

Patente di guida e persone con disabilità

Dopo l'abolizione della categoria delle patenti F, al disabile che voglia guidare un autoveicolo, possono essere rilasciate le patenti A, B, C o D speciali.

La visita

Per ottenere il **rilascio** di una delle patenti speciali, il disabile dovrà sottoporsi ad una visita di idoneità presso la Commissione Medica Locale preposta a tale accertamento; vi è solitamente almeno una Commissione per provincia; in alcune città (es. Milano, Roma e altre), le commissioni sono più d'una, divisi nelle maggiori Aziende USL.

La Commissione medica locale è presieduta, di norma, dal Responsabile della medicina legale della ASL in cui è ubicata, e composta da altri due medici e integrata (nel caso delle patenti speciali) da un medico dei servizi territoriali della riabilitazione e da un ingegnere della carriera direttiva della M.C.T.C., a sua volta la CML può avvalersi di esperti (art 330 del Regolamento del CdS)

La visita di idoneità, si richiede presentando **un certificato medico** redatto su un apposito modulo unitamente ad un documento di riconoscimento.

Nel caso in cui il disabile sia già titolare di una patente normale (che verrà trasformata in speciale), questa andrà esibita in luogo del documento di riconoscimento.

La visita può essere richiesta anche presso una Commissione diversa da quella di residenza; in tal caso, tuttavia, è discrezione della stessa accettare o meno tale istanza di accertamento.

Nel corso della visita potrà essere esibita ulteriore documentazione clinica (preferibilmente rilasciata da un servizio di riabilitazione o da uno specialista della malattia invalidante in questione) in possesso del disabile; il disabile può, inoltre, farsi assistere, a sue spese, da un medico di fiducia.

Nel caso che, nel corso della visita e dell'analisi dei certificati anamnestici, la Commissione nutra dubbi circa l'idoneità, si deve procedere ad una prova pratica alla guida su un veicolo "adattato in relazione alle particolari esigenze". Questo significa che l'idoneità non può essere rifiutata solo sulla base di valutazioni cliniche o documentali.

Il certificato di idoneità rilasciato dalla Commissione Medica Locale è valido 90 giorni.

Il ricorso

Purtroppo accade che le Commissioni Mediche Locali, considerino il candidato non idoneo.

Va rilevato che se il disabile ritiene l'accertamento dell'idoneità insufficiente o se ritiene che l'accertamento sia stato condotto in modo superficiale può rifiutarsi di sottoscrivere il verbale di visita.

La prassi più comune è, tuttavia, quella del ricorso; in tal caso il disabile può richiedere di essere sottoposto a una nuova visita di accertamento.

Il ricorso va inviato, entro 30 giorni dal diniego e a mezzo raccomandata con avviso di ricevimento, a:

Ministero delle Infrastrutture e Trasporti Dipartimento per i trasporti terrestri e per i sistemi informativi e statistici Direzione Generale della Motorizzazione e della sicurezza del trasporto terrestre ex "Mot 5"

via G. Caraci, 36 00156 Roma

Alla richiesta di nuovo accertamento va allegato il documento di diniego rilasciato dalla Commissione Medica Locale (**che è importante farsi rilasciare dopo la visita**).

La Direzione Generale della M.C.T.C. segnalerà al richiedente la data e la Commissione Superiore alla quale rivolgersi per il nuovo accertamento. Anche in questo caso il disabile potrà farsi assistere da un medico di fiducia, i cui oneri sono a carico del disabile stesso.

Vale la pena di sottolineare - pur trattandosi di un'ipotesi infrequente - che il ricorso può essere presentato anche nel caso in cui non si accettino gli adattamenti previsti dalla Commissione.

Un esempio:

La Commissione prescrive come adattamenti acceleratore a cerchiello, cambio automatico e leva a lungo braccio per il freno. Il candidato è convinto di riuscire a guidare anche senza cambio automatico o comunque con servofrizione (nel tal caso la CML deve segnalare tutte e due le opzioni).

Il candidato può presentare ricorso ed essere sottoposto nuovamente a verifica.

L'esame di guida

Come abbiamo visto, la Commissione Medica indica nel certificato di idoneità quelli che sono i dispositivi di guida che il disabile dovrà utilizzare; queste modifiche dovrebbero essere riportate sul foglio rosa (e successivamente sulla patente di guida).

Dopo il riconoscimento di idoneità e il rilascio del foglio rosa, il disabile potrà esercitarsi alla guida e sostenere gli esami teorici e pratici per il conseguimento della patente utilizzando veicoli con gli adattamenti prescritti. In fase di esame pratico, è facoltà dell'ingegnere della Motorizzazione Civile confermare gli adattamenti ipotizzati dalla Commissione Medica o prevederne di diversi. Lo stesso disabile può richiedere adattamenti diversi da quelli che la Commissione Medica aveva prescritto.

Non è obbligatorio utilizzare, per l'esercitazione alla guida, un veicolo dotato di doppi comandi. Non è obbligatorio utilizzare la propria vettura o quella della scuola guida, l'importante è che la vettura sia adattata con i sistemi prescritti dalla CML.

Nella patente di guida saranno riportati gli adattamenti definitivi: dal disabile potranno essere condotti solo i mezzi provvisti di tali dispositivi di guida. E' stata abolita la norma che obbligava a trascrivere anche sulla patente la targa dell'auto solitamente utilizzata.

Nel caso in cui il disabile sia già titolare di una patente normale, l'esame di guida non deve essere sostenuto; potrà condurre qualsiasi mezzo purché sia provvisto degli adattamenti indicati nel certificato di idoneità rilasciato dalla Commissione.

I collaudi dei mezzi adattati sono effettuati dalla Motorizzazione Civile; solitamente tali pratiche vengono svolte dalle stesse officine che hanno modificato il mezzo.

Il rinnovo

Per le patenti speciali è prevista una durata della validità di cinque anni, anche se spesso - viste le specifiche situazioni o specifiche patologie invalidanti - viene indicata una validità inferiore.

Per il rinnovo della patente di categoria speciale è necessario presentare alla Commissione Medica Provinciale, almeno 90 giorni prima della scadenza della patente, un certificato medico, redatto su apposito modulo e copia della patente in possesso, richiedendo un appuntamento per la visita di idoneità. Le ormai rare patenti di categoria F ancora in circolazione vengono via via sostituite con patenti A o B o C o D speciali.

La patente europea

Fino ad oggi nelle patenti speciali veniva descritto per esteso anche l'adattamento obbligatorio, ad esempio: "cambio automatico, freno a lungo braccio, acceleratore al volante ecc.".

La nuova patente europea prevede la medesima impostazione e i medesimi codici in tutti i Paesi aderenti all'Unione Europea. Con il recepimento della Direttiva comunitaria che istituisce appunto la patente europea, anche le descrizioni degli adattamenti dovranno essere sostituite da un codice numerico. Su questo specifico aspetto infatti è stata approvata il 14 settembre 2000, un'ulteriore direttiva comunitaria (Dir. 2000/56/CE) che introduce codici comunitari armonizzati per le patenti di guida.

Il Ministero dei trasporti, d'accordo con la Commissione Europea, ha adottato in anticipo codici e procedure utili ad inserire il maggior numero di informazioni possibili sulle nuove patenti di guida, anche per eliminare i fogli aggiuntivi recanti gli adattamenti dei comandi per le patenti speciali.

Queste indicazioni sono contenute nella Circolare del Ministero dei Trasporti, Dipartimento Trasporti Terrestri (ex MCTC) B/45 del 12 giugno scorso.

Cosa succede?

Le commissioni mediche locali, dal 21 giugno del 2000, devono indicare nel certificato relativo alle patenti speciali, oltre alla descrizione degli adattamenti prescritti, anche i corrispondenti codici e subcodici. Gli adattamenti saranno poi indicati sulla patente speciale solo attraverso i codici che li contraddistinguono e che sono elencati nella Circolare e che essendo stati elaborati dalla Commissione europea potranno essere modificati solo dai competenti organi comunitari. Nelle patenti quindi troveremo solo delle codificazioni numeriche.

Gli Uffici periferici della Motorizzazione, devono verificare che i codici riportati nel certificato medico corrispondano agli adattamenti descritti in chiaro. Se la commissione medica non avesse provveduto ad indicare i codici, gli Uffici della MCTC devono annotarli sulla pratica.

L'attività di controllo si complica anche per le forze dell'ordine che devono infatti dotarsi dell'elenco dei codici, contenuti nella circolare, per poter verificare se il conducente abbia dotato il veicolo che sta conducendo con gli adattamenti prescritti.

I codici

La Circolare, come abbiamo detto, introduce un numero di codice per ciascun adattamento possibile (o forse sarebbe meglio dire "conosciuto"). Qualche esempio in disordine:

20.13: Freno azionato dal ginocchio

20.14: Freno di servizio con comando elettrico

25.01: Pedale dell'accelerazione adattato

25.03: Pedale dell'acceleratore a bilanciere

25.04: Acceleratore manuale

25.05: Acceleratore azionato dal ginocchio

25.06: Servo acceleratore (elettronico, pneumatico ecc.)

25.07: Pedale dell'acceleratore a sinistra del pedale del freno

40.09: Sterzo ai piedi

40.10: Sterzo adattato in altra maniera (joystick ecc.)

40.11: Pomello sul volante

40.12: Ortesi per mano sul volante

40.13: (Uso del volante) Con ortesi

Un'osservazione forse estemporanea: se non vi sarà un sistema di traduzione dei codici comprensibile anche alle persone disabili, queste rischiano di non sapere con esattezza quali siano gli adattamenti prescritti.

Le minorazioni

Anche la logica dell'elencazione delle minorazioni viene notevolmente semplificata; le categorie sono tredici quindi piuttosto ridotte, ma soprattutto sono strettamente connesse agli adattamenti possibili per ciascun caso. Vediamole:

- minorazione all'arto inferiore sinistro;
- minorazione all'arto inferiore destro;
- minorazioni agli arti inferiori (difetti di coordinazione, amputazione degli arti inferiori ecc.);
- arti inferiori non funzionali (amputazione, paralisi, difetti della posizione seduta ecc.);
- minorazione all'arto superiore destro;
- minorazione all'arto superiore sinistro;

- minorazioni agli arti superiori;
- minorazioni arto superiore sinistro e arto inferiore sinistro;
- minorazioni arto superiore destro e arto inferiore destro;
- minorazioni a tre arti;
- minorazioni ai quattro arti - lesione midollare alta (da C5 a C7);
- statura ridotta - focomelia;
- altre.

Per capire il senso di questa suddivisione bisogna però comprendere a cosa serve.

I codici cumulativi

Arriviamo all'aspetto solo apparentemente più complesso ma che forse può aprire la strada a nuove possibilità di guida.

La nuova Circolare propone per ogni tipo di minorazione una serie di combinazioni di adattamenti. Le combinazioni previste sono 193, ma viene ammessa la possibilità di prescrivere e ottenere anche combinazioni di adattamenti per ora non contemplate. Ad ogni combinazione corrisponde un codice cumulativo. La cosa più complessa è la lettura poiché la descrizione degli adattamenti è sostituita appunto dai codici.

Facciamo un esempio. Fra le varie combinazioni previste per le minorazioni ai quattro arti ne è prevista una con il codice 60.15.

Il codice 60.15 è così "descritto" dalla Circolare: 10.02+ 10.04+ 20.06+ 20.08+ 25.04+ 40.01.

Incomprensibile, vero? Vediamo di decrittare il codice cumulativo; lo dobbiamo fare noi perché certo la circolare non ci aiuta.

10.02: cambio di velocità automatico;

10.04: adattamento della leva del cambio;

20.06: freno di servizio manuale (adattato);

20.08: utilizzazione al massimo del freno di soccorso integrato con il freno di servizio;

25.04: acceleratore manuale;

40.01: servosterzo standard.

Facciamo un altro esempio. Fra le diverse combinazioni previste per le minorazioni che comportano la non funzionalità degli arti inferiori, ne è prevista una con il codice 53.01. Questo è così definito: 15.03+ 20.06+ 25.04+ 30.05.

Decrittiamo anche questo

15.03: frizione automatica;

20.06: freno di servizio manuale (adattato);

25.04: acceleratore manuale;

30.05: pedali dell'acceleratore e del freno neutralizzati/soppressi.

Crediamo che appaia ovvio a chiunque che se da un lato questo sistema di codificazione va in direzione dell'omogeneità, non giova certo alla comprensione immediata da parte dell'utente. Se questi non comprenderà bene la nuova logica e soprattutto se non riuscirà a comprendere con esattezza e tempestività quali combinazioni gli sono state prescritte come potrà eventualmente presentare efficacemente un ricorso?

A favore della nuova disposizione, va però ammesso che a differenza della vecchia circolare 148/91, quella che regolamentava in precedenza questi aspetti, troviamo qui descrizioni di adattamenti che non comprimono in alcun modo le possibilità di scelta del prodotto da parte dell'utente. Questo appare quanto mai evidente soprattutto in alcuni casi. Presentiamo un ulteriore esempio che riguarda le minorazioni agli arti superiori, il 56.13, che prevede: 10.02+20.08+35.01+40.01+40.10.

Decrittiamo anche questo, allora.

10.02: cambio di velocità automatico;

20.08: utilizzazione al massimo del freno di soccorso integrato con il freno di servizio;

35.01: dispositivi di controllo utilizzabili senza influenzare negativamente sulla guida e la manovra (commutatore dei proiettori, tergicristallo, avvisatore acustico, indicatori di direzione, ecc.);

40.01: servosterzo standard

40.10: sterzo adattato in altra maniera (joystick ecc.)

Va rilevata, in questo caso, l'assoluta novità dell'adattamento denominato 40.10 che introduce, per la prima volta nella nostra legislazione, la parola "**joystick**".

Circolazione e sosta: il contrassegno invalidi

Per le "persone invalide con capacità di deambulazione sensibilmente ridotta" e per i non vedenti è possibile ottenere, previa visita medica che attesti questa condizione, il cosiddetto "contrassegno invalidi" o "contrassegno arancione". Questo contrassegno previsto dall'art. 381 del DPR 16 dicembre 1992 n. 495 e successive modificazioni, permette ai veicoli a servizio delle persone disabili la circolazione in zone a traffico limitato e il parcheggio negli spazi appositi riservati.

La possibilità di ottenere il "contrassegno invalidi" è stata successivamente estesa anche ai non vedenti (DPR 503/1996 art. 12 comma 3).

Per il rilascio l'interessato deve rivolgersi alla propria ASL e farsi rilasciare dall'ufficio medico legale la certificazione medica che attesti che il richiedente ha una capacità di deambulazione sensibilmente ridotta o è non vedente.

Una volta ottenuto tale certificato si dovrà presentare una richiesta al Sindaco del Comune di residenza per il rilascio del contrassegno allegando il certificato della ASL. Il contrassegno ha validità quinquennale.

Allo scadere dei termini si può rinnovarlo presentando un certificato del proprio medico di base che confermi la persistenza delle condizioni sanitarie per le quali è stato rilasciato il contrassegno.

A questo proposito è utile ricordare che il contrassegno può essere rilasciato anche a persone che momentaneamente si ritrovano in condizioni di invalidità temporanea a causa di un infortunio o altro; in questo caso l'autorizzazione può essere rilasciata a tempo determinato a seguito della certificazione medica che attesti il periodo di durata dell'invalidità.

Da precisare che il facsimile di contrassegno, approvato dal "Regolamento al Codice della Strada", è uguale (e quindi valido) in tutta Italia ed è concesso a prescindere dalla titolarità di una patente di guida o dalla proprietà di un automezzo. Deve essere esposto in modo ben visibile nella parte anteriore del veicolo (qualsiasi esso sia).

Il contrassegno prevede, oltre al pittogramma della persona in carrozzina, uno spazio dove riportare il numero di concessione e uno dove dovrebbero essere riportate le generalità del titolare.

Il Garante per la protezione dei dati personali con Pronuncia del 19 gennaio 1999 è intervenuto, sollecitato da alcune associazioni, ravvisando una violazione alla normativa sulla privacy (legge 675 del 1996) che tutela il trattamento e la diffusione dei dati sensibili.

Il Garante a questo proposito è chiaro: il Legislatore deve provvedere a formulare un nuovo facsimile di tagliando in cui le generalità del titolare non siano visibili. Attraverso il numero di concessione, infatti, un vigile può effettuare gli accertamenti del caso. Nel frattempo i Comuni possono emanare contrassegni che rispettino la privacy e autorizzare i titolari a mascherare o cancellare i propri dati personali.

(Nadia Zamai)

Parcheggi riservati ad personam

È noto che è possibile per le "persone invalide con capacità di deambulazione sensibilmente ridotta" ottenere - previo accertamento medico-legale - il cosiddetto "contrassegno invalidi" che permette - fra l'altro - di parcheggiare negli spazi a questi riservati (art. 381, DPR 495/1992 e successive modificazioni). In tal senso, è meno noto che la possibilità di ottenere il "contrassegno invalidi" è stata estesa anche ai non vedenti (art. 12 comma 3, DPR 503/1996); il contrassegno, lo ricordiamo, è concesso a prescindere dalla titolarità di una patente di guida o dalla proprietà di un automezzo.

Il Regolamento al Codice della Strada prevede che il Sindaco, con propria ordinanza, nei casi in cui ricorrono particolari condizioni di disabilità, possa assegnare a titolo gratuito un adeguato spazio di sosta individuato da apposita segnaletica indicante gli estremi del "contrassegno invalidi" del soggetto autorizzato ad usufruirne. Da far notare che il Regolamento non prevede un'obbligatorietà di questi atti e, addirittura, ne limita la concessione alle zone ad alta densità di traffico.

Nello stesso articolo (381) del Regolamento è, inoltre, insita una potenziale e grave sperequazione; vi si precisa, infatti, chi beneficia della concessione "deve, di norma, essere abilitato alla guida e deve disporre di un autoveicolo".

Quel "di norma" si presta a due diverse interpretazioni: "di norma" può significare che sono possibili delle eccezioni, ma può anche voler intendere che la patente e la proprietà dell'auto sono condizioni essenziali. L'interpretazione prevalente presso molti Comuni è - purtroppo - quella più restrittiva.

Ciò comporta che tale beneficio non possa essere concesso, ad esempio, al non vedente, oppure al minore, oppure a chi è affetto da una disabilità tanto grave da non poter conseguire nemmeno una patente speciale e che verosimilmente avrebbe pari - se non maggiore - necessità di essere agevolato.

Su questo e su altri aspetti, è ancora atteso un parere dirimente da parte del Ministero competente

Contrassegno invalidi: esenzione imposta di bollo

La Legge 23 dicembre 2000, n. 388 ha stabilito che il rilascio del contrassegno invalidi, quello utilizzato per parcheggiare negli spazi riservati, è esente da imposta di bollo e riservato alle persone con difficoltà di deambulazione sensibilmente ridotta.

Lo prevede l'articolo 33, comma 3 lettera c) modificando la Tabella di cui all'allegato B del decreto del Presidente della Repubblica 26 ottobre 1972, n. 642. La Tabella in questione elenca appunto gli atti esenti da imposta di bollo. I contributi per gli adattamenti alla guida

Fra le agevolazioni previste dalla Legge quadro sull'handicap (L. 104/1992 art. 27) c'è la possibilità di ottenere un contributo per le spese sostenute per modificare gli strumenti di guida. Questi contributi sono pari al 20% della spesa relativa sia ai componenti che al montaggio. L'agevolazione è riservata ai titolari di patente A, B o C speciale che per ridotte o impedito capacità motorie siano costretti ad adattare l'auto per poterla condurre in sicurezza. Gli adattamenti che possono fruire di questi contributi sono, infatti, solo quelli prescritti dalla Commissione per le patenti speciali e riportati sulla patente di guida.

In questi anni sono state numerose le critiche a quello che è uno dei maggiori limiti di questa disposizione: sono infatti esclusi dal contributo gli adattamenti al trasporto anche se questi sono rivolti a persone con ridotta o impedita capacità motoria. Facciamo un esempio: le piattaforme elevatrici, gli scivoli, gli allestimenti interni per l'alloggiamento di una carrozzina non possono contare su alcun sostegno economico diretto da parte delle ASL. Questa preclusione appare particolarmente paradossale se si pensa che, generalmente, gli adattamenti al trasporto sono molto più costosi delle modifiche ai dispositivi di guida.

Per i titolari di patente speciale che abbiamo apportato modifiche ai dispositivi di guida, la richiesta di contributo va presentata alla Azienda ULS di residenza, esibendo copia della patente speciale e copia della fattura relativa alla spesa sostenuta.

Nel caso in cui l'adattamento alla guida consista in un dispositivo di serie o già installato nel mezzo (es. cambio automatico, servosterzo, ecc.), deve essere possibile evincere dalla fattura quale sia il costo di questo componente. In tal senso è opportuno verificare questa precisazione all'atto del rilascio della fattura da parte del concessionario. Pur non essendo il cambio automatico una modifica vera e propria, è opinione largamente consolidata che, se prescritto dalla Commissione provinciale per le patenti speciali, debba essere considerato un adattamento alla guida. Una conferma in tal senso la troviamo nella normativa fiscale ben più rigida della legislazione assistenziale.

Alcune Aziende ULS richiedono, illegittimamente, l'originale della fattura; a tale richiesta va opposto rifiuto. Senza quell'originale, infatti, non sarà possibile richiedere la detrazione fiscale in sede di denuncia dei redditi.

Correttamente altre Aziende ULS, richiedono una fotocopia e appongono un timbro sulla fattura originale, in cui si dichiara che, su quelle spese, si è erogato un contributo (che viene precisato). In tal modo si possono evitare elusioni fiscali