

**AUTO ELETTRICHE: MANCA LA NORMA  
PER SOCCORRERLE NEL CASO  
DI AVARIA O INCIDENTE ALLA BATTERIA**

**I SOCCORRITORI STRADALI PROFESSIONALI: «RESTERANNO IN STRADA. NON  
ABBIAMO I REQUISITI NECESSARI  
A OPERARE IN SICUREZZA. NESSUNO DICE QUALI DEVONO ESSERE»**

**Ruggero Scagnetti, presidente Regionale dei "Soccorritori stradali professionali" di Confartigianato Fvg: «Il rischio è sempre più concreto. Non è possibile assumersi responsabilità senza una norma. Qualcuno si prenda la responsabilità di legiferare». L'appello della categoria dopo un summit con Vigili del Fuoco, gestori autostradali e Polizia stradale di Friuli Venezia Giulia, Veneto e Trentino Alto Adige.**

«Soccorrere le auto ibride-elettriche incidentate o in avaria a causa delle batterie resta un problema, perché non ci sono norme codificate per agire in sicurezza. Il rischio reale è che restino sul luogo dove è sorto il problema, perché i soccorritori stradali ad oggi non hanno i requisiti per agire e non sanno come poterli ottenere in mancanza di una legislazione al riguardo».

Così il presidente regionale dei "Soccorritori stradali professionali" di Confartigianato Fvg, Ruggero Scagnetti, dopo che, su sollecitazione proprio di Confartigianato Fvg, si è tenuto a Mestre un incontro nordestino con i massimi livelli dei Comandi dei Vigili del Fuoco, della Polizia Stradale di Friuli Venezia Giulia, Veneto, Trentino Alto Adige e dei gestori delle autostrade a Nordest.

«Abbiamo interpellato tutte le più alte istituzioni e i soggetti competenti, a partire dal Ministero dei Trasporti e delle Infrastrutture – spiega Scagnetti - ma ancora nessuno ci ha risposto dandoci una norma o regole chiare e prescrittive su come intervenire, trasportare un veicolo ibrido-elettrico incidentato o in avaria con le batterie coinvolte», spiega Scagnetti.

Le uniche «indicazioni», importanti ma non con la forza di una norma, «sono giunte a maggio dal Comando dei Vigili del Fuoco del Friuli Venezia Giulia, che ha fornito delle indicazioni, appunto, su come custodire un veicolo ibrido incidentato: a 5 metri da un'altra auto; a 15 metri da qualsiasi stabile; con una quarantena di almeno 15 giorni». Indicazioni che a fine agosto la Prefettura di Venezia ha richiamato, facendole diventare «prescrizioni» per gli operatori dell'area di competenza.

«Per tutto il resto nulla è stato detto, neppure in occasione dell'incontro che si è svolto a Mestre tra i massimi livelli di tutti i soggetti interessati e che la categoria del Friuli Venezia Giulia ha sollecitato», prosegue Scagnetti. «Restano pertanto inevase le domande su come intervenire in sicurezza sul luogo del sinistro o dell'avaria e come trasportare in sicurezza un veicolo incidentato in cui a essere coinvolte sono le batterie. Non da ultimo – prosegue Scagnetti – occorre sottolineare che molte concessionarie neppure li vogliono questi mezzi, perché hanno gli spazi non adeguati o perché non sanno esattamente come gestirle in assenza di norme».

Perciò il presidente Scagnetti, a nome di tutta la categoria Fvg ma facendosi interprete anche del disagio condiviso con i colleghi nordestini, sollecita affinché «qualcuno, a livello nazionale ma se è possibile anche regionale, si prenda la responsabilità di legiferare. La nostra, tra l'altro, è un'azione preventiva: oggi i veicoli ibridi-elettrici sono l'1,5% dei mezzi circolanti ma è una percentuale che in Friuli Venezia Giulia cresce notevolmente durante l'estate per l'arrivo di turisti dall'estero. Inoltre, con la conferma delle scelte green europee, questa tipologia di veicoli aumenterà notevolmente in breve tempo. Il vuoto normativo – conclude - deve essere colmato».

Trieste, 7 dicembre 2024