



Croce Rossa Italiana
Organizzazione di Volontariato

ASSOCIAZIONE DELLA CROCE ROSSA ITALIANA – ODV

CONSIGLIO DIRETTIVO NAZIONALE

Delibera n. 10 del 28 gennaio 2022

Oggetto: Approvazione modifiche Linee Guida II e III per il settore motorizzazione, di cui alla delibera CDN n.129/21

Il giorno 28 gennaio 2022 il Consiglio Direttivo Nazionale dell'Associazione Croce Rossa Italiana - Organizzazione di Volontariato regolarmente costituito;

Visto il decreto legislativo 28 settembre 2012, n. 178 recante «Riorganizzazione dell'Associazione italiana della Croce Rossa a norma dell'art. 2 della Legge 4 novembre 2010, n. 183» e ss.mm.ii;

Visto il decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285 e ss.mm., da ultimo con d.l. 16 luglio 2020, n. 76;

Visto lo Statuto dell'Associazione della Croce Rossa Italiana allegato all'atto costitutivo n. 3132/2134 di repertorio, così come modificato durante l'Assemblea del 30 novembre 2019 e registrato a Lecco in data 3 dicembre 2019 con atto a Ministero Notaio repertorio n. 146/86, con numero 15168, Serie 1T;

Visto il Testo Unico delle norme per la circolazione dei veicoli della Croce Rossa Italiana adottato ai sensi dell'art. 138 del d.lgs. n. 285/1992 e ss.mm., approvato con delibera del Consiglio Direttivo Nazionale n. 8 del 7 febbraio 2020, che ha abrogato tutti i precedenti Regolamenti in materia;

Viste le delibere n. 53 del 22 luglio 2017 del Consiglio Direttivo Nazionale con la quale è stata rinnovata la Commissione Nazionale Motorizzazione CRI a carattere permanente e n. 94 del 13 luglio 2018 con la quale sono state definite le funzioni per ciascun competente della Commissione;

Vista la delibera del Consiglio Direttivo Nazionale n.129 del 30 luglio 2021 ad oggetto l'adozione di tre Linee Guida per il settore Motorizzazione al fine di chiarire, dettagliare e meglio definire alcuni aspetti regolamentari nonché per promuovere la semplificazione delle pratiche amministrative in materia di motorizzazione CRI;

Tenuto Conto dell'esigenza di apportare alcune modifiche alle tre Linee Guida nell'ottica di armonizzare gli stessi con le previsioni incluse nel suddetto Testo Unico nonché rimuovere alcune discrasie tra le due fonti;

D E L I B E R A

Per le motivazioni espresse in premessa,

1. Di approvare le modifiche, di cui allo schema contrassegnato come **allegato 1**, che contiene tutte le variazioni apportate;



Croce Rossa Italiana
Organizzazione di Volontariato

2. di modificare le Linee Guida II *Patenti e norme di comportamento*, allegate quale parte integrante della presente delibera (**allegato 2**) e che sostituiscono ogni eventuale precedente regolamento e disposizione incompatibile in materia;
3. di modificare le Linee Guida III *Formazione*, allegate quale parte integrante della presente delibera (**all. 3**) e che sostituiscono ogni eventuale precedente regolamento e disposizione incompatibile in materia;
4. di dare mandato agli uffici competenti di procedere alla pubblicazione dei nuovi testi sul sito web istituzionale dell'Associazione, al fine di consentire la massima diffusione degli stessi sul territorio.

La presente delibera viene trasmessa al Segretario Generale per i seguiti di competenza.

Il Segretario verbalizzante
Marco Di Coriza

Il Presidente
Avv. Francesco Rocca



LINEE GUIDA II PATENTI CRI E NORME DI COMPORTAMENTO

**FUNZIONALI AL TESTO UNICO
DELLE NORME PER LA CIRCOLAZIONE
DEI VEICOLI DELLA CROCE ROSSA
ITALIANA**

CROCE ROSSA ITALIANA
LINEE GUIDA II
PATENTI CRI E NORME DI COMPORTAMENTO
FUNZIONALI AL T.U. DELLE NORME PER LA
CIRCOLAZIONE DEI VEICOLI DELLA CRI



TITOLO I Protocollo operativo sui comportamenti da adottare prima, durante e dopo la guida dei veicoli CRI per servizi associativi.....	5
CAPO I Adempimenti prodromici alla guida di un veicolo CRI.....	5
Art. 1 – Condizioni psicofisiche del conducente.....	5
Art. 2 – Autorizzazione alla guida.....	6
Art. 3 – Verifiche sul mezzo.....	6
Art. 4 – Verifiche delle condizioni esterne.....	8
Art. 5 – Documentazione a bordo.....	8
CAPO II Adempimenti necessari durante la guida di un veicolo CRI.....	8
Art. 6 – Norme di comportamento generali durante la guida dei veicoli CRI.....	8
Art. 7 – Norme di comportamento durante la guida dei Veicoli di Trasporto e/o Soccorso.....	10
CAPO III Adempimenti necessari al termine della guida di un veicolo CRI.....	12
Art. 8 – Comportamenti da adottare dopo la guida di un veicolo CRI.....	12
TITOLO II Procedura in caso di incidente stradale durante la guida dei veicoli CRI.....	12
CAPO I Sinistro stradale senza feriti.....	13
Art. 9 – Comportamento del conducente CRI in caso di incidente stradale.....	13
Art. 10 – Comportamento del conducente CRI in caso di sinistro senza feriti durante la guida di un Veicolo di Soccorso.....	14
CAPO II Incidente stradale con feriti.....	15
Art. 11 – Obbligo di soccorso.....	15
Art. 12 – Allertamento del sistema di emergenza territoriale 118 o 112 NUE.....	16
Art. 13 – Comportamento del conducente CRI in caso di incidente stradale con feriti.....	17
Art. 14 – Comportamento del conducente CRI in caso di incidente stradale con feriti durante la guida di un Veicolo di Soccorso.....	17
Art. 15 – Comportamento del conducente CRI in caso di sinistro in presenza di persone decedute.....	18
TITOLO III Responsabilità per contravvenzioni stradali.....	19
CAPO I Contravvenzioni stradali e diritto di regresso.....	20
Art. 16 – Responsabilità del conducente.....	20
Art. 17 – Comunicazione dei dati del conducente trasgressore.....	20
Art. 18 – Contestazione delle contravvenzioni stradali.....	20
Art. 19 – Contravvenzioni e diritto di regresso.....	22
TITOLO IV Patenti di Guida CRI.....	23
CAPO I Disposizioni in materia di patente a punti.....	23

CROCE ROSSA ITALIANA
LINEE GUIDA II
PATENTI CRI E NORME DI COMPORTAMENTO
FUNZIONALI AL T.U. DELLE NORME PER LA
CIRCOLAZIONE DEI VEICOLI DELLA CRI



Croce Rossa Italiana
Organizzazione di Volontariato

<i>Art. 20 – Patente di servizio a punti</i>	23
<i>Art. 21 – Decurtazione dei punti sulla patente di servizio C.R.I.</i>	24
<i>Art. 22 - Modalità di recupero punti sulla patente di servizio C.R.I.</i>	25
<i>Art. 23 – Azzeramento punti sulla patente di servizio C.R.I.</i>	25
<i>Art. 24 – Patenti del Tipo 1, 2, 3, 4, 4b, 5, 5b e 9</i>	25
<i>Art. 25 – Patenti del Tipo 6, 7 e 8</i>	25
<i>Art. 26 – Neopatentati con Patenti del Tipo 1, 2, 3, 4, 4b, 5, 5b, 6, 7, 8 e 9</i>	25
CAPO II Rilascio Patenti CRI	26
<i>Art. 27 - Titolarità al rilascio della patente di servizio per “corso di scuola guida ed esame” e “per solo esame</i> <i>.....</i>	26
<i>Art. 28 – Titolarità al rilascio della patente “per conversione” ovvero “per conversione con esercitazione</i> <i>pratica”</i>	27
<i>Art. 29 – Responsabile del Procedimento</i>	27

Premessa

Tutti coloro che, a qualsiasi titolo, fanno parte dell'Associazione ed operano in essa “*devono conoscere e osservare il Codice etico dell'Associazione, lo Statuto e le principali normative che regolano l'ordinamento dell'Associazione e le attività dei suoi Soci*”; “*agire secondo i Principi Fondamentali del Movimento Internazionale della Croce Rossa e promuovere la loro diffusione, condividendo la politica di volontariato della Croce Rossa*”. Parimenti, gli appartenenti alla CRI devono regolare i propri comportamenti in conformità alle normative vigenti nel tempo e nel luogo ove agiscono.

Nello specifico, per quanto concerne l'oggetto del presente documento, in caso di guida di veicoli CRI gli operatori devono, anzitutto, adeguare e conformare la propria condotta alla regolamentazione CRI vigente, nonché a quanto previsto dalla legislazione nazionale in materia di sicurezza delle persone e delle cose nella circolazione stradale, ossia nella fattispecie il Codice della Strada (decreto legislativo 30 aprile 1992 n. 285 e successive modificazioni) ed il suo Regolamento di attuazione, quali testi legislativi di riferimento. Come meglio recepito e definito dall'art. 91 del Testo Unico per la circolazione dei veicoli della Croce Rossa Italiana, “*durante la circolazione, i conducenti dei veicoli CRI devono tenere una condotta di **massima diligenza, prudenza, perizia e correttezza** per tutelare l'incolumità propria, dei soggetti, a qualsiasi titolo, a bordo e, più in generale, di terzi e beni altrui, garantendo, al tempo stesso, la migliore conservazione dei veicoli e delle attrezzature dell'Associazione*”. Inoltre, nell'ambito della circolazione dei veicoli associativi, è fondamentale porre in essere ogni tipo di azione cautelativa ed ogni forma di tutela atta a non ledere l'immagine dell'Associazione e fornire in ogni circostanza la massima collaborazione agli altri utenti della strada, oltre che evitare comportamenti che possano mettere a rischio l'incolumità delle persone o delle cose, mantenendo un contegno corretto e civile ed evitando diverbi e discussioni con terzi.

Il presente documento fa riferimento alle **norme di comportamento e alle disposizioni per l'utilizzazione dei veicoli della CRI**, di cui alla Parte III, Titolo I del Testo Unico delle norme per la circolazione dei veicoli della Croce Rossa Italiana (delibera del CDN n. 65 del 25 luglio 2020), ed è articolato in tre parti, relative alla disciplina dei comportamenti da adottare prima, durante e dopo la guida dei veicoli CRI. Per tutto quanto non incluso e specificato nel presente documento, si rimanda a quanto disposto dal succitato Testo Unico.

TITOLO I

Protocollo operativo sui comportamenti da adottare prima, durante e dopo la guida dei veicoli CRI per servizi associativi

CAPO I

Adempimenti prodromici alla guida di un veicolo CRI

Art. 1 – Condizioni psicofisiche del conducente

- 1.1 Al fine di guidare un veicolo in condizioni ottimali è importante essere al corrente delle norme previste dal Codice della Strada, ma anche seguire alcune regole comportamentali dettate dal buon senso.
- 1.2 Il conducente non deve porsi in servizio alla guida del veicolo CRI in stato di alterazione psicofisica correlata all'assunzione di alcool, all'uso di sostanze stupefacenti o di farmaci che possano alterare lo stato di attenzione e le capacità psicofisiche dell'autista. Uno dei principali fattori che incide sulle condizioni psicofisiche e sulle sollecitazioni alla percezione dell'ambiente esterno durante la guida è costituito dall'assunzione di sostanze cosiddette psicotrope: l'uso di alcol e droga, ma pure di alcuni farmaci e la stessa interazione fra queste diverse sostanze può avere effetti negativi. Essere quindi al corrente dei pericoli e delle ammende che l'uso di alcune sostanze può comportare, se in seguito alla loro assunzione ci si mette alla guida, è di fondamentale importanza.
- 1.3 In generale, i principali criteri per valutare il nostro stato psicofisico sono:
- a) livello di concentrazione, quale parametro fondamentale al fine di garantire reazioni tempestive in caso di imprevisti. In sintesi, se la nostra mente è facilmente distratta dal nostro stato d'animo o da eventi terzi, rischiamo di mettere in serio pericolo la nostra incolumità e quella degli altri utenti della strada. Infatti, mettendoci alla guida in uno stato di agitazione o sotto l'effetto di alcol, sostanze stupefacenti o psicotrope non potremmo osservare e interpretare i segni che provengono da ciò che ci circonda, atti a trasferire immediatamente alla guida le percezioni e le informazioni assunte;
 - b) efficienza di udito e vista: è consigliato evitare l'isolamento acustico attraverso ad esempio cuffiette auricolari; gli occhi vanno protetti adeguatamente, a secondo dello stato di affaticamento; usare collirio e occhiali da sole quando necessario e per chi indossa questi ultimi, è necessario adoperarsi affinché siano in perfetto stato di efficienza (pulizia delle lenti e montature solide);
 - c) un altro elemento da non sottovalutare è l'assunzione di cibi e bevande, in linea generale l'alimentazione, che deve garantire un giusto apporto calorico, evitando di appesantire l'organismo con conseguenze del tutto negative su concentrazione e riflessi. Naturalmente, si evidenzia nuovamente come il nemico peggiore di chi è al volante è l'alcool che, non solo toglie lucidità e prontezza, ma infonde anche un illusorio senso di sicurezza in sé stessi. Al

contempo, è importante evitare di assumere farmaci cui non si siano valutati gli eventuali effetti collaterali e qualsiasi sostanza che non assumiamo abitualmente.

Art. 2 – Autorizzazione alla guida

- 2.1 Tutte le fasi del processo di autorizzazione alla guida di un veicolo CRI sono gestite attraverso l'apposito *sistema gestionale*, per tutti i Comitati che se ne avvalgono. In caso contrario, l'iter di autorizzazione deve risultare comunque per iscritto e quindi mediante corrispondenza email dalle caselle di posta elettronica istituzionale nonché dal *foglio di marcia* debitamente compilato e sottoscritto.
- 2.2 L'utilizzo del veicolo, prima dell'inserimento nel gestionale, deve essere previamente concordato tra il conducente CRI e il suo responsabile gerarchico. L'autista richiede il mezzo al Responsabile dell'Autoparco, o al soggetto a ciò deputato, che provvede ad assegnare il veicolo più adatto in base alla tipologia di missione e alle risorse strumentali disponibili.

Art. 3 – Verifiche sul mezzo

- 3.1 Accertate le condizioni psicofisiche personali e dunque l'idoneità del conducente CRI nel condurre una vettura associativa, prima di mettersi alla guida di un veicolo CRI, egli – previamente autorizzato – deve verificare l'efficienza del mezzo e segnalare prontamente eventuali anomalie o danni dello stesso. Tale trasferimento delle informazioni – ivi comprese eventuali annotazioni circa malfunzionamenti, inefficienze o fattori di rischio da tenere conto – deve avvenire tramite apposito sistema gestionale e/o strumenti di modulistica adottati dal Comitato, sottolineando il principio per cui il Responsabile dell'Autoparco del Comitato (o un soggetto da lui individuato) è incaricato della funzione di monitorare tali adempimenti ed agire di conseguenza.
- 3.2 Consegnato il veicolo, il conducente, nell'apposita schermata del gestionale dovrà compilare il c.d. "Foglio di Marcia", o in via residuale attraverso la compilazione manuale del foglio di marcia, inserendo negli appositi campi la targa, la marca, il modello, la classe, la sottoclasse del veicolo assegnato, i chilometri di partenza, la data, l'orario di inizio viaggio, motivazione del viaggio e, infine, eventuali prime segnalazioni. A tale ultimo riguardo si specifica nuovamente che è onere e responsabilità del conducente verificare, all'atto della consegna e prima dell'inizio del viaggio, che il mezzo sia in perfetta efficienza operativa, con connesso obbligo di segnalare, tempestivamente, mediante apposito campo nel sistema gestionale ovvero mediante il c.d. foglio di marcia, la presenza di anomalie o di danni al veicolo.
- 3.3 Inoltre, si raccomandano le seguenti azioni precauzionali da assumere prima della guida:
 - a) è necessario verificare la piena efficienza del veicolo, la funzionalità dei dispositivi luminosi, sonori, radio e navigatore satellitare: eventuali guasti devono immediatamente essere segnalati e/o riparati, ove possibile e nel limite delle proprie conoscenze. A tal proposito, si

rimanda a quanto previsto dalle indicazioni della Polizia di Stato¹ circa le verifiche da effettuare sulla vettura, delle parti che ne garantiscono l'affidabilità durante il viaggio:

- il livello dei liquidi (es. acqua, olio, carburante) ed i filtri. Si rammenta che i rifornimenti di carburante devono essere effettuati utilizzando l'apposito sistema gestionale, ovvero secondo le procedure adottate a livello locale dal Comitato;
- integrità della carrozzeria e funzionamento di portiere, portelloni e ausili;
- lo sterzo verificando eventuali anomalie nella rotazione e nelle eventuali vibrazioni le quali possono essere segnali d'allarme rispetto ad altri malfunzionamenti, come ad esempio sui sospensioni, braccetti, ruote, ecc.;
- i cerchioni, i quali non devono presentare deformazioni che causano vibrazioni allo sterzo e fanno perdere pressione al pneumatico;
- gli pneumatici, sia per quanto riguarda l'usura che la pressione che ne modificano le caratteristiche fisiche e chimiche anche a fronte di un battistrada a norma;
- gli ammortizzatori (se scarichi producono instabilità in curva e in frenata) sono la parte del veicolo insieme agli pneumatici che conferiscono la stabilità al veicolo;
- la climatizzazione, che sia efficiente e che i filtri nell'abitacolo siano puliti;
- lo stato di usura dell'impianto frenante e relative parti di ricambio;
- il funzionamento dei tergicristalli ed eventuale invecchiamento, indurimento o consumo delle spazzole;
- il funzionamento delle luci di posizione anteriori e posteriori, degli abbaglianti, nonché degli indicatori di direzione (frecce).

- b) in caso di conduzione dei Veicoli CRI di Soccorso (artt. 96 – 98 del Testo Unico), è fondamentale accertarsi del funzionamento e della presenza dei dispositivi d'emergenza supplementari nonché dei presidi e delle strumentazioni installati all'interno del mezzo, nel rispetto di quanto disposto dalla normativa in materia, in vigore a livello locale, regionale e nazionale. È inoltre necessario accertarsi che tutte le strumentazioni siano fissate in maniera corretta al loro posto, in modo tale che non cadano o si spostino durante la marcia, oltre che verificare la presenza di tutti gli accessori a consumo utili durante gli interventi, annotando le relative informazioni all'interno del c.d. foglio di marcia ovvero nel sistema gestionale informatico. È bene infine, che prima di mettersi alla guida, il conducente verifichi l'integrità dei dispositivi in dotazione (presidi e strumentazioni), la loro eventuale scadenza (nei casi di farmaci, flebo, materiale sterile, etc.), nonché la presenza di tutti i dispositivi necessari. Al fine di adempiere ai controlli sovrastati, il Comitato – a seconda della tipologia di servizio, destinazione, normativa locale e disposizioni dettate da eventuali Enti committenti di servizi

¹ [Comportamenti da tenere quando si guida – Polizia di Stato](#)

– può usufruire dell’ausilio di una *check list* dei dispositivi e degli adempimenti necessari, che faciliti e standardizzi le verifiche prodromiche alla guida.

- c) controllare lo stato di pulizia e sanificazione del veicolo e le condizioni di decoro dello stesso. La sanificazione del mezzo persegue il duplice scopo della prevenzione della trasmissione di infezioni diffusibili e della tutela della sicurezza ambientale nei confronti sia del conducente che delle persone trasportate. In caso di trasporto sanitario e/o soccorso, l’interazione tra soccorritore e mezzo inizia fin dal primo contatto, già al momento, ad esempio, dell’apertura del vano d’accesso, così come un’immagine di accuratezza e pulizia del mezzo costituisce un messaggio rassicurante sulla efficienza e funzionalità di ogni ente che opera nel soccorso. Nelle presenti linee guida non vengono trattate le modalità di pulizia esterna del mezzo di soccorso: tale aspetto, tuttavia, riveste un ruolo determinante ed è sinonimo di sicurezza sia per l’equipaggio sanitario che per il paziente.

Art. 4 – Verifiche delle condizioni esterne

- 4.1 Oltre alle verifiche da effettuare sul veicolo, è necessario essere informati rispetto la presenza di circolari che indichino eventuali anomalie riguardanti la viabilità, al fine di garantire il corretto svolgimento del servizio ed evitare rischi legati a condizioni esterne. Inoltre, il conducente deve essere a conoscenza dell’esatta posizione geografica relativa alla destinazione e del percorso per raggiungere la stessa.

Art. 5 – Documentazione a bordo

- 5.1 Ai sensi dell’art. 110 del Testo Unico, prima della movimentazione del mezzo è fatto onere al conducente di verificare la presenza a bordo della seguente documentazione: carta di circolazione, certificato assicurativo e della propria licenza di guida del tipo necessario per la guida del veicolo assegnato. Solo dopo aver verificato quanto sopra e aver proceduto alle verifiche di cui ai precedenti artt. 1, 2, 3, 4, è possibile movimentare il mezzo. E’ sempre opportuno che sia presente a bordo anche il libretto d’uso e manutenzione.

CAPO II

Adempimenti necessari durante la guida di un veicolo CRI

Art. 6 – Norme di comportamento generali durante la guida dei veicoli CRI

- 6.1 I conducenti dei veicoli CRI devono comportarsi in maniera tale da non costituire pericolo o intralcio per la circolazione ed in modo che in ogni caso sia salvaguardata la sicurezza stradale. A titolo esemplificativo e senza presunzione di esaustività, si elencano di seguito i principali parametri da tenere in considerazione durante la guida dei veicoli associativi:

- l’utilizzo della cintura di sicurezza: le cinture di sicurezza costituiscono il primo passo per evitare lesioni in caso d’incidente. La cintura di sicurezza deve essere regolata in modo da

fasciare perfettamente la clavicola, evitando così che si appoggi sul collo, quando l'attacco superiore è troppo alto, o che il nastro scivoli dalla spalla, quando è troppo basso. Dopo aver allacciato la cintura, tirare bene la fascia sub addominale in modo tale che, il bacino appoggi bene sullo schienale del sedile, poi regolare l'altezza della fascia diagonale (se il veicolo è provvisto di regolatore), e tirare la medesima dal basso verso l'alto per farla aderire bene al bacino. Eventuali cappotti o indumenti pesanti indossati è meglio toglierli. Più la cintura è tirata e meno il corpo (in caso d'incidente) avanza verso il volante e il parabrezza. L'utilizzo della stessa è obbligatorio in tutti i veicoli CRI nonché ai sensi dell'art. 172 del Codice della Strada, a prescindere dalla tipologia di vettura, dal conducente o dalla natura del servizio associativo in oggetto;

- utilizzo dei dispositivi e sistemi di comunicazione: come previsto dagli artt. 111 e 112 del Testo Unico, è sempre vietato da parte del conducente l'utilizzo di telefoni cellulari ed ogni dispositivo senza sistema di vivavoce. Al contempo, durante la marcia del veicolo CRI, è consentito l'uso di altri tipi di dispositivi di comunicazione (es. apparecchiature radio), sempre che esse siano effettuate in maniera chiara, breve, esauriente, riservata e pertinente, utilizzando le frequenze radio appositamente assegnate;
- attenzione alla velocità: è importante rispettare i limiti di velocità al fine di percorrere in sicurezza le arterie stradali. Tali limiti tengono conto della tipologia della strada, del veicolo guidato e del servizio effettuato, delle condizioni di traffico nonché atmosferiche e del luogo. Il superamento di detti limiti, oltre ad aumentare il rischio di incidenti, comporta l'applicazione delle sanzioni del Codice della Strada, ai sensi dell'art. 142 del Codice stesso. La normativa in materia di velocità di guida per servizi urgenti d'istituto, viene definita agli artt. 102 e 177 del Testo Unico;
- la posizione su strada: il Codice della Strada (art. 143), in generale, raccomanda di stare sulla corsia più a destra della carreggiata, senza particolari vincoli, mentre, siamo obbligati a non spostarci dalla linea bianca di destra in generale su strade a due corsie a doppio senso in tre casi fondamentali:
 1. quando siamo sorpassati;
 2. quando siamo in condizioni di scarsa visibilità (dossi, curve ed altro);
 3. quando guidiamo veicoli senza motore e ciclomotori.

Inoltre, ci sono dei casi in cui è sconsigliabile condurre il veicolo ai margini della strada, tra i quali si ricordano:

1. le ipotesi del segnale di pericolo "banchina cedevole", cioè di problemi sul bordo destro della strada;
2. in caso di strada ghiacciata, in cui è pericoloso stare troppo vicino al bordo perché in caso di sbandata si può uscire facilmente fuori strada;
3. in caso di forte vento perché si può uscire facilmente fuori strada.

- 6.2 Ai sensi dell'art. 141 del Codice della Strada, nel sorpasso, il conducente che effettua la manovra stessa o altro utente della strada che lo precede sulla stessa corsia, dopo aver fatto l'apposita segnalazione, deve portarsi sulla sinistra dello stesso, superarlo rapidamente tenendosi da questo ad una adeguata distanza laterale e riportarsi a destra appena possibile, senza creare pericolo o intralcio. Se la carreggiata o semicarreggiata sono suddivise in più corsie, il sorpasso deve essere effettuato sulla corsia immediatamente alla sinistra del veicolo che si intende superare.
- 6.3 L'utente che viene sorpassato invece, deve agevolare la manovra e non accelerare. Nelle strade ad una corsia per senso di marcia, lo stesso utente deve tenersi il più vicino possibile al margine destro della carreggiata.
- 6.4 La distanza di sicurezza, che deve essere adeguata a consentire di evitare incidenti o quantomeno di ridurre i danni. Tale distanza è un elemento legato alla velocità e riguarda tutto ciò che di imprevisto accade davanti alla nostra vettura durante la marcia. L'imprevisto può essere limitato adeguando la velocità alle condizioni del luogo, della strada, del traffico, dalle condizioni atmosferiche e psicofisiche del conducente. È da tenere presente anche il modo di guidare di chi ci precede in quanto ci può consentire di regolare la nostra andatura prevenendo collisioni. Altro elemento, da tener presente, è il tempo di reazione che intercorre tra la percezione del pericolo e il momento quando iniziamo a frenare in quanto in quel lasso di tempo si percorre altro spazio.
- 6.5 La sosta di emergenza: una maggiore sicurezza nel praticare la sosta di emergenza è possibile se si seguono alcuni accorgimenti come: fermarsi, se possibile, fuori della carreggiata, segnalando il veicolo o rendendolo comunque visibile. Per segnalare l'ingombro è possibile utilizzare, di giorno, il triangolo, di notte, le luci di posizione o di emergenza, o, se queste non funzionano, l'apposito segnale (il triangolo), collocato in posizione stabile ad almeno 50 metri dalla parte posteriore del veicolo. Anche chi esegue operazioni di emergenza deve rendersi il più possibile visibile, indossando, come prescritto dal codice della strada, il giubbotto ad alta visibilità; durante le operazioni, è importante tenere d'occhio anche i veicoli che sopraggiungono, in modo da percepire con anticipo situazioni di pericolo per poter tentare di schivarle. Soprattutto in condizioni di scarsa visibilità, è opportuno che gli occupanti escano dal veicolo e si dispongano quanto più possibile sul margine destro della stessa, per evitare di rimanere coinvolti in potenziali tamponamenti.

Art. 7 – Norme di comportamento durante la guida dei Veicoli di Trasporto e/o Soccorso

- 7.1 Per quanto concerne compiti e responsabilità dei conducenti CRI durante l'espletamento dei servizi associativi d'urgenza, nonché le norme di condotta da rispettare, si rimanda ad un'attenta e accurata lettura degli artt. 98 – 104 del Testo Unico. A titolo esplicativo – ed integrativo di quanto previsto all'art. 6 delle presenti linee guida – si espone di seguito un elenco di accorgimenti da osservare e di comportamenti da assumere nei casi di guida succitati:
- a) in generale, rispettare le leggi e norme vigenti in materia, con particolare riferimento al Codice della Strada ed a quanto disposto degli Enti committenti dei servizi di trasporto e/o soccorso, trasportare in condizioni di assoluta sicurezza e nel modo più appropriato il paziente, nel minor tempo pratico possibile;

CROCE ROSSA ITALIANA
LINEE GUIDA II
PATENTI CRI E NORME DI COMPORTAMENTO
FUNZIONALI AL T.U. DELLE NORME PER LA
CIRCOLAZIONE DEI VEICOLI DELLA CRI



- b) coordinare l'equipaggio del veicolo, ad eccezione degli aspetti sanitari non pertinenti;
- c) garantire la sicurezza del paziente, dell'equipaggio, e di terzi durante le attività di soccorso;
- d) i dispositivi supplementari di segnalazione (luce lampeggiante blu e allarme acustico) devono essere utilizzati in maniera appropriata, moderata e conformemente a quanto previsto dall'art. 100 del succitato Testo Unico, ossia congiuntamente ed in modo continuativo. Gli stessi dispositivi devono essere utilizzati esclusivamente durante la marcia nelle situazioni di urgente servizio d'istituto, ad eccezione dei dispositivi di segnalazione visiva che possono essere utilizzati durante la sosta sulla carreggiata per fermate operative, per effettuazione di manovre di inversione di marcia, sosta in corsia d'emergenza, retromarcia in autostrada o strade extraurbane principali. Per ogni altro chiarimento e approfondimento, si rimanda all'art. 176, comma 14 del Codice della Strada;
- e) l'utilizzo del navigatore satellitare e la destinazione finale deve essere assolutamente impostata prima di partire;
- f) un autista responsabile non deve guidare, ma chiedere la sostituzione se è in uno stato psicofisico non idoneo: malattie cardiovascolari, accumulo di stress, eccessiva stanchezza, congiuntiviti, o qualunque forma che riduce l'attenzione necessaria per una guida responsabile. Per maggiori approfondimenti su questa tematica, si rimanda ad una lettura appropriata dell'art. 1 del presente documento;
- g) il conducente non deve compiere azioni che inducono interferenze con la guida: è preferibile, qualora fosse possibile, che egli non risponda o comunichi alla radio, ma lo faccia fare ad un altro membro dell'equipaggio;
- h) il conducente non deve usare guanti durante la guida;
- i) giunto sul posto del soccorso, dopo aver fatto scendere l'equipaggio, il conducente deve procedere con il parcheggio operativo, prevedendo che il mezzo sia posizionato in maniera adeguata, così da non dover eseguire particolari manovre alla partenza per l'intervento, ben visibile anche dagli altri utenti della strada con accorgimenti tali da indurre chiunque ad evitare un parcheggio anche temporaneo, che impedisca la ripartenza;
- j) l'autista indipendentemente dal codice colore che la centrale operativa gli ha assegnato per recarvisi, dovrà durante la sosta, mantenere i lampeggianti accesi (se il luogo evento è la strada), al fine di meglio segnalare la presenza di un soccorso in atto;
- k) ai sensi dell'art. 104 del Testo Unico, si evidenzia come sia sempre vietato circolare contromano, sorpassare in prossimità o in corrispondenza di curve o dossi con visibilità limitata o mancanza di condizioni di sicurezza, invertire il senso di marcia su autostrade o strade assimilate, utilizzare gli abbaglianti in fase di incrocio con altre vetture e marciare sui marciapiedi in presenza di pedoni ed a velocità sostenuta; salvo specifiche condizioni

eccezionali ivi incluse e regolamentate nel suddetto articolo e nell'art. 176 del Codice della Strada;

- l) per ultimo – in osservanza dell'art. 177, comma 2, del Codice della Strada e dell'art. 103 del Testo Unico – nell'espletamento dei servizi urgenti di istituto, i conducenti CRI *“non sono tenuti a osservare gli obblighi, i divieti e le limitazioni relativi alla circolazione, le prescrizioni della segnaletica stradale e le norme di comportamento in genere, ad eccezione delle segnalazioni degli agenti del traffico e nel rispetto comunque delle regole di comune prudenza e diligenza”*. Nella fattispecie, per quanto riguarda i semafori disposti al rosso, è necessario sempre ridurre sostanzialmente la velocità di marcia e riprendere la stessa solo dopo essersi accertati delle condizioni di sicurezza per gli altri utenti del traffico.

CAPO III

Adempimenti necessari al termine della guida di un veicolo CRI

Art. 8 – Comportamenti da adottare dopo la guida di un veicolo CRI

- 8.1 Terminato il servizio, il conducente, nell'apposita schermata del gestionale dovrà compilare il c.d. “Foglio di Marcia” digitale, o in via residuale attraverso la compilazione manuale del foglio di marcia cartaceo, inserendo negli appositi campi i chilometri di arrivo, il livello di carburante, la data, l'orario di fine viaggio e, infine, eventuali segnalazioni finali. A tale ultimo riguardo si specifica che è onere e responsabilità del conducente verificare, all'atto della consegna del veicolo presso l'autoparco, che il mezzo sia in perfetta efficienza operativa, con connesso obbligo di segnalare, tempestivamente, mediante apposito campo nel sistema gestionale ovvero mediante il c.d. foglio di marcia, la presenza di anomalie o di danni al veicolo. Inoltre, è compito del conducente segnalare lo stato di igienizzazione e sanificazione del veicolo. Una volta che il conducente termina il servizio e rientra presso l'autoparco, è necessario che il veicolo torni ad essere disponibile ad effettuare un nuovo servizio nel minore tempo possibile, con le caratteristiche di origine di ordine, pulizia, efficienza e completezza.

TITOLO II

Procedura in caso di incidente stradale durante la guida dei veicoli CRI

Premesse

In via generale, e senza presunzione di esaustività, possiamo definire il sinistro stradale come quell'avvenimento inatteso in cui rimangono coinvolti veicoli, essere umani o animali che determina un danno, più o meno grave, o turba l'andamento della circolazione stradale.

Onde evitare il verificarsi di incidenti stradali **è fatto assoluto obbligo ai conducenti CRI di conformare la propria guida alle prescrizioni del presente documento e della normativa vigente in materia.**

A titolo esemplificativo, è possibile individuare alcune situazioni tipiche di sinistro stradale, e tra di esse, il più ricorrente, è il **sinistro con collisione tra veicoli**, che può coinvolgere due o più di essi. Nel caso succitato, lo scontro può avvenire:

- frontale, e dunque tra veicoli che marciano nelle opposte direzioni, che di solito si manifesta per invasione di corsia;
- per tamponamento, quando il veicolo che segue impatta su quello che precede, e quindi coinvolge la parte posteriore di un veicolo;
- laterale quando un veicolo impatta sulla fiancata di un altro veicolo.

Nei casi di **sinistro senza collisione**, viceversa, di regola non vi è alcuno scontro tra veicoli, e pertanto può coinvolgere anche un solo mezzo. Si pensi all'improvvisa invasione del senso di marcia da parte di un veicolo, che induce il conducente di un'auto proveniente dal senso opposto ad un repentino cambio di direzione, tale da fargli perdere il controllo, per poi finire la propria corsa fuori strada contro un muro.

In effetti, a ben vedere, una collisione in concreto esiste e provoca un danno materiale e/o fisico malcapitato e talvolta danni alle proprietà di terzi (enti proprietari delle strade, privati delle proprietà adiacenti alle strade, etc.), ma il tratto differente è che esso non avviene con altri mezzi di trasporto, anche se da altri possibilmente indotto.

In altri casi, l'incidente stradale può comportare lesioni fisiche al conducente e/o agli occupanti del veicolo, come pure comportare l'investimento di un pedone.

Il presente capitolo si pone come obiettivo l'esemplificazione e la **spiegazione del processo di gestione di un sinistro stradale che vede coinvolto un mezzo CRI**.

CAPO I Sinistro stradale senza feriti
--

Art. 9 – Comportamento del conducente CRI in caso di incidente stradale

- 9.1 Il conducente ha l'obbligo giuridico (art. 189 Codice della Strada) di fermarsi, in caso di incidente comunque ricollegabile al suo comportamento, che, per le dinamiche di accadimento, faccia ragionevolmente presupporre la probabilità di danno.
- 9.2 Quando si è coinvolti in un sinistro stradale, le conseguenze immediate possono consistere, a seconda dei casi, in danni a cose, o animali, o veicoli e/o ai beni in esso trasportati, o proprietà terze, ovvero in lesioni fisiche. Qualora l'utente non si fermi in caso di incidente con danno alle sole cose soggiace alla sanzione amministrativa prevista dalla legge.
- 9.3 Nell'ipotesi di un incidente stradale senza feriti e, dunque, con soli danni a cose, il conducente CRI rimasto coinvolto deve anzitutto verificare l'assenza di persone rimaste ferite. Se dall'incidente sono derivati danni alle sole cose, i conducenti e ogni altro utente della strada coinvolto devono inoltre, ove possibile, evitare intralcio alla circolazione, secondo le disposizioni dell'art. 161 del Codice della strada.
- 9.4 In ogni caso i conducenti devono, altresì, fornire le proprie generalità, nonché le altre informazioni utili, anche ai fini risarcitori, alle persone danneggiate o, se queste non sono presenti, comunicare loro nei modi possibili gli elementi sopraindicati.

- 9.5 Si ricorda che al conducente CRI è fatto in ogni caso divieto di sottoscrivere il modello di constatazione amichevole di sinistro (C.I.D.), in quanto persona non legittimata ad impegnare il Comitato in un possibile contenzioso, salvo che egli non abbia ottenuto il preventivo assenso scritto del Presidente CRI competente, e a condizione che si tratti di incidente con soli danni a cose (senza feriti). È, in ogni caso, auspicabile, in tali ipotesi, l'arrivo sul luogo dell'incidente di un soggetto munito dei poteri di rappresentanza del Comitato proprietario, o legittimo possessore, del veicolo CRI coinvolto nel sinistro.
- 9.6 Accertata l'assenza di feriti, il conducente CRI che si trovi coinvolto in un incidente, anche se di lieve entità, ha l'obbligo di procurarsi tutti i dati necessari di tutti i conducenti dei veicoli coinvolti.
- 9.7 Tali dati dovranno essere accuratamente trascritti in specifico rapporto, ove dovrà essere riportata la dinamica dell'incidente, ivi inclusa la rappresentazione grafica del sinistro, il luogo, la data, l'orario, i veicoli coinvolti, i dati identificativi dei soggetti coinvolti, inclusi eventuali soggetti trasportati, gli estremi (numero, data di rilascio, data di scadenza e soggetto emittente) di un valido documento di riconoscimento, recapiti telefonici ed indirizzo email dei soggetti coinvolti ed eventuali autorità intervenute. Il rapporto dovrà essere debitamente datato e firmato dal conducente nonché da eventuali altri membri dell'equipaggio.
- 9.8 Se possibile, deve essere sempre fatto intervenire un Organo di Polizia Stradale per i rilievi del sinistro che, intervenendo, provvederà a effettuare i rilievi planimetrici e fotografici al fine di valutare la posizione dei veicoli, le analisi del terreno per verificare la presenza di frenate, buche, terriccio o simili, olio o simili, materiali dispersi da altri veicoli, condizioni climatiche, condizioni del manto stradale etc.
- 9.9 L'autorità preposta avrà il compito di identificare ed ascoltare inoltre eventuali testimoni e infine, redigeranno il verbale relativo all'incidente, comminando eventualmente anche sanzioni qualora, nello sviluppo della dinamica dell'incidente e nel controllo della documentazione necessaria per la circolazione, se ne ravvisino i presupposti.
- 9.10 In ogni caso, dovrà essere compilato il rapporto di sinistro e consegnato prontamente al Responsabile dell'Autoparco o suo delegato.

Art. 10 – Comportamento del conducente CRI in caso di sinistro senza feriti durante la guida di un Veicolo di Soccorso

- 10.1 Nel caso in cui, in emergenza, il veicolo di soccorso CRI sia rimasto coinvolto in un sinistro senza feriti ed il mezzo sia in grado di continuare il servizio assegnato in precedenza, il conducente, o altro membro dell'equipaggio CRI, dovrà immediatamente avvertire la propria Centrale Operativa ed annotare i numeri di targa degli altri veicoli coinvolti, pregando i conducenti di rimanere sul posto ad attendere il ritorno dell'equipaggio CRI, in quanto, previo consenso della Centrale Operativa, con molta probabilità l'equipaggio CRI sarà autorizzato a continuare l'espletamento del servizio in urgenza.

- 10.2 In tale circostanza, il conducente CRI o altro membro dell'equipaggio, dovrà consegnare all'utente della strada rimasto coinvolto nel sinistro, un biglietto con l'indicazione dell'Associazione di appartenenza ed il numero di targa. Quando il numero dei soccorritori presenti sul mezzo sia ritenuto sufficiente, è opportuno farne scendere uno e lasciarlo sul luogo del sinistro alla ricerca di eventuali testimoni dell'accaduto nell'attesa dell'arrivo delle Autorità preposte. Sarà cura della Centrale Operativa informare immediatamente le forze dell'ordine dell'accaduto, richiedendone l'intervento per i rilievi del caso.
- 10.3 Tale intervento è indispensabile ogni volta che un mezzo di soccorso, in emergenza o no, sia coinvolto in un sinistro in quanto i rilievi effettuati sul posto sono fondamentali per l'attribuzione di responsabilità.

CAPO II
Incidente stradale con feriti

Art. 11 – Obbligo di soccorso

- 11.1 Il Codice della Strada prevede l'obbligo di prestare soccorso in caso di incidente stradale con feriti (art. 189), stabilendo una sanzione per chi non ottempera; chi presta soccorso, non è soggetto all'arresto in flagranza, cioè sul posto immediatamente dopo. L'obbligo di soccorso riguarda, secondo il codice penale, non solo chi è in qualche modo "coinvolto" nell'incidente, ma anche chi passando nei pressi del luogo dell'incidente ha la chiara percezione dell'esistenza di feriti.
- 11.2 Sul luogo dell'incidente, le azioni da svolgere sono le seguenti:
- a) "mettere in sicurezza", cioè segnalare agli altri veicoli sopraggiungenti l'esistenza dell'incidente e dell'ostacolo sulla carreggiata. Tutti i mezzi possono essere utili, in particolare il parcheggiare in condizioni di sicurezza prima del luogo dell'incidente, l'accensione di tutte le luci, il triangolo di emergenza ecc., evitando però di mettere a repentaglio la propria vita. In questo modo si evita che altri veicoli possano impattare sui veicoli incidentati e produrre altre vittime;
 - b) "valutare sommariamente" la gravità dell'incidente, cioè stabilire approssimativamente il numero dei feriti e la gravità delle lesioni. Non è richiesta una valutazione approfondita né l'accertamento della morte o della vita; l'importante è acquisire gli elementi necessari per la fase successiva;
 - c) "informare" i servizi di soccorso, fornendo elementi il più possibile precisi sul luogo dell'incidente, tipo di veicoli coinvolti, numero di persone ferite, gravità delle lesioni, se i feriti sono bloccati all'interno del veicolo. Questi elementi sono molto importanti: sulla base di essi un operatore telefonico dei servizi di soccorso è in grado di valutare con buona approssimazione il numero di ambulanze da inviare, il tipo di personale che dovrà avere a bordo, le particolari attrezzature necessarie, lo "scenario atteso", la necessità dell'intervento di vigili del fuoco. Questa fase è critica e deve essere realizzata con il maggior "sangue freddo" possibile; ogni maggior dettaglio che si riesce a fornire può essere molto utile.

- d) "prestare soccorso", nei limiti delle proprie capacità e della prudenza. Alcune lesioni necessitano di manovre od operazioni che è vivamente consigliabile lasciare a specialisti, altre possono essere affrontate anche da inesperti, ma sempre con prudenza, calma e continua valutazione della situazione. In questa fase, compiere operazioni errate, incongrue, eccessive, potrebbe peggiorare le lesioni anche in modo grave.

Art. 12 – Allertamento del sistema di emergenza territoriale 118 o 112 NUE

- 12.1 L'allertamento del servizio di emergenza territoriale 118 o 112 NUE, è la prima cosa da fare dopo essersi sincerati delle condizioni delle persone coinvolte e aver messo in sicurezza/protezione il luogo del sinistro.
- 12.2 Infatti, in caso di sinistro con feriti occorre chiamare il 118 fornendo dettagli chiari e certi sul luogo dell'incidente, per far comprendere a distanza la situazione e far organizzare l'invio dei mezzi di soccorso:

(informazioni preliminari fondamentali per far scattare la catena dei soccorsi anche se si interrompe la comunicazione)

- "mi chiamo ...",
- "il mio numero di telefono è ...",
- "mi trovo nel comune di",
- "mi trovo sulla via",
- "mi trovo nei pressi di ...",
- "è avvenuto un incidente stradale con n° ... feriti",
- "è coinvolto/non è coinvolto un veicolo di soccorso, con paziente a bordo",

(altre informazioni fondamentali per indirizzare con più efficacia i soccorsi)

- "i feriti sono in condizioni ...",
- "i feriti sono liberi/incastrati nei veicoli",
- "il traffico è bloccato/può scorrere",
- "la scena dell'incidente è sicura/pericolosa",
- "io sono/non sono coinvolto nell'incidente",
- "(ecc...)".

- 12.3 Nel caso eventuale problemi tecnici nel collegamento con la centrale 118, di seguito si elencano altri numeri di emergenza, che possono far attivare la catena dei soccorsi:
- 112 Carabinieri (*nelle zone dove è attivo il 112 NUE, anziché i carabinieri risponde la relativa centrale*);
 - 113 Polizia di Stato;
 - 115 Vigili del Fuoco;
 - 117 Guardia di Finanza;
- 12.4 Considerato l'aumento statistico di casi di allontanamento repentino di veicoli che hanno provocato un incidente, principalmente al fine di sottrarsi alle responsabilità e alle sanzioni previste dalla legge, si rammenta che, effettuare una foto alla targa delle altre auto coinvolte, che si ipotizzi possano risultare ancora marcianti e possano potenzialmente approfittare della concentrazione del personale CRI sulla verifica e sull'eventuale soccorso alle persone ferite (missione e motivazione principale del volontario e dipendente CRI), può essere talvolta l'unica opportunità di assicurare i veri responsabili ai rispettivi doveri.

Art. 13 – Comportamento del conducente CRI in caso di incidente stradale con feriti

- 13.1 Fermo quanto sopra, nell'ipotesi di un incidente stradale con feriti il conducente CRI e/o un eventuale membro dell'equipaggio, dopo aver proceduto a prestare immediato soccorso ad eventuali feriti e ad attivare la catena dei soccorsi (attraverso il 112 NUE o il 118), avranno cura di effettuare alcune foto (da più angolazioni e ove risulti anche la targa dei veicoli coinvolti), ai veicoli ed ai beni eventualmente danneggiati, affinché risulti una traccia del sinistro, utile anche alla ricostruzione della dinamica dei fatti.
- 13.2 Effettuate con diligenza le azioni di cui agli artt. 11 – 12, il conducente CRI deve obbligatoriamente far intervenire le Autorità di Pubblica Sicurezza, fornendo loro le proprie generalità ed ogni informazione utile, anche ai fini risarcitori. In caso di sinistro con feriti è vietato allontanarsi dal luogo dell'incidente e alterare la scena dell'incidente, movimentando i mezzi coinvolti.
- 13.3 Sono fatti salvi i soli casi in cui sia necessario essere trasportati presso una struttura di pronto soccorso. In tale ipotesi, chiamato il 118 o il NUE 112 e comunicato lo stato fisico determinato dall'incidente stradale, la decisione di trasporto presso l'ospedale non può assolutamente essere presa d'iniziativa da parte del conducente o del capo equipaggio CRI, perché di competenza "esclusiva" della centrale di coordinamento emergenza sanitaria 118, coordinata dalla Regione di appartenenza (D.P.R. 27 marzo 1992 e D.M. Sanità 15 maggio 1992).

Art. 14 – Comportamento del conducente CRI in caso di incidente stradale con feriti durante la guida di un Veicolo di Soccorso

- 14.1 Nell'ipotesi in cui il conducente di un veicolo di soccorso CRI rimanga coinvolto in un sinistro stradale con feriti, occorre adottare una procedura particolare al fine di non incorrere in omissione di soccorso nei confronti dell'utente della strada rimasto ferito ma nemmeno nei confronti di chi stava andando a soccorrere, o è a bordo, al momento dell'incidente.

- 14.2 Perciò, qualora il mezzo di soccorso CRI (ad esempio Ambulanza o Automedica) rimanga coinvolto in un sinistro stradale, se vi è un medico a bordo, questi eseguirà una veloce valutazione delle condizioni dei coinvolti, mentre l'autista, o uno dei volontari o comunque un membro dell'equipe, prenderà contatto immediatamente con la Centrale Operativa (118 dove ogni chiamata è registrata) informandola dell'accaduto e della possibilità meccanica dell'automezzo di proseguire o no il servizio in precedenza assegnato. La Centrale avrà conoscenza sommaria della situazione generale e di conseguenza impartirà disposizione in merito.
- 14.3 Lo stesso discorso è valido anche nel caso che nell'ambulanza non ci sia un medico, perché le sommarie condizioni dei coinvolti sono fornibili da qualsiasi membro dell'equipaggio. I membri dell'equipaggio CRI si dovranno attenere scrupolosamente alle disposizioni che la centrale impartirà loro, essendo fondamentale, soprattutto in quel momento, il coordinamento delle azioni.
- 14.4 Simile è la circostanza in cui, mentre il veicolo CRI si dirige d'urgenza sul luogo di una chiamata, alcuni passanti chiedano il suo intervento per soccorrere un infortunato, che, per esempio, sia stato vittima di un incidente stradale o di un malore. La procedura sarà in sostanza la stessa di prima: rapidissima valutazione dell'accaduto mentre l'autista o un altro soccorritore si mette in contatto con la Centrale Operativa descrivendo l'evento, ed esecuzione delle successive disposizioni che la Centrale riterrà adeguata al momento e alla circostanza. Quindi, si procederà per la iniziale destinazione, oppure si fermerà sul posto, se queste sono le indicazioni impartite dalla Centrale Operativa, avendo la certezza che qualcun altro sarà immediatamente inviato dove il veicolo CRI si stava recando.
- 14.5 Tali determinazioni sono a discrezione della Centrale Operativa che opera a conoscenza della situazione logistica e dell'operatività dei mezzi disponibili sul territorio e in funzione di altre informazioni in suo possesso. L'obbligo di fermarsi in caso d'investimento e di prestare assistenza ad un infortunato sussiste in ogni ipotesi di incidente stradale che abbia coinvolto una o più persone, quali che siano le modalità del fatto e quindi anche in mancanza di un urto diretto del veicolo. Si precisa che tale termine, investimento, non va inteso nel suo significato letterale di urto tra veicolo e persona, ma in un significato più ampio comprensivo di qualsiasi sinistro stradale nel quale rimangono coinvolte delle persone e che possa comunque essere collegato alla condotta di un conducente responsabile dell'incidente stesso. Ne consegue che deve considerarsi "investito" anche il passeggero di un veicolo il cui conducente abbia provocato un incidente stradale.

Art. 15 – Comportamento del conducente CRI in caso di sinistro in presenza di persone decedute

- 15.1 Qualora, a seguito del sinistro, si riscontri il decesso di persone, è indispensabile chiamare un'ambulanza con medico a bordo ed allertare anche le Autorità di Pubblica Sicurezza che provvederanno a effettuare i rilievi planimetrici e fotografici previsti ed ogni altro accertamento e formalità disposti dall'Autorità Giudiziaria.
- 15.2 La procedura da seguire è conforme a quella di cui ai precedenti artt. 11 e seguenti.

15.3 È fondamentale ricordare che, soprattutto in caso di sinistro con coinvolgimento di persone decedute, non si devono spostare i veicoli, né alterare o consentire che venga in alcun modo alterata la scena del sinistro.

TITOLO III

Responsabilità per contravvenzioni stradali

Premesse

In caso di una violazione alle norme stradali, il trasgressore viene sanzionato ed è tenuto al pagamento della sanzione amministrativa pecuniaria, già determinata dal Codice della Strada.

Le sanzioni hanno diverse variabili legate al comportamento degli utenti ma anche ad altri fattori. La legislazione vigente in materia prevede che per ogni violazione al Codice della Strada vi è una corrispondente sanzione che può essere pecuniaria ma anche accessoria, riferita al veicolo (fermo amministrativo, sequestro e/o confisca), e/o ai documenti, patente di guida e carta di circolazione (ritiro, sospensione e revoca).

Nella determinazione della sanzione amministrativa pecuniaria fissata dal Codice della Strada, ricompresa un limite minimo ed un limite massimo, si ha riguardo alla gravità della violazione, all'opera svolta dall'agente per l'eliminazione o attenuazione delle conseguenze della violazione nonché alla personalità del trasgressore.

Per quanto riguarda le disposizioni CRI, ai sensi dell'art. 92 del succitato Testo Unico in materia di compiti e responsabilità del conducente CRI, si rammenta come lo stesso sia "*responsabile in via amministrativa e penale di ogni sinistro o danno causato a persone o cose da un veicolo CRI da lui guidato, nei limiti previsti dalle norme in vigore*".

Nel caso specifico dei veicoli CRI, in cui il conducente ed il proprietario non coincidono, si verifica quella che la legge definisce «**responsabilità solidale**». In buona sostanza il pagamento integrale della contravvenzione può essere chiesto anche ad uno solo dei due soggetti, con connesso diritto del soggetto pagatore di ottenere dall'altro il pagamento di quanto dovuto.

Nel presente capitolo verranno esplicitati i **termini di responsabilità del conducente CRI** nei casi di guida e contravvenzione di un veicolo associativo, le modalità di ricorso alle autorità preposta, nonché il diritto di ogni Comitato di poter rivalersi nei confronti del contravventore.

CAPO I
Contravvenzioni stradali e diritto di regresso

Art. 16 – Responsabilità del conducente

- 16.1 L'Associazione, anche per il tramite dei propri Comitati Territoriali, garantisce ai conducenti CRI la necessaria tutela assicurativa per i rischi derivanti da eventuali danni cagionati a persone o cose a causa della circolazione di autoveicoli su strada, c.d. RCA o RC auto (Responsabilità civile autoveicoli).
- 16.2 Il conducente CRI, mettendosi alla guida, implicitamente dichiara di ben conoscere e di voler rispettare le norme di comportamento a cui lo stesso deve attenersi per tutta la durata del viaggio a bordo di un mezzo dell'Associazione.
- 16.3 Ai sensi dell'art. 92 del Testo Unico, il conducente CRI si assume la responsabilità di eventuali danni causati da negligenza, imprudenza o imperizia nella conduzione di un mezzo CRI e delle connesse ipotetiche sanzioni amministrative. Allo stesso modo, il conducente abilitato alla guida di veicoli CRI è responsabile, in via amministrativa e penale, di ogni contravvenzione, sinistro o danno causato a persone o cose da un veicolo C.R.I. da lui guidato, nelle modalità e nei limiti previsti dalle norme in vigore.

Art. 17 – Comunicazione dei dati del conducente trasgressore

- 17.1 Ai sensi dell'art. 126 *bis* del Codice della Strada, in caso di notifica di verbale di accertamento di violazioni al Codice della Strada al Comitato proprietario o assegnatario del mezzo per infrazioni per le quali è prevista la sanzione accessoria della decurtazione dei punti dalla patente di guida, il Comitato CRI proprietario o assegnatario, seguendo le indicazioni contenute nel verbale stesso, dovrà comunicare all'ente accertatore, con le modalità e le tempistiche quivi riportate (60 giorni) il nominativo del conducente trasgressore.
- 17.2 In caso di mancata comunicazione dei dati del conducente sarà elevato un secondo verbale per tale omissione, il cui importo è variabile.
- 17.3 Il Comitato CRI proprietario del mezzo può decidere di non procedere con la comunicazione e soggiacere al maggior aggravio di spese con il connesso pagamento della sopradetta ulteriore sanzione.
- 17.4 Qualora ricorra il c.d. "giustificato motivo", la legge prevede la possibilità di omissione della comunicazione dei dati (ad esempio in caso di cessione del veicolo prima della commissione della violazione).

Art. 18 – Contestazione delle contravvenzioni stradali

- 18.1 Nei casi previsti dagli artt. 203 – 204 *bis* del Codice della Strada (contravvenzione stradale senza obbligo di contestazione immediata), se si vuole contestare una contravvenzione stradale è possibile

fare ricorso al **prefetto** o al **giudice di pace**: le due strade sono differenti e indipendenti, ma in entrambi casi non è necessario farsi assistere da un legale, e il pagamento della multa preclude la possibilità di presentare ricorso. I principali e più ricorrenti motivi di ricorso sono i seguenti:

- errata indicazione dei dati anagrafici dell'intestatario o del veicolo;
- l'interessato ritiene di non aver commesso il fatto addebitatogli;
- il verbale è stato spedito oltre i termini previsti (90 giorni);
- il tipo di veicolo indicato non corrisponde a quello in sua proprietà e, pertanto, la targa è errata;
- il verbale non riporta le modalità di presentazione del ricorso;
- il verbale non riporta a chi spetta la somma da pagare e le relative modalità di pagamento;
- i riferimenti sono relativi a un veicolo venduto prima della data dell'infrazione.

18.2 Nella tabella sottostante vengono riepilogate sinteticamente le principali informazioni da tenere conto per la contestazione delle contravvenzioni stradali:

QUESITI	CONTESTAZIONE AL PREFETTO	CONTESTAZIONE AL GIUDICE DI PACE
<i>Quanto mi costa?</i>	È gratuito (a parte il costo della raccomandata)	Costa almeno 43,00 € di contributo unificato oltre bolli
<i>Quando devo presentarlo?</i>	Entro 60 giorni dalla notifica della multa	Entro 30 giorni dalla notifica della multa
<i>Devo essere presente in udienza?</i>	È facoltativo (bisogna farne richiesta nel ricorso)	Sì, il ricorrente deve essere presente all'udienza
<i>Cosa succede se il ricorso non viene accolto?</i>	Il prefetto emette un'ordinanza-ingiunzione di pagamento per un importo pari almeno al doppio della multa contestata	Pagamento della multa o impugnare la sentenza
<i>Posso impugnare il provvedimento?</i>	Sì, puoi ricorrere al Giudice di pace Entro 30 giorni	Sì, puoi impugnare dinnanzi al Tribunale Entro 30 giorni con un supporto legale

18.3 Nel ricorso vanno indicate le generalità e i dati del veicolo, gli identificativi del verbale, i motivi per i quali si ritiene che la sanzione sia ingiusta e ogni altra informazione utile. Bisogna inoltre allegare copia del verbale e tutta la documentazione che possa provare la tesi sostenuta nonché i nomi delle persone disponibili a testimoniare.

Art. 19 – Contravvenzioni e diritto di regresso

- 19.1 Fermo il principio di personalità della responsabilità penale, eventuali violazioni ad opera di un conducente CRI al Codice della Strada comportano l'applicazione di sanzioni amministrative nei confronti dell'Associazione o dei Comitati Territoriali, in virtù del rapporto di proprietà (ovvero di noleggio, leasing, comodato d'uso) dell'automezzo nonché tenuto conto della responsabilità solidale tra l'Associazione e il conducente che ha commesso l'infrazione.
- 19.2 Il Comitato Nazionale, in caso di notifica di verbali di accertamento di trasgressioni al Codice della Strada con contestuale irrogazione di sanzione pecuniaria relativamente a mezzi assegnati a Comitati territoriali, procederà nell'immediato alla notifica al Comitato assegnatario del mezzo. Sarà onere di quest'ultimo procedere, ove ritenuto opportuno, con le verifiche del caso e, in ogni caso, al pagamento della contravvenzione.
- 19.3 L'evidenza di pagamento della multa irrogata dovrà essere trasmessa al Comitato Nazionale a cura del Comitato assegnatario del mezzo. In caso di proposizione di ricorso al Prefetto o al Giudice di Pace, è fatto obbligo al Comitato territoriale, di notificare il Comitato Nazionale, sull'esito o sull'eventuale prosecuzione anche in fase di appello, e di quanto altro ritenuto utile rispetto al singolo verbale.
- 19.4 In caso di guida da parte di un operatore CRI (Volontari e dipendenti) di un veicolo di proprietà del Comitato Nazionale assegnato ad una struttura decentrata (ad esempio Ispettorato, Comitati Regionali, CONE, etc), l'Associazione, ricevuto il verbale di accertamento e la sanzione pecuniaria, procederà ad attivare la procedura di recupero delle corrispondenti somme nei riguardi del conducente CRI.
- 19.5 Gli oneri sostenuti dall'Associazione o Comitato (sanzione e spese connesse), essendo riconducibili a condotte contrarie ai doveri di servizio del personale preposto alla guida, come altresì specificate dalle presenti linee guida, nonché alle norme di comportamento fissate dalla legislazione vigente in materia, salva, l'eventualità di esclusione di responsabilità nei casi previsti dalla normativa vigente, comportano il diritto di regresso nei confronti dell'autista contravventore, identificato in base ai documenti di viaggio e di presenza sul lavoro.
- 19.6 Qualora il contravventore sia legato al proprietario del mezzo (Comitato) da un rapporto di lavoro, il datore di lavoro, può esercitare il diritto di regresso trattenendo direttamente le corrispondenti somme dalla busta paga. In ipotesi di violazioni reiterate nel tempo ai doveri di servizio del personale preposto alla guida possono comportare l'avvio di procedimenti disciplinari a carico del trasgressore.

TITOLO IV

Patenti di Guida CRI

Premessa

In virtù della finestra di autonomia, di cui all'art. 138 del Codice della Strada, concessa dal legislatore alla Croce Rossa Italiana in ambito di motorizzazione, quest'ultima provvede direttamente, nei riguardi del personale in servizio, altresì, all'individuazione e all'accertamento dei requisiti necessari per la guida, all'esame di idoneità e al rilascio della patente di guida CRI, che abilita soltanto alla guida dei veicoli comunque in dotazione e/o in uso all'Associazione per fini istituzionali.

Tenuto conto dell'importanza del rispetto dei principi associativi che regolano l'azione dell'appartenente alla CRI in ogni circostanza in cui questi si trovi ad operare, la Croce Rossa Italiana applica un meccanismo sanzionatorio di decurtazione di punti dalla patente di servizio, in esito all'accertamento di violazione di norme di condotta specificamente codificate.

In particolare, l'Associazione adotta una procedura sanzionatoria interna verso comportamenti posti in atto dal conducente CRI in violazione di norme di legge o di comportamenti non conformi alla regolamentazione interna, anche in funzione di possibili esigenze straordinarie emergenti.

CAPO I

Disposizioni in materia di patente a punti

Art. 20 – Patente di servizio a punti

- 20.1 La Patente CRI è sottoposta alla disciplina della cosiddetta "patente a punti" indipendentemente dalla patente civile.
- 20.2 Secondo quanto previsto dall'art. 75, comma 4 del Testo Unico, ogni titolare di patente di servizio CRI ha in dotazione 20 (venti) punti, che possono essere decurtati o per comportamenti alla guida non conformi a quanto prescritto dalla normativa interna o per azioni od omissioni che producono un danno ai beni di proprietà, in dotazione ovvero in uso dell'Associazione, e possono comunque essere riacquisiti successivamente o aumentare nel tempo fino ad un limite massimo di 30 punti.
- 20.3 Ogni 2 anni è previsto un accredito punti (bonus), che equivale a 2 punti, fino ad un massimo di 30.

Art. 21 – Decurtazione dei punti sulla patente di servizio C.R.I.

21.1 In ipotesi di violazione delle disposizioni di seguito indicate, l'organo preposto, ricevuto il relativo verbale di accertamento di violazione notificato dall'Autorità preposta, da cui si evinca chiaramente una condotta imprudente, imperita e negligente, decurta automaticamente i seguenti punti dalla patente di servizio CRI del conducente:

Violazione	Sanzione (da / a)
Omissione di soccorso in caso di incidente con danni a veicoli e a persone, causato dal comportamento del conducente	10 – 20 salvo casi più gravi che integrino sospensione e/o revoca
Guida in stato d'ebbrezza	10 – 20 salvo casi più gravi che integrino sospensione e/o revoca
Guida sotto effetto di droghe e/o sostanze psicotrope	10 – 20 salvo casi più gravi che integrino sospensione e/o revoca
Danni economicamente rilevanti a beni o cose di terzi ovvero di proprietà, in dotazione e/o in uso a CRI per condotta negligente, imperita e/o imprudente	5 – 10 salvo casi più gravi che integrino sospensione
Omessa tempestiva comunicazione di danni e/o malfunzionamenti al veicolo CRI	5 – 8
Utilizzo improprio di dispositivi e sistemi di comunicazione (es. telefoni cellulari) durante la guida di un veicolo CRI	5 – 8
Uso improprio di dispositivi supplementari di segnalazione	5 – 8
Mancato utilizzo della cintura di sicurezza	5 – 8

21.2 Chi commette più infrazioni in una volta sola, può perdere al massimo 20 punti, purché trattasi di infrazioni differenti e un'infrazione non comporti la sospensione o revoca della patente.

21.3 La decurtazione dei punti avviene attraverso la registrazione, mediante inserimento dati della sanzione comminata e dei relativi punti, a cura:

- a) del Comitato Regionale, nei casi accertati di violazione da parte degli appartenenti alla CRI (Volontari e dipendenti) afferenti al territorio di competenza regionale;

- b) del Comitato Nazionale, nei casi accertati di violazione da parte dei conducenti che abbiano un rapporto di lavoro con l'Associazione.

21.4 Le trasgressioni di cui al precedente articolo, che comportano la decurtazione dei punti sulla patente di servizio, sono rilevati dalla sanzione elevata dalle Forze di Polizia, ovvero – nelle ipotesi di omessa tempestiva comunicazione di danni e/o malfunzionamenti al veicolo CRI – dal Responsabile del Parco Mezzi del Comitato CRI a suo scopo individuato.

21.5 A far data dal 1° gennaio 2023, le modalità di controllo dei punti sulla patente di servizio CRI sono disponibili sul portale GAIA, anche direttamente a cura dei titolari della patente di servizio CRI.

Art. 22 - Modalità di recupero punti sulla patente di servizio C.R.I.

22.1 È sempre possibile recuperare i punti persi sulla patente mediante specifici corsi di formazione che formano parte integrante del Catalogo Corsi CRI. I corsi sono organizzati con le modalità e le competenze stabilite all'art. 10 delle *LINEE GUIDA III – Formazione Motorizzazione CRI*.

22.2 In ipotesi di una perdita di punti pari o inferiore a 5 non occorrono corsi specifici, rilevando, in tal senso, di non commettere altre infrazioni nei 2 anni successivi (recidiva biennale).

Art. 23 – Azzeramento punti sulla patente di servizio C.R.I.

23.1 Nel caso in cui si perdano tutti i punti sulla patente e si arrivi a 0 (zero), la patente di servizio C.R.I. è automaticamente revocata, senza ulteriori formalità ma con comunicazione all'interessato. Per riottenerla è obbligatorio sostenere nuovamente l'esame di teoria e di guida per il conseguimento della patente di servizio C.R.I.

Art. 24 – Patenti del Tipo 1, 2, 3, 4, 4b, 5, 5b e 9

24.1 Se il titolare di patente di servizio C.R.I. del Tipo 1, 2, 3, 4, 4b, 5, 5b e 9 non commette nessuna infrazione, ad ogni biennio, vedrà aggiunti 2 (due) punti fino ad un massimo di 30 punti complessivi.

Art. 25 – Patenti del Tipo 6, 7 e 8

25.1 Ogni titolare di patente di servizio C.R.I. del Tipo 6, 7 e 8, (in analogia alle patenti dei conducenti professionali civili) ha in dotazione ulteriori 20 punti supplementari rispetto a quelli assegnati per le Patenti del Tipo 1, 2, 3, 4, 4b, 5, 5b e 9.

Art. 26 – Neopatentati con Patenti del Tipo 1, 2, 3, 4, 4b, 5, 5b, 6, 7, 8 e 9

26.1 Per le patenti CRI rilasciate “per corso di scuola guida ed esame” a soggetti che non siano già titolari di altra patente civile, militare o equipollente di categoria B o superiore, i punti di cui al superiore art. 21, per ogni singola violazione, sono raddoppiati qualora le violazioni siano commesse entro i primi tre anni dal rilascio.

26.2 Per gli stessi tre anni, la corretta condotta alla guida e, dunque, la mancata commissione di violazioni di una norma di comportamento, determina l'attribuzione di un punto all'anno fino ad un massimo di tre punti.

CAPO II Rilascio Patenti CRI

Art. 27 - Titolarità al rilascio della patente di servizio per “corso di scuola guida ed esame” e “per solo esame

- 27.1 Per ottenere il rilascio della Patente di servizio Tipo 1, 2, 3, 4, 4b, 6, 7, 8 e 9 mai conseguite in sede civile od in altra sede equipollente, e qualora sia stata conseguita e/o non sia mai stata oggetto di sospensione o revoca, l'iter prevede il “corso di scuola guida ed esame”. Sono titolati al relativo rilascio, alle condizioni e secondo le modalità di cui al Testo Unico ed alle relative Linee guida, i Centri di Formazione Motorizzazione CRI.
- 27.2 Nelle ipotesi delle patenti di servizio tipo 4b, 5, 5b e 9 per “solo esame”, oltre a quanto stabilito dal precedente punto 27.1, sono titolati al relativo rilascio, alle condizioni e secondo le modalità di cui al Testo Unico e alle relative Linee guida, il Comitato Regionale CRI territorialmente competente o l'Ufficio Territoriale Motorizzazione ove istituito, con attivazione dell'esame a cura del Comitato Regionale competente.
- 27.3 Solo nel caso in cui il richiedente abbia già conseguito la patente civile di categoria D, la Patente di Servizio 4b potrà essere rilasciata per conversione con esercitazione di guida CRI.
- 27.4 Per le ipotesi di conseguimento della Patente 9 si procede all'acquisizione della specifica abilitazione che autorizza il soggetto all'utilizzo dell'attrezzatura, ai sensi dell'art. 73 comma 5 Decreto Legislativo n. 81/2008, si procede in una delle seguenti modalità:
- a) formazione da effettuarsi tramite una agenzia formativa esterna specificamente accreditata, convenzionata con l'Associazione CRI ed abilitata ai sensi dell'Accordo della Conferenza Stato-Regioni del 22 febbraio 2012, all'esito della quale seguirà comunque l'esame di guida pratica CRI (Patente Tipo9) su veicolo, macchina e/o attrezzatura specifica.
 - b) formazione da effettuarsi presso un Centro Formazione Motorizzazione CRI, di cui al comma 27.1, tramite formatore CRI abilitato ai sensi dell'Accordo della Conferenza Stato-Regioni del 22 febbraio 2012, all'esito del quale seguirà l'esame di guida pratica CRI (Patente Tipo 9) su veicolo, macchina e/o attrezzatura specifica. In questo caso l'abilitazione è valida esclusivamente nell'ambito delle attività istituzionali della CRI e non ha validità in ambito civile o equivalente (causa mancanza della attestazione di agenzia formativa specificamente accreditata).

- c) formazione già avvenuta presso una agenzia formativa esterna specificamente accreditata, autorizzata ai sensi dell'Accordo della Conferenza Stato-Regioni del 22 febbraio 2012. Copia della abilitazione o dell'attestazione viene acquisita agli atti del fascicolo del conducente CRI. Solo in questo caso l'abilitazione verrà convertita in ambito CRI previo esame di guida pratica CRI (Patente Tipo 9) su veicolo, macchina e/o attrezzatura specifica.

La validità delle abilitazioni di cui alle lettere "a", "b" e "c" decorre dalla data di rilascio. La validità delle abilitazioni di cui alla lettera "c" scade alla data di scadenza dell'abilitazione originaria. Alla scadenza tutte le abilitazioni sono soggette al prescritto rinnovo secondo la tempistica e le modalità previste dalla normativa nazionale di riferimento.

- 27.5 I possessori di patente di servizio Tipo 2, in occasione del conseguimento della patente Tipo 5, ottengono automaticamente la patente Tipo 5b, previa specifica esercitazione di guida.
- 27.6 Nel caso di corso di scuola guida ed esame per patenti di Tipo 6, 7 e 8, al momento del rilascio del titolo di guida, è facoltà del Centro di Formazione Motorizzazione, qualora accertate le competenze del candidato nelle modalità previste, rilasciare anche le patenti di Tipo 4b, 5 e 5b.

Art. 28 – Titolarità al rilascio della patente “per conversione” ovvero “per conversione con esercitazione pratica”

- 28.1 Nelle ipotesi di rilascio della Patente di servizio CRI Tipo 1, 2, 3 “per conversione” e per quelle di “conversione con esercitazione pratica” e conseguente idoneità rilevata per le Tipo 4, 4b, 6, 7, 8 e 9 (per quest'ultima acquisita la idonea formazione ai sensi del D. Lgs. 81/08), è titolato al relativo rilascio il Comitato Regionale CRI territorialmente competente o l'Ufficio Territoriale Motorizzazione ove istituito.
- 28.2 I Comitati Regionali, accertati i requisiti organizzativi, le risorse umane e strumentali disponibili per il compito assegnato, possono istituire gli Uffici Territoriali Motorizzazione CRI, autorizzandoli formalmente per attribuzione delle relative funzione e competenze.
- 28.3 Gli Uffici Territoriali Motorizzazione CRI insistono presso i Comitati Territoriali ove sono stati istituiti e sono coordinati dal Comitato Regionale competente.
- 28.4 Gli Uffici Territoriali Motorizzazione CRI reperiscono autonomamente i fondi necessari al proprio funzionamento, senza oneri a carico del Comitato Nazionale. Essi possono avere competenza operativa provinciale o interprovinciale ovvero di area vasta o, comunque, come stabilito dal Comitato Regionale delegante.

Art. 29 – Responsabile del Procedimento

- 29.1 Nell'ambito del Comitato Regionale, degli Uffici Territoriali Motorizzazione e dei Centri di Formazione Motorizzazione, ai fini del rilascio delle patenti di servizio, deve essere individuato il Responsabile del Procedimento.

- 29.2 Il Responsabile del Procedimento è il soggetto incaricato di vigilare sul regolare svolgimento di ogni procedimento teso al rilascio delle patenti di servizio CRI e alla verifica dei titoli necessari all'ottenimento delle stesse.
- 29.3 Il Responsabile del Procedimento deve possedere capacità e competenze tecniche nello specifico settore nonché requisiti adeguati al compito da svolgere. Egli deve altresì aver superato con profitto il relativo corso di formazione CRI per RPM – Referente / Coadiutore Pratiche Motorizzazione e aver superato l'esame per il rilascio del titolo di Responsabile del Procedimento a cura della Struttura organizzativa preposta presso il Comitato Nazionale per le attività di motorizzazione nonché essere in regola con gli eventuali successivi corsi obbligatori di aggiornamento.
- 29.4 Possono ricoprire l'incarico di Responsabile del Procedimento e accedere al relativo corso di formazione soltanto coloro che siano in possesso di diploma di scuola secondaria di II° grado ed abbiano un rapporto di lavoro dipendente con l'Associazione della Croce Rossa Italiana, con i Comitati territoriali CRI ovvero ricoprano la carica di Presidenti dei Comitati CRI ove siano individuati e formalmente delegati, fermo restando quanto stabilito dalle Linee Guida circa le competenze, la formazione obbligatoria e gli ulteriori requisiti necessari.
- 29.5 Il Responsabile del Procedimento esplica il proprio incarico:
- a) nei Centri di Formazione Motorizzazione CRI e nei Comitati Regionali, su formale autorizzazione rilasciata dal Comitato Nazionale;
 - b) negli Uffici Territoriali Motorizzazione CRI, su formale autorizzazione rilasciata dal Comitato Regionale.

CROCE ROSSA ITALIANA
LINEE GUIDA II
PATENTI CRI E NORME DI COMPORTAMENTO
FUNZIONALI AL T.U. DELLE NORME PER LA
CIRCOLAZIONE DEI VEICOLI DELLA CRI



Croce Rossa Italiana
Organizzazione di Volontariato

TAVOLA DELLE REVISIONI DELLE RESENTI LINEE GUIDA

N.	Data della Delibera di approvazione del CDN	
0	30/07/2021	Approvazione
1	28/01/2022	Prima revisione
2	=====	Seconda revisione
3	=====	Terza revisione
4	=====	Quarta revisione
5	=====	Quinta revisione