



Associazione Disabili Visivi Onlus

*Associazione nazionale per la promozione sociale e culturale
dei non vedenti e degli ipovedenti*

FONDATA NEL 1970

ENTE MORALE CON PERSONALITÀ GIURIDICA DI DIRITTO PRIVATO

Al Presidente del Consiglio
dell'Autorità di Regolazione dei Trasporti
Dott. Andrea Camanzi
via Nizza n° 230
10126 Torino
e-mail: pec@pec.autorita-trasporti.it

Roma, 29 luglio 2014

Oggetto: Consultazione sul documento relativo alle questioni regolatorie legate all'assegnazione in esclusiva dei servizi di Trasporto Pubblico Locale - Adeguamento alla normativa vigente sull'eliminazione delle barriere architettoniche e sul divieto delle discriminazioni (Legge n. 104/1992, DPR n. 503/1996, Convenzione ONU 2009, Legge n. 67/2006)

Signor Presidente,

data la vastità dell'argomento e la molteplicità delle implicazioni, il presente contributo non pretende di essere una trattazione formale ed esaustiva, ma è soltanto una indicazione di requisiti minimi che devono essere previsti nelle convenzioni da allegare ai capitolati di gara, come condizioni per l'ottenimento delle concessioni per l'esercizio dell'attività di trasporto pubblico affinché esse siano in linea con la normativa vigente in tema di diritti delle persone con disabilità e di non discriminazione. Il riferimento è quindi al quesito 4.15 del documento di codesta Autorità.

LA SITUAZIONE DI FATTO.

La situazione del trasporto pubblico locale in molti Paesi europei, sotto il profilo dell'accessibilità per le persone con disabilità, è migliore rispetto all'Italia, come apprendiamo dai nostri corrispondenti o da altre fonti non ufficiali.

Nel nostro Paese, comunque, riscontriamo una situazione a macchia di leopardo, con pochissime aree geografiche ben attrezzate, alcune che sono sulla buona strada, ma la maggior parte hanno fatto solo qualche tentativo, talora in direzioni sbagliate, o sono ancora a livello zero.

Non mi consta che ci siano statistiche ufficiali su tale argomento e, se ciò fosse confermato, sarebbe molto opportuno che si creassero.

ASPETTI NORMATIVI

Un fatto certo e indubitabile è che allo stato attuale della normativa italiana e internazionale non è più ammissibile che vengano posti in circolazione mezzi di trasporto che non risultino accessibili e fruibili a tutti, nel senso di una utenza ampliata prevista anche dalla Convenzione dell'ONU sui diritti delle persone con disabilità e quindi estesa anche alle persone anziane, ai bambini e alle persone con difficoltà temporanee (passeggeri a mobilità ridotta o PRM).

Il diritto soggettivo perfetto ed esigibile da parte di queste persone ad una mobilità autonoma e sicura discende, oltre che dall'Art. 9 della Convenzione citata (ratificata dallo Stato italiano con Legge 3 marzo 2009, n. 18), dal DPR 503/1996 e dalla legge n. 67 del 2006 (Legge antidiscriminazione) sulla base della quale negli ultimi anni si sono avute varie condanne di Comuni e altri Enti per la discriminazione tra chi può utilizzare e fruire pienamente di mezzi pubblici di trasporto e chi ne è impedito.



Associazione Disabili Visivi Onlus

*Associazione nazionale per la promozione sociale e culturale
dei non vedenti e degli ipovedenti*

FONDATA NEL 1970

ENTE MORALE CON PERSONALITÀ GIURIDICA DI DIRITTO PRIVATO

In tema di accessibilità e fruibilità per i PRM dei servizi di trasporto pubblico locale vanno inoltre presi in considerazione il REGOLAMENTO (CE) N. 1371/2007 DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO del 23 ottobre 2007

relativo ai diritti e agli obblighi dei passeggeri nel trasporto ferroviario, nonché il REGOLAMENTO (UE) N. 181/2011 DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO del 16 febbraio 2011 relativo ai diritti dei passeggeri nel trasporto effettuato con autobus, per quanto concerne le disposizioni del Regolamento che si applicano a tutti i servizi con autobus, anche se di distanza inferiore ai 250 km.

Alla luce di quanto detto, non appare possibile che un documento destinato a dettare le regole per la concessione in esclusiva di un servizio pubblico di trasporto locale non preveda fra le condizioni esplicite e tassative l'adeguamento alla normativa vigente dei mezzi di trasporto e delle relative infrastrutture fisse, pur tenendo presenti i problemi derivanti dal fatto che le competenze siano assegnate a Enti diversi.

NECESSITA' DI COORDINAMENTO

Poiché il servizio di trasporto postula sì il mezzo idoneo, ma anche una struttura fissa di partenza e di approdo, anch'essa accessibile, bisognerebbe prevedere dei meccanismi di coordinamento obbligatorio fra i due o più soggetti che gestiscono il servizio di trasporto e l'infrastruttura, onde evitare che l'accessibilità dell'uno sia vanificata dall'inaccessibilità dell'altra o viceversa.

LE ESIGENZE DELL'UTENZA AMPLIATA

I fattori che contribuiscono a rendere un sistema di trasporto pubblico locale accessibile e fruibile per le persone con disabilità e a mobilità ridotta (PRM) possono essere così riassunti:

1. accessibilità e fruibilità dei veicoli
2. accessibilità e fruibilità delle infrastrutture (stazioni ferroviarie e del metrò, fermate delle linee di superficie, ecc.)
3. accessibilità e fruibilità delle linee/direttrici di trasporto, intese come combinazioni concomitanti di veicoli e infrastrutture accessibili
4. standard di qualità del servizio di assistenza specificamente rivolto ai PRM (quantomeno laddove è previsto per legge)
5. accessibilità e fruibilità dei sistemi di informazione e comunicazione al pubblico
6. formazione del personale.

Pur comprendendo che in un documento di regolazione generale non è possibile scendere in troppi particolari, riteniamo che siano comunque da inserire delle norme di tipo prestazionale che tendano a soddisfare le esigenze fondamentali degli utenti.

A titolo di esempio non esaustivo, per quanto riguarda il tema dell'accessibilità e fruibilità dei veicoli e delle infrastrutture, possiamo citare le seguenti esigenze prestazionali:

A bordo:

- 1) zona di sosta sicura per sedie a ruote con eventuali agganci o cinture di sicurezza, dotata di campanello per richiesta della fermata e dell'azionamento della pedana di discesa;
- 2) annunci visivi di prossima fermata su display a messaggio variabile di facile lettura (per tutti e in special modo per i sordi); annuncio vocale di prossima fermata (per non vedenti, turisti e persone distratte) - Per inciso, non sono risultati idonei sistemi basati su apparecchi personali a raggi infrarossi o altre onde portanti, non solo per i cattivi risultati ottenuti, ma anche perché non



Associazione Disabili Visivi Onlus

*Associazione nazionale per la promozione sociale e culturale
dei non vedenti e degli ipovedenti*

FONDATA NEL 1970

ENTE MORALE CON PERSONALITÀ GIURIDICA DI DIRITTO PRIVATO

conformi alla prescrizione della norma che parla di segnalazioni per "chiunque" e non soltanto per chi è munito di un apposito strumento;

3) targhette in braille e in caratteri a lettura facilitata per l'individuazione di eventuali pulsanti per apertura porte, l'indicazione dei posti riservati e del numero identificativo della vettura.

A terra:

a) poter accedere agevolmente alle banchine di imbarco e sbarco dai mezzi di trasporto pubblico mediante i necessari raccordi (riguarda persone su sedie a ruote o con gravi difficoltà di movimento anche temporanee, genitori con carrozzine pesanti, viaggiatori con bagagli particolarmente pesanti);

b) potersi trasferire agevolmente dalle banchine ai mezzi e viceversa con apposite pedane (per inciso diciamo che l'esperienza ha dimostrato che quelle elettromeccaniche sono soggette a guasti così frequenti da non risultare efficaci);

c) poter individuare esattamente il punto di salita e poterlo raggiungere, fin dal normale marciapiede di transito, mediante idonee segnalazioni tattili sul piano di calpestio (riguarda ciechi e ipovedenti);

d) poter disporre di idonee segnalazioni tattili di pericolo sulle banchine ed eventualmente anche di parapetonali per evitare a tutti di scendere inavvertitamente sulle corsie di marcia degli autoveicoli, in caso di banchine al centro della carreggiata, soprattutto se strette e affollate (specialmente per ciechi e ipovedenti);

e) essere avvisati nel numero di linea e della destinazione dei mezzi che transitano per quella fermata, in condizioni di pari opportunità con le persone normodotate, ma con sistemi idonei a seconda del tipo di disabilità (tabelle visive a lettura facilitata (per ipovedenti e persone anziane), targhette in braille e a caratteri stampatelli a rilievo per i non vedenti, annunci vocali di numero di linea e di capolinea al momento dell'apertura delle porte (per i non vedenti), informazioni sui tempi di attesa (mediante lettura con sintesi vocale dei messaggi variabili che compaiono sulla palina di fermata o tramite un sistema computerizzato consultabile telefonicamente e che dia anche risposte visive mediante SMS per i sordi), indicazione del numero di riferimento della fermata in cui ci si trova (in braille per i ciechi, con caratteri a lettura facilitata per ipovedenti o dislessici, con codice QR leggibile con lo smartphone).

f) poter usufruire alle fermate di indicazioni visive facilmente leggibili, sia come dimensioni dei caratteri, sia per il contrasto di luminanza fra il testo e lo sfondo, sia per il posizionamento ad altezza non troppo elevata (per ipovedenti e persone anziane).

Apposite considerazioni andrebbero inoltre sviluppate in merito agli standard di qualità del servizio di assistenza specificamente rivolto ai PRM, all'accessibilità e fruibilità dei sistemi di informazione e comunicazione al pubblico; alla formazione del personale.

Si tratta tuttavia di argomenti complessi la cui trattazione rinviemo a ulteriori future occasioni di confronto.

Siamo a disposizione per ogni ulteriore chiarimento che potrà anche essere fornito dall'esperto della FISH, Gabriele Favagrossa, che sarà presente all'audizione. .

Il presente documento è il risultato del confronto fra le associazioni qui di seguito indicate.



Associazione Disabili Visivi Onlus

*Associazione nazionale per la promozione sociale e culturale
dei non vedenti e degli ipovedenti*

FONDATA NEL 1970

ENTE MORALE CON PERSONALITÀ GIURIDICA DI DIRITTO PRIVATO

- Associazione Disabili Visivi ONLUS

Il Presidente

Prof. Avv. Giulio Nardone

- Associazione Nazionale delle Famiglie dei Minorati Visivi ONLUS (ANFAMIV)

Associazione Italiana Ciechi di Guerra (AICG)

- Associazione Nazionale Subvedenti ONLUS

- Federazione Italiana per il Superamento dell'Handicap ONLUS (FISH)

- Istituto Nazionale per la Mobilità Autonoma di Ciechi e Ipovedenti (INMACI)

- Retina Italia ONLUS

Unione Italiana dei Ciechi e degli Ipovedenti ONLUS