

VIAGGIARE IN AEREO

GUIDA PRATICA

Vedere persone in carrozzina che viaggiano in aereo è diventata una normalità.

Se un tempo poteva essere una “impresa”, oggi esiste una precisa normativa, le compagnie aeree si sono tutte attrezzate e così hanno fatto anche gli aeroporti, seppure con standard differenti.

Comunque è sempre bene riassumere le disposizioni previste e le loro pratiche applicazioni.

Cominciamo brevemente dalla normativa, per passare poi a come praticamente comportarsi anche in base al tipo di carrozzina che si utilizza (manuale o elettrica).

1)- NORMATIVA EUROPEA

Senza entrare tanto nei dettagli e rimandando ai Regolamenti di seguito indicati, basti dire che per rispondere alle esigenze specifiche delle persone con disabilità, a mobilità ridotta o anziani (PMR), l'Unione Europea ha disposto, in **tutti gli aeroporti comunitari**, regole comuni che prevedono assistenza dedicata al fine di garantire la libera circolazione **senza discriminazioni e senza costi aggiuntivi**.

La compagnia aerea, il suo agente o un operatore turistico possono esigere che il PRM sia accompagnato da un'altra persona in grado di fornirgli l'assistenza personale necessaria qualora non fosse autosufficiente, per esempio nell'uso dei servizi igienici.

Non è previsto il trasporto a titolo gratuito dell'accompagnatore.

E' **gratuita solo la riservazione del posto** dove questa è a pagamento (per esempio Ryan Air)

In tale contesto, la normativa di riferimento è il Regolamento (CE) n. 1107/2006 che prevede l'assistenza obbligatoria e gratuita per tutti i PMR e si applica a tutti i voli (di linea, charter, low cost):

-in partenza o in transito da un aeroporto comunitario (compresi Norvegia, Islanda e Svizzera);

-in partenza da un aeroporto non comunitario con destinazione un aeroporto comunitario (compresi Norvegia, Islanda e Svizzera), nel caso in cui la compagnia aerea che effettua il volo sia comunitaria (oppure norvegese, islandese o svizzera).

Il Regolamento rispetta i diritti e osserva i principi riconosciuti in particolare dalla Carta dei diritti fondamentali dell'Unione europea. In tale contesto l'ENAC, l'ente che si occupa dell'aviazione civile, è stato individuato, con Decreto Ministeriale 24 luglio 2007 n. 107/T, quale Organismo responsabile dell'applicazione del Regolamento ed ha elaborato, congiuntamente alle Associazioni rappresentative delle persone con disabilità e delle persone a mobilità ridotta ed agli Operatori del settore, la Circolare ENAC GEN 02A di attuazione del Regolamento stesso.

2)- PROCEDURE PER LE PERSONE DISABILI CON CARROZZINA A SPINTA MANUALE

E' necessario **richiedere l'assistenza per il volo al momento dell'acquisto del biglietto aereo**, sia che lo facciate in agenzia che, direttamente, on line, **almeno 48 ore prima**.

Va specificata il tipo di assistenza richiesta, che per le disabilità che ci riguardano, possono essere:

WCHR, Passeggeri che non possono percorrere lunghe distanze, ma possono salire e scendere le scale e muoversi in autonomia

WCHS, Passeggeri che non possono percorrere lunghe distanze e non possono salire e scendere le scale, ma sono autonomi a bordo dell'aeromobile

WCHC, Passeggeri che non sono autosufficienti a bordo dell'aeromobile e necessitano di assistenza totale.

Oltre che:

BLND, Passeggeri ipovedenti o ciechi

DEAF, Passeggeri con disabilità uditiva

DPNA, Passeggeri con disabilità intellettuali o comportamentali

Sarà cura della compagnia aerea far organizzare, in tutti gli aeroporti, l'assistenza richiesta.

Il servizio è oramai ben collaudato e, anche nei piccoli aeroporti, efficiente.

Per questo non è necessario verificare presso gli stessi che ci sia il servizio richiesto.

Basterà chiamare l'assistenza una volta arrivati, con un certo anticipo, all'aeroporto di partenza.

In genere ci sono delle apposite colonnine agli ingressi o, meglio ancora, nei pressi dei parcheggi per disabili.

Se non le trovare rivolgetevi a qualche sportello informazioni.

(A questo proposito quasi tutti gli aeroporti offrono il **parcheggio gratuito** alle automobili munite dell'apposito contrassegno. Ovviamente i parcheggi dell'aeroporto e non quelli privati limitrofi. Per quanto ci riguarda da vicino così è a Trieste, Treviso e Venezia. Addirittura offrono il parcheggio gratuito anche per brevi soste quando si accompagna o si accoglie qualche altro viaggiatore. Basta esibire il permesso per disabili ad un apposito sportello per validare la ricevuta del parcheggio.)

Sarà cura del personale dell'assistenza accompagnarvi, se c'è tempo, in uno spazio riservato di attesa, farvi fare il check in e i controlli sicurezza (in genere saltando la fila) e accompagnarvi a bordo.

Se l'aeroporto è grande potrebbero essere utilizzati i tunnel mobili che vi portano direttamente a bordo, oppure può essere che vi ci portino con un apposito elevatore, nel qual caso entrerete dalla porta di servizio, come succede per i pasti!, oppure, in aeroporti meno attrezzati, potrebbero portarvi a bordo con una piattaforma presente su un lato delle scale di accesso.

Una volta a bordo dovete lasciare la vostra carrozzina, che non passa tra i sedili, e, o raggiungere in autonomia il posto assegnato oppure farlo dopo essersi trasferiti su una mini-carrozzina che passa nel corridoio.

La vostra sarà imbarcata, in stiva ma non con i bagagli ordinari, perché deve essere a disposizione per la vostra discesa. In genere non viene maltrattata però non è cosa sbagliata proteggere per quanto possibile le parti più fragili.

Spesso sarete i primi a salire, gli ultimi a scendere.

All'arrivo o durante i transiti, procedura esattamente contraria.

3)- PROCEDURE PER LE PERSONE DISABILI CON CARROZZINA A TRAZIONE ELETTRICA

Un po' più complicata la procedura se volete viaggiare con una carrozzina a trazione elettrica, tipo Triride per capirsi.

Questo soprattutto perché esistono delle norme che limitano il trasporto di batterie al litio sugli aerei, perché ci sono delle dimensioni della carrozzina da non superare ed è necessario compilare, al momento dell'acquisto del biglietto, un modulo per descrivere le caratteristiche della carrozzina.

Inoltre su ciascun aeroplano sono ammesse al massimo due carrozzine a trazione elettrica.

Sulle dimensioni non c'è in genere problema perché quelle da non superare, pur variando leggermente da compagnia a compagnia, si aggirano intorno **agli 81 cm di altezza, 119 cm di larghezza e 119 cm di profondità. Tali dimensioni si riferiscono, separatamente, alla carrozzina e alla parte con il motore.** (Quindi in pratica viaggerete con due bagagli).

Così come per il limite di peso, sempre intorno a **150 kg.**

Più delicata la questione **"litio"**.

Ricordiamo che anche il trasporto di queste tipo di batterie per computer o macchine fotografiche è soggetto a limitazioni.

Per le carrozzine sono in genere **ammesse una batteria di max 300 Wh (o due da 160 Wh).**

E' bene comunque controllare con la compagnia aerea (per esempio la KLM oltre i 160 Wh pretendeva un permesso specifico, cosa che non fa Air France anche se sono consociate).

Le batterie vanno rimosse dal dispositivo e portate in cabina.

Ma come si calcolano i wattora?

Le batterie più recenti hanno una targhetta che indica queste caratteristiche.

Per le altre si ottiene **moltiplicando gli Ampere della batteria (alcune compagnie aeree lo limitano a 7,5A) per i Volt, in genere 36 o 48V.**

Non si può andare oltre i 300Wh, pena il rifiuto di imbarco del mezzo.

E' anche da dire che spesso il personale aeroportuale non conosce tutti questi dettagli, ma le norme sono queste.

In ogni caso le **procedure di imbarco** sono identiche a quelle indicate precedentemente: vi accompagneranno all'aereo in carrozzina motorizzata e a quel punto raggiungerete il posto assegnato mentre la vostra carrozzina e il motore elettrico verranno imbarcati separatamente, cioè non assemblati assieme, e riconsegnati subito dopo l'atterraggio all'assistenza che vi accompagnerà al recupero bagagli/transito/uscita. (Una cautela potrebbe essere quella di proteggere in qualche modo le parti elettroniche più delicate e fragili, per esempio con involucri a bolle d'aria, ma in genere le nostre apparecchiature sono trattate con cautela dal personale addetto). Per questo al check in sia alla carrozzina che al motore verranno applicate le etichette adesive di destinazione.

RECLAMI

Gli eventuali reclami vanno inizialmente presentati al gestore aeroportuale o al vettore aereo, a seconda di chi sia la responsabilità, che pertanto individuano le procedure per la presentazione e la gestione delle segnalazioni al fine di ricercare soluzioni condivise tra le parti.

Solo in caso **di non soddisfazione si dovrà sporgere reclamo all'ENAC**, sul cui sito [Reclami \(enac.gov.it\)](http://enac.gov.it) troverete chiaramente tutte le indicazioni e le procedure necessarie per inoltrare il vostro reclamo.

In caso di danneggiamenti i gestori aeroportuali debbono provvedere, nel limite del possibile a sostituire i mezzi danneggiati.

CI SONO SCONTI PER I VIAGGIATORI DISABILI?

Per quanto riguarda gli sconti sul biglietto del passeggero disabile non sempre le compagnie aeree scelgono di offrirli.

In generale, vi suggeriamo di guardare le informazioni della singola compagnia.

Alcune richiedono una percentuale minima di disabilità: conviene, quindi, avere alla mano il certificato, sia al momento della prenotazione sia in aeroporto.

La Turkish Airlines, invece, chiede la relativa documentazione solo la prima volta per poi inserirvi nella Miles&Smiles membership. In questo modo si ha diritto al 20% di sconto sui voli locali e al 25% su quelli internazionali.

Buon volo