



Incontro presso il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti con il Capo Dipartimento per le infrastrutture e le reti di trasporto, dott. Enrico Maria Pujia.

Memoria dell'Associazione Nazionale Centri Soccorso Autoveicoli

Roma, 23 gennaio 2024



INDICE

	Pag.
Premessa	3
Parte prima	
1. Soccorso stradale meccanico, classificato servizio pubblico essenziale; lo scenario	3
1.1 L'insufficiente normativa di riferimento	4
1.2 Formazione professionale e mezzi adatti al tipo di intervento	5
1.3 Tutela dell'ambiente e ripristino dei luoghi a seguito di incidente o avaria	5
2. Introduzione di tariffe minime e massime per l'attività di soccorso su strade ed autostrade	6
3. Trasporto in sicurezza delle persone appiedate in autostrada	6
4. Mobilità elettrica: diversità tecnologica e nuove urgenze di sicurezza	8
4.1 Recenti tragiche conferme: l'alluvione in Emilia Romagna e l'incidente di Mestre	9
4.2 Quote di mercato dei veicoli elettrici ed ibridi in Italia	9
4.3. Il vuoto normativo in materia	10
4.4 Il corso di formazione promosso da Ancsa in collaborazione con il CEI	10
4.5 Preparazione professionale ed attrezzature specifiche. Il fattore peso	11
4.6 Proposte di ANCSA in tema di soccorso e custodia in sicurezza dei veicoli elettrificati	11
Parte seconda	
5. Valutazioni generali sul disegno di legge del Governo C. 1435	12
6. Osservazioni e proposte di ANCSA	12
6.1 Regolamentazione della figura professionale del soccorritore stradale meccanico	13
6.2 Guida sotto l'influenza dell'alcool (Art. 186) ed in stato di alterazione psico-fisica per uso di sostanze stupefacenti (Art. 187). Custodia e trasporto del veicolo	13



Premessa

L'Associazione Nazionale Centri di Soccorso Autoveicoli-ANCSA vuole essere partecipe della trasformazione della mobilità e dell'utilizzo di soluzioni tecnologiche avanzate che garantiscano un più alto livello di sicurezza della circolazione stradale; a tal fine, tutte le imprese associate si impegnano quotidianamente nel garantire il miglior servizio possibile in ogni intervento di soccorso sull'intera rete viaria nazionale.

L'ANCSA rappresenta a livello nazionale più di duemila aziende che operano nel settore del soccorso stradale meccanico e della custodia giudiziaria, con un indotto complessivo di oltre cinquantamila unità di addetti. La maggior parte delle aziende rappresentate da ANCSA svolge anche attività di ausilio delle Forze dell'Ordine nelle procedure di recupero dei veicoli e affidamento degli stessi in caso di incidenti stradali, avarie meccaniche nonché di esecuzione dei provvedimenti di sequestro amministrativo o penale, fermo e rimozione.

L'Associazione individua e segnala ogni criticità emergente nell'applicazione delle procedure di soccorso e di custodia giudiziaria che possa condizionare la corretta attività dei propri associati, generando conseguenti ricadute negative sulla sicurezza degli operatori addetti al soccorso e della circolazione stradale nonché sulla tutela dell'ambiente.

ANCSA ritiene pertanto necessario rappresentare le più significative criticità esistenti in tema di soccorso stradale meccanico nonché le proprie valutazioni e proposte in ordine al Disegno di legge A.C. 1435. A tal fine, la presente memoria è articolata in due parti. Nella prima vengono illustrate ed indicate le problematiche in argomento con le possibili soluzioni. Nella seconda sono rese le osservazioni sul testo del disegno di legge governativo con la richiesta di integrazioni ritenute indispensabili ed improcrastinabili per assicurare il corretto svolgimento dell'attività di soccorritore stradale meccanico ed incrementare il livello di sicurezza degli operatori, degli utenti della strada e, quando presenti, degli appartenenti alle FF. OO.

1. Il soccorso stradale meccanico, classificato servizio pubblico essenziale; lo scenario

Il soccorso stradale meccanico è un servizio classificato come pubblico essenziale; viene svolto sull'intera rete viaria ordinaria ed autostradale a favore di ogni tipo di veicolo, ogni giorno dell'anno e copre le 24 ore. Risulta essere un'attività che comporta un'organizzazione del lavoro articolata su turni da parte di specifiche figure professionali, in numero adeguato al tipo di impresa; presuppone il possesso di mezzi idonei ad affrontare in sicurezza interventi su ogni tipo di veicolo, dalla bicicletta ai TIR, che a loro volta potrebbero essere carichi di sostanze inquinanti o pericolose. Il soccorritore stradale deve essere in grado di svolgere sempre ed in ogni condizione climatica tutte le operazioni che occorrono in caso di incidente, rimozione, ovvero nell'esecuzione di provvedimenti di sequestro, fermo amministrativo o sequestro penale, operando a supporto alle FF. OO. Deve garantire l'incolumità degli operatori e degli utenti, rendendo possibile il ripristino della normale circolazione nel più breve tempo possibile, affinché sia garantita la sicurezza della viabilità.



Tale esigenza emerge maggiormente in caso di attività di soccorso in autostrade o tangenziali, dove l'alta velocità dei veicoli in transito amplifica di molto i rischi e richiede che gli interventi siano condotti con rapidità e sicurezza, senza alcuna pericolosa approssimazione o incertezza. Sarebbe quindi necessario tenere sempre in considerazione l'esigenza di associare la sicurezza dell'operatore e degli utenti della strada con la sicurezza della circolazione viaria, che non può mai prescindere dalla prontezza e dalla corretta esecuzione dell'intervento di soccorso.

In sintesi, compito primario del soccorritore stradale meccanico è raggiungere al più presto possibile il luogo dell'intervento (conseguente ad avaria o ad incidente stradale); prestare soccorso in loco, quando effettuabile; rimuovere i veicoli interessati nel più breve tempo possibile e trasportarli in un'officina o in un deposito, a seconda dei casi. Ciò richiede che il soccorritore sia in possesso di una consolidata conoscenza professionale e di specifiche specializzazioni.

Va sottolineato inoltre che, per svolgere attività di soccorso stradale - che comporta altresì varie forme di responsabilità civili e penali - i mezzi e le attrezzature usate, oltre a dover essere efficienti e dimensionati, richiedono ogni tipo di copertura assicurativa obbligatoria, finalizzate alla tutela sia di chi opera sia di chi affianca il soccorritore, nonché del bene oggetto del soccorso. Analoga copertura assicurativa deve essere prevista per la responsabilità civile aziendale.

L'obiettivo da raggiungere è un sistema in cui operino solo imprese professionali in possesso di requisiti specifici, in analogia a quanto già è previsto da decenni per la custodia giudiziaria dei veicoli (artt. n. 8 e seqq. del d.P.R. n. 571/1982); ciò al fine di garantire il livello qualitativo minimo che tutti gli operatori del settore dovrebbero possedere.

Il rilievo attribuito al soccorso stradale meccanico ed alla custodia giudiziaria è confermato anche dalla circostanza che tali attività non hanno subito alcuna interruzione durante il periodo del *lockdown*, in quanto ricomprese tra quelle contraddistinte nel codice ATECO 52 nonché gerenti di servizi accessori alla circolazione su gomma, che si traducono nell'espletamento di un servizio pubblico essenziale su strade ed autostrade. Tale funzione essenziale legittima pienamente l'aspettativa di un formale riconoscimento da parte del Legislatore dei giusti diritti e dei doveri della categoria, mediante un provvedimento che ne formalizzi l'esistenza e ne disciplini finalmente requisiti e mansioni.

1.1 L'insufficiente normativa di riferimento

Al momento, il soccorso stradale è sostanzialmente privo di una normativa di riferimento specifica in grado di regolare l'accesso alla professione e lo standard qualitativo degli interventi. Le poche norme in vigore risultano insufficienti e per lo più concernenti il solo ambito autostradale. In ragione delle finalità pubbliche del servizio di soccorso meccanico in autostrada, gli artt. del Codice della strada (CdS) n. 175 *"Condizioni e limitazioni della circolazione sulle autostrade e sulle strade extraurbane principali"*, comma 12 (*"Il soccorso stradale e la rimozione dei veicoli sono consentiti solo agli enti e alle imprese autorizzati, anche preventivamente, dall'ente proprietario"*), e n. 176 *"Comportamenti durante la circolazione sulle autostrade e sulle strade extraurbane principali"*, comma 12, prevedono che lo svolgimento di tale servizio sia subordinato ad autorizzazione da parte di Enti proprietari o Società concessionarie.



L'art. 374 del Regolamento di esecuzione e di attuazione del CdS, all'art. 374, contempla inoltre che "L'attività di soccorso stradale e di rimozione di veicoli sulle autostrade può essere affidata in concessione dall'ente proprietario della strada a soggetti autorizzati all'esercizio delle attività di autoriparazione di cui alla legge 5 febbraio 1992, n. 122".

Al soccorso stradale meccanico in autostrada è rivolta una datata Direttiva del Ministero dei Lavori Pubblici, la n. 3279 del 24 maggio 1999, recante "Regolamentazione del soccorso stradale in autostrada per i veicoli in avaria o incidentati", che prevede un adeguato e tempestivo servizio di soccorso attraverso strutture e mezzi permanentemente ed esclusivamente a ciò dedicati e di soggetti qualificati, con idonea organizzazione di operatori dotati di specifica professionalità e mezzi conformi alla normativa vigente, i quali possano effettuare l'intervento di soccorso in condizioni di sicurezza. Fissando i criteri ed i requisiti del soccorso stradale in autostrada, la Direttiva contempla espressamente anche le conseguenze derivanti da un'eventuale interruzione dello stesso, ossia il declassamento del tronco autostradale a strada extraurbana.

1.2 Formazione professionale e mezzi adatti al tipo di intervento

La formazione e l'impiego delle più moderne tecnologie di settore - insieme al rispetto delle norme sulla sicurezza nei luoghi di lavoro - rendono possibile il salto qualitativo per le aziende che operano da anni nel soccorso stradale e che hanno già investito nella crescita e nella modernizzazione delle attrezzature; costituiscono altresì valide linee guida per quelle che si apprestano ad affacciarsi su questo scenario. Al riguardo, occorre rammentare gli svariati incidenti (stradali e non) derivanti da attività di soccorso condotte in maniera errata o con mezzi inadatti. Il fenomeno è maggiormente rilevante sulla rete autostradale, dove si contano a decine gli episodi di gravi fatti occorsi durante lo svolgimento delle operazioni di soccorso meccanico sul luogo di un precedente incidente stradale. Allo stato attuale non è possibile quantificare il numero di tali episodi, spesso originati da colpevole approssimazione e dall'inesperienza degli operatori e conosciuti soltanto nel ristretto ambito degli addetti ai lavori.

Non è raro, infatti, che il soccorso sia prestato con mezzi insufficienti, inefficienti o pericolosamente sotto dimensionati; oppure che gli addetti non siano stati adeguatamente formati per portare a termine un determinato tipo di intervento. Ciò si riscontra nel caso di imprese che operano al di sotto della soglia minima di professionalità, con il fine di abbattere i costi di esercizio, ed applicano tariffe molto inferiori alla media per riuscire ad apparire concorrenziali. ANCSA persegue l'obiettivo di qualificare al meglio la professione del Soccorritore Stradale Professionale e di promuovere percorsi formativi di alta qualità, per il tramite di enti accreditati, partendo dal presupposto che un dipendente formato rappresenta sempre un sostanziale arricchimento per ogni azienda.

1.3 Tutela dell'ambiente e ripristino dei luoghi a seguito di incidente o avaria

Il soccorso stradale dovrebbe essere sempre condotto nel rispetto dell'ambiente, intervenendo efficacemente e tempestivamente con attrezzature e prodotti idonei alla bonifica, alla pulizia e al ripristino del sito in cui è avvenuto l'incidente o si è verificata l'avaria.

Cura particolare deve essere prestata soprattutto a seguito di sversamenti post-incidente (*benzina, gasolio, oli minerali, liquido di raffreddamento o dell'impianto frenante, cristalli ecc.*). Attualmente non sempre ciò avviene; in realtà è solo un auspicio poiché allo stato dei fatti, nonostante la



centralità del rispetto dell'ambiente in ogni contesto, sovente tali attività di bonifica e ripristino dei luoghi non vengono svolte con la professionalità necessaria, con il risultato di continuare a rinvenire sulla sede stradale ed al margine della medesima ogni tipo di residui di materiale e fluidi.

2. Introduzione di tariffe minime e massime per l'attività di soccorso su strade ed autostrade

Altro fenomeno negativo, di non poco conto, è quello del taglieggiamento a cui l'utente della strada viene talvolta sottoposto da parte di operatori di pochi scrupoli. Aspetto non trascurabile, quindi, è anche la necessità che ogni onere a carico del cittadino sia trasparente, ragionevole e controllabile; occorre infatti porre fine ad un sistema che rende possibile veri e propri agguati a danno di chi, trovandosi in condizione di oggettiva necessità, è costretto ad accettare richieste molto onerose e francamente ingiustificate.

ANCSA ha reso pubbliche e consultabili le proprie tariffe di intervento, alle quali gli iscritti sono tenuti ad uniformarsi. Le tariffe però non sono obbligatorie per i non iscritti. Ciò ovviamente, nell'attuale situazione di assoluta mancanza di regole, non impedisce ad una minoranza di soggetti, marginali e senza scrupoli, di richiedere ai malcapitati automobilisti importi ben più alti del dovuto.

Nel nostro Paese non sono mai state introdotte tariffe minime e massime per gli interventi di soccorso stradale, in analogia a quanto invece da tempo esistente in altri Stati membri dell'Unione Europea. Anche in questo caso è urgente far fronte all'assoluta mancanza di regole, che provoca crescenti criticità. Occorre prevedere una tariffa minima e massima per l'attività di soccorso stradale su strade ed autostrade. La tariffa minima, infatti, garantisce la corretta remunerazione dell'attività dell'impresa che svolge l'attività sul territorio, evitando forme di concorrenza sleale da parte di operatori non professionalizzati con rischio per la sicurezza della circolazione stradale. La tariffa massima impedisce forme di speculazione da parte di operatori scorretti che, approfittando della situazione di bisogno degli utenti in panne o coinvolti in incidenti stradali, possano richiedere tariffe eccessivamente elevate e quindi sproporzionate alla tipologia dell'intervento.

3. Trasporto in sicurezza delle persone appiedate in autostrada

Il Codice della strada non permette che gli occupanti di un veicolo possano permanere a bordo in caso di trasporto dello stesso sul pianale di un carro attrezzi o di traino mediante gancio. A tal riguardo giova rammentare che il carro attrezzi è considerato mezzo per uso speciale ai sensi dell'art. 12 del Regolamento Attuativo del C.d.S.

Nonostante la normativa attualmente in vigore sembri delimitare in maniera molto precisa l'uso che si può fare di tale veicolo, si registrano tuttavia indicazioni abbastanza discutibili e pericolose da parte delle Società concessionarie di autostrade nonché le Organizzazioni di soccorso meccanico (*c.d. Società di servizio, affidatarie del servizio del soccorso stradale meccanico su strada ordinaria o autostrada*). Ad esempio *"la rimozione del veicolo dovrà avvenire preferibilmente tramite il caricamento dello stesso sul pianale del carro di soccorso. Il trasporto di persone all'interno dell'abitacolo del veicolo caricato è consentito solo fino alla prima uscita nel senso di marcia"*. Al riguardo viene spontaneo chiedersi chi consente (a che titolo e con quali modalità) una così evidente



inosservanza della norma e del buonsenso, innescando comportamenti azzardati e molto pericolosi per gli utenti.

Non a caso, le Forze dell'Ordine intervengono – quando possibile – per ribadire che è assolutamente vietato trasportare persone sul veicolo posto sul pianale; da ultimo, il 14 gennaio u.s., sull'autostrada A10, al casello di Savona, una pattuglia della Polizia Stradale ha fermato un carro attrezzi del soccorso stradale in uscita, contestando al soccorritore la presenza degli persone a bordo dell'auto trasportata sul pianale.

Su punto, va posta attenzione anche all'aspetto assicurativo poiché ulteriori criticità potrebbero emergere in materia di eventuale risarcimento danni. Un normale contratto di assicurazione stipulato comprende, di norma, come trasportati – esclusivamente in cabina - solo le persone che abbiano attinenza con il carico e siano dipendenti o soci dell'impresa. In passato, infatti, non pochi infortuni si sono verificati in ragione di tali direttive, anche in conseguenza delle pressioni operate da qualche incauta Società di servizio.

A seguito di un grave infortunio occorso ad una occupante di un veicolo trasportato su pianale di carro attrezzi, nel luglio 2020, un primo tentativo verso la soluzione del problema in argomento è stato fatto in Lombardia, da parte della Prefettura di Milano, che ha promosso e sottoscritto con i rappresentanti delle Società concessionarie di autostrade e con la Polizia Stradale, Compartimento della Lombardia, un Protocollo d'intesa finalizzato ad individuare nuove modalità di esecuzione del soccorso stradale meccanico in caso di presenza di persone appiedate. Il documento reca altresì le firme "per presa visione" di alcune delle Società di servizio operanti sul territorio nazionale.

Nel Protocollo era previsto che:

- il trasporto in cabina di persone appiedate fosse effettuato entro il limite massimo indicato nella carta di circolazione;
- all'atto delle attività di soccorso stradale le Organizzazioni di soccorso meccanico (*le Società di servizio ndr*) potessero fare intervenire, per il recupero delle persone in eccedenza, dei veicoli taxi o NCC, le cui Compagnie dovessero essere convenzionate da parte delle stesse Organizzazioni ed essere autorizzate dalle Concessionarie dell'attività in autostrada, secondo le procedure che sarebbero state definite, in tempi celeri, nell'ambito di appositi Tavoli tecnici, convocati dalle Concessionarie.

Tuttavia non poche segnalazioni, inviate all'ANCSA dai soccorritori lombardi, hanno evidenziato l'immediata e persistente mancata applicazione del Protocollo prefettizio da parte delle Società di servizio.

Dal canto suo, ANCSA ha di continuo rimarcato l'opportunità che fosse sempre prevista la possibilità di impiego di veicoli aggiuntivi, a cura degli stessi soccorritori oppure mediante chiamata di un veicolo di trasporto pubblico (taxi, NCC), che siano disponibili contestualmente all'arrivo del mezzo di soccorso. Ogni richiesta dell'Associazione di prevedere un veicolo aggiuntivo ha però trovato sempre la netta opposizione delle Società di servizio. Il motivo di tale resistenza è semplice da individuare: tali Società non sono disposte a farsi carico dei maggiori oneri derivanti dall'uso di un mezzo aggiuntivo al carro attrezzi, destinato al trasporto degli occupanti del veicolo incidentato o in avaria.



Al riguardo, è opportuno sottolineare che l'esigenza di rapidità dell'intervento di soccorso è prevista espressamente dalla Direttiva n. 3279 in data 24 maggio 1999 del Ministero dei Lavori Pubblici, recante "*Regolamentazione del soccorso stradale in autostrada per i veicoli in avaria o incidentati*". La Direttiva, che detta la disciplina del soccorso meccanico autostradale, recita: "*..sulle autostrade è necessario rimuovere " nel più breve tempo possibile" il veicolo fermo (per qualsiasi motivo) in quanto causa di estremo pericolo per la circolazione degli altri veicoli oltreché degli occupanti il veicolo in avaria. Sulle autostrade è inoltre vietata la circolazione dei pedoni*".

Si ritiene quindi urgente introdurre l'obbligo per le Società di servizio di avvalersi di un adeguato sistema di trasporto per le persone rimaste appiedate a seguito di incidente o di avaria meccanica, le quali non possono restare a bordo strada che si reperisca un idoneo mezzo di trasporto, a scapito della propria sicurezza. La disponibilità di mezzi aggiuntivi destinati al trasporto delle persone appiedate –si ribadisce - dovrebbe essere contestuale all'arrivo dei mezzi di soccorso e mai ritardata.

4. Mobilità elettrica: diversità tecnologica e nuove urgenze di sicurezza

L'ANCSA segue con grande attenzione lo sviluppo della mobilità elettrica e le problematiche ad essa connesse. Fin dal 2019 ha sempre evidenziato le nuove esigenze di sicurezza connesse a tale mobilità, auspicando la definizione di un quadro regolamentare che, individuati i punti critici, prevedesse specifiche modalità di intervento e la conseguente, adeguata formazione degli operatori destinati ad intervenire sui veicoli elettrificati.

In tale quadro, ANCSA ha inviato al Parlamento richieste, osservazioni e proposte su provvedimenti normativi in itinere; ha promosso incontri con Istituzioni ed Enti competenti, documentando le criticità più evidenti. Questi incontri, in cui sono state espresse le criticità emergenti e sono state spiegate le ragioni tecniche per cui andava affrontato tempestivamente il problema, non hanno visto alcun seguito e pertanto le richieste in argomento sono rimaste di fatto prive di riscontro. Sul punto, occorre sottolineare che le criticità derivanti dallo sviluppo delle mobilità elettrica si manifestano anche in Italia come una realtà da affrontare oggi, non soltanto una prospettiva di domani o dopodomani.

Nel nostro Paese, al momento, tali problematiche potrebbero apparire apparentemente meno rilevanti rispetto ad altri Paesi, in conseguenza dell'ancora relativamente modesto numero dei veicoli ibridi ed elettrici in circolazione rispetto a quelli con motori endotermici. Tuttavia il settore è destinato ad una crescita notevole nel breve e medio periodo anche grazie agli incentivi statali ed alle limitazioni alla circolazione dei veicoli più vecchi imposte dalle Amministrazioni locali.

Sul punto, va rammentato che le batterie ad alta tensione degli attuali impianti erogano tra i 400 e 800 volt in corrente continua DC (*direct current*). Entro il 2025, si prevede che gran parte delle Case costruttrici utilizzeranno batterie con tensione nominale di 800 volt (*già ora le montano Porsche, Audi, Kia e Hyundai*). Ciò al fine di consentire tempi di ricarica più brevi nonché cavi di sezione minore e quindi più leggeri.

Occorre quindi sempre considerare la profonda diversità dei veicoli elettrici rispetto ai tradizionali ed affrontare i rischi connessi a tale diversità.



4.1 Recenti tragiche conferme: l'alluvione in Emilia Romagna e l'incidente di Mestre

L'alluvione in Emilia Romagna ha portato all'attenzione di tutti la diversità dei veicoli elettrificati rispetto agli endotermici nonché l'importanza di sottoporli a quarantena in caso di immersione in acqua; il luttuoso incidente di Mestre ripropone ad Enti ed Istituzioni l'urgenza di affrontare tutte le problematiche riconducibili a tale indubbia diversità. I fatti sono noti.

A Ravenna un veicolo elettrico, nuovo di fabbrica, è andato a fuoco all'esterno di una concessionaria, dopo un'immersione prolungata in acqua; si è verificato un corto circuito ed il veicolo ha preso fuoco quando il livello dell'acqua è calato. Su richiesta dei Vigili del Fuoco, il Sindaco dispose con ordinanza una quarantena di 15 giorni in spazi esterni per tutti i veicoli elettrificati, con l'obbligo di cinque metri di distanza minima da altri mezzi a motore e dalle abitazioni.

In merito all'incidente di Mestre, è emerso un aspetto certo ed inconfutabile: i Vigili del Fuoco hanno dovuto raffreddare i pacchi batterie, collocati prevalentemente sul tetto del veicolo: Successivamente, effettuato il recupero del mezzo, lo hanno collocato su un'area isolata sottoponendolo a quarantena con controllo ogni quattro ore della temperatura dell'impianto ad alta tensione. Ciò per prevenire il noto e pericoloso fenomeno denominato *thermal runaway* (processo di innalzamento termico incontrollato del pacco batterie e conseguente incendio, che può aver luogo anche in un momento successivo all'intervento del soccorritore, a distanza di ore o di giorni, con possibilità di rilascio di sostanze nocive e di esplosione).

In relazione all'incidente di Mestre, il prof. Massimo Guarnieri, docente del dipartimento di ingegneria industriale dell'Università di Padova, responsabile del laboratorio di ingegnerizzazione dei sistemi di accumulo *Electrochemical Energy Storage And Conversion Laboratory - EESCLab*, ha infatti spiegato che *"le batterie al litio purtroppo possono prendere fuoco e quando questo accade è estremamente difficile estinguere le fiamme fino alla consumazione completa delle sostanze combustibili"*.

Tali tragici eventi, dimostrano che non si può più ignorare le particolarità della mobilità elettrica o ritenere che sia identica a quella tradizionale. I veicoli elettrificati sono diversi per tecnologia, alimentazione e peso, con conseguenti problematiche sulle modalità di soccorso e di custodia.

4.2 Quote di mercato dei veicoli elettrici ed ibridi in Italia

Secondo i più recenti dati diffusi dalle associazioni *UNRAE* e *Motus-E*, le automobili a trazione totalmente elettrica (BEV) circolanti in Italia al 31 dicembre 2023 sono 220.188; le immatricolazioni *full electric* nell'anno di riferimento avrebbero segnato un aumento del 35,1% rispetto al 2022. La quota di mercato calcolata dal 1 gennaio al 31 dicembre 2023 raggiunge pertanto il 4,2%.

La crescita del segmento dei veicoli elettrificati nel parco circolante è ancora più significativa se si fa riferimento non solo ai BEV ma anche ai veicoli ibridi [nelle varie configurazioni di ibridazione: *PHEV* (con ricarica esterna, 4,4%) oppure *Full Hybrid* e *Mild Hybrid* (senza ricarica esterna, 36,2%)]. La relativa quota mercato dei veicoli elettrificati complessiva nel 2023 arriva quindi al 44,8%. (Fonte UNRAE)



4.3 Il vuoto normativo in materia

Considerato che i veicoli elettrificati presentano caratteristiche diverse rispetto ai termici, occorrerebbe sempre aver presente tale diversità e comportarsi di conseguenza in caso di intervento di soccorso su strada, per avaria o incidente, oppure quando il veicolo è custodito in un deposito. Ciò anche al fine di evitare conseguenze molto pericolose; non solo per gli operatori del soccorso ma anche per gli utenti della strada ed i rappresentanti delle FF.OO., molto spesso presenti sul luogo dell'intervento.

Non esistono norme tecniche in materia, tranne quelle sui motori elettrici che tuttavia non comprendono tutti i temi emergenti e propri del settore dell'*automotive*.

Il descritto aumento progressivo dei veicoli elettrici ed ibridi in circolazione impone che sia colmato al più presto il preoccupante vuoto prescrittivo che si registra anche in materia di mobilità elettrica, individuando modalità specifiche da adottare in caso di soccorso meccanico su strada e di custodia in deposito. L'intervento su tale tipologia di veicolo, a seguito di incidente o avaria, espone a pericoli continui il soccorritore, che dovrebbe sempre essere istruito in merito ai rischi di elettrocuzione e di eventuale incendio anche in un momento successivo. Occorre quindi che tutti gli operatori siano a conoscenza delle specifiche modalità di soccorso richieste per automezzi provvisti di impianti elettrici ad alta tensione ed esposti a rischio di incendio, rilascio di sostanze tossiche ed esplosione. L'operatore deve inoltre disporre ed utilizzare sempre gli speciali dispositivi di protezione individuale richiesti in tali casi.

E' necessario ed urgente che i lavoratori del settore (*almeno quelli che sono chiamati ad operare su veicoli elettrificati*) siano in grado di poter:

- intervenire in sicurezza su tali veicoli, in ogni condizione climatica e logistica;
- portare a termine l'intervento con ragionevole rapidità, soprattutto in autostrada.

Premesso che le uniche norme tecniche esistenti in materia nel nostro Paese sono rivolte all'attività di manutenzione e riparazione dei motori elettrici, occorre evidenziare una differenza fondamentale tra manutentore e soccorritore: il manutentore, il riparatore, operano normalmente nella loro officina, durante gli orari di apertura; il soccorritore invece è chiamato ad intervenire di giorno e di notte, anche in condizioni logistiche e meteo avverse; con l'esigenza di fare presto per liberare il più presto possibile la sede stradale.

4.4 Il corso di formazione promosso da Ancsa in collaborazione con il CEI

In attesa dell'auspicato intervento delle Istituzioni in tema di mobilità elettrica, nel 2023 ANCSA ha promosso – in collaborazione con il Comitato Elettrotecnico Italiano (CEI) – il primo corso di formazione dedicato ai soccorritori e custodi giudiziari - dal titolo "*E-mobility: criteri di sicurezza per operazioni di soccorso stradale meccanico e custodia in deposito di veicoli elettrici ed ibridi. Qualifiche PES PAV*" - al fine di consentire ai propri associati di operare in sicurezza su veicoli elettrici ed ibridi, in attesa che vengano redatte specifiche norme tecniche ed individuate modalità di intervento concernenti tale tipologia di mezzi.

L'iniziativa di ANCSA si è resa necessaria e non più rinviabile proprio in considerazione dell'aumento in Italia della circolazione di veicoli elettrificati, a quattro o a due ruote. Il corso si basa sulla Norma CEI 11-27 "*Lavori su impianti elettrici*", edizione 2021, che:



- costituisce l'unica norma tecnica alla quale poter fare al momento riferimento in materia di mobilità elettrica;
- si applica alle operazioni e alle attività di lavoro sugli impianti elettrici ed a quelle ad essi connesse nonché alle operazioni svolte vicino ad essi.

Nel dettaglio, il corso è stato realizzato per far conoscere ai soccorritori e custodi associati Ancsa le necessarie misure di sicurezza, i dispositivi di protezione individuale (DPI) e le principali procedure da adottare in caso di interventi di soccorso o di custodia in depositaria di veicoli elettrificati.

Al riguardo è emersa la necessità di individuare parametri minimi di distanza da altri veicoli, di prevedere aree dedicate nonché di adottare apparecchiature speciali di vigilanza costante a distanza (*telecamere e termo scanner per la misurazione della temperatura dei pacchi batteria*) sui mezzi incidentati per i quali sussiste il rischio di accensione o di riaccensione di un incendio apparentemente domato.

Il corso CEI/ANCSA permette inoltre l'attribuzione al lavoratore delle qualifiche di PES (*persona esperta*) e PAV (*persona avvertita*) da parte del datore di lavoro, sulla base della vigente normativa (D. Lgs. 81/2008).

4.5 Preparazione professionale ed attrezzature specifiche. Il fattore peso

Alla luce di quanto detto, è evidente che il soccorritore stradale ed il custode non possono improvvisare. Ne va della sicurezza dei lavoratori e, più in generale, della sicurezza della circolazione stradale. Inoltre anche in tema di veicoli elettrificati, gli schemi costruttivi adottati dai costruttori sono molteplici; occorre pertanto avere conoscenza aggiornata dei singoli modelli in circolazione e disporre di attrezzature specifiche per poter intervenire riducendo al minimo i rischi per l'operatore.

Ciò assume particolare rilevanza allorché il soccorritore è chiamato ad operare su veicoli che, a parità di dimensioni esterne, hanno un peso notevolmente più elevato degli analoghi modelli con alimentazione tradizionale. Si prenda ad esempio l'autobus precipitato dal viadotto a Mestre, che a pieno carico può superare le 19 tonnellate e monta batterie per 350 kilovattora. Si consideri che i pacchi di batterie attualmente pesano in media 5 chili ogni kWh: sommano pertanto 17,5 quintali mentre un motore diesel pesa 3,5 quintali.

4.6 Proposte di ANCSA in tema di soccorso e custodia in sicurezza dei veicoli elettrificati

Lo sviluppo della mobilità elettrica dovrebbe essere accompagnato da un dettagliato quadro di riferimento, che ne definisca i punti critici e che permetta una valida formazione degli operatori.

Nel particolare, si auspica che siano:

- individuate procedure specifiche di soccorso e custodia per i veicoli elettrificati;
- programmati periodici aggiornamenti professionali in materia per tutelare i lavoratori incaricati di operare su tale tipologia di veicoli;
- disponibili le schede di sicurezza di ogni veicolo circolante (*rescue sheet* con indicazione della posizione di tutti i componenti potenzialmente pericolosi e del disconnettore dell'impianto-*service plug* ad alta tensione), aggiornate agli ultimi modelli immessi sul mercato e possibilmente in lingua italiana;



- uniformati i punti di sollevamento dal basso e gli agganci da utilizzare per il traino;
- raccomandati o resi obbligatori i dispositivi di protezione individuale (DPI) in caso di operazioni di soccorso su veicoli con parti in tensione;
- fissati parametri certi per la durata e le modalità del periodo di *quarantena* dei veicoli incidentati in deposito o in officina;
- previste nei depositi giudiziari speciali e distinte aree attrezzate per la custodia in sicurezza dei veicoli elettrici ed ibridi, fornite di stalli adeguati alle esigenze degli stessi.

In tema di veicoli elettrificati e sicurezza, si può concludere con una recente osservazione del prof. Guido Saracco, rettore del Politecnico di Torino, in merito allo sviluppo della mobilità elettrica: *“Di fianco allo sviluppo tecnologico deve esserci uno sviluppo di formazione di chi interviene, che deve essere preparato a riconoscere il contesto in cui opera”*.

5. Valutazioni generali sul disegno di legge del Governo C. 1435

Il disegno di legge governativo introduce interventi urgenti in materia di sicurezza stradale e delega per la revisione del codice della strada di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285. L'obiettivo delle norme è di migliorare la sicurezza stradale, rispettando, da un lato, le esigenze di mobilità dei cittadini; dall'altro, salvaguardando la vita umana e l'ambiente, assicurando al contempo un sistema sanzionatorio equo ed efficace. Nel testo in argomento, di rilievo la previsione di strumenti di delegificazione al fine di intervenire con celerità per l'adeguamento alle evoluzioni tecnologiche o a normative europee.

L'ANCSA condivide l'impianto generale del disegno di legge per quanto riguarda gli obiettivi di garantire maggiori tutele agli utenti della strada - nel particolare gli utenti deboli - regolamentare la micromobilità elettrica, introdurre efficaci misure in tema di guida sotto l'effetto di alcool e droghe, prevedere l'uso di una *Safety car* in caso di incidenti per rallentare il flusso veicolare e prevenirne di nuovi. Condivisibile inoltre la necessità di delega al Governo affinché possa essere realizzata in tempi ragionevoli la modifica del Codice della Strada nel modo più ampio possibile, anche per rispondere all'esigenza primaria ed urgente di ridurre il fenomeno crescente di sinistri gravi e gravissimi sulle strade italiane che ha contrassegnato drammaticamente l'ultimo periodo.

6. Osservazioni e proposte di ANCSA

In tema di soccorso stradale meccanico e di custodia giudiziaria emergono criticità ancora irrisolte, tra cui la regolamentazione dell'attività del soccorritore stradale meccanico su strade ordinarie ed autostrade, l'individuazione di specifiche modalità di soccorso e custodia di veicoli elettrici ed ibridi. In tal ambito potrebbe trovare spazio anche l'annoso problema, in caso di conducente sotto l'effetto di alcol o droga, del trasporto con carro attrezzi del veicolo, qualora il medesimo non possa essere guidato da altra persona idonea presente o prontamente reperibile.

Si tratta di proposte che l'ANCSA avanza da alcuni anni e che ritiene indispensabili per raggiungere un più elevato grado di sicurezza stradale generale nonché di sicurezza sul lavoro per gli operatori del settore.



6.1 Regolamentazione della figura professionale del soccorritore stradale meccanico

L'art. 17 del Ddl in argomento reca una delega contenente i principi ed i criteri direttivi per la revisione e il riordino della disciplina concernente la motorizzazione, la circolazione e la sicurezza stradale, tramite l'adozione di uno o più decreti legislativi di modifica all'attuale Codice della strada.

Nell'esaminare l'art.17, così come approvato dal Consiglio dei Ministri, ANCSA ha apprezzato la finalità di voler procedere ad una completa revisione del CdS, soprattutto per conseguire maggior e più diffusa sicurezza stradale.

Oltre alla delegazione legislativa, ritiene di assoluto rilievo il fine di perseguire gli scopi della sicurezza della circolazione stradale attraverso un codice «breve», ispirato a principi di delegificazione delle norme e di semplificazione delle procedure di adeguamento delle misure previste all'evoluzione della mobilità, nel convincimento che la chiarezza delle disposizioni normative contribuisce anche ad una maggiore effettività ed incisività degli istituti sanzionatori previsti.

L'Associazione registra con rammarico, tuttavia, il mancato recepimento di alcuno degli elementi di regolamentazione del settore richiesti da anni dalla categoria dei soccorritori stradali nonché della memoria e delle proposte inviate al MIT il 7 aprile 2023. Nel particolare, al comma 3 o 4 – che individuano principi, criteri direttivi e materie per ogni singolo ambito di intervento – potrebbe trovare utile collocazione la previsione della regolamentazione della categoria del soccorritore stradale meccanico nonché l'introduzione anche nel nostro Paese di tariffe minime e massime per il soccorso in autostrada e nella rete viaria ordinaria, in linea con gli standard di altri Paesi europei.

6.2 Guida sotto l'influenza di alcool (Art. 186) ed in stato di alterazione psico-fisica per uso di sostanze stupefacenti (Art. 187); custodia e trasporto del veicolo

Il comma 5-bis dell'art. 187 è sostituito dai commi 5-bis e 5-ter. In entrambi viene inserita la disposizione già presente nell'attuale art. 186, concernente l'affidamento in custodia del veicolo ed il trasporto con carro attrezzi nel caso in cui lo stesso non possa essere guidato da persona idonea.

Nello specifico recita: *"... Qualora il veicolo non possa essere guidato da altra persona idonea presente o prontamente reperibile, lo stesso è fatto trasportare fino al luogo indicato dall'interessato o fino alla più vicina autorimessa e lasciato in consegna al proprietario o al gestore di essa, con le normali garanzie per la custodia. Le spese per il recupero e il trasporto sono interamente a carico del conducente sottoposto a controllo."*

Di fatto, sono previste due possibilità:

- a) affidamento a persona idonea alla guida;
- b) trasporto per mezzo di carro-attrezzi – con spese per il recupero ed il trasporto interamente a carico del trasgressore - fino al luogo indicato dall'interessato o fino alla più vicina autorimessa.



Associazione
Nazionale
Centri
Soccorso
Autoveicoli

In ordine all'ipotesi di cui alla lettera b), va evidenziato che la disposizione di legge in esame non contempla l'eventualità che gli Organi accertatori accompagnino fino a destinazione il carro attrezzi con a bordo, oltre al veicolo, anche il trasgressore.

L'assenza di detta evenienza assume particolare rilievo poiché, con riferimento all'applicazione dell'art. 186, l'assenza delle Forze dell'Ordine durante il trasporto del veicolo all'indirizzo indicato dal trasgressore ha più volte comportato che quest'ultimo:

- abbia preteso, con un atteggiamento minaccioso nei confronti dell'operatore del soccorso, che il suo veicolo fosse immediatamente sganciato dal carro attrezzi e si sia subito allontanato a bordo del medesimo;
- se giunti a destinazione, si sia rifiutato di pagare le spese del trasporto del veicolo, non corrispondendo quanto dovuto neanche nei giorni successivi al fatto.

L'introduzione di tale meccanismo di affidamento e trasporto anche nell'art. 187 farà verosimilmente crescere la frequenza di tali deprecabili casi, con ulteriori gravi rischi per l'incolumità degli operatori del soccorso stradale e degli utenti della strada.

Al riguardo, l'ANCSA riterrebbe utile che la modifica legislativa in argomento risolva tale poco nota criticità e preveda idonei strumenti di tutela e garanzia per il soccorritore stradale. Nel dettaglio, ove non sia possibile ottenere l'accompagnamento a destinazione da parte degli Organi accertatori, in caso di violazione degli artt. 186 e 187, il veicolo dovrebbe essere sempre dato in affidamento provvisorio al gestore della depositaria autorizzata alla custodia giudiziaria, con la possibilità di ritiro del medesimo dal giorno successivo in poi da parte del proprietario o dagli aventi diritto, senza alcun onere per l'Erario per il trasporto e la custodia.

Tale misura, peraltro individuata dall'esperienza maturata in altri Paesi europei e dall'analisi delle relative norme in vigore, garantirebbe l'immediata afflittività ed efficacia della sanzione irrogata; costituirebbe altresì un coerente ed efficace strumento di prevenzione dell'immediata reiterazione della violazione, impedendo al trasgressore, privato del veicolo, di tornare subito a circolare in stato di alterazione psico-fisica.

(A cura della Direzione generale dell'ANCSA)