per l'esecuzione di trasporti fra Stati membri.

Tale fatto consentiva frequentemente il ricorso a manodopera a basso costo grazie all'utilizzo irregolare degli stessi conducenti, senza la corresponsione dei salari previsti dalla normativa dello stato di stabilimento dell'impresa

e senza il rispetto delle disposizioni in materia di previdenza sociale.

Ne derivava una distorsione della concorrenza fra le imprese estranee a simili pratiche e quelle che si servivano di conducenti extra - comunitari non regolarmente assunti, che spesso anzi sostituivano il conducente cittadino dello stato sede dell'impresa all'atto dei passaggi dei veicoli alla frontiera.

Essendo tali conducenti praticamente privi di diritti ne conseguiva un grave pericolo anche per la sicurezza della circolazione.

Pertanto, a differenza di quanto avveniva in precedenza, in cui il controllo della regolarità delle condizioni di lavoro degli autisti era possibile in pratica **solo nel paese di stabilimento dell'impresa**, l'attestato **consente ora** alle Autorità di controllo dei vari Paesi membri di **verificare su strada** la regolarità della situazione professionale di un conducente che si trovi alla guida di un veicolo che effettua un trasporto di merci **in regime di licenza comunitaria** (da ciò l'obbligo di tenere l'originale dell'attestato stesso **a bordo del veicolo**).

Questo significa però che le imprese che effettuano trasporti di merci **per conto proprio** non hanno lo stesso onere per eventuali conducenti non comunitari utilizzati, mentre alcune motivazioni che sottostanno, anche implicitamente, all'attestato appaiono avere una rilevanza più generale, che fa risultare limitativa la sola estensione dell'attestato al settore del trasporto in conto di terzi.

L'attestato ha infatti il fine fondamentale di combattere l'impiego irregolare degli autisti.

Il documento, pur essendo rilasciato nominativamente per il singolo conducente, **appartiene all'impresa di trasporto**, che lo mette a disposizione del primo limitatamente al tempo in cui lo stesso si trovi alla guida di un veicolo che effettua un trasporto **infracomunitario** o di **cabotaggio**.

L'attestato viene in definitiva rilasciato quando:

- il conducente è regolarmente assunto; oppure
- l'impresa fa regolarmente ricorso ad un conducente messo legittimamente a disposizione (si pensi, ad esempio, ai cosiddetti "staff leasing" della recente riforma "Biagi");

in entrambi i casi, nel rispetto delle **disposizioni legislative, regolamentari e amministrative** in materia di condizioni di lavoro e **di formazione professionale**, nonché dei **contratti collettivi di lavoro vigenti**.

## **2.2 La limitazione del rilascio dell'attestato ai conducenti cittadini di paesi terzi**

Il regolamento, tenuto conto della dimensione rilevante del fenomeno, ha prudentemente limitato in un primo tempo il rilascio dell'attestato **ai soli autisti cittadini non comunitari**.

La normativa ha certamente contribuito anche alla parziale emersione del fenomeno della clandestinità inducendo soggetti interessati alla regolarizzazione.

Il regolamento, essendo obbligatorio in tutti i suoi elementi e direttamente applicabile in tutti gli stati membri, si applicherà **anche nei nuovi stati**. La

norma avrà pertanto effetti che mutano radicalmente l'attuale condizione delle imprese e dei cittadini appartenenti ai nuovi paesi membri dell'Unione.

Fino alla data dell'adesione infatti, per un verso le imprese di tali paesi che effettuano trasporti con l'Unione europea non debbono munire di alcun attestato i loro conducenti, anche se stranieri, per un altro, i cittadini di questi paesi che vengono ora utilizzati da trasportatori comunitari necessitano di attestato.

A decorrere dall'adesione la situazione si inverte:

- le imprese di trasporto di tali paesi dovranno munire di attestato eventuali conducenti di paesi terzi utilizzati; mentre
- i loro cittadini non avranno più bisogno di attestato se utilizzati come autisti in qualunque altro paese comunitario.

A prescindere dall'astratta eguaglianza sul piano giuridico creata dal regolamento, è evidente che, se per un verso l'attestato dovrà essere esibito da un autista extracomunitario **ingaggiato in un nuovo stato membro**, è anche vero che un utile documento **verrà a mancare** ai fini di controllo della regolarità del rapporto di lavoro per una parte di conducenti prima assoggettati allo stesso.

D'altro canto le condizioni di retribuzione fra i conducenti di questi paesi e quelli degli attuali stati membri **continueranno ad essere differenti**, inducendo probabilmente le imprese di trasporto dei vecchi stati membri a ricorrere di frequente a questi nuovi cittadini comunitari da utilizzare in qualità di autisti.

Da questo punto di vista si può osservare che, **in materia di libera circolazione dei lavoratori**, l'Atto di adesione all'Unione prevede, per la maggior parte dei nuovi paesi, che in deroga alla normativa comunitaria, fino a 2 anni dalla data di adesione (estendibili a 5 anni o a 7 anni in caso di gravi perturbazioni del mercato del lavoro) gli attuali stati membri **potranno applicare le misure nazionali** che disciplinano l'accesso dei cittadini dei nuovi paesi membri al mercato nazionale del lavoro (quindi, è da ritenere, anche nei limiti di regolazione dei flussi immigratori).

Tale limitazione non si applica comunque al cittadino di un nuovo stato membro che fosse già ammesso al mercato del lavoro di un singolo paese membro da un tempo almeno pari a 12 mesi anteriormente alla data di adesione.

Recenti fonti di stampa, seppure di provenienza comunitaria, hanno parlato dell'intenzione della maggior parte degli attuali stati membri dell'Unione, **fra cui l'Italia**, di applicare il periodo transitorio prima di autorizzare la libera circolazione dei lavoratori.

È comunque previsto che la Commissione debba valutare gli effetti conseguenti alla limitazione del rilascio dell'attestato ai soli conducenti cittadini extra - comunitari al fine di presentare eventualmente una **proposta di modifica** del regolamento, ove ne dovesse ravvisare le condizioni.

In tal caso la modifica dovrebbe comportare l'estensione del rilascio a tutti i conducenti, a prescindere dalla nazionalità dell'autista (era questa del resto in un primo tempo sia la posizione del Parlamento europeo che della

Commissione, sebbene con la proposta di applicazione di limiti temporali diversi rispetto ai conducenti provenienti da paesi terzi).

A titolo di compromesso, si potrebbe anche prevedere la sola estensione del rilascio dell'attestato a qualsiasi conducente che sia alle dipendenze di un'impresa comunitaria stabilita **in uno stato membro diverso da quello di cui il conducente è cittadino**.

La prima ipotesi creerebbe certamente un notevole incremento di procedure amministrative, con gli oneri conseguenti.

Nel contempo però, in entrambi i casi, verrebbero introdotte maggiori garanzie sul rispetto delle norme che sovrintendono all'assunzione o al regolare utilizzo dei conducenti, **anche provenienti da nuovi paesi membri**, che riceverebbero in tal modo un trattamento giuridico - economico identico agli autisti nazionali.

### **2.3 Le infrazioni alla normativa sui trasporti e alle condizioni di uso dell'attestato**

La previsione dell'obbligo di attestato, ove **non adeguatamente controllata**, potrebbe rimanere lettera morta.

Per tale motivo, in primo luogo bisogna rammentare che gli stati membri debbono effettuare ogni anno **almeno il 20% di controlli** sugli attestati rilasciati, al fine di verificare che sussistano ancora le condizioni che hanno consentito il rilascio (si tratta di un'attività che deve porre in essere il Ministero del lavoro).

Ciò consentirà di evitare che qualche impresa ricorra alla pratica di regolarizzare solo temporaneamente il conducente e cioè al momento di richiesta dell'attestato, per poi **retrocederlo** al rango di lavoratore in nero, pur avendo ancora in possesso il documento.

Quanto al **controllo su strada** si sottolinea che il regolamento precisa che per effettuare trasporti internazionali **è necessaria una licenza comunitaria unitamente a un attestato del conducente**.

Ciò può far ritenere che la mancanza dell'attestato, quando necessario, **tolga validità** alla stessa licenza comunitaria.

Per quanto riguarda l'ordinamento italiano in tal caso il trasporto si potrebbe catalogare come **trasporto abusivo**, cui applicare, sebbene con **qualche dubbio**, la relativa normativa sanzionatoria contenuta nell'articolo 46 della legge n. 298/74.

Non si può comunque negare come la questione sia controversa.

Si pensi del resto alla differenza fra mancanza dell'attestato alla radice, **perché mai ottenuto** e mancanza temporanea dell'attestato a bordo, semplicemente **perché dimenticato** in sede. In questo caso sembrerebbe piuttosto doversi richiamare l'articolo 180 CDS (sebbene anche in esso non vi sia ovviamente un richiamo esplicito all'attestato del conducente, ma solo al titolo necessario, cioè l'autorizzazione o la licenza, quando il veicolo è utilizzato per il trasporto).

Questa interpretazione renderebbe però **più agevole sfuggire** a san-

zioni serie anche nel caso di violazione grave.

Appare quindi preferibile l'elaborazione di una normativa sanzionatoria chiara, rispettosa del principio di proporzionalità, deterrente e non discriminatoria.

Conseguenze importanti in materia sanzionatoria sono ancora previste in caso di **infrazioni** delle normative relative **ai trasporti**, perché si può procedere al **ritiro degli attestati del conducente**.

Inoltre si può ricordare che in caso di infrazioni consistenti in un **uso illecito degli attestati** del conducente, le sanzioni più gravi comportano **la sospensione del rilascio o il ritiro degli attestati e il ritiro temporaneo o parziale delle copie certificate conformi** della licenza comunitaria.

Come si vede, sia nel caso di violazione della normativa sui trasporti, sia nel caso di mancata osservazione di tutte le condizioni cui è soggetto l'uso dell'attestato, a parte le conseguenze relevantissime sullo stesso conducente, per le violazioni è **responsabile il trasportatore** in quanto i provvedimenti possono riguardare le copie certificate conformi, di cui è titolare l'impresa e gli attestati del conducente, di cui è proprietaria l'impresa, con effetti limitativi che incidono in modo pesante sulle possibilità di operare ordinariamente.

È appena il caso di ricordare che, nell'ambito della collaborazione amministrativa fra stati membri, il paese che rileva le infrazioni informa le Autorità del paese di stabilimento del vettore e può contestualmente richiedere la comminazione delle sanzioni previste.

### **3 LA QUALIFICAZIONE E FORMAZIONE DEL CONDUCENTE**

#### **3.1 Profili generali**

La proposta di direttiva in materia di qualificazione e formazione professionale ha preso il via dalla constatazione che, in ambito comunitario, la professione di conducente si svolge nella maggior parte dei casi sulla base della formazione acquisita con il conseguimento della patente di guida.

Il mercato del trasporto invece richiede oramai un grado elevato di preparazione, a prescindere dal fatto che il conducente **sia un lavoratore autonomo o subordinato, che effettui trasporti di passeggeri o di merci, che esegua trasporti in conto proprio o per conto di terzi**.

D'altro canto il contenuto della formazione previsto dalla direttiva del 1976 risulta superato nella parte in cui non figura nella normativa comunitaria in materia di patenti di guida (direttiva 91/439/CEE).

La direttiva qui presentata sviluppa perciò un quadro comunitario che ingloba i corsi di formazione professionale eventualmente organizzati ai sensi del regolamento (CEE) n. 3820/85.

Considerati i necessari tempi tecnici per dare compiuta attuazione al nuovo sistema, il legislatore comunitario è stato comunque prudente con i termini di recepimento ed applicazione, perché:

- da un lato, gli stati membri devono recepire la direttiva al più tardi entro il **10 settembre 2006** (potendo però farlo prima);
- da un altro, comunque, **l'applicazione** delle disposizioni concernenti la

qualificazione iniziale per la guida di veicoli delle patenti delle categorie C1, C1 + E, C e C + E (quindi, nella sostanza, per **il trasporto di merci**), decorre dal **10 settembre 2009**.

È da notare invece che la normativa, per la qualificazione iniziale che riguarda la guida di veicoli delle patenti delle categorie D1, D1 + E, D, D + E (quindi per **il trasporto di viaggiatori**), si applica invece a decorrere dal **10 settembre 2008**.

La direttiva non si è limitata a prevedere semplicemente che essa si applica "ai conducenti" che guidano veicoli per i quali è necessaria una patente delle varie categorie o sottocategorie, ma si è invece premurata di sottolineare che il campo di applicazione riguarda specificamente i cittadini di uno stato membro **e i cittadini di un paese terzo** che effettuano trasporti nella comunità.

In quest'ultima previsione si evidenzia la particolare attenzione che il legislatore comunitario annette all'autista cittadino non comunitario, che fa però **"trasporti comunitari"**.

Singolare è invece la previsione che la formazione iniziale dei conducenti cittadini di uno stato membro debba svolgersi nello **stato membro di residenza**, perché appare divergere dal principio di reciproco riconoscimento dei titoli.

La nuova direttiva ha fatto propria una **duplice preoccupazione** in ordine alla professionalità del conducente, riconoscendo:

- la necessità di un'adeguata preparazione **per accedere** alla professione, e
- la necessità di **aggiornamento** nel corso della stessa carriera professionale.

Da ciò la previsione dell'obbligo di **qualificazione iniziale**, volto fra l'altro a migliorare **la sicurezza stradale** e **la sicurezza dello stesso conducente, anche** in occasione di operazioni effettuate **con il veicolo in sosta**, nonché l'obbligo di "formazione periodica", che rappresenta in sostanza un'applicazione del principio della formazione **permanente**, al fine di evitare che si possa esercitare per decenni il mestiere senza aggiornare le proprie conoscenze, anche pratiche (si pensi, ad esempio, alle tecniche di guida o alle problematiche concernenti il risparmio dei carburanti).

Il sistema di qualificazione iniziale, **a scelta dello Stato membro**, può essere strutturato in modo da prevedere:

- la frequenza obbligatoria di corsi, che si concludono con un esame;
- oppure solo esami teorici e pratici, senza la frequenza di corsi.

La qualificazione iniziale può essere anche prevista **in forma accelerata**, in tal caso sempre con **frequenza obbligatoria di corsi e relativo esame (ore di frequenza e guida sono però in pratica ridotte a metà)**.

In tutti i citati casi al superamento dell'esame segue il rilascio di uno specifico CAP - certificato di idoneità professionale).

Anche la **formazione periodica** prevede la frequenza obbligatoria di corsi a fronte della quale si ottiene il relativo **CAP**.

### 3.2 Qualificazione iniziale

- **Opzione con frequenza di corsi ed esame.**

**Qualificazione iniziale ordinaria.**

La qualificazione iniziale obbligatoria nel caso di frequenza di corsi ha una durata di **280 ore**.

L'aspirante conducente deve effettuare almeno **20 ore** di guida individuale, su un veicolo della pertinente categoria (di cui **8 ore** al massimo possono essere effettuate su un terreno speciale o su un simulatore di alta qualità).

Serve a valutare:

- perfezionamento di una guida razionale improntata alla sicurezza,
- controllo del veicolo in rapporto alle diverse condizioni del fondo stradale in relazione alle condizioni atmosferiche e all'ora del giorno e della notte.

**Qualificazione iniziale accelerata.**

La qualificazione iniziale accelerata prevede la frequenza di corsi per una durata di **140 ore**, che comprendono comunque **tutte le materie** previste dalla direttiva.

L'aspirante conducente deve effettuare almeno **10 ore di guida individuale**, su un veicolo della pertinente categoria (di cui **4 ore** al massimo possono essere effettuate su un terreno speciale o su un simulatore di alta qualità).

- **Opzione con solo esame.**

Gli esami sono teorici e pratici.

L'esame di **teoria** consta di **2 prove**, che prevedono:

- domande con risposta multipla, risposta diretta o una combinazione di entrambe,
- l'analisi di un caso specifico.

Durata della prova: 4 ore.

L'esame di **pratica** consta di **2 prove obbligatorie**, così strutturate:

- una prova di guida, preferibilmente su strade extraurbane, su strade a scorrimento veloce, su autostrade e simili, così come su tutti i tipi di strada urbana e con diverse condizioni di traffico (durata: 90 minuti),
- una prova pratica relativa almeno ai punti 1.4 delle materie di insegnamento (capacità di caricare rispettando i principi di sicurezza e di corretta utilizzazione del veicolo), 3.2 (capacità di prevenire la criminalità e il traffico di clandestini), 3.3 (capacità di prevenire i rischi fisici) e 3.5 (capacità di valutare le situazioni di emergenza) (durata: 30 minuti).

Una **terza prova facoltativa** di guida su terreno speciale può essere prevista.

La direttiva riconosce anche un principio di **equipollenza fra i CAP della formazione iniziale**, per cui i conducenti che effettuano trasporto di merci che **ampliano o cambiano la propria attività** per effettuare trasporti di passeggeri o viceversa e che siano titolari di CAP non sono tenuti a ripetere le sezioni comuni delle qualificazioni iniziali, ma solo le sezioni specifiche attinenti alla loro qualificazione.

In tal caso il corso di qualificazione **iniziale ordinaria** sarà di **70 ore**, di cui **5** di guida individuale; in caso di qualificazione iniziale accelerata sarà invece

di **35 ore, di cui 2 ore e mezza** di guida individuale.

Il principio di equivalenza dei diplomi vale anche per le materie in comune con la **direttiva in materia di accesso alla professione di trasportatore**.

I CAP della formazione iniziale, **in rapporto con l'età del conducente**, conferiranno differenti facoltà a seconda che siano stati conseguiti con il sistema della formazione ordinaria o con quello dell'accelerata, essendo i primi idonei a consentire in età più giovane la guida di veicoli che necessitano di patente di un determinata categoria o sottocategoria (ad es., è previsto che a 18 anni si possa guidare un veicolo che necessita di patente C purché si abbia un CAP conseguito con la formazione iniziale ordinaria; non essendo sufficiente il CAP ottenuto con la formazione accelerata).

- Per chi esercita già la professione.

La direttiva **fa salvi i diritti acquisiti**, per cui sono esentati dall'obbligo di **qualificazione iniziale, ma non della periodica**, i conducenti:

- titolari di una patente di guida di categoria C1, C1 + E, C o C + E o di una patente di guida riconosciuta equivalente, rilasciata al più tardi **3 anni** dopo la data limite di recepimento della direttiva (che è, come detto, il 10 settembre 2006).

Posto che l'esenzione dall'obbligo di qualificazione iniziale la guida di veicoli delle patenti delle categorie C1, C1 + E, C e C + E vale solo fino al **10 settembre 2009**, in sostanza dalla data effettiva di applicazione non verranno riconosciute ulteriori esenzioni.

### 3.3 Formazione periodica

Tutti i conducenti sono in ogni caso assoggettati **all'obbligo di formazione periodica**, che comporta un aggiornamento professionale che perfeziona le conoscenze essenziali per lo svolgimento delle loro funzioni, con particolare enfasi sempre sulla sicurezza stradale e sulla razionalizzazione del consumo del carburante.

Al termine della formazione periodica viene rilasciato il corrispondente CAP.

Il primo corso di formazione periodica deve essere frequentato:

- a) dal titolare di CAP comprovante la qualificazione iniziale **nei 5 anni** successivi alla data di rilascio del CAP;
- b) dai conducenti che possono far valere "diritti acquisiti", nei 5 anni successivi alle date di applicazione delle disposizioni della direttiva (10 settembre 2008 per i passeggeri e 10 settembre 2009 per il trasporto di merci, secondo un calendario fissato dagli stati membri).

Successivamente i corsi per la formazione periodica vanno frequentati ogni 5 anni, prima della scadenza del CAP di cui è titolare.

In fase di recepimento sarà possibile optare per la modifica dei termini di frequenza dei corsi di formazione periodica al fine di:

- farli coincidere con la scadenza della patente;
- scaglionare nel tempo l'introduzione della formazione periodica.

### 3.4 Le materie di studio per la qualificazione e formazione

La direttiva prevede un **elenco di materie**, su cui vertono i corsi, la cui conoscenza è necessaria ai fini di ottenere i **requisiti minimi** di qualificazione iniziale e di formazione periodica (il livello minimo corrisponde al livello II della struttura dei livelli di formazione comunitari equivalente in pratica ai livelli raggiunti nel corso dell'istruzione obbligatoria, completata da una formazione professionale). È comunque da notare che i singoli stati membri, in fase di recepimento, possono prevedere ulteriori materie al fine di eventuale completamento del programma.

Per ciascuna materia debbono essere perseguiti **obiettivi**, che possono riguardare tutte le patenti o essere specifici per alcune categorie.

I brevi accenni che farò non riguarderanno in modo specifico i CAP relativi alle patenti delle categorie e sottocategorie D, D + E, D1, D1 + E.

Le materie sono:

- 1 Perfezionamento per un guida razionale sulla base delle norme di sicurezza  
Fra gli obiettivi previsti se ne sottolineano alcuni.
  - Per tutte le patenti:  
conoscenza delle caratteristiche e funzionamento dei dispositivi di sicurezza per poter controllare il veicolo e prevenire le anomalie di funzionamento.
  - Per le patenti di guida C, C + E, C1, C1 + E:  
capacità di caricare il veicolo e corretta utilizzazione dello stesso (ripartizione del carico).
- 2 Applicazione della normativa.
  - Per tutte le patenti:  
conoscenza del contesto sociale dell'autotrasporto e della relativa regolamentazione (es. normativa sociale; diritti e doveri di qualificazione e formazione).
  - Per le patenti di guida C, C + E, C1, C1 + E:  
conoscenza della regolamentazione relativa al trasporto di merci (licenze; contratti per il trasporto; autorizzazioni internazionali; CMR; lettera di vettura internazionale ecc.);
- 3 Salute, sicurezza stradale e sicurezza ambientale, servizi, logistica.
  - Per tutte le patenti:
    - sensibilizzazione ai pericoli della strada e agli infortuni sul lavoro;
    - capacità di prevenire la criminalità e il traffico di clandestini;
    - capacità di prevenire i rischi fisici (ergonomia);
    - capacità di comportarsi in **modo da valorizzare l'immagine dell'azienda**.
  - Per le patenti di guida C, C + E, C1, C1 + E:  
conoscenza del contesto economico dell'autotrasporto di merci e dell'organizzazione del mercato (modi di trasporto; spedizionieri; concorrenza; attività ausiliarie; trasporti specializzati con cisterna; ATP; evoluzione del sistema - strada/ferrovia ecc.).

### 3.5 I soggetti interessati

La direttiva in questione, pur calandosi in un sistema che già conosce e attua l'esperienza della formazione e degli esami, come in materia di accesso alla professione o di rilascio degli attuali CAP, coinvolge quindi in modo peculiare una serie di soggetti, cui viene richiesto uno sforzo particolare e un cambiamento di mentalità. Essi sono:

- gli aspiranti conducenti, per l'impegno, anche economico, necessario per la frequenza dei corsi e del superamento degli esami, ma con la certezza che sarà facilitato l'inserimento professionale, cui conseguirà un impatto positivo sull'occupazione;
- le imprese di trasporto, che avranno un personale più qualificato, ma forse anche più oneroso, anche per l'obbligo di formazione periodica imposto;
- l'amministrazione pubblica, che dovrà fare delle scelte importanti e assicurare una serie di adempimenti; fra cui:
  - 1 autorizzare i centri di formazione, che si incaricheranno di tenere i corsi;
  - 2 prevedere organismi e procedure di esame;
  - 3 predisporre i test con risposta a scelta multipla nel caso si preveda un sistema di qualificazione iniziale con solo esame;
  - 4 effettuare attività ispettiva per verificare la sufficienza delle risorse utilizzate e il corretto svolgimento dei corsi;
  - 5 adottare provvedimenti sanzionatori, come la sospensione o la revoca dell'autorizzazione, qualora risultino non più soddisfatte adeguatamente le condizioni che avevano consentito il rilascio dell'autorizzazione.

In particolare si sottolinea l'importanza dei "**Centri di formazione autorizzati**", i quali avranno l'esclusiva per lo svolgimento dei corsi, sia per la formazione iniziale, che per la formazione periodica e come tali dovranno essere essi stessi di elevata professionalità.

L'autorizzazione è pertanto subordinata:

- alla predisposizione di un programma adeguato di qualificazione e didattico, con specifica dei metodi;
- all'utilizzo di insegnanti qualificati e di provata esperienza, reclutati tramite selezioni specifiche;
- alla disponibilità di idonee sedi di insegnamento, sussidi didattici, mezzi per le esercitazioni pratiche e veicoli;
- alla specifica delle condizioni di partecipazione ai corsi in ordine al possibile numero di allievi.

Non c'è alcun dubbio che l'esperienza maturata secondo l'attuale normativa, che disciplina il conseguimento dei CAP potrà dare un contributo ai fini del recepimento della nuova direttiva.

### 3.6 La prova della qualificazione

Quanto alla dimostrazione della qualificazione raggiunta si può osservare che i cittadini di un paese terzo al servizio come conducenti di impresa comunitaria di trasporto di merci **comprovano la qualificazione con l'attestato del conducente**, che lo stato membro può decidere di integrare con la

**"carta di qualificazione del conducente"** munita dell'apposito codice comunitario.

Il codice potrà anche essere apposto comunque sulla patente a riprova della conseguita qualificazione.