

➔ [Accedi \(/accedi/\)](/accedi/) [Come abbonarsi \(/richiesta-abbonamento/\)](/richiesta-abbonamento/) [Privacy \(/privacy/\)](/privacy/)

[Contatti \(/contatti/\)](/contatti/) 



<https://www.youtube.com/user/LOpinioneTV>



[\(/Rss\)](/Rss)



https://twitter.com/l_Opinione/



<https://www.facebook.com/#!/pages/LOpinione/140465279>



[OPINIONETV \(HTTP://WWW.OPINIONETV.IT\)](http://www.opinionetv.it)

[SFOGLIA IL PDF \(/SFOGLIA-EDIZIONE-NAZIONALE/\)](/SFOGLIA-EDIZIONE-NAZIONALE/)

[IN EDICOLA \(/LOPINIONE-PERIODICO/\)](/LOPINIONE-PERIODICO/)

[OPINIONEVENTI \(HTTP://WWW.OPINIONEVENTI.IT/\)](http://www.opinioneventi.it)



<https://www.cdgedizioni.it/>

[HOME \(/HOME/\)](/HOME/) / [SOCIETÀ \(/SOCIETA/\)](/SOCIETA/)

ZTL E CORSIE PREFERENZIALI PER I DISABILI, PARLA ROMEO DI ANGLAT

di **Vanessa Seffer**

16 luglio 2019



Fino a pochi giorni fa i portatori di disabilità che quotidianamente devono essere accompagnati con appositi pulmini adatti a questo tipo di trasporto nei centri assegnati loro per fare riabilitazione, non potevano usufruire dei passaggi immediati e gratuiti delle ztl e delle corsie preferenziali. La società che effettua maggiormente nella Capitale questi trasporti, la Meditral, ha fatto da testa d'ariete, richiedendo il permesso e rimanendo ferma e determinata dinanzi alle perplessità del Comune, fino

all'ottenimento dell'autorizzazione che ha consentito anche ad altre società di accodarsi per offrire un servizio più efficiente.

Ne abbiamo voluto parlare più approfonditamente con Roberto Romeo, presidente di Anglat (Associazione nazionale guida legislazione handicappati trasporti) che lavora per la mobilità della persona con disabilità tra cui il trasporto privato e pubblico. Romeo è anche vicepresidente nazionale Fand (Federazione tra le associazioni nazionali delle persone con disabilità) e membro del Consiglio nazionale Fid (Forum italiano sulla disabilità), quindi un'autorità sull'argomento.

Infatti ha dichiarato:

Conosco la cosa. In particolare tra il Comune di Roma e la Meditral che svolge in massima parte questo servizio. Anche l'ingegner Gialloreti della Consulta cittadina permanente sui problemi delle persone disabili si è molto impegnato in tal senso, lui rappresenta la disabilità in maniera eccellente e con competenza, ce ne fossero di Gialloreti in Italia. Noi di Anglat guardiamo il bicchiere mezzo pieno per cercare di risolvere le difficoltà.

Ci sono già tante barriere architettoniche a Roma, anche per i normodotati, figuriamoci come dev'essere la vita di un disabile, a cominciare dalle buche in tutte le strade del centro e delle periferie, per finire ai cassonetti, stracolmi e spesso rivoltati al contrario. Abbiamo una città allo sbando, poco fruibile, sembra di stare all'Inferno.

A proposito di cassonetti, questi sono inaccessibili alle persone con disabilità anche quando stanno messi bene, oltre che pericolosi perché non vengono puliti e quindi igienicamente costituiscono un rischio per tutti, figuriamoci per una persona con disabilità.

Come mai ci è voluto tanto per ottenere il permesso per la ztl e per le corsie preferenziali, per le aziende che effettuano i trasporti dei disabili ogni giorno. Come mai un Comune centrale e importante come quello di Roma non si è reso conto prima di questa esigenza fondamentale?

La spiegazione è che c'è una norma che riconosce il rilascio del contrassegno del parcheggio europeo per disabile chiamato Cude (Contrassegno unificato disabili europeo) che è stato introdotto in Italia con il Dpr 151/2012, una raccomandazione europea per cui tutti i Paesi devono avere un contrassegno unico che consenta la libera circolazione e la sosta ai titolari aventi diritto. Quindi, coloro che hanno disabilità motoria, "una deambulazione impedita o sensibilmente ridotta" dice la nostra norma nazionale, oppure una disabilità visiva o una disabilità intellettiva che comunque comportino una limitazione nella deambulazione. Il diritto di conseguenza a transitare sulle corsie preferenziali e accedere liberamente alle ztl è conferito esclusivamente attraverso questa norma ai titolari di contrassegno di parcheggio per disabili. Non è consentito a soggetti che effettuano servizi. E io su questo sono assolutamente in linea con la norma. Poi però va valutato caso per caso. Il mio punto di vista è che il diritto è quello e bisogna rispettarlo. Coloro che effettuano i servizi, possono nell'ambito dei servizi stessi prevedere negli appalti di gara quelli che possono essere i costi degli accessi, perché non viene proibito il passaggio. L'accesso per chi effettua trasporti per disabili, che siano bus granturismo o che siano servizi di trasporti dedicati a persone con disabilità o altre categorie di cittadini se li effettuano all'interno della città a seguito di gara, possono prevedere i costi nel budget anche in relazione a quello che è l'accesso.

Ma da quanto ho appreso, anche grazie all'ingegner Gialloreti, c'è un costo che non è gestibile, il fattore tempo, che ci preme di più. Sarebbe indispensabile curare ciò che è meglio per l'utente finale, che è il portatore di disabilità, che è anche un paziente e starebbe molto meno tempo sopra un pulmino, specie quando il trasporto avviene dall'altro capo della città.

Su questi casi infatti, la prassi adottata penso sia una buona prassi. Perché si è andati incontro non tanto all'azienda quanto all'utente stesso proprio per queste problematiche che lei dice. Quindi i Comuni, hanno agito in funzione delle esigenze dell'utenza che deve essere servita al

meglio. Dunque ci sono delle eccezioni, l'importante che non sia una regola. Perché poi molti Comuni possono, su esempio di altri, replicare e aprire a tutti.

Roma è molto grande.

Roma ha adottato questa prassi che va bene per la Capitale, a fronte delle sue dimensioni. Come Anglat ci preoccupiamo che altri Comuni possano aprire i passaggi ztl e le corsie preferenziali ad altre società che effettuano servizi ma che non hanno problematiche di questo genere. Bisogna quindi fare attenzione nella valutazione dei casi.

Cosa può succedere se dovesse capitare questo in altri Comuni?

Quale è stato l'oggetto del contendere che ha fatto pensare al Comune di agire in questo modo? Il fatto dei tempi. Ove ci siano pari condizioni va bene, ma ove manchino e si tratti di un trasporto generalizzato il Comune deve fare attenzione.

Il disabile è disabile in qualunque parte d'Italia. Qual è la diversità fra Roma, Ferrara, Como o Reggio Calabria o Trapani?

Se Ferrara o Como, che sono di dimensioni differenti non hanno l'esigenza che ha Roma di trasportare in tempi brevi la persona ovunque sia la struttura di riabilitazione, non si può prescindere che trasporti persone disabili riconoscergli un diritto che è riconosciuto dal contrassegno. Infatti la società Meditral in precedenza indicava di volta in volta all'Agenzia della mobilità che stava trasportando persone che avevano il contrassegno. Quindi anche se si fa un servizio e la persona trasportata è in possesso del contrassegno la stessa società che svolge quel servizio può segnalare il passaggio dal varco della ztl e transitare nelle corsie preferenziali che devono essere aperte al servizio di trasporto pubblico, tra cui i bus dell'Atac.

Io immagino il pulmino della Meditral che deve prendere un utente a casa e siccome può trasportare anche tre persone disabili contemporaneamente, mentre prende un giovane in una via si fa attendere gli altri sul pulmino a fare la trafila della telefonata all'Agenzia della mobilità per spiegare che bisogna andare in un certo posto.

La segnalazione si può fare pre e post. Ma la situazione di Meditral non è contestabile da parte mia, l'urgenza in questa situazione era evidente. Muovo queste precisazioni per gli altri Comuni per far capire all'Ente locale che se si può concedere questa possibilità per il beneficio

dell'utente ci sta, ma aprirle a prescindere a tutti non si può.

Tutto questo paradossalmente nasce dal fatto che il più delle volte non sono gli utenti a scegliere il centro di riabilitazione ma il centro di riabilitazione a scegliersi l'utente e qui ci sarebbe da scrivere tanto. Quindi se un giovane disabile di Ostia deve venire in un quartiere di Roma a fare la riabilitazione impiega anche un'ora e mezza per andare e altrettanto per tornare per attraversare tutta la città.

Magari una soluzione come quella trovata non sarebbe neppure servita se infatti fosse diversamente, chissà. La concertazione fra il Comune, le Asl perché sono loro le competenze, la Consulta delle persone con disabilità e le Associazioni rappresentative delle persone con disabilità dovrebbero fare un ragionamento per ottimizzare quelli che sono i servizi in funzione delle risposte che devono essere date in maniera coerente e sulla base delle esigenze dell'utenza. Anglat ci tiene a tenere alto il livello di attenzione sulla base del rispetto delle norme, altrimenti come al solito in questo Paese dall'oggi al domani si può pensare di fare ciò che si vuole a prescindere dalle leggi e dai doveri che si hanno derivanti dalle leggi. Così non va bene.

Questo vale in ogni ambito, oggi più che mai.


Le faccio un esempio eclatante, parlando di contrassegni, la maggior parte dei grandi Comuni, tra cui Roma, Milano, Torino e Napoli, consentono a chi ha un contrassegno per disabili di parcheggiare nei parcheggi a pagamento con strisce blu senza pagare. Ci sono altri Comuni più piccoli che questo non lo consentono. È un esempio classico che chiarisce la situazione. Ma noi abbiamo appena concluso i lavori. Soprattutto per coloro che occupano gli stalli impropriamente, soprattutto quelli che viaggiano senza il disabile a bordo, perché il contrassegno dev'essere usato se la persona interessata è a bordo, c'è un intervento massivo e fattivo che si sta intraprendendo con una riforma del codice della strada dove sono state raddoppiate le sanzioni e verranno tolti otto punti della patente per coloro che utilizzano impropriamente il contrassegno e sei punti per chi occupa impropriamente il parcheggio dei disabili.

@vanessaseffer



Mi piace
Condividi

Di' che ti piace prima di tutti i tuoi amici




L'Opinione

4 minuti fa

In molti si chiedono se sia giusta (in presenza di capitale pubblico) una certa conduzione aziendale: che possa, in qualche modo, giustificare l'assunzione (o il mantenimento) di passivi – a cui non corrispondono adeguati ricavi compensativi – motivati con un non meglio definito perseguimento di “vantaggi sociali”.

di [Sante Giovanni Perticaro](#)




OPINIONE.IT

Non confondere socialità...

In molti si chiedono quale signif...

Mi piace
Commenta
Condividi



L'Opinione

8 minuti fa

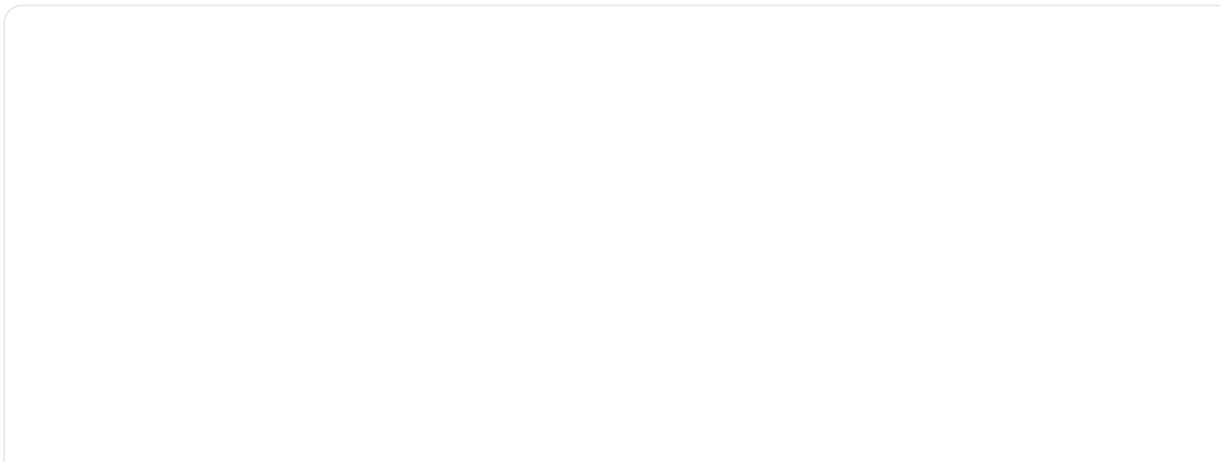

Ebbene sì, in Italia, i livelli di

Tweet di @I_Opinione

**Opinione**

@I_Opinione

In risposta a @I_Opinione

opinione.it/politica/2019/...[Incorpora](#)[Visualizza su Twitter](#)**L'Opinione**
delle Libertà<https://www.youtube.com/user/LOpinioneTV>https://twitter.com/I_Opinione/[\(/Rss\)](#)  <https://www.facebook.com/#!/pages/LOpinione/140465279412873>**Quotidiano liberale per le garanzie,
le riforme ed i diritti civili -**Registrazione al Tribunale di Roma
n.8/96 del 17/01/96 - Registrazione
on-line al Tribunale di Roma n.144/09
del 30/09/09**Direttore Responsabile:**

ARTURO DIACONALE

Condirettore: GIANPAOLO

PILLITTERI

Vicedirettore: ANDREA

MANCIA

Caporedattore: STEFANO CECE**AMICI DE L'OPINIONE soc.coop.**Impresa beneficiaria per questa
testata dei contributi di cui alla legge
n°250/1990 e successive modifiche e
integrazioni. IMPRESA ISCRITTA AL
ROC N°8094.

