

Monastier di Treviso, 13 marzo 2019

GRANDE SUCCESSO PER IL CONVEGNO DEDICATO ALLA SICUREZZA DEGLI OPERATORI PROFESSIONALI E DEL SOCCORSO

Un pubblico di 300 persone ha assistito al convegno organizzato da TEXA con i Vigili del Fuoco di Venezia e Treviso e la CGIA di Mestre, nel corso del quale è emersa la necessità di una normativa a livello nazionale che disciplini gli interventi nei veicoli dotati di alimentazioni alternative, attraverso regole e procedure dedicate al personale coinvolto.

Martedì 12 marzo, presso il Comando Provinciale dei Vigili del Fuoco di Venezia, si è tenuto il convegno **"Lo sviluppo dell'automotive e la sicurezza degli operatori professionali e del soccorso"**, organizzato da **TEXA** in collaborazione con i **Vigili del Fuoco di Venezia e Treviso** e la **CGIA** di Mestre e moderato dal giornalista Renato Dainotto. Sono intervenuti in qualità di relatori: **Ennio Aquilino**, Comandante dei Vigili del Fuoco di Venezia; **Nicola Micele**, Comandante dei Vigili del Fuoco di Treviso; **Daniele Danesin**, Formatore Tecnico TEXA; **Roberto Botton**, Presidente CGIA di Mestre; **Gianluigi Riccioni**, Direttore Vendite di Mercedes-Benz Italia; **Claire Petit Boulanger**, Responsabile Sicurezza Terziaria di Renault; **Marco Marellò**, Direttore Centro Innovazione e Sperimentazione Generali JenIOT; **Giorgio Capuis**, Presidente di ACI Venezia; **Adriana Bergamo**, Dirigente servizio relazioni pubbliche, infomobilità di Veneto Strade; **Luca Puppa** e **Marco Metlika**, Ispettori dei Vigili del Fuoco Di Venezia; **Sergio Zambon**, **Tiberio Baldo** e **Giuliano Mufato**, Ispettori dei Vigili del Fuoco di Treviso.

Il convegno, al quale hanno assistito oltre trecento persone, ha visto anche la presenza della **Prefettura di Venezia**, dei corpi dei **Carabinieri** e della **Guardia di Finanza**, oltre a **Polizia Municipale** e **Protezione Civile** di Venezia. L'evento ha posto l'accento sulla necessità di **informare** e **sensibilizzare** le Istituzioni, le Associazioni di Categoria e l'opinione pubblica, sull'attuale **manca di una normativa tecnica specifica a livello nazionale** che disciplini gli interventi di soccorso e manutenzione su mezzi dotati di alimentazioni alternative, come i più recenti veicoli ibridi ed elettrici, ma anche quelli a GPL e metano.

Di seguito alcune dichiarazioni dei relatori:

Ennio Aquilino, Comandante Vigili del Fuoco di Venezia: "Lavoriamo ogni giorno in scenari e contesti dove il rischio è elevato. Se prendiamo l'esempio di un'operazione di soccorso a seguito di un incidente stradale che coinvolga mezzi a trazione elettrica, ibrida, a GPL o a metano, è facile capire che per noi tutto si complica ulteriormente perché dobbiamo conoscere i mezzi e saper valutare in poco tempo tutti i fattori di rischio, mettendoli in sicurezza nel minor tempo possibile. Per questo abbiamo istituito un gruppo di lavoro a livello ministeriale con l'obiettivo di arrivare alla stesura di una normativa nazionale che regolamenti gli interventi di soccorso sui mezzi più recenti dotati di alimentazioni alternative. Prevediamo di replicare questo convegno tra qualche mese a Roma, presso l'Istituto Superiore Antincendi, su mandato del Comando Nazionale dei Vigili del Fuoco".

Nicola Micele, Comandante Vigili del Fuoco di Treviso, ha aggiunto: "Chi fa soccorso deve conoscere a fondo le nuove tecnologie che governano i veicoli, come ad esempio la trazione elettrica. Come ha detto il Comandante Aquilino, esiste un gruppo di lavoro a livello ministeriale che si sta occupando di questo tema e anche noi lo stiamo seguendo con attenzione. Quando c'è un incidente su un veicolo elettrico, per un Vigile del Fuoco, ma anche per tutti gli altri operatori del soccorso, la cosa fondamentale è capire subito come intervenire. Per questo collaboriamo con TEXA e partecipiamo ai loro corsi di formazione specialistica".

Roberto Botton, Presidente CGIA Mestre: "Per avere un'idea di quella che è oggi la mobilità in Italia, soprattutto se parliamo di mobilità sostenibile e di nuove tipologie di motori, dobbiamo tenere presente che il nostro parco auto è attualmente tra i più vecchi d'Europa, basti pensare che il 20% dei veicoli è sotto la classificazione Euro 3. Su 37 milioni di auto circolanti in Italia, 1 su 5 è stata immatricolata prima del 1999. Nel 2017 in Italia ne sono state immatricolate meno di 5 mila elettriche. I dati presentati nel corso dell'E-Mobility Report 2018 ci dicono che nel 2030 i veicoli elettrici circolanti sul nostro territorio potranno essere tra i circa 2 milioni e i 7,5 milioni".

Gianluigi Riccioni, Direttore Vendite Mercedes-Benz Italia: "Le nuove tecnologie che si stanno diffondendo in ambito automotive sono la soluzione per una mobilità sostenibile. Il Gruppo Daimler sta agendo in questo senso e per questo uno dei nostri modelli più diffusi, la Smart, tra pochi mesi verrà proposta solo in versione elettrica. Anche la sicurezza è un nostro valore fondante, potrei dire una filosofia e un approccio nel fare business. Daimler ha posto in essere, fin dai primi anni novanta, una collaborazione con i Vigili del Fuoco di Stoccarda al fine di stabilire procedure e regole d'intervento sui veicoli incidentati o fuori uso. Per noi l'obiettivo, seppur molto ambizioso, attraverso la produzione di mezzi sempre più intelligenti e sicuri, è quello di arrivare a zero incidenti".

Claire Petit Boulanger, Responsabile Sicurezza Terziaria Renault: "Il Gruppo Renault da molti anni lavora sulla sicurezza dei veicoli, in particolare di quelli elettrici e ibridi. Ci sono differenti livelli di sicurezza, per questo mettiamo in atto test elettrici, termici e meccanici che ne verificano il corretto funzionamento. La sicurezza terziaria rappresenta quello che facciamo ogni giorno per facilitare al massimo gli interventi dei Vigili del Fuoco, rendendo accessibile ad esempio il Service Plug, il dispositivo che in ogni auto elettrica consente di scollegare il pacco batterie e di metterla quindi in sicurezza. Tutte le informazioni utili per intervenire sui mezzi sono state raccolte nelle Schede di Soccorso che abbiamo realizzato e che tutti gli operatori del soccorso possono consultare".

Daniele Danesin, Formatore TEXA: "Prima di tutto è importante sottolineare che i veicoli elettrici possono essere considerati molto sicuri, il pericolo si può presentare quando chi interviene non conosce le tecnologie e i dispositivi con i quali gli stessi sono equipaggiati. I motori elettrici presentano tensioni che possono arrivare anche a 650 Volt, quindi rientrano a pieno titolo in sistemi di Categoria 0 e 1, che nel Testo Unico 81/08 indicano valori di tensioni fino a 1000 Volt in corrente alternata e 1500 Volt in corrente continua. In questo contesto ogni attività su questi impianti deve prevedere un'adeguata formazione per la riduzione del rischio elettrico e non può prescindere da una vera e propria «cultura della sicurezza». TEXA, insieme ai Vigili del Fuoco di Venezia e Treviso, ha organizzato questo convegno per informare e sensibilizzare Istituzioni, Associazioni di Categoria e Opinione Pubblica sulla necessità di una normativa specifica dedicata al personale coinvolto negli interventi di soccorso, che disciplini, attraverso regole e procedure, qualsiasi lavoro elettrico e non elettrico".

Marco Marello, Direttore Centro Innovazione e Sperimentazione Generali JenIOT: "Attualmente l'Italia è il fanalino di coda per la diffusione di auto elettriche, questo anche a causa dei mancati incentivi e delle scarse infrastrutture. In questo momento le colonnine di ricarica si possono trovare in numero sufficiente solo a Milano. Anche i tempi di ricarica sono molto lunghi e hanno costi differenti a seconda dell'operatore proprietario della colonnina. Si contano oggi circa 10.400 veicoli elettrici in Italia. Per fornire loro adeguato soccorso è necessaria una altrettanto adeguata formazione del personale coinvolto, e questo non è semplice perché non esiste uno standard. Ogni costruttore ha una sua filosofia e ha distribuito le componenti elettriche in posti differenti da veicolo a veicolo. Per la messa in sicurezza di un mezzo elettrico il tempo medio stimato è di circa 30-40 minuti. Questo dato ha conseguenze su chi interviene e su chi successivamente andrà ad effettuare la riparazione".

Giorgio Capuis, Presidente ACI Venezia: “Esiste anche un aspetto legale per quanto riguarda le metodologie di intervento di soccorso sui veicoli incidentati. Chi interviene utilizzando una tecnica ed una procedura corretta viene tutelato dalla legge, anche nel caso in cui vada a creare danni collaterali al veicolo. Chi invece interviene senza seguire una procedura d’intervento ben precisa non può essere tutelato dalla legge e rischia di incorrere in pesanti conseguenze derivanti da una condotta sbagliata, di carattere doloso o colposo. È quindi importante, per gli operatori del soccorso ma anche per il conducente del mezzo, conoscere tutti gli aspetti legali e le possibili conseguenze”.

Adriana Bergamo, Dirigente servizio relazioni pubbliche, infomobilità di Veneto Strade: “La sicurezza non si persegue solo facendo manutenzione del manto stradale o delle infrastrutture. Le cause di incidente, infatti, sono per l’80% riconducibili ad una condotta errata del conducente e il restante 20% alle condizioni dell’auto e della strada. Per cercare di ridurre gli incidenti è necessario divulgare una cultura della sicurezza mettendo in atto attività di prevenzione e informazione. Veneto Strade in questo senso ha dato vita a specifici moduli formativi, realizzati in collaborazione con i Vigili del Fuoco e dedicati ai ragazzi di quarta e quinta superiore per sensibilizzarli alla sicurezza stradale”.

Brand Communication & Events Manager

Claudio Pavanello, claudio.pavanello@texa.com, cell. 3351047240

Press Office

Alberto Rigato, alberto.rigato@texa.com, tel. 0422 791247