

PROPOSTE DI LEGGE

C. 41 Brambilla, C. 96 Gusmeroli, C. 195 Comaroli, C. 411 Vinci, C. 412 Vinci, C. 526 Berruto, C. 529 Mulè, C. 578 De Luca, C. 634 Consiglio regionale della Lombardia, C. 684 Consiglio nazionale dell'economia e del lavoro, C. 686 Consiglio nazionale dell'economia e del lavoro, C. 697 Carè, C. 718 Santillo, C. 865 Consiglio regionale del Veneto, C. 874 Consiglio regionale del Veneto, C. 892 Iaria, C. 985 Rosato, C. 1030 Mascaretti, C. 1218 Consiglio regionale della Puglia, C. 1258 Deidda, C. 1265 Morassut, C. 1398 Cherchi, C. 1413 Consiglio regionale del Veneto e C. 1435 Governo

In esame presso la IX Commissione Trasporti della Camera dei Deputati

Memoria della FISH

Federazione Italiana per il Superamento dell'Handicap – ETS

Audizione informale

21 novembre 2023

La presente memoria è resa su richiesta della Commissione IX (Trasporti) della Camera dei Deputati che procede ad audizione informale delle organizzazioni maggiormente rappresentative del mondo delle persone con disabilità e loro familiari, nell'ambito dell'esame dei disegni di legge C. 41 Brambilla, C. 96 Gusmeroli, C. 195 Comaroli, C. 411 Vinci, C. 412 Vinci, C. 526 Berruto, C. 529 Mulè, C. 578 De Luca, C. 634 Consiglio regionale della Lombardia, C. 684 Consiglio nazionale dell'economia e del lavoro, C. 686 Consiglio nazionale dell'economia e del lavoro, C. 697 Carè, C. 718 Santillo, C. 865 Consiglio regionale del Veneto, C. 874 Consiglio regionale del Veneto, C. 892 Iaria, C. 985 Rosato, C. 1030 Mascaretti, C. 1218 Consiglio regionale della Puglia, C. 1258 Deidda, C. 1265 Morassut, C. 1398 Cherchi, C. 1413 Consiglio regionale del Veneto e C. 1435 Governo.

Premessa

Il presente documento è frutto di un lavoro di condivisione interno all'intera rete associativa della Fish-Ets, Federazione Italiana per il Superamento dell'Handicap, alla luce dei principi della Convenzione ONU sui diritti delle Persone con disabilità, recepita nel nostro ordinamento con la Legge 18 del 2009.

Esaminati i diversi disegni di legge sopra richiamati, finalizzati alla modifica del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, si osserva che tra le diverse proposte di legge oggetto della presente audizione, solo la proposta di Legge del Governo n. 1435 e la n. 195 esplicitano un chiaro richiamo alla condizione delle persone con disabilità, e, la n. 195, limita le modifiche alle sole disabilità visive.

Per questo la Federazione si limita a proporre emendamenti su dette due proposte di legge andando nello specifico ad argomentare le proposte emendative partendo dal richiamo specifico del *diritto alla mobilità per le persone con disabilità*.

Il diritto alla mobilità universale è un principio cardine della Convenzione ONU sui diritti per le persone con disabilità e dev'essere garantito al fine di consentire, in sicurezza, la piena partecipazione di tutti alla vita civile e sociale.

Il sopra richiamato diritto alla mobilità permette di superare "stigmi e pregiudizi" laddove l'attuale sistema prevede *sic et simpliciter* la non idoneità alla guida come conseguenza diretta della condizione di disabilità con cui vive la persona.

Occorre poi ricordare che l'evoluzione tecnologica ha fatto sì che gli attuali adattamenti alla guida, soggetti ad omologazione da parte del Centro Prove Auto, consentono alle persone con disabilità, di poter guidare in assoluta sicurezza per se e per gli altri.

Sappiamo bene che nei casi specifici di disabilità motoria, la possibilità di poter guidare agevola enormemente la capacità delle persone di muoversi in modo indipendente, pieno ed autonomo, anche in considerazione del fatto che, spesso, il trasporto pubblico, soprattutto quello locale, non risulta pienamente accessibile e fruibile né rispondente al soddisfacimento dei bisogni specifici delle persone con disabilità.

Allora entrando nel merito del procedimento volto all'ottenimento della patente speciale per le persone con disabilità l'attuale Codice della Strada, all' art. 119, comma 4 lettera a, stabilisce che attualmente l'accertamento dei requisiti fisici e psichici per le persone con disabilità, dev'essere svolto dalle apposite Commissioni Mediche locali.

Il rilascio poi dei titoli di guida e i relativi rinnovi per le persone con disabilità, secondo quanto previsto dal Codice della Strada, erano stabiliti, sia per il primo rilascio che per i rinnovi, per un tempo massimo di cinque anni, fermo restando la facoltà *discrezionale* delle Commissioni Medico locali di stabilire periodi anche inferiori.

Con l'entrata in vigore poi della Legge 114 del 2014, art. 25, le condizioni di disabilità stabilizzate, come da classificazione, potevano ottenere il rinnovo del titolo di guida dal medico monocratico con una durata massima di dieci anni.

La piena discrezionalità della validità delle patenti di guida speciale da parte delle Commissioni Mediche locali ha fatto sì che per determinate

condizioni di disabilità, conseguenti soprattutto a patologie degenerative, il rilascio e/o il rinnovo del titolo di guida avviene sempre con durata annuale o biennale; questo comporta un notevole aggravio economico in capo alle stesse persone con disabilità che devono sostenere costi e tempi per effettuare la visita medica in Commissione Medico locale e per le relative procedure amministrative per i successivi rinnovi.

Tale situazione aggrava ulteriormente le già precarie situazioni economiche in cui versano le persone con disabilità, costrette peraltro a dover richiedere il titolo abilitativo alla guida come unico strumento di garanzia per un diritto costituzionale quale quello alla mobilità e alla piena cittadinanza non potendo di fatto usufruire di mezzi di trasporto pubblici atteso che l'attuale sistema di mobilità urbana non è accessibile né fruibile per le persone con disabilità quindi fortemente discriminatorio.

Pertanto, al fine di sopperire la carenza assoluta di un sistema pubblico non accessibile alle persone con disabilità a garanzia di un diritto costituzionale quale quello della mobilità, le stesse persone con disabilità sono costrette a ricorrere all'uso del mezzo privato e conseguentemente a dover richiedere il titolo abilitativo alla guida.

Per agevolare tale processo, gravare meno sulla sostenibilità economica in capo alle persone con disabilità e alle loro famiglie, si rende necessario ed opportuno un intervento normativo finalizzato a rendere gratuite le

procedure amministrative volte a garantire la visita medica di rinnovo, presso le Commissioni Medico locale, del titolo abilitativo alla guida (patente speciale) per le persone con disabilità, il cui rilascio o rinnovo sia avvenuto per un periodo inferiore a cinque anni, come previsto dall'attuale Codice della Strada.

Ma vi è un ulteriore elemento di criticità dell'attuale sistema.

Le valutazioni delle Commissioni Medico locali per lo più sono eseguite con criteri "soggettivi" e non "oggettivi" da parte del medico componente la commissione, spesso poi, gli stessi medici della commissione, non hanno competenze dirette sulla specifica condizione di disabilità della persona valutata, concorrendo a determinare, di fatto, una difformità, nei giudizi di valutazione, nelle scelte e decisioni assunte tra le differenti Commissioni mediche.

Tale sistema, sicuramente pregiudizievole per le persone con disabilità, determina che la stessa persona, sulla base di criteri valutativi "personalistici e soggettivi" del medico valutatore, possa essere dichiarata "*non idonea*" a Milano e invece "*idonea*" a Firenze.

Dal nostro osservatorio risulta poi che molte persone con disabilità preferiscono essere valutate in Commissioni mediche locali di altri Comuni non di residenza, in quanto le valutazioni effettuate e le decisioni discrezionali nei rinnovi dei titolo abilitativi alla guida, risultano essere

spesso più favorevoli rispetto alle Commissioni mediche di competenza per territorio.

Occorre qui evidenziare un'ulteriore circostanza che l'attuale panorama di cure, terapie e fattori prognostici positivi, consente, oggi, di valutare in modo sempre più preciso la condizione di disabilità della persona e, con ciò, di sostenere la proposta di cadenze di rinnovo di patenti speciali più lunghe rispetto alle norme in vigore e/o alla discrezionalità in capo alle Commissioni Mediche locali.

Ed ancora, un'ulteriore elemento di criticità: i tempi che intercorrono tra la prenotazione della visita e la convocazione da parte della Commissioni Medica locale, oggi notevolmente dilatati e spesso non in linea con le esigenze specifiche, sia oggettive che soggettive, della persona con disabilità.

Per avviare a tale criticità, molte Commissioni Medico locali per le c.d. *“patenti speciali”* in passato e nel corso degli anni, si sono avvalse di valutazioni e verifiche delle capacità residue delle persone con disabilità alla guida di automezzi, svolta dai Centri di Mobilità *Fiat Auto*, che fornivano finanche indicazioni sugli adattamenti alla guida attraverso delle prove effettuate tramite VCR (verificatore delle capacità residue) e sulla base di prove pratiche di guida, su aree protette, con autovetture multi-adattate alle esigenze delle persone con disabilità, così come

peraltro sancito dall'art. 119 del Codice della Strada (requisiti psichici e fisici per il conseguimento della patente di guida).

Occorre però dire che nonostante la previsione del Codice della Strada, dette prove pratiche non sono mai state effettuate per due ordini di motivi: (1) mancanza di spazi protetti; (2) mancanza di autovetture multi-adattate alla guida delle persone con disabilità.

Per questo, sin dal lontano 1994, dette prove pratiche, furono garantite da soggetti privati i c.d. Centri di Mobilità ieri *Fiat Auto* oggi *Stellantis*, nati proprio su spinta e volontà della Federazione Italiana per il Superamento dell'handicap.

Nonostante l'esigenza di adeguamento a nuovi parametri valutativi, attraverso il coinvolgimento diretto dei Centri di Mobilità, fosse meritevole di attenzione, non si è mai avuto il giusto ed adeguato sostegno da parte delle Istituzioni Pubbliche, tanto da non riuscire ad implementare in maniera capillare su tutto il territorio nazionale la nascita dei Centri di Mobilità.

Per questo, attraverso tale audizione, la Federazione vuole ribadire, ancora una volta, la necessità di intervenire normativamente affinché i Centri di Mobilità vengano istituiti, quantomeno, in ogni singola provincia italiana e messi a disposizione di ogni locale Commissione Medica per le patenti, al fine di valutare e verificare le residue capacità di guida, sia per le persone con disabilità, che per le persone anziane e per

coloro che si siano resi responsabili di violazione al codice della strada con sanzioni accessorie della sospensione o revoca della patente di guida.

Alla luce delle considerazioni su esposte, si dettano gli emendamenti proposti all'A.C.1435

Emendamento alla Proposta di Legge 1435 Governo:

Il Ministero dei Trasporti e delle Infrastrutture di concerto con il Ministero della Salute e nell'ambito di una sempre più maggiore sicurezza stradale, approva e concorre al finanziamento a supporto alle Commissioni Mediche Locali di cui all'art. 119 del Codice della Strada per la realizzazione dei Centri per la Verifica delle Capacità di Guida da realizzarsi uno per ogni Provincia del Paese e cioè 107 più 2 in ogni città ad alta densità di popolazione (Roma e Milano). L'attività verrà finanziata "una tantum" per 1.400.000,00 euro per l'anno 2024 e per i successivi 6 anni a partire dal 2026 euro 1.200.000,00 euro l'anno.

Emendamento alla Proposta di Legge 1435 Governo:

Al fine di evitare aggravii economici in capo alle persone con disabilità, qualora alle stesse venga rilasciato, dalla competente Commissione Medica Locale, il titolo abilitativo alla guida e/o eventuali rinnovi per un periodo di validità inferiore o pari ad anni cinque, non in linea con quanto previsto dal Codice della Strada, le stesse persone con disabilità

sono esonerate dal pagamento delle somme previste per il conseguimento, il rinnovo, il duplicato e la revisione della patente di guida speciale.

Emendamento alla Proposta di Legge 1435 Governo:

Al fine di evitare aggravii economici in capo alle persone con disabilità che hanno proceduto a modificare il proprio veicolo con adattamenti alla guida o al trasporto necessari per le persone con disabilità, così come previsto dall'art. 75 del Codice della Strada, richiamando le previsioni contenute nel Decreto Ministeriale del 8 gennaio 2021, riportato in Gazzetta Ufficiale n. 37 del 13 febbraio 2021, è previsto l'esonero dalla visita e prova per tutti i veicoli modificati con adattamenti alla guida e al trasporto per le persone con disabilità, di cui agli articoli 75 e 78 del Codice della Strada e non solo per quegli adattamenti riportati nel Decreto Ministeriale parte 1 articolo 1 comma 2.

Con riferimento all'A.C. 195

Il DPR 503/96 all'art.6 prevede che gli impianti semaforici, di nuova installazione o di sostituzione, debbano essere dotati di avvisatori acustici che segnalino il tempo di via libera anche ai non vedenti e, ove necessario, di comandi manuali accessibili, per consentire tempi sufficienti per l'attraversamento di persone che si muovano lentamente.

A tal fine il bando del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti del 27 luglio del 2021 estende il contributo pubblico ai Comuni al fine comprendere le guide tattili necessarie ai non vedenti, volte ad individuare gli attraversamenti pedonali di cui alla norma CEI 214-7.1 (caratteristiche dei segnalatori acustici)

Emendamento alla proposta di Legge 195

Art. 1. "All'articolo 41, comma 5, alinea, del codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, il primo periodo è sostituito dal seguente: " Gli attraversamenti pedonali semaforizzati sono dotati di segnalazioni acustiche [o tattili, eventualmente anche abbinati,] [e sono strutturati con un tipo di pavimentazione che agevoli l'individuazione delle segnalazioni medesime,]al fine di agevolare la mobilità delle persone con disabilità visiva."

Roma 21-XI-2023