



**FIVA CONFCOMMERCIO**  
Federazione Italiana Venditori Ambulanti e su aree pubbliche



SEGRETERIA GENERALE

Roma 24 settembre 2021  
173.C

Alle Associazioni Territoriali FIVA  
Ai Dirigenti Federali  
Loro indirizzi

Oggetto: Autotrasporto – Carta di Qualificazione del conducente

Alcune Associazioni hanno chiesto il quadro aggiornato della disciplina della formazione dei conducenti dei veicoli ed in particolare se sia richiesto l'obbligo della qualificazione per gli esercenti delle imprese di commercio su aree pubbliche.

Al riguardo si premette che il Decreto Legislativo 10 giugno 2020 n.50 (cfr.art.1) ha modificato il previgente art.14 del Decreto Legislativo 21 novembre 2005 n.286 introducendo un obbligo generale di qualificazione iniziale e periodica per la guida dei veicoli di categoria C1, C1E, C, CE, D1, D1E e DE, non più limitata – quindi- soltanto alla guida professionale.

Peraltro, sono restate valide le deroghe previste per

- i veicoli che trasportano materiale, attrezzature o macchinari utilizzati dal conducente nell'esercizio della propria attività, a condizione che la guida dei veicoli non costituisca l'attività principale del conducente.
- il trasporto è occasionale e non incidente sulla sicurezza stradale.

Lo stesso Decreto Legislativo (cfr.art.16) 16 precisa che si intende:

- a) trasporto occasionale: 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 purché la specifica attività di autotrasporto **non costituisca** la fonte principale di reddito;
- b) non incidente sulla sicurezza stradale: il trasporto non eccezionale svolto in conformità alle pertinenti normative sulla circolazione stradale.

Si ritiene dunque che l'imprenditore di commercio su aree pubbliche, alla guida del proprio mezzo, ritengo, quindi, **possa e debba** essere esentato dalla CQC, alla luce di quanto sopra esposto.

In tal senso interviene il Decreto Legge 10 settembre 2021 n.121 attualmente in fase di conversione presso le Camere (AC 3278) modifica ulteriormente l'art.14 del D.Lgs. 286/2021 e circoscrive l'obbligo di formazione ai veicoli delle categorie citate adibiti al trasporto di persone o cose.

*Nella relazione accompagnatoria dell'atto di conversione si legge testualmente." Il comma 5 modifica il [decreto legislativo 21 novembre 2005, n. 286](#), recante «Disposizioni per il riassetto normativo in materia di liberalizzazione regolata dell'esercizio dell'attività di autotrasportatore». In particolare, la lettera a) modifica l'articolo 14 del predetto decreto legislativo e scaturisce dall'esigenza di meglio calibrare, in parte qua, il recepimento della direttiva (UE) 2018/645 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 18 aprile 2018, che ha modificato la [direttiva 2003/59/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 15 luglio 2003](#), da*

*cui sono derivati problemi di applicazione pratica. Al riguardo, si rappresenta come, in fase di recepimento della citata direttiva, sia stato omissivo il riferimento all'attività di trasporto professionale di persone e cose quale presupposto per acquisire la Carta di qualificazione del conducente (CQC).*

*Ciò ha indotto ad una applicazione distorta della suddetta previsione in forza della quale sarebbe richiesta sempre la CQC per la guida di veicoli di categoria C1, C1E, C, CE, D1, D1E, D e DE (di seguito «veicoli di categoria superiore») anche ove non si eserciti attività di trasporto professionale. Si richiama a tale riguardo il disposto dell'[articolo 1 della direttiva 2003/59/CE](#), che fa evidentemente riferimento a «conducenti che effettuano trasporti su strada»: aver omissivo tale precisazione ha, di fatto, stravolto l'ambito di applicazione della direttiva stessa, richiedendo per la guida di veicoli di categoria C1, C1E, C, CE, D1, D1E, D e DE (di seguito «veicoli di categoria superiore») non solo la patente di corrispondente categoria, ma anche la qualificazione CQC in parola*

*Ma, oltre al dato letterale e a quello connesso all'incertezza dell'ambito di applicazione, l'attuale testo dell'articolo 14 in commento appare inadeguato anche sotto il profilo del «principio di proporzionalità», che le direttive 2003/59/CE e (UE) 2018/645 richiamano nelle proprie premesse: «la presente direttiva non va al di là di quanto necessario per il raggiungimento di tale obiettivo». Sotto tale profilo, leggendo anche i «considerando», emerge con chiarezza come l'obiettivo sia quello di assicurare una formazione a conducenti che effettuano trasporti su strada di merci o persone, corrette condizioni di concorrenza del mercato, professionalità dei conducenti, eccetera: il che rimanda sempre e necessariamente al caso di un conducente che effettua trasporto su strada di cose o persone.»*

Quello che, dunque, sembra essere **dirimente** è la funzionalità della guida del veicolo: se svolta in modo professionale richiede la CQC; se invece svolta in chiave accessoria in relazione allo svolgimento di altra attività non renderebbe necessaria la CQC.

Sono auspicabili ulteriori e definitivi chiarimenti in sede di conversione della norma.

Con riserva di ulteriori comunicazioni, si inviano i migliori saluti.

IL SEGRETARIO GENERALE  
(dr. Armando Zelli)

