

CODICE DELLA STRADA. È polemica sulla norma che consente di guidare fino ai 68 anni

# Autisti over 65, scoppia il caso: a rischio la sicurezza passeggeri

**A**lla guida fino a 68 anni. È la possibilità offerta dal nuovo Codice della strada a conducenti di bus e di Tir che decidano di lavorare oltre i 65 anni. La norma, confessa Piergiorgio Stiffoni, senatore leghista firmatario dell'emendamento approvato dal Parlamento la scorsa estate, recepisce le istanze dei padroncini, realtà molto diffusa nella regione in cui il parlamentare è stato eletto, il Veneto. Non è «agganciata» alle attuali regole in materia di età pensionabile (65 anni per gli autotrasportatori e 60 per gli autoferrotranvieri) e sta suscitando malumori bipartisan, soprattutto nel settore dell'autotrasporto. Le critiche che arrivano dagli addetti ai lavori vanno tutti in un'unica direzione: il timore di rischi per la sicurezza. Sono in molti a pensare, infatti, che le categorie di lavoratori interessate da questa deroga presentino, alle soglie dei 60, tutte le patologie tipiche della guida prolungata, compreso un accumulo di stress psico-fisico che rende rischioso il prolungamento dell'età lavorativa.

**S**ta suscitando malumori bipartisan la norma inserita nel Codice della strada che consente ai professionisti del volante di guidare fino a 68 anni, tre anni in più rispetto al passato. La disposizione che, tra l'altro, non è «agganciata» alle attuali regole in materia di regime pensionistico (soglia di 65 anni per gli autotrasportatori e la possibilità, per gli autoferrotranvieri, di lasciare a 60 anni) è contenuta nell'articolo 115 della legge 120/2010.

Questo articolo rappresenta al momento unicum all'interno del Codice della strada, poiché è

il solo - tra tutti i 38 subordinati a decreto attuativo - a essere pienamente operativo. Sulla Gazzetta del 15 settembre è infatti stato pubblicato il decreto Infrastrutture che ne chiarisce tutte le modalità applicative.

Le critiche che arrivano dagli addetti ai lavori interpellati dal Sole 24 Ore Trasporti (aziende, operatori, sindacati, conducenti di autobus e Tir) vanno tutte in un'unica direzione: il timore di rischi per la sicurezza. Sono in molti a pensare, infatti, che le categorie di lavoratori interessati da questa deroga presentino, alle soglie dei 60, tutte le patologie tipiche

della guida prolungata. A destare le maggiori preoccupazioni è l'accumulo di stress psico-fisico che - a detta di tutti - rende rischioso il prolungamento dell'età lavorativa.

Marco Filippi, capogruppo Pd in commissione Trasporti del Senato, pone l'accento su un'altra questione: «Durante il dibattito nelle aule parlamentari votammo contro questo emendamento, che inizialmente elevava la soglia a 70 anni, per un problema di carattere economico: rischiava di rappresentare un abbassamento delle garanzie per i lavoratori».

Nel dettaglio la norma subordina a un attestato rilasciato da una commissione medica locale la possibilità, per i sessantacinquenni che guidano autotreni e autoarticolati con massa complessiva a pieno carico superiore alle 20 tonnellate, di rinnovare annualmente, per tre anni, la licenza professionale. Questo attestato, i cui costi sono interamente a carico del richiedente, certificherà requisiti fisici e psichici del conducente.

Stesse modalità per i

conducenti di autobus, autocarri, autotreni, autoarticolati e autosnodati, adibiti al trasporto di persone.

La certificazione - chiarisce il decreto - dovrà essere tenuta a bordo ed esibita in caso di controllo. La mancata esibizione agli organi accertatori non determinerà l'applicazione di sanzioni, ma gli agenti chiederanno di portarla in visione in un ufficio di polizia entro un termine da loro stabilito.

Anche i titolari di patente D (bus e minibus) che abbiano subito il declassamento della patente a categoria inferiore per motivi di età, potranno ottenere l'attestazione annuale da parte della commissione medica locale fino al compimento del 68° anno, se il declassamento è avvenuto da non più di tre anni. Se invece sono passati più di tre anni, dovrà essere richiesta una nuova patente D. Contestualmente la Motorizzazione dovrà rilasciare un provvedimento di revisione della patente. ■

SILVIA MARZIALETTI

© RIPRODUZIONE RISERVATA

## Stiffoni: «Chance per i padroncini»



**Piergiorgio Stiffoni**, veneto, senatore della Lega alla quarta legislatura, è il primo firmatario dell'emendamento sui professionisti over 65

**P**iergiorgio Stiffoni, 62 anni, veneto, leghista di primo pelo e senatore alla quarta legislatura, è il Demiurgo della norma inserita nel Codice della strada che eleva a 68 anni il limite di età alla guida per i professionisti. L'emendamento presentato con la sua firma, in realtà, puntava a sfondare il tetto dei 70 anni, ma è stato cassato.

**Onorevole Stiffoni, quale ratio si nasconde dietro la scelta di consentire ad autotrasportatori e autisti di bus di guidare fino ai 68 anni?**

L'emendamento è nato dalla volontà di dare una chance, a chi si sente ancora efficiente, di portare avanti la propria attività...

**Ma da una ricognizione effettuata da Il Sole 24 Ore Trasporti tra aziende, imprese, sindacati, associazioni, autotrasportatori e autisti di bus emerge che la novità non ha riscosso un grande successo. Chi ne trarrà beneficio, allora?**

Gli autotrasportatori che lavorano in proprio che, soprattutto nella mia regione, il Veneto, sentivano molto impellente il problema di poter lavorare qualche anno in più.

**E i dipendenti?**

I dipendenti tendenzialmente preferiscono andare in pensione nei tempi. Tra loro vige un retaggio del Sessantotto.

**Come si concilia la nuova norma con le soglie relative all'età pensionabile fissata a 60 anni per gli autisti di bus e a 65 per gli autotrasportatori?**

Quella offerta dal codice è una possibilità in più per il lavoratore, cui non solo il lavoratore, ma anche l'azienda per cui presta servizio, possono serenamente sottrarsi.

**La maggior parte degli interlocutori interpellati definisce paradossale la scelta di inserire questa norma in un codice pensato per favorire la sicurezza sulle strade. La tesi è che con l'avanzare dell'età riflessi e soglie di attenzione, requisiti ritenuti indispensabili per svolgere l'attività di autotrasportatore o conducente di bus, si deteriorano...**

Questo non è vero. È stato dimostrato che l'allungamento della vita procede di pari passo con un allungamento fisiologico dei requisiti fisici. ■

S.Mar.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Asstra, Anav, Filt-Cgil: «Regime pensionistico immutato» - Il Gruppo torinese trasporti: «Nessun esempio»

## Ma nel Tpl tutto rimane com'è

**I**n Gtt, a oggi, non vi è alcun caso di dipendenti che debbano guidare fino a 68 anni per andare in pensione. Poiché non vi sono riforme dell'ordinamento pensionistico nazionale, nonostante la recente modifica al Codice della strada non si prevedono sensibili variazioni per il futuro».

Il Gruppo torinese trasporti sceglie il basso profilo nel commentare la nuova norma del Codice della strada sui professionisti over 65. «Per fare domanda di assunzione in Gtt come autista non bisogna aver superato i 40 anni di età», continuano dall'azienda. «Questo vuol dire che, di norma, a 60 anni tutti gli autisti hanno maturato 20 anni di contributi».

Dello stesso avviso l'Asstra. «Riteniamo che la norma non sia destinata a incidere nella sostanza sulle aziende di trasporto pubblico. Basti pensare che per prolungare la guida è necessario, oltre alla volontà del conducente, anche l'assenso dell'azienda. Inoltre, sul piano formale la norma non sembra formulata per in-

dirizzare in modo specifico il settore del trasporto pubblico locale passeggeri. Nonostante la possibilità di guidare fino a 68 anni riguardi anche i nostri autisti, infatti, il regime pensionistico degli autoferrotranvieri rimane lo stesso».

Più accesa la reazione di Tullio Tulli, direttore generale Anav: «La norma ci vede nettamente contrari. Non ne condividiamo la ratio politica ed economica e presumiamo che sia stata varata per favorire il lavoro autonomo dei padroncini». Tulli pone inoltre l'accento sul contrasto tra questa disposizione e un sistema pensionistico che «per gli autoferrotranvieri prevede il trattamento anticipato a 60 anni».

Regime pensionistico che, fa notare Santo Di Santo della Filt-Cgil «naturalmente rimane immutato», ma il sindacalista riaccende il faro su quello che sembra essere il vulnus più sentito della norma: «I rischi per la sicurezza del conducente e dei passeggeri trasportati».

Il concetto è ben espresso da un addetto ai lavori, Riccardo Gravina, 35 anni, romano,



Conducenti di autobus al lavoro

autista per la società Sata: «Questo è un lavoro usurante ed è impensabile alzare l'asticella del limite alla guida ai 68 anni».

Gravina non ne fa una questione di forza fisica: «I mezzi moderni sono dotati di automatismi che li rendono facilmente manovrabili». Il proble-

ma è più di natura psicologica: «Il traffico aumentato negli anni in maniera esponenziale e tutti questi piani pullman diversi da città a città rendono davvero stressante il nostro mestiere. Affidare il volante a un over 65 rischia di essere pericoloso». ■ S.Mar.

© RIPRODUZIONE RISERVATA