

VIAGGIARE SENZA BARRIERE

di Tiziano Treu*

Il livello di accessibilità costituisce uno dei parametri significativi per misurare la qualità dei servizi di trasporto. Un buon livello d'accessibilità permette di soddisfare la domanda di mobilità di un'utenza debole a mobilità ridotta per effetto di un'invalidità temporanea o permanente. Nel nostro paese si stima che una quota di cittadini tra il 10 ed il 14 per cento sia affetta da invalidità e che tali percentuali siano destinate a salire per effetto del costante trend d'invecchiamento della popolazione. Un problema dunque, che investe il settore dei trasporti nelle sue diverse modalità: stradale, ferroviaria, aerea e marittima, nessuna esclusa, e che fa sì che le sensibilità alle problematiche risultino crescenti a livello legislativo, tecnologico, programmatico-organizzativo sia in ambito nazionale che comunitario. Se da un lato possiamo guardare con fiducia all'avvio di processi di cambiamento dell'offerta di trasporto per l'utenza a mobilità ridotta, dall'altro abbiamo una situazione attuale di certo non confortante, specialmente in alcuni settori come quello del trasporto pubblico locale dove su una dotazione di oltre 10 mila autobus, soltanto meno di 1000 hanno caratteristiche tali da prevedere anche il trasporto di utenza a mobilità ridotta. Anche per i taxi, che sono in genere di proprietà e gestione di cooperative di privati, si ritengono troppo costosi gli adattamenti dei veicoli in rapporto all'eventuale, conseguente crescita della domanda. Il servizio è pertanto poco diffuso. La modalità ferroviaria presenta un grado di accessibilità più elevato rispetto al trasporto su gomma, sia per quanto riguarda i servizi a terra che per la salita sulla carrozza e lo stazionamento a bordo. Il servizio di trasporto ai viaggiatori con mobilità ridotta anche, su sedia a rotelle, è assicurato dalle FS sulle principali linee interne ed internazionali. Il viaggiatore disabile viene assistito presso i centri di accoglienza con un supporto organizzativo per la pianificazione del viaggio (scelta del treno, prenotazione dei posti riservati, acquisto e consegna - anche a domicilio - del biglietto, eventuale messa a disposizione di sedia a rotelle) e di aiuto nell'ambito delle stazioni di partenza e di arrivo, per la salita e la discesa dalla carrozza e per il trasporto del bagaglio. Nel trasporto aereo sono state recepite le raccomandazioni contenute nella dichiarazione politica della Commissione europea per l'aviazione civile. L'accessibilità degli aeromobili da parte di persone a mobilità ridotta è totale nel rispetto di alcune limitazioni numeriche prestabilite. Le compagnie aeree ed i gestori aeroportuali devono provvedere ad una adeguata formazione professionale del proprio personale allo scopo di fornire un'assistenza qualificata. Ciò nonostante, permangono numerose difficoltà per quanto concerne la circolazione nell'ambito aeroportuale (ascensori, parcheggi, scale, pavi-



Testa del frontone di via Latina

mentazione) per l'imbarco e lo sbarco. A tale fine, presso il Ministero dei Trasporti e della Navigazione, opera un gruppo di studio e di lavoro sulle barriere architettoniche aeroportuali che svolge un'attività di ispezione e sollecitazione nei confronti delle società di gestione aeroportuale affinché provvedano all'adeguamento delle infrastrutture alla vigente normativa nazionale. La questione dell'accessibilità ai mezzi di trasporto delle persone a mobilità ridotta è di centrale interesse anche in ambito Ue. La VII direzione generale dei Trasporti, fin dal 1997, ha preso l'iniziativa di monitorare l'accessibilità a tutti i modi di trasporto passeggeri nei paesi della Comunità facendo riferimento distinto ai mezzi, alle infrastrutture, al personale ed alla sua formazione, alle tariffe, alle caratteristiche dei servizi, utilizzando un questionario che si compone di varie sezioni. La commissione ha fatto presente che le informazioni ottenute saranno oggetto di elaborazione e diffuse ai governi e agli altri organismi interessati come contributo alla pianificazione e alla formulazione delle politiche relative, sia nazionali che europee. Per concludere, occorre sottolineare che in considerazione della difficoltà dell'indagine, i dati raccolti, pur rappresentando la realtà nazionale, sono parziali con riferimento ai settori degli autobus extraurbani in particolare e del trasporto su gomma in generale, poiché per la molteplicità dei soggetti esercenti essi sono più difficilmente censibili. È tuttavia accertato che il più basso grado di accessibilità si riscontra nella modalità stradale, peraltro non compensata da pur encomiabili iniziative come la realizzazione presso il centro prove di Roma del Ministero dei trasporti e della navigazione di un "Centro mobilità" Fiat Autonomy. La società automobilistica ha realizzato un programma, applicato attualmente in tutta Europa e in Sud America, volto all'assistenza medica, offerta di prodotto ed offerta di benefici finanziari ed assistenziali tali da ridurre, se non eliminare, le problematiche di utilizzo dell'autovettura da parte di persone affette da ridotta capacità motoria. In Italia sono stati aperti una decina di centri allo scopo di permettere alle persone disabili che facciano richiesta, di utilizzare gratuitamente le apparecchiature ed i mezzi messi a disposizione per poter verificare le loro capacità psico-motorie residue e quindi la loro idoneità al conseguimento della patente speciale di guida. Un'iniziativa rivolta ad una categoria, i portatori di handicap, che spesso ha lamentato la "lontananza" della Pubblica Amministrazione dai problemi che essa deve affrontare e che ne rendono spesso problematico l'inserimento nella vita lavorativa. Certamente una ciambella di salvataggio nel mare delle difficoltà in cui si dibatte la categoria delle persone a mobilità ridotta, ma anche un segnale della maggiore sensibilità al problema di cui si è fatto cenno all'inizio.

*Ministro dei trasporti e della navigazione