



Esame proposte di legge recanti
"MODIFICHE AL CODICE DELLA STRADA"

AUDIZIONE IX Commissione Trasporti, poste e
telecomunicazioni
Camera dei Deputati

(Roma, 27 febbraio 2019)

INDICE

| | |
|---|---------------|
| LA RIFORMA DEL CODICE DELLA STRADA (premessa) | Pag. 2 |
| SINTESI DELLE RICHIESTE DI ANPAS DI MODIFICA DEL CODICE DELLA STRADA | Pag. 3 |
| → Esenzione Pedaggio Autostradale per i veicoli delle ODV | Pag. 3 |
| → Trasporto accompagnatori | Pag. 3 |
| ALTRE RICHIESTE DI MODIFICA DA PARTE DI ANPAS | Pag. 4 |
| → Innalzamento a kg 4000,00 del limite di peso delle Ambulanze | Pag. 4 |
| → Patente di servizio | Pag. 5 |
| → Immatricolazione delle ambulanze | Pag. 5 |
| → Definizione Veicoli Speciali e proposta emanazione Decreto Ministeriale | Pag. 5 |
| Normativa tecnica ed amministrativa relativa agli autoveicoli speciali operativi per il trasporto di persone in particolari condizioni. | Pag. 6 |

LA RIFORMA DEL CODICE DELLA STRADA

ANPAS, fondata nel 1904 a Spoleto, è oggi una delle più grandi **reti associative nazionali** di volontariato in Italia: attualmente vi aderiscono 931 Pubbliche Assistenze con 274 sezioni, 7 organizzazioni affiliate, presenti in tutte le Regioni italiane che operano nell'emergenza e trasporto sanitario, nelle attività sociosanitarie, di protezione civile e di solidarietà internazionale. Si avvale di oltre 7000 mezzi, ma soprattutto della partecipazione di 100.000 volontari attivi e di 700.000 soci sostenitori. E' ente accreditato di prima classe per il servizio civile nazionale. Ente iscritto nell'elenco nazionale delle associazioni di protezione civile. Ha sviluppato grandi progetti di solidarietà internazionale ed è autorizzata per le Adozioni Internazionali. Gestisce, insieme a Misericordie e Croce Rossa Italiana, il **90% del trasporto sanitario** in Italia per la maggior parte in convenzione con le strutture pubbliche (ASL, Aziende Ospedaliere, Centri di cura) attraverso l'attuazione, in alcune Regioni, di specifici accordi quadro, svolgendo un ruolo fondamentale nella tutela della salute dei cittadini. Il trasporto sanitario (ordinario e di emergenza/urgenza) rientra tradizionalmente tra le attività istituzionali delle nostre associate vista la sussistenza di alcuni elementi qualificanti: la prossimità al trasportato, il presidio del territorio, il farsi carico dei bisogni di persone in stato di necessità. Questa specificità, da sempre evidenziata a livello nazionale, è stata ormai sancita anche a livello europeo dalla più recente giurisprudenza della Corte di Giustizia UE.

Ribadiamo inoltre che le organizzazioni di volontariato che fino ad oggi hanno assicurato laddove presenti il trasporto di emergenza urgenza (e trasporto sanitario secondario), oltre a garantire le *finalità solidali* e il *carattere sociale* del servizio, hanno consentito all'amministrazione un *sensibile risparmio di risorse pubbliche*, anche grazie al ricorso di volontari adeguatamente formati e alle opportunità dell'adesione ad una rete nazionale di volontariato che ha nell'emergenza/urgenza la sua attività principale. Rispettando così il *preciso obbligo giuridico* stabilito nella Costituzione e nella legislazione ordinaria di rispettare il *principio di economicità* nella erogazione dei servizi.

Attualmente una serie di normative obsolete rendono difficile l'attività delle Associazioni di Volontariato in ambito sanitario. Un mancato adeguamento della normativa alle esigenze attuali comporta per i legali rappresentanti di Pubbliche Assistenze – che sono volontari - l'assunzione di responsabilità sempre maggiori, divenute oggi non più sostenibili ed accettabili.

ANPAS da molti anni ha avanzato al Ministero dei Trasporti (sia al Dicastero che alla Direzione Generale per la Motorizzazione) una serie di proposte di modifica del Codice della Strada che ad oggi sono rimaste ancora senza le necessarie risposte.

Nell'ambito del trasporto sanitario evidenziamo inoltre la situazione di privilegio della Croce Rossa Italiana: dopo la sua privatizzazione (DL n. 178 del 28 settembre 2012 e Codice Terzo Settore Dlgs 117/2017) la CRI, pur operando nell'ambito del trasporto sanitario come soggetto privato ODV al pari di ANPAS, continua a godere di alcuni benefici che le erano stati concessi come ente pubblico su questioni quali l'immatricolazione con targa propria, l'esenzione al pedaggio autostradale (concesso a tutti i mezzi con targa CRI, indipendentemente dal tipo di trasporto) e la patente di servizio rilasciata a tutti i suoi operatori.

Esenzione Pedaggio Autostradale per i veicoli delle ODV

- **Inserito nel PdL A.C. n 1366 Maccanti: art. 7, comma 1 e 2** [disposizioni in materia di autoambulanze]

Allo stato attuale l'art.373 (Pedaggi) DPR 16.12.1992 prevede che siano esentati dal pagamento del pedaggio: "c) i veicoli con targa C.R.I., **nonché i veicoli delle Associazioni di volontariato e degli organismi similari non aventi scopo di lucro, adibiti al soccorso** nell'espletamento del relativo specifico servizio e provvisti di apposito contrassegno approvato con decreto del Ministro dei trasporti e della navigazione e del Ministro dei lavori pubblici".

La posizione nella quale le Organizzazioni di volontariato (ODV) sono state inquadrare (anche rispetto alla CRI) ha dato luogo nel corso degli anni alla necessità di una serie di circolari ministeriali esplicative sulla determinazione dei casi di esenzione del pedaggio con modalità che hanno recato rilevanti problemi all'operatività del trasporto.

ANPAS **condivide** quindi la proposta di **estendere** l'esenzione del pedaggio autostradale **a tutti i veicoli delle Organizzazioni di Volontariato, aderenti a reti associative nazionali.**

L'esenzione dal pagamento del pedaggio autostradale dovrà valere su tutte le strade a pagamento anche date in concessione o sub-concessione a soggetti pubblici e/o privati. I veicoli delle Organizzazioni di Volontariato dovranno essere provvisti di apposito contrassegno approvato con decreto del Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti di concerto con il Ministro dello Sviluppo economico ed essere impegnati nello svolgimento di attività istituzionali.

Trasporto accompagnatori

- **Inserito nel PdL n 1366 Maccanti: art. 7 (comma 3)**

L'art. 54 del Codice della strada, in riferimento alle persone che possono essere trasportate sugli autoveicoli ad uso speciale, non precisa quali figure ricadano nelle fattispecie indicate:

*"g) autoveicoli per uso speciale: veicoli caratterizzati dall'essere muniti permanentemente di speciali attrezzature e destinati prevalentemente al trasporto proprio. Su tali veicoli è consentito il trasporto del personale e dei materiali connessi col ciclo operativo delle attrezzature **e di persone e cose connesse** alla destinazione d'uso delle attrezzature stesse".*

Quindi il suddetto articolo del Codice della strada, in riferimento alle persone che possono essere trasportate sugli autoveicoli ad uso speciale, non contemplava eventuali familiari o accompagnatori di persone soccorse da autoambulanze e veicoli di soccorso avanzato.

ANPAS **condivide** quindi la proposta contenuta nel comma 3 dell'art. 7 di modifica dell'art. 54 che chiarisca che, oltre al personale di servizio e al/ai paziente/i – sicuramente ricompresi nel dettato legislativo – possa essere autorizzato a prendere posto un accompagnatore, nel caso ciò venga richiesto dalla persona soccorsa.

ANPAS suggerisce la seguente formulazione all'art. 7 comma 3: "**OMISSIS sulle autoambulanze può essere altresì autorizzato il trasporto di un accompagnatore, se richiesto dalla persona soccorsa**".

Si conferma infatti che, come più volte ribadito, in molti casi la presenza di un familiare o di un accompagnatore, oltre a risultare di conforto e rassicurazione del paziente (soprattutto se minore o anziano, o psichicamente compromesso), è da considerarsi quasi assimilabile a quella di un "addetto" con funzioni per taluni versi equiparabili a quelle dei sanitari a bordo.

ALTRE RICHIESTE DI MODIFICA DA PARTE DI ANPAS

Innalzamento a kg 4000,00 del limite di peso delle Ambulanze

La norma che regola il tipo di veicoli che possono essere guidati dai possessori di patente B è l'art. 116 comma 3 lettera f di seguito riportato: "*3. La patente di guida, conforme al modello comunitario, si distingue nelle seguenti categorie ed abilita alla guida dei veicoli indicati per le rispettive categorie: (omissis)*

B: autoveicoli la cui massa massima autorizzata non supera 3500 kg e progettati e costruiti per il trasporto di non più di otto persone oltre al conducente; ai veicoli di questa categoria può essere agganciato un rimorchio avente una massa massima autorizzata non superiore a 750 kg. Agli autoveicoli di questa categoria può essere agganciato un rimorchio la cui massa massima autorizzata superi 750 kg, purché la massa massima autorizzata di tale combinazione non superi 4250 kg. Qualora tale combinazione superi 3500 chilogrammi, è richiesto il superamento di una prova di capacità e comportamento su veicolo specifico. In caso di esito positivo, è rilasciata una patente di guida che, con un apposito codice comunitario, indica che il titolare può condurre tali complessi di veicoli;

I veicoli di soccorso correttamente allestiti secondo il disposto del D.M. 553 del 1987 e le direttive di sicurezza dettate dalla norma EN 1789, **superano tale limite a causa dell'equipaggiamento base previsto**. Inoltre, le attrezzature e gli equipaggiamenti di soccorso aggiuntivi che le Regioni, le Aziende Sanitarie e le direzioni del 118 spesso richiedono – anche in funzione dell'evoluzione della tecnica e quindi per la salvezza delle persone soccorse – contribuiscono a "sforare" i limiti di legge.

Proposta ANPAS propone di modificare l'art.116 comma 3 lettera f con innalzamento a kg. 4000,00 del limite di peso del veicolo che un conducente dotato di patente B può guidare.

Per quanto riguarda l'armonizzazione con la legislazione europea potrebbe essere esaminato quanto disposto al punto 5 dell'art 4 della direttiva 2006/126/CE nella quale si prevede la possibilità per gli Stati membri di escludere dalla direttiva i veicoli utilizzati dalla protezione civile, di cui anche le ambulanze possono essere considerate parte.

Un'altra possibilità, prevista dalla direttiva europea 2012/36/UE, potrebbe essere quella di diversificare il contenuto dell'esame di guida per i veicoli della categoria C1 tenendo conto sia delle diverse caratteristiche dei veicoli che rientrano in questa categoria, sia del fatto che la guida - nel caso delle ambulanze guidate dai volontari - non costituisce l'attività principale del conducente.

Patente di Servizio

Il Codice della Strada vigente prevede all'articolo 139 la Patente di servizio per il personale abilitato allo svolgimento di compiti di polizia stradale. La patente di servizio è stata pensata per evitare, in caso di violazione di alcune norme del codice della strada a causa dell'urgenza, che i soggetti soccorritori subiscano le negatività sulla propria patente di guida personale. La patente di servizio è stata costituita in virtù del valore sociale dell'attività di pubblica sicurezza, soccorso e urgenza e dei servizi svolti dai corpi preposti, ma la norma nazionale non sembra aver previsto tale patente per coloro che svolgono le stesse tipologie di attività a titolo di volontariato.

Rimangono pertanto esclusi dal godimento di questo diritto, ad esempio, i conducenti delle autoambulanze del servizio emergenza 118, dei veicoli assimilati adibiti al trasporto di plasma ed organi, gli autisti d'ambulanza e dei veicoli di soccorso avanzato appartenenti alle associazioni di volontariato e gli autisti dei mezzi della protezione civile.

Si configura, quindi, un trattamento non omogeneo delle stesse situazioni nello svolgimento di compiti sociali d'urgenza.

Proposta ANPAS richiede l'**ampliamento alle suddette figure del rilascio della patente di servizio**, proponendo una modifica del comma 1 dell'art. 139 del Regolamento di attuazione del CdS (Decreto legislativo 30 aprile 1992 n. 285 e successive modificazioni) dopo le parole "dell'art. 12" sono inserite le seguenti "e agli autisti delle autoambulanze, dei veicoli di soccorso avanzato, dei veicoli assimilati adibiti al trasporto di plasma e organi e degli automezzi dedicati ad attività di protezione civile nell'ambito dell'espletamento delle funzioni".

Immatricolazione delle ambulanze

ANPAS propone una modifica del Decreto Ministeriale 1 settembre 2009 n. 137 in merito di immatricolazione delle ambulanze prevedendo, per le Organizzazioni di Volontariato che svolgono servizi per conto dell'ente pubblico, l'estensione del concetto di "uso proprio" oppure l'introduzione di una categoria specifica (ad es. "uso conto terzi"), sostituendo la licenza di noleggio con l'autorizzazione sanitaria del Comune e prevedendo una formazione di base per gli autisti (che peraltro l'ANPAS già svolge) nell'interesse delle persone trasportate ed anche dei propri volontari.

Definizione Veicoli Speciali e proposta emanazione Decreto Ministeriale

ANPAS ritiene necessario che la normativa riconosca, come già avviene per la Croce Rossa Italiana, un **veicolo speciale** che nell'immatricolazione si distingua dalla semplice vettura di uso privato comune, destinato al trasporto sanitario di persone in particolari condizioni (es. dializzati, soggetti a terapia oncologica e/o altre terapie o trattamenti sanitari). Tale necessità deriva dall'esigenza di armonizzare al meglio la definizione e le modalità di esecuzione del trasporto sanitario nell'ambito dei rapporti con le Regioni e nel rispetto della normativa comunitaria, facilitando una chiara distinzione tra un trasporto di persone con finalità prettamente sanitaria e le altre tipologie di trasporto persone.

Proposta ANPAS suggerisce al Ministero dei Trasporti l'emanazione di un apposito decreto che risolverebbe definitivamente il problema.

Nel box di seguito si riporta il dettaglio del testo proposto.

Normativa tecnica ed amministrativa relativa agli autoveicoli speciali operativi per il trasporto di persone in particolari condizioni.

IL DIRETTORE GENERALE DELLA MOTORIZZAZIONE CIVILE E DEI TRASPORTI IN CONCESSIONE
Visto il nuovo codice della strada approvato con decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, così come modificato dal decreto legislativo 10 settembre 1993, n. 360, modificato con legge 29 luglio 2010 n. 120.

Visto il regolamento di esecuzione e di attuazione del nuovo codice della strada, approvato con decreto del Presidente della Repubblica 16 dicembre 1992, n. 495 e s.m.i.

Visto l'art. 54, comma 1, lettera g), del nuovo codice della strada che definisce la categoria degli autoveicoli ad uso speciale, nonché l'art. 203, comma 2, lettera h), del regolamento di esecuzione dello stesso codice;

Visto l'art. 177, comma 1, del nuovo codice della strada, secondo cui i veicoli assimilati alle autoambulanze, destinati al trasporto di plasma ed organi, e/o di personale medico ed infermieristico sono soggetti al riconoscimento di idoneità al servizio da parte della Direzione generale della motorizzazione civile e dei trasporti in concessione;

Visto l'articolo 6 lettera b del T.U. delle norme per la circolazione dei veicoli della Croce Rossa Italiana

Considerata l'esigenza di disciplinare anche per le altre organizzazioni ed enti che svolgono analogo servizio, l'ammissione alla circolazione degli autoveicoli operativi speciali, destinati al trasporto di persone in particolari condizioni diversi dalla ambulanze;

DECRETA

Art. 1. Classificazione degli autoveicoli speciali operativi per il trasporto di persone in particolari condizioni

Il presente decreto si applica agli autoveicoli destinati al trasporto di persone in particolari condizioni che necessitano di essere accompagnate per prestazioni sanitarie quali dialisi, fisioterapie e diagnostica, denominati autoveicoli speciali operativi.

Essi rientrano nella categoria dei veicoli definiti all'art. 54, comma 1, lettera g), del nuovo codice della strada, quali autoveicoli per uso speciale distinti da particolari attrezzature.

Ai sensi dell'art. 82 del citato codice sono da considerarsi destinati ad uso proprio gli autoveicoli speciali operativi in proprietà o usufrutto di aziende sanitarie locali, ospedali, cliniche, Croce rossa italiana ed Associazioni di pubblica assistenza o volontaristiche riconosciute, ovvero se da tali soggetti siano acquistate con patto di riservato dominio o prese in locazione con facoltà di compera.

Art. 2. Rispondenza a norme generali

Gli autoveicoli operativi speciali in relazione alla loro massa debbono essere conformi alle norme applicabili alla data di presentazione delle richieste di omologazione del tipo o di accertamento dei requisiti di idoneità alla circolazione, ai veicoli della categoria internazionale M1, di cui all'art. 47 del nuovo codice della strada.

Art. 3. Caratteristiche costruttive

Gli autoveicoli speciali operativi debbono rispondere alle caratteristiche previste nell'allegato tecnico al presente decreto, di cui esso costituisce parte integrante.

ALLEGATO TECNICO

1. Caratteristiche generali.

1.1. La tara degli autoveicoli, oltre quanto definito per la generalità dei veicoli, comprende anche tutta l'attrezzatura fissa necessaria allo svolgimento delle specifiche funzioni.

1.2. Gli autoveicoli debbono essere dotati:

- di almeno due posti a sedere, oltre quello del conducente;
- di almeno una porta su una fiancata, con esclusione di quelle d'accesso alla cabina, nonché una porta posizionata sulla parte posteriore del veicolo stesso.

2. Segni distintivi.

2.1. Gli autoveicoli debbono essere dotati di un dispositivo supplementare di segnalazione visiva a luce lampeggiante blu e di quello di allarme previsti dall'art. 177 del codice della strada.

2.2. Gli autoveicoli debbono avere la colorazione fondamentale bianca

2.3. Gli autoveicoli debbono essere dotati di una fascia di pellicola retroriflettente vinilica autoadesiva di colore arancione, di altezza minima di 10 cm, applicata lungo la fiancata e la parte posteriore, nonché nella parte interna delle ante della porta posteriore (se si tratta di porta a battente). Sono ammesse altre indicazioni (es.: fascia aziendale), purché non luminose, retroriflettenti o fosforescenti.

2.4. Sulla fiancata degli autoveicoli speciali operativi deve essere riportata, in forma chiaramente individuabile, la denominazione dell'ente che ha la proprietà o l'usufrutto del veicolo o l'abbia acquisito con patto di riservato dominio o locato con facoltà di compera.

3. Accessori.

3.1. I materiali di rivestimento comunque presenti nel compartimento sanitario debbono essere facilmente lavabili, disinfettabili, ignifughi o autoestinguenti.

3.2. Gli autoveicoli speciali operativi debbono essere muniti di estintore e zaino di primo soccorso.