

# FEDERHAND - ONLUS

Federazione regionale campana delle associazioni  
degli handicappati e delle loro famiglie

Via Santagata 32, 81100 Caserta  
telefax 0823.464339 - 0823.467329 - 081.8140692

E-mail: [giambatman@tin.it](mailto:giambatman@tin.it) e [dbdte@tin.it](mailto:dbdte@tin.it)

Aderente alla Federazione italiana per il superamento dell'handicap (FISH)  
al Consiglio Nazionale sulla Disabilità (CND)  
all'assemblea italiana di Disabled Peoples' International (DPI)

## Proposte per un sistema regionale di servizi di trasporto accessibile

L'approccio al problema dell' "accessibilità", che fino a pochi anni fa era relegato ad un ristretto gruppo di addetti ai lavori ed alle associazioni di promozione e tutela dei diritti delle persone con disabilità, ha subito negli ultimi anni una rapida (e per certi versi violenta) trasformazione semantica e sociale. Se prima si parlava della necessità di intervenire con azioni per la rimozione delle barriere architettoniche e di comunicazione indirizzate a cittadini determinati, oggi sempre più ci si rende conto che il problema ha assunto connotazioni universali. Alla consapevolezza che l'esclusione di cittadini con disabilità dalla società ha prodotto servizi e soluzioni tecniche discriminatori (per cui possiamo dire che più che "portatori" di handicap la gran parte di questi cittadini sono "ricevitori" di handicap...) si sposa la coscienza che il problema investe ormai un numero molto alto di persone. Solo nel campo dell'accessibilità fisica ai trasporti ed alle costruzioni ad esempio si calcola che in Italia nel 2.040, se il trend di invecchiamento in atto continuerà, i cittadini ultrasessantacinquenni, a forte probabilità di limitazioni funzionali nella mobilità, saranno pari al 48,5 % dell'intera popolazione, con il rischio reale – se non si interviene con azioni tese alla rimozione di ostacoli e barriere – che l'intera società possa diventare handicappata (pensiamo che la popolazione interessata include anche traumatizzati temporanei, obesi, donne incinta, bambini, etc.). D'altra parte i benefici che l'accessibilità apporta a tutti i cittadini sono significativi: miglioramento della loro qualità della vita, soprattutto in città; una maggiore sicurezza negli ambienti di vita e di lavoro, prevenendo il verificarsi di incidenti ed infortuni; i minori costi economici e sociali che un ambiente accessibile a tutti comporta, con la riduzione dei costi umani conseguenti una non completa mobilità che limita il soddisfacimento di bisogni e il pieno godimento di diritti, la possibilità di una vita autonoma ed indipendente delle persone disabili, prevenendo costosi processi di istituzionalizzazione; il modesto costo economico (prevedere il superamento delle barriere architettoniche nella fase di progetto e di realizzazione oscilla attualmente tra il 3 ed il 6% di incremento dei costi a fronte di costi di intervento su manufatti già realizzati che possono incidere con un 15-20% del costo totale). Si avverte con forza, quindi, la necessità di riformulare il problema dell'accessibilità in forma universale.

Questo **approccio globale all'accessibilità** ha ormai investito, nelle società più ricche, i processi di produzione delle merci e dei servizi: l'"Universal design" è lo slogan che sta alla base delle azioni di standardizzazione che includono gli utenti con speciali bisogni. Per molti aspetti, il tema dell'accessibilità globale è uno dei temi forti del prossimo millennio.

### L'ACCESSIBILITÀ È UN PROBLEMA DI DIRITTI UMANI

L'altro elemento ormai si è fatto strada nella cultura è che tutti gli ostacoli e le barriere che impediscono il libero accesso in eguale condizione di opportunità alla società ed ai suoi servizi rappresentano una violazione di diritti umani. Nel campo della disabilità le **Regole Standard delle Nazioni Unite per l'Eguaglianza di opportunità per le persone con disabilità** (20.12.1993) hanno sottolineato con forza che la lotta delle persone con disabilità per un inserimento nella società, nei luoghi ordinari di vita e in eguaglianza di opportunità, è innanzi tutto una lotta per la difesa di diritti umani. L'inaccessibilità della gran parte dei trasporti pubblici produce il fatto che mentre una fascia di cittadini si sposta quando vuole, vi è un numero sempre più cospicuo di

cittadini che si sposta quando può. Ed il diritto alla mobilità è da includere tra i nuovi diritti moderni.

Il sistema di trasporti regionale attualmente è pesantemente discriminatorio per le persone disabili perché li esclude dalla fruizione di vari servizi (su gomma, su ferro, su fune, su acqua) e dall'accessibilità a mezzi e strutture fisse. Una persona disabile infatti è impossibilitata a salire su un pullman non perché si muove in carrozzina a rotelle, bensì perché l'ingegnere che ha progettato quel mezzo e l'azienda che lo ha acquistato non hanno incluso tra i loro utenti i passeggeri con differente mobilità. Più che portatori di handicap spesso le persone disabili sono ricevitori di handicap.

Presentiamo di seguito una serie di interventi tesi ad includere tra i passeggeri dei servizi di trasporto pubblici ed in convenzione le persone disabili. In tale direzione richiamiamo l'attenzione su una serie di norme che dovrebbero essere recepite nella regolamentazione e legislazione campana.

## **Inserimento piani di mobilità delle persone handicappate di cui all'art. 26 della Legge 104/92**

Vanno impegnati i comuni a definire i piani per la mobilità delle persone handicappate previsti dall'art. 26 della Legge quadro sull'handicap, L. 104/92. Tali piani dovrebbero includere:

- valutazione dell'livello di accessibilità dei servizi pubblici ed in concessione
- misure positive indirizzate a programmare l'adeguamento progressivo all'accessibilità dei mezzi e dei servizi di trasporto, con tempi certi e vincoli di destinazione delle risorse
- soluzioni temporanee che limitino il disagio o le limitazioni all'uso dei servizi trasporto pubblici o in convenzione, con soluzioni alternative o sostitutive (esenzione del titolo di viaggio per accompagnatori, servizi sostitutivi anche a chiamata, etc.)

### Normativa di riferimento

LEGGE 5 febbraio 1992, n. 104.

Legge-quadro per l'assistenza, l'integrazione sociale e i diritti delle persone handicappate.  
(S.ORD. N. 30 ALLA G.U. N. 039 SERIE GENERALE PARTE PRIMA DEL 17.2.1992)

#### *Art. 26. Mobilità e trasporti collettivi*

*1. Le regioni disciplinano le modalità con le quali i comuni dispongono gli interventi per consentire alle persone handicappate la possibilità di muoversi liberamente sul territorio, usufruendo, alle stesse condizioni degli altri cittadini, dei servizi di trasporto collettivo appositamente adattati o di servizi alternativi.*

*2. I comuni assicurano, nell'ambito delle proprie ordinarie risorse di bilancio, modalità di trasporto individuali per le persone handicappate non in grado di servirsi dei mezzi pubblici.*

*3. Entro sei mesi dalla data di entrata in vigore della presente legge, le regioni elaborano, nell'ambito dei piani regionali di trasporto e dei piani di adeguamento delle infrastrutture urbane, piani di mobilità delle persone handicappate da attuare anche mediante la conclusione di accordi di programma ai sensi dell'articolo 27 della legge 8 giugno 1990 n. 142. I suddetti piani prevedono servizi alternativi per le zone non coperte dai servizi di trasporto collettivo. Fino alla completa attuazione dei piani, le regioni e gli enti locali assicurano i servizi già istituiti. I piani di mobilità delle persone handicappate predisposti dalle regioni sono coordinati con i piani di trasporto predisposti dai comuni.*

*4. Una quota non inferiore all'1 per cento dell'ammontare dei mutui autorizzati a favore dell'Ente ferrovie dello Stato è destinata agli interventi per l'eliminazione delle barriere architettoniche nelle strutture edilizie e nel materiale rotabile appartenenti all'Ente medesimo, attraverso capitolati d'appalto formati sulla base dell'articolo 20 del regolamento approvato con decreto del Presidente della Repubblica 27 aprile 1978 n. 384.*

*5. Entro un anno dalla data di entrata in vigore della presente legge, il Ministro dei trasporti provvede alla omologazione di almeno un prototipo di autobus urbano ed extraurbano, di taxi, di vagoni ferroviario, conformemente alle finalità della presente legge.*

*6. Sulla base dei piani regionali e della verifica della funzionalità dei prototipi omologati di cui al comma 5, il Ministro dei trasporti predispose i capitolati d'appalto contenenti prescrizioni per adeguare alle finalità della presente legge i mezzi di trasporto su gomma in corrispondenza con la loro sostituzione.*

## **Vincoli al rispetto della normativa sull'accessibilità nell'utilizzo dei contributi pubblici per servizi pubblici dell'art. 1 del DPR 503/96**

Il DPR 503/96 ha sancito il vincolo di rispetto della normativa sull'accessibilità nell'utilizzo dei contributi o agevolazioni da parte dello Stato e di altri enti pubblici per la realizzazione di opere o servizi pubblici. Il vincolo dovrebbe riguardare quindi anche tutti i servizi pubblici o in convenzione di trasporto. In tal senso vanno vincolati i contributi e le agevolazioni agli enti pubblici e privati a:

- l'acquisto di tutti i nuovi mezzi di trasporto che dovrebbero garantire a tutti i passeggeri libera circolazione e fruizione degli spazi e dei servizi
- l'adeguamento progressivo delle strutture e servizi fissi (porti, stazioni, fermate, etc.) alle normative di superamento delle barriere architettoniche e comunicative con piani pluriennali in cui siano indicati impegni, tempi certi e risorse

### Normativa di riferimento

DPR 24/07/1996 N° 503

Decreto del Presidente della Repubblica 24 luglio 1996, n. 503 (in Suppl. ordinario n. 160, alla Gazz. Uff. n. 227, del 27 settembre). -- Regolamento recante norme per l'eliminazione delle barriere architettoniche negli edifici, spazi e servizi pubblici.

#### *Art. 1. Definizioni ed oggetto.*

*1. Le norme del presente regolamento sono volte ad eliminare gli impedimenti comunemente definiti <<barriere architettoniche>>.*

*2. Per barriere architettoniche si intendono:*

*a) gli ostacoli fisici che sono fonte di disagio per la mobilità di chiunque ed in particolare di coloro che, per qualsiasi causa, hanno una capacità motoria ridotta o impedita in forma permanente o temporanea;*

*b) gli ostacoli che limitano o impediscono a chiunque la comoda e sicura utilizzazione di spazi, attrezzature o componenti;*

*c) la mancanza di accorgimenti e segnalazioni che permettono l'orientamento e la riconoscibilità dei luoghi e delle fonti di pericolo per chiunque e in particolare per i non vedenti, per gli ipovedenti e per i sordi.*

*3. Le presenti norme si applicano agli edifici e spazi pubblici di nuova costruzione, ancorchè di carattere temporaneo, o a quelli esistenti qualora sottoposti a ristrutturazione. Si applicano altresì agli edifici e spazi pubblici sottoposti a qualunque altro tipo di intervento edilizio suscettibile di limitare l'accessibilità e la visibilità, almeno per la parte oggetto dell'intervento stesso. Si applicano inoltre agli edifici e spazi pubblici in tutto o in parte soggetti a cambiamento di destinazione se finalizzata all'uso pubblico, nonchè ai servizi speciali di pubblica utilità di cui al successivo titolo VI.*

*4. Agli edifici e spazi pubblici esistenti, anche se non soggetti a recupero o riorganizzazione funzionale, devono essere apportati tutti quegli accorgimenti che possono migliorarne la fruibilità sulla base delle norme contenute nel presente regolamento.*

*5. In attesa del predetto adeguamento ogni edificio deve essere dotato, entro centottanta giorni dalla data di entrata in vigore del presente regolamento, a cura dell'Amministrazione pubblica che utilizza l'edificio, di un sistema di chiamata per attivare un servizio di assistenza tale da consentire alle persone con ridotta o impedita capacità motoria o sensoriale la fruizione dei servizi espletati.*

*6. Agli edifici di edilizia residenziale pubblica ed agli edifici privati compresi quelli aperti al pubblico si applica il decreto del Ministro dei lavori pubblici 14 giugno 1989, n. 236.*

*7. Non possono essere erogati contributi o agevolazioni da parte dello Stato e di altri enti pubblici per la realizzazione di opere o servizi pubblici non conformi alle norme di cui al presente regolamento.*

## **Rispetto della norma di non-discriminazione di cui al DPCM 27.1.1994**

Il DPCM del 27.1.1994 ha disciplinato i principi su cui deve basarsi il funzionamento dei servizi pubblici. In particolare ha introdotto il principio di non discriminazione con particolare riferimento alle persone disabili.

In tal senso nella carta dei servizi e nei regolamenti di ogni servizio si dovrebbe far riferimento al citato DPCM e prevedere:

- l'introduzione ope legis del principio di non discriminazione previsto dalla normativa citata in tutti i regolamenti di servizi di trasporto pubblici ed in convenzione
- l'introduzione di soluzioni temporanee non-discriminatorie in quei servizi che non siano in condizione di offrire eguaglianza di opportunità nella fruizione a tutti i cittadini

### Normativa di riferimento

Direttiva del Presidente del Consiglio dei Ministri 27 gennaio 1994 (in Gazz. Uff., 22 febbraio, n. 43). -- Principi sull'erogazione dei servizi pubblici.

Art. 1

#### *I. I PRINCIPI FONDAMENTALI.*

##### *1. Eguaglianza.*

*1. L'erogazione del servizio pubblico deve essere ispirata al principio di eguaglianza dei diritti degli utenti. Le regole riguardanti i rapporti tra utenti e servizi pubblici e l'accesso ai servizi pubblici devono essere uguali per tutti. Nessuna distinzione nell'erogazione del servizio può essere compiuta per motivi riguardanti sesso, razza, lingua, religione ed opinioni politiche. Va garantita la parità di trattamento, a parità di condizioni del servizio prestato, sia fra le diverse aree geografiche di utenza, anche quando le stesse non siano agevolmente raggiungibili, sia fra le diverse categorie o fasce di utenti.*

*2. L'eguaglianza va intesa come divieto di ogni ingiustificata discriminazione e non, invece, quale uniformità delle prestazioni sotto il profilo delle condizioni personali e sociali. In particolare, i soggetti erogatori dei servizi sono tenuti ad adottare le iniziative necessarie per adeguare le modalità di prestazione del servizio alle esigenze degli utenti portatori di handicap.*

## **Rispetto dei principi della Carta della mobilità di cui al DPCM del 30.12.1998**

I principi fondamentali previsti dalla Carta della Mobilità introdotta con il DPCM del 30.12.1998 dovrebbero essere rispettati nei regolamenti e legislazioni regionali. In particolare dovrebbe essere previsto che i soggetti erogatori di servizio di trasporto dovrebbero garantire :

- accessibilità ai servizi di trasporto (ed alle relative infrastrutture) degli anziani e delle persone invalide (attraverso la progressiva adozione d'iniziative adeguate);
- pari trattamento, a parità di condizioni del servizio prestato, sia fra le diverse aree geografiche di utenza, sia fra le diverse categorie o fasce di utenti.

### Normativa di riferimento

DPCM del 30.12.1998 – Carta sulla mobilità

## **2. PARTE PRIMA: ASPETTI GENERALI**

### **2.1 I PRINCIPI DELLA CARTA DEL SETTORE TRASPORTI**

*Il servizio pubblico di trasporto deve essere erogato nel rispetto dei principi fondamentali previsti dalla direttiva, interpretati sulla base delle caratteristiche del settore.*

#### *2.1.1 eguaglianza ed imparzialità*

*I soggetti erogatori devono garantire:*

- *accessibilità ai servizi ed alle infrastrutture, senza distinzione di nazionalità, sesso, razza, lingua, religione ed opinioni;*
- *accessibilità ai servizi di trasporto (ed alle relative infrastrutture) degli anziani e delle persone invalide (attraverso la progressiva adozione d'iniziative adeguate);*
- *pari trattamento, a parità di condizioni del servizio prestato, sia fra le diverse aree geografiche di utenza, sia fra le diverse categorie o fasce di utenti.*

#### *2.1.2 continuità*

*I soggetti erogatori devono garantire:*

- *servizi di trasporto continui e regolari (fatta eccezione per le interruzioni dovute a cause di forza maggiore);*
- *servizi sostitutivi, in caso di necessità (o interruzioni programmate);*
- *definizione e comunicazione esterna dei servizi minimi in caso di sciopero (massima divulgazione - preventiva e tempestiva - dei programmi di servizi minimi da garantire).*

#### *2.1.3 partecipazione*

*I soggetti erogatori devono garantire:*

- *la partecipazione degli utenti, anche attraverso organismi di rappresentanza organizzata (Associazioni dei Consumatori), a tavoli di confronto costruttivo sulle principali problematiche che riguardano il servizio reso.*

#### *2.1.4 efficienza ed efficacia*

*I soggetti erogatori o gestori dell'infrastruttura:*

- *adottano le misure necessarie a progettare, produrre ed offrire servizi (ed infrastrutture) di trasporto nell'ottica di un continuo miglioramento dell'efficienza e dell'efficacia, nell'ambito delle loro competenze.*

## **Rispetto della normativa sulle assunzioni obbligatorie nelle gare d'appalto e nelle concessioni e/o convenzioni con pubbliche amministrazioni**

La legge 68/1999, "Norme sul diritto al lavoro dei disabili", art. 17, ha introdotto nelle procedure per accedere alle gare d'appalto o alle convenzioni e/o a concessioni con amministrazioni pubbliche, una clausola sociale che obbliga le aziende concorrenti o beneficiarie di convenzioni o concessioni, a rispettare la normativa sul collocamento obbligatorio di persone disabili. Anche in questo caso non vi sono oneri economici, ma si tratta di far rispettare una norma già in vigore.

### Normativa di riferimento

Legge 12.3.1999 n° 68, "Norme per il diritto al lavoro dei disabili"

#### *Art.17.*

##### *(Obbligo di certificazione).*

*1. Le imprese, sia pubbliche sia private, qualora partecipino a bandi per appalti pubblici o intrattengano rapporti convenzionali o di concessione con pubbliche amministrazioni, sono tenute a presentare preventivamente alle stesse la dichiarazione del legale rappresentante che attesti di essere in regola con le norme che disciplinano il diritto al lavoro dei disabili, nonché apposita certificazione rilasciata dagli uffici competenti dalla quale risulti l'ottemperanza alle norme della presente legge, pena l'esclusione.*

## **Riformulazione della legge regionale n° 15 del 26.7.2002 relativa ad agevolazioni tariffarie di libero percorso a favore di categorie protette e relativo regolamento**

L'attuale disciplina delle agevolazioni tariffarie di libero percorso di cui alla legge regionale 15/2002 prevedono situazioni di discriminazione tra persone disabili con la stessa patologia. Infatti per godere dei benefici della legge alcune categorie non sono soggette a verifica di reddito, altre devono avere un reddito inferiore a 18 milioni (art. 8 del regolamento) ed altre ancora un reddito di 4.132 euro (art. 7 della legge).

Chiediamo che vengano equiparate le condizioni di accesso ai benefici della legge 15/2002 per tutte le persone con disabilità, senza discriminazioni, concedendo agevolazioni in base al reddito ed agevolazioni in base alla disabilità.

### Normativa di riferimento

legge regionale n° 15 del 26.7.2002 “Legge Finanziaria Regionale per l’anno 2002”

#### **Articolo 7**

*1. Con le procedure di cui alla legge regionale 28 marzo 2002, n. 3, articolo 7, comma 3, i benefici di cui alla legge regionale 5 agosto 1999, n. 5, articolo 32, comma 1, sono estesi anche agli invalidi civili, con invalidità non inferiore al settantaquattro per cento e con un reddito personale non superiore ad euro 4.132,00 annui. Il relativo onere graverà sullo stanziamento a carico dell'apposita Unità previsionale di base n. 1.59.108 “Accesso ai servizi e unificazione tariffaria, programmi di sicurezza ed iniziative di mobilità per lo sviluppo locale” iscritta nella tabella B -Spesa- della presente legge.*

*2. Il secondo capoverso del comma 1 dell'articolo 32 della legge regionale 5 agosto 1999, n. 5 è così sostituito:*

*“Il diritto concesso è attestato mediante rilascio di tessera personale da parte dell'Assessorato ai Trasporti su richiesta delle Associazioni interessate o del singolo interessato”.*

*3. La funzione di concessione dei nuovi trattamenti economici a favore degli invalidi civili, ai sensi del Decreto legislativo 31 marzo 1998 n. 112, articolo 130, e successive modificazioni, è trasferita, con decorrenza 1 gennaio 2001 ai Comuni, in conformità a quanto disposto dal Decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri, 26 maggio 2000, articolo 2.*

*A tali enti, in rapporto alle rispettive competenze, spetta la legittimazione passiva nelle controversie riguardanti l'esercizio delle funzioni trasferite.*

**Rispetto della direttiva europea n°85/2001 relativa a “Speciali adeguamenti per veicoli usati per trasportare passeggeri con più di 8 posti oltre a quello del conduttore e emendamenti alla Direttiva 70/156/EEC e 97/27/EC” (13.2.2002 L 42/89 Gazzetta ufficiale delle Comunità europee IT)**

La direttiva europea sugli autobus di trasporto urbano ha introdotto l'obbligatorietà a dotarsi di mezzi che consentano la totale accessibilità a persone con mobilità differente. Ciò significa che in sede di acquisto o rinnovo del parco macchine di ditte pubbliche, parastatali e private che effettuano servizi urbani i bandi di concorso per le forniture (o le gare di appalto) dovranno rispettare tale vincolo per **tutti i mezzi** acquistati. Questo permetterebbe in un tempo calcolabile di rendere accessibile tutto il parco autobus urbani che operano nelle regione Campania.

Si chiede di emanare una circolare a tutti gli enti ed uffici competenti ed interessati ed emendare gli eventuali regolamenti regionali in materia, in maniera di vincolare l'uso delle risorse regionali disponibili per il rinnovo del parco macchine a questa direttiva.

Normativa di riferimento

Riportiamo l'allegato VII al testo della direttiva europea in cui sono indicate le dotazioni che gli autobus urbani devono aver in materia di accessibilità.

*ALLEGATO VII  
PRESCRIZIONI RELATIVE AI DISPOSITIVI TECNICI VOLTI AD AGEVOLARE  
L'ACCESSIBILITÀ DEGLI AUTOBUS  
PER I PASSEGGERI CON RIDOTTA CAPACITÀ MOTORIA*

*1. DISPOSIZIONI GENERALI*

*Nel presente allegato figurano le prescrizioni che si applicano ai veicoli progettati per consentire un facile accesso ai passeggeri con ridotta capacità motoria e alle persone su sedia a rotelle.*

*2. CAMPO DI APPLICAZIONE*

*Queste prescrizioni si applicano ai veicoli che consentono un facile accesso delle persone con ridotta capacità motoria.*

*3. PRESCRIZIONI*

*3.1 Gradini*

*L'altezza del primo gradino dal suolo di almeno una delle porte di accesso non è superiore a 250 mm nei veicoli delle classi I e A e a 320 mm nei veicoli delle classi II, III e B.*

*In alternativa per i veicoli delle classi I e A l'altezza del primo gradino dal suolo non è superiore a 270 mm in due porte di accesso, una di entrata e una di uscita.*

*Può essere inserito un sistema di abbassamento del veicolo e/o un gradino a scomparsa.*

*L'altezza di tutti i gradini, escluso il primo gradino dal suolo, della/e porta/e suddetta/e in uno spazio di accesso o in una corsia non è superiore a 200 mm nei veicoli delle classi I e A e a 250 mm nei veicoli delle classi II, III e B. Il passaggio da una corsia incassata a una zona munita di posti a sedere, non è considerato gradino.*

*3.2 Sedili riservati e spazio per passeggeri con ridotte capacità motorie*

*3.2.1 Un numero minimo di sedili fronte marcia o rivolti all'indietro riservati ai passeggeri disabili è situato vicino alla o alle porte di accesso per consentire la salita e la discesa. Il numero minimo dei sedili riservati è quattro per la classe I, due per le classi II e III e una per le classi A e B. Un sedile che si ripiega quando non utilizzato non è considerato sedile riservato. Il punto 7.7.8.5.2 dell'allegato I non si applica ai veicoli conformi a questa prescrizione.*

*3.2.2 Sotto almeno uno dei sedili riservati o accanto a essi vi è uno spazio sufficiente per un cane da guida.*

*3.2.3 I sedili, tra il posto a sedere e la corsia, sono dotati di braccioli che devono poter essere spostati facilmente per liberare l'accesso al sedile.*

*Mancorrenti o maniglie sono installati in posizione adiacente ai sedili riservati in modo da consentire ai passeggeri una presa facile.*

*3.2.4 La larghezza minima del cuscino di un sedile riservato, misurata a partire da un piano verticale che passa per il centro del posto a sedere, è di 220 mm da ciascun lato o, nel caso di sedili multipli, di 220 mm per il posto a sedere da ciascun lato.*

*3.2.5 L'altezza del cuscino non compresso del sedile rispetto al pavimento è tale per cui la distanza tra il pavimento e un piano orizzontale tangente alla superficie superiore anteriore del cuscino è compresa tra 400 e 500 mm.*

*3.2.6 La superficie prevista per i piedi nei sedili riservati si estende davanti al sedile a partire da un piano verticale che passa per il bordo anteriore del cuscino del sedile. La pendenza della superficie prevista per i piedi non può superare, in nessuna direzione, l'8 %.*

*3.2.7 Ciascun sedile riservato ha un'altezza libera non inferiore a 1 300 mm per i veicoli delle classi I e A e a 900 mm per i veicoli della classe II, misurata dal punto più alto del cuscino non compresso. Detta altezza libera si estende sopra la proiezione verticale dell'intero sedile e della superficie prevista per i piedi dei passeggeri.*

*L'ingombro di uno schienale di sedile o di un altro oggetto in tale spazio è consentito purché sia mantenuto uno spazio verticale libero minimo che si estende 230 mm davanti al cuscino del sedile. Se il sedile riservato è rivolto verso una paratia alta più di 1,2 m tale spazio è di 300 mm.*

### *3.3 Dispositivi di comunicazione*

*3.3.1 In posizione adiacente ai sedili riservati e negli spazi per sedie a rotelle sono installati dispositivi di comunicazione ad un'altezza compresa fra 700 e 1 200 mm dal pavimento.*

*3.3.2 I dispositivi di comunicazioni della zona ribassata sono situati ad un'altezza compresa tra 800 e 1 500 mm se non vi sono sedili.*

*3.3.3 Il comando di tutti i dispositivi di comunicazione interni deve poter essere azionato con il palmo della mano ed è di colore o colori e tonalità contrastanti.*

*3.3.4 Sui veicoli dotati di rampa o elevatore un dispositivo di comunicazione con il conducente è installato, all'esterno, in posizione adiacente alla porta ad un'altezza non superiore a 1 300 mm dal suolo.*

### *3.4 Pittogrammi*

*3.4.1 I veicoli con spazio per sedie a rotelle e/o spazi per passeggeri con ridotte capacità motorie sono dotati di pittogrammi in conformità dell'allegato III, figure 23a e 23b visibili dall'esterno, situati nella parte anteriore lato marciapiede del veicolo e accanto alla o alle apposite porte di accesso. Adeguati pittogrammi sono situati anche all'interno, vicino ai suddetti spazi.*

### *3.5 Pendenza del pavimento*

*La pendenza delle corsie, degli spazi di accesso e del pavimento, tra i sedili riservati o lo spazio per sedie a rotelle e almeno una porta di entrata ed una di uscita o una porta unica di entrata/uscita, non supera l'8 %.*

*Tali zone di pendenza devono essere dotate di un rivestimento antiscivolo.*

### *3.6 Prescrizioni per il trasporto di sedie a rotelle*

*3.6.1 Per ciascun posto destinato ad una persona su sedia a rotelle, nel vano passeggeri, è prevista una zona riservata di almeno 750 mm di larghezza e 1 300 mm di lunghezza. Il piano longitudinale della zona riservata è parallelo al piano longitudinale del veicolo e il pavimento di detta zona è antiscivolo.*

*Per gli spazi progettati per trasportare sedie a rotelle orientate nel senso di marcia, l'estremità superiore dello schienale del sedile antistante può sconfinare nello spazio per la sedia a rotelle, qualora sia previsto uno spazio libero, come indicato nell'allegato III, figura 22.*

*3.6.2 È prevista almeno una porta attraverso la quale possono passare le persone su sedia a rotelle. Nei veicoli della classe I almeno una delle porte per le sedie a rotelle è una porta di accesso. La porta per le sedie a rotelle è munita di un dispositivo per salire e scendere dal veicolo conformemente alle disposizioni del punto 3.11.2 (sistema di abbassamento) del presente allegato, in combinazione con le disposizioni del punto 3.11.3 (elevatore), o 3.11.4 (rampa).*

*3.6.3 Le porte per le sedie a rotelle che non sono porte di accesso hanno un'altezza minima di 1 400 mm. Tutte le porte che consentono l'accesso al veicolo delle sedie a rotelle hanno una larghezza*

minima di 900 mm, che può essere ridotta di 100 mm se la misurazione è effettuata a livello delle maniglie.

3.6.4 Deve essere possibile accedere dall'esterno del veicolo, attraverso almeno una delle porte per sedie a rotelle, alla zona riservata con una sedia di riferimento delle dimensioni indicate nell'allegato III, figura 21.

3.7 Sedili nello spazio per sedie a rotelle

3.7.1 Nello spazio per sedie a rotelle possono essere installati strapuntini che tuttavia non sconfinano in detto spazio quando ripiegati e non utilizzati.

3.7.2 I veicoli possono essere dotati di sedili smontabili installati nello spazio per sedie a rotelle purché possano essere facilmente rimossi dal conducente o dal personale di servizio.

3.7.3 Se la superficie prevista per i piedi davanti ai sedili o a una parte di uno strapuntino in posizione aperta sconfinano nello spazio per sedie a rotelle, sui sedili e gli strapuntini o accanto a essi è affissa una targhetta recante il testo seguente:

«Spazio riservato ai passeggeri su sedia a rotelle»

3.8 Stabilità delle sedie a rotelle

3.8.1 Sistemi di ritenuta delle sedie a rotelle. In alternativa ai requisiti di cui ai punti da 3.8.1.1 a 3.8.1.2.3, i sistemi di ritenuta delle sedie a rotelle possono conformarsi ai requisiti di cui ai punti da 3.8.2 a 3.8.2.11.

3.8.1.1 Nei veicoli in cui i sedili per passeggeri non debbono essere muniti di alcun sistema di ritenuta degli occupanti, lo spazio per le sedie a rotelle è dotato di un sistema di ritenuta atto a garantire la stabilità delle sedie stesse;

Viene effettuata una prova statica in conformità dei seguenti requisiti:

a) una forza di  $250 \text{ daN} \pm 20 \text{ daN}$  per sedia a rotelle è applicata sul sistema di ritenuta stesso;

b) la forza è applicata sul piano orizzontale del veicolo, nella direzione di marcia, se il sistema di ritenuta non è fissato al pavimento del veicolo. Se il sistema di ritenuta è fissato al pavimento, la forza è applicata con un angolo di  $45^\circ \pm 10^\circ$  sul piano orizzontale nella direzione di marcia;

c) la forza è mantenuta per un periodo non inferiore a 1,5 secondi;

d) il sistema di ritenuta deve poter resistere alla prova. Una deformazione permanente, compresa una rottura parziale o totale del sistema di ritenuta non costituisce un difetto, se la forza prescritta è mantenuta per la durata prevista. Se del caso, il sistema di bloccaggio che consente alla sedia a rotelle di abbandonare il veicolo deve poter essere azionato a mano dopo aver eliminato la forza di trazione.

3.8.1.2 Quando i sedili per passeggeri devono essere muniti di un sistema di ritenuta degli occupanti ogni spazio per sedia a rotelle è munito di un sistema di ritenuta in grado di immobilizzare la sedia stessa e il suo occupante.

Tale sistema di ritenuta e i relativi ancoraggi devono poter sostenere forze equivalenti a quelle previste per i sedili per passeggeri e i sistemi di ritenuta degli occupanti.

Viene effettuata una prova statica in conformità dei seguenti requisiti:

a) le forze indicate sono applicate nella direzione di marcia e nella direzione contraria a quella di marcia, separatamente e sul sistema di ritenuta stesso;

b) la forza è mantenuta per un periodo non inferiore a 0,2 secondi;

c) il sistema di ritenuta deve poter resistere alla prova. Una deformazione permanente, compresa una rottura parziale o totale del sistema di ritenuta non costituisce un difetto, se la forza prescritta è mantenuta per la durata prevista. Se del caso, il sistema di bloccaggio che consente alla sedia a rotelle di abbandonare il veicolo deve poter essere azionato a mano dopo aver eliminato la forza di trazione.

3.8.1.2.1 Nella direzione di marcia, in caso di sistema di ritenuta distinto per la sedia a rotelle e per il suo occupante

3.8.1.2.1.1 Per la categoria M2

a)  $110 \text{ daN} \pm 20 \text{ daN}$  in caso di cintura subaddominale. La forza è applicata al sistema di ritenuta dell'occupante della sedia a rotelle sul piano orizzontale del veicolo, nella direzione di marcia, se il sistema di ritenuta non è fissato al pavimento del veicolo. Se il sistema di ritenuta è fissato al pavimento, la forza è applicata con un angolo di  $45^\circ \pm 10^\circ$  sul piano orizzontale nella direzione di marcia;

b)  $675 \text{ daN} \pm 20 \text{ daN}$  sul piano orizzontale del veicolo, nella direzione di marcia, sul tratto subaddominale della cintura e  $675 \text{ daN} \pm 20 \text{ daN}$  sul piano orizzontale del veicolo, nella direzione di marcia, sul tratto diagonale della cintura in caso di cintura a tre punti;

c)  $1\ 715 \text{ daN} \pm 20 \text{ daN}$  ad un angolo di  $45^\circ \pm 10^\circ$  sul piano orizzontale del veicolo, nella direzione di marcia, sul sistema di ritenuta della sedia a rotelle;

d) le forze sono applicate simultaneamente.

3.8.1.2.1.2 Per la categoria M3

a)  $740 \text{ daN} \pm 20 \text{ daN}$  in caso di cintura subaddominale. La forza è applicata al sistema di ritenuta dell'occupante della sedia a rotelle sul piano orizzontale del veicolo, nella direzione di marcia, se il sistema di ritenuta non è fissato al pavimento del veicolo. Se il sistema di ritenuta è fissato al pavimento, la forza è applicata con un angolo di  $45^\circ \pm 10^\circ$  sul piano orizzontale nella direzione di marcia;

b)  $450 \text{ daN} \pm 20 \text{ daN}$  sul piano orizzontale del veicolo, nella direzione di marcia, sul tratto subaddominale della cintura e  $450 \text{ daN} \pm 20 \text{ daN}$  sul piano orizzontale del veicolo, nella direzione di marcia, sul tratto diagonale della cintura in caso di cintura a tre punti;

c)  $1\ 130 \text{ daN} \pm 20 \text{ daN}$  ad un angolo di  $45^\circ \pm 10^\circ$  sul piano orizzontale del veicolo, nella direzione di marcia, sul sistema di ritenuta della sedia a rotelle;

d) le forze sono applicate simultaneamente.

3.8.1.2.2 Nella direzione di marcia, in caso di sistema di ritenuta combinato sedia a rotelle/occupante

3.8.1.2.2.1 Per la categoria M2

a)  $1\ 110 \text{ daN} \pm 20 \text{ daN}$  con un angolo di  $45^\circ \pm 10^\circ$  sul piano orizzontale del veicolo, nella direzione di marcia, sul sistema di ritenuta dell'occupante della sedia a rotelle in caso di cintura subaddominale;

b)  $675 \text{ daN} \pm 20 \text{ daN}$  con un angolo di  $45^\circ \pm 10^\circ$  sul piano orizzontale del veicolo, nella direzione di marcia, sul tratto subaddominale della cintura e  $675 \text{ daN} \pm 20 \text{ daN}$  sul piano orizzontale del veicolo, nella direzione di marcia, sul tratto diagonale della cintura in caso di cintura a tre punti;

c)  $1\ 715 \text{ daN} \pm 20 \text{ daN}$  con un angolo di  $45^\circ \pm 10^\circ$  sul piano orizzontale del veicolo, nella direzione di marcia, sul sistema di ritenuta della sedia a rotelle;

d) le forze sono applicate simultaneamente.

3.8.1.2.2.2 Per la categoria M3

a)  $740 \text{ daN} \pm 20 \text{ daN}$  con un angolo di  $45^\circ \pm 10^\circ$  sul piano orizzontale del veicolo, nella direzione di marcia, sul sistema di ritenuta dell'occupante della sedia a rotelle in caso di cintura subaddominale;

b)  $450 \text{ daN} \pm 20 \text{ daN}$  con un angolo di  $45^\circ \pm 10^\circ$  sul piano orizzontale del veicolo, nella direzione di marcia, sul tratto subaddominale della cintura e  $450 \text{ daN} \pm 20 \text{ daN}$  sul piano orizzontale del veicolo, nella direzione di marcia, sul tratto diagonale della cintura in caso di cintura a tre punti;

c)  $1\ 130 \text{ daN} \pm 20 \text{ daN}$  con un angolo di  $45^\circ \pm 10^\circ$  sul piano orizzontale del veicolo, nella direzione di marcia, sul sistema di ritenuta della sedia a rotelle;

d) le forze sono applicate simultaneamente.

3.8.1.2.3 Nella direzione contraria a quella di marcia

a)  $810 \text{ daN} \pm 20 \text{ daN}$  con un angolo di  $45^\circ \pm 10^\circ$  sul piano orizzontale del veicolo, nella direzione contraria a quella di marcia, sul sistema di ritenuta della sedia a rotelle.

3.8.2 Sistema alternativo di ritenuta della sedia a rotelle:

3.8.2.1 lo spazio per sedia a rotelle è munito di un sistema di ritenuta adatto per un'applicazione generale alle sedie a rotelle e consente il trasporto di una sedia a rotelle e del suo occupante orientati nella direzione di marcia del veicolo;

3.8.2.2 lo spazio per sedia a rotelle è munito di un sistema di ritenuta dell'occupante della sedia a rotelle che comprende almeno due punti di ancoraggio ed un bloccaggio pelvico (cintura subaddominale) progettati e costruiti al fine di fornire prestazioni analoghe a quelle di una cintura di sicurezza conforme alla direttiva 77/541/CEE modificata.

3.8.2.3 ogni sistema di ritenuta di cui è munito lo spazio per sedia a rotelle deve poter essere sganciato facilmente in caso di emergenza.

3.8.2.4 ogni sistema di ritenuta delle sedie a rotelle deve

3.8.2.4.1 soddisfare i requisiti della prova dinamica di cui al punto 3.8.2.8 ed essere saldamente fissato ad ancoraggi del veicolo che soddisfino i requisiti della prova statica di cui al punto 3.8.2.6; oppure

3.8.2.4.2 essere saldamente fissato agli ancoraggi del veicolo in modo tale che la combinazione di ritenuta ed ancoraggi soddisfi i requisiti del punto 3.8.2.8.

3.8.2.5 ogni sistema di ritenuta degli occupanti deve

3.8.2.5.1 soddisfare i requisiti della prova dinamica di cui al punto 3.8.2.9 ed essere saldamente fissato ad ancoraggi del veicolo che soddisfino i requisiti della prova statica di cui al punto 3.8.2.6; oppure

3.8.2.5.2 essere saldamente fissato agli ancoraggi del veicolo in modo tale che la combinazione di ritenuta ed ancoraggi soddisfi i requisiti del punto 3.8.2.9 quando è fissata agli ancoraggi installati come descritto al punto 3.8.2.6.7.

3.8.2.6 Viene effettuata una prova statica sui punti di ancoraggio del sistema di ritenuta delle sedie a rotelle e del sistema di ritenuta dell'occupante della sedia a rotelle conformemente ai seguenti requisiti:

3.8.2.6.1 le forze specificate al punto 3.8.2.7 vengono applicate mediante un dispositivo che riproduce la geometria del sistema di ritenuta delle sedie a rotelle;

3.8.2.6.2 le forze specificate al punto 3.8.2.7.3 vengono applicate mediante un dispositivo che riproduce la geometria del sistema di ritenuta dell'occupante della sedia a rotelle nonché un dispositivo di trazione specificato al punto 5.3.4 dell'allegato I della direttiva 76/115/CEE.

3.8.2.6.3 le forze di cui ai punti 3.8.2.6.1 e 3.8.2.6.2 vengono applicate simultaneamente nella direzione di marcia, ad un angolo di  $100 \pm 50$  sopra il piano orizzontale;

3.8.2.6.4 le forze di cui al punto 3.8.2.6.1 vengono applicate nella direzione contraria a quella di marcia, ad un angolo di  $100 \pm 50$  sopra il piano orizzontale;

3.8.2.6.5 le forze vengono applicate il più rapidamente possibile sull'asse verticale centrale dello spazio per sedia a rotelle; e

3.8.2.6.6 la forza viene mantenuta per non meno di 0,2 secondi;

3.8.2.6.7 la prova viene effettuata su una sezione rappresentativa della struttura del veicolo e su ogni accessorio del veicolo stesso che possa contribuire alla solidità o alla rigidità della struttura.

3.8.2.7 Le forze specificate al punto 3.8.2.6 sono le seguenti:

3.8.2.7.1 nel caso degli ancoraggi previsti per un sistema di ritenuta delle sedie a rotelle installato su un veicolo della categoria M2:

3.8.2.7.1.1 1 110 da N applicati sul piano longitudinale del veicolo, nella direzione di marcia, ad un'altezza non inferiore a 200 mm e non superiore a 300 mm misurata verticalmente dalla base dello spazio per sedia a rotelle, e

3.8.2.7.1.2 550 da N applicati sul piano longitudinale del veicolo, nella direzione contraria a quella di marcia, ad un'altezza non inferiore a 200 mm e non superiore a 300 mm misurata verticalmente dalla base dello spazio per sedia a rotelle;

3.8.2.7.2. nel caso degli ancoraggi previsti per un sistema di ritenuta delle sedie a rotelle installato su un veicolo della categoria M3:

3.8.2.7.2.1 740 da N applicati sul piano longitudinale del veicolo, nella direzione di marcia, ad un'altezza non inferiore a 200 mm e non superiore a 300 mm misurata verticalmente dalla base dello spazio per sedia a rotelle, e

3.8.2.7.2.2 370 da N applicati sul piano longitudinale del veicolo, nella direzione contraria a quella di marcia, ad un'altezza compresa fra 200 e 300 mm misurati verticalmente dalla base dello spazio per le sedie a rotelle;

3.8.2.7.3 per gli ancoraggi dei sistemi di ritenuta degli occupanti delle sedie a rotelle le forze applicate sono conformi alle prescrizioni di cui al punto 5.4 dell'allegato I della direttiva 76/115/CEE.

3.8.2.8 Il sistema di ritenuta di una sedia a rotelle è sottoposto ad una prova dinamica effettuata secondo le prescrizioni seguenti:

3.8.2.8.1 un carrello di prova rappresentativo delle sedie a rotelle avente una massa di 85 kg è sottoposto ad una velocità compresa fra 48 km/h e 50 km/h fino all'arresto, ad un impulso di decelerazione,

3.8.2.8.1.1 superiore a 20 g nella direzione di marcia per un periodo complessivo di almeno 0,015 secondi;

3.8.2.8.1.2 superiore a 15 g nella direzione di marcia per un periodo complessivo di almeno 0,04 secondi;

3.8.2.8.1.3 per più di 0,075 secondi;

3.8.2.8.1.4 non superiore a 28 g e per non più di 0,08 secondi;

3.8.2.8.1.5 per non più di 0,12 secondi e

3.8.2.8.2 un carrello di prova rappresentativo delle sedie a rotelle avente una massa di 85 kg è sottoposto, ad una velocità compresa fra 48 e 50 km/h fino all'arresto, ad un impulso di decelerazione

3.8.2.8.2.1 superiore a 5 g nella direzione contraria a quella di marcia per un periodo complessivo di almeno 0,015 secondi;

3.8.2.8.2.2 non superiore a 8 g nella direzione contraria a quella di marcia per non più di 0,02 secondi;

3.8.2.8.3 la prova di cui al punto 3.8.2.8.2 non si esegue se gli stessi sistemi di ritenuta sono utilizzati per la direzione di marcia e per quella contraria ovvero se è stata eseguita una prova equivalente.

3.8.2.8.4 per la prova suddetta il sistema di ritenuta delle sedie a rotelle è fissato:

3.8.2.8.4.1 agli ancoraggi di cui è munito il banco di prova rappresentativo della geometria degli ancoraggi stessi in un veicolo al quale è destinato il sistema di ritenuta oppure

3.8.2.8.4.2 agli ancoraggi che fanno parte di una sezione rappresentativa del veicolo al quale è destinato il sistema di ritenuta, come descritto al punto 3.8.2.6.7.

3.8.2.9 Il sistema di ritenuta dell'occupante di una sedia a rotelle soddisfa le prescrizioni di prova di cui al punto 2.7.8.4 dell'allegato I della direttiva 77/541/CEE, o ad una prova equivalente con gli impulsi di decelerazione di cui al punto 3.8.2.8.1. Le cinture dei sedili omologate in base alla direttiva 77/541/CEE, e munite del relativo marchio, sono ritenute conformi.

3.8.2.10 Il risultato della prova di cui ai punti 3.8.2.6, 3.8.2.8 o 3.8.2.9 è considerato negativo se non sono soddisfatte le seguenti prescrizioni:

3.8.2.10.1 nessuna parte del sistema ha ceduto o si è staccata dall'ancoraggio o dal veicolo durante la prova;

3.8.2.10.2 i meccanismi di sgancio della sedia a rotelle e dell'occupante possono essere sganciati a prova ultimata;

3.8.2.10.3 durante la prova di cui al punto 3.8.2.8 la sedia a rotelle non subisce uno spostamento superiore a 200 mm sul piano longitudinale del veicolo;

3.8.2.10.4 a prova ultimata nessuna parte del sistema presenta deformazioni tali da provocare ferimenti a causa di spigoli vivi o altre sporgenze.

3.8.2.11 Le istruzioni di utilizzazione del sistema di ritenuta devono essere chiaramente affisse accanto ad esso

3.8.3 In alternativa alle disposizioni di cui al punto 3.8.1.1, lo spazio per sedie a rotelle è progettato affinché la persona che occupa la sedia a rotelle possa viaggiare, senza essere immobilizzata e in senso opposto alla direzione di marcia, con la sedia appoggiata ad un sostegno o ad uno schienale, nelle seguenti condizioni:

a) uno dei lati longitudinali dello spazio per le sedie a rotelle deve trovarsi contro una parete divisoria o laterale del veicolo;

b) sul limite anteriore dello spazio per sedie a rotelle deve essere previsto un sostegno o uno schienale perpendicolare all'asse longitudinale del veicolo;

c) per impedire alla sedia a rotelle di ribaltarsi, il sostegno o lo schienale devono essere progettati affinché le ruote o lo schienale della sedia siano appoggiati contro il sostegno o lo schienale;

d) il sostegno o lo schienale dei sedili della fila precedente deve poter sostenere una forza di 250 daN ±

20 daN per sedia a rotelle. Detta forza è applicata nel centro dello schienale o del sostegno, sul piano orizzontale del veicolo, nella direzione di marcia. Essa è mantenuta per un periodo non inferiore a 1,5 secondi;

e) su una parete laterale o divisoria del veicolo deve trovarsi un mancorrente o una maniglia che offra alla persona sulla sedia a rotelle una presa facile e salda;

f) il lato opposto allo spazio per sedie a rotelle deve essere munito di un mancorrente a scomparsa o di un dispositivo equivalente al fine di limitare il più possibile gli spostamenti laterali della sedia a rotelle e di offrire alla persona che la occupa una presa facile e salda;

g) la base dello spazio per sedia a rotelle deve essere rivestita di materiale antiscivolo;

h) accanto alla zona riservata, deve essere fissata una targhetta recante la scritta seguente:

«Zona riservata ad una sedia a rotelle. La sedia a rotelle deve essere sistemata nel senso contrario alla marcia del veicolo, appoggiata contro il sostegno o lo schienale e con i freni bloccati.»

### 3.9 Comandi alle porte

3.9.1 I comandi di apertura posti all'interno o all'esterno del veicolo, in adiacenza di una delle porte di cui al punto 3.6, non devono trovarsi a più di 1 300 mm di altezza dal suolo o dal pavimento.

### 3.10 Illuminazione

3.10.1 È prevista un'illuminazione adeguata all'interno e all'esterno in prossimità del veicolo per consentire ai passeggeri con mobilità ridotta di salire e scendere in sicurezza. I dispositivi di illuminazione che possono disturbare il campo visivo del conducente funzionano solo a veicolo fermo.

### 3.11 Prescrizioni per i dispositivi di salita e discesa

#### 3.11.1 Prescrizioni generali

3.11.1.1 I comandi dei dispositivi di salita e discesa dal veicolo devono essere chiaramente indicati come tali. La posizione aperta o abbassata del dispositivo deve essere segnalata al conducente da una spia luminosa.

3.11.1.2 In caso di mancato funzionamento di un dispositivo di sicurezza, gli elevatori, le rampe ed il sistema di abbassamento del veicolo non devono poter essere azionati, a meno che sia possibile farlo manualmente in modo sicuro. Il tipo di meccanismo della manovra di emergenza e la sua ubicazione devono essere chiaramente indicati. In caso di interruzione dell'alimentazione, gli elevatori e le rampe devono poter essere manovrati manualmente.

3.11.1.3 L'accesso ad una delle porte di accesso o di sicurezza del veicolo può essere ostruito da un dispositivo di salita e discesa purché, sia all'interno che all'esterno del veicolo, vengano soddisfatte due condizioni:

- . il dispositivo non ostruisca la maniglia o un altro dispositivo di apertura della porta,
- . il dispositivo possa essere spostato rapidamente in modo da lasciar libera la porta in caso di pericolo.

#### 3.11.2 Sistema di abbassamento

3.11.2.1 Per azionare il sistema di abbassamento è necessario un interruttore.

3.11.2.2 Il comando che avvia il movimento di abbassamento e di sollevamento di parte o dell'intera carrozzeria rispetto al piano stradale deve poter essere chiaramente individuato ed azionato direttamente dal conducente.

3.11.2.3 Il movimento di abbassamento e di sollevamento deve poter essere interrotto e invertito immediatamente mediante un comando collocato a portata di mano del conducente, seduto nella cabina di guida, e accanto agli altri eventuali comandi di azionamento del sistema di abbassamento.

3.11.2.4 Qualsiasi sistema di abbassamento di cui è dotato un veicolo non deve: consentire al veicolo di superare la velocità di 5 km/h quando la carrozzeria è abbassata rispetto alle normali condizioni di marcia o consentire il sollevamento o l'abbassamento del veicolo quando per un qualsiasi motivo l'azionamento della porta di accesso è bloccato.

#### 3.11.3 Elevatore

##### 3.11.3.1 Disposizioni generali

*3.11.3.1.1 Gli elevatori devono poter essere azionati soltanto con il veicolo in sosta. Durante il sollevamento della piattaforma e prima di avviarne l'abbassamento, deve attivarsi automaticamente un dispositivo di immobilizzazione della sedia a rotelle.*

*3.11.3.1.2 La piattaforma elevatrice deve avere una larghezza minima di 800 mm, una lunghezza minima di 1 200 mm e deve poter sostenere una massa di almeno 300 kg.*

*3.11.3.2 Prescrizioni tecniche supplementari relative agli elevatori servocomandati*

*3.11.3.2.1 Il comando di azionamento deve essere progettato in modo che, se liberato, ritorni automaticamente nella posizione iniziale. Il movimento dell'elevatore deve in tal modo interrompersi immediatamente e deve essere possibile avviare un movimento in ambo le direzioni.*

*3.11.3.2.2 Un dispositivo di sicurezza (ad esempio meccanismo di inversione) deve proteggere le zone che non si trovano nel campo visivo dell'operatore e nelle quali l'elevatore può incastrare o schiacciare degli oggetti.*

*3.11.3.2.3 In caso di azionamento di uno di detti dispositivi di sicurezza, il movimento dell'elevatore deve poter essere immediatamente interrotto ed invertito.*

*3.11.3.3 Azionamento degli elevatori servocomandati*

*3.11.3.3.1 Se la porta munita di un elevatore è una porta di accesso situata nel campo visivo diretto del conducente*

*del veicolo, l'elevatore può essere azionato dal conducente seduto al posto di guida.*

## **Presentazione di un disegno di legge regionale della Giunta Regionale per il superamento e l'eliminazione delle barriere architettoniche, comunicative e orientative sui mezzi di trasporto pubblici**

In alcune regioni italiane (Emilia-Romagna, Veneto, Friuli Venezia Giulia, etc.) sono state approvate leggi regionali che hanno affrontato il problema del superamento e dell'eliminazione delle barriere architettoniche, comunicative e orientative, prevedendo opportune regolamentazioni dei servizi pubblici ed in concessione, standard di accessibilità che vincolino l'erogazione dei finanziamenti pubblici, qualità dell'offerta dei servizi di trasporto ad un'utenza con bisogni specifici.

Chiediamo che la Giunta regionale discuta una proposta di legge per il superamento e dell'eliminazione delle barriere architettoniche, comunicative e orientative che la Federhand-Onlus presenterà.

**Adeguamento delle navi a quanto previsto dal legislativo Decreto Legislativo 8 marzo 2005, n. 52 "Attuazione della direttiva 2003/24/CE relativa ai requisiti di sicurezza per le navi da passeggeri" (pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale* n. 89 del 18 aprile 2005)**

Il parco navi operante sulle tratte che fanno scalo nei porti campani (dalle linee di navigazione che comunicano con le isole del golfo, al metrò del mare, agli altri arcipelaghi ed isole italiane ed estere) nella gran parte dei casi sono non accessibili a persone che si muovono e si orientano in modo differente. Di recente un D. Legislativo 52/2005 ha introdotto nuove norme di costruzione e di servizio delle navi passeggeri, con particolare attenzione alle normative per la sicurezza di detti passeggeri.

Chiediamo che la regione Campania si attivi per recepire tali norme nei propri ordinamenti e regolamenti, e nell'erogazione di fondi pubblici e concessioni a compagnie marittime di trasporto.

Normativa di riferimento

Decreto Legislativo 8 marzo 2005, n. 52 "Attuazione della direttiva 2003/24/CE relativa ai requisiti di sicurezza per le navi da passeggeri"

Art. 1.

*Modifiche al decreto legislativo 4 febbraio 2000, n. 45*

1. Al decreto legislativo 4 febbraio 2000, n. 45, e successive modificazioni, sono apportate le seguenti modificazioni:

a) all'articolo 1, comma 1, dopo la lettera *bb*) sono aggiunte, in fine, le seguenti:

...*omissis*...

*bb-quater*) persona a mobilità ridotta: chiunque abbia una particolare difficoltà nell'uso dei trasporti pubblici, compresi gli anziani, i disabili, le persone con disturbi sensoriali e quanti impiegano sedie a rotelle, le gestanti e chi accompagna bambini piccoli;

...*omissis*...

c) dopo l'articolo 4, sono inseriti i seguenti:

...*omissis*...

Art. 4-ter.

*Requisiti di sicurezza per le persone a mobilità ridotta*

1. Fatto salvo quanto previsto nel decreto del Presidente della Repubblica 24 luglio 1996, n. 503, e oltre ai pertinenti requisiti di sicurezza di cui all'articolo 4, le navi da passeggeri di classe A, B, C e D e le unità veloci da passeggeri adibite al trasporto pubblico, al fine di garantire un accesso sicuro alle persone a mobilità ridotta, devono:

a) se la chiglia e' stata impostata o si trova a un equivalente stadio di costruzione il 1° ottobre 2004 o in data successiva, essere conformi, per quanto fattibile, agli orientamenti contenuti nell'allegato III;

b) se la chiglia e' stata impostata o si trova a un equivalente stadio di costruzione anteriormente al 1° ottobre 2004, procedere all'effettuazione delle necessarie modifiche applicando gli orientamenti di cui all'allegato III per quanto ragionevole e possibile, in termini economici, secondo quanto previsto nel piano d'azione nazionale di cui al comma 3.

2. L'Amministrazione consulta e coopera con le associazioni che rappresentano le persone a mobilità ridotta in merito all'attuazione degli orientamenti contenuti nell'allegato III.
3. Il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti elabora un piano d'azione nazionale per l'applicazione degli orientamenti alle navi e unità veloci la cui chiglia è stata impostata o si trova a un equivalente stadio di costruzione anteriormente al 1° ottobre 2004, da comunicare alla Commissione europea entro il 17 maggio 2005.
4. L'Amministrazione entro il 17 maggio 2006 informa la Commissione europea in merito all'attuazione del presente articolo, per tutte le navi da passeggeri di cui al comma 1, lettera a), per le navi da passeggeri di cui al comma 1, lettera b), autorizzate a trasportare più di 400 passeggeri e per tutte le unità veloci da passeggeri.
5. Le verifiche sulla costruzione delle navi nuove e sulle modifiche strutturali alle navi esistenti per l'adeguamento alle prescrizioni del presente articolo competono all'ente tecnico.»;

d) dopo l'allegato II, è' aggiunto il seguente:

«Allegato III  
(Articolo 4-ter)

*Orientamenti sui requisiti di sicurezza delle navi da passeggeri e delle unità veloci da passeggeri per le persone a mobilità ridotta.*

Nell'applicare gli orientamenti del presente allegato deve essere tenuto conto di quanto previsto nella circolare MSC/735 dell'Organizzazione marittima internazionale (OMI), del 24 giugno 1996, relativa alla raccomandazione sulla progettazione e la gestione di navi da passeggeri al fine di rispondere alle necessità degli anziani e dei disabili.

1. Accesso alla nave.

Le navi devono essere costruite ed attrezzate in modo tale da consentire alle persone a mobilità ridotta di compiere facilmente e in tutta sicurezza le operazioni di imbarco e sbarco, nonché da garantire loro l'accesso ai diversi ponti, o autonomamente o mediante rampe o ascensori.

Indicazioni su tale accesso devono essere apposte negli altri punti di accesso alla nave e in altre opportune zone in tutta la nave.

2. Cartelli indicatori.

I cartelli indicatori apposti nella nave per informare i passeggeri devono essere collocati in modo da risultare visibili e facilmente leggibili da persone a mobilità ridotta (tra cui le persone con disabilità sensoriali) e posizionati in punti chiave.

3. Mezzi per comunicare messaggi.

L'operatore deve disporre, a bordo della nave, di mezzi per trasmettere sia visivamente sia oralmente a tutte le persone che presentano forme diverse di mobilità ridotta annunci concernenti, ad esempio, ritardi, cambi di programma e servizi di bordo.

4. Segnali di allarme.

Il sistema di allarme e i pulsanti di chiamata devono essere concepiti in modo tale da allertare e da essere accessibili a tutti i passeggeri a mobilità ridotta, comprese le persone con disabilità sensoriali e quelle con disturbi dell'apprendimento.

5. Requisiti supplementari per assicurare la mobilità all'interno della nave.

Corrimani, corridoi e passaggi, porte ed accessi devono essere realizzati in modo tale da permettere il passaggio di una persona su sedia a rotelle. Ascensori, ponti garage, locali passeggeri, alloggi e servizi igienici devono essere progettati in modo da essere accessibili in maniera ragionevole e proporzionata per le persone a mobilità ridotta.».

## **Finanziamento regionale per il trasferimento del servizio Autonomy da Pomigliano d'Arco a Napoli, adeguando le strutture e potenziando i servizi.**

La Federhand-Onlus da alcuni anni gestisce il Centro di Mobilità (CDM). Si tratta di una struttura, inizialmente promossa dalla Fiat attraverso il progetto Autonomy e diffusa in tutt'Italia, che mette alla prova le residue capacità delle persone con disabilità in vista della possibilità di conseguire una patente di guida. L'iniziativa è nata per venire incontro alle difficoltà, per persone con disabilità, a verificare l'attitudine a condurre un'autovettura in assenza di autovetture adattate, data l'estrema carenza di scuole guida dotate di tali autovetture. Tale struttura è dotata innanzitutto di un simulatore di guida, attraverso il quale è possibile testare le capacità ed abilità necessarie alla guida, e di alcune auto pluri-adattate per rispondere alle varie esigenze dei guidatori con differenti disabilità.

I CdM, affidati in un secondo tempo in varie parti d'Italia ad organizzazioni e associazioni del terzo settore con una supervisione della società Mobilità Servizi S.A.S., hanno ampliato via via le loro funzioni fino a comprendere anche altri servizi. La nostra Federazione, che oggi gestisce solo il CdM, vorrebbe valorizzare il servizio ed i mezzi a disposizione per istituire una scuola guida, avviare attività di Educazione Stradale per le scuole, costituire una officina specializzata negli adattamenti sulle autovetture, consentendo di avviare al lavoro anche persone con disabilità.

Per avviare questo progetto il CdM, inizialmente situato presso lo stabilimento ex Alfa di Pomigliano, ha attualmente necessità di essere delocalizzato (anche per la necessità di essere svincolato dalle esigenze dello stabilimento di Fiat Auto) e di poter contare su una maggiore visibilità e accessibilità sia per l'utenza disabile che per altre categorie di utenti di cui ci vorremmo occupare. A tal riguardo l'ASL NA1 ha messo a disposizione alcuni locali presso l'ex ospedale Frullane (presso cui ha sede la commissione provinciale per le patenti) e di uno spazio protetto per effettuare le prove di guida.

Tale struttura però necessita di alcuni lavori e adattamenti da effettuare:

1. provvedere a una qualche forma di riscaldamento ed all'adeguamento dell'impianto elettrico, essendo i locali all'origine un garage;
2. suddividere il locale d'ingresso (molto ampio) in almeno due o più ambienti con pareti o divisori, per renderlo funzionale al servizio.

Attualmente la Federhand-Onlus ha ottenuto un finanziamento dalla Fiat Auto che però non le consente di affrontare l'intera spesa di ristrutturazione.

Chiediamo che la Regione Campania finanzi i servizi di rilevanza regionale.

## **Altre misure da introdurre**

Vanno poi introdotte una serie di ulteriori azioni che qualificherebbero l'azione della regione. Li citiamo senza un ordine di priorità:

- Vincolo di consultazione delle associazioni rappresentanti i viaggiatori con disabilità in caso decisioni di utilizzo fondi pubblici, piani regionali e locali di trasporto su gomma, su ferro, su fune, su acqua, ed aria, interventi su strutture fisse ed accessorie (stazioni, banchine di salvataggio, etc.) e rinnovo parco macchine
- Vincoli ad introdurre nei contratti o convenzioni con terzi gestori di servizi di trasporto a rispettare la normativa in materia di accessibilità e rimozione delle barriere architettoniche, comunicative ed orientative
- Istituzione di un osservatorio regionale sull'accessibilità e fruibilità dei trasporti della Regione che abbia il compito di monitorare la situazione e produrre un rapporto regionale
- Vincoli ad prevedere nelle gare d'appalto per fornitura di servizi e mezzi di trasporto clausole di rispetto della normativa in materia di accessibilità e rimozione delle barriere architettoniche, comunicative e orientative di quella prevista dall'art. 17 della legge 68/99 (obbligo di assunzione di persone disabili).
- Rinegoziazione con i servizi dati in convenzione ai privati per chiedere il rispetto degli standard di accessibilità al momento dell'erogazione dei fondi pubblici vincolati al progressivo adeguamento dei mezzi di trasporto alle normative di accessibilità e rimozione delle barriere architettoniche, comunicative e orientative ed inclusione di soluzioni temporanee di pari opportunità per i viaggiatori disabili nei propri servizi (per trasporti su gomma, ferro, fune, aria ed acqua)
- Prevedere incentivi pubblici all'acquisto di mezzi di trasporto destinati a servizio pubblico che garantiscano l'inclusione di viaggiatori con speciali esigenze (eurotaxi, etc.), come prevede la legge 21/92, adeguando le concessioni
- Obbligare le stazioni ferroviarie (e loro gestori) a dotarsi di parcheggi riservati a possessori di contrassegno di sosta
- Controllo sul flusso di fondi e su opere su stazioni per tutti i servizi di trasporto ferroviari (cumana, circumvesuviana, alifana, etc.)
- Controllo per i trasporti marittimi del rinnovo del parco macchine, dei parcheggi riservati nei porti, dei moli nei porti turistici che consentano di attraccare a barche con speciali dotazioni di accessibilità
- Finanziamenti di piani per l'eliminazione della segnaletica obsoleta (art. 38 comma 5 del codice della strada) che produce ostacoli e barriere