

Gomma. Al centro dei dubbi i timori per la sicurezza - A sorpresa scendono le sanzioni su chi viola i tempi al volante e di riposo

Critiche alla guida fino a 68 anni

Con l'ok dell'azienda e del medico l'autotrasportatore può viaggiare 36 mesi in più

PAGINA A CURA DI
Silvia Marzialetti

Sta suscitando malumori bipartisan la norma inserita nel Codice della strada - articolo 115 - che consente agli autotrasportatori di guidare fino a 68 anni, tre anni in più rispetto al passato. Al centro delle critiche il timore di rischi per la sicurezza: l'opinione dominante tra gli addetti ai lavori è che la categoria interessata da questa licenza presenti, già alle soglie dei 60, una serie di patologie tipiche della guida prolungata, come l'accumulo di stress psico-fisico. Questo timore si inserisce, per di più, in un contesto statistico allarmante. Secondo un'indagine effettuata dall'Rst (Ricerche e servizi per il territorio) l'evoluzione della sicurezza dei trasportati e dei pedoni che entrano in contatto con i mezzi pesanti procede al *ralentito*: le statistiche degli ultimi trenta anni evidenziano dieci anni di crescita costante delle vittime (si veda il grafico in pagina), che risultano 800 volte più numerose della media nazionale. «Quest'area di rischio cospicua - commenta Maurizio Coppo, coordinatore del Piano nazionale della sicurezza stradale e responsabile della segreteria tecnica della Consulta nazionale sulla sicurezza stradale - andrebbe affrontata con strumenti e interventi specifici per ri-

condurla entro i limiti dell'evoluzione media della sicurezza stradale nazionale».

Anche se la nuova norma subordina l'allungamento dei tempi a un attestato sui requisiti fisici e psichici rilasciato da una commissione medica locale, la reazione dell'autotrasporto è *tranchant*.

Giuseppina della Pepa, segretario generale di Anita, esprime «grande perplessità». Qualche malumore suscita anche il combinato disposto con il comma successivo dell'articolo 115, che consente ai professionisti over 80, se in possesso di uno specifico attestato biennale rilasciato da una commissione medica locale, di continuare a guidare veicoli di categoria A, B, C ed E. «Cosa vuol dire questo?», si chiede della Pepa. «Che un autotrasportatore può, volendo, guidare fino a 80 anni?». «Di certo - continua - occorre un chiarimento».

Duro anche il giudizio della Cna-Fita Emilia Romagna, che nella Regione associa oltre 8 mila imprese di autotrasporto. «Fare l'autotrasportatore è un lavoro disagiato, che si svolge spesso in orari notturni e in condizioni di traffico difficili a causa dell'inadeguatezza delle infrastrutture viarie e della mancanza di aree di sosta appositamente attrezzate per i conducenti professiona-

li», commenta il presidente regionale, Cinzia Franchini.

Accoglienza fredda anche da parte dei sindacati. Michele Azzola, segretario nazionale Filt Cgil e coordinatore del settore merci e logistica, definisce la norma «illogica e assurda». Ma quel che Azzola trova ancora più preoccupante è il combinato disposto con l'articolo del codice della strada «che riduce pesantemente le sanzioni sulla trasgressione dei tempi di guida e di riposo fissati dal regolamento europeo 561/2006».

È perplesso anche Alfredo Bonetti, amministratore delegato della Sae di Trento: «Condurre un veicolo da 44 tonnellate non è uno scherzo, per guidare questi Tir ci vuole sì esperienza, ma anche i riflessi contano». La nuova norma sui limiti di età che non è "agganciata" alle attuali regole in materia di regime pensionistico, subordina al placet dell'azienda la possibilità di allungare l'attività di tre anni. Ma Bonetti non ha dubbi: «Inviteremo i nostri dipendenti a cessare il rapporto di lavoro in virtù dell'età pensionabile».

Curioso anche l'atteggiamento della categoria sulla cui divisa la norma è stata cucita. Essa è infatti il frutto di un emendamento al codice della strada presentato la scorsa estate dal senatore leghista Piergiorgio Stiffoini che, intervistato, ammette di aver raccolto le istanze presen-

tate dai padroncini della sua regione, il Veneto. Ma anche la reazione di questi ultimi è tiepida. Il problema riguarda soprattutto i costi. «I controlli cui deve sottoporsi l'autotrasportatore, infatti, sono tutti a carico del camionista e ammontano a circa 600/700 euro al mese», spiega Terzillo Noris, padroncino monoveicolare genovese. Prossimo ai 65 anni, Noris si troverà presto di fronte al bivio: «Non so se deciderò di lavorare tre anni in più», conclude.

L'articolo 115 al momento rappresenta un unicum all'interno del Codice della strada, poiché è il solo - tra tutti i 38 subordinati a decreto attuativo - a essere pienamente operativo, grazie a un decreto delle Infrastrutture pubblicato sulla Gazzetta ufficiale del 15 settembre. In ritardo rispetto alla *deadline* del 30 settembre fissata dal codice della strada è invece il decreto (cui sta lavorando il ministero della Salute) dell'articolo 187, comma 2-bis, che dovrà fissare le modalità per gli accertamenti clinici da effettuare sui conducenti sospettati di guidare sotto l'effetto di alcol o droghe. La Motorizzazione sta invece mettendo a punto il regolamento con le caratteristiche delle targhe dei rimorchi e il decreto sulla riduzione della massa a vuoto sui veicoli elettrici, ibridi, a metano e con sistema Gpl.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

La crescita degli incidenti

Quote di vittime per incidenti stradali con mezzi pesanti per trasporto merci e passeggeri. Dati in %

