

SERVONO LE REGOLE

La tecnologia dovrebbe andare di pari passo con la sicurezza e, invece, a volte “corre” troppo velocemente, come nel caso dei veicoli ibridi ed elettrici. Quando avviene un incidente grave, con batterie danneggiate, quali requisiti deve avere un soccorritore stradale e quali linee guida deve seguire per essere certo di operare in modo adeguato, senza rischi? In che modo deve essere custodita la vettura prima dell'intervento di autoriparazione? Se ne è parlato in un recente seminario.

Nonostante il numero di vetture elettriche e ibride circolanti in Italia sia in crescita, non è ancora chiara la procedura di soccorso alla quale i professionisti si devono attenere in caso di incidente grave, che danneggia le batterie. Una cosa è certa: bisogna avvicinare queste auto in modo diverso rispetto a quelle con un motore a combustione.

Negli ultimi due anni un importante lavoro nella direzione di stabilire regole precise per il soccorso, in nome della sicurezza, è stato svolto dai componenti il Consiglio regionale autoriparatori e dai funzionari del Friuli Venezia Giulia (FVG). Il riferimento è ai tanti contatti e quesiti posti attraverso la struttura nazionale di Con-fartigianato, ai vari Ministeri competenti e ai maggiori produttori nazionali d'auto, oltre che alle Istituzioni regionali interessate. Un passo importante per fare luce sulle criticità è stato rappresentato da un recente seminario sul tema,

organizzato a Mestre dal Comando dei Vigili del Fuoco di Venezia, fonte dei contenuti di questo articolo (*si veda il box in queste pagine*).

Sul tema proprio la Direzione regionale dei Vigili del Fuoco ha dato una prima risposta, sbloccando un silenzio istituzionale che durava da troppo tempo. Lo ha fatto attraverso la circolare n. 7017 del 31 maggio 2024 attraverso il Comando dei Vigili del Fuoco della Regione Friuli Venezia Giulia. In questo documento si specifica che attualmente non risultano specifiche normative predisposte dal Comando nazionale dei Vigili del Fuoco (C.N.V.F.) per la gestione in sicurezza di batterie e veicoli elettrici danneggiati o potenzialmente danneggiati a seguito di incendi/incidenti.

In merito al rischio d'incendio anche a distanza di qualche giorno dall'incidente, il suggerimento al responsabile del recupero del mezzo è che gli autoveicoli coinvolti non devono essere parcheggiati all'interno di garage, offici-

Se il pacco batterie dell'auto è danneggiato bisogna prendere alcune precauzioni in fase sia di soccorso sia di custodia.



ne o carrozzerie né a fianco di altre vetture o vicino a materiali combustibili.

E non è tutto. Anche l'acqua rappresenta una criticità per gli autoveicoli elettrici ed ibridi: quelli che sono stati parzialmente/completamente sommersi a seguito di eventi alluvio-





■ Tra le varie criticità legate all'attività di soccorso stradale ci sono le tariffe riconosciute dalle Compagnie di assistenza e dalle Istituzioni per i servizi di sequestro e fermo amministrativo oltreché il sequestro penale dei veicoli: sono bloccate da decenni.

nali devono essere rimossi secondo le indicazioni della Casa costruttrice o di tecnici abilitati e posizionati in quarantena nelle condizioni e caratteristiche dell'area indicate nelle procedure specifiche del modello del veicolo stesso o comunque sempre avvalen-

dosi di tecnici abilitati. Per gli stessi veicoli, anche a valle del periodo di quarantena, è opportuno effettuare una verifica con il supporto della Casa costruttrice o di tecnici abilitati finalizzata a valutare il livello di sicurezza del veicolo stesso, anche al fine di limita-

VEDI ALLA VOCE

Soccorso stradale professionale: «Attività complessa e variegata svolta con carro attrezzi da un soccorritore professionale autoriparatore e consistente nel fornire assistenza all'automobilista a seguito di un'avaria o di un sinistro che ha coinvolto il suo mezzo, con eventuale rimozione e traino del medesimo in luogo idoneo a ricoverarlo; liberando la strada da ostacoli e/o pericoli che ingombrano la carreggiata ogniqualevolta risulti necessario, assicurando la salvaguardia della sicurezza stradale nonché la salute e la sicurezza di tutti i soggetti interessati operatore - automobilista - terzi» (fonte: bozza D.M. - Regolamento "Disciplina dell'attività del soccorso stradale professionale").



re il rischio di "thermal runaway" (fuga termica) e le conseguenze di tale fenomeno (incendio e/o esplosione).

In seguito la Prefettura di Venezia ha emanato la circolare prot. n. 73771 del 23 agosto 2024 nella quale prescrive che: «I veicoli ibridi/elettrici "significativamente incidentati" e che, quindi, potrebbero aver danneggiato

Soccorso stradale

Auto elettriche e ibride

il pacco batterie debbano essere custoditi in zona all'aperto, a distanza di almeno 5 m da altri veicoli e 15 m da edifici e infrastrutture, per un periodo di quarantena di almeno 15 giorni».

CHI HA LA RESPONSABILITA'

Come evidenziato durante il seminario dal presidente regionale dei soccorritori stradali professionali di Confartigianato FVG Ruggero Scagnetti, in tutte queste fasi un ruolo fondamentale lo svolgono anche i soccorritori stradali professionali/autoriparatori. Questi professionisti sono chiamati, in maniera differente rispetto a quanto avviene oggi per un motore a combustione, a fornire un'adeguata assistenza con personale qualificato, esperto e competente. E nel farlo devono lavorare in sicurezza e consci dei rischi connessi. E' pure necessario riconoscere e applicare norme per la tutela di tutti i soggetti interessati per le responsabilità assunte da ciascuno. Un'impresa lo fa redigendo il D.V.R. (Documento Valutazione dei Rischi) in virtù del cosiddetto principio di precauzione e il D.U.V.R.I. preventivo (Documento Unico Valutazione dei Rischi da Interferenze) o documento analogo che il committente deve elaborare (responsabilità oggettiva dell'Ente Proprietario della strada - gestore autostradale).

Nel merito **il principio di precauzione impone nondimeno di adottare tutte le misure necessarie per azzerare o contenere la minaccia in questione, giungendo, se necessario, all'astensione dallo svolgimento dell'attività rischiosa.** Specie nel caso in cui il rischio sia relativo a beni di rilevanza primaria, quali l'ambiente e/o la salute umana. **A fronte di una limitata informazione sulle normative o sui dati tecnici necessari per**



■ Al seminario organizzato a Mestre dal Comando dei Vigili del Fuoco di Venezia erano presenti: il presidente nazionale autoriparatori di Confartigianato Massimo Ruffa, il vicepresidente nazionale dei carrozzieri Antonio Danesin, i dirigenti di Confartigianato Veneto autoriparatori Massimo Speri e Alessandro Marin. In rappresentanza della Confederazione regionale di Confartigianato autoriparazione Friuli Venezia Giulia erano all'evento il presidente dei carrozzieri Giuliano Grendene, il presidente dei soccorritori stradali professionali Ruggero Scagnetti, i consiglieri Sabrina Bernardino, Vincenzo Cocozza e Roberto Zampa.



svolgere i servizi in sicurezza, permane il principio che, comunque, tutte le responsabilità sono sempre a carico dell'impresa di soccorso stradale professionale.

Il Regolamento per lo svolgimento del Servizio di Soccorso Meccanico sulla rete autostradale al punto 4.4 "modalità di intervento" specifica chiaramente che:

a) in tutti i casi di intervento in autostrada gli operatori incaricati devono svolgere l'attività in modo da non costituire o determinare situazioni di pericolo o intralcio per la circolazione, rimanendo comunque esclusa qualsiasi

responsabilità della Società al riguardo; **b)** l'operatore dell'officina incaricato del soccorso è responsabile dell'esecuzione di tutte le operazioni affidategli dalle FF.OO. (Forze dell'Ordine) e/o del personale dell'E.P.S. (Ente Proprietario Strade) nonché di ogni eventuale danno cagionato a persone o a cose durante le operazioni di recupero e trasporto.

MANCANO LE LINEE GUIDA

Posto, quindi, che il soccorritore stradale mette a repentaglio attività e mezzi propri, non ci sono vere e proprie linee guida per tutelarlo in fase

INCONTRO Fare chiarezza sull'assistenza delle auto "alla spina"

Per far fronte alle richieste di molte Associazioni di categoria del soccorso stradale e dei Gestori Autostradali, il Comando dei Vigili del Fuoco di Venezia ha organizzato il 28 novembre 2024 a Mestre il seminario «I nuovi rischi negli incidenti stradali con veicoli ibridi / elettrici e con alimentazione ad idrogeno». Obiettivi: integrare le conoscenze tecniche, ridurre le criticità durante le operazioni e migliorare sia il coordinamento operativo tra gli Enti sia la circolarità delle informazioni. I relatori sono intervenuti su vari temi, approfonditi anche nell'articolo principale, tra i quali: l'uso corretto delle attrezzature e dei materiali necessari all'intervento di soccorso; l'alto rischio di operare sulle auto ibride ed elettriche incidentate, incendiate e/o in presenza di significative avarie alle batterie (elettrocuzione, folgorazione, alluvione); la sostanziale diversità rispetto ai veicoli di vecchia generazione; il rischio d'incendio e di esplosione delle batterie al litio anche in tempi successivi agli eventi sinistrosi. ◀

di traino/ trasferimento del veicolo (anche se la termo-scansione - opzionale - prima della partenza dovrebbe escludere un immediato incendio). Ad oggi vengono suggeriti/ segnalati attrezzature e strumenti in uso ai V.F. e/o soccorritori stranieri, non sempre realistici e adattabili alle normative nazionali sui carrattrezzi (uso speciale - trasporto specifico): coperte ignifughe, container isolante, eccetera.

Per quanto riguarda la fase finale riferita all'area di parcheggio, custodia o quarantena tecnica (A.Q.T.) del veicolo (come deve essere predisposta l'area presso l'officina di autoriparazione o il deposito dove custodire in sicurezza il veicolo recuperato e posto in quarantena), ricordiamo, invece: il principio della separazione - distinta, non parcellizzata dei vari servizi di custodia (art. 8 - S.I.Ve.S. - penale - SCIA - parcheggio per riparazione) - e i metri quadrati di copertura richiesti per le varie destinazioni.

Sia la circolare n. 7017 del 31/05/2024 V.F. del FVG ("indicazioni operative") che la nota n. 19423 del 29/05/2023 della Direzione Centrale per l'Emergenza (il Soccorso tecnico e l'Antincendio Boschivo) non evidenziano precise norme giuridiche, o specifiche direttive, sui requisiti di cui l'area deve essere dotata. In parti-

colare: soluzioni alternative alle prescrizioni distanziali da altri veicoli e/o fabbricati (utilizzo di pannelli divisorii isolanti di protezione, cassone container di isolamento, vasche di contenimento in cemento e/o plastica, gestione dell'acqua contaminata, coperte termiche, altro) e loro caratteristiche; tipo di pavimentazione; contenimento delle potenziali perdite di fluidi operativi della batteria; gestione di eventuali rifiuti pericolosi rilasciati nell'ambiente; obbligo di un sistema di rilevamento antincen-

VEDI ALLA VOCE

Rischio sicurezza sul lavoro: «Probabilità di raggiungimento del livello potenziale di danno nelle condizioni di impegno o di esposizione ad un determinato fattore o agente oppure alla loro combinazione» (Lgs. n. 81 del 2008). L'identificazione di tutti i rischi presenti nel processo produttivo e negli ambienti di lavoro rientra nel "processo di valutazione dei rischi" e la loro classificazione (basso - medio - alto) nell'ambito delle attività di autoriparazione fa riferimento ai Codici Ateco 2007.

dio; modalità di smaltimento dell'acqua contaminata da sostanze inquinanti presenti nella batteria (se di tipologia Li-Ion); procedure, dispositivi e norme tecniche di prevenzione incendi; segnaletica necessaria di sicurezza; adozione di adeguate e specifiche precauzioni relativamente alla normativa antincendio (es. pannellature isolanti, coperta antincendio, tipologia di estintori, altro). Manca inoltre un riferimento a tutto quanto ri-

Oggi non c'è una legge che tutela il soccorritore nelle fasi di traino e trasferimento dell'auto elettrica incidentata.

► **L'attività di soccorso stradale professionale, purtroppo, è a rischio di estinzione. Sempre più aziende cessano di svolgere un servizio h 24 per 365 giorni all'anno. Sempre meno persone sono attratte dal mestiere, seppure ben retribuito.**



Soccorso stradale

Auto elettriche e ibride

chiesto e necessario per la messa in sicurezza degli operatori, degli impianti, delle attrezzature e dei veicoli collegati alla mobilità ibrida / elettrica, ricordando che questi ultimi presentano caratteristiche tecniche completamente differenti rispetto ai veicoli endotermici.

A CHI TOCCA PAGARE?

Una volta individuate le logistiche infrastrutturali e operative, le aziende dovranno affrontare investimenti importanti, spesso insostenibili, con una ricaduta tariffaria sproporzionata per l'utenza, se pur congrua ai costi sostenuti ed ai servizi prestati. Al fine di ricercare e concordare possibili soluzioni alle criticità denunciate, il Consiglio regionale autoriparatori e dai funzionari del FVG auspica l'apertura di un tavolo tecnico di lavoro fra tutti i soggetti interessati a livello sia nazionale sia territoriale.

Urge, dunque, una regolamentazione della materia. Confartigianato FVG è disponibile a fornire esperienze e conoscenze tecniche, oltre a partecipare a qualsiasi iniziativa volta ad individuare le norme giuridiche e direttive che garantiscano di svolgere i servizi



■ Per il soccorso stradale di vetture elettriche/ibride incidentate utili indicazioni operative possono essere attualmente desunte dal «Manuale Operativo Incidenti Stradali del Comando Nazionale Vigili del Fuoco - Strategie d'intervento», che costituisce il documento di riferimento per l'attività di soccorso tecnico urgente del personale interno.

(soccorso/recupero, il parcheggio, la custodia e la riparazione di veicoli ibridi e/o elettrici incidentati, incendiati, danneggiati o potenzialmente danneggiati) indicati all'oggetto nella totale sicurezza di tutti i soggetti interessati.

Sono migliaia le imprese associate esercenti attività di autoriparazione, e in particolare di soccorso stradale, che incontrano notevoli criticità nel salvaguardare la propria sicurezza e dei terzi, per la mancanza di norme giuridiche e di procedure operative da adottare per svolgere quei ser-

vizi menzionati su veicoli ibridi/elettrici che presentano le criticità su esposte. Confartigianato FVG ritiene che i soccorritori stradali professionali, in particolare le imprese contrattualizzate con terzi e a rischio di penalità, non possono e non devono intervenire in questi casi perché, non essendoci precise norme di riferimento, non hanno i requisiti per poter svolgere questi servizi. ◀

*Si ringrazia per la collaborazione
la Confederazione regionale
di Confartigianato Autoriparatori FVG.*

TEMI CALDI Aspetti da considerare per un soccorso sicuro delle auto a batteria

Nel convegno organizzato a Mestre i relatori hanno posto l'accento su varie tematiche di primaria importanza nella gestione delle batterie oppure veicoli ibridi/elettrici danneggiati (realmente o potenzialmente) a seguito di incendi/incidenti/avarie.

- 1) Sussiste un **vuoto normativo**, dovuto all'assenza di una disciplina organica di riferimento.
- 2) Ciascun operatore deve svolgere il proprio lavoro con **responsabilità**. Il comportamento non corretto di un singolo compromette le procedure di tutti i soggetti che intervengono sul luogo del sinistro.
- 3) La fase di **primo intervento** e messa in sicurezza dei veicoli ibridi/elettrici danneggiati a seguito di incendi/incidenti/avarie, spetta esclusivamente al personale dei Vigili del Fuoco.

- 4) Le **informazioni** vanno **condivise** tra tutti i soggetti interessati.
- 5) La **capacità produttiva industriale corre troppo velocemente** e ha superato di gran lunga quella di messa in sicurezza dei danni che queste tecnologie potenzialmente producono: un tempo le due cose seguivano un percorso parallelo.
- 6) I veicoli ibridi/elettrici e le batterie ad alta tensione (HV) comportano un **notevole rischio di auto-ignizione, anche a distanza di ore o giorni dall'evento effettivo**. Motivo per cui i rischi dovuti a incidenti stradali e/o avaria delle batterie di detti veicoli, riferiti all'attività di soccorso stradale professionale, non interessano il solo soccorso/recupero/rimozione del mezzo, ma anche il trasferimento/trasporto e il parcheggio/custodia/quarantena tecnica (A.Q.T.) ◀