



**RICHIESTA MODIFICHE  
NORMATIVE  
CODICE DELLA STRADA  
(Nota giugno 2015)**

**PRESENTAZIONE E STORIA delle PUBBLICHE ASSISTENZE**

Le **Pubbliche Assistenze** si formano a partire dal 1860 come associazioni di volontariato laiche, libere e democratiche, fondate sui concetti di solidarietà e fratellanza e aperte alla partecipazione di tutti i cittadini. Esse agiscono nel campo del soccorso, sostengono le categorie sociali più deboli, intervengono nelle grandi e piccole calamità nazionali, divulgano l'educazione civile e sanitaria.

Le associazioni si diffondono rapidamente su gran parte del territorio nazionale e maturano l'esigenza di un coordinamento nazionale. A Spoleto, nel 1904, si costituisce la Federazione Nazionale delle Società di Pubblica Assistenza e Pubblico Soccorso, eretta in Ente Morale con Regio Decreto del 1911.

Nel 1989 la Federazione nazionale si trasforma in **ANPAS** Associazione Nazionale Pubbliche Assistenze. Attualmente aderiscono ad ANPAS **876 Pubbliche Assistenze** con **268 sezioni**, presenti in tutte le Regioni italiane che operano nell'emergenza sanitaria, nelle attività sociosanitarie, di protezione civile e di solidarietà internazionale. Si avvale di 2700 ambulanze e 500 mezzi di protezione civile, ma soprattutto della partecipazione di **100.000 volontari attivi** e di **700.000 soci sostenitori**. E' ente accreditato di prima classe con oltre 800 sedi di servizio civile nazionale. Ha sviluppato grandi progetti di solidarietà internazionale ed è autorizzata per le Adozioni Internazionali in Bulgaria, Costa Rica, Venezuela, Sri Lanka, Armenia, Nepal, Gambia, Kenya, Senegal, Taiwan, Repubblica Dominicana, Guatemala, Mali e Mauritius. A livello nazionale ANPAS aderisce al Forum Permanente Terzo Settore, alla Consulta nazionale Volontariato del Forum Terzo Settore, alla CNEESC (Conferenza Nazionale Enti Servizio Civile), al Centro Nazionale Volontariato, alla Associazione Nazionale Libera. ANPAS aderisce anche ad alcune reti europee: SAMI (Samaritan International), CEV - Centro Europeo per il Volontariato (membro associato) e ALDA (Associazione delle Agenzie di Democrazia locale)

**LA RIFORMA DEL CODICE DELLA STRADA**

**PROPOSTE INERENTI LA LEGGE DELEGA (1638)**

**Premessa**

Attualmente una serie di normative obsolete rendono difficile l'attività delle Associazioni di Volontariato in ambito sanitario, realizzata per gran parte in convenzione con i servizi pubblici (Enti locali ed ASL). 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 - insieme alla Confederazione delle Misericordie - dalla fine del 2012 hanno avanzato al Ministero dei Trasporti (sia al Dicastero che alla Direzione Generale per la Motorizzazione) ed alla Commissione Trasporti della Camera una serie di proposte di modifica del Codice



**RICHIESTA MODIFICHE  
NORMATIVE  
CODICE DELLA STRADA  
(Nota giugno 2015)**

della Strada ancora oggi confermate e della quali si chiede la presa in considerazione in sede di discussione del disegno di legge delega (1638)

**Trasporto familiari**

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”.*

Oltre al personale di servizio e al/ai paziente/i - sicuramente ricompresi nel dettato legislativo - occorre chiarire se possa prendere posto sui suddetti veicoli ad uso speciale (autoambulanze, veicoli di soccorso avanzato) un familiare accompagnatore, nel caso ciò venga richiesto dalla persona soccorsa oppure, nel caso delle automediche, da persone che necessitano di assistenza (es. dializzati).

Un parere, datato 12 febbraio 2009, del Direttore generale dr. Arch. Maurizio Vitelli della Direzione Generale per la motorizzazione del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti in risposta a un preciso quesito posto dal Presidente dell'A.N.P.A.S., riconosceva che in molti casi la presenza di un familiare, 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.

**Proposta** ANPAS propone di modificare l'art.54 del CdS esplicitando che fra gli addetti (art. 54/1-G CdS) possono essere **compresi anche eventuali familiari accompagnatori.**

**Esenzione pedaggio autostradale**

Si osserva che tra i principi e criteri direttivi di cui all'art. 2 non trova menzione esplicita il trasporto sanitario svolto dalle organizzazioni di volontariato sebbene esse siano i principali soggetti che operano nel settore, svolgendo attività essenziali a servizio della Comunità nazionale.

Nell'ambito del trasporto sanitario, come è noto, la Croce Rossa Italiana gode tutt'ora di un trattamento differenziato ( e privilegiato) con l'esenzione del pedaggio anche dopo la sua privatizzazione (DL n. 178 del 28 settembre 2012) sebbene essa operi come soggetto privato al pari di ANPAS e Misericordie; in sostanza continua a godere di alcuni benefici che le erano stati concessi come ente pubblico (concesso a tutti i mezzi con targa CRI, indipendentemente dal tipo di trasporto), l'immatricolazione con targa propria e la patente di servizio rilasciata a tutti i suoi operatori.



**RICHIESTA MODIFICHE  
NORMATIVE  
CODICE DELLA STRADA  
(Nota giugno 2015)**

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 simili 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 rispetto alla CRI ha dato luogo nel corso degli anni ad una serie di circolari ministeriali che hanno determinato i casi di esenzione del pedaggio con modalità che hanno recato rilevanti problemi all'operatività del trasporto.

In particolare:

- la Circolare del 5/8/97 n. 3973 del Ministero dei Lavori Pubblici stabilisce che l'esenzione del pedaggio autostradale è ad oggi concesso soltanto quando si verificano contemporaneamente le seguenti condizioni:
  - Veicolo immatricolato a nome delle Associazioni di volontariato;
  - adibito al soccorso;
  - impegnato nell'espletamento del relativo specifico servizio;
  - provvisto dell'apposito contrassegno previsto dal D.M. del 15.04.94.
  
- La Società Autostrade ha deciso - dal 2012 - di applicare un'interpretazione più "restrittiva" della norma. Il risultato è che i viaggi effettuati per trasporto sanitario, anche con un veicolo di soccorso di una Pubblica Assistenza, non vengono considerati impegnati nell'espletamento del relativo specifico servizio e quindi non riconosciuti. Allo stesso modo non sono esentati i veicoli adibiti ad attività di protezione civile.
  
- Inoltre la società *Autostrade per l'Italia Spa* ha dato disdetta (a far data dal 1 gennaio 2015) ad ANPAS dell'accordo in essere dal 1999 per il rilascio di telepass esenti in modo permanente per le ambulanze delle Associazioni di Volontariato. La disdetta ha riguardato anche altre reti del volontariato organizzato in ambito sanitario (Confederazione delle Misericordie, Federazione dei Volontari della Valle D'Aosta, Croce Bianca di Milano, SOGEM). La Società Autostrade ha definito, in modo del tutto unilaterale, una nuova modalità organizzativa per il rilascio e gestione degli apparati per le ambulanze.
  
- il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti ha emanato alcune nuove disposizioni come *soluzione ponte* in attesa delle necessarie modifiche del Codice della Strada: la **circolare ministeriale** del 18 settembre 2014 attraverso la quale l'esenzione del pedaggio autostradale viene estesa - oltre che al servizio di emergenza - anche ad alcune attività di trasporto sanitario, purché queste attività non prevedano già il rimborso del pedaggio autostradale; la **nota** del 2



**RICHIESTA MODIFICHE  
NORMATIVE  
CODICE DELLA STRADA  
(Nota giugno 2015)**

ottobre 2014 con cui il Ministero ha precisato che nel **concetto di “soccorso in emergenza”** sono ricomprese le seguenti attività: servizio 118, trasporto organi, trasporto sangue ed emoderivati in condizioni di emergenza, trasporto sanitario assistito (con medico o infermiere a bordo), trasporto neonatale/pediatrico, trasporto di pazienti oncologici, trasporto pazienti dializzati che necessitano dell'utilizzo di ambulanza come da attestazione del centro dialitico. Oltre alle ambulanze di "tipo A", sono inoltre autorizzate ai transiti da considerarsi esenti anche quelle munite di specifica autorizzazione ASL/Regione che certifichi l'utilizzo del mezzo per l'espletamento dell'attività di soccorso.

Di fatto dal 1 gennaio 2015 le ambulanze delle organizzazioni di volontariato - non più dotate di telepass esenti in modo permanente - devono fermarsi ai caselli oppure utilizzare il nuovo sistema progettata da Autostrade attraverso il quale “giustificare” la natura del servizio e quindi confermare il diritto alla esenzione.

**Proposta.** ANPAS propone di modificare il Codice della Strada [Decreto legislativo 30/4/1992 n. 285 e sue successive modifiche] in materia di esenzione del pedaggio autostradale con la specificazione della **definizione di veicoli “adibiti al soccorso”**. Nel concetto di “soccorso” deve essere infatti ricompreso il **trasporto sanitario qualificato** consistente nel trasferimento mediante veicolo sanitario di persone malate ed infortunate o comunque bisognose di assistenza, effettuato da personale - anche volontario - adeguatamente formato. Anche in riferimento a quanto espresso dalla sentenza della Corte di Giustizia Europea [CGE, sez III, 29/A/2010 n. C-190/08], recepita dalla recente sentenza del Consiglio di Stato [CDS, sezione III, 7/2/2013, N.2477], dove si afferma che “i servizi pubblici di soccorso comprendono solitamente sia i servizi di trasporto medico d’urgenza sia servizi di trasporto sanitario qualificato”.

Tanto premesso si propone di aggiungere, all’art. 1 la lettera cc) - bis con la seguente formulazione:

***“previsione di esenzione tariffaria per trasporto sanitario effettuato dalle organizzazioni di volontariato;***

***definizione di soccorso stradale comprensivo di trasporto sanitario qualificato effettuato da personale, anche volontario, adeguatamente formato”***

ovvero, in ipotesi,

**aggiungere** nella formulazione del punto cc) quanto riportato in grassetto nel testo qui di seguito formulato

***“cc) regolazione delle specifiche condizioni di circolazione dei veicoli adibiti al soccorso stradale, anche nella condizione di servizio medico, con particolare riferimento all’esenzione dal pagamento delle tariffe autostradali per le organizzazioni di volontariato in servizio sanitario qualificato e alla possibilità di trasportare i familiari della persona soccorsa”***



**RICHIESTA MODIFICHE  
NORMATIVE  
CODICE DELLA STRADA  
(Nota giugno 2015)**

**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 - Motoveicoli, esclusi i motocicli, autoveicoli di massa complessiva non superiore a 3,5 t e il cui numero di posti a sedere, escluso quello del conducente, non è superiore a otto, anche se trainanti un rimorchio leggero ovvero un rimorchio che non ecceda la massa a vuoto del veicolo trainante e non comporti una massa complessiva totale a pieno carico per i due veicoli superiore a 3,5 t"*

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 "sfiorare" i limiti di legge.

**Proposta** ANPAS propone di modificare l'art.116 comma 3 lettera f, anche mediante sua delegificazione, 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 condotte dai volontari - non costituisce l'attività principale del conducente.

*Si propone quindi di inserire nell'art. 2 comma 2 deL DDL la lettera B.bis del seguente tenore: "previsioni specifiche della massa limite delle ambulanze e dei mezzi adibiti ad attività di protezione civile"*



**RICHIESTA MODIFICHE  
NORMATIVE  
CODICE DELLA STRADA  
(Nota giugno 2015)**

**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 di soccorso.

**Proposta** ANPAS richiede l'ampliamento alle suddette figure del rilascio della patente di servizio, proponendo il testo che segue:

***“previsione di una patente di servizio per gli autisti soccorritori debitamente abilitati delle organizzazioni di volontariato, con limitazione alla guida dei veicoli adibiti all'espletamento dei compiti istituzionali”***



**RICHIESTA MODIFICHE  
NORMATIVE  
CODICE DELLA STRADA  
(Nota giugno 2015)**

**PROPOSTA DI MODIFICHE OGGETTO DI DECRETI MINISTERIALI**

**Definizione Veicoli Speciali**

ANPAS ha convenuto sulla necessità di individuare, come già avviene per la Croce Rossa Italiana, un **veicolo speciale** che nell'immatricolazione si distingue 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 meglio armonizzare 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 hanno a suo tempo (2012) suggerito al Ministero dei Trasporti l'emanazione di un apposito decreto che risolverebbe definitivamente il problema. Nel box riportiamo 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 dalle 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



**RICHIESTA MODIFICHE  
NORMATIVE  
CODICE DELLA STRADA  
(Nota giugno 2015)**

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.

**Immatricolazione delle ambulanze**

La normativa sulle ambulanze (Decr. Min. 1 settembre 2009 n. 137) prevede che esse possano essere immatricolate "ad uso proprio" solamente se destinate ad un utilizzo totalmente gratuito od al massimo a rimborso spese da parte di organizzazioni non lucrative. In tutti gli altri casi l'ambulanza deve essere immatricolata per "noleggio con conducente". Quest'ultima formula però comporta l'acquisizione dell'apposita licenza comunale (di natura "commerciale") nonché l'obbligo di formazione professionale



**RICHIESTA MODIFICHE  
NORMATIVE  
CODICE DELLA STRADA  
(Nota giugno 2015)**

del conducente. Entrambe queste caratteristiche confliggono con la natura delle nostre associazioni e della nostra base sociale.

Fino da oggi l'uso della convenzione tra ente pubblico e volontariato consentiva alle nostre organizzazioni di rientrare pienamente nella caratteristica c.d. "uso proprio"; oggi però sempre più spesso le pubbliche amministrazioni nell'affidamento dei servizi impongono caratteristiche diverse, mettendo in grave difficoltà le Associazioni e talora anche costringendole a non svolgere questa attività in quanto non hanno ambulanze a "noleggio con conducente".

**Proposta** ANPAS propone una modifica del decreto ministeriale prevedendo, per le OO.VV. 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).