



Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti

DIPARTIMENTO PER I TRASPORTI, LA NAVIGAZIONE, GLI AFFARI GENERALI ED IL PERSONALE

Direzione Generale per la Motorizzazione DIV. 3

Ai Direttori delle DGT - LORO SEDI

Al C.S.R.P.A.D. di Roma - SEDE

Ai C.P.A. - LORO SEDI

Agli Uffici Provinciali del D.T.T. - LORO SEDI

E p.c. Anfia sede

Unrae sede

Prot. /Div.3

OGGETTO: Autoveicoli di categoria M1 adattati per la guida con sedia a rotelle.

Sono pervenute richieste da parte di Costruttori/importatori in merito all'approvazione di veicoli di categoria M1 aventi come posto di guida una sedia a rotelle.

Considerando la delicatezza dell'argomento, sia per la particolare categoria di persone interessate e per il quadro normativo europeo che disciplina, nella 2007/46/CE, i veicoli con accesso per sedie a rotelle, questa direzione ha allo studio l'attivazione di un tavolo tecnico con gli allestitori e le associazioni di categoria al fine di aggiornare le disposizioni relative ai veicoli adattati per il trasporto di passeggeri a ridotte e impedite capacità motorie (sia deambulanti che su sedia a rotelle), al fine di tener conto sia dell'evoluzione normativa che di quella tecnologica nel settore degli ausili per i passeggeri su sedia a rotelle.

Premesso ciò, con il richiamare le disposizioni già impartite con lettera ministeriale n. 1669/Div. 3 del 18/01/2019 si precisa che le norme di riferimento per l'omologazione/approvazione dei veicoli di cui alla direttiva globale 2007/46/CE e s.m.i. non prevedono l'omologazione di sedili e/o ancoraggio dei sedili e delle cinture come entità tecniche (fatta eccezione per i sedili destinati agli autobus di categoria M2 ed M3 per i quali è possibile l'omologazione come entità tecnica ai sensi del Regolamento UNECE 80) e

pertanto sono da ritenersi applicabili le norme specifiche di cui all'appendice 3 dell'Allegato XI della 2007/46/CE relativa ai "Veicoli con accesso per sedie a rotelle".

Tale appendice contiene anche i necessari riferimenti a due norme ISO (la ISO 10542-1: 2012 relativa ai sistemi di ancoraggio della sedia a rotelle al veicolo e del sistema di ritenuta dell'occupante e la ISO 7176-19: 2008 relativa alle caratteristiche delle sedie a rotelle destinate ad essere utilizzate come sedili nei veicoli a motore), norme ISO specificatamente emanate per conciliare in sicurezza l'uso delle sedie a rotelle nei veicoli a motore.

Da quanto premesso, in merito **all'approvazione in unico esemplare di un'autovettura adattata per la guida di conducenti su sedia a rotelle**, si applicano le seguenti disposizioni:

- è necessario il nulla osta del costruttore del veicolo se sono indispensabili o si prevedono forature supplementari per gli ancoraggi rispetto a quelle originali già presenti sul pavimento del veicolo per l'ancoraggio del normale sedile di dotazione. Il nulla osta è comunque previsto per gli eventuali tagli della scocca se è necessario creare i presupposti per l'accesso della sedia a rotelle dalla parte posteriore del veicolo (ancoraggio della rampa d'accesso, eventuale abbassamento dello sbalzo posteriore, ecc.);
- il sistema di attacco sul veicolo (il cosiddetto docking system) è dichiarato/certificato conforme alla ISO 10542-1: 2012;
- deve essere indicato sul certificato di approvazione/documento di circolazione che è obbligatorio l'utilizzo, come sedile di guida, di una sedia a rotelle certificata rispondente alla norma ISO 7176-19: 2008;
- gli ancoraggi delle cinture di sicurezza e le cinture di sicurezza restino quelli originali del posto di guida;
- verificare che la presenza della carrozzella non interferisca con il funzionamento degli airbag, in particolare con quello laterale;
- nel caso sia necessaria invece la modifica di un ancoraggio delle cinture, il relativo calcolo sia condotto con le ipotesi delle forze previste dal Regolamento UNECE 14-07. E' prevista inoltre, ricorrendo tale ipotesi, la verifica delle prescrizioni del Regolamento UNECE 16-06 richiamate al punto 1.3 dei "requisiti supplementari" dell'appendice 3 All. XI (sono verifiche relative al semplice e affidabile uso della cintura);
- il sedile originale di guida è normalmente modificato con l'applicazione della parte di docking system posta sotto alle sedie a rotelle in modo da poterlo ancorare alla parte fissa del docking system posta sul veicolo quando alla guida non vi è il disabile; sono

normalmente previsti dei ruotini per facilitarne la movimentazione. Può anche essere previsto un eventuale sedile di differente costruttore già munito del sistema di ancoraggio e dei ruotini; in tale seconda ipotesi il sedile deve essere dichiarato/certificato rispondente al Regolamento UNECE 17.

Si fa presente che le dichiarazioni/certificazioni di rispondenza alle norme ISO per gli attacchi e le sedie a rotelle, ed eventualmente al Regolamento UNECE 17 per il sedile, sono fornite dal costruttore del dispositivo/sedile con le istruzioni di montaggio, il riferimento alla norma, le limitazioni/prescrizioni d'uso. Possono anche essere completate con disegni, grafici, test report di prova ma in ogni caso devono contenere la specifica menzione di rispondenza alla ISO in questione. Non trattandosi di "omologazione di entità tecnica" (come detto prima non contemplata dalla normativa vigente), non sono richieste specifiche indicazioni sul dispositivo.

Omologazione di veicoli adattati per la guida di conducenti su sedia a rotelle.

Nel caso di richiesta di omologazione per veicoli prodotti in serie, sia che trattasi di omologazione di 1^a fase che di 2^a o fasi successive, ricorre integralmente l'applicazione dell'appendice 3 dell'Allegato XI; ciò indipendentemente dal tipo di norma di riferimento (direttiva globale 2007/46/CE o DM 277/2001 per le omologazioni limitate di piccola serie) in base alla quale viene richiesto il provvedimento di omologazione.

Nazionalizzazione di autovetture provenienti dallo SSE e già adattate per la guida di conducenti su sedia rotelle.

Salvo che non si ricada nell'ipotesi che il richiedente la nazionalizzazione sia il medesimo intestatario del documento di circolazione (cittadino che trasferisce la propria residenza in Italia, nel qual caso di norma viene ammesso alla circolazione con le stesse limitazioni e prescrizioni previste nel paese di provenienza), le prescrizioni indicate ai punti precedenti si applicano anche nelle nazionalizzazioni di veicoli che già risultino modificati dai documenti di circolazione in base a provvedimenti del tipo di "unico esemplare". Qualora invece trattasi di documenti di circolazione emessi in conformità alla direttiva 2007/46/CE Allegato XI appendice 3 più volte citata, nessuna osservazione verrà avanzata in merito.

Conclusioni

Come anticipato in premessa, la scrivente direzione sta per avviare una rielaborazione completa della normativa relativa all'accesso di passeggeri con ridotte e/o impedito capacità motorie su veicoli a motore.

Nell'attesa permangono valide tutte le disposizioni e le procedure adottate da codesti Uffici per tutte le casistiche relative all'accesso di passeggeri su sedia a rotelle e non, salvo ovviamente l'ipotesi oggetto della presente circolare.

Per quanto superfluo si rammenta che per i veicoli di categoria M2 e M3 sono previste specifiche disposizioni per l'accesso delle sedie a rotelle.

Fatto salvo il caso dell'omologazione del dispositivo, che è nella stretta competenza dei CPA, di le restanti procedure di approvazione in unico esemplare (comprese le nazionalizzazioni) sono svolte dagli UMC che potranno avvalersi, nei casi dubbi, della collaborazione dei suddetti Centri Prova.

Si raccomanda la scrupolosa osservanza della presente.

IL DIRETTORE GENERALE

Dr. Ing. Sergio DONDOLINI