

Parere del Comitato economico e sociale in merito alla «Proposta di direttiva del Parlamento europeo e del Consiglio sulla formazione professionale per l'esercizio dell'attività di autotrasporto di merci e passeggeri»

(2001/C 260/16)

Il Consiglio, in data 21 ottobre 2001, ha deciso, conformemente al disposto dell'articolo 71 del Trattato che istituisce la Comunità europea, di consultare il Comitato economico e sociale in merito alla proposta di cui sopra.

La Sezione «Trasporti, energia, infrastrutture, società dell'informazione», incaricata di preparare i lavori in materia, ha formulato il parere sulla base del rapporto introduttivo del relatore Kielman in data 6 giugno 2001.

Il Comitato economico e sociale ha adottato l'11 luglio 2001 nel corso della 383^a sessione plenaria, all'unanimità, il seguente parere.

1. Introduzione

1.1. Il Regolamento (CEE) n. 3820/85 del Consiglio, del 20 dicembre 1985, relativo all'armonizzazione di alcune disposizioni in materia sociale nel settore dei trasporti su strada, contiene disposizioni in materia di formazione professionale per l'esercizio dell'attività di autotrasporto di merci e passeggeri.

1.2. I contenuti della formazione per il rilascio del certificato di idoneità professionale sono stabiliti dalla Direttiva 76/914/CEE. Il primo paragrafo dell'allegato di tale direttiva recita: «La formazione necessaria al conseguimento di un certificato di idoneità professionale deve comprendere almeno gli elementi in appresso indicati, salvo che i medesimi non siano già compresi nella formazione necessaria al conseguimento della patente di guida».

1.3. Sia il regolamento (1985) che la direttiva (1976) sono sorpassati. Ne consegue che soprattutto il contenuto della formazione risulta decisamente superato nella misura in cui non figura nella normativa comunitaria in materia di patenti di guida (Direttiva 91/439/CEE).

1.4. Poiché ad eccezione di soli due stati, Francia e Paesi Bassi, non esiste alcun obbligo di frequentare corsi di formazione professionale, ciò significa che la maggior parte degli autotrasportatori professionali esercita il proprio mestiere in base alla sola patente di guida. Per determinati tipi di trasporto, come ad esempio quello di sostanze pericolose, vale naturalmente un regime più severo.

1.5. Al fine di rafforzare il livello di sicurezza stradale, la sicurezza a veicolo fermo e la qualità del servizio, come anche di favorire l'inserimento professionale nonché di esercitare un

impatto positivo sull'occupazione, la Commissione ritiene importante introdurre la formazione iniziale e la formazione permanente.

1.6. L'introduzione armonizzata dell'obbligo generalizzato di seguire tale formazione metterà inoltre in evidenza il fatto che la liberalizzazione del mercato dei trasporti va di pari passo con lo sviluppo della concorrenza da un lato e l'armonizzazione delle condizioni sociali e occupazionali dall'altro.

1.7. La direttiva qui presentata sviluppa perciò un quadro comunitario che ingloba i corsi di formazione professionale già previsti ai sensi del Regolamento (CEE) n. 3820/85 e che offre una soluzione ai problemi specifici del mercato degli autotrasportatori, come ad esempio il reclutamento di nuovi conducenti e le garanzie di qualità del servizio fornito dai conducenti.

2. Osservazioni generali

2.1. Il Comitato condivide la posizione della Commissione secondo la quale occorre porre fine alla pratica attuale secondo cui chiunque può accedere alla professione di autotrasportatore di merci o passeggeri senza alcuna formazione professionale. Concorda inoltre con la proposta pragmatica di introdurre un corso di formazione professionale iniziale obbligatorio come quelli che esistono già nei Paesi Bassi e in Francia.

2.2. Condivide la posizione della Commissione circa gli svantaggi dell'introduzione di una formazione iniziale completa di 420 ore in totale. È chiaro che se si chiedesse a tutti di seguire la formazione completa, ciò si ripercuoterebbe negativamente sul mercato del lavoro. Già attualmente, infatti, il numero dei conducenti qualificati è insufficiente.

2.3. La durata della formazione iniziale minima è di 210 ore in totale, suddivise su 6 settimane di 35 ore. Essa comprende la metà delle ore previste per la formazione completa. È obbligatoria per tutti i nuovi conducenti, a prescindere dalla loro età e dalla categoria del veicolo guidato. Il Comitato ritiene che l'introduzione di questa formazione iniziale minima faciliterà l'apprendimento del mestiere di autotrasportatore da parte dei giovani. La durata della formazione dovrà essere considerata in relazione alle formazioni già esistenti e ai livelli richiesti per la patente di guida e per l'idoneità professionale negli Stati membri. Al riguardo occorre studiare se a breve termine sia possibile aumentare il numero di ore di formazione.

2.4. Oltre alla formazione iniziale minima, nella proposta di direttiva la Commissione introduce anche il principio della formazione permanente. Per quest'ultima propone un periodo di cinque giorni ogni cinque anni. Considerata la formazione iniziale minima precedente, la soluzione appare adeguata, tanto più che l'esperienza acquisita in Francia insegna che la formazione permanente ha effetti positivi.

2.5. Il Comitato concorda con il proposito di esentare dalla formazione iniziale gli autotrasportatori che esercitano già la professione al momento dell'entrata in vigore della direttiva. Sottoscrive la proposta della Commissione di sottoporre questa categoria di conducenti a una formazione permanente obbligatoria ogni cinque anni. Ciò corrisponde in pratica ad un giorno di formazione l'anno.

2.6. La Commissione propone di stabilire criteri per l'autorizzazione degli organismi di formazione. Per parte sua il Comitato non ritiene così importante fissare criteri per l'autorizzazione degli organismi di formazione. Giudica invece molto più importante stabilire criteri oggettivi per la valutazione degli organismi esaminatori, di preferenza da parte delle autorità competenti dello Stato membro in questione.

3. Osservazioni particolari

3.1. Il Comitato ritiene che la Commissione non specifichi con sufficiente chiarezza a quale gruppo di destinatari si rivolge. L'articolo 2 contiene la seguente definizione: Per «autotrasportatore di merci» si intende un conducente che effettua trasporto di merci su strada a titolo oneroso. Ci si domanda se i conducenti che lavorano in proprio rientrino o meno in questa definizione. Dai dati forniti dalla Commissione, il Comitato deduce che, a meno che non siano applicabili le «Deroghe» di cui all'articolo 3 della proposta di direttiva, tutti i conducenti che guidano veicoli superiori a 3,5 tonnellate adibiti al trasporto di merci rientrano nella definizione. Nell'ambito dei trasporti passeggeri ci si rivolge ai conducenti di veicoli con capienza superiore alle 9 persone, compreso il conducente.

3.2. Non è chiaro che cosa la Commissione intenda nella «Relazione» della proposta di direttiva con la frase: «La formazione contribuirà a rafforzare il livello di sicurezza stradale, la sicurezza a veicolo fermo», e il Comitato chiede pertanto alla Commissione di spiegare questo punto.

3.3. Ha l'impressione che dalla Relazione e dall'allegato della proposta «Requisiti minimi della formazione professionale» non risulti chiaro se la formazione professionale completa debba essere di 420 o 630 ore. La Commissione ha spiegato che la differenza dipende da un errore nella trasmissione/traduzione del testo ed ha confermato che per la formazione completa il criterio di riferimento è un totale di 420 ore.

3.4. All'articolo 9 la Commissione stabilisce che «Gli autotrasportatori svolgono i corsi di formazione professionale iniziale e permanente nello Stato membro di residenza normale» al fine di prevenire il cosiddetto fenomeno del «turismo per il conseguimento della patente di guida». Dato che nello stesso articolo la Commissione propone il riconoscimento reciproco dei brevetti di formazione, dei certificati di idoneità professionale e degli attestati di formazione permanente, il Comitato ritiene che non abbia importanza dove gli autotrasportatori svolgano i corsi di formazione iniziale e permanente. Osserva che la limitazione allo Stato membro di residenza normale non sia coerente con la proposta concernente il riconoscimento reciproco.

3.5. Secondo il Comitato la proposta della Commissione non insiste a sufficienza sull'aspetto qualitativo e soprattutto sulle norme che gli Stati membri devono applicare nell'esaminare i candidati. Il Comitato ritiene che la qualità degli esami, essendo l'unico modo di verificare che gli interessati abbiano realmente acquisito una formazione, abbia un'importanza pari alla durata della formazione stessa.

3.6. La Commissione propone che i requisiti per gli istruttori comprendano 5 anni di esperienza pratica e il completamento della formazione iniziale e permanente. Il Comitato giudica che tali requisiti siano troppo restrittivi e si chiede se a tali condizioni sarà possibile disporre di un numero di istruttori sufficiente. Affinché possano essere soddisfatti i requisiti previsti per la qualifica di formatore la Commissione dovrà in ogni caso inserire nella direttiva una disposizione transitoria valida per vari anni.

3.7. Al fine di garantire la sicurezza del traffico nell'intera UE e prevenire distorsioni della concorrenza, è necessario che la direttiva entri in vigore anche nei nuovi Stati membri non appena questi aderiranno all'UE.

4. Sintesi e conclusioni

4.1. Il Comitato sottoscrive nel complesso la proposta della Commissione concernente l'introduzione di una formazione iniziale obbligatoria per gli autotrasportatori associata ad una verifica periodica delle qualifiche richieste ed eventualmente seguita da una formazione permanente specifica ogni 5 anni, soprattutto al fine di rafforzare il livello di sicurezza stradale, la qualità del servizio e di esercitare un impatto positivo sull'occupazione.

4.2. Il Comitato ritiene che la Commissione non specifichi con sufficiente chiarezza a quale gruppo di destinatari si rivolge. Che cosa si intende per «conducente che effettua trasporto di merci su strada a titolo oneroso»? Chiede inoltre alla Commissione di chiarire il significato della frase «La formazione contribuirà a rafforzare il livello di sicurezza stradale, la sicurezza a veicolo fermo... ».

4.3. Il Comitato ritiene che la Commissione insista eccessivamente sull'aspetto quantitativo, ovvero sul numero minimo

delle ore di formazione, e non presti invece sufficiente attenzione alle norme che devono essere stabilite per gli esami.

4.4. La Commissione propone che gli autotrasportatori svolgano i corsi di formazione professionale iniziale e permanente nello Stato membro di residenza normale, conformemente a quanto stabilito nella direttiva sulla patente di guida. Il Comitato si chiede se nel caso della formazione iniziale e della formazione permanente ciò non costituisca una limitazione inutile, soprattutto in considerazione del fatto che la Commissione propone contemporaneamente il riconoscimento reciproco dei brevetti di formazione, dei certificati di idoneità professionale e degli attestati di formazione continua.

4.5. Segnala infine che, poiché la Commissione propone che i requisiti per gli istruttori comprendano 5 anni di esperienza pratica e il completamento della formazione iniziale e continua, sarà molto difficile reperire un numero sufficiente d'istruttori. Chiede quindi alla Commissione di riesaminare il contenuto di questo punto.

Bruxelles, 11 luglio 2001.

Il Presidente
del Comitato economico e sociale
Göke FRERICHS