

**DIRETTIVA 24 maggio 1999, n. 3279
(G.U. n.153 del 2.7.99)**

**MINISTERO DEI LAVORI PUBBLICI
ISPETTORATO GENERALE PER LA CIRCOLAZIONE E LA SICUREZZA
STRADALE**

Prot. N. 3279

Alla Direzione Generale
dell'ANAS
R O M A

Alle Società Concessionarie
di Autostrade e Trafori
LORO SEDI

All'AISCAT
R O M A

Ripubblicazione con modificazione della Direttiva 14 maggio 1998 recante

**"Regolamentazione del soccorso stradale in autostrada per i veicoli in
avaria o incidentati"(direttiva n. 4956/26/gab)***

La presente direttiva ha per destinatari gli Enti proprietari e concessionari di autostrade (di seguito denominati Enti) per l'attività di soccorso stradale sulla rete di propria competenza al fine di garantire la sicurezza degli utenti e di uniformare, attraverso criteri e standard di riferimento, il servizio di soccorso sull'intera rete autostradale nazionale.

* La presente direttiva sostituisce la direttiva n. 4956/26/gab in data 14 maggio 1998, pubblicata nella G.U. Serie Generale n. 128 del 4 giugno 1998, recante "Regolamentazione del soccorso stradale in autostrada per i veicoli in avaria o incidentati", a seguito della decisione del Tribunale Amministrativo Regionale per il Lazio – Sezione III – n. 290 del 9 febbraio 1999, che ha disposto l'eliminazione del paragrafo 5, terzo capoverso, che imponeva l'obbligatoria permanenza dei centri interni esistenti e del paragrafo 6, ultimo capoverso, che regolava l'incidenza degli oneri finanziari conseguenti l'attività di adeguamento delle rete autostradale.

Occorre preliminarmente richiamare le disposizioni contenute nel codice della strada (Decreto Legislativo n. 285/92, come modificato dal Decreto Legislativo n. 360/93) che nell'art. 2, comma 3, lett. A) individua la presenza di "Sistemi di assistenza all'utente lungo l'intero tracciato "come una delle caratteristiche fondamentali che distinguono le autostrade dalle altre strade.

Inoltre l'art. 175, comma 7 lett. A) impone il divieto "sulle carreggiate, sulle rampe, sugli svincoli, sulle aree di servizio o di parcheggio e in ogni altra pertinenza autostradale" di "trainare veicoli che non siano rimorchi". Al riguardo l'articolo 374 del Regolamento di esecuzione ed attuazione (D.P.R. 495/92, come modificato con il D.P.R. 610/96) precisa che l'attività

di soccorso stradale e di rimozione sulle autostrade può essere affidata in concessione dall'Ente proprietario della strada a soggetti autorizzati.

La normativa si riferisce esclusivamente all'attività di soccorso stradale sulle autostrade e sulle loro pertinenze (aree di servizio, rampe, svincoli etc.) e non sulla viabilità ordinaria, in quanto sulle autostrade le velocità consentite sono superiori a quelle previste per la viabilità ordinaria. Sia lo stazionamento sulla carreggiata di un veicolo fermo (per avaria o per incidenti) che la rimozione del veicolo stesso sono estremamente pericolosi anche perché sulle autostrade gli accessi di ingresso e di uscita dal tracciato sono molto meno frequenti che non sulla viabilità ordinaria. Inoltre, 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 oltre che degli occupanti il veicolo in avaria. Sulle autostrade è inoltre vietata la circolazione dei pedoni (v. Art. 175, comma 6).

1. Rientra nei compiti degli Enti garantire su tutto il tracciato autostradale di competenza l'organizzazione del sistema di assistenza e sicurezza ed il suo mantenimento in perfetta efficienza. Dalle valutazioni che scaturiscono dall'esame dei dati concernenti gli interventi effettuati nel corso del 1997, si evince che tale sistema di assistenza e sicurezza deve svolgersi attraverso appositi sistemi di chiamata di soccorso (c.d. colonnine SOS), opportunamente collegati ad una Centrale Operativa dell'Ente, e su un adeguato e tempestivo servizio di soccorso svolto sia attraverso la presenza di strutture e mezzi permanentemente ed esclusivamente dedicati che di soggetti particolarmente qualificati, con idonea organizzazione di uomini professionalmente preparati e mezzi conformi alla normativa vigente, i quali effettuino l'intervento in condizioni di sicurezza e la successiva rimozione. Il servizio ovviamente va garantito 24 ore su 24 e per tutte le giornate dell'anno. La mancanza di un "sistema di assistenza", come sopra descritto, facendo venir meno un requisito essenziale previsto nella "definizione" di autostrada (v. Art. 2 del D.P.R. 495/92) può costituire causa di "declassamento" dell'autostrada in "strada extraurbana principale", con tutte le conseguenze di ordine giuridico-economico che ne derivano. Anche la delibera dell'Autorità garante della concorrenza e del mercato n. 4045 in data 4 luglio 1996, in materia di soccorso stradale riconosce che rimane in capo alle società autostradali "il compito di assicurare il servizio di soccorso sull'intera rete autostradale (di competenza) e con caratteristiche di continuità" (cfr. n. 44 e n. 48 della delibera). Tale compito spetta all'Anas per le autostrade gestite direttamente. Il regolamento (v. Art. 374 del D.P.R. 495/92) dà facoltà agli Enti proprietari o concessionari di autostrade, nel caso che non esercitino direttamente (in tutto o in parte) tale attività di affidarla in concessione a soggetti autorizzati.

2. Sull'intera rete devono essere installate e tenute in perfetta efficienza colonnine SOS di tipo fonico bicanale ad intervalli regolari e a distanza di circa 2 Km collegate 24 ore su 24 ad una Centrale Operativa dell'Ente.
Tali colonnine dovranno essere appositamente contraddistinte con i segnali di cui all'art. 135 del D.P.R. 495/92 (Fig. II 305). Si ritiene particolarmente importante il requisito della "fonia" delle colonnine in quanto ciò consente non solo agli utenti di scegliere, tra i soggetti autorizzati all'effettuazione del soccorso, quelli di propria fiducia, ma anche e soprattutto di descrivere le cause della richiesta di intervento ed il tipo di veicolo da soccorrere. Ciò è essenziale per l'individuazione da parte della Centrale Operativa dell'Ente dell'intervento più efficace ed idoneo. La Centrale Operativa dell'Ente, valutando prioritariamente gli aspetti della sicurezza, deve indirizzare la chiamata nei confronti del soggetto autorizzato che nella particolare situazione sia in grado di intervenire più rapidamente e con attrezzature maggiormente adeguate.
Nel caso di più centri autorizzati per l'intervento che si trovino in analoghe condizioni e l'utente non abbia espresso preferenza le chiamate dovrebbero essere alternate fra di loro in modo perequativo.
3. Per soccorso stradale in autostrada, ai fini della presente direttiva si intende l'intervento di assistenza in condizioni di sicurezza ed il successivo recupero e trasporto del veicolo incidentato o in avaria fino alla più vicina depositaria o sito, ove sia possibile custodire il veicolo o intervenire per le eventuali riparazioni. Il soccorso si può articolare nelle seguenti attività:
 - a) rimozione e successivo trasporto o traino fino ad un'area di servizio o ad un'officina esterna, corrispondente alla prima uscita nel senso di marcia o eventualmente in altro luogo di deposito indicato dalla Polizia Stradale, dei veicoli rimasti coinvolti in incidenti;
 - b) trasporto o traino fino alla prima officina di Area di Servizio o fino ad un'officina esterna, dell'organizzazione del soggetto autorizzato o ad altra officina di fiducia dell'utente, corrispondente alla prima uscita nel senso di marcia, dei veicoli impossibilitati a proseguire che necessitano di riparazioni non eseguibili su strada;
 - c) rimozione, a termini di legge, dei veicoli abbandonati, o comunque in sosta non consentita lungo l'autostrada e sue pertinenze.
4. Ogni qual volta gli interventi di cui alle lettere a), b) e c) riguardino un

veicolo fermo per avaria o incidente sulle carreggiate, sulle rampe di accesso o di uscita o nella corsia di emergenza, qualora questa abbia una larghezza inferiore a 3m, ricorre l'ipotesi di servizio pubblico essenziale come definito dalla Commissione di garanzia per l'attuazione della legge 12 giugno 1990 n. 146. In tali casi occorre non solo garantire il servizio, per tutto l'anno e per le 24 ore anche nelle giornate o negli orari di sciopero, ma anche, per ovvie ragioni di sicurezza della circolazione, provvedere alla rimozione del veicolo in tempi estremamente ridotti e con modalità di intervento che tutelino la sicurezza sia degli utenti da soccorrere che degli altri utenti dell'autostrada, nonché degli stessi operatori. Sarà cura della Centrale Operativa dell'Ente, nei casi sopra definiti e qualificabili come servizio pubblico essenziale, disporre immediatamente l'intervento, prescindendo dalla facoltà di scelta dell'utente, avendo unicamente riguardo all'entità ed all'ubicazione sia delle strutture interne che di quelle di supporto esterne autorizzate in modo da garantire, in condizioni di sicurezza, l'effettuazione dell'intervento stesso con la massima tempestività e, comunque, entro un tempo tra la richiesta da parte degli utenti o degli organi di polizia e l'arrivo sul luogo dove deve essere rimosso il veicolo non superiore a 20'. Nel caso che i veicoli da soccorrere abbiano massa superiore a 3,5 t tale tempo può essere fissato in 30'. Le ubicazioni e le dotazioni di personale e di mezzi delle strutture autorizzate dovranno tener conto delle esigenze di tempestivo intervento sul luogo ove è localizzato il veicolo da soccorrere, ed al tempo stesso dei volumi di traffico delle tratte autostradali interessate, delle caratteristiche del tracciato, delle distanze dagli accessi e delle condizioni atmosferiche tipiche della zona, delle statistiche degli interventi e degli incidenti verificatesi negli anni precedenti o di altre peculiari situazioni.

5. Ogni Ente dovrà individuare ed indicare negli atti di convenzione con i soggetti autorizzati ad effettuare gli interventi i tempi massimi nei quali di norma, tenuto conto delle diverse tipologie di veicoli da assistere, dovrà essere effettuato l'intervento di soccorso. Detti tempi dovranno tener conto che, per gli interventi di emergenza, non si devono superare le misure indicate al n. 4. In ogni caso la distanza tra due strutture permanenti di soccorso stradale contigue dovrà essere adeguata al rispetto dei tempi di intervento sopra indicati, avvalendosi anche degli insediamenti all'interno della rete autostradale di competenza, mediante strutture rese disponibili dall'Ente. Dette strutture sono affidate in gestione, salvo che l'Ente gestisca direttamente il servizio di rimozione e soccorso, ai soggetti autorizzati all'attività di soccorso.

6. Gli Enti al fine di garantire l'uniformità del servizio, nell'ambito degli standard di sicurezza, devono accertare l'esistenza dei requisiti prescritti in capo ai soggetti richiedenti, controllandone durante il periodo di validità dell'autorizzazione il loro permanere per tutte le tratte autostradali di competenza. Essi in particolare devono:
- a) verificare l'idoneità della struttura organizzativa;
 - b) verificare la disponibilità di risorse, di personale particolarmente qualificato e di mezzi adeguati al servizio;
 - c) stabilire tempi e modalità di intervento;
 - d) controllare il rispetto dei tempi e delle modalità di intervento.
 - e) accertare la qualità e l'identità degli operatori abilitati a svolgere il servizio.

Ogni Ente dovrà, inoltre, individuare ed indicare, negli atti di convenzione con i soggetti autorizzati, l'organizzazione dei mezzi e del personale qualificato per il soccorso, con riguardo anche alla identificazione dei carri di soccorso tramite opportuna colorazione. Gli addetti su strada devono essere muniti di tessere di riconoscimento attestanti la loro qualità e devono indossare indumenti tali che li rendano visibili anche in condizione di scarsa visibilità e devono essere in possesso di tutte le dotazioni di sicurezza previste dalla legge 626/1994. Sulla base delle presenti direttive, gli Enti dovranno adeguare i regolamenti e le convenzioni con i soggetti autorizzati e trasmetterle, unitamente all'ubicazione dei centri di soccorso stradale esterni ed interni alla rete, entro sessanta giorni dalla pubblicazione sulla Gazzetta Ufficiale a questo Ministero per la verifica del rispetto degli standard e delle indicazioni. Analoga verifica sarà effettuata anche sulle autorizzazioni concesse dopo l'entrata in vigore delle presenti direttive, ed a tal fine gli Enti invieranno dette autorizzazioni entro 30 giorni dal loro rilascio. L'adeguamento della rete di comunicazione fonica mediante colonnine SOS dovrà essere realizzato entro centottanta giorni dalla pubblicazione sulla Gazzetta Ufficiale. Gli Enti entro il 30 giugno ed il 31 dicembre di ogni anno, devono inviare all'Ispettorato Generale per la Circolazione e la Sicurezza Stradale del Ministero dei Lavori Pubblici un rapporto sull'attività di rimozione contenente i dati relativi non solo alle operazioni soccorso ed al rispetto dei tempi di intervento da parte dei soggetti autorizzati, ma anche ai controlli effettuati dagli stessi Enti al fine di verificare il rispetto, da parte di detti soggetti, dei criteri fissati dalla presente direttiva ed il permanere di adeguati standard di qualità e di efficienza del servizio.

Roma, 24 maggio 1999

**IL MINISTRO
MICHELI**

