

La mobilità residenziale per persone in situazioni disabilitanti nelle città europee: giustizia sociale e aspetti tecnici.

L'inquadramento della mobilità come diritto umano, non è fine a se stessa ma sta a significare che esso deve ricevere il maggiore livello di riconoscimento e protezione che si possa globalmente riconoscere. Un diritto umano inviolabile, per sua stessa natura deve, infatti, essere garantito per se stesso, a prescindere da ulteriori condizioni: per il solo fatto di esistere ogni persona ha una serie di diritti inviolabili, ed in quest'ottica si devono applicare una serie di principi base desumibili dalla giurisprudenza tanto comunitaria che internazionale in tema di protezione dei diritti umani ossia riconoscimento, supporto, partecipazione e protezione.

Ma il diritto alla mobilità è in realtà un prerequisito per poter avere una vita piena, autonoma ed indipendente. Secondo le statistiche disponibili molte persone con disabilità lamentano e riscontrano mancanza di socializzazione e di altre opportunità anche professionali.

Peraltro si deve riconoscere che allo stato attuale molti disabili non hanno una vera scelta sul come muoversi e l'utilizzo del mezzo di trasporto, diverso dai mezzi pubblici, costituisce per molte persone con disabilità la sola modalità a disposizione per spostarsi in modo autonomo, anche ai fini dell'integrazione professionale e sociale.

La mobilità pedonale è la parte più importante della fruizione sociale dello spazio pubblico della città. Gran parte degli spostamenti quotidiani infatti avvengono a piedi, da quelli interni allo spazio residenziale a quelli di congiunzione tra i luoghi di partenza e di arrivo e le fermate dei mezzi pubblici o i parcheggi dei mezzi privati.

Il sistema della mobilità pedonale di fatto riguarda spostamenti necessari, di breve raggio e/o di connessione tra origine degli spostamenti e rete macroscopica (trasporto pubblico o privato) e spostamenti volontari e sociali legati alla fruizione del

tempo libero e della socialità che si svolgono solo se le condizioni ambientali sono favorevoli, entrambi di notevole interesse per assicurare una giusta considerazione alle esigenze di tutti i cittadini.

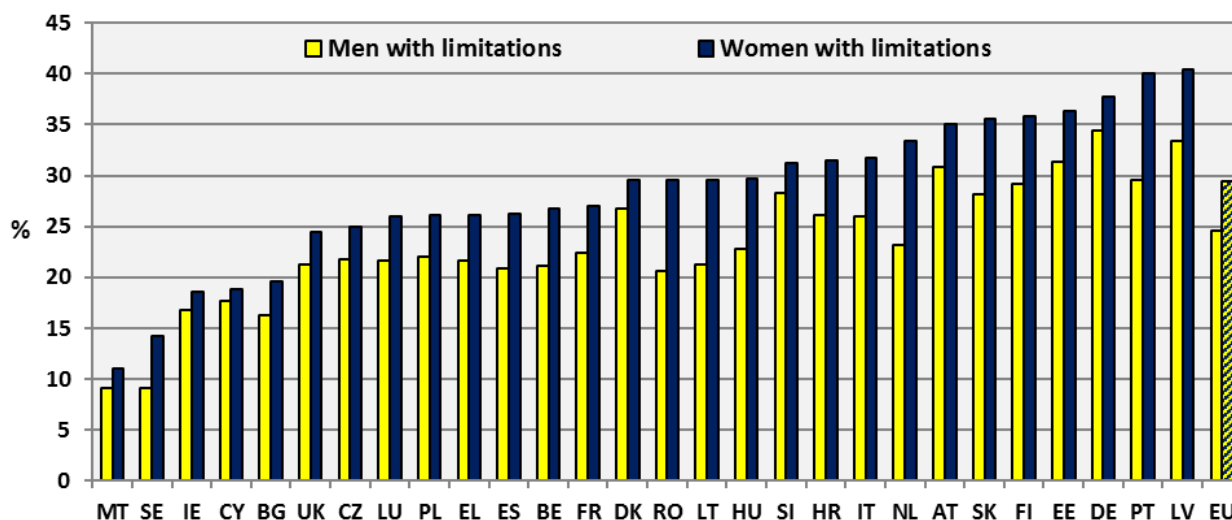
Queste molteplici forme di fruizione pedonale della strada sono raramente considerate nelle norme, nei piani e documenti tecnici relativi alla sicurezza dello spazio stradale che tantomeno si occupano della specifica fruizione da parte delle persone disabili. Si tratta dunque di considerare le problematiche di accesso e fruibilità alle aree/percorsi pedonali nelle città per le persone disabili, a partire dalle barriere architettoniche, ma non solo, poiché è necessario ripensare con ottica inclusiva all'intero sistema trasporti pubblici e privati-accessi/parcheggi-percorsi pedonali.

E non è una platea trascurabile anche numericamente (non una nicchia – non una "marginalità") se si considera che in Italia vivono oltre 3,2 milioni di persone disabili (disabili gravi secondo l'indagine ISTAT sulle Condizioni di salute e ricorso ai servizi sanitari –2012-2013, ISTAT,2017) e se guardiamo all'Europa la stima attuale è di 80 milioni di individui, circa il 30% della popolazione, più donne che uomini come illustrato nella figura che segue. Questa popolazione salirà a 120 milioni entro il 2020.

Esiste ovviamente un problema di risorse. Limitandoci all'Italia, a fronte di questo poderoso esercito di ben oltre 3 milioni di individui, i comuni italiani spendono, in media, meno di 3.000 euro/anno per ciascun disabile italiano, ed in questa cifra, che deve coprire tutti i bisogni di queste persone, deve rientrare anche l'aspetto della mobilità. A questi si devono aggiungere i fondi necessari a garantire l'accessibilità ai turisti.

Tenendo presente che la mobilità in quanto diritto umano inviolabile, si rivela essere anche un diritto "cerniera", o meglio un diritto, esercitando il quale si ha la possibilità di esercitare altri diritti (diritto al lavoro, diritto alla cultura, diritto alla socializzazione, ...).

Qui entra prepotentemente in gioco la disabilità intesa non più come "caratteristica individuale" (che riguarda solo alcuni individui), ma come, invece, "condizione imposta" ad alcuni quando le strutture, i servizi e gli strumenti sono realizzati senza tener conto delle diverse abilità delle persone, come nel richiamato schema dell'ICF (Classificazione Internazionale del Funzionamento, della Disabilità e della Salute adottata dall'OMS nel 54 World Health Assembly, 2001). Tale concetto è rivoluzionario perché sposta la disabilità dall'individuo al modo di progettare e realizzare il mondo che ci circonda.



Percentuale di persone con disabilità per la fascia di età 16+, per Stato membro e genere. Dati 2014 Data source: EU-SILC UDB 2014, ripreso da: European comparative data on Europe 2020 & People with disabilities, Final report prepared by Stefanos Grammenos from Centre for European Social and Economic Policy (CESEP ASBL) on behalf of the Academic Network of European Disability Experts (ANED), January 2017.

da, abbracciando, finalmente, tutti i potenziali utilizzatori dell'opera, a prescindere dalla loro condizione fisica del momento. Entra quindi in gioco l'Universal Design come metodo di progettazione per tutti ed il Diritto accessibile come strumento di esercizio della tutela delle persone.

Nell'inquadrare i diversi aspetti della mobilità autonoma delle persone disabili a nostro avviso non è possibile separare troppo nettamente la mobilità pedonale intesa come spostamento personale senza o con ausili anche motorizzati, rispetto alla mobilità con utilizzo di mezzi sia pubblici che privati, che può essere o meno parte del percorso. Quindi, mobilità pedonale "semplice", mobilità pedonale e utilizzo del mezzo pubblico, mobilità pedonale e utilizzo del mezzo privato, mobilità domestica (in casa e nei condomini).

In conclusione si propongono le seguenti azioni: l'inserimento obbligatorio nei PUMS dei seguenti obiettivi: 100% dei sistemi di trasporto accessibili e fruibili in modo sicuro e autonomo; pianificazione della mobilità, pedonale e non, che espliciti le misure dedicate alle persone disabili; assicurare la partecipazione delle rappresentanze delle persone disabili nel processo di approvazione del piano; eliminare l'accesso alle deroghe per le norme sull'inclusione delle persone disabili ed in particolare a quelle relative all'abbattimento delle barriere architettoniche (principalmente ma non limitatamente per le opere soggette ad autorizzazione e/o realizzate con finanziamento pubblico); la costituzione di un osservatorio specifico che abbia il compito di definire le politiche di indirizzo, priorità e tempistiche, vigilare su quanto viene prodotto, denunciare i casi di inosservanza; un aggiornamento e ampliamento dei contributi per chi è costretto a usare il mezzo proprio per spostarsi anche in relazione al tipo di vita che svolge; l'utilizzo delle tecnologie informatiche e di comuni-

cazione, in primo luogo la PEC, come abbattimento degli ostacoli nella gestione di permessi, multe, comunicazioni etc, nonché per garantire le informazioni sull'accessibilità dei mezzi e dei percorsi (in conformità a quanto già previsto dalla normativa in materia di digitalizzazione della pubblica amministrazione);

la possibilità di accedere alle tecnologie assistive per la mobilità autonoma (deambulatori, informatica, ecc) anche per strumenti non compresi nel nomenclatore tariffario, senza la necessità, per gli strumenti informatici e di comunicazione, di una prescrizione medica.

Date

n.d.

Stato di fatto

n.d.

Investimento

n.d.

Soggetto proponente

n.d.

Autore

Silvia Assennato, Avvocato
Marco Bozzetti, Ingegnere

Info

n.d.