

Truck24 Magazine è un foglio di collegamento per le aziende di autotrasporto non assimilabile a testata giornalistica - contenuti su [www.truck24.it](http://www.truck24.it) - Anno 2019 n. 4



## Il Punto

di Giovanni Rinzivillo

*Carissimi, Bentornati dal periodo estivo, utile per riposarsi e stare con le persone a noi più care. Tra le novità del settore, uno spazio merita il cambiamento dell'esame per il conseguimento della CQC. Novità ben illustrate nell'articolo a pag.2. Per quanto riguarda le revisioni dei mezzi pesanti sono state annullate le restrizioni per la prenotazione. Un occhio al solito all'Europa: la guerra contro gli agenti inquinanti è al primo punto nelle politiche comunitarie, in arrivo nuove restrizioni per la riduzione delle emissioni inquinanti. Un ultimo accenno ai corsi per il corretto uso del cronotachigrafo e i tempi di guida e riposo per chiarire meglio gli obblighi e cosa rischiano in termini di sanzioni le aziende che non adempiono al dettato normativo.*

## Revisioni Camion: annullate le restrizioni per la prenotazione

La circolare numero 22267 emessa il 10 luglio 2019 dalla Direzione Generale per la Motorizzazione (ministero dei Trasporti) ha annullato le restrizioni introdotte per gli studi di consulenza automobilistica nella prenotazione delle revisioni dei veicoli industriali. Con due note emesse il 7 agosto 2015 e l'11 ottobre 2016, la Direzione Generale per la Motorizzazione introdusse limitazioni territoriali e operative nei confronti degli studi di consulenza automobilistica per la prenotazione, attuata per conto delle imprese di autotrasporto, delle attività di revisione fuori sede dei mezzi pesanti e dello svolgimento di tali revisioni nei centri in loro gestione. Così, il ministero permetteva a queste agenzie solo la prenotazione delle revisioni solo nella provincia in

cui ha sede l'agenzia stessa e l'attuazione della revisione solo nei centri autorizzati estranei allo studio di consulenza automobilistica richiedente. Il 10 giugno 2019, però, il Tar del Lazio ha deciso che tali restrizioni

sono illegittime perché "non è rinvenibile [...] alcuna norma che fissi la doppia limitazione (territoriale e soggettiva) che la competente Direzione Generale del MIT ha ritenuto di ricostruire in via meramente interpretativa

con circolare". Inoltre, tali limiti contrastano la direttiva comunitaria Bolkenstein. Perciò, il ministero dei Trasporti ha emesso il 10 luglio una circolare che annulla le due note del 2015 e 2016, eliminando qualsiasi restrizione verso gli studi di consulenza automobilistica.



## Obbligo Formativo: Corso Cronotachigrafo e Tempi di Guida e Riposo

Vuoi PREVENIRE le infrazioni e le pesanti sanzioni che conseguono alla mancata formazione sul crono dei tuoi autisti???

Le aziende che partecipano al corso assolvono all'obbligo formativo previsto dalla normativa europea e nazionale (Reg. CE 561/2006, art. 10 c. 2 - Reg. CE 165/2014, art. 33 c. 1 - Decreto del Ministero dei Trasporti prot. 215 del 12/12/2016).

Quali SANZIONI rischia l'azienda che non si adegua al dettato normativo? Il Reg. CE 561/2006 e il Reg. CE 165/2014 introducono l'obbligo per



l'azienda di trasporto di istruire i conducenti e di monitorarne regolarmente l'attività al fine di garantire l'osservanza delle disposizioni normative sui tempi di guida, pausa, riposo e sull'utilizzo del cronotachigrafo. I Corsi di formazione

sul funzionamento e corretto utilizzo dei cronotachigrafi devono avere durata di 8 ore e avranno una validità massima di 5 anni. La mancata effettuazione dei Corsi di formazione sul corretto utilizzo del cronotachigrafo impongono la sanzione da 327 a 1.306 €, che insiste unicamente a capo dell'azienda, in aggiunta alle sanzioni che insistono già in capo al conducente (per le quali l'azienda è solidamente responsabile). Tale sanzione può essere evitata dall'azienda che ha adempiuto correttamente agli obblighi formativi sopra descritti.

# CAMBIA L'ESAME PER IL CONSEGUIMENTO DELLA CQC

La Gazzetta Ufficiale numero 195 del 21 agosto 2019 ha pubblicato il Decreto del ministero dei Trasporti del 5 luglio 2019 che porta importanti modifiche allo svolgimento dell'esame per conseguire la carta di qualificazione dei conducenti di veicoli industriali e autobus. Con questo Decreto, il ministero dei Trasporti modifica le norme per conseguire la Cqc contenute nel Decreto del 20 settembre 2013. La principale novità è l'introduzione dell'informatica nella prova d'esame: ora le domande cui i candidati devono rispondere sono tratte, in modo casuale, da un database di quesiti. Viene così creato un questionario formato da settanta domande, cui il candidato deve rispondere su un sistema informatizzato "vero" o "falso", barrando rispettivamente la lettera V o F,

in un tempo massimo di novanta minuti (un'ora e mezzo). Il testo precisa che delle settanta domande, quaranta riguardano gli argomenti previsti dal-

l'articolo 7 (lettera a del comma 4) del decreto del 20 settembre 2013, ossia la parte comune alle Cqc merci e passeggeri che riguarda aspetti tecnici, norme sul lavoro, prevenzione e comportamento. Le altre trenta domande riguardano le lettere b e c dello stesso articolo e sono quelle dedicate al tipo di abilitazione scelta dal candidato. Per passare l'esame, il candidato non deve fornire più di sette risposte sbagliate.

Nel caso in cui l'esame è svolto da un autista che ha già la carta di qualificazione per il trasporto di merci e vuole conseguire anche quella per le persone, egli deve rispondere solo alle trenta domande relative a quest'ultima abilitazione (ossia quelle previste dalla lettera c del comma 4 dell'articolo 7 del Decreto del 20 settembre 2013. In questo caso, il tempo a sua disposizione è di 40 minuti e il numero massimo di errori ammesso per la promozione è tre. Nel caso inverso, ossia un autista con Cqc passeggeri che vuole conseguire

quella per le merci, il candidato deve rispondere a trenta quesiti della lettera b, sempre nel tempo di 40 minuti e un massimo di tre errori. Se il candidato ha già l'attestato d'idoneità professionale per svolgere l'attività di autotrasporto merci o passeggeri e vuole conseguire la carta di qualificazione per il settore di cui è idoneo, deve rispondere solo alle 40 domande comuni ai comparti merci e passeggeri (ossia quelle della lettera a) in un tempo di 50 minuti e con un massimo di quattro errori. Invece, se tale candidato con attestato vuole conseguire la Cqc per il suo settore e ha frequentato il corso di formazione previsto dal comma 5 dell'articolo 9 del Decreto del 20 settembre 2013, ottiene la carta di qualificazione della tipologia per cui ha frequentato

la parte pratica del corso senza esame, solo esibendo l'attestato di frequenza del corso stesso. Per accedere all'esame, il candidato

deve presentare la domanda entro dodici mesi dalla data di validità dell'attestato di frequenza del corso di formazione previsto dalla Legge. Il candidato che supera l'esame riceve un duplicato della patente di guida con il codice unionale 95, che certifica il conseguimento della Cqc, con indicazione della data di scadenza della certificazione. Se il candidato non ha ancora conseguito la patente superiore ma ha un'autorizzazione per esercitarsi alla guida per una patente C, CE, D o DE ottiene una Cap che certifica il conseguimento della Cqc, che deve presentare alla Motorizzazione quando affronterà l'esame per la patente. Se passerà tale esame riceverà la patente con il codice unionale 95. Che cosa succede invece ai candidati che non superano l'esame per la carta di qualificazione? Potranno sostenere un nuovo esame, ma non prima di trenta giorni dalla data di quello che non hanno superato.

## In arrivo nuove restrizioni per la riduzione delle emissioni inquinanti



L'Unione Europea ha abbracciato da tempo una politica finalizzata a ridurre le emissioni di gas ad effetto serra a tutela dell'ambiente sempre più a rischio. La pietra miliare di questo nuovo percorso è l'accordo sul clima di Parigi, secondo il quale le emissioni di gas serra devono essere ridotte del 40% rispetto ai livelli del 1990 entro il 2030. Il settore dei trasporti è l'unico in cui si registra un pericoloso aumento delle emissioni nocive; perciò l'UE si è posta l'obiettivo di ridurre l'anidride carbonica dei nuovi camion del 30% entro il 2020 e del 15% entro il 2025. Dal 1990 si è registrato un aumento del 25% delle emissioni nocive di veicoli pesanti, a causa di un maggiore traffico sulle strade. Purtroppo non sono state intraprese politiche locali per arginare questo pericoloso fenomeno. Tutti i principali produttori europei sono quindi chiamati a ridurre le emissioni di CO2 del 30% entro il 2020, situazione che garantirà un notevole risparmio di carburante e quindi economico, oltre che una migliore salubrità dell'aria. Dopo un negoziato tra il Parlamento europeo ed il Consiglio dell'UE, è stata approvata una proposta della Commissione Europea entrata in vigore lo scorso 14 agosto 2019 che riduce ulteriormente i margini di tolleranza delle emissioni di sostanze nocive. Bas Eickhout, europarlamentare dei Verdi, conferma che questo provvedimento è ancora più restrittivo rispetto a quello precedente e mira a restituire un'aria più salubre e contenere l'inquinamento stradale. Nello specifico Eickhout è stato molto critico nei confronti di alcuni Paesi membri dell'UE, in primis la Germania, rea di anteporre agli interessi collettivi ecologici quelli economici e personali dell'industria nazionale.

