

# Ruoli e funzioni nella manutenzione di veicoli elettrici

L'ormai ineluttabile transizione delle flotte di veicoli pesanti per servizi di interesse pubblico verso mezzi a propulsione elettrica suggerisce un approfondimento dei ruoli svolti dai manutentori di questo tipo di asset, alla luce delle norme tecniche di settore, delle prassi organizzative e delle competenze del personale coinvolto

La norma CEI 11-27, come noto, regola l'esecuzione dei lavori di manutenzione in presenza di rischio elettrico; la stessa pur con qualche adattamento in corso di definizione da parte dello stesso Comitato Elettrotecnico Italiano, sarà accompagnata dalla pubblicazione di una linea guida che recepisce quanto già definito come buona pratica da parte dell'Associazione Manutenzione Trasporti, estendendola all'intero comparto automotive.

Fra gli obblighi che derivano dalla completa applicazione della citata norma in attuazione del D.lgs 81/08 figura l'identificazione delle cosiddette figure coinvolte nei lavori elettrici, ossia l'Unità responsabile dell'impianto (URI) il Responsabile dell'impianto (RI) l'unità Responsabile dei lavori (URL) e la Persona proposta all'esecuzione delle attività lavorative (PL).

Tale definizione è fondamentale ai fini di assegnare correttamente le responsabilità rispetto alla valutazione del rischio elettrico e alla comunicazione di tutte le informazioni relative allo stesso, che coinvolgono in primis RI e PL.

Un importante esercizio svolto in seno alla Associazione Manutenzione Trasporti è consistito nella definizione di una correlazione la più generale possibile, che descriva l'attuale stato dell'arte, fra queste figure e le competenze di cui alla norma UNI EN 15628, le prassi di organizzazione aziendale e, in ultimo, il regolamento 779/19 dell'Unio-

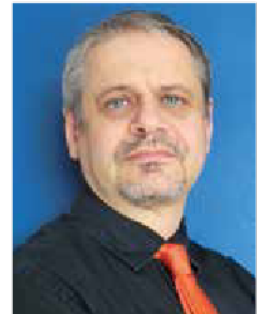
ne europea; quest'ultimo è riferito ai sistemi di gestione della sicurezza da attuarsi nel settore ferroviario, ma illustra in maniera molto efficace e in termini generali quali siano le quattro funzioni di un'organizzazione di manutenzione già in passato descritte su queste pagine.

## L'Unità Responsabile dell'Impianto

L'unità responsabile dell'impianto è, per dettato della norma, quella che ha in carico la responsabilità dell'esercizio in sicurezza degli impianti, ossia in questo caso dei veicoli, durante il loro normale utilizzo.

Per il tipo di attività che tale responsabilità comporta si tratta di una funzione tipicamente in capo alla direzione tecnica aziendale, a capo della quale è posta una figura che ha le competenze (anche quando non qualificate o certificate) di cui al livello tre della 15628 ossia quella del responsabile della manutenzione (maintenance manager).

Si tratta nei fatti della prima funzione di manutenzione ex 779 in quanto è quella che ha in capo la definizione del sistema di gestione stesso, con responsabilità dei piani di manutenzione dal punto di vista della loro validazione iniziale (all'atto dell'acquisto dei veicoli con accettazione dei piani proposti dai manutentori) e del loro mantenimento nel tempo rispetto alle condizioni reali di esercizio riscontrate e dell'adempimento agli eventuali obblighi di legge nel frattempo subentrati.



**Alessandro Sasso,**  
Coordinatore  
Sezione  
Trasporti,  
A.I.MAN.

### Il Responsabile dell’Impianto

Si tratta di una figura più operativa rispetto alla precedente, legata all’esercizio dei veicoli. Tipicamente tale ruolo è ricoperto da un capo deposito o da un capo officina interna, qualcuno cioè che possiede il controllo dei veicoli durante il loro normale esercizio, disponendone ad esempio i turni operativi direttamente o tramite propri delegati.

Nel campo degli impianti da cui deriva la norma, il responsabile è colui che idealmente possiede le chiavi dell’impianto stesso (si pensi al conduttore di una cabina elettrica, il cui cellulare squilla in caso di guasto); nel settore dell’autoriparazione l’RI è colui che viene in qualche maniera avvertito della necessità di rendere indisponibile un veicolo a seguito di guasto o della necessità di svolgere una manutenzione preventiva (“tagliando”).

Le competenze dell’RI sono quelle tipiche del coordinatore di manutenzione livello 2 UNI EN 15628, eventualmente quale ingegnere di manutenzione nel caso egli svolga

anche attività di analisi dati rispetto ai ritorni dal campo.

Per tali motivi le funzioni di cui al regolamento 779/19 sono la seconda (ingegneria di manutenzione) e la terza (gestione della manutenzione).

### L’unità Responsabile dei lavori

Sia in uno scenario di insourcing, sia nel caso in cui la manutenzione sia esternalizzata (outsourcing) l’URL è rappresentata di fatto dal Responsabile di officina indicato come tale all’atto dell’iscrizione della Camera di Commercio ai sensi della Legge 122/92 e.s.m.i. Il ruolo apparirà nello scopo sociale stesso nel caso officine di autoriparazione, o come conseguenza dello svolgimento di attività accessorie nel caso di società che provvedano improprio alla manutenzione dei propri parchi veicoli.

Le competenze continuano a essere quelle del coordinatore di manutenzione livello 2 secondo la UNI EN 15628, ma in questo caso e la quarta funzione 779/19, ossia l’esecuzione della manutenzione, quella coinvolta in





quanto l'URL rappresenta la controparte manutentiva rispetto all'esercizio degli impianti veicoli.

### **La persona preposta all'esecuzione dell'attività lavorativa**

Si tratta del ruolo centrale: il PL è un manutentore specializzato in possesso di qualifica PAV/PES (eventualmente PEI, per chi opera sotto tensione) che opera nelle officine interne o in quelle esterne, coordinando nel caso altri colleghi non in abilitate alla valutazione del rischio elettrico.

Incidentalmente le competenze generalmente associate a questo tipo di figura sono quelle di livello 1 UN EN 15628 ("specialista di manutenzione"), spesso con ruolo di caposquadra.

E l'RI il responsabile della comunicazione nei confronti dell'esercizio, ossia dell'RI, relativa allo stato di eventuale messa in sicurezza elettrica del veicolo in caso di consegna alla manutenzione, riconsegna dello stesso o durante i passaggi di consegna che caratterizzano le attività di officina.

### **Conclusioni**

L'individuazione delle figure chiave è cogente, ma il percorso per stabilire correttamente tali ruoli non risulta semplice, per la natura stessa del processo di manutenzione di veicoli pesanti, che è estremamente difforme rispetto a quello ipotizzato all'atto della stesura della norma CEI 11-27.

Tale adempimento deve essere compreso nell'ambito di una procedura mirata, peraltro implicitamente suggerita dalla stessa CEI 11-27, sul modello di quanto proposto da ManTra e di quanto in pratica attuato dalle numerose aziende di TPL e multiutility che hanno già affrontato il tema.

La definizione delle figure coinvolte infatti non è mai univoca ma deve rispecchiare fedelmente l'organizzazione aziendale e i relativi profili di responsabilità: le considerazioni contenute in questo articolo spiegano come si sia pervenuti a scenari anche molto differenti fra loro ma tutti coerenti con lo spirito di fondo della norma e con le necessità pratiche di ciascuna realtà considerata. □