



Tutela legale.
Vivi pienamente.

UnipolSai
ASSICURAZIONI



QUESTIONI LEGALI IN TEMA DI AUTO ELETTRICHE E SMART CAR

AVVERTENZE LEGALI:

Questa guida fornisce indicazioni di natura generale senza alcuna pretesa di esaustività e non sostituisce la consulenza legale sul caso specifico da parte di un professionista qualificato. Le informazioni in essa contenute sono aggiornate alla data di pubblicazione. ARAG SE Italia monitora costantemente le evoluzioni normative della materia di riferimento impegnandosi ad un pronto adeguamento; ciononostante alcune informazioni potrebbero risultare non aggiornate. In nessun caso ARAG SE Italia può essere ritenuta responsabile dell'utilizzo effettuato. Tutti i contenuti sono protetti dalle leggi vigenti e ne è vietata la riproduzione senza preventiva autorizzazione.

INDICE

Parcheggi riservati	3
Divieto di parcheggio sotterraneo	4
Colonnine di ricarica condominiali per veicoli elettrici	4
Risarcimento dei danni provocati dal carroattrezzi in caso di traino errato	5
Car hacking	6

INTRODUZIONE

Questa breve guida legale si pone l'obiettivo di far chiarezza in merito ad alcune questioni legali che possono riguardare i veicoli elettrici e, con riferimento al tema del car hacking, che possono riguardare anche le smart cars con motore termico.



PARCHEGGI RISERVATI

Per effetto delle recenti modifiche al Codice della Strada le norme relative alla sosta delle auto elettriche (e dei veicoli elettrici in generale), attualmente in vigore, sono le seguenti:

L'articolo 7 comma 1 lettera d) numero 4) prevede che nei centri abitati i Comuni possano riservare limitati spazi alla sosta dei veicoli elettrici, a carattere permanente o temporaneo o solo per determinati periodi, giorni e orari. Il comma 2 precisa che tali spazi si intendono riservati dalle 8:00 alle 20:00, salvo se diversamente indicato.

L'articolo 158 comma 1 lettere h-bis) e h-ter) ricorda invece che la fermata e la sosta dei veicoli **non** elettrici sono vietate negli spazi riservati alla fermata e alla sosta dei veicoli elettrici e in quelli riservati alla ricarica dei veicoli elettrici. Quest'ultimo divieto vale anche per i veicoli elettrici che non effettuano l'operazione di ricarica o che permangono nello spazio di ricarica oltre un'ora dopo il suo completamento. Tale limite temporale non trova applicazione dalle ore 23:00 alle ore 7:00, a eccezione dei punti di ricarica di potenza elevata, ossia superiore a 22 kW.

Quindi, negli spazi riservati ai veicoli elettrici, in ricarica e non, sono vietate sia la fermata che la sosta dalle 8 alle 20 (la fermata è la sospensione temporanea e di brevissima durata della marcia, ad esempio per consentire la salita o la discesa dei passeggeri; la sosta è quando si parcheggia l'auto per un tempo indeterminato). Inoltre il divieto di fermata e sosta negli stalli per la ricarica si applica anche nei confronti dei veicoli elettrici che non devono provvedere alla ricarica o che occupano il parcheggio per oltre un'ora dopo averla completata (ma non dalle 23 alle 7, sempre che il punto di ricarica non sia di potenza elevata: in questo caso il divieto vale 24 ore).

La sanzione per chi occupa gli spazi riservati alla sosta delle auto elettriche pur non avendone il diritto, è da 41,00 a 168,00 euro se l'infrazione è commessa con ciclomotori e motoveicoli a due ruote; e da 87,00 a 344,00 euro con autovetture e i restanti veicoli. La sanzione si applica per ciascun giorno di calendario per il quale si protrae la violazione e può anche prevedere la rimozione forzata del veicolo.

Importante: le norme sulle auto elettriche, sosta compresa, riguardano sia le full-electric (BEV) che le ibride plug-in (PHEV), ossia quelle che richiedono la ricarica della batteria dall'esterno.



DIVIETO DI PARCHEGGIO SOTTERRANEO

Attualmente nessuna norma impedisce a un veicolo elettrico o ibrido di occupare la piazzola di un parcheggio sotterraneo o multipiano. Nessun divieto quindi come quelli che invece disciplinano, ad esempio, le auto alimentate a Gpl.

Non è escluso che in futuro il quadro cambi. E questo anche alla luce di sviluppi degli studi sugli effetti di eventuali inconvenienti (es. incendi). A differenza di un veicolo con motore convenzionale, se le batterie di un EV prendono fuoco (un rischio, come dimostrano le statistiche, in ogni caso più improbabile rispetto a un'auto a propulsore endotermico), il processo di estinzione dell'incendio è assai più complicato.



COLONNINE DI RICARICA CONDOMINIALI PER VEICOLI ELETTRICI

Per quanto riguarda l'installazione di colonnine di ricarica nei condomini esistono due possibilità.

La prima si verifica nel momento in cui **il singolo condomino abbia a disposizione un box auto privato**.

In questo caso, il condomino si sarà libero di procedere all'installazione, sempre che venga rispettata la normativa di sicurezza sugli impianti elettrici. Prima di procedere, però, occorrerà presentare la Scia, cioè la segnalazione certificata di inizio attività, presso lo Sportello unico per l'edilizia del proprio Comune.

Inoltre, sarà opportuno inoltrare formale comunicazione all'amministratore di condominio, il quale non potrà far altro che prenderne atto.

Tutte le opere che interessano le parti comuni, come la stesura di cavi o eventuali tracce sui muri di pertinenza dovranno essere autorizzate dall'amministratore, oltre a essere totalmente a carico del singolo condomino.

Diversamente, se il condomino si collega alla linea elettrica condominiale, l'amministratore, dopo aver incaricato un tecnico di effettuare tutte le verifiche sulla fattibilità, dovrà stabilire l'ammontare e la quota delle spese da sostenere. Per tenere sotto controllo il consumo di energia e addebitare le spese al singolo condomino sarà predisposto un apposito contatore.

Se **il condomino non dispone di un box o area privata** può comunque installare il punto di ricarica nell'area comune condominiale.

In questo caso però deve presentare formale domanda scritta all'amministratore, corredata da un progetto dettagliato anche della fase esecutiva, e dovrà attendere l'autorizzazione dell'assemblea di condominio (è importante la regolamentazione dello spazio occupato dal veicolo durante la ricarica). Per ottenere l'autorizzazione all'installazione è necessario raggiungere il quorum deliberativo, la maggioranza dei partecipanti e almeno la metà del valore dell'edificio espressi in quote millesimali.

Tutti i costi di acquisto e di installazione, comprese le opere edili, saranno a carico del singolo condomino o del gruppo interessato all'intervento (in modo del tutto analogo all'installazione dell'ascensore successivamente alla costruzione dell'edificio). I costi di installazione saranno poi ripartiti solo tra i condomini che hanno voluto il punto di ricarica e che ne faranno utilizzo, mentre le spese relative al consumo saranno ripartite in proporzione al consumo.

Qualora l'installazione venisse decisa dall'intero condominio, l'impianto di ricarica diventa ovviamente un bene comune condominiale, quindi le spese devono essere equamente divise tra i condòmini (i costi di ricarica andranno addebitati in base al consumo effettivamente registrato).



RISARCIMENTO DEI DANNI PROVOCATI DAL CARROATTREZZI IN CASO DI TRAINO ERRATO

In linea generale il traino di un veicolo in avaria effettuato mediante un altro veicolo è consentito, tranne che sulle autostrade e sulle strade extraurbane principali (ai sensi del combinato disposto degli articoli 63 e 175 del Codice della Strada).

Inoltre, è necessario osservare le regole previste dall'articolo 165 del Codice della Strada:

- per il traino è possibile utilizzare funi, cavi, catene, barre rigide o altro mezzo idoneo allo scopo, purché garantiscano un collegamento saldo tra i due veicoli e siano adeguatamente segnalate, di conseguenza, ben visibili agli altri utenti della strada (ad esempio fissando alla fune il giubbotto segnaletico);
- il veicolo trainato deve viaggiare con il dispositivo delle quattro frecce acceso oppure, in mancanza (perché non presente o guasto), deve esporre sulla parte posteriore il segnale di pericolo (il triangolo) o il pannello quadrangolare a strisce oblique bianche e rosse, utilizzato per segnalare le sporgenze posteriori;
- il veicolo trainante, qualora ne sia dotato, deve tenere acceso il dispositivo a luce gialla dei veicoli adibiti al soccorso stradale.

La violazione delle norme descritte comporta una sanzione pecuniaria da 87,00 euro a 344,00 euro.

Il traino di un'auto elettrica (o ibrida) richiede la conoscenza di informazioni specifiche per evitare rischi alle persone ma soprattutto danni all'auto da trainare.

Non esiste un modo univoco per trainare un'auto elettrica, ma il modo più sicuro per trasportare un'auto elettrica senza rischi, è tramite l'intervento di un carroattrezzi con pianale. In alternativa al pianale, alcune case automobilistiche consigliano l'uso dei pattini per evitare che le ruote tocchino a terra.

I costruttori sconsigliano di trainare un'auto elettrica sulle ruote perché il motore elettrico può funzionare anche al contrario. Nel senso che quando è alimentato dalla batteria HV fa girare le ruote, ma in modo inverso però il motore può generare elettricità proprio come una dinamo. Questo può creare rischi di incendio e di danneggiamento del sistema elettrico, del motore e del sistema per il recupero di energia.

La società di assistenza stradale dovrà quindi risponderà dei danni cagionati al veicolo in seguito di un traino non eseguito correttamente.

Il traino di un veicolo potrebbe rendersi necessario non solo a seguito di avaria del veicolo stesso, ma anche in seguito di rimozione forzata, una sanzione accessoria rispetto a quella di natura amministrativa pecuniaria prevista dal codice della strada in caso di determinate violazioni.

Tuttavia non è caso infrequente che il proprietario di un veicolo rimosso, in occasione del ritiro del mezzo al deposito, lamenti la presenza di danneggiamenti non presenti ex ante sul proprio veicolo.

Spesso il servizio di rimozione sottintende la stipula di un contratto di appalto tra la Pubblica Amministrazione che irroga la sanzione e ditte private e quindi nel caso menzionato, cioè laddove sia riconosciuto un danno palese od occulto a causa di tale intervento, la compagnia di assicurazione del depositario dovrebbe risarcire il danno. Infatti, chi ritira e dispone dell'autoveicolo nello stato di fatto in cui si trova, viene considerato responsabile dal momento dell'aggancio del veicolo al momento della restituzione al proprietario.

Generalmente, prima di procedere con la rimozione, la ditta incaricata redige un verbale nel quale vengono descritte le effettive condizioni dell'autoveicolo da rimuovere, ivi compreso il suo stato di conservazione.

Poiché sarebbe arduo per il proprietario – al fine di ottenere il riconoscimento ed il risarcimento del danno – provare che i danni non sussistevano al momento della materiale rimozione del veicolo e, quindi, in evidente epoca antecedente (c.d. *probatio diabolica*).

Pertanto la superfeciale descrizione dello stato del veicolo, oppure la sua inidoneità (ad esempio per illeggibilità) comportano l'inversione dell'onere della prova; posta quindi a carico della pubblica amministrazione procedente, oppure della ditta incaricata del servizio di rimozione.

In conclusione, qualora il carro attrezzi della ditta appaltatrice del servizio di rimozione non abbia adottato quegli accorgimenti tecnici, oppure l'adozione delle opportune e doverose cautele tali da rendere la rimozione idonea ad escludere danni all'autovettura rimossa, la ditta stessa dovrà rispondere dei danni riportati al veicolo in occasione delle operazioni di rimozione forzata e trasporto in un pubblico deposito.



CAR HACKING

L'hackeraggio è un fenomeno che interessa dispositivi come computer, smartphone e pc.

Molto simile è il car hacking, anche detto *hacking automobilistico* o *automotive hacking*, cioè un'azione criminale intrapresa da parte di un hacker, con la quale possono essere rubati dati personali e controllati i sistemi informatici ai quali l'automobile è connessa.

Chi effettua tale operazione può in qualunque momento prendere il controllo dei sistemi del veicolo, pertanto, come avviene per i comuni sistemi informatici, l'hacker auto è in grado di sfruttare alcune vulnerabilità del software, dell'hardware e dei sistemi di comunicazione delle automobili e insidiarsi all'interno.

Sono maggiormente esposti a questo rischio le connessioni Wi-Fi e Bluetooth utilizzati per i navigatori, smartphone e controlli remoti.

Altri elementi caratterizzati da connessione che sono già stati oggetti di attacchi da parte di hacker sono il cruise control adattivo e il sistema di frenatura automatica di emergenza.

I casi di car hacking sono in forte aumento e hanno registrato livelli elevati nell'arco di pochi anni.

Nel 2019 si ricorda l'episodio di hackeraggio da parte di cyber hacker nei confronti di un'azienda di car sharing, durante il quale furono rubate più di 100 auto di lusso attraverso la violazione dei sistemi di sicurezza. Oltre al furto, ciò che ha destato maggiori preoccupazioni è stata la sottrazione di dati personali degli utenti che utilizzavano il servizio di car sharing.

Nonostante il rischio di hackeraggio sia sempre più evidente, esistono dei modi per riconoscere ed evitare gli attacchi informatici.

Ad oggi ancora non esistono degli antivirus in grado di proteggere le smart cars, ma sono in fase di sviluppo e ben presto diventeranno realtà.

La protezione in prima linea deve essere garantita dalle case automobilistiche, le quali si occupano di monitorare e studiare le possibili falle dei software che possono essere rilevate dagli hacker. Per questo da parte dell'utente è importante accettare tutti gli aggiornamenti che il sistema propone e che potranno essere scaricati in automatico anche quando il veicolo non viene utilizzato.

Gli aggiornamenti infatti forniscono delle nuove versioni al software di infotainment che permettono di sbarrare l'accesso ai canali di entrata degli hacker.