



Competenze viabilistiche e guida mezzi di soccorso per volontari di protezione civile e soccorso sanitario.

(aggiornamento de 2/3/13)

“Ci sono due tipi di conoscenza.

Conosciamo una cosa per conoscenza diretta, oppure sappiamo dove trovare informazioni in proposito”.

Samuel Johnson.

“L’attendibilità di una informazione è direttamente proporzionale all’attendibilità della fonte.”

Quindi non: “me lo ha detto Tizio o Caio” ma: dove sta scritto?



Introduzione: perché questo lavoro.

Il personale volontario dei servizi di protezione civile e soccorso sanitario viene chiamato spesso a collaborare con le Istituzioni per la gestione di eventi che, apparentemente, non hanno nulla a che vedere con gli interventi propri delle attività di P.C. o soccorso sanitario vero e proprio.

Così sulla nostra strada incontriamo spesso personale con divise arancioni, gialle o blu, che ci indicano quale direzione prendere o vietano l'accesso in una via.

Tutto questo senza che questi soggetti abbiano una vera e propria "competenza giuridica" alla regolazione della circolazione sulle strade.

La realtà è quindi di ampio utilizzo dei volontari di P.C. o soccorso sanitario con funzioni che sarebbero proprie della "polizia stradale" che, unica nel panorama normativo vigente, ha pieno titolo nel gestire la circolazione stradale.

Ma quali competenze e poteri hanno i nostri coloratissimi volontari? Sono essi consapevoli di quanto stanno facendo e a quali responsabilità sono chiamati?

Di questo, ed altro, ci accingiamo a trattare nel presente lavoro.

L' "altro" sopra richiamato è la guida dei veicoli in dotazione ai volontari.

Ambulanze a parte, molti veicoli sono equipaggiati con lampeggianti blu, ma spesso anche rossi, gialli e arancioni, alcuni hanno anche una sirena.

Quanti volontari però sanno come, in quali occasioni, con quali limiti e cosa permettono di fare i "dispositivi supplementari d'allarme" che trovano sui veicoli?

Quanti conoscono l'art. 177 del vigente c.d.s.?

Passiamo allora ad osservare cosa ci dice in proposito la normativa vigente, limitando l'esame a ciò che serve praticamente ai volontari che si trovano ad operare su strada o alla guida di veicoli.

Si cercherà di trattare gli argomenti in maniera estremamente pratica, senza divagazioni teorico/giuridiche, ma concentrando l'attenzione a "cosa fare e come fare", lasciando i casi astratti, seppur possibili, ad altri e diversi incontri.

*Commiss. Agg. Mario Modica,
(Comandante Polizia Locale comune di Mandello del Lario - LC-)*

NOTA:

Nella stesura degli appunti che seguiranno si è adottata la tecnica della "domanda e risposta" con espliciti riferimenti normativi. L'intento è di sgombrare il campo dai frequenti "mi hanno detto" od "ho sentito dire da un poliziotto che..." ma piuttosto: DOVE 'STA SCRITTO.



PREMESSA: chi sono i volontari.

L'attività di volontariato è definita dalla Legge n° 266 del 11/8/1991 (legge quadro sul volontariato).
L'art. 2 recita:

1. Ai fini della presente legge per attività di volontariato deve intendersi quella prestata in modo personale, spontaneo e gratuito, tramite l'**ORGANIZZAZIONE** di cui il volontario fa parte, senza fini di lucro anche indiretto ed esclusivamente per fini di solidarietà.
2. L'attività del volontariato non può essere retribuita in alcun modo nemmeno dal beneficiario. Al volontario possono essere soltanto rimborsate dall'organizzazione di appartenenza le spese effettivamente sostenute per l'attività prestata, entro limiti preventivamente stabiliti dalle organizzazioni stesse.
3. La qualità di volontario è incompatibile con qualsiasi forma di rapporto di lavoro subordinato o autonome e con ogni altro rapporto di contenuto patrimoniale con l'organizzazione di cui fa parte.

L'**ORGANIZZAZIONE** di volontariato è definita all'art. 3:

1. È considerato **ORGANIZZAZIONE DI VOLONTARIATO** ogni organismo liberamente costituito al fine di svolgere l'attività di cui all'articolo 2, che si avvalga in modo determinante e prevalente delle prestazioni personali, volontarie e gratuite dei propri aderenti

Quindi il **VOLONTARIO** è un soggetto che lavora gratuitamente per una **ORGANIZZAZIONE DI VOLONTARIATO**.

Quali sono le attività della “PROTEZIONE CIVILE”.

Per “protezione civile” dobbiamo intendere ciò che ci dice l'art. 1-bis della L. 24/2/1992 n° 225, aggiornata ad integrata con la L 12/7/12 n° 100 - che recita:

“E' istituito il servizio nazionale di protezione civile al fine di tutelare l'integrità della vita, i beni, gli insediamenti e l'ambiente dai danni o dal pericolo di danni davanti a calamità naturali, da catastrofi e da altri eventi calamitosi”.

A seguire, l'art. 2 della L 225/92 indica la tipologia degli eventi ed ambiti di competenza:

“Ai fini dell'attività di P.C. gli eventi si distinguono in:

- a) eventi naturali o connessi con l'attività dell'uomo che possono essere fronteggiati mediante interventi attuabili dai singoli enti ed amministrazioni competenti in via ordinaria;
- b) eventi naturali o connessi con l'attività dell'uomo che per loro natura ed estensione comportano l'intervento coordinato di più enti o amministrazioni competenti in via ordinaria;
- c) calamità naturali o connesse con l'attività dell'uomo che in ragione della loro intensità ad estensione debbono, con immediatezza d'intervento, essere fronteggiate con mezzi e poteri straordinari da impiegare durante limitati e predefiniti periodi di tempo;”

A questo punto l'art. 3 della L. 225/92 - sempre aggiornato con la L. 100/12 - ci dice quali sono le attività ed i compiti della P.C.:

“Sono quelle volte alla **PREVISIONE** e **PREVENZIONE** dei rischi al **SOCCORSO** delle popolazioni sinistrate e ad ogni altra attività necessaria e indifferibile, diretta al contrasto e al **SUPERAMENTO** dell'emergenza ed alla mitigazione del rischio, connessa agli eventi di cui all'art. 2”

Per ricordarmi quali sono i compiti di un volontario di P.C. uso le iniziali delle parole in maiuscolo riportate nel comma precedente:

**P. P. S. S.**

Che vengono dettagliate nei commi seguenti dell'art. 3 della L. 225/92:

PREVISIONE consiste nelle attività, svolte anche con il concorso di soggetti scientifici e tecnici competenti in materia, dirette all'identificazione degli scenari di rischio probabili e, ove possibile, al preannuncio, al monitoraggio, alla sorveglianza e alla vigilanza in tempo reale degli eventi e dei conseguenti livelli di rischio attesi

PREVENZIONE consiste nelle attività volte ad evitare o ridurre al minimo la possibilità che si verifichino danni conseguenti agli eventi di cui all'art. 2, anche sulla base delle conoscenze acquisite per effetto delle attività di previsione. La prevenzione dei diversi tipi di rischio si esplica in attività non strutturali concernenti l'allertamento, la pianificazione dell'emergenza, la formazione, la diffusione della conoscenza della protezione civile nonché l'informazione alla popolazione e l'applicazione della normativa tecnica, ove necessarie, e l'attività di esercitazione.

SOCCORSO consiste nell'attuazione degli interventi integrati e coordinati diretti ad assicurare alle popolazioni colpite dagli eventi di cui all'art. 2 ogni forma di prima assistenza.

SUPERAMENTO DELL'EMERGENZA consiste unicamente nell'attuazione, coordinata con gli organi istituzionali competenti, delle iniziative necessarie e indilazionabili volte a rimuovere gli ostacoli alla ripresa delle normali condizioni di vita.

Ricerca persona scomparse.

La Presidenza del Consiglio dei Ministri - Dipartimento della Protezione civile - con nota n° 5300 del 13/11/12 ha emanato una "Direttiva concernente "Indirizzi operativi volti ad assicurare l'unitaria partecipazione delle organizzazioni di volontariato all'attività di protezione civile".

In questa, al paragrafo 2.3.2, si tratta della ricerca di persona scomparse che viene fatta rientrare direttamente tra le attività di P.C. solo se nei contesti di cui all'art. 2/1° comma, lettere a) b) e c) della L. 225/92 (leggi più sopra).

Tutte le attività connesse alla ricerca di persone scomparse al di fuori dei contesti sopra indicati NON rientrano direttamente tra le attività della P.C.

La ricerca di persone scomparse in ambiente **montano, ipogeo o impervio** è demandata al Corpo Nazionale del Soccorso Alpino e Speleologico nel quadro delle competenze assegnate al Club Alpino Italiano dalle legge 26/1/63 n° 91.

Le attività di ricerca persone scomparse in **ambiente marino** sono da ricondurre alla responsabilità e coordinamento al Corpo delle Capitanerie di Porto, mentre per le **acque interne** alle Autorità diversamente articolate sul territorio nazionale.

La ricerca di persone scomparse in **ambienti diversi** da quelli sopra indicati NON risulta oggetto di specifica disciplina. In questo caso può accadere che le autorità competenti possano richiedere il concorso nelle ricerche dei sistemi di P.C. locali.

L'attivazione della P.C. è consentita a condizione che la richiesta sia formalmente presentata da parte di una autorità competente che può essere l'Amministrazione Comunale, la Provincia, la Prefettura, le Forze dell'Ordine, o i Vigili del Fuoco, che si assumeranno la responsabilità del coordinamento.

In casi di estrema urgenza sarà possibile attivare la P.C. senza formalizzazione preventiva, ma in momento successivo.

**Partecipare alla “gestione” dei eventi locali (religiosi, folcloristici, fiere, funerali, concerti, raduni, etc.).**

Sempre la Presidenza del Consiglio dei Ministri - Dipartimento della Protezione civile - con nota n° 5300 del 13/11/12 ha emanato una “Direttiva concernente “Indirizzi operativi volti ad assicurare l’unitaria partecipazione delle organizzazioni di volontariato all’attività di protezione civile”.

In questa, al paragrafo 2.3.1, si tratta di EVENTI A RILEVANTE IMPATTO LOCALE dove si chiarisce che:

“ .. omissis ... la realizzazione di eventi che seppure circoscritti al territorio di un solo comune, o di sue parti, possono comportare grave rischio per la pubblica e privata incolumità in ragione dell’eccezionale afflusso di persone ovvero della scarsità o insufficienza delle vie di fuga possono richiedere l’attivazione, a livello comunale, del piano di protezione civile, con l’attivazione di tutte o parte delle funzioni di supporto in esso previste e l’istituzione temporanea del Centro Operativo Comunale (C.O.C.). In tali circostanze è consentito l’impiego delle organizzazioni di volontariato di protezione civile, che potranno essere chiamate a svolgere i compiti ad esse affidati nella summenzionata pianificazione comunale, ovvero altre attività specifiche a supporto dell’ordinaria gestione dell’evento, su richiesta dell’Amministrazione Comunale ... omissis ... L’attivazione del piano comunale di protezione civile e l’istituzione del C.O.C. costituiscono il presupposto essenziale in base al quale l’Amministrazione Comunale può disporre l’attivazione delle organizzazioni iscritte nell’elenco territoriale ed afferenti al proprio comune nonché, ove necessario, avanzare richiesta nell’ambito regionale per l’autorizzazione di altre organizzazioni provenienti dall’ambito regionale ... omissis ...”

Quindi in caso di eventi locali solo se:

- 1) si ipotizza un “eccezionale afflusso di persone”,
- 2) “scarsità o insufficienza delle vie di fuga”

Sarà possibile l’intervento dei volontari di P.C. ma a patto che:

- 1) sia attivato il piano di comunale di protezione civile
- 2) sia istituito, anche temporaneamente, il C.O.C.

Appare evidente che i volontari di P.C. non possono essere chiamati a supporto - con qualsiasi funzione si voglia - se non ricorrono le condizioni sopra riportate, pena rischiare di trovarsi fuori dell’area di tutela dovuta ai volontari dovesse accadere qualcosa di spiacevole in cui restano coinvolti.

Quindi, per esemplificare, niente scorte viabilistiche ai funerali, alla processione del santo Patrono, alla festa delle luminarie, alla festa della birra, etc.

Attenzione ai regolamenti comunali.

Se i regolamenti comunali che riguardano la protezione civile prevedono espressamente che i volontari possono e/o devono essere impiegati in funzioni come quelle sopra citate (funerali, feste, processioni, etc.) si sappia che nella “gerarchia delle fonti”.

Digressione di cultura generale del diritto.

Nella gerarchia delle fonti del diritto una norma di grado inferiore non può modificare o abrogare una norma giuridica di grado superiore. Può invece accadere l’inverso, ossia una norma di grado superiore può modificare o abrogare una norma giuridica di grado inferiore. Nel caso in cui le norme hanno il medesimo grado gerarchico viene applicato il criterio cronologico in base al quale la norma più recente nel tempo può modificare o abrogare la norma giuridica più vecchia.

Le **fonti del diritto** possono essere classificate:

Fonti statali. Le fonti statali sono principalmente la Costituzione, le leggi ordinarie, i decreti legge, i decreti legislativi, i referendum ed i regolamenti governativi.



Fonti non statali. Le fonti non statali sono in particolar modo gli statuti e le leggi regionali e locali, i regolamenti locali (regionali, provinciali, comunali) e le consuetudini.

Quindi una legge nazionale può disattendere un regolamento comunale o, all'inverso, un regolamento comunale non può disporre diversamente da una legge nazionale.

I regolamenti comunali che prevedono l'impiego di volontari di P.C. per scortare una processione o un funerale sono da disattendere perché potrebbero portare "guai" ai volontari che operano sulla scorta di questa disposizione.

Domanda 1) : La cosiddette RONDE per il controllo del territorio rientrano nelle competenze della P.C.?

NO. Nella circolare n° DPC/DIP/0008137 del 9/2/07 - che tratta dell'impiego dei volontari di P.C. per attività di "controllo del territorio", meglio conosciute come "ronde" che esamineremo poco più sotto - si rinviene una interessante definizione dell'ambito d'intervento della protezione civile:

"... tutelare l'integrità della vita, i beni, gli insediamenti e l'ambiente dai danni o dal pericolo di danni derivanti da calamità naturali, da catastrofi e da altri eventi calamitosi ..."

Nella nota si sottolinea sostanzialmente che coinvolgere componenti e strutture operative del servizio nazionale di P.C. per l'espletamento di attività di **SORVEGLIANZA E MONITORAGGIO DEL TERRITORIO, ANCHE AI FINI DELL'EVENTUALE SEGNALAZIONE ALLE FORZE DELL'ORDINE DI PROBLEMI DI LORO COMPETENZA**, è attività estranea al ruolo istituzionale della P.C.

Insomma, non si devono fare servizi intesi come squadre che pattugliano il territorio per segnalare eventuali "presenze sospette" (le cosiddette "ronde") alla polizia. Questo non è un compito della P.C.

Infatti si richiama il DPR 194/2001 per chiarire, a chi non lo avesse ancora presente, che le finalità della P.C. sono - lo abbiamo già riportato poco sopra - :

"... la tutela dell'integrità della vita, dei beni, degli insediamenti e dell'ambiente dai danni o dal pericolo derivante da calamità naturali, da catastrofi e da eventi calamitosi ..."

Ai volontari di P.C. che partecipassero ad attività non istituzionali proprie, come sopra descritto, sarà possibile ipotizzare anche la commissione di reati quali l'art. 316/bis CP (usurpazione e danno erariale) e art. 498 CP (usurpazione di titoli e di onori).

Più recentemente ed autorevolmente, seguendo il solco già tracciato con precedenti circolari sul medesimo argomento (datate 7/2/06; 9/2/07 e 11/3/08) la Presidenza del Consiglio dei Ministri-Dipartimento della Protezione Civile, con nota n° DPC/CG/0018461 del 10/3/09 puntualizzava gli ambiti operativi delle organizzazioni di volontariato della Protezione Civile rispetto alla possibilità dei Sindaci di avvalersi della collaborazione di associazioni di cittadini non armati in grado di segnalare alle forze di polizia dello Stato casi di disagio sociale o che rechino pregiudizio alla sicurezza (le cosiddette "RONDE CITTADINE") così come introdotte dalla Legge 15/7/09 n° 94 - Disposizioni in materia di sicurezza pubblica -.

Ciò era già stato anticipato con l'art. 6/3° del D.L. 23/2/09 n° 11, ed a questo specifico provvedimento si richiama la circolare da cui vado a trarre indicazioni e spunti di riflessione sul ruolo dei volontari di P.C.

In buon sostanza il Dipartimento ci dice:

- 1) il volontario di P.C. può certamente partecipare alle "ronde", ma a titolo personale e NON per l'associazione di P.C. di cui fa parte;
- 2) il volontario di P.C. quando partecipi a - a titolo personale, si rammenti - alle "ronde" NON può e non deve utilizzare uniformi, simboli, emblemi, mezzi o attrezzature riconducibili alla Protezione Civile;
- 3) la partecipazione alle "ronde" con l'utilizzo di quanto indicato al punto 2) comporterà l'avvio della procedura di cancellazione dall'elenco nazionale, nei registri o albi regionali del volontariato di protezione civile con le conseguenti iniziative per l'accertamento delle responsabilità per



l'improprio utilizzo di risorse strumentali e finanziarie anche dello Stato e la segnalazione alla competente Autorità Giudiziaria per le valutazioni di competenza (leggasi: si cercano possibili REATI che potrebbero essere quelli che ci suggeriva la prefettura di Forlì Cesena di cui si scriveva poche righe più sopra)

Detto questo, torniamo serenamente a fare ciò per cui ci siamo resi disponibili e, se proprio vogliamo collaborare con la polizia facciamolo richiamandoci al "... dovere civile di ogni cittadino di supportare le forze dell'ordine, nell'espletamento delle attività finalizzate ad assicurare la sicurezza e l'ordine pubblico, che può essere svolto anche al di fuori di organizzazioni, strutture e sistemi istituzionali appositamente destinati a diverse ed altrettanto importanti finalità" (tratto dalla circolare del 9/2/97).

Domanda 2): partecipare ad eventi politici in divisa, con veicoli e gagliardetti della P.C. è possibile?

NO. Il Dipartimento, già il 7/2/06, con la nota n° DPC/DIP/0007218, seguita poi da un richiamo sullo stesso argomento nella circolare n° DPC/DIP/0008137 del 9/2/07, stigmatizzava che "... Il Dipartimento della protezione civile non autorizza l'impiego, ai sensi e per gli effetti del D.P.R. n. 194/2001, dei volontari di protezione civile per attività che possano anche in modo indiretto risultare di supporto a iniziative di carattere politico-propagandistico, e come tali estranee al ruolo proprio del volontariato."

Sicurezza sul lavoro (D.Lvo. 626/94 sostituito da D.lgs. 9/4/08 n° 81).

A partire dal D.Lvo n° 626 del 19/9/1994 in Italia sono state introdotte norme per la tutela della salute e sicurezza dei lavoratori. A seguire, con il D.Lgs 81/08 si è meglio individuato il contesto ed i soggetti cui debbono essere rivolte attenzioni particolari, includendo chiaramente ed inequivocabilmente anche i volontari, intesi come soggetti che svolgono attività "paraprofessionali", ovvero riconoscere il volontariato come attività lavorativa e produttiva, con la conseguente identificazione del volontario in un lavoratore.

Senza entrare nel dettaglio della norma - che non è lo scopo di questo lavoro - si ricorda per sommi capi che il presidente di un'associazione di volontariato viene equiparato al titolare di un'azienda, come un vero datore di lavoro, poiché rappresentante legale e titolare di una realtà organizzata e riconosciuta, nella quale ha diretta responsabilità nella gestione economica ed organizzativa della struttura.

Da qui l'obbligo di dotare i volontari degli strumenti di protezione, di informarli, di formarli ed addestrarli a rispettare il contenuto del citato D.Lgs 81/08.

Il primo intervento passa attraverso la divisa, che per la regione Lombardia è stato affrontato già con la DDG 26523 del 27/10/2000 ove aveva già provveduto a individuare con apposito capitolato le caratteristiche tecniche degli indumenti utilizzati come divisa, facendo in modo che fossero rispettate tutte le garanzie in termini di sicurezza e visibilità.

Seguendo questo principio andiamo a vedere un altro aspetto della sicurezza dei volontari che è il loro impiego su strada.

a) Quali e cosa sono i servizi di POLIZIA STRADALE?

All'art. 11/1° comma, lettera c) del c.d.s. (codice della strada) si legge che la predisposizione e l'esecuzione dei servizi diretti a regolare il traffico sono da intendersi "servizi di polizia stradale". Inoltre, al comma 2°, si dice che gli "organi di polizia stradale" concorrono alle operazioni di soccorso automobilistico e stradale in genere.

Questo significa che SOLO i cosiddetti "organi di polizia stradale" hanno titolo giuridico ad effettuare servizi diretti a regolare il traffico.

Così come, legittimamente, "concorrono" alle operazioni di soccorso stradale.

Ma allora i volontari? Proseguiamo...

b) Chi sono gli organi di POLIZIA STRADALE?

L'art. 12 del c.d.s. ci dice a chi spetta l'espletamento dei servizi di polizia stradale citati nell'art. 11.



Troviamo che sono POLIZIA STRADALE, oltre a ciò che l'immaginario collettivo ha già individuato, ossia il personale della "specialità" della polizia stradale della polizia di stato ma anche la stessa polizia di stato (le auto ed il personale della Questura per esempio, non sono della specialità "polizia stradale" ma possono lo stesso espletare i servizi di cui all'art. 11).

Proseguendo nella lettura troviamo sorprese.

Sono organi di polizia stradale, ovviamente i Carabinieri, la Guardia di Finanza, le polizie Provinciali e le Polizie Municipali (in Lombardia si chiamano LOCALI), il Corpo di Polizia Penitenziaria ed il Corpo Forestale dello Stato (questi ultimi limitatamente ai compiti di istituto).

Per finire, i servizi di polizia stradale dell'art. 11 c.d.s. spettano, solo e limitatamente nei casi di :

- a) rilevazione di violazioni,
- b) rilievo sinistri stradali,

a tutti gli agenti ed ufficiali di POLIZIA GIUDIZIARIA indicati nel vigente C.P.P. (Codice di Procedura Penale): sono tanti, ma i volontari di P.C. o soccorso sanitario ancora non li abbiamo trovati.

Sempre nell'ambito dell'accertamento di violazioni e rilievi di sinistri possono trovare occupazione soggetti appartenenti al Ministero dei Trasporti, all'ANAS, e i "Cantonieri".

Il personale delle Ferrovie dello Stato può operare per le violazioni ai passaggi a livello; poi c'è il personale degli aeroporti, delle Capitanerie di Porto, i militari per i convogli militari ed infine le cosiddette "scorte tecniche" per i veicoli eccezionali.

Quali sono le forme più evidenti e sotto gli occhi di tutti quotidianamente di "sussidiarietà" e "ausiliarietà" nei servizi di polizia stradale previste oggi nel nostro ordinamento, esaminando anche disposizioni e norme diverse dal codice della strada?

- a) AUSILIARI DELLA SOSTA, detti anche "ausiliari del traffico", (art.17/132° e 133° della L. 15/5/1997 n° 127 e L. 23/12/1999 n° 488), ossia soggetti nominati dal sindaco tra i dipendenti comunali, dipendenti di aziende che gestiscono parcheggi, dipendenti imprese di trasporto pubblico che possono accertare violazioni in materia di sosta e, questi ultimi anche infrazioni in materia di transito sulle corsie riservate ai mezzi pubblici. Possono contestare immediatamente la violazione accertata, redigere e sottoscrivere il verbale di accertamento e rimuovere i veicoli trovati in violazione dell'art 158/2° lettere b) e c) del c.d.s.
- b) Gli AUSILIARI DELLA VIABILITA' AUTOSTRADALE (art. 14/2° lettera b) c.d.s in relazione a protocolli d'intesa del Ministero dell'Interno del 1998 e 1999 e seguenti), cioè i dipendenti degli Enti proprietari o concessionari della strada ai quali, previa specifica formazione, è conferita la funzione di accertare e segnalare agli organi di polizia stradale alcune violazioni rilevanti nello svolgimento della loro particolare attività, che riguardano sostanzialmente tre ambiti particolari: 1) la violazione delle norme del titolo II del c.d.s. (artt. 15,16- 19, 21-23); 2) la violazione delle norme attinenti o connesse alla circolazione dei veicoli e dei trasporti in condizioni di eccezionalità (art. 10 c.d.s.); 3) la violazione delle norme che disciplinano le attività vietate e quelle ammesse sulle autostrade (artt. 175 e 176 c.d.s.). Tali soggetti non esercitano poteri di vera e propria polizia stradale, la loro è una attività di segnalazione non inquadrabile nell'accertamento diretto delle violazioni. La segnalazione determina comunque l'avvio di un procedimento finalizzato all'applicazione delle relative sanzioni che saranno contestate dagli organi di polizia stradale ai quali la segnalazione è trasmessa.
- c) Il personale delle imprese autorizzate dal prefetto ad effettuare SCORTE TECNICHE AI VEICOLI O TRASPORTI IN CONDIZIONI DI ECCEZIONALITÀ (art. 12/3-bis; art.10/9 c.d.s e art.16 del regolamento al c.d.s. e D.M. 18.7.1997 e successive modificazioni), che esercitano tale attività per conto terzi ovvero per proprie esigenze, in possesso dell'attestato di abilitazione all'esercizio di "scorta tecnica", rilasciato dai Dirigenti di Compartimento Polizia Stradale a coloro che ne facciano richiesta e siano titolari di patente di guida non inferiore alla categoria B, previo superamento di un esame di qualificazione.
- d) Il personale delle SCORTE TECNICHE ALLE COMPETIZIONI CICLISTICHE su strada (art. 9/6-bis, 6-ter e 6-quater c.d.s e "Disciplinare per le scorte tecniche nelle competizioni ciclistiche su strada" del 27/11/2002, modificato come da disposizioni contenute nella G.U. n° 56 del 6/3/2008),



scorta che può essere imposta quando la sicurezza della circolazione lo rende necessario con il provvedimento di autorizzazione, in sostituzione o ausilio degli organi di polizia stradale. Si tratta di persone munite di apposita abilitazione rilasciata anche questa dai Compartimenti Polizia Stradale previo superamento di un esame di abilitazione Il sistema in questione, previsto dall'art. 9 del c.d.s.

Terminata la lettura non troviamo il personale volontario di protezione civile o altra forma di volontariato.

c) Quali obblighi esistono verso il personale che espleta i servizi di polizia stradale?

Dopo avere capito chi sono e cosa devono/possono fare gli organi di POLIZIA STRADALE vediamo quali obblighi esistono nei loro confronti.

L'art. 192 c.d.s. ci dice che coloro che circolano sulle strade sono tenuti a fermarsi all'invito dei funzionari, intesi come ufficiali ed agenti (di polizia stradale, ovviamente) quando siano in uniforme o (c'è scritto "o" e non "e") muniti dell'apposito "segnale distintivo" (che è poi la cosiddetta "paletta").

I conducenti sono tenuti ad esibire, a richiesta, i documenti necessari alla guida dei veicoli.

Inoltre gli addetti ai servizi di polizia stradale possono ordinare di non proseguire la marcia se i veicoli non hanno sufficienti dispositivi di illuminazione o antisdrucchiolevoli.

Passando all'art. 43 c.d.s. si trova che gli utenti sono tenuti ad ottemperare senza indugio alle segnalazioni degli agenti preposti alla regolazione del traffico.

E' necessario sapere che le segnalazioni date dagli agenti ANNULLANO ogni altra segnalazione data mediante segnaletica stradale.

Ancora e più nel dettaglio l'art. 43/5° comma c.d.s. si spinge ad affermare che gli agenti di polizia stradale (ricordate chi sono...), per esigenze connesse con la fluidità o con la sicurezza della circolazione possono:

- a) fare accelerare o rallentare la marcia,
- b) fermare o dirottare correnti veicolari o singoli veicoli,
- c) dare ordini necessari a risolvere situazioni contingenti anche in contrasto con la segnaletica esistente o con le norme di circolazione.

Osservando cosa dicono sino ad ora gli articoli esaminati sembra che una parte - soprattutto quella trattata poco più sopra - riguardi quello che solitamente fanno i volontari quando presidiano una tratto di strada..

...ma il "potere e la competenza giuridica" per farlo non si trova da nessuna parte.

Non perdiamoci d'animo e proseguiamo con la ricerca.

d) Che qualifica rivestono i volontari del soccorso civile o sanitario?

Coloro che svolgono un servizio di interesse pubblico, anche in via non esclusiva - come nel caso dei volontari che non lo fanno di professione - sono considerati INCARICATI DI UN PUBBLICO SERVIZIO secondo il dettato di cui all'art. 358 Codice Penale che definisce questi come:

“...omissis... sono incaricati di pubblico servizio coloro i quali, a qualunque titolo, prestano un pubblico servizio. Per pubblico servizio deve intendersi un'attività disciplinata nelle stesse forme della pubblica amministrazione, ma caratterizzata dalla mancanza dei poteri tipici di quest'ultima, e con esclusione dello svolgimento di semplici mansioni di ordine e della prestazione di opera meramente materiale”.

Questa definizione è stata ripresa e confermata da una sentenza della Suprema Corte di Cassazione Penale (Sez. VI, sentenza 754 del 28/5/1997) in cui un autista di ambulanza si era rifiutato di trasportare un tossicodipendente nonostante lo avesse richiesto un agente della polizia stradale: il reato commesso era stato quello previsto e punito per i soli soggetti che incarnano la qualifica di "incaricati di pubblico servizio" ossia aveva violato l'art. 328 Codice Penale (rifiuto d'atti di ufficio) oggi punito con una pena compresa tra 6 mesi e due anni di reclusione (quindi commette un DELITTO!!).

Se il rifiuto fosse stato commesso da un cittadino qualsiasi a bordo della propria auto non si sarebbe configurato questo reato perché il "privato cittadino" non riveste la qualifica di "incaricato di pubblico



servizio” (vedi art. 358 CP) né di “pubblico ufficiale” (vedi art. 357 CP) né di “persona esercente un servizio di pubblica utilità” (vedi art. 359 CP).

Questo significa che i volontari si espongono a rischi penalmente rilevati, perché con la loro attività volontaria aumentano i loro obblighi giuridici rispetto a quando sono “privati cittadini”, ossia devono sottostare a precise disposizioni delle autorità preposte a gestire le attività cui sono destinati quando indossano la divisa di volontario. Se si vuole sapere cosa si “rischia” leggere il titolo II capo I del CP dall’art. da 314 al 335 CP. Ma sono sicuro che a nessuno di Voi passerà in mente di commettere reati simili....non preoccupiamoci.

D’altro canto i volontari sono, però, maggiormente tutelati.

Infatti il Codice Penale riconosce particolare tutela a coloro che rivestono la qualifica di “incaricato di pubblico servizio”. Sempre al Titolo II capo II dagli artt. da 336 a 356 troviamo cosa può succedere a chi, ad esempio, usa violenza o minaccia un incaricato di pubblico servizio (leggi: il nostro volontario in servizio...); l’art. 336 CP ci dice che il “cattivo” può incorrere nella condanna da 6 mesi a 5 anni di reclusione (altro delitto!).

Se la stessa violenza o minaccia fosse stata compiuta nei confronti di un “privato cittadino” la pena non sarebbe stata così pesante, infatti ad esempio, l’art. 610 CP prevede che il “cattivo” di turno che se la prende con il Sig. Rossi (magari un volontario “fuori servizio...”) sia punito con la reclusione fino a 4 anni se usa violenza, mentre se la minaccia è di un “ingiusto danno” rischia la **MULTA** fino a € 51,00.

Insomma sembra che i volontari, usciti dalla porta siano rientrati dalla finestra....infatti se non hanno alcuna titolarità giuridica nello svolgere ordinariamente i servizi di polizia stradale relativi alla viabilità, la possiedono in virtù di quello che svolgono quando sono chiamati a coadiuvare le forze di polizia in generale come vedremo nel dettaglio più avanti.

VIGILI DEL FUOCO VOLONTARI: sono Pubblici Ufficiali (P.U.)

Una sentenza della Cassazione Penale, Sez. VI del 6/9/06 n° 29772 ha stabilito che i VVFF volontari sono **PUBBLICI UFFICIALI** con tutto ciò che ne deriva: maggior tutela ma anche maggiori responsabilità penali.

Nei fatti è curioso scoprire che la sentenza è scaturita dalla vicenda in cui un VVFF volontario era stato condannato a 2 anni e 8 mesi di reclusione (!) per avere usato il telefono di servizio per UNA -dico UNA - (!!)) telefonata personale col telefono d’ufficio (!!!).

Il delitto riconosciuto è stato quello previsto e punito dall’art. 314 C.P. - peculato - con pena compresa fra 3 e 10 anni (!), che, con le attenuanti di cui all’art. 323/bis C.P. (fatti di particolare tenuità), hanno portato ad emettere sentenza di condanna (patteggiata) che sappiamo.

Il delitto di cui all’art. 314 C.P. NON esiste per chi non riveste la qualifica di P.U.

Il nostro vigile chiedeva che la condanna fosse dichiarata nulla perché egli **NON** si riteneva un Pubblico Ufficiale in quanto “volontario”: la Suprema Corte **NON** gli ha dato ragione ed ha confermato la sentenza. Da qui la deduzione che tutti i VVFF volontari sono P.U. con il rischio di pene per i reati commessi nell’esercizio delle loro funzioni che si collegano proprio alla qualifica di P.U.

Se non fosse stata riconosciuta la qualifica di P.U. al VVFF volontario, non sarebbe stato condannato in maniera così “pesante”. Inoltre il nostro volontario chiedeva che il delitto commesso venisse ricondotto ad un semplice “abuso d’ufficio - art. 323 C.P. - con pena compresa tra 6 mesi e 3 anni, da ridurre poi con le attenuanti della “particolare tenuità” che abbiamo visto; le attenuanti sono state sì applicate, ma ad un reato con pena maggiore, ed hanno quindi portato comunque ad una condanna così pesante. **ATTENZIONE** cari VV.FF. volontari

DOMANDA curiosa: ma le ordinanze o provvedimenti dei Sindaci, o Assessori, che assegnano ufficialmente compiti di viabilità ai volontari di P.C. o addirittura “autorizzano” all’uso della “paletta”?



Per quanto riguarda la non rara evenienza in cui un amministratore locale provveda, con atto proprio, ad assegnare compiti di viabilità ai volontari di P.C. o, addirittura a spingersi ad autorizzare il porto di "paletta" come quelle delle forze di polizia stradale -intese quali quelle più sopra richiamate - appare evidente che sono provvedimenti privi di qualsiasi fondamento giuridico non rinvenendosi, nelle norme vigenti, alcuna possibilità di assegnare ai volontari di P.C. questi compiti o strumenti.

Giova ricordare che ogni provvedimento amministrativo è necessario contenga ADEGUATA MOTIVAZIONE e preciso RICHIAMO LEGISLATIVO di norme che consentano all'autorità che emana l'atto di esercitare un determinato "potere": orbene, nessuna norma consente agli amministratori locali di chiamare in causa i volontari né di assegnargli la "paletta"!! Infatti se osservate provvedimenti simili troverete frequentemente richiami di legge che, se esaminati con attenzione, non consentono all'amministratore locale di delegare, autorizzare, consentire o chiamare in causa a qualsiasi titolo volontari di P.C., il più frequente di questi richiami legislativi è l'art. 7 del C.d.S. in cui tutto si dice tranne che prendere in considerazione i volontari...leggere per credere.

e) Ma allora..... la PALETTA con disco rosso

L'art. 24 del regolamento d'esecuzione al c.d.s. (che chiameremo d'ora in avanti Reg. c.d.s.) ci dice che il SEGNALE DISTINTIVO che i soggetti (art. 12 c.d.s.) che espletano i servizi di polizia stradale (art. 11 c.d.s.) usano quando non sono in uniforme è quella comunemente vista nelle mani dei vari soggetti che operano sulla strada in divisa e, alle volte, in borghese.

Il SEGNALE DISTINTIVO - paletta - regolamentare è un disco di 150 mm di diametro, con centro rosso di 100 mm di diametro e con manico di 300 mm.

La nota posta sotto la figura "I 2 art. 24" del Reg. c.d.s. ci dice:

"Tipo e dimensioni del segnale distintivo del quale è munito il personale cui spetta la prevenzione e l'accertamento delle violazioni in materia di circolazione stradale"

Quindi..... cosa ci fanno i volontari con in mano queste palette?

ATTENZIONE.

Se è consuetudine vedere volontari in divisa - o in borghese - utilizzare una paletta come quella descritta (con tutto il meritevole di plauso che si deve attribuire a chi la usa per una giusta causa) è altrettanto vero che NON può essere utilizzata da chi non è POLIZIA STRADALE e per di più è chiaramente indicato che serve per la "... prevenzione e l'accertamento delle violazioni...".

Quindi nessun volontario può legittimamente usare, possedere o tenere su un veicolo del corpo o associazione cui appartiene una paletta simile.

Ma se la voglio usare lo stesso? Che mi fanno? Magari la compro solo col disco rosso, senza indicare sul bordo il nome del gruppo cui appartengo!

ERRORE!

L'uso illegittimo del "segnale distintivo" – paletta – può configurare la denuncia a piede libero (non si viene arrestati) per violazione degli artt. 323 Codice Penale (abuso d'ufficio) - pena: da 6 mesi a 3 anni di reclusione ; oppure art. 471 C.P. (uso abusivo di sigilli e strumenti veri) - pena: fino a 3 anni di reclusione e multa fino a € 309,00 -. Il tutto con sequestro della paletta utilizzata.

Ancora, l'art. 497/ter del C.P. prevede che chi usa o detiene una "paletta" soggiaccia alla pena della reclusione da 1 a 4 anni! Senza contare che il successivo art. 498 punisce con una "semplice" sanzione amministrativa da € 154,00 a € 929,00 chi usurpa "titoli e onori" diversi da quelli previsti dall'art. 497/ter, in parole povere chiunque abusivamente "porti in pubblico divise o segni distintivi di un ufficio o impiego pubblico".

Non cerchiamo di "barare" creando palette - ma anche divise, simboli o distintivi - di dimensioni leggermente diverse, ma uguali per colori e forme perché il Ministero dell'Interno con una circolare del 17/3/2006 n° 557/PAS/3418-10100 ha chiarito e precisato che :

"...rientrano nella fattispecie di cui all'art. 497/Ter anche i segni distintivi che, pur senza riprodurre più o meno accuratamente gli originali, ne simulano la funzione: sono cioè idonei a trarre in inganno i cittadini circa la qualità personale di chi li dovesse illecitamente usare".



Ancora, possiamo citare l'art. 28 del T.U.L.P.S. (Testo unico delle Leggi di Pubblica Sicurezza) dispone la necessità di una licenza per la fabbricazione e la detenzione dei "contrassegni di identificazione", tra cui riconosciamo anche la nostra "paletta", e per cui la norma prevede sanzioni - diversa da quelle sopra richiamate - che sono la reclusione da 1 a 3 anni e con la multa da € 500,00 ad € 3.000,00.

Se a qualcuno è venuto in mente di "barare" con palette simili alle "vere", mi domando: a che scopo? E' poi così indispensabile avere una "paletta" per renderci utili al prossimo come volontari?

Nota per la scorta alle COMPETIZIONI CICLISTICHE SU STRADA.

Il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, con un "Disciplinare per le scorte tecniche nelle competizioni ciclistiche su strada" del 27/11/2002, modificato come da disposizioni contenute nella G.U. n° 56 del 6/3/2008 e G.U. n° 85 del 11/4/12, è stato disposto che il personale in servizio di "scorta tecnica" debitamente abilitato (non quindi un volontario di P.C. "generico" o altro, attenzione!) debba avere in dotazione una PALETTA conforme al modello stabilito in apposito allegato alla stessa disposizione di cui stiamo trattando. Questa paletta NON è uguale a quella in uso alle forze di polizia stradale, si badi bene, ma è un disco rosso con bordo bianco lunga 45 cm di cui 15 cm è il disco: nessuna scritta deve essere presente!

Inoltre il provvedimento ci dice che la paletta "...deve essere utilizzata esclusivamente durante lo svolgimento della manifestazione sportiva autorizzata..." (art. 6/3° e 6/bis/2°). A seguire l'art. 12/6° indica al personale addetto ai servizi di scorta tecnica con veicoli a quale distanza deve essere utilizzata per segnalare l'imminente approssimarsi della carovana ciclistica e, cosa importante, "...l'uso della paletta di segnalazione fuori dai casi indicati è vietato".

L'art. 12/bis/6° invece tratta degli obblighi per il personale addetto ai servizi di segnalazione aggiuntiva che, in buona sostanza, è fermo sulla strada, e ci dice che la paletta "...deve essere usata esclusivamente per le segnalazioni manuali dirette a disciplinare il traffico e per segnalare agli utenti la chiusura temporanea della strada in cui intendono immettersi..."; anche qui troviamo che "... l'uso della paletta di segnalazione fuori dai casi in cui indicati è vietato".

Come si vede l'uso della PALETTA, anche laddove è prevista, è disciplinato in maniera dettagliata e non consente molta autonomia.

Riassumendo:

- 1) la paletta di segnalazione per le gare ciclistiche può essere usata solo da personale abilitato così come previsto dal provvedimento del Ministero appena citato: c'è un esame da superare, tanto per dirla breve, non tutti possono inventarsi "servizio di scorta", quindi non possono usarla i volontari "generici" ancorchè animati da grande disponibilità o mandati da Sindaci o Assessori... chi vuole intendere intenda;
- 2) la paletta in questione non è uguale - né simile - a quella delle forze di polizia stradale: non ha simboli né iscrizioni, è solo un disco rosso;
- 3) può essere usata solo nell'immediato avvicinarsi della carovana di ciclisti e per fermare i veicoli quando la carovana sta transitando, dopo...metterla via!

Detto questo credo sia chiaro come il legislatore NON vuole che della paletta si faccia uso liberamente tanto che ne arriva a regolamentare nel dettaglio l'uso ed il personale che può usarla: ma solo in quei momenti, poi basta!

Aggiungiamo che NON tutti i volontari possono ottenere l'abilitazione al servizio di scorta ma SOLO i soggetti indicati nel disciplinare come segue:

- art. 1 comma 1°: "... dipendono, sono soci ovvero hanno un rapporto non occasionale con le società o con le associazioni sportive affiliate alla Federazione Ciclistica Italiana - F.C.I. - o con gli Enti di promozione sportiva riconosciuti".
- Art.1 comma 2°: "... dipendono, sono soci ovvero hanno un rapporto non occasionale di durata non inferiore ad una anno con imprese o società commerciali legalmente costituite in Italia, ovvero con società commerciali legalmente costituite appartenenti a stati membri dell'Unione Europea, ovvero



ad altri Stati a condizione che abbiano in Italia sede legale o di fatto che vi sia trattamento di reciprocità, e che sono autorizzate ad erogare di servizi di scorta a titolo oneroso”

Quindi il “semplice” volontario di P.C. non potrebbe nemmeno accedere ai corsi di formazione per ottenere l’abilitazione ai servizi di scorta, a meno che non sia ANCHE affiliato alla F.C.I.

A questo punto potrebbe ottenere l’abilitazione, ma solo e perché affiliato alla F.C.I. e non come volontario di P.C.

Quindi, come conseguenza dovrebbe effettuare i servizi di scorta alle gare ciclistiche con le dotazioni previste dal Disciplinare che sono quelle previste dagli artt. 6 e 6/bis (lampada luce rossa o gialla, bandierina arancione, paletta come da modello specifico per le gare ciclistiche, giubbotto giallo/bianco o grigio rifrangente con la scritta SCORTA TECNICA, una radio o un cellulare).

Insomma NON è previsto l’utilizzo della comune divisa della P.C. a cui appartiene il volontario se questi è ANCHE volontario di P.C. oltre che essere affiliato alla F.C.I.: insomma se c’è doppia affiliazione

1) volontario di P.C.

2) affiliato alla F.C.I.

nelle gare ciclistiche il nostro amico opererà solo come F.C.I.

Ciò non toglie che potrà vestire anche la divisa della P.C. ma SOPRA dovrà avere il giubbotto previsto dal Disciplinare con scritto SCORTA TECNICA.

I VEICOLI impiegati in scorta alla gara dovranno utilizzare n° 2 lampeggianti GIALLI o ARANCONI, si badi bene: SENZA SIRENE oltre a bandierina arancione fluorescente, una radio ed un telefono cellulare.

Sul veicolo dovranno essere presenti anche pannelli con scritto “inizio gara ciclistica” o fine gara ciclistica” - nero su fondo bianco-.

f) Cosa possiamo usare, legittimamente, al posto della paletta?

Sempre ammesso che ve ne sia bisogno una soluzione potrebbe essere quella contenuta nell’art. 42 del Reg. c.d.s. ove al comma 3° lettera b) prevede il transito alternato da MOVIERI.

Lo stesso si trova nel Decreto Ministeriale 10/7/2002 (Disciplinare tecnico degli schemi segnaletici per il segnalamento temporaneo).

In pratica è previsto che nelle strettoie o nei sensi unici alternati due uomini (MOVIERI) muniti di paletta possono gestire i veicoli facendoli fermare o proseguire a seconda delle possibilità del luogo.

La paletta, in questo caso, è individuata nella “Figura II 403 art. 42” del Reg. C.d.s., ossia del diametro di 30 cm e con manico di 20 cm rivestite da un lato di pellicola rifrangente rossa (indica FERMARSI) e dall’altro di pellicola rifrangente verde (indica PROSEGUIRE).

I MOVIERI possono anche fare uso di BANDIERINE di colore arancio fluorescente delle dimensioni NON inferiori a 80x60 cm, principalmente per indurre gli utenti al rallentamento ed a una maggiore prudenza. Le bandiere possono essere mosse anche da dispositivi meccanici.

Detto questo, il campo di utilizzo si restringe sempre di più.... Cosa possono fare e cosa possono utilizzare i nostri volontari?

Credo possa dirsi che, richiamando l’art. 38/2° c.d.s.:

“... gli utenti della strada devono rispettare le prescrizioni rese note a mezzo della segnaletica stradale...”.

Per segnaletica stradale deve intendersi quella indicata nel comma 1° dello stesso art. 38 c.d.s che recita:

“... la segnaletica stradale comprende i seguenti gruppi:

- a) segnali verticali,
- b) segnali orizzontali,
- c) segnali luminosi,
- d) segnali o attrezzature complementari.....”

Sempre richiamando l’art. 38/2° troviamo che la “gerarchia” dei segnali sopra richiamati pone come principali e prevalenti su tutti gli altri quelli effettuati dalle forze di polizia, infatti l’art. 43/1° ci dice che:

“...gli utenti della strada sono tenuti ad ottemperare senza indugio alle segnalazioni degli agenti preposti alla regolazione del traffico....”



E siccome gli “agenti preposti” sono quelli individuati dagli artt. 11 e 12 c.d.s più sopra richiamati è evidente che i volontari di P.C. non sono tra questi.

A seguire si rilevi come il comma 2° dell’art. 38 ci dice che gli utenti della strada devono rispettare, nell’ordine, la segnaletica stradale come segue:

1°) i segnali dei semafori prevalgono su quelli verticali e orizzontali alle intersezioni,

2°) i segnali verticali prevalgono su quelli orizzontali,

3°) i segnali orizzontali sono “l’ultima” segnaletica da osservare seguiti solo dai “complementari”.

Ricordo che sopra tutti questi prevale quella degli agenti...non dei volontari.

Quindi se un volontario deve esserci (!?) che sia accanto ad un segnale stradale che impone un determinato comportamento e non si trovi una intersezione - ad esempio - in cui un determinato obbligo o divieto sia “imposto” solo dalla presenza del nostro volenteroso “arancione rifrangente” che si sbraccia e “spaletta”: il conducente di un’auto avrebbe tutti i diritti d’ignorarlo perché il volontario non è “segnale stradale” né polizia stradale...ma solo un pedone in mezzo alla strada che attraversa fuori dagli attraversamenti pedonali!!!

SUGGERIMENTO:

In sostituzione della paletta perché non pensare a un “bastone luminoso” di colore rosso? O ad una torcia di colore rosso, o ad una “paletta di dimensioni - ad esempio - 1 centimetro più piccola, o più grande, di quella prevista dall’art. 24 Rreg. C.d.s. di forma ottagonale, anziché tonda, come per il segnale di STOP, oppure una paletta tonda con un pittogramma di “scolari” al centro anziché il disco rosso con lo stemma della Repubblica Italiana?

Con queste “invenzioni” si supererebbe il limite dell’uso improprio e vietato della “paletta” identica a quella delle forze di polizia stradale e si otterrebbe probabilmente lo stesso risultato... ma sono solo alcune ipotesi e suggerimenti, altre diverse e migliori potrebbero essere le soluzioni dando libero sfogo alla fantasia anche se non posso garantire nulla sulla assoluta legittimità dell’intervento effettuato con queste modalità proprio in seguito ai richiami di cui sopra.

g) E le tute in dotazione ...?

Ben vengano le tute a colori sgargianti! Gli operatori su strada devono essere visibili il più possibile.

Ci soccorre il già citato D.M. 10/7/2002 laddove prevede che il personale al lavoro in una zona di strada interessata da lavori (ripeto: LAVORI) debba essere costantemente visibile sia dagli utenti che dagli altri lavoratori. Obbligo quindi di indossare capi d’abbigliamento ad alta visibilità classe 2 o 3 conformi alle disposizioni di cui al D.M. 9/6/1995 o alla normativa UNI EN 471, cosa che credo tutti i gruppi di P.C. o volontari del soccorso sanitario abbiano già in dotazione.

h) In quali casi siamo legittimati a regolare il traffico (o più in generale operare soccorsi)?

Sin qui si è sempre parlato di LAVORI su strade e, a parte interventi dei volontari per blocchi alla circolazione dovuti a voragini sulla carreggiata (ad esempio....) dove la P.C. può legittimamente essere chiamata ad intervenire per regolare il traffico a motivo del LAVORO da eseguire per la riparazione della strada, non si trova ancora risposta e giustificazione alla “presenza giuridica” di personale volontario sulle strade per regolare la viabilità in occasione di manifestazioni sportive o eventi che richiedano la chiusura di una strada o la deviazione del flusso veicolare.

Ricapitolando, nessun volontario può imporre obblighi, divieti o limitazioni alla circolazione sulle strade secondo il dettato ORDINARIO contenuto nel vigente c.d.s e norme correlate.

Ma... esistono parecchi ma... che possono “soccorrere” il nostro volontario impegnato in servizi di viabilità e soccorsi sanitari in genere:

- a) l’art. 652 Codice Penale,
- b) l’art. 2045 Codice Civile,



- c) l'art. 51 Codice Penale,
- d) l'art. 54 Codice Penale,
- e) l'art. 4 L. 689/81.

E sono solo una parte di norme nazionali che, ritengo, possano concorrere a giustificare la presenza dei volontari di P.C. o del Soccorso Sanitario ad operare su una strada con funzioni di regolazione del traffico modificandone i flussi o vietando la circolazione.

Se esaminiamo uno per uno gli articoli sopra richiamati che, detto per inciso, non ritengo né pretendo essere esaustivi della materia perché non posso escludere che altri studiosi del diritto più autorevoli del sottoscritto possano trovarne altri o confutare la validità di questi, scopriamo che:

- a) l'art. 652 C.P. in rubrica titola “rifiuto di prestare la propria opera in occasione di un tumulto”; che ci azzecca? Direte voi. Presto detto, se si legge attentamente il testo si scopre che, al di là della singolare titolazione è previsto che:

“**Chiunque**, in occasione di ...omissis... un **pubblico infortunio** o di un **comune pericolo** ..omissis... rifiuta , senza giusto motivo di prestare il proprio aiuto o la propria opera.... omissis... è punito con l'arresto fino a 3 mesi o con l'ammenda fino a € 309,00”

Per “COMUNE PERICOLO” deve leggersi ciò che lo stesso Codice Penale richiama agli articoli dal 422 al 437 laddove si intendono tutti i possibili pericoli per l'incolumità pubblica:

- I) art. 422 CP: strage,
- II) art. 423 CP: incendio.
- III) art. 423 bis CP: incendio boschivo,
- IV) art. 426 CP: inondazione, frana valanga,
- V) art. 428 CP: naufragio, sommersione, disastro aviatorio,
- VI) art.430 CP: disastro ferroviario,
- VII) art. 432 CP: attentati alla sicurezza dei trasporti,
- VIII) art. 433 CP: attentati alla sicurezza degli impianti per energia elettrica, gas o comunicazioni,
- IX) art. 434 CP: crollo di costruzioni,
- X) art. 436 CP: sottrazione, occultamento o guasto di apparecchi a pubblica difesa da infortuni,
- XI) art. 437 CP: rimozione od omissione dolosa di cautele contro infortuni sul lavoro.

Questi sopra riportati sono eventi che chiamano in causa proprio il personale di P.C. e del soccorso sanitario volontario. In che misura e come l'art. 652 si collega agli articoli sopra riportati?

Mi sembra chiaro che se un volontario viene chiamato ad intervenire perché si è verificato un fatto riconducibile, ad esempio, a quello previsto dal punto IX) ovvero “crollo di costruzioni”, ancorché doloso, ovvero provocato ad arte per danneggiare ed uccidere (ma la causa e la motivazione non riguardano il volontario di PC o del soccorso sanitario) si è, non solo autorizzati legalmente ad intervenire, ma si è anche **OBBLIGATI** a farlo!!

Da qui ne segue che i volontari chiamati a regolare il traffico sulla strada interessata dal crollo ben potranno operare con tutti i poteri che ne derivano dal mandato che il “pubblico ufficiale” che li ha chiamati ad operare ha dato loro.

Si osservi che per “Pubblico Ufficiale” dobbiamo intendere colui che (vedere art. 357 CP), a nome della Pubblica Amministrazione dirige e segue le operazioni di soccorso nell'immediatezza dell'evento: polizia, vigili del fuoco, etc...

Ovviamente si potranno ricevere disposizioni dalle autorità - ripetiamo, incarnate da un “Pubblico Ufficiale”- che saranno, o dovrebbero essere, chiare nel definire cosa e come dovrà operare ogni singolo volontario.

Nel dettaglio si potranno ricevere indicazioni, ad esempio, circa la chiusura di una strada, con il “potere” conseguente di allontanare veicoli impedendo loro l'accesso ad una determinata area.

Se il conducente di un veicolo o un pedone - se il divieto riguarda anche i pedoni, non volesse aderire al divieto, il volontario potrà - e DOVRA' - chiamare in causa l'autorità preposta all'applicazione delle



sanzioni previste (una qualsiasi fora di polizia, per intenderci) e MAI minacciare o pretendere di applicare o far credere di poter applicare sanzioni di qualsiasi genere.

Nell'appena delineato vasto campo d'azione si può agevolmente constatare che i volontari di PC ed i soccorritori sanitari possono regolare il traffico sempre nel rispetto di quanto disposto dalle autorità competenti, ossia dai Pubblici Ufficiali presenti sul posto ed incaricati di seguire le operazioni o, laddove manchino, per il solo tempo necessario a svolgere i compiti specifici cui si è demandati.

Quale nota "curiosa" si osservi come l'art. 652 CP ci dice anche e soprattutto che chi non si presta al soccorso, così come richiesto da un Pubblico Ufficiale, rischia l'arresto fino a 3 mesi.....

Quindi se i volontari stanno fermando veicoli e lo fanno perché è stato chiesto da un Pubblico Ufficiale, nessuna norma potrà "incriminare" il volontario per avere effettuato un servizio altrimenti non previsto dalle norme del c.d.s in circostanze ordinarie.

In questo caso potrebbero anche ricevere in dotazione una paletta.... ma se l'ha fornita il "pubblico ufficiale" nessun problema.

Lo stesso deve intendersi il caso di sinistri stradali che rientrano nella fattispecie prevista dall'art. 652 CP laddove riporta "**pubblico infortunio**" potendosi intendere, l'incidente stradale, uno di questi. Quindi operare servizi di viabilità generale nel caso di incidenti stradali laddove un agente di polizia stradale (ricordare l'art. 12 c.d.s.) lo abbia espressamente richiesto è perfettamente legittimo.

b) l'art. 2045 C.C. in rubrica dice "Stato di necessità" e serve a "giustificare" un fatto che può sì avere cagionato un danno a terzi, ma tale fatto era motivato dall'esigenza di salvare sé o altri da pericolo o danno grave. Questo articolo serve ai volontari per "evitare" che, nel corso di eventuali servizi di viabilità - ma non solo in questi casi - si incorra in richieste risarcimento danni per avere vietato il transito a.... un importante uomo d'affari che, impedito a giungere in tempo ad un appuntamento di lavoro, lamentasse la perdita di un "affare" di qualche milione di Euro....ma i casi sono infiniti ed i legali hanno molta fantasia giuridica nel creare motivi per chiedere risarcimento danni. Questo articolo "serve" solo in caso di contenzioso in sede civile, non in sede penale né in caso di sanzioni amministrative.

c) - d) Art. 51 C.P. e 54 C.P. , rispettivamente ci dicono:

- art. 51 C.P. esclude la punibilità per un reato eventualmente commesso nel corso dell'adempimento di un dovere o conseguente ad un ordine legittimo della pubblica autorità. Inoltre se un fatto è commesso per ordine dell'Autorità del reato risponde chi ha dato l'ordine.
- Art. 54 C.P. ci dice che viene esclusa la punibilità di chi ha commesso il fatto per esservi stato costretto dalla necessità di salvare sé o altri da un pericolo o un danno grave, sempre che il fatto sia proporzionale al pericolo. (simile all'art. 2045 CC.)

e) art. 4 Legge 24/11/1981 n° 689. Questo è applicabile a tutte le violazioni che rivestono carattere amministrativo. In buona sostanza ricalca in parte quello che prevedono i casi di cui all'art. 51 e 54 CP ma è rivolto a quelle violazioni che, se commesse e rilevate, comporterebbero solo una sanzione amministrativa, quelle che comunemente ed impropriamente viene chiamata "multa".

NOTA.

Chiarimento di carattere giuridico: le MULTE vere e proprie, sebbene si concretizzino nel dover pagare una somma di denaro non sono comminate dagli agenti di polizia che hanno accertato il fatto contrario alla legge ma, bensì, da un GIUDICE; infatti, se si torna a leggere più sopra cosa capita a chi minaccia di "ingiusto danno" al Sig. Rossi (domanda d) trova che rischia la "multa" di € 51,00 (art 610 CP) che viene applicata da un GIUDICE dopo un processo mentre chi, ad esempio, passa col semaforo rosso è punito con la "sanzione amministrativa" di € 71,00 e questa la applica direttamente l'agente di polizia che rileva il fatto direttamente sulla strada.



Con queste ulteriori informazioni possiamo pensare di muoverci nell'ambito della regolazione del traffico veicolare su strada con relativa sicurezza. Riassumendo possiamo intervenire se siamo chiamati a farlo da una AUTORITA' PUBBLICA che ce lo chiede espressamente con un mandato preciso.

NON possiamo intervenire sanzionando o minacciando sanzioni di alcun genere, possiamo solo invitare chi ci osserva al rispetto delle norme cui siamo stati demandati di fare rispettare, con calma, rispetto e cortesia.

Si possono usare strumenti come la "paletta" se ci viene data in uso dall'AUTORITA', altrimenti usiamo ciò che può essere meglio per farci vedere e comprendere (bandierine rosse, drappi colorati, cartelli esplicativi, messaggi variabili con pannelli a bordo di veicoli, etc.etc.)

MAI imporre qualcosa a qualcuno con la forza o la violenza, anche solo verbale!

Se ve ne fosse bisogno allertare le forze di polizia – che sicuramente sapranno della nostra presenza – e semmai rilevare tutti i dati possibili dei trasgressori (numero di targa, veicolo, marca, modello, colore, elementi per riconoscere il soggetto etc. etc.)

Fatto questo nessuno potrà mai accusarci di avere indebitamente agito con poteri non propri o violato norme o cagionato danni.

i) Sirena e lampeggiante blu (dispositivi supplementari di allarme): chi può installarli?

Questo è un argomento "scottante".

Cominciamo subito col chiarire che l'unico articolo del vigente C.d.S. che tratta la materia è il 177 al cui comma 1° recita:

“ L'uso del dispositivo acustico supplementare di allarme e, qualora i veicoli ne siano muniti, anche del dispositivo supplementare di segnalazione visiva a luce lampeggiante blu è consentito ai conducenti degli autoveicoli e motoveicoli adibiti a servizi di omissis....”

Di seguito viene elencata una serie di soggetti legittimati ad averli installati.

Ma leggiamo con attenzione cosa ci dice.

Innanzitutto dispone che i mezzi che possono dotarsi di questi dispositivi siano solo "autoveicoli" e "motoveicoli" individuati nel C.d.S. agli artt. 53 (motoveicoli) e 54 (autoveicoli) e tra questi solo quelli "... adibiti a servizi di ...":

1. polizia,
2. antincendio,
3. protezione civile (dal 6/11/08, come vedremo in seguito)
4. Corpo nazionale soccorso alpino e speleologico,
5. Organismi equivalenti esistenti nella regione Valle d'Aosta e province autonome di Trento e Bolzano,
6. autoambulanze,
7. veicoli assimilati (alle autoambulanze) adibiti al trasporto di plasma e organi.
8. Ambulanze e mezzi di soccorso per il recupero di animali o di vigilanza zoofila (dal 13/8/10).

Aggiungiamo che nella lettura del disposto normativo dell'art. 177:

- per il punto 7, viene disposto che :

“...omissis...I predetti veicoli assimilati devono avere ottenuto il riconoscimento di idoneità al servizio da parte del DTT ... omissis ...”

- per il punto 8 invece viene disposto che i suddetti veicoli sono solo quelli:

“... individuati con Decreto del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti ...”.

Rilevato che l'articolo 177 non fa distinzioni tra veicoli se questi sono destinati a "SERVIZI" possiamo analizzare nel dettaglio i richiami di cui sopra.

**1) polizia:**

tutti quelli adibiti a servizi di polizia laddove per “polizia” si devono intendere le forze di ISTITUZIONALI e NON quelle PRIVATE. Senza addentrarci nei dettagli legislativi basti sapere che le forze di polizia sono quelle indicate nella Legge 1/4/1981 n° 121 (Polizia di Stato, Arma dei Carabinieri, Corpo della Guardia di Finanza, Polizia Penitenziaria, Corpo Forestale); con Decreto Dirigenziale del Ministero dei Trasporti del 20/2/2003 veniva emanata normativa specifica per i veicoli delle polizie municipali.

In buona sostanza possono dotarsi di sirena e lampeggiante tutti i veicoli che, permanentemente o occasionalmente, sono utilizzati per compiti di polizia intesi in senso ampio e perciò comprensivi sia dell’attività di polizia “giudiziaria”, di “sicurezza” che “stradale”. L’unica condizione che, sebbene non espressamente indicata nella norma, sembra necessariamente vincolare l’uso dei dispositivi è che il veicolo appartenga allo Stato o ad Ente Locale o ad altro Ente pubblico che esercita permanentemente ed istituzionalmente funzioni di polizia. NON possono essere dotati di sistemi d’allarme, neanche occasionalmente:

- A) veicoli privati appartenenti a funzionari o agenti di polizia - ricordate il campione di sci, nonché carabiniere, Alberto Tomba....? -;
- B) veicoli appartenenti ad Enti che solo occasionalmente possono svolgere funzioni simili a quelle di polizia” quali ad esempio quelli degli istituti di vigilanza privati.

2) antincendio:

intesi non solo quelli appartenenti al Corpo Nazionale dei Vigili del Fuoco ed equivalenti della regione Valle D’Aosta e province di Trento e Bolzano (punto 5) oltre a quelli - specificatamente attrezzati - appartenenti ad enti pubblici o associazioni private (leggi: “volontari”) effettuano servizio antincendio in modo istituzionale e non occasionale.

Singolare è la situazione dei veicoli del Corpo Nazionale dei VV.FF. che, per quanto riguarda i veicoli “antincendio” non hanno problemi di sorta perché espressamente indicati nella norma, ma per tutti i veicoli destinati ad usi non antincendio? Pensate a veicoli che trasportano dotazioni per i sommozzatori, materiale NBC, etc. Non sono chiaramente veicoli per servizio antincendio ma potremmo chiamarli di “soccorso civile” in generale per ogni tipi di calamità che possa riguardare la collettività, come la P.C. insomma. Questi veicoli dei VV.FF. hanno però sirena e lampeggiante ed un “libretto di circolazione” rilasciato dal Ministero dell’Interno - perché, si sappia, hanno una targa diversa (“VF”) e non “civile”, al pari della CRI come vedremo più avanti e si conducono con una patente specifica -.

Detto questo resta senza risposta la domanda: come fanno i VV.FF. ad avere installati i dispositivi supplementari d’allarme su praticamente tutti i loro veicoli?

Sono certo che la risposta si trova nelle disposizioni del Ministero dell’Interno che omologa i veicoli dei VV.FF. ma che, al momento in cui scrivo, nessuno ha saputo fornirmi in copia o darmi riferimenti normativi.

In questo caso però il pompiere utilizzatore del mezzo non dovrà preoccuparsi del perché li aveva installati giacché i veicoli dei VV.FF. li fornisce direttamente il Ministero degli Interni quindi, semmai, dovrà rispondere solo della correttezza del loro uso.

3) protezione civile.

Con l’art. 8/5° del Decreto Legge 6/11/08 n° 172, convertito nella Legge 30/12/08 n° 210, è stato rimosso il divieto di installare, ed utilizzare, i dispositivi supplementari d’allarme sui veicoli della protezione civile.

Quindi, leggendo l’art. 177 c.d.s., che tratta di “sirena e lampeggiante”, troviamo che dopo la voce “antincendio” si trova quella “protezione civile” e così si consente l’installazione anche ai veicoli di protezione civile ma...c’è un “MA” ... solo quelli - cito testualmente - “... come individuati dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti su proposta del Dipartimento della Protezione Civile della Presidenza del Consiglio dei Ministri...”.



Allora, se da una parte è stato rimosso il divieto esistente prima del 6/11/08, dall'altra, per essere operativo il consenso all'installazione, sarà necessario conoscere quali tipologie di mezzi possono installarli ed usarli.

In data 5/10/09 il Ministero dei Trasporti ci dice che è consentito l'UTILIZZO dei dispositivi supplementari d'allarme a tutti i veicoli e motoveicoli in uso al Dipartimento di Protezione civile all'uopo immatricolati e a tutti quelli adibiti servizi di protezione civile IMPIEGATI IN CASO DI EMERGENZE così come sono previste dall'art. 2 della L. 24/2/1992 n° 225, compreso lo spegnimento di incendi boschivi.

I veicoli che possono usare i dispositivi devono essere immatricolati sia a nome di Enti pubblici di P.C. che di organizzazioni di volontariato purché iscritte nell'albo regionale e/o nell'elenco nazionale del Dipartimento di P.C.

Le condizioni per USARE i sistemi d'allarme sono 3:

1) che i mezzi siano impegnati per una delle finalità di cui al citato art. 2 Legge 225/92. Queste emergenze sono:

- a) eventi naturali o connessi con l'attività del'uomo che possono essere fronteggiati mediante interventi attuabili da singoli enti e amministrazioni competenti in via ordinaria;
- b) eventi naturali o connessi con l'attività del'uomo che per loro natura ed estensione comportano l'intervento coordinato di più enti o amministrazioni in via ordinaria;
- c) calamità naturali, catastrofi o altri eventi che, per intensità ed estensione, debbono essere fronteggiati con mezzi o poteri straordinari.

2) che l'intervento dei veicoli della PC. sia appositamente richiesto da parte delle competenti autorità mediante COMUNICAZIONE SCRITTA;

3) che ricorrano le circostanze di cui l'art. 177 cds. (non dimenticarlo MAI).

Se la comunicazione scritta non è giunta all'associazione di volontari di protezione civile per motivi di somma urgenza la richiesta di intervento deve essere confermata in forma scritta entro le successive 48 ore.

Come fare allora per poter circolare usando i sistemi di allarme se non abbiamo la richiesta di intervento SCRITTA?

Il nostro bravo e diligente CONDUCENTE volontario deve compilare e sottoscrivere apposita dichiarazione sostitutiva dell'atto di notorietà così come da apposito modello allegato al Decreto.

In questa dichiarazione il volontario certifica che è stato chiamato ad intervenire VERBALMENTE dall'Autorità Competente (Prefetto, Ministero, Sindaco, chiunque sia titolato a farlo per legge).

Questa certificazione DEVE essere esibita alle forze di polizia quando il volontario fosse fermato: si deve fermare ANCHE se ha sirena e lampeggiante accesi! Mi raccomando!

Se questa certificazione non c'è, è "falsa"- ossia non c'è stata richiesta di intervento da parte di una Autorità competente o qualsiasi altra mancanza in ordine ai 3 punti sopra elencati - il volontario prenderà una sanzione amministrativa per uso improprio dei sistemi di emergenza. La "multa" la prenderà lui personalmente, non il Presidente dell'associazione di volontari di protezione civile, quindi ATENZIONE!

Nel caso in cui la richiesta di intervento SCRITTA sia giunta all'Associazione di volontari di P.C. si consiglia ad ogni autista di procurarsene una copia da mostrare agli agenti di polizia in caso di controllo e con questa NON serve più la dichiarazione sostitutiva.

Per ulteriori chiarimenti ed indicazioni operative si richiama la nota del Dipartimento di Protezione Civile del 25/01/2010 n° DPC/VRE/0005876 che distingue tra la fase relativa all'immatricolazione (A) dei veicoli da quella relativa all'uso (B) dei dispositivi supplementari da parte di organizzazioni di volontariato di P.C.

A) Per la parte relativa all'immatricolazione si rileva che il mezzo deve risultare, dal certificato di proprietà, intestato all'Organizzazione di P.C. o detenere il veicolo a titolo di usufrutto, locazione, leasing o patto di riservato dominio. Se il mezzo è di proprietà di Enti pubblici che concedono l'uso dei veicoli in



comodato dovrà essere l'Ente proprietario a provvedere all'immatricolazione che preveda l'installazione dei sistemi supplementari d'allarme.

MAI potrà essere richiesta l'immatricolazione di un veicolo che risulti essere in proprietà di una persona fisica, fosse anche il presidente dell'organizzazione o un aderente alla P.C.

B) il mezzo immatricolato come sopra potrà essere impiegato con i dispositivi DISATTIVATI.

L'uso dei dispositivi supplementari d'allarme è subordinato a precisa richiesta di intervento mediante "attivazione scritta" e solo in casi di estrema urgenza si potranno attivare autonomamente ma nelle successive 48 ore dovrà trovare conferma scritta da parte dell'autorità che ne ha disposto l'impiego.

L'impiego dovrà essere effettuato SOLO per eventi di cui ai punti a) b) c) dell'art. 2 della L.225/92 che sono già stati riportati poco sopra.

Ultima precisazione del dipartimento riguarda la raccomandazione alle organizzazioni che sono invitate a utilizzare correttamente i dispositivi CON LA MASSIMA MODERAZIONE.

In aggiunta a questa raccomandazione si legge che oltre alle sanzioni per comportamenti scorretti previste dal vigente c.d.s. potranno esservi richiami scritti al singolo volontario e all'organizzazione d'appartenenza e, se i richiami non fossero sufficienti il dipartimento si riserva di procedere alla cancellazione dell'organizzazione dall'elenco nazionale. (!!)

4) Corpo nazionale soccorso alpino e speleologico.

5) Organismi equivalenti esistenti nella regione Valle d'Aosta e province autonome di Trento e Bolzano.

6) autoambulanze.

Appare più semplice definire questa categoria con l'aiuto di alcuni documenti in cui si individuano nel dettaglio cosa e come devono essere le autoambulanze:

- a) Decreto Dirigenziale del Ministero dei Trasporti del 5/11/1996 avente ad oggetto "Normativa tecnica ed amministrativa relativa agli autoveicoli di soccorso avanzato con personale medico ed infermieristico a bordo",
- b) Decreto del Ministero dei Trasporti del 20/11/1997 avente ad oggetto "Regolamento recante la normativa tecnica ed amministrativa relativa alle autoambulanze di soccorso per emergenze speciali".

In buona sostanza sono veicoli di cui all'art. 54 comma 1° lettera g) del C.d.S. ossia **AUTOVEICOLI PER USO SPECIALE**.

E' irrilevante che l'autoambulanza appartenga ad un Ente pubblico o ad una associazione privata su base volontaristica purché sia effettivamente destinata permanentemente all'attività di soccorso.

Il decreto del Ministero dei Trasporti del 17/12/1987 n° 553 distingueva tra ambulanze tipo "A" e tipo "B" e con questo definiva :

"A" di soccorso,

"B" di trasporto.

Nel dettaglio possiamo dire che le autoambulanze "A" e "B" si distinguono tra loro per il tipo di attrezzature e personale che hanno a bordo:

tipo "A": sono quelle di soccorso e soccorso avanzato, ossia un automezzo attrezzato per il supporto vitale, di base ed avanzato, il cui equipaggio minimo è costituito da un autista soccorritore (in grado di partecipare ad un intervento di emergenza sanitaria) ed un infermiere professionale con preparazione specifica verificata. L'eventuale presenza del medico nelle autoambulanze è stabilita da protocolli o disposizioni regionali e/o locali.

tipo "B": equipaggio minimo composto da autista ed infermiere (soccorritore volontario) con attrezzatura semplice e generica



Trattando dell'**auto medica** si può dire che è un automezzo di soccorso avanzato con personale medico ed infermieristico a bordo, per il trasporto delle tecnologie necessarie al supporto vitale.

Il cosiddetto "**centro mobile di rianimazione**" (o di terapia intensiva) potrebbe essere definito un'ambulanza attrezzata in piccolo reparto ospedaliero mobile in cui sono previsti due infermieri professionali ed un medico anestesista-rianimatore, oltre all'autista soccorritore.

7) veicoli assimilati (alle autoambulanze) adibiti al trasporto di plasma e organi.

In questo caso la vigente normativa nulla ci dice in ordine ai veicoli adibiti al trasporto di plasma o organi, così come restano prive di riferimenti giuridici le **moto-mediche** se non che tutti questi veicoli devono avere ottenuto il riconoscimento di idoneità al servizio da parte del D.T.T (ex MCTC). Ciò lascia supporre che tali veicoli, per essere dotati di dispositivi supplementari di allarme, devono essere sottoposti a verifica presso un SIIT-Trasporti (Servizi Integrati Infrastrutture e Trasporti).

Una nota del Ministero dei Trasporti del 21/3/08 n° 1308/Bs, in risposta ad un quesito di un comando di polizia locale, fornisce qualche indicazione per i veicoli che trasportano **plasma e organi**. Ci dice che, pur in assenza di specifici decreti ad hoc, (che esistono solo per le autoambulanze) possono essere dotati di sirena e lampeggiante e devono avere sul fianco del veicolo la scritta "**trasporto plasma e organi**" oltre alla denominazione della struttura cui appartengono.

Nota particolare su MOTO-MEDICHE.

Seri dubbi sorgono circa la possibilità di installazione ed utilizzo dei sistemi supplementari d'allarme sulle moto-mediche, cioè su motoveicoli attrezzati per il trasporto di personale sanitario per interventi di primo soccorso in luoghi o situazioni che non consentono l'impiego di auto-mediche.

Infatti, ripetiamo, l'art. 177 c.d.s. indica chiaramente la possibilità di installare ed usare sirena e lampeggiante su autoambulanze e veicoli assimilati per trasporto plasma e organi mediante riconoscimento di idoneità al servizio da parte del D.T.T (ex MCTC). Ma nel decreto ministeriale attuativo di questa disposizione si fa espresso riferimento di equivalenza alle auto-mediche, ma NON si fa riferimento alle moto-mediche. Lasciando così intendere che questi veicoli non possano essere assimilati alle autoambulanze ai fini della possibilità di beneficiare dello speciale regime garantito dall'art. 177 ai conducenti dei veicoli in emergenza.

Come siano stati omologati i motoveicoli che vediamo in uso quali moto mediche vedremo più avanti. Nel caso di installazione successiva all'omologazione, quindi del tutto illegittima ed irregolare, ne risponde chi lo ha disposto e chi, eventualmente, li usa. Questo perché, ripetiamo, se l'installazione avviene dopo l'acquisto, a cura dell'associazione di volontari proprietaria è illegale e rischioso.

Però il Ministero dei Trasporti, con al circolare 24/11/2004 n° 2567/Segr. tratta dei "**motocicli per interventi sanitari di emergenza**" che... usciti dalla porta, rientrano dalla finestra...., in questa circolare il Direttore Generale ci dice:

".. si ritiene perciò di poter autorizzare in via sperimentale e nelle more della eventuale rivisitazione dell'intera normativa, sentito anche il Ministero dell'Interno, l'applicazione dei segnali supplementari previsti dall'art. 177 sui motocicli in questione....."

Detto questo è possibile trovare motocicli con i dispositivi supplementari d'allarme installati sin dall'origine (e MAI dopo l'acquisto a cura dei volontari...) e, come dispone la circolare citata:

".. l'autorizzazione consegnerà all'esito favorevole di visita e prova finalizzata alla verifica della sussistenza dei requisiti prescritti, e comporterà la ristampa della carta di circolazione (art. 236/3 Reg. Esecuz. C.d.S.) sulla quale nelle righe descrittive verrà annotato: "motociclo adibito ad interventi sanitari di emergenza"

Anche se non interessa questo lavoro è utile sapere che una ulteriore categoria di veicoli che possono dotarsi di sistemi supplementari di allarme sono quelli utilizzati da **alte personalità dello Stato**, così come introdotti dalla Legge 6/11/2003 n° 300 che ha fornito una nuova previsione delle cosiddette "alte personalità" nella formulazione originaria della norma dell'art. 5 bis del Decreto Ministeriale 83/02



convertito in legge 2/7/2002 n°133 e successiva modifica introdotta con il D.L.30/12/05, convertito in Legge il 21/2/2006 n° 49.

Sostanzialmente risulta che possono essere utilizzati in tutti i casi in cui si deve svolgere una più efficace prevenzione e tutela dell'incolumità di alcune persone che, svolgendo delicate funzioni pubbliche, sono più esposte a minacce di aggressione. Il conducente di tali veicoli però deve rivestire la qualifica di "agente di pubblica sicurezza" ; in questi casi possono utilizzare anche la famosa "paletta" (at. 24 reg. c.d.s.).

Come semplice curiosità riporto una circolare del Prefetto di Avellino (n° 66/06 area IV, del 21/3/2006) in cui si richiamano gli amministratori locali (sindaci e assessori) a... non usare il lampeggiante blu.

8) autoambulanze e mezzi di soccorso per il recupero di animali o di vigilanza zoofila.

Queste tipologie di veicoli sono state introdotte dalla Legge 29/7/10 n° 120 ma ... devono essere ancora individuati mediante Decreto del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti. Quindi non tutti i veicoli indiscriminatamente, ma solo quelli "individuati" dal Ministero citato.

Con la circolare n° 300/A/11310/10/101/3/3/9 del 12/8/2010 il Ministero dell'Interno precisava il campo di applicazione della normativa disponendo che :

"si equiparano di fatto alle autoambulanze anche i veicoli attrezzati per il soccorso di animali o ai servizi di vigilanza zoofila e si estende l'esimente conseguente al trasporto in condizioni di necessità, a quello dovuto al trasporto di animali in gravi condizioni di salute.

E stato, inoltre, introdotto l'obbligo per l'utente della strada, in caso di incidente comunque ricollegabile al suo comportamento, da cui derivi danno a uno o più animali d'affezione, da reddito o protetti, di fermarsi e di porre in atto ogni misura idonea ad assicurare un tempestivo intervento di soccorso agli animali che abbiano subito il danno. Le ipotesi di violazione sono punite con sanzioni amministrative pecuniarie di cui al comma 9-bis dell' art. 189 C.d.S. In conseguenza delle predette disposizioni, nell'espletamento di attività di recupero di animali o durante i servizi di vigilanza zoofila i veicoli specificamente attrezzati in questione potranno far uso dei dispositivi supplementari acustici e visivi.

Con Decreto del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti del 09/10/12 n° 127 è stato approvato il regolamento per l'individuazione del caratteristiche dei veicoli, la casistica che motiva e consente l'uso dei dispositivi supplementari d'allarme e la documentazione che necessità per provare alle forze di polizia che il trasporto "in sirena" è legittimo.

NOTA: trasporto d'emergenza animali gravemente malati con veicolo proprio.

La legge 120/10 ha introdotto anche la possibilità del trasporto di animali in "gravi condizioni di salute" con veicoli privati. In questo caso chi trasporta un animale in queste condizioni potrà godere della condizione di "stato di necessità" per giustificare – E NON PAGARE – per le violazioni eventualmente commesse ma SOLO SE IL CONDUCENTE ESIBIRA' ALLE FORZE DI POLIZIA STRADALE APPOSITA DOCUMENTAZIONE ATTESTANTE LO STATO DELL'ANIMALE, così come stabilito da apposito provvedimento del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti.

In concreto un privato può trasportare sul suo veicolo privato un animale in "gravi condizioni di salute" "violando" alcune norme del cds (ad esempio superare i limiti di velocità, sorpassare una colonna ferma ad un semaforo - sempre in condizioni di sicurezza, mi raccomando! Usare il clacson per "farsi largo", etc.-) solo se potrà dimostrare l'urgenza con l'apposito documento che il Ministero dei Trasporti ha individuato con il decreto (anche successivamente ad un controllo da parte delle forze di polizia che lo hanno fermato mentre si recava con l'animale al posto di soccorso veterinario o anche dopo il trasporto se riceve a casa un verbale per ... superamento dei limiti di velocità - ad esempio -).

Insomma, non sempre si potrà affermare che si stava trasportando un animale malato per evitare le sanzioni, ma solo se si DIMOSTRA con apposito documento che l'animale stava effettivamente male!

Per un approfondimento del trasporto in emergenza con veicoli privati è bene leggere anche il punto w) della presente dispensa.

**ATTENZIONE! Solo per i volontari minori di anni 21.**

L'art. 115 comma 1° lettera e) punto 4) del codice della strada (in vigore dal 19/01/2013) dispone che per circolare in servizio d'emergenza - ossia utilizzando i sistemi supplementari d'allarme - bisogna avere compiuto anni 21.

I) Ma ... i veicoli della CRI? Ed i Vigili del Fuoco?

La Croce Rossa Italiana è Ente Pubblico riconosciuto in virtù del DPR 613/80 e cioè un organismo dotato di personalità giuridica istituito allo scopo specifico di provvedere ad esigenze di pubblico interesse, che non abbiano carattere industriale o commerciale e la cui attività sia finalizzata in via maggioritaria dallo Stato, da Enti territoriali o da altri Enti di diritto pubblico, o la cui gestione è soggetta al controllo di questi ultimi o il cui consiglio d'amministrazione, consiglio direttivo o consiglio di vigilanza sia costituito da membri dei quali più della metà è designata dallo Stato, da Enti territoriali o da altri Enti di diritto pubblico.

In pratica la CRI provvede in tutto e per tutto ai propri veicoli che sono equiparati ai veicoli delle Forze Armate.

Nel "testo unico delle norme per la circolazione dei veicoli della CRI", all'art. 9, troviamo che i dispositivi supplementari di allarme li possono installare SOLO le autoambulanze con esclusione di tutti i veicoli da trasporto.

Tuttavia è possibile installarli anche sui veicoli operativi, in via provvisoria ed amovibile, quando sono utilizzati in attività di supporto operativo per il soccorso sanitario o il trasporto di organi o plasma.

La distinzione tra veicoli da trasporto e operativi è sempre contenuta nelle "loro" norme ed è curioso osservare che alla voce "veicoli operativi" troviamo le MOTO MEDICHE (art. 5 lettera e) oltre, ovviamente, alle AUTO MEDICHE.

Da notare che per condurre veicoli immatricolati CRI necessita una patente speciale rilasciata dalla CRI stessa.

Le stesse considerazioni generali valgono per i veicoli del Corpo Nazionale dei Vigili del Fuoco che vedono immatricolati i propri veicoli in maniera autonoma dal Ministero dell'Interno con l'emissione di un apposito "Libretto di Circolazione".

In caso di incidenti quale patente si ritira?

E' d'obbligo che in caso di incidenti stradali la forza di polizia che procede ai rilievi, se accerta violazioni che comportano anche il ritiro della patente di guida per l'applicazione delle sanzioni accessorie della sospensione o revoca della patente, proceda al ritiro della patente del conducente coinvolto.

Ora, che succede se il coinvolto guida un veicolo CRI ed ha, necessariamente, la patente rilasciata dalla CRI?

Ci soccorre una risoluzione del Ministero dell'Interno n° M/2413 del 24/1/97 che fornisce indicazioni alle forze di polizia per effettuare il ritiro della patente di guida rilasciata dalla CRI e non quella "comune" che quasi sicuramente possiede il conducente coinvolto nel sinistro.

In buona sostanza il Ministero dispone che nel caso di incidenti con veicoli coinvolti appartenenti a:

- CRI.
- VV.FF.
- FF.OO. (forze armate).
- Polizia (di Stato o Locale)
- Carabinieri.
- Altri Enti che hanno la possibilità LEGALE di rilasciare patenti ai propri dipendenti.

La patente di guida che eventualmente dovrà essere ritirata dall'organo di polizia procedente sarà quella "speciale" e non quella "normale" proprio perché l'incidente si è verificato mentre stava guidando un



veicolo per cui è necessario possedere la patente “speciale” e non la “comune”, ossia la propria patente personale.

Sarà l'Amministrazione cui appartiene il conducente che, ricevuto il rapporto dell'incidente e la patente ritirata, provvederà alla sospensione o revoca - se dovuta -.

Questo però non esclude che la Prefettura possa ordinare la revisione della patente “comune” all'autista se le circostanze dell'incidente sono tali da fare ritenere che sia necessaria una revisione di tutte le patenti che possiede il nostro conducente.

m) Lampeggiante e sirena, cosa sono e quali usare?

Dal punto di vista tecnico esistono diversi tipi di sistemi, la distinzione sostanziale si trova nel modo in cui viene prodotto l'effetto della luce per i lampeggianti e, per il dispositivo di allarme acustico, dalle caratteristiche costruttive e dal modo in cui il suono viene prodotto.

Per i lampeggianti troviamo:

- meccanici,
- elettronici.

Tutti, ovviamente, a luce di colore blu, come indica l'art. 177 c.d.s.

Per le cosiddette “sirene” troviamo:

- meccaniche,
- elettromagnetiche,
- trombe,
- elettroniche.

Le caratteristiche e il livello sonoro delle sirene sono stabilite dall'art. 2 del DM 20/3/1979 (modifiche sperimentali delle caratteristiche acustiche dei dispositivi supplementari d'allarme, etc.) stabilisce che il livello di emissione sonora globale per ciascuna nota, misurato in condizioni di campo libero ed alla tensione nominale misurata ai capi del dispositivo, deve essere massima sull'asse principale dell'apparecchio e compreso tra 115dB e 125dB a due metri di distanza da esso.

Altri dispositivi disponibili sul mercato (ad esempio le sirene “americane” con toni WAIL, YELP, PIERCE, HI-LO, etc.) NON possono essere utilizzate.

Ogni esemplare di sirena deve essere conforme al prototipo approvato e deve recare un marchio costituito dalle lettere KSP seguite dal numero di riferimento del provvedimento relativo al riconoscimento.

Per controllare che la sirena installata sia omologata occorre accertarsi che sulla centralina e sulle trombe sia riportata la dicitura “00000KSP” (dove 00000 indica il numero di omologazione). Quanto appena scritto non si applica ai veicoli della CRI e delle amministrazioni o degli Enti come l'esercito.

L'uso di dispositivi non omologati potrebbe determinare l'applicazione di sanzioni amministrative e determinare, in caso di incidente, possibili profili di responsabilità concorrente del conducente del veicolo di soccorso: ATTENZIONE!!!

Non è questa la sede per addentrarci nelle descrizioni tecniche dei vari sistemi, unica nota interessante è che sulle sirene il simbolo dell'omologazione, oltre a quanto detto sopra, è costituito da una “e” seguita da un numero che rappresenta lo stato dell'unione Europea dove è stata effettuata l'omologazione, ovvero una “E” ed un numero di riferimento.

Sempre trattando delle SIRENE è opportuno sapere che:

- in **ambito cittadino** le sirene più udibili tra i rumori del traffico sono quelle di tipo ELETTRONICO, soprattutto se gli amplificatori sono montati sul tetto del veicolo. In particolare le sirene a più tonalità risultano più potenti e facilmente riconoscibili. Tali sirene sono, tuttavia, estremamente direzionali e si percepiscono meglio quando il veicolo di soccorso è dietro o di fronte (e, quindi, in prossimità delle intersezioni, sono meno udibili dai veicoli che incrociano dalle laterali).
- in **ambito extraurbano** le sirene più udibili sono quelle MECCANICHE perché emettono un suono continuo di intensità e frequenza maggiore rispetto alle sirene elettroniche.



Se il veicolo è dotato di più tipi di sirena è consigliabile utilizzare sempre una sola sirena alla volta e mai due contemporaneamente.

L'utilizzo congiunto di due sistemi di allarme (in special modo quando trattasi di due "bitonali") può costituire pericolo per gli altri utenti della strada perché la somma dei suoni risultante può disorientare i conducenti impedendogli di percepire l'esatta direzione e la provenienza del veicolo di soccorso o, peggio, dare la sensazione che stanno sopraggiungendo più veicoli in emergenza. Inoltre l'uso indiscriminato di due "bitonali" contemporaneamente non consente agli altri utenti della strada di percepire il susseguirsi delle note che caratterizzano un impianto d'allarme e che consentono di individuarne il tipo (perché solitamente le AUTOAMBULANZE hanno dispositivi con tonalità diverse rispetto agli altri veicoli di soccorso). La sommatoria di suoni risultante dall'utilizzo congiunto dei dispositivi di allarme, infine, può somigliare al rumore di clacson dei veicoli, rischiando di non preavvisare il conducente dell'arrivo del mezzo di soccorso.

L'intensità acustica del segnalatore che ne permette la chiara percezione dipende anche dall'ambiente in cui si propaga il suono. Infatti l'orecchio umano percepisce bene un segnale acustico solo se questo supera di almeno 10 dB il rumore ambientale e purché vi sia, nel contempo, una sufficiente differenza in termini di frequenza. Il suono si attenua nel percorrere lo spazio: si ha una riduzione di 6 dB ad ogni raddoppio della distanza dalla sorgente sonora (tuttavia, laddove si possa ritenere che le condizioni ambientali siano difficili, come in presenza di vento o di ostacoli sul terreno in grado di disperdere il suono, è necessario considerare un'attenuazione di 8-10dB).

n) Come devono essere installati?

Nel vigente c.d.s e relativo regolamento non ho trovato specifiche norme che indichino come e dove installarli, infatti l'art. 177 C.d.S. non ha rimandi o riferimenti nel Regolamento d'Esecuzione al C.d.S. Un accenno ai "lampeggianti" si trova all'art. 266 del regolamento al c.d.s. ma tratta di dispositivi supplementari di segnalazione visiva delle macchine agricole che sono di colore giallo o arancione.

In pratica però li si vede installati sul tetto dei veicoli e questo per garantire una visibilità a 360°; in aggiunta spesso troviamo dispositivi lampeggianti installati sulla parte anteriore del veicolo (paraurti o carrozzeria) e questo perché, soprattutto nel traffico urbano, rendono più evidente il veicolo che circola in emergenza ai mezzi che lo precedono, nella stesa direzione di marcia e che sono troppo vicini per vedere i dispositivi collocati sul tetto.

La presenza sui veicoli dei dispositivi supplementari d'allarme dovrebbe essere riportata sulla carta di circolazione; la normativa di riferimento dovrà chiedersi alla competente DTT ma, solitamente, le ditte specializzate nella costruzione di veicoli speciali hanno più che sufficienti riferimenti normativi per assicurare la correttezza dell'installazione.

LAMPEGGIANTI GIALLI, ARANCIONI o ROSSI.

Troviamo risposta nell'art. 151/1° lettera p septies del c.d.s. ci dice che i lampeggianti possono essere solo GIALLI o ARANCIONI, quindi via i ROSSI....e DEVONO essere installati e utilizzati solo su:

- a. veicoli per la raccolta rifiuti solidi urbani,
- b. mezzi d'opera,
- c. veicoli per la pulizia e manutenzione delle strade, (motoscopa e spazzaneve ad esempio...)
- d. veicoli di rimozione o soccorso stradale,
- e. macchine agricole,
- f. veicoli eccezionali
- g. trasporti in condizione di eccezionalità,
- h. servizi di scorta tecnica,
- i. macchine operatrici.

Tra questi non si rinvengono i veicoli della protezione civile comunemente in uso ai vari gruppi di intervento volontari, quindi non si possono installare su:

- a) furgoni,



- b) fuoristrada.,
- c) autovetture,
- d) autocarri,
- e) motociclette,
- f) quad,
- g) etc,...

Poco altro quindi da aggiungere se non che si rischiano sanzioni amministrative e responsabilità se, in seguito a circolazione con l'uso del lampeggiante colorato, si rimane coinvolti in incidenti... detto questo, non vale la pena e, forse, non serve a molto installarli e accenderli, usarli poi per "chiedere strada" o per accorrere sul luogo di un intervento è estremamente pericoloso dal punto di vista giuridico.

Per correttezza d'informazione e per chiarire che ce lo insegnano sin dalla "scuola guida", preciso che l'elenco dei veicoli su cui si devono - non è una facoltà ma un obbligo - installare i lampeggianti gialli/arancioni è stato rilevato dal manuale per la preparazione all'esame per il conseguimento della patente di tutte le categorie...

o) Quando vanno utilizzati lampeggiante e sirena?

Finalmente siamo arrivati a ciò che interessa chi guida.

Innanzitutto dobbiamo tornare a leggere ciò che ci dice l'art. 177 c.d.s.:

"L'uso del dispositivo acustico supplementare di allarme e, qualora i veicoli ne siano muniti, anche del dispositivo supplementare di segnalazione visiva a luce lampeggiante blu è consentito ai conducenti degli autoveicoli... omissis... solo per l'espletamento di servizi urgenti di istituto".

Rileggiamo bene cosa dice: ... solo per l'espletamento di servizi urgenti di istituto...".

Ma cosa dobbiamo intendere per "URGENTI" e "ISTITUTO"?

URGENZA: sta per qualcosa che richiede azione o risoluzione immediata, che va fatto con urgenza, in tutta fretta, indifferibile.

ISTITUTO: si deve intendere il complesso di attività che fanno capo al servizio cui il veicolo è destinato specificatamente.

Chiarito questo, dovrebbe essere più semplice distinguere in quali casi è possibile utilizzare i dispositivi.

In pratica si deve fare riferimento all'urgenza di un servizio proprio cui è destinato il veicolo.

Non è ipotizzabile giustificare l'uso di sirena e/o lampeggiante per un'ambulanza il cui conducente ha fatto tardi e vuole tornare a casa o deve fare il pieno di carburante per rientrare in sede al cambio turno... e non crediate siano casi impossibili. Ma entreremo nel dettaglio più avanti.

Proseguendo, e prima di passare ad esaminare cosa succede utilizzando sirena e/o lampeggiante, o meglio cosa possiamo fare e cosa devono fare quelli che ci vedono sulla strada é bene preparare un piccolo glossario:

Emergenza: Circostanza imprevista e pericolosa. Situazione difficile richiedente pronta deliberazione da parte di chi deve provvedere. Quello che si attua in caso di particolare difficoltà.

Grave: Pericoloso, che fa prevedere il peggio.

Urgenza: che richiede azione o risoluzione immediata. Che va fatto con urgenza, in tutta fretta. Indifferibile.

Prudenza: la capacità di distinguere e di prevenire il male, i pericoli e simili e di agire in modo da evitarli.

Diligenza: attenta cura nell'esecuzione di un compito.

D'ora in avanti, alla guida di mezzi muniti di lampeggiante e sirena tenete ben presenti queste definizioni e fate lo stesso leggendo le prossime righe.

Dall'esame dell'art. 177 c.d.s non si riescono ad evincere quali siano i casi reali di URGENZA giustificano e consentano l'uso dei dispositivi d'allarme in quanto la norma si preoccupa principalmente che l'abuso, ossia il funzionamento continuativo ed indiscriminato dei dispositivi, non faccia perdere credibilità all'importante segnalazione che essi hanno il compito di trasmettere. Per questo motivo un'attenzione particolare merita l'espressione "...per l'espletamento di servizi urgenti di istituto..". Con



tale espressione si vuole sottolineare che il conducente può fare uso dei dispositivi esclusivamente quando il servizio che sta svolgendo in quel momento è effettivamente urgente, nel senso che richiede un intervento tempestivo ed improrogabile poiché si è verificato, o si sta per verificare, un evento che può comportare danni alle persone o gravi danni alle cose.

Le situazioni pratiche vanno necessariamente poste in relazione al tipo di servizio che l'Ente cui il veicolo appartiene è chiamato istituzionalmente a svolgere; così per i veicoli antincendio dei VVFF un servizio si potrà dire urgente quando sia rivolto a tutelare l'incolumità pubblica dai rischi commessi ad incendi o ad altre calamità ma non a "correre" sul posto ove un gatto è rimasto su un albero...

L'urgenza deve essere quindi valutata caso per caso, e questa valutazione è rimessa al giudizio del conducente in relazione alle circostanze del caso concreto ed agli ordini ricevuti. (Cass. Penale, Sez.IV, 13/11/67, in mass Pen. 1968, p.1202, m.1909; Cassazione, Sez.IV, 9/10/81 n° 8644).

La Suprema Corte di Cassazione ha stabilito che:

".. al fine di stabilire se possa ritenersi legittimo l'uso dei dispositivi d'allarme non occorre accertare l'effettiva urgenza del servizio d'istituto, ma deve aversi riguardo alla ragionevole rappresentazione che dell'urgenza abbia potuto farsi il conducente".

Ricordiamo che al conducente non è fatto obbligo di utilizzare i sistemi d'allarme ma ne è dato solo la facoltà che egli potrà attivare o meno a seconda della propria valutazione della situazione; la scelta di quale dei sistemi utilizzare, singolarmente o congiuntamente, condiziona il comportamento come mostrato nello schema allegato.

Per concretizzare, i casi in cui possibile utilizzare i sistemi d'allarme distinguiamo in due categorie:

VEICOLI ANTI INCENDIO: un servizio si può dire URGENTE quando sia rivolto a tutelare l'incolumità pubblica dai rischi connessi ad incendi in atto (o ad altre calamità naturali) con rischio attuale e grave. Quindi il soccorso ad un gattino immobilizzato su un albero non giustifica sirena e lampeggiante, così come non lo giustifica il raggiungere un luogo ove si sia allagata una cantina....sempre che non vi siano persone intrappolate nella stessa.

VEICOLI DI SOCCORSO SANITARIO: si deve tenere presente che in campo sanitario non sempre il concetto di "urgenza" necessariamente coincide con quello di "gravità" delle lesioni o della patologia di cui il paziente o il trasportato è affetto. Si può infatti definire URGENTE solo quella patologia che comporta pericolo di compromissione di una delle funzioni vitali (respiratoria circolatoria e cerebrale).

Insistiamo sul termine URGENZA in campo sanitario. Questa è direttamente proporzionale all'entità della compromissione delle funzioni vitali (esistenti o presumibili): un caso è URGENTE quando c'è concreto ed attuale pericolo per la vita o l'integrità fisica della persona. L'urgenza NON è invece necessariamente legata alla GRAVITA' perché possono esistere situazioni molto gravi ma non urgenti; ad esempio, una sospetta frattura della colonna vertebrale è una situazione particolarmente grave ma non si può dire urgente, anzi in questo caso sarebbe opportuno agire con la massima cautela possibile perché più sarà cauto e qualificato il soccorso e più sarà ridotto il rischio di lesioni permanenti. D'altra parte, esistono situazioni non gravi ma molto urgenti come, ad esempio, una emorragia in soggetto emofilico che, a causa dell'impossibilità di arrestarla, può comportare gravi danni alla persona e giungere fino al decesso per dissanguamento.

In generale i servizi sanitari possono classificarsi come urgenti quando:

- a) su richiesta urgente, ci si reca sul luogo dove giace un ferito o malato e, NON CONOSCENDO LE CONDIZIONI reali di salute, si presume siano gravi compromissioni delle funzioni vitali (respiratoria circolatoria e cerebrale);
- b) quando la centrale operativa 118 ha comunicato un codice corrispondente ad una urgenza;
- c) quando il ferito o malato è in gravi condizioni di salute ed abbisogna di cure immediate.



Per i soccorsi sanitari giova sicuramente al conducente del mezzo di soccorso l'indicazione che gli giunge dalla centrale 118 che offre il vantaggio di limitare l'uso dei dispositivi solo a quelle situazioni in cui sono effettivamente urgenti ed evita possibili fenomeni di abuso.

MAI il conducente deve assumersi la responsabilità, in proprio, di azionarli perché in caso di sinistro la centrale 118 non ne sarà responsabile in quanto l'ordine NON era quello di "guidare in sirena"... Quindi, cari volontari, attenzione: limitare al massimo l'uso dei sistemi d'allarme per scongiurare spiacevoli problemi sia di carattere amministrativo ("multe") che penale (incidente stradale con feriti o morti).

p) per gli operatori sanitari del 118, quindi?

Nel sistema di soccorso sanitario nazionale si è cercato di codificare meglio i casi in cui è consentito l'utilizzo dei dispositivi di allarme, infatti quando il veicolo di soccorso viene chiamato ad operare dal 118 la centrale operativa, nel richiedere un intervento fornisce un "**codice di uscita**".

In questo caso l'utilizzo dei sistemi d'allarme avviene nel rispetto del protocollo fissato dalla centrale operativa.

Durante la fase di rientro, invece, il personale sanitario a bordo del mezzo di soccorso o che è intervenuto sul luogo, valuta le condizioni generali del paziente e fornisce alla centrale operativa un "**codice di rientro**". L'utilizzo dei dispositivi deve avvenire nel rispetto del protocollo fissato dalla centrale operativa.

CODICE USCITA

<i>CODICE COLORE</i>	<i>SIGNIFICATO</i>	<i>COMPORAMENTO CONDUCENTE</i>
ROSSO	EMERGENZA	Sirena e lampeggiante - massima velocità sicura.
GIALLO	URGENZA	Sirena e lampeggiante - massima prudenza.
VERDE	DIFFERIBILE	Senza dispositivi d'allarme.
BIANCO	PROGRAMMATO	Assolutamente senza dispositivi d'allarme

CODICE RIENTRO

<i>CODICE GRAVITA'</i>	<i>SIGNIFICATO</i>	<i>COMPORAMENTO CONDUCENTE</i>
3	PAZIENTE CRITICO	Sirena e lampeggianti - massima velocità sicura.
2	FUNZIONI VITALI STABILI	Sirena e lampeggianti - massima prudenza.
1	LESIONI LIEVI	Senza dispositivi d'allarme.
4	DECEDITO	Senza dispositivi d'allarme.

NOTE:

- "massima velocità sicura" rappresenta un'andatura veloce ma sicura, che consente di ridurre la minimo i tempi di intervento per giungere sul posto, senza esporre il mezzo a rischi di incidente.
- "massima prudenza" rappresenta una velocità moderata e, di norma, impone il rispetto dei limiti di velocità. I dispositivi di emergenza sono finalizzati ad ottenere priorità, precedenza e strada sgombra nel traffico e si utilizzano solo se effettivamente necessario.
- senza dispositivi d'allarme" rappresenta un trasporto sanitario che non necessita in nessun caso di derogare alle norme del C.d.S.
- solo per i codici 1 e 4 l'utilizzo dei dispositivi di allarme è consentito in caso di necessità che richiedono di rendere immediatamente operativo il mezzo per altri interventi o qualora le condizioni del traffico siano



tali da rendere molto prolungati i tempi di rientro. In questi casi deve essere adottato il comportamento previsto per il codice 2 (massima prudenza).

q) cosa COMPORTA utilizzare lampeggiante e sirena?

Leggendo l'art. 177 C.d.S. non tutto appare immediatamente chiaro.

Credo sia bene esaminare il tutto creando 3 categorie di "effetti", intesi come ciò che la legge prevede accada in conseguenza dell'utilizzo di sistemi supplementari d'allarme.

Nel prospetto che si allega si distinguono 3 casi ricompresi in 3 colonne :

solo lampeggiante,

solo sirena,

sirena e lampeggiante (insieme).

A seguire troviamo tre righe in cui sono riportati gli effetti giuridici che l'uso del dispositivo dovrebbe realizzare, e sono:

cosa devono fare gli agenti preposti alla regolazione del traffico,

cosa devono fare gli utenti della strada,

cosa può fare il conducente del mezzo di soccorso.

E' rilevante comprendere che ciò che si legge è solo l'effetto giuridico che l'uso di un determinato dispositivo dovrebbe generare, infatti non tutti i soggetti richiamati sono pienamente consapevoli di quanto riportato ma questo lavoro è un semplice tentativo di portare ad una maggiore diffusione della conoscenza delle norme.

NOTA sui segnali degli agenti in presenza di veicoli in emergenza.

E' curioso rilevare che sui manuali di preparazione al conseguimento della patente di guida le norme che regolano e disciplinano il comportamento degli agenti preposti a regolare il traffico in presenza di veicoli in emergenza sia liquidata con poche righe (16 in tutto sul testo per il conseguimento delle patenti C D E e CAP - 34^a edizione, 2003) ma nessun cenno ai segnali degli agenti mentre sul manuale per il conseguimento delle patenti A e B si tratta "meglio" la questione (2 pagine sui segnali degli agenti nell'edizione 1996) di cui solo 8 righe per richiamare cosa fa un agente in presenza di veicoli di soccorso e 16 righe sul comportamento generale nei confronti di veicoli in emergenza.

Credo ciò sia dovuto al fatto che chi consegue una patente superiore alla B sia già ritenuto buon conoscitore della norma, quindi sarebbe inutile un richiamo all'art. 182 Reg. Esecuz. c.d.s.: ecco perché, poi, nessuno sa cosa fare.... a proposito, voi che leggete, vi ricordate quali sono i segnali degli agenti in presenza veicoli in emergenza?

Potrei scommettere un NO secco.

Meglio riassumere.

Il suono prolungato di fischiotto da parte di un agente dovrebbe avere come conseguenza l'arresto di tutta la circolazione e, se ci si trova ad un incrocio semaforico, ci si deve fermare - anche col "verde" - lasciando libera la carreggiata, e se necessario, sgomberando l'area di intersezione.

Due brevi trilli di fischiotto ripristineranno la normalità.

NON ci si deve domandare "perché fischia?" E rimanere sulla carreggiata a cercare nello specchietto retrovisore chi arriva o guardarsi intorno senza muoversi....!!

Solo se il conducente di un veicolo in emergenza usa congiuntamente sirena e lampeggiante è possibile non rispettare le prescrizioni imposte dai segnali stradali sia verticali che orizzontali o luminosi ma, IN NESSUN CASO consente di derogare alle disposizioni impartite dagli agenti del traffico.

In particolare NON possono essere in nessun caso derogate le disposizioni impartite per:

- arrestare la marcia,

- imporre direzione obbligatoria

COMPORTEMENTO DEGLI UTENTI DELLA STRADA.

TUTTI coloro che si trovino sulla strada percorsa da veicoli che usino congiuntamente i sistemi d'allarme o si trovino sulle strade adiacenti in prossimità di sbocchi su quelle percorse di veicoli in emergenza,



appena udito il segnale acustico supplementare di allarme hanno l'obbligo di lasciare libero il passo e, se necessario, fermarsi.

Per "TUTTI" si intende proprio TUTTI, quindi anche i pedoni che devono evitare di intralciare il transito dei veicoli e, all'occorrenza anche lasciare libero il marciapiede: caso limite ma caso possibile...con le opportune cautele.

Nel dettaglio i conducenti degli altri veicoli, appena avvertita la segnalazione di allarme devono:

- a) rallentare e fermarsi (obbligo principale),
- b) tempestivamente portarsi sul margine destro della carreggiata lasciando la maggior parte possibile della stessa libera per il transito dei mezzi di soccorso,
- c) fare tutto il possibile per agevolare il transito dei veicoli in emergenza, riprendere la marcia solo dopo il transito del veicolo di soccorso;
- d) MAI seguire il veicolo in emergenza per sfruttare la scia di strada libera!!

Contrariamente a quanto molti credono il vigente CdS non prescrive l'obbligo di fermarsi sempre e comunque ma, a seconda delle circostanze, impone agli utenti della strada un comportamento rivolto essenzialmente alla tutela della sicurezza e della circolazione del veicolo in emergenza. Ciò vuol dire che in determinate circostanze (ad esempio curve o dossi) l'atteggiamento più corretto di chi si trova sulla strada è costituito dall'accelerare l'andatura per sgombrare sollecitamente l'area pericolosa e fermarsi solo più avanti dove esiste la possibilità per il veicolo in emergenza di superarlo senza problemi.

Lo stesso dicasi per gli incroci. Infatti l'obbligo principale di rallentare e fermarsi non deve essere preso alla lettera laddove le condizioni del momento comportino pericolo alla sicurezza della circolazione: Agli incroci arrestarsi sulla linea d'arresto spesso può significare ostacolare il transito dei veicoli in emergenza che provengono da tergo: in questo caso è obbligo del conducente spostarsi più avanti, attraversando l'incrocio se necessario, ma sempre con la massima sicurezza.

Per comprendere bene il significato dell'obbligo di rallentare e fermarsi imposto dal CdS vanno fatte alcune precisazioni:

- a) NON vale solo per i conducenti dei veicoli (di qualsiasi tipo, biciclette comprese quindi..) ma anche per i pedoni che, appena sentono una sirena, hanno l'obbligo di astenersi dall'attraversare la strada o, se hanno già iniziato l'attraversamento, di completarlo sollecitamente;
- b) È incondizionato, cioè tutti gli utenti della strada, appena sentono la sirena devono accostarsi il più possibile al margine destro e ivi arrestarsi, non essendo sufficiente rallentare soltanto e accostarsi al margine destro, anche se la strada è ampia;
- c) Viene in essere nel momento in cui gli utenti della strada percepiscono il segnale di allarme anche se non riescono a rendersi conto della direzione da cui proviene il mezzo né dalla direzione verso la quale intende proseguire (V Cass. Pen., Sez. IV, 23/1/1981, in Mass. Pen., 1982, m. 776),
- d) Vale anche per i veicoli circolanti su rotaie (TRAM) i quali, appena sentita la sirena devono subito arrestarsi.(Cass. Civ. sez. III, 14/2/1976 n° 477 in Arch. Giurid. Circ. Sin. Strad. 1976, p. 623)

Per favorire il transito di un veicolo in emergenza possiamo aggiungere che sarebbe opportuno mostrare ai conducenti dei veicoli in emergenza che si è notato il loro arrivo e si sono comprese le loro intenzioni, ad esempio sarebbe opportuno che gli altri utenti della strada segnalino con l'indicatore di direzione la manovra di spostamento a destra che stanno per compiere lasciando in funzione il dispositivo sino a quando il veicolo in emergenza non sia transitato.

USO DEL SOLO LAMPEGGIANTE BLU.

Nell'uso del solo dispositivo lampeggiante blu si tenga presente che non consente di derogare ad alcuna norma del c.d.s. né conferisce alcuna prerogativa particolare.

Tuttavia non è possibile disconoscere al dispositivo lampeggiante un effetto di segnalazione visiva che, in determinate circostanze, può essere molto utile.

In estrema sintesi si può affermare che:



- non è consentito l'uso del dispositivo lampeggiante blu al di fuori di una situazione di reale EMERGENZA;
- anche in situazioni di reale emergenza, se il lampeggiante è utilizzato senza sirena il conducente del mezzo NON ha alcuna prerogativa particolare e deve rispettare tutte le norme del c.d.s.

Come si dirà il lampeggiante serve essenzialmente ad integrare l'effetto della sirena. Da solo, invece non riesce ad essere sufficientemente funzionale all'esigenza di avvisare l'utenza del transito e dell'imminente arrivo di un mezzo di emergenza e soccorso.

Uniche particolari prerogative che consente il solo azionamento del lampeggiante sono previste dall'art. 176/14° indicate nel prospetto allegato.

USO DELLA SOLA SIRENA.

Usare solo la sirena non è sufficiente a godere delle facoltà previste dall'art. 177 c.d.s. sebbene da una attenta lettura dell'articolo in questione potrebbe sorgere un problema di coordinamento, in quanto il 1° comma prevede la possibilità che il veicolo sia privo di lampeggiante, mentre il 2° comma ne considera indispensabile l'uso congiuntamente alla sirena per poter circolare senza osservare tutte le norme del c.d.s. Nonostante l'apparente contraddizione non c'è contrasto tra la norma del comma 1° e quella del comma 2° dell'art. 177 c.d.s., infatti mentre la prima disposizione si limita ad affermare che i dispositivi supplementari devono essere usati solo in certe circostanze ed unicamente dai conducenti ei mezzi di polizia, antincendio e soccorso, non attribuendo loro alcuna prerogativa particolare, la seconda specifica che solo l'uso congiunto dei entrambi i dispositivi attribuisce speciali facoltà ai predetti conducenti.

Raccordando opportunamente le due disposizioni si giunge alla conclusione che i veicoli in "sola sirena" non possono derogare alle norme del c.d.s. anche se impegnati in servizi d'emergenza.

Quindi, nella pratica, è opportuno dotare di entrambi i dispositivi i veicoli che si intendono utilizzare per servizi d'emergenza, ma non è vietato avere installato uno solo dei due sistemami previsti tenendo presente le limitazioni che l'uso del singolo dispositivo hanno sulla condotta di guida.

Ne deriva che con la sola sirena in funzione il conducente deve ricevere via libera dagli agenti e dagli utenti ma deve altresì rispettare tutte le norme del c.d.s.

USO CONGIUNTO DI SIRENA E LAMPEGGIANTE:

E' importante sottolineare che solo l'uso congiunto di lampeggianti e sirena (art. 177/2° c.d.s.) consente di derogare a:

- obblighi,
- divieti,
- limitazioni,
- prescrizioni della segnaletica stradale,
- norme di comportamento in generale.

Eccezione a queste considerevoli "libertà" sono:

- segnalazioni degli agenti del traffico,
- rispetto generale delle regole di prudenza e diligenza.

Con questo si viene a dire, tra le altre cose, che se un agente di polizia impone l'alt ci si deve fermare!

Le esenzioni però, NON si estendono alle norme su:

- documenti,
- veicoli,

Quindi il veicolo deve essere perfettamente funzionante in ogni sua parte (luci, specchietti retrovisori, pneumatici, freni, numero di passeggeri a bordo, etc.); deve avere i documenti in ordine (revisione, annotazioni sulla carta di circolazione della presenza di ganci di traino, alimentazione a gas, etc.), il conducente deve possedere una patente di guida adeguata al veicolo.



Nota di rilievo ritengo sia quella della necessità di limitare la massimo l'uso dei dispositivi, sia visivi che acustici. L'uso deve essere limitato alle sole situazioni di reale necessità in funzione dell'urgenza che il servizio da svolgere impone. In linea di principio, perciò, nessun dispositivo, NEANCHE QUELLO LAMPEGGIANTE, deve essere utilizzato in modo sistematico durante il normale servizio (ad esempio negli spostamenti ordinari, trasferimenti, etc.).

Questo principio è stato ribadito da numerose circolari e disposizioni ministeriali che si sono interessate della materia che hanno evidenziato un principio comune che deve essere sempre posto alla base del comportamento dei conducenti di veicoli in emergenza. Del resto se si abusa dei dispositivi supplementari di allarme si rischia di far perdere di credibilità all'importante segnalazione che essi hanno il compito di effettuare. L'uso sistematico e costante, anche al di fuori dei casi di reale necessità, comporta assuefazione negli utenti della strada che non riescono poi a distinguere in maniera certa quando il veicolo è in emergenza e quando non lo è. Anche l'uso sistematico del solo lampeggiante è fonte di assuefazione e, in special modo nella circolazione al di fuori dei centri abitati, può provocare seri problemi alla sicurezza della circolazione in situazione di reale emergenza; infatti come abbiamo riportato più sopra, sulle strade extraurbane il suono della sirena viene percepito con difficoltà se non a distanza ravvicinata e quindi ciò che consente all'utente di capire che il veicolo è in circolazione di emergenza è il solo lampeggiante.

Affinché si abbia TOTALMENTE l'effetto pratico e giuridico che i dispositivi supplementari di allarme sono chiamati a svolgere occorre che:

- entrambi i dispositivi siano sempre accesi,
- sirena e lampeggiante siano usati in modo continuo.

Come scritto più sopra l'esenzione dal rispetto delle norme, ed il conseguente comportamento da parte degli agenti del traffico e degli utenti, ha effetto solo se il veicolo ha in funzione simultanea entrambi i dispositivi. La sirena, per la verità, rappresenta il dispositivo "attivo" cioè quello che consente di avvertire gli altri utenti della strada a grande distanza, mentre le luci lampeggianti ne integrano l'effetto facilitando l'individuazione del veicolo in mezzo al traffico. Questa funzione non può essere svolta efficacemente da un utilizzo non continuo dei dispositivi né dall'uso del solo lampeggiante, anche se associato al suono, più o meno continuo, del clacson ordinario.

In secondo luogo, la continuità del suono è molto importante per la sua percezione e quindi la prescrizione di usare congiuntamente sirena e lampeggiante va rispettata con assoluta priorità.

Del resto l'obiezione di alcuni sul possibile disturbo alla quiete pubblica (art. 659 Codice Penale) che questo dispositivo può creare è pienamente giustificato dalle superiori esigenze che ne motivano l'uso e che sono connesse alla stessa sicurezza della circolazione; i conducenti infatti potranno meglio adeguarsi al comportamento che la legge impone (fermarsi, dare la precedenza, etc.) se riescono a percepire già da una certa distanza l'approssimarsi del veicolo in emergenza.

Chi ci dice che non è sempre necessario azionarli sta anche dicendo che il servizio non è veramente urgente.... questo deve fare riflettere i volontari/conducenti: le responsabilità penali sono strettamente personali e non possono essere "passate" a chi vi dice di accendere e spegnere i dispositivi, o c'è emergenza o non c'è!

r) quali sono, precisamente, i limiti e le facoltà che ha un conducente di veicolo in circolazione d'emergenza?

In questo caso ci soccorre la giurisprudenza che, nel corso degli anni, ha affrontato casi realmente accaduti ed ha dettagliatamente definito l'ambito in cui un conducente di veicoli in emergenza può "VIOLARE" LE NORME DELLA CIRCOLAZIONE (attenzione a quanto stiamo per definire... non esagerare nel prendersi libertà di guida).

Nella maggioranza dei casi la giurisprudenza di legittimità e ordinaria ha affermato un principio che potrebbe essere riassunto nel modo seguente:



IL CONDUCENTE DI UN AUTOMEZZO IL QUALE CIRCOLI PER SERVIZIO URGENTE CON L'AZIONAMENTO DEI SISTEMI D'ALLARME NON DEVE ANTEPORRE IL PROPRIO DIRITTO DI URGENZA ALLA SICUREZZA E ALLA VITA DEGLI ALTRI UTENTI DELLA STRADA, SICCHE' E' TENUTO A CONTEMPERARE L'URGENZA DELLE OPERAZIONI D'INTERVENTO CON L'ESIGENZA DI NON NUOCERE AD ALTRI.

Questo principio DEVE far parte del bagaglio di conoscenze di ogni conducente di mezzi di soccorso!

Tornando ad esaminare il dettato dell'art. 177 c.d.s. troviamo che richiama i concetti di PRUDENZA e DILIGENZA.

Non si dirà mai abbastanza su questi due principi cardine per la guida di mezzi in emergenza, infatti i conducenti, pur essendo esonerati dall'osservanza di un buon numero di norme, sono tuttavia tenuti al rispetto delle regole della comune prudenza e diligenza per non porre in pericolo l'incolumità degli altri utenti della strada.

L'obbligo di prudenza implica anche il dovere di tenere una velocità che non costituisca pericolo in relazione alle circostanze di tempo e di luogo.

Un comportamento si può ritenere contrario alla comune prudenza e diligenza quando è prevedibile dall'uomo medio che esso possa generare un danno a persone o cose, o quando è possibile affermare che il danno poteva comunque essere evitato senza grave pericolo per il servizio svolto.

La prevedibilità di un evento o la sua evitabilità dipendono, naturalmente, da una serie di fattori molto variabili ed estremamente diversi anche da persona a persona, tuttavia un dato è certo: il giudizio di prevedibilità o evitabilità di un evento deve essere compiuto riportandosi al momento in cui si è verificato, valutando se questo appariva o meno come probabile per colui che ha agito (il cosiddetto giudizio "ex ante").

s) Quali sono i casi concreti contrari alla comune prudenza e diligenza?

Non è possibile quindi elencare esattamente i comportamenti che possono ritenersi contrari alla comune prudenza in quanto estremamente variabili sono le situazioni concrete della circolazione.

Si può perciò solo tentare di tratteggiare un elenco di comportamenti sicuramente contrari alla comune prudenza (anche se si è consapevoli del carattere puramente indicativo di un siffatto elenco) in base alle situazioni che la Corte di Cassazione ha avuto modo di valutare nel corso degli anni.

- Circolare contromano o sorpassare in prossimità o corrispondenza dei curve o dossi quando la visibilità sia molto limitata;
- Attraversare incroci a velocità eccessiva senza accertarsi che tutti gli altri conducenti abbiano udito i dispositivi di allarme e si siano arrestati tempestivamente; tutto ciò in special modo quando si attraversano incroci con semafori disposti al "rosso" o in cui normalmente ci si dovrebbe arrestare per dare la precedenza;
- Invertire la marcia su autostrade o assimilate senza avvalersi dell'ausilio di persona a terra che controlli il traffico o comunque senza fare uso della massima cautela possibile;
- Procedere a velocità manifestatamente eccessiva o comunque tale da costituire pericolo in relazione alle circostanze di tempo e di luogo (es.: nei centri abitati, nei luoghi molto frequentati da bambini, in prossimità di lavori, nelle ore notturne, etc.);
- Usare proiettori abbaglianti in fase di incrocio con altri veicoli;
- Viaggiare sui marciapiedi a velocità eccessiva in relazione alla presenza di pedoni.

La giurisprudenza della Suprema Corte di Cassazione ha quindi precisato l'ambito operativo dell'esenzione concessa ai conducenti di veicoli di soccorso.



Sintetizzando tutte le massime della Cassazione in materia, si può dire che la norma dell'art. 177 c.d.s. è una norma di compromesso che deve contemperare due opposte esigenze:

- 1) l'esigenza della sicurezza della circolazione in generale,
- 2) l'esigenza - opposta - della massima rapidità d'intervento dei mezzi di soccorso.

Tale compromesso consiste da una parte nell'esonero dal rispetto delle norme stradali per i conducenti dei mezzi di soccorso, e dall'altra nell'obbligo generico per questi conducenti di tener conto delle regole di comune prudenza e diligenza.

Quindi ad esempio il conducente di un veicolo antincendio che attraversa a velocità sostenuta un incrocio con semaforo rosso, pur non essendo punibile ai sensi dell'art. 146 e 141 c.d.s. (sanzione amministrativa) potrà essere ritenuto responsabile delle lesioni personali cagionate ad altri conducenti o pedoni per non avere usato la massima diligenza imposta dalle concrete circostanze.

In pratica se il nostro conducente attraversa l'incrocio senza accertarsi che gli altri utenti abbiano udito e visto il proprio mezzo e quindi si siano fermati, è responsabile dei danni e delle lesioni eventualmente procurati ad altri.....attenzione, non prendete esempio dal cinema!!

t) come comportarsi in caso di servizio non urgente o nel seguire manifestazioni sportive?

Sembrerebbe inutile riprendere il discorso ma non è mai abbastanza sottolineare che il conducente di un veicolo di soccorso o antincendio che effettua un servizio NON urgente NON deve attivare alcun dispositivo supplementare di allarme e deve quindi rispettare tutte le norme del CdS.

Nella pratica deve tenere un comportamento simile anche il conducente di una ambulanza che effettua il trasporto NON URGENTE di un infermo, ancorché in gravi condizioni o che l'ambulanza sia al seguito di manifestazioni sportive!!!

In quest'ultimo caso, ed alla luce di quanto sino ad ora scritto, appare evidente a tutti quelli che hanno avuto la costanza di leggere sino a qui, che non vi sono motivi giuridici che giustifichino l'accensione anche del solo lampeggiante blu....

Quindi prestando servizio in occasione di manifestazioni sportive distinguiamo tra chi svolge servizio sanitario e chi di "scorta".

In generale si devono rispettare le prescrizioni imposte dai regolamenti sportivi e quelle contenute nei permessi ed autorizzazioni ottenute per la manifestazione.

Il personale di polizia che effettua una "scorta" però può usare i sistemi d'allarme per:

- bloccare il traffico alle intersezioni,
- segnalare l'obbligo di arresto ai veicoli che impegnano l'opposto senso di marcia.

Questo NON può essere fatto dai volontari che, eventualmente sono presenti sulla strada, e qui ci rifacciamo a quanto scritto nei paragrafi iniziali del presente lavoro.

Per i conducenti ed il personale delle ambulanze al seguito della manifestazione sportiva si aggiunga che NON può intervenire per regolare il traffico o creare ostacolo alla normale circolazione.

u) quanto posso andare veloce?

A questo punto appare necessario esaminare la circolazione in emergenza con la possibilità di viaggiare a velocità superiore ai limiti generali o specifici imposti sulle strade.

Compreso che il servizio con sirena e lampeggiante attivati consente di derogare ai limiti di velocità vediamo se è necessario veramente "correre".

Richiamando il concetto di "urgenza" ed "emergenza" introdotto nei paragrafi precedenti possiamo osservare che il codice limita di molto i casi in cui il conducente può azionare i dispositivi d'allarme.

Il 118 poi si spinge oltre e detta precise regole per i conducenti.

Ma per fare propri ancor più questi concetti vediamo quanto si "guadagna" aumentando la velocità in termini di tempo necessario a percorrere un determinato tragitto.



Prendiamo la distanza di 11 Km.

Velocità in Km/h	Tempo di percorrenza (in minuti)	Differenza tra 50km/h e la velocità superiore (in minuti)	Tempo psicotecnico 1" = spazio percorso alla velocità (in metri)	Spazio di frenata meccanico su asfalto asciutto (in metri)	Spazio totale d'arresto in metri (tempo psicotecnico + spazio di frenata meccanico)
50	13,2	//	13,8	13,78	27,67
60	10,9	2,2	16,67	19,84	36,51
70	9,4	3,8	19,44	27,01	46,51
80	8,2	5	22,22	35,27	57,50
90	7,3	5,9	25,00	44,64	69,64
100	6,6	6,6	27,78	55,10	97,24

Come si nota all'aumentare della velocità di percorrenza "risparmiamo" tempo ma allunghiamo gli spazi d'arresto quindi aumentano i pericoli potenziali per:

- conducente del veicolo in emergenza,
- trasportati sul veicolo in emergenza,
- altri utenti della strada,
- pericolo di danneggiamento del veicolo di soccorso e dei veicoli degli altri utenti della strada.

Credo appaia ovvio il perché dell'accento ai pericoli per le persone, meno immediata è la consapevolezza che danneggiare anche "solo" i veicoli, in particolare quelli di emergenza intesi come tutti quelli destinati ad un servizio di pubblico soccorso, comporterebbe la probabile riduzione delle potenzialità di erogazione del servizio cui è destinato il veicolo stesso anche solo per i "tempi morti" necessari a riparare il mezzo perché ricoverato in officina.

Ma se volessimo escludere tutti i fattori sopra elencati, quali sono le condizioni per cui il ritardo nell'arrivo a destinazione può portare a gravi danni o pericolo per la vita e la sicurezza delle persone?

Credo di poter contare sulla conferma di tutti coloro che svolgono servizi di soccorso sanitario che gli unici interventi per cui anche un solo minuto di ritardo potrebbe essere fatale sono quelli relativi a:

- arresto cardiaco,
- arresto respiratorio,
- emorragia.

Ogni altra patologia può essere affrontata anche con 5 minuti di ritardo, riducendo così splendidamente i rischi connessi alla circolazione stradale.

Infatti solo in presenza di uno - o tutti e tre - dei fattori sopra citati, un ritardo di pochi minuti potrebbe essere fatale, quindi perché CORRERE? Se ci troviamo a dover soccorrere un uomo con femore rotto, una ferita lacerata contusa, o..... tutto ciò che non è IMMEDIATA COMPROMISSIONE DELLE FUNZIONI VITALI non c'è motivo di superare i limiti di velocità: non esiste giustificazione giuridica e nemmeno necessità medico/sanitaria.

Se passiamo ad esaminare i servizi di soccorso NON sanitari possiamo anche qui trovare casi in cui "correre" non è necessario.

Escludiamo i casi di "incendio" in cui, potenzialmente, possono esservi sempre in gioco vite umane, cerco di fare un elenco, senza la pretesa di essere esaustivo perché ogni uno di noi potrebbe trovarne altri e diversi, ecco i casi in cui si potrebbe dover "correre":

- disastro ferroviario,
- disastro aereo,
- disastro navale,
- incidente stradale con veicoli che trasportano materiali inquinanti o infiammabili,



- crollo di edifici,
-?

Essendo eventi, per fortuna, piuttosto rari nella quotidianità, credo sia possibile affermare che in tutti i casi non citati “correre” non è necessario perché giungere sul posto 5 minuti prima, a fronte dei rischi connessi con la “corsa” effettuata, non costituisce un elemento che migliora il soccorso.

Gli elementi che determinano la qualità e l’efficacia del soccorso sono altri e Voi tutti sapete essere la competenza e la professionalità con cui il soccorso specifico viene posto in essere: il tempo impiegato per giungere sul luogo non fa la differenza, soprattutto se parliamo di 5 o 10 minuti di tra il viaggiare in sicurezza ed il viaggiare con una componente di rischio elevata.

Si consideri altresì che i servizi nazionali di soccorso sono dislocati sul territorio in maniera tale da non trovare, tra loro, distanze di centinaia di chilometri, quindi il raggio d’azione di ogni squadra di soccorso (termine generico per definire chiunque svolga servizi d’emergenza) è naturalmente limitato a qualche decina di chilometri al massimo. Con questa consapevolezza credo sia ulteriormente inutile darsi alla “corsa” nel soccorso, per lo meno negli interventi d’emergenza più comuni e quotidiani.

Pensate ad un semplice tamponamento, o uscita fuori strada o collisione - il tutto senza feriti - che blocca un’autopompa antincendio, una ambulanza o ad un veicolo del soccorso alpino non si giunge sul posto e si deve chiamare la centrale per fare partire un altro veicolo - sempre che sia disponibile - : quanti minuti di ritardo si accumulano?

v) Come fare per attraversare un incrocio?

Dopo la velocità questo è l’altro elemento di maggior rischio per i veicoli in emergenza.

Atteso che “correre” non paga, nemmeno attraversare un incrocio senza fermarsi dà riscontri positivi.

Infatti le modalità pratiche con cui un conducente deve affrontare l’attraversamento di un incrocio sono le seguenti (con sirena e lampeggiante accesi):

1. si giunge in prossimità dell’intersezione rallentando,
2. se necessario si superano i veicoli già attestati sull’incrocio, ma con molta cautela,
3. ci si arresta in posizione tale da poter vedere tutti i bracci dell’intersezione ed i relativi veicoli,
4. ci si accerta che tutti gli utenti della strada si siano accorti di noi e si siano posizionati in maniera tale da darci modo di passare dandoci strada libera,
5. si riprende la marcia e si attraversa.

Secondo logica, che credo sia condivisibile da tutti, con queste modalità le possibilità di sinistro sono ridotte al minimo e, quant’anche accadesse, non per colpe da addebitarsi agli autisti dei mezzi di soccorso.

CURIOSITÀ 1): se due veicoli di soccorso si trovano contemporaneamente sullo stesso incrocio con sirena e lampeggiante accesi, chi passa per primo?

Questa domanda è stata formulata anni fa per gioco ma... se fosse vero?

Si dovrebbe rispondere che a questo punto le prerogative speciali si “azzerano” e si torna in condizione di “parità” tra i conducenti, quindi si dovrebbero osservare le regole vigenti su quell’incrocio in quel momento: insomma chi ha la precedenza passa per primo e chi no, aspetta... ma siccome le condizioni psicologiche dei conducenti al momento non sono certo di distacco e freddezza totale, è consigliabile usare il buon senso che suggerisce di pensare che entrambi i conducenti abbiano adottato la condotta sopra descritta, quindi ad un certo punto, i veicoli sono entrambi fermi sull’incrocio e si “vedono”: dovrebbe bastare un’occhiata tra i due per far decidere chi può ripartire prima dell’altro..... a chi capiterà di vivere questa situazione l’onere di informarci su com’è andata.

Non credo possano tenere le teorie dell’ambulanza prima dei VVFF perché il ferito è già certo mentre i VVFF non sanno se ci sarà.... Oppure prima i VVFF perché potrebbero impedire la morte di qualcuno mentre l’ambulanza soccorre chi è già certamente solo ferito.... etc, con tutte le varianti che vogliamo trovare.



Con buona pace di tutti saranno gli autisti a scegliere di volta in volta e ho scoperto che.....
è successo davvero il giorno 24 febbraio 2008 a Firenze: autobotte VV.FF. contro ambulanza. Le sirene dei due veicoli si “fondono insieme”, i rispettivi conducenti non sentono l'altra e avviene la collisione: l'autobotte urta il fianco sinistro dell'ambulanza e la ribalta, nessun ferito perché i veicoli viaggiavano a velocità evidentemente ridotta ma... se i due conducenti avessero osservato ciò che è indicato più sopra nulla sarebbe successo perché il veicolo avrebbe dovuto essere FERMO per un istante alla linea d'arresto dell'intersezione e, solo dopo avere osservato bene tutti gli altri bracci di strada, riprendere a marciare. Aggiungo che in casi come questo conta molto lo sguardo dei conducenti dei veicoli in emergenza: ci si guarda negli occhi e ci si intende... non posso dire altro, provare per credere.
Per l'uso delle cinture di sicurezza rimando alla NOTA CRITICA al paragrafo apposito.

CURIOSITA' 2): Dati statistici sulla sinistrosità dei veicoli in emergenza.

Da un articolo apparso su “emergency oggi” del dicembre 1997 ho trovato che in seguito ad uno studio effettuato nello stesso anno per la sola regione Piemonte, il 35% degli infortuni ai soccorritori sanitari risultano essere stati provocati da incidenti stradali. Il restante 65% era dovuto a cause non legate ai veicoli di soccorso quali avvelenamenti, intossicazioni, caduta durante il trasporto a piedi del paziente, morsi di animali, violenza dei pazienti stessi, etc.

L'estensore dell'articolo giunge ad affermare:

“... Oltre alla normale pericolosità del mezzo su ruote... si aggiunge anche il rischio legato alla “guida in emergenza” che spesso mette solo a repentaglio la sicurezza dei soccorritori, più che apportare un netto vantaggio per la salvezza delle vittime....”.

Afferma altresì, nelle premesse, che:

“.... Appare dimostrabile che buon a pare di questi infortuni si verifica per imprudenze degli stessi soccorritori (scarsa valutazione dei rischi evolutivi, poca conoscenza dei mezzi a disposizione, trascuratezza nell'adozione dei dispositivi di protezione, errori di guida, etc.)....”

Proseguendo troviamo dati interessanti che aiutano a comprendere quanto sia sconsigliabile CORRERE.

Infatti nell'esame dei sinistri verificatisi troviamo che **NEL TRAGITTO VERSO IL LUOGO DELL'INTERVENTO:**

il 50 % è dovuto ad impatto laterale,

il 18,8 % è dovuto al mezzo fuori strada,

il 9,09 % è dovuto ad urto frontale,

il 9,09 % a tamponamento.

Le restanti percentuali di infortuni al personale sono legate a cause non connesse alla circolazione del mezzo (cadute dei soccorritori dal mezzo fermo o in seguito a manovre brusche).

Di questi incidenti esaminati il 25% è avvenuto ad incrocio, il 4,55 in sorpasso.

Per il tragitto di RIENTRO dopo l'intervento i dati sono:

il 33,33 % impatto laterale,

l'8,33 % per urto frontale,

il 8,33 % per mezzo fuoristrada,

il 8,33 % per tamponamento.

Anche in questo caso le restanti percentuali non interessano questo lavoro ma trattano lesioni occorse in seguito a caduta dal mezzo fermo, manovre brusche, e aggressione da parte di pazienti (!).

Da notare che le lesioni dei soccorritori per caduta all'interno del mezzo in movimento in rientro rappresentano il 16,67% rispetto a quelle di andata che erano del 9,09%. Probabilmente a causa della necessità di assistere il paziente, che porta spesso il soccorritore ad abbandonare la posizione sicura (seduta e con cinture allacciate - speriamo -).

Traiamo le debite conclusioni così come le riporta l'autore dello studio:



“...alcuni incidenti stradali si sarebbero potuti evitare con corsi di guida adeguati e con l'utilizzo rigoroso delle cinture di sicurezza...”

Io, molto umilmente, aggiungerei: con la riduzione al minimo della guida “in sirena” lasciandola ai soli casi in cui, davvero, un ritardo di pochi minuti comporterebbe compromissione della vita dei soggetti in che si vanno a soccorrere e comunque mantenere assolutamente una guida improntata alla massima prudenza.

Sebbene lo studio riguardi le autoambulanze credo sia possibile estendere le valutazioni e le conclusioni a tutti i veicoli dotati di dispositivi supplementari d'allarme, con buona pace dei novelli Nuvolari del soccorso.

CURIOSITA' 3): sirena e lampeggiante: ne abbiamo davvero bisogno?

Uno studio statunitense dei primi anni 2000 sugli incidenti occorsi alle ambulanze mette in risalto che usare i sistemi supplementari d'allarme e quindi “correre” nella maggioranza dei casi non serve, anzi genera ulteriori danni.

E' emerso che tra il 1987 ed il 1997 sono avvenuti 339 incidenti con veicoli di soccorso sanitario con 405 vittime e 838 feriti.

Di questi:

- 202 incidenti su 339 erano con veicoli in “sirena” - pari al 60% -
- 233 vittime su 405 erano a bordo dei veicoli in sirena - pari al 58% -.

In quasi tutti gli incidenti fatali è stato rilevato:

- autista con guida “aggressiva”,
- ambulanza che causa incidente,
- incidente in incrocio,
- gli occupanti degli altri mezzi coinvolti subiscono i danni maggiori,
- gli occupanti del vano sanitario hanno una probabilità maggiore di ferirsi,
- gli autisti hanno poca esperienza.

Le caratteristiche degli incidenti fatali portano ad evidenziare che-la maggior parte avviene:

- agli incroci,
- in curva,
- in sorpasso.

In un altro studio, nel periodo 1991 – 2002 su 300 incidenti mortali con ambulanze, sono stati evidenziate 82 vittime all'interno dell'ambulanza; di queste, 27 erano operatori sanitari e la principale causa di morte è stato il mancato uso delle cinture di sicurezza.

L'efficacia del trasporto in “sirena”, su uno studio di 75 casi, ha cercato di capire se i dispositivi supplementari d'allarme servono e se il “tempo guadagnato” risulta significativo al fine della prognosi del paziente.

Il veicolo in sirena era seguito da uno non in sirena e venivano rilevati i diversi tempi di percorrenza.

La differenza registrata tra quello in sirena e quello no era di 230 secondi (3 minuti e 50 secondi) su un percorso medio di 8,8 miglia (5,464 Km).

In 61 casi su 75 - pari a 81% - il paziente non ha avuto bisogno di ulteriori manovre.

Le conclusioni sono.

- a) Vi è un reale risparmio di tempo viaggiando in “sirena”,
- b) viaggiando in “sirena” il vantaggio al paziente si è rivelato solo in un numero limitato di casi,
- c) il trattamento effettuato dal personale sanitario sul posto riduce la necessità del trasporto in emergenza.



I soccorritori devono trovare equilibrio tra:

- 1) tempo di risposta adeguato alla richiesta,
- 2) aspettative degli utenti: “e’ la mia emergenza!”,
- 3) sicurezza del personale di soccorso - del paziente - degli astanti,
- 4) i bisogni del paziente.

Da tenere presente.

A) Quando si verifica un incidente a un mezzo di soccorso che è impegnato a raggiungere un paziente non si reca danno direttamente al paziente ma le conseguenze dell’incidente possono arrecare danno per il ritardo che si viene a verificare nel soccorso.

B) L’utilizzo dei sistemi supplementari d’allarme solo in pochissimi casi risulta utile. Bisogna limitare il loro uso a quei pochi casi in cui il loro utilizzo rechi beneficio al paziente. Si tenga presente che se non è possibile stabilire i criteri d’utilizzo, l’ ”abuso” dei dispositivi non si è dimostrato vantaggioso.

C) se si è coscienti che l’uso dei dispositivi supplementari d’allarme rechi un danno maggiore rispetto al loro potenziale aiuto è auspicabile che il permesso di guida in “sirena” sia rilasciato solo dopo aver effettuato uno specifico addestramento.

D) esistono pochi studi in merito all’efficacia dell’utilizzo dei sistemi nel ridurre i tempi di trasporto.

E) i dispositivi dovrebbero essere utilizzati solo quando il paziente necessita di manovre “salva vita”.

F) l’utilizzo dei sistemi in andata e ritorno deve essere effettuato in base alle reali condizioni cliniche del paziente.

G) il sistema di emergenza deve identificare nella maniera più precisa possibile i casi in cui utilizzare o meno i dispositivi.

H) eccetto i casi in cui sono necessarie manovre salva vita e sono coinvolti più pazienti, l’invio in “sirena” si rende necessario solo per il primo mezzo.

Per i volontari di protezione civile, quindi NON sanitari, alla luce di quanto sopra esposto, due domande su cui riflettere:

- E’ davvero necessario utilizzare i dispositivi supplementari d’allarme?
- In quali casi di intervento di **protezione civile** “si salva la vita” a qualcuno correndo?

w) proiettori anabbaglianti e clacson? Trasporto d’emergenza su veicoli privati.

Sin qui abbiamo trattato della sirena e del lampeggiante ma il c.d.s. ci dice anche, all’art. 153/2°, che è obbligatorio l’uso dei **proiettori anabbaglianti** anche di giorno a tutti i veicoli che trasportano feriti o ammalati gravi.

Si osservi che l’obbligo sussiste solo per chi trasporta feriti o ammalati gravi e non per i veicoli di soccorso in genere e, si badi bene, QUANDO LI SI TRASPORTA, NON QUANDO LI SI VA A PRENDERE...

Quindi solo i veicoli con paziente a bordo devono accendere gli anabbaglianti.

La norma inoltre ci riserva un’altra sorpresa, infatti si legge: “... sui veicoli che trasportano feriti o ammalati gravi ... “ , quindi non solo le autoambulanze devono accendere gli anabbaglianti ma qualsiasi veicolo, anche una vettura privata, un autocarro o un furgone, a patto che in quel momento trasporti un ferito o ammalato grave.

Detto questo ecco la risposta a chi si chiede come fare per identificare una vettura privata con una partoriente a bordo... iniziamo col tenere i proiettori anabbaglianti accesi.

L’art. 156/4° c.d.s. aggiunge una ulteriore novità: chi trasporta feriti o ammalati gravi, e solo in caso di necessità, possono fare uso dei **dispositivi di segnalazione acustica** anche dove è vietato, ossia nella generalità dei centri abitati e fuori dei casi previsti dalla norma.

Anche qui il codice parla di veicoli in generale e non di sole ambulanze.



Con questi due elementi possiamo affermare che, giuridicamente abbiamo esaurito i modi per distinguere un veicolo che marcia con a bordo una persona che abbisogna di cure mediche.

In entrambi i casi non è data facoltà di non rispettare le segnaletica a chi accende gli anabbaglianti e “strombazza” all’impazzata. Si deve fidare solo nella comprensione degli altri utenti della strada che, se vorranno o se capiranno, lasceranno libero il transito così come potrebbero fare gli agenti del traffico, se non addirittura scortare il veicolo a destinazione per mezzo di veicoli di servizio che precedono - questi ultimi certamente con sirena e lampeggiante accesi - il veicolo privato.

Il vecchio fazzoletto bianco che sventola fuori dal finestrino è... una invenzione che si perde nella notte dei tempi della motorizzazione e di cui non so dare spiegazione ma che, di certo, non garantisce alcuna prerogativa particolare, quindi evitiamo di essere coinvolti in sinistri stradali con il braccio fuori dal finestrino ed il fazzoletto sventolante.

A parte la singolarità del caso in cui, al giorno d’oggi, si dovesse essere costretti a trasportare un ferito o ammalato grave sulla propria vettura privata, se mai ciò dovesse accadere è molto probabile che si commetteranno anche infrazioni alle norme di circolazione perché la circostanza sembrerebbe imporlo. In questo caso esiste la possibilità di chiamare in causa l’articolo 4 della L. 689/81 (cause di esclusione della responsabilità) per eventuali violazioni commesse - e rilevate dalle forze di polizia stradale - nel corso di un “trasporto d’emergenza”; spetterà quindi all’autorità deputata a valutare il sicuro ricorso del nostro soccorritore improvvisato - e un pochino improvvido - se sussistevano i presupposti per violare le norme del c.d.s. quindi se il trasporto giustificava la condotta.

Giova ricordare che in casi simili difficilmente la si spunta perché, anche di recente, la Cassazione (sentenza 18394/06) ha dato torto ad un automobilista che, raggiunto da un verbale per eccesso di velocità, si era giustificato affermando che stava trasportando una persona che aveva bisogno di cure mediche. I Giudici hanno stabilito che il fatto - trasportare una persona che si crede stia molto male - non giustificava la condotta, cioè il mettere a rischio la sicurezza generale del traffico. Detto questo, meglio affidarsi ai soccorsi sanitari mediante specifici veicoli ed evitare viaggi spericolati o quanto meno a rischio sanzioni.

Riassumendo e precisando:

Solo con presenza a bordo di feriti o ammalati gravi è obbligatorio accendere i proiettori anabbaglianti, quindi non esiste quest’obbligo per tutti gli altri veicoli di soccorso nel caso non trasportino soggetti con queste caratteristiche.

L’uso del clacson è consentito solo nel trasporto di ferito o ammalati gravi; anche qui nessun accenno a veicoli di soccorso diversi da ambulanze e antincendio, anche se, ad onore del vero, con sirena accesa è praticamente inutile usare anche il clacson.

x) posso bere alcolici prima di guidare un mezzo munito di dispositivi supplementari d’allarme?

Domanda provocatoria che richiede risposta articolata che non pretendo sia intesa come definitiva e chiarificatrice: porrò solo dubbi.

Credo sia convinzione di tutti che sarebbe opportuno, per non dire vietato, assumere alcolici prima di svolgere servizio con veicoli dotati di sirena e lampeggiante ma... dove stà scritto?

Il vigente CDS ci dice, all’art. 186, che possiamo bere sino ad un livello di alcool nel sangue pari a 0,5 g/l. Parrebbe sia possibile bere “qualcosina”...con dosi che non determinabili a priori perché ogni soggetto assimila diversamente l’alcool, quindi non esiste una regola generale che permetta di determinare, poniamo si beva birra, dopo quanti bicchieri si giunge ad avere 0,5 g/l... potremmo bere sino a giungere ad un livello di 0,5 g/l...prima di guidare un’ambulanza per esempio... Oppure no!



Ma proseguiamo.

Con la Legge 30/3/2001 n° 125 fu disposto, con l'art. 15, che fossero determinate le attività lavorative che comportano un elevato rischio di infortuni sul lavoro, pertanto si doveva fare DIVIETO ASSOLTO di assumere bevande alcoliche e superalcoliche.

Per essere precisi per bevande alcoliche si intendono quelle con gradazione superiore a 1,2 gradi alcolici mentre per bevande superalcoliche quelle con gradazione superiore a 21 per cento alcol in volume.

Con provvedimento 16/3/2006 furono finalmente individuate ed elencate le attività lavorative a rischio per lo svolgimento delle quali si doveva restare assolutamente sobri.

In questo elenco troviamo, al punto 8) lettera a) gli "... addetti alla guida di veicoli stradali per i quali è richiesto il possesso della patente di guida categoria B,C,D,E...."

QUINDI il limite massimo ammesso di alcool assunto non sarà 0,5 g/l ma ZERO!

La legge sposa la ragione ed il buon senso...ma trovo un problema. La norma parla di ATTIVITA' LAVORATIVE e non chiarisce se per "LAVORATIVE" possa intendersi anche chi conduce mezzi di soccorso a titolo non professionale.

Certo è che per rilevare la violazione di questa norma non basta l'intervento di una pattuglia di polizia che sia munita di etilometro perché è previsto che per le finalità della norma in esame, l'art. 15 della L. 125/2001 prevede che gli accertamenti per il rilievo dell'alcool nel sangue "... possono essere effettuati esclusivamente dal medico competente..." inteso come il medico del lavoro e servizi per la prevenzione e la sicurezza negli ambienti di lavoro.

E' quindi è probabile che la polizia stradale non possa applicare le sanzioni previste dalla norma speciale di cui alla L 125/2001 ma possa solo "segnalare" al medico competente di avere trovato un conducente di veicolo di soccorso - quale esso sia non importa - con alcool nel sangue, poniamo con valore 0,4 g/l anziché ZERO: In questo caso il nostro allegro volontario non sarà punibile per violazione dell'art. 186 c.d.s. - sanzione penale o amministrativa a seconda del valore dell'alcool rilevato - ma potrebbe esserlo per la l'art. 15/4° della Legge 125/01 con sanzione amministrativa da € 516,00 ad € 2.582,00. Non si considera in questo esempio l'eventuale accertamento in seguito a coinvolgimento in sinistro stradale....

Dobbiamo ancora trovare giurisprudenza e pronunciamenti per avere una risposta certa, la norma è troppo "giovane" per chiarire meglio, ma abbastanza "vecchia" per generare dubbi.

Unica certezza è che la L. 125/06 ed il relativo elenco delle attività lavorative a rischio, non è applicabile al personale delle forze armate, delle forze di Polizia dello Stato e degli altri corpi armati e dei vigili del fuoco, applicandosi per queste categorie le disposizioni previste dai rispettivi ordinamenti.

z) cinture di sicurezza e radio?

Per le **cinture di sicurezza** l'art. 172 comma 8° lettera b) del c.d.s. ci dice che sono esentati dall'obbligo - ma ciò non significa che DEVONO evitare di indossarle - i conducenti e gli addetti dei veicoli del servizio antincendio e sanitario in caso di intervento di emergenza.

Molto chiaro direi.

Si rilevi che:

- tale facoltà è concessa solo ai soli veicoli antincendio e sanitari,
- il veicolo si trovi in intervento d'emergenza
- NON è obbligatorio NON indossarle ma è una facoltà concessa ai soli "addetti dei veicoli" - ovvero componenti l'equipaggio - del veicolo antincendio o sanitario.
- gli eventuali altri trasportati, non facenti parte dell'equipaggio, dovranno essere sempre assicurati con le cinture di sicurezza: anche i pazienti appena caricati si badi bene!

Detto questo è facile comprendere come tutti i componenti l'equipaggio di altri veicoli e servizi, ancorché muniti di sirena e lampeggiante, hanno l'obbligo di indossare le cinture di sicurezza in ogni condizione di marcia.



In pratica è possibile che l'autista e i sanitari sull'ambulanza non si assicurino, così come i pompieri sull'autopompa, ma tutti gli eventuali trasportati dovranno essere assicurati.

Non possono godere dell'esenzione i veicoli di protezione civile del soccorso alpino.

Ritengo utile sottoporre all'attenzione di tutti la necessità di curare sempre che le cinture di sicurezza siano indossate indipendentemente della facoltà concessa dalla norma. Mi fa specie vedere film americani in cui anche il ladro si allaccia la cintura di sicurezza quando fugge sull'auto rubata mentre noi italiani cerchiamo sempre la possibilità di godere di qualche privilegio che ci consenta di non rispettare una norma di legge anche se questo privilegio potrebbe costarci caro. Riflettiamoci sopra...

Attenzione particolare, e compito ingrato per certi versi, spetterà al conducente che dovrà assicurarsi che tutti i trasportati obbligati ad indossare la cintura di sicurezza lo facciano. Questo perché sono state emesse sentenze che ritenevano, in qualche misura, responsabile il conducente delle lesioni subite dai trasportati che non avevano indossato le cinture di sicurezza: avrebbe addirittura potuto rifiutare di trasportare le persone non allacciate e di riprendere la marcia.

E' vero però che i casi trattati riguardavano vetture private ma..... non è il caso di dare modo alla giurisprudenza di occuparsene partendo da noi.

NOTA CRITICA SULL'USO DELLE CINTURE DI SICUREZZA scontro tra VV.FF e ambulanza avvenuto a Firenze il 24/2/08: riflettiamoci.

I passeggeri dei due veicoli di soccorso non hanno subito lesioni gravi ma... avrebbero dovuto essere tutti trattenuti dalle cinture di sicurezza perché nel loro caso la norma di cui all'art. 172/8° comma lettera b) del cds ci dice che sono esentati dall'obbligo dell'uso delle cinture di sicurezza "... i conducenti e gli addetti dei veicoli antincendio e sanitario in caso di **intervento** di emergenza".

Mentre alla lettera a) leggiamo che sono esentati "... gli appartenenti alle forze di polizia e i corpi di polizia municipale e provinciale nell'espletamento di un **servizio** di emergenza".

Differenza? Credo di sì; per la polizia l'esenzione dall'obbligo vale nel corso del SERVIZIO nel suo complesso, per gli altri (VV.FF. e sanitari) deve intendersi solo nel corso dell' INTERVENTO che credo possa definirsi quando si deve, appunto, intervenire operando una qualche azione di soccorso e non nel tragitto da caserma/ospedale a luogo di azione. Quindi è lecito trovarsi senza cintura, ad esempio, solo nel caso di azioni di soccorso all'infortunato trasportato quando si deve infilare un ago nel braccio; per i VV.FF. non saprei che esempio portare, forse quando in movimento si devono indossare attrezzature speciali che, per motivi di celerità, non vengono indossate in caserma quindi ci si avvia e, nel corso del viaggio, ci si veste.

Insomma se non si deve fare nulla durante il viaggio di trasferimento è buona norma indossare le cinture di sicurezza! Il conducente sta' "rischiando" nel condurre il mezzo, perché non proteggersi? Firenze insegna credo, al di là della norma giuridica.

Per l'uso delle **radio** o dei "telefonini" di servizio ci soccorre l'art. 173/2° c.d.s. che dispone molto chiaramente:

"... E' vietato al conducente di FAR USO durante la marcia di apparecchi radiotelefonici ovvero di usare cuffie sonore...."

Appare chiaro che NON è possibile USARE radio o telefono alla guida, mentre è ovviamente consentito a veicolo fermo.

Si rilevi che "... fare uso..." non è riportato a caso, ma intende vietare tutte quelle operazioni che si possono fare con i moderni apparecchi, ossia non sarà possibile:

- cercare un nome dalla rubrica,
- digitare un SMS,
- rispondere ad una chiamata,
- inviare una chiamata,
- cercare una strada col GPS - se collegato alla radio o al telefonino - ,
- ... e quant'altro sia possibile fare con un cellulare o con una radio.



Insomma il conducente devo solo ed esclusivamente guidare - che in emergenza non è cosa di poco conto - e comunque non è possibile che usi gli apparati nemmeno in circolazione ordinaria, come per tutti gli altri utenti della strada.

CRONOTACHIGRAFO PER VEICOLI PESANTI E BUS.

Se il gruppo di P.C. dispone di veicoli:

- a) con massa massima ammissibile superiore a 3,5 tonnellate;
- b) di veicoli che trasportano più di 9 persone,

sorge il legittimo dubbio se questi veicoli debbano essere muniti del cosiddetto “cronotachigrafo”.

Per chi non lo sapesse questo apparecchio serve per registrare i tempi di guida, di riposo e le velocità del mezzo su cui è installato: una sorta di “scatola nera” dei veicoli a ruote, simile nelle funzioni a quella degli aerei.

Senza entrare nel dettaglio si rileva che sino al 2007, in Italia, si potevano trovare installati cronotachigrafi “analogici”. Dopo tale data, con il regolamento CEE 561/2006 pubblicato sulla Gazzetta Ufficiale della Comunità Europea il 11/4/2006 si è dato un nuovo assetto alla materia del trasporto su strada di merci e passeggeri andando a abrogare il regolamento CEE 3820 ed introducendo modifiche ai regolamenti CEE 3821/85 e CE 2135/98.

Con questo nuovo regolamento del 2006 si è preso atto dell’aggiornamento delle tecnologie avutesi nel corso degli anni sulla materia del trasporto su strada introducendo nuove tecnologie che consentono un più efficace controllo dei periodi di riposo e di guida dei conducenti mediante l’introduzione del cronotachigrafo “digitale”. Per il suo funzionamento il conducente - ogni conducente - deve possedere una “carta del conducente tachigrafica” che deve essere inserita nell’apparecchio ad ogni utilizzo del veicolo.

Questo apparecchio è, ovviamente, più efficiente ed efficace del precedente e si presta meno a manomissioni.

Per la P.C. serve sapere se si deve avere installato sui veicoli citati all’inizio del commento.

L’art. 3 lettera c) del regolamento CEE 561/2006 esonera dall’obbligo di installare il cronotachigrafo digitale:

“c) veicoli di PROPRIETA’.....omissis ... della PROTEZIONE CIVILE ... omissis ... o da questi noleggiati senza conducente, nel caso in cui il trasporto venga effettuato nell’ambito delle funzioni proprie di questi servizi e sotto la loro responsabilità”

Quindi solo i veicoli di proprietà della protezione civile sono esonerato da quest’obbligo.

Ma se per necessità specifiche la P.C. ne noleggia uno - senza conducente - che nell’uso quotidiano lo ha installato? Niente paura, se il veicolo viene utilizzato per i fini e le attività di protezione civile è possibile che il conducente non azioni/attivi il cronotachigrafo. Insomma il conducente non deve inserire la “carta del conducente” per attivare il cronotachigrafo e gli organi di polizia non potranno eccepire nulla, anche perché se il conducente è un volontario in possesso della patente adeguata alla categoria del veicolo che è stato noleggiato (“C” – “C-E – “D” – “D-E”) non è detto possieda la carta del conducente ... e non è obbligato ad averla se non guida di professione ... insomma dovremmo stare tranquilli per quanto riguarda i mezzi di grosse dimensioni o i bus di proprietà della P.C. anche quando andiamo a noleggiare veicoli simili per gli scopi istituzionali delle P.C.

CARTA DI QUALIFICAZIONE DEL CONDUCENTE (CQC).

Il capo II del Decreto Legislativo 21/11/2005 n° 286 (pubblicato sulla G.U. n° 6 del 9/1/06) ha recepito la direttiva n° 2003/59/CE del Parlamento Europeo e del Consiglio del 15/7/2003 sulla qualificazione iniziale e formazione periodica dei conducenti di taluni veicoli stradali adibiti al trasporto merci o passeggeri, il tutto in attuazione della delega di cui all’art. 1 della Legge 18/4/05 n° 62.

Queste disposizioni sanciscono l’obbligo di qualificazione iniziale e formazione periodica dei conducenti dei veicoli citati che deve essere comprovata dal possesso della **CARTA DI QUALIFICAZIONE DEL CONDUCENTE - CQC** – oltre, ovviamente, alla prescritta patente di guida.



Questa CQC è obbligatoria per tutti i conducenti che effettuano professionalmente l'autotrasporto di persone o cose (art. 14 del D.L.vo 21/11/05 n° 286) sui veicoli per cui è richiesta la patente di categoria "C" – "C-E" – "D" – "D-E".

Ora, nella P.C. chi deve condurre veicoli che rientrano nelle categorie individuate dalle patenti sopra riportate deve munirsi del CQC?

La circolare del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti Div. 77898/8.3 del 10/8/2007 ha chiarito che a norma dell'art. 16 del D.L.vo 21/11/06 n° 286 sono esentati dall'obbligo di munirsi di CQC i conducenti:

"b) di veicoli ad uso ... omissis ... della protezione civile ... omissis ... o messi a loro disposizione".

"d) di veicoli utilizzati in servizio di emergenza o destinati a missioni di salvataggio",

"f) di veicoli utilizzati per trasporto passeggeri o merci a fini privati e non commerciali"

Con questo possiamo affermare che il volontario di P.C. che guidi un veicolo di proprietà della P.C. o noleggiato per i fini e gli scopi delle attività di P.C. per cui è necessaria una patente superiore alla "B" NON deve possedere la CQC ma solo la patente relativa alla categoria del veicolo che deve condurre.

DIVIETI DI CIRCOLAZIONE NEI GIORNI FESTIVI DI VEICOLI MASSA COMPLESSIVA SUPERIORE A 7,5 TONNELLATE.

In relazione alla possibilità che le organizzazioni di volontariato di P.C. o CRI che dispongano di veicoli con massa complessiva massima autorizzata superiore a 7,5 t il divieto di circolazione nei giorni festivi NON trova applicazione.

Nonostante il divieto di cui stiamo trattando abbia carattere annuale e ricorrente essendo disposto attraverso specifici decreti prefettizi che recepiscono le direttive impartite a livello nazionale dal Ministero dei Trasporti, è ormai consueto ritrovare sempre le stesse indicazioni.

Pertanto nelle direttive del Ministero dei Trasporti si rinviene sempre e solitamente - all'art. 3 comma 1° - quanto segue:

"Il divieto di cui all'art. 1 non trova applicazione per i veicoli e per i complessi di veicoli, di seguito elencati, anche se circolano scarichi:

a) adibiti a pubblico servizio per interventi urgenti e di emergenza, o che trasportano materiali ed attrezzi a tal fine occorrenti (Vigili del Fuoco, **Protezione civile**, etc);

b) militari o con targa CRI (Croce Rossa Italiana), per comprovate necessità di servizio, e delle forze di polizia;

All'art. 8 delle direttive ministeriali troviamo anche:

"Il calendario di cui all'art. 1 non si applica per i veicoli eccezionali e per i complessi di veicoli eccezionali:

a) adibiti a pubblico servizio per interventi urgenti e di emergenza, o che trasportano materiali ed attrezzi a tal fine occorrenti (Vigili del Fuoco, **Protezione Civile**, etc.)

A tutti quelli che hanno avuto la pazienza di arrivare, leggendo, sino qui, auguro un buon lavoro.

Qualora dovessero emergere inesattezze o imprecisioni, addebitate la responsabilità al solo estensore del presente lavoro che provvederà alle opportune correzioni e modifiche. È un lavoro in itinere e nulla è mai scontato o assolutamente esatto.

Per lo studio della materia sono stati utilizzati diversi articoli apparsi su riviste specializzate della Polizia Locale ed il pregevole commento all'art. 177 che si trova sulla monumentale opera "Codice della Strada" in 12 volumi della casa editrice EGAF.

*Commiss. Agg. Mario Modica,
(Polizia Locale Mandello del Lario – Lierna LC).*

Nota: eventuali errori o inesattezze sono da addebitare esclusivamente all'estensore e sarà cosa gradita, oltre che opportuna, riceverne segnalazione per porvi rimedio all'indirizzo mail: str.6@mandellolario.it