



Data: 19/10/2011

Testata giornalistica: Il Sole 24ore Trasporti

E l' Anav chiede regole ad hoc per i bus. Secondo l'associazione è necessario intervenire sul regolamento europeo 561/2006 che disciplina gli orari degli autisti per truck e coach

Distinguere il trasporto di passeggeri dalla movimentazione merci. Arrivando all'approvazione di regole comunitarie specifiche per gli autobus, che fissino una disciplina diversa da quella valida per i Tir. È questo l'obiettivo individuato da Anav, nell'ambito della propria rappresentanza di settore all'Ini (International road transport), nel dibattito sulla formulazione di un regolamento cosiddetto «562», che rappresenterebbe un passo avanti rispetto al 561/2006/Ce (in vigore dall'aprile 2007) che detta le disposizioni in materia di tutela (orari di guida e riposi) degli autisti addetti al trasporto su strada di persone e merci. L'obiettivo, sintetizzato dallo slogan «A coach is not a truck» («Un autobus non è un Tir»), è la creazione di una regolamentazione autonoma per il settore passeggeri, che tenga conto della peculiarità del servizio, senza mettere in discussione la disciplina sul fronte merci. Per farlo Anav intende tenere alto il pressing presso il Comitato trasporto passeggeri europeo (Ctp), che ormai da più di un anno sta lavorando, con un gruppo di legali esperti della materia, alla formulazione concreta di nuove regole. Nel dettaglio, il regolamento 561 stabilisce orari di guida, riposi e pause per i conducenti addetti al trasporto su strada in veicoli per oltre nove persone (autista incluso) adibiti a servizi oltre i 50 km, come noleggio autobus, trasporti di linea (urbani e interurbani) e viaggi transfrontalieri. La strategia indicata di recente dal Ctp, sia a Buenos Aires ad aprile, che a Bruxelles lo scorso 20 settembre, punta proprio sul coordinamento europeo per stabilire una regolamentazione autonoma per il settore passeggeri, senza toccare la disciplina merci e coinvolgendo il Ctm (Comitato trasporto merci europeo). «Anav è fermamente convinta - afferma Giuseppe Vinella, presidente dell'associazione che riunisce le imprese di trasporto passeggeri con autobus - che le energie debbano confluire sempre più sulla sensibilizzazione politica e sociale, visto che non è tanto, e non solo, la redazione di testi legislativi a risolvere la questione ormai aperta da anni, quanto la presa di coscienza di tutte le parti sociali interessate, come operatori, sindacati, istituzioni nazionali ed europee, che l'obiettivo è dare al settore una propria disciplina, con regole specifiche sui tempi di guida e di riposo, in grado di garantire flessibilità e tenere conto di criticità e caratteristiche proprie del settore viaggiatori su autobus». Tra i nodi principali dell'attuale regolamento 561 ci sono le norme sui riposi settimanali, giornalieri e pause di guida. Il testo prevede, tra l'altro, che ogni due settimane consecutive il conducente usufruisca di almeno 45 ore consecutive di riposo. Una norma, secondo Anav, tarata sullo stop ai mezzi pesanti nel weekend e non adatta al trasporto passeggeri. Ancora, sulle pause alla guida: il testo prevede che ogni 4,5 ore ci siano 45 minuti di sosta continuativi (frazionabili in 15 30). Il riposo giornaliero, infine, deve essere di 11 ore continuative, oppure di 12 ore diviso al massimo in due periodi (3 9 ore). Per tutte queste regole, nel caso di trasporto persone, le associazioni di settore chiedono più flessibilità. È stata invece reintrodotta (a partire dal 2008) la «deroga dei 12 giorni», che permette per i viaggi internazionali che i conducenti possano guidare per 12 giorni consecutivi senza osservare il riposo settimanale (che viene poi recuperato alla fine del periodo). Dal 2014 tale possibilità sarà sottoposta a ulteriori condizioni: che l'autobus, ad esempio, sia dotato di tachigrafo digitale. La nuova formulazione della deroga, osserva Anav, «è stata solo un primo passo nella giusta direzione. Tuttavia, è ormai più che evidente che il settore passeggeri ha necessità di regole ad hoc sui tempi di guida e di riposo. Solo così sarà possibile prendere in considerazione le peculiarità del settore e dare reale attuazione alla flessibilità del settore autobus e pullman». D. presidente Vinella, inoltre, precisa: «Dal nostro punto di vista la stesura del testo legislativo non deve essere la priorità, sebbene le proposte normative di revisione delle condizioni di guida e di riposo già formulate da Anav abbiano trovato il placet della quasi totalità delle associazioni di viaggiatori europee. Fondamentale, e non più rinviabile, è ottenere un nostro regolamento», m IL DECALOGO UE

PER GIGANTI E PICCOLI Campo di applicazione II regolamento si applica al trasporto su strada: • di merci, effettuato da veicoli di massa massima ammissibile, compresi eventuali rimorchi o semirimorchi, superiore a 3,5 tonnellate; ^ • di passeggeri effettuato da veicoli con una capacità superiore alle nove persone compreso il conducente e destinati a tal fine. . . . y Orario di guida giornaliero • Massimo 9 ore. Deroga di 10 ore giornaliere, al massimo due volte alla settimana, ma non in giorni consecutivi.

