

SETTIMANA UNESCO DI EDUCAZIONE ALLO SVILUPPO SOSTENIBILE 2010

“mobilità della persona con disabilità”



RAPPORTO FINALE



Con il patrocinio del Comune di Corato

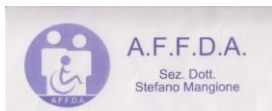


“Ricordo una giovane fisioterapista, che aveva paragonato lo sforzo dei bambini disabili, nell’affrontare una scala, a quello dei vecchi. «Capite adesso?» ci diceva. Noi facevamo cenno di sì, ma in realtà i vecchi sulle scale ci erano altrettanto estranei quanto i bambini disabili.”
Giuseppe Pontiggia

[da “nati due volte” – 2000 Arnoldo Mondadori Editore, Milano]

Indice

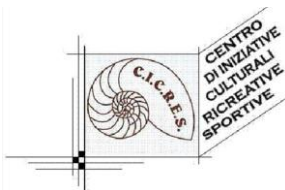
Introduzione	Pag.4
Organizzazione delle giornate	Pag.5
Premesse e finalità	Pag.7
Prima parte: una mattinata sul bus urbano	Pag.8
Seconda parte: una passeggiata domenicale	Pag.13
La piazzola davanti all’Incoronata	Pag.13
Assenza di scivoli per disabili ai marciapiedi	Pag.14
Gli scivoli “ostruiti” dalle autovetture o fatti male	Pag.14
I marciapiedi ostruiti permanentemente	Pag.15
Gli spazi riservati ai disabili	Pag.17
Le barriere architettoniche	Pag.19
L’intervento della Polizia Municipale	Pag.22
Conclusioni	Pag.23
Ringraziamenti	Pag.23
Auspici	Pag.24



A.F.F.D.A.
Sez. Dott. Stefano Mangione
Associazione Famiglie di Figli
Diversamente Abili



LA BRECCIA
integrazione – condivisione



Handicap Studi Integrazione
Educazione



Unione Italiana Ciechi



Unione Nazionale Italiana
Trasporto Ammalati a Lourdes e
Santuari Internazionali

SETTIMANA UNESCO DI EDUCAZIONE ALLO SVILUPPO SOSTENIBILE 2010

“mobilità della persona con disabilità”



INTRODUZIONE

La Commissione Nazionale Italiana dell'UNESCO ha scelto, quale tema per la quinta edizione della Settimana di Educazione allo Sviluppo Sostenibile, che si è svolta dall' 8 al 14 novembre 2010, la “Mobilità”.

La manifestazione ha voluto in primo luogo promuovere nuovi modi di interpretare e vivere gli spazi collettivi che riescano a soddisfare le esigenze di mobilità delle società contemporanee senza compromettere la qualità della vita, la salute e le risorse vitali per l'umanità.

Tutte le istituzioni, le organizzazioni, gli enti, i centri, le scuole, le ONG, le università, le imprese ecc, impegnate nell'educazione allo sviluppo sostenibile, sono state invitate a promuovere, possibilmente in sinergia, iniziative educative e di sensibilizzazione per animare l'appuntamento.

Le associazioni scriventi, aventi sede in Corato, che si occupano per statuto associativo, fra le altre finalità, di diritti dei disabili, hanno dato una particolare interpretazione al tema scelto dalla Commissione, estendendo il concetto di “Mobilità” ⁽¹⁾ a quello di “mobilità della persona con disabilità”, sia essa fisica, sia essa sensoriale.

Per l'esattezza nei giorni del 13 e del 14 novembre 2010, numerosi rappresentanti delle stesse (associati, aderenti, volontari, destinatari delle attività, ecc...), suddividendosi adeguatamente il territorio, cercarono di individuare delle situazioni che non consentono un'agevole fruizione da parte della persona disabile.

In particolare l'attenzione dei rappresentanti delle associazioni si concentrò sulle principali arterie stradali cittadine (corso, extramurale e principali strade di collegamento fra queste), su alcune piazze recentemente “rigenerate”, sugli immobili di maggior fruizione (palazzo di città, ospedale, scuole, chiese, ecc...), sulle autolinee urbane, sulle piste ciclabili (fra le iniziative, infatti, fu prevista una “biciclettata” organizzata per l'occasione dagli amici del CICRES), sui posti riservati ai disabili, sugli scivoli, ecc...

(1) La Commissione lega il concetto di “Mobilità” al rispetto dell'ambiente, della salute e della qualità della vita, alle politiche dei trasporti pubblici, degli strumenti di pianificazione urbana, della ricerca e l'innovazione nel settore automobilistico, ai modelli di consumo, alla gestione dei flussi turistici, ecc...

ORGANIZZAZIONE DELLE GIORNATE

L'attività delle associazioni in quei due giorni è stata opportunamente documentata ed è confluita in questo "report" che può essere liberamente pubblicato, anche per estratto, su giornali, riviste, siti web, ecc....

L'Amministrazione Comunale di Corato ha concesso il patrocinio all'iniziativa con nota dell'8 novembre 2010, n.33929. Ai suoi rappresentanti è stato chiesto di parteciparvi accompagnando le associazioni, nei due giorni indicati, per le vie e i luoghi su indicati ed eventualmente rendersi conto personalmente delle situazioni di disagio che sarebbero potute emergere. E in effetti fu possibile registrare la partecipazione di alcuni amministratori.

Questo l'elenco dettagliato delle iniziative che le associazioni programmarono per i due giorni:

Sabato 13 novembre 2010

Un piccolo gruppo composto da non vedenti dell'Unione Italiana Ciechi, un bimbo disabile su sedia a ruote ("carrozzella") di Gocce nell'Oceano Onlus e accompagnatori dell'Unione Italiana Ciechi, di Gocce nell'Oceano Onlus e di AFFDA, fruirono del servizio di trasporto urbano. Per l'esattezza utilizzarono le seguenti linee:

Linea 3 (Cimitero): con arrivo in macchina al capolinea (Piazza Cesare Battisti) alle ore 9,45 e partenza in bus di linea alle ore 10,00 e arrivo al medesimo capolinea alle ore 10,15;

Linea 4 (Ospedale, Bracco, Belloluogo): arrivo in macchina alla stazione ferroviaria (capolinea) alle ore 10,25 e partenza in bus di linea alle ore 10,40 e arrivo al medesimo capolinea alle ore 11,20.

Domenica 14 novembre 2010

Tutte le associazioni

Ritrovo alle ore 9,30 presso Chiesa Madre (Via Duomo).

Distribuzione pettorine.

Partenza alle ore 10,30 circa.

Con il compito di:

documentare con video o fotografie casi in cui non ci fossero gli scivoli ai marciapiedi ovvero fossero realizzati in modo non idoneo;

contare i posti per disabili incontrati ed evidenziare quei casi in cui essi necessiterebbero ma non sono realizzati;

evidenziare gli edifici di grande fruibilità incontrati (chiese, uffici pubblici, banche, uffici postali, ecc...) evidenziando casi di barriere architettoniche;

evidenziare situazioni in cui i marciapiedi fossero ostruiti (temporaneamente ovvero permanentemente) e ostacolavano o rendevano difficoltoso il passaggio dei disabili.

Nel dettaglio i percorsi seguiti dalle associazioni:

Percorsi:	Associazione responsabile:
1) (scendendo via Duomo, sx) Giro di corso, Via Dante (mantenendo la destra), Viale Diaz e Via G. Di Vittorio (mantenendo la destra), Piazza Cesare Battisti;	AFFDA Associazione Famiglie di Figli Diversamente Abili
2) (scendendo Via Duomo, sx) Via Alcide De Gasperi (mantenendo la destra), Viale Ettore Fieramosca e Via Aldo Moro (mantenendo la destra), Piazza Cesare Battisti;	LA BRECCIA integrazione – condivisione
3) (scendendo Via Duomo, sx) Via Aldo Moro (mantenendo la destra), Viale Cadorna e Via Dante (mantenendo la destra), Piazza Cesare Battisti;	GOCCE NELL'OCEANO ONLUS
4) (scendendo via Duomo, dx) Via G. Di Vittorio (mantenendo la destra), Viale IV novembre, Via Crocifisso (entrambi i lati) e Via Nicola Bucci (entrambi i lati), Piazza Cesare Battisti;	ROSIBA
5) (scendendo Via Duomo, dx) Via M. R. Imbriani (entrambi i lati), Viale Vittorio Veneto, Via Castel Del Monte (mantenendo la destra), Piazza Cesare Battisti;	Co.Han.S.I.E. Handicap Studi Integrazione Educazione
6) (salendo Via Duomo, dx) Via Castel del Monte (mantenendo la destra), Viale Vittorio Veneto, Via Alcide De Gasperi (mantenendo la destra), Piazza Cesare Battisti;	Unione Nazionale Italiana Trasporto Ammalati a Lourdes e Santuari Internazionali
7) (scendendo via Duomo, sx) Piste ciclabili nella loro interezza (Giro di Corso, Via Matteo Renato Imbriani, giro dell'extramurale con rientro sul corso da via Dante), Piazza Cesare Battisti.	CICRES Unione Italiana Ciechi

PREMESSA E FINALITA'

Prima di raccontare e documentare cosa sia successo in quei due giorni, le associazioni scriventi vogliono evidenziare lo spirito con cui hanno ne affrontato l'impegno. Esse sono consapevoli delle difficoltà che il governare una città possa comportare, soprattutto quando il quadro politico è così diversificato nei vari livelli di governo, discontinuo nel tempo e soprattutto quando si ereditano errori su errori commessi nel passato. Il tema della disabilità e delle barriere architettoniche e del loro abbattimento in particolare, è peraltro abbastanza recente. L'Italia ha una legge organica sulla disabilità solo dal 1992, e una legge importante sui servizi sociali solo dal 2000.

E quindi ciò che emerge da questo report non vuole essere un inutile atto di accusa nei confronti di chicchessia, ma solo una proposta di studio del territorio e di collaborazione con chiunque (pubblico e privato) vorrà affrontare seriamente l'argomento.

Le associazioni, tuttavia, cercheranno di diffondere questo breve rapporto ovunque sarà possibile: e se esso non riuscirà a suscitare qualche rimedio da parte dell'amministrazione comunale attuale, sicuramente costituirà un lavoro di cui potrà tener conto l'amministrazione successiva e magari l'altra ancora. Si spera pure che questo rapporto possa diventare materia di studio per un giorno almeno nelle scuole della città: una delle amministrazioni prossime sarà sicuramente composta dagli attuali alunni, e su di loro potranno essere riposte ulteriori speranze.

Buona lettura!

UNA MATTINATA SUL BUS URBANO

Come già detto i “protagonisti” dell’iniziativa si diedero appuntamento alle ore 9,45 in piazza Cesare Battisti, capolinea del bus urbano n.3. C’erano gli associati dell’Unione Italiana Ciechi, un bambino in carrozzella con la sua mamma e alcuni accompagnatori.

Trovarono il bus già parcheggiato in corrispondenza di una piazzola meno alta della base della porta di accesso (Fig.1). Il bus era a una distanza di circa 20 centimetri (Fig.2). La piazzola non presentava scivoli per disabili. Si vuole evidenziare, cioè, che la piazzola che funge da capolinea della maggior parte delle linee urbane e che costituisce punto di raccolta per i cittadini che vogliono fruire del servizio, non ha scivoli.



Fig. 1: il marciapiede è più basso della porta di accesso del bus

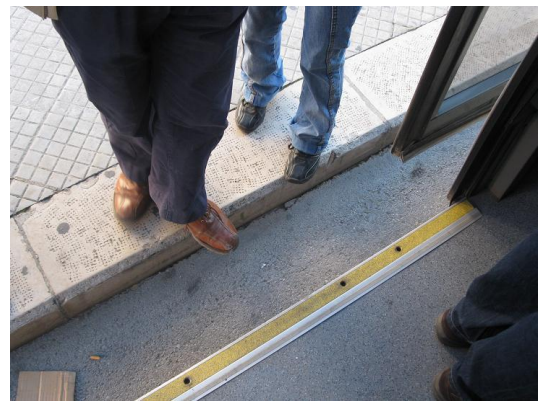


Fig. 2: il bus è parcheggiato lontano dalla piazzola.

Per l’accesso sul bus del bambino in carrozzella l’autista aveva in dotazione degli scivoli di metallo che poggiò sul bordo del marciapiede e agganciò, a una distanza che si rivelerà essere fissa, alla base del bus (Fig.3). La circostanza di non poter posizionare gli scivoli a una distanza variabile fra loro renderà di fatto impossibile l’accesso della carrozzella, più stretta della “carreggiata” creata dal sistema adottato (Fig.4).

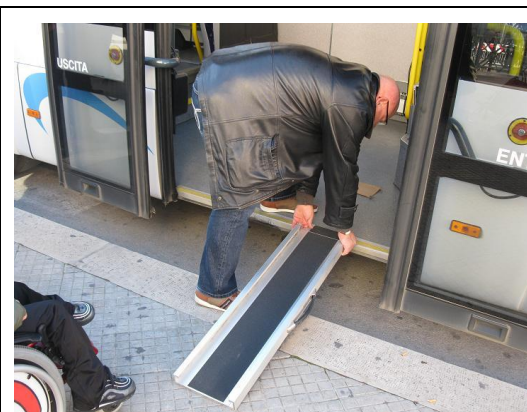


Fig. 3: il posizionamento degli scivoli metallici.

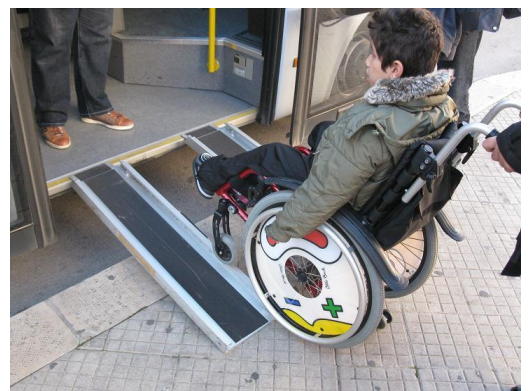


Fig. 4: la carrozzella è più stretta della carreggiata.

Viene rilevato che sul bus esiste un solo spazio per il posizionamento e la messa in sicurezza (con una cintura) della carrozzella (Fig.5).

Prima dell’inizio della corsa i rappresentanti delle associazioni si rivolsero all’autista per l’acquisto dei biglietti e per chiedere se fossero previste agevolazioni per le persone disabili.

L’autista non seppe inizialmente rispondere; solo dopo aver telefonato alla direzione del servizio informò il gruppo che a pagare dovessero essere i soli accompagnatori, mentre per le persone disabili era prevista la fruizione gratuita del servizio.

Pur ritenendo illogica la prescrizione (si ritiene, infatti, che debba operare un meccanismo esattamente opposto), il gruppo pagò il dovuto e si accomodò nell’abitacolo (Fig.6).

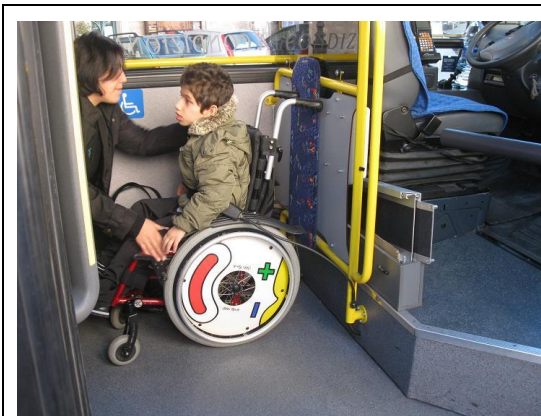


Fig. 5: lo spazio riservato ai disabili in carrozzella sul bus.



Fig. 6: il gruppo nell’abitacolo. Qualcuno fa uno spuntino.

Durante il percorso fu possibile rilevare quanto segue:

1. le varie fermate non erano annunciate da un sistema di comunicazione vocale, per cui una persona non vedente che porti, anziché un accompagnatore (come abbiamo fatto noi), un cane guida [vedi approfondimento], non ha la possibilità di sapere quando giunge alla propria destinazione;

2. il pulsante che si pigia per la richiesta di fermata e i pannelli degli orari delle corse non presentano indicazioni in braille (Figg.7 e 8);



Figg. 7 e 8: mancanza di indicazioni in braille.

3. le fermate non appaiono ben definite e segnalate e ciò comporta che esse non siano protette da divieti di sosta; per cui molte volte il bus è costretto a fermarsi al centro della carreggiata (con evidente pericolo per i passeggeri in discesa);

Riteniamo utile, in questo contesto, un **approfondimento** per richiamare un estratto della seguente **legge 14 febbraio 1974, n.37**, recante:
 Gratuità del trasporto dei cani guida dei ciechi sui mezzi di trasporto pubblico
 Articolo Unico.
 Il privo di vista ha diritto di farsi accompagnare dal proprio cane guida nei suoi viaggi su ogni mezzo di trasporto pubblico senza dover pagare per l'animale alcun biglietto o sovrattassa.
 ...
 I responsabili della gestione dei trasporti di cui al primo comma [...] che impediscano od ostacolino, direttamente o indirettamente, l'accesso ai privi di vista accompagnati dal proprio cane guida sono soggetti ad una sanzione amministrativa pecuniaria consistente nel pagamento di una somma da euro 500 a euro 2.500.
 ...
 ...
 Ogni altra disposizione in contrasto o in difformità con la presente legge viene abrogata.

4. una scarsa visibilità della segnaletica orizzontale che delimita gli stalli riservati ai disabili nei pressi del cimitero (Figg. 9 e 10).

Figg. 9 e 10: gli stalli per disabili presso il Cimitero.



Giunto al capolinea della linea urbana 3, il gruppo raggiunse l'altro capolinea, quello cioè della linea urbana 4, posto nel piazzale antistante la stazione della Ferrovia Bari-Nord.

Si rilevò che lo spazio riservato alla fermata dei bus urbani era malridotto (Fig.11) ed era stato evidentemente ottenuto sacrificando stalli riservati ai disabili (di cui non c'era traccia, a onor del vero, in tutta la piazza).

A peggiorare la situazione vi fu la scelta dell'autista di fermare il bus con le porte di accesso rivolte verso la piazza anziché verso il più protetto marciapiede (Fig.12).



Fig. 11: lo spazio riservato al bus.



Fig. 12: il bus posizionato per accogliere i viaggiatori.

Questo secondo bus non aveva in dotazione alcun sistema di accesso delle persone disabili in carrozzella (si poté procedere, perciò, grazie agli accompagnatori: Fig.13) e, a bordo, un sistema per tenere ferma la carrozzella durante la corsa (Fig.14).

Questa seconda circostanza comportò un viaggio assolutamente pericoloso per la persona disabile, nonostante gli sforzi degli accompagnatori per tenere ferma la carrozzella durante il percorso.

E' il caso di far rilevare che neppure la stazione apparve (e appare) a misura di disabile; fu possibile notare:

1. assenza di scivoli per disabili per tutta la lunghezza del marciapiede che delimita lo spazio dedicato alla stazione ferroviaria (Figg.15 e 16);
2. biglietteria automatica senza indicazioni in braille e non accessibile (poiché troppo alta) alle persone in carrozzella (Fig.17);
3. pannelli con orari dei treni senza indicazioni in braille (Fig.18).



Fig.13: gli accompagnatori sollevano la carrozzella.



Fig. 14: assenza della cintura di sicurezza.



Fig.15: assenza di scivoli per disabili.



Fig.16: assenza di scivoli per disabili.

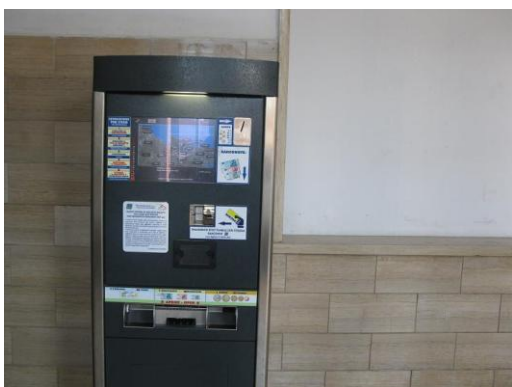


Fig.17: la biglietteria automatica dei treni.



Fig.18: il pannello degli orari dei treni.

Per quanto riguarda l'acquisto dei biglietti, fu possibile registrare identica procedura: l'autista di fronte alla richiesta di conoscere eventuali agevolazioni a favore delle persone disabili, telefonò alla direzione. Ma questa volta l'esito fu diverso: i biglietti dovevano essere pagati dai disabili, mentre la gratuità era assicurata per gli accompagnatori.

Questo atteggiamento appare più giusto (anche se, a onor del vero, il risultato alla fine non cambia), ma ciò non ci esime dal pensare che la fruizione del servizio di trasporto urbano da parte delle persone disabili (e in particolar modo di quelle che necessitano di accompagnatore) non ha ricevuto l'adeguata programmazione da parte del gestore, tanto che gli autisti si sono dimostrati impreparati a trattare i casi

che si presentarono quel giorno. Anche la direzione del servizio (con due risposte diverse ai due autisti nell'arco di poche ore) apparve abbastanza confusa in merito.

La linea urbana n.4, per entrare ancor più nel merito del servizio fornito, apparve al gruppo molto lunga. La durata fu di circa 45 minuti. Un tempo che può rivelarsi eccessivo per la persona disabile. Il consiglio è quello di frazionare i percorsi in tratte più brevi.

Appare di necessaria e indispensabile menzione la situazione che il gruppo rilevò in corrispondenza dell'Ospedale Civile Umberto I di Corato: la fermata è posta all'esterno del perimetro dell'ospedale e si trova su una strada provinciale al lato opposto a quello in cui si trova l'Ospedale. Scesi dal bus occorre quindi attraversare la strada provinciale per raggiungerlo. Vi è un attraversamento pedonale, il quale, però, confluisce verso un marciapiede privo dell'indispensabile scivolo per disabili (con l'aggravante, in questo caso, di rimanere pericolosamente su una provinciale se non si trova qualcuno disposto ad agevolare il transito dell'eventuale carrozzella sul marciapiede). Sarebbe quantomeno opportuno posizionare un semaforo a chiamata per l'attraversamento pedonale in sicurezza.

La situazione è così grave da meritare una gigantografia conclusiva di questa prima parte dedicata alla giornata del sabato.



Fig.19: l'attraversamento pedonale per raggiungere l'ospedale confluisce verso un marciapiede privo dello scivolo per disabili.

UNA PASSEGGIATA DOMENICALE

Avvenne, come già detto, la mattina del 14 novembre 2010. C'erano quasi tutte le associazioni e le cooperative di Corato che si occupano di disabilità.

Fu prodotta una vasta documentazione fotografica e una notevole mole di appunti di situazioni che non consentono la fruizione dei luoghi da parte dei disabili.

Per cui in questa seconda parte cercheremo di indicare (e documentare) alcuni casi eclatanti che, purtroppo, si ripetono in varie zone della città.

La piazzola davanti all'Incoronata

Si tratta della stessa piazzola di cui abbiamo detto nella prima parte in occasione del capolinea della linea urbana 3 dei bus e che costituiva il punto di ritrovo di tutte le associazioni al termine della passeggiata.

In questa seconda parte documentiamo l'assenza degli scivoli su tutti i lati della stessa e la presenza di un pericolosissimo pannello che indicava lavori pubblici in corso sulla rete idrica cittadina. I suoi sostegni, posti sul di dietro, andavano circondati da transenne perché avrebbero potuto far inciampare rovinosamente persone non vedenti.



Figg.20-22: la piazzola di sosta per prendere i bus urbani è priva di scivoli.

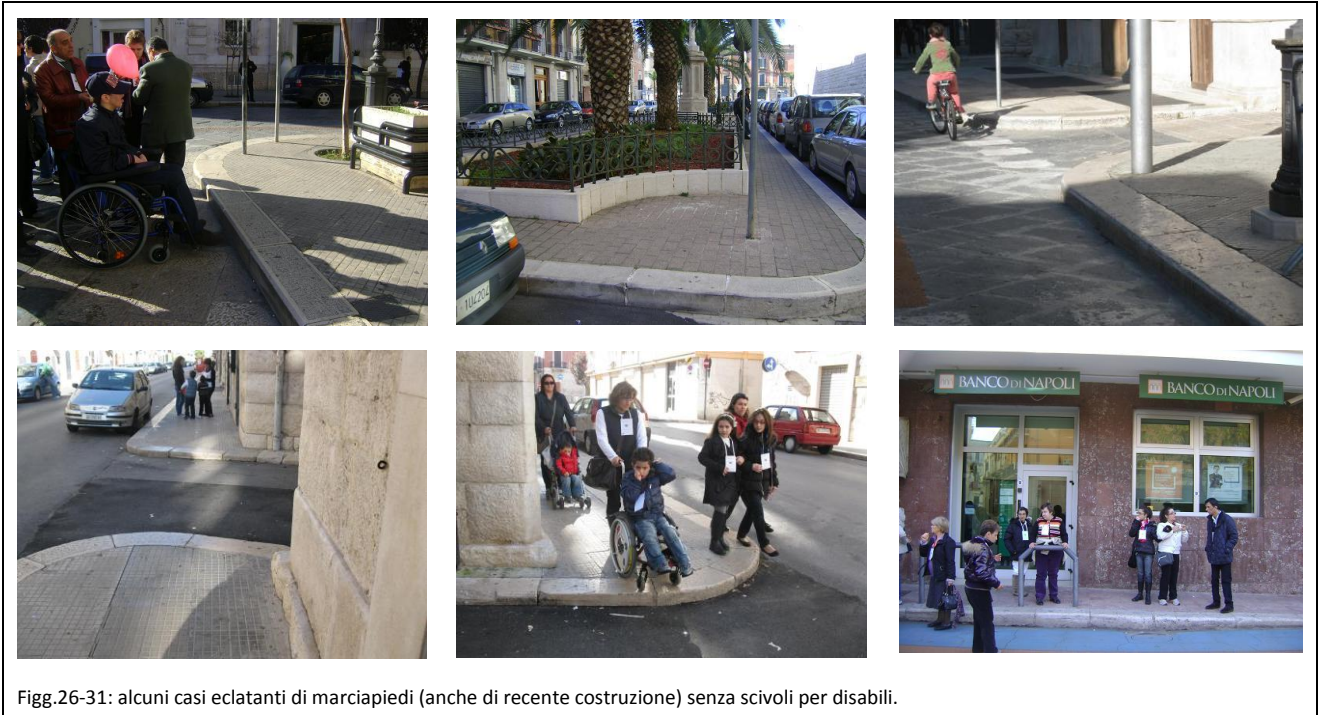


Figg.23-25: sostegni di un cartellone dei lavori pubblici senza adeguata protezione.

Assenza di scivoli per disabili ai marciapiedi

La maggior parte dei marciapiedi che furono calpestati quel giorno non presentava scivoli. Occorre evidenziare che si tratta dei marciapiedi delle principali strade della città; quelle, per intenderci, con il maggior numero di esercizi commerciali e uffici e quindi con la più alta frequenza di pedoni.

Eccone una breve rassegna fotografica:



Figg.26-31: alcuni casi eclatanti di marciapiedi (anche di recente costruzione) senza scivoli per disabili.

In alcuni casi, e la circostanza deve essere valutata di una certa gravità, si tratta di marciapiedi di recente costruzione.

Gli scivoli “ostruiti” dalle autovetture o fatti male

Un caso che fa il paio con il precedente, e che la circostanza di aver fatto la passeggiata di domenica (con le attività commerciali chiuse) ha in qualche modo ridimensionato nel suo ripetersi, è quello degli scivoli non fruibili perché ostruiti da autovetture parcheggiate davanti (Fig.32). Così come sono stati rilevati scivoli fatti male, perché troppo alti (Fig.33), o mantenuti male (Fig.34)!



Fig.32: uno scivolo ostruito.

Fig.33: uno scivolo fatto male.

Fig.34: uno scivolo mantenuto male.

Quella domenica si registrò anche un caso eclatante di assoluta disattenzione e mancaza di sensibilità da parte di un conducente che, tagliando praticamente la strada a un disabile in carrozzella, che sopraggiungeva spinto da un'associata di Gocce nell'Oceano Onlus, parcheggiò proprio davanti allo scivolo che sarebbe servito per risalire sul marciapiede.

Il conducente fu prontamente fermato dai volontari e invitato a spostare l'autovettura per lasciar passare il gruppo.



Figg.35 e 36: un conducente parcheggia davanti a uno scivolo proprio mentre sopraggiunge un disabile in carrozzella.

Riteniamo che uno scivolo ostruito da un'autovettura sia, senza dubbio, segno di particolare inciviltà. Andrebbe perseguito con il massimo rigore perché rende ancor più difficoltoso lo spostamento della persona disabile. Ciò, purtroppo, non sempre avviene. E quando non si vorrebbe eccedere nella punizione, occorrerebbe trovare dei metodi di prevenzione; dei metodi, quindi, che, nel caso specifico, ostacolano la pessima abitudine di parcheggiare davanti agli scivoli.

E' innegabile che un ottimo deterrente potrebbe essere proteggere gli scivoli con dei "cavalletti" posizionati in loro corrispondenza sulla sede stradale, in modo che un'eventuale autovettura parcheggiata davanti risulterebbe al centro della carreggiata.

I marciapiedi ostruiti permanentemente

Furono riscontrate situazioni in cui il passaggio del disabile in carrozzella era reso difficoltoso ovvero impossibile (con conseguenze facili da immaginare) o per le caratteristiche del marciapiede stesso (in quanto presentava una sede stretta) oppure perché occupato da pali o strutture di esercizi commerciali.

Il caso del Bar denominato "Duomo", su via Duomo appunto, ci pare di una tale gravità da meritare l'apertura di questo paragrafo e suscitare meraviglia per la sua persistenza.

Tutto il marciapiede e parte della sede stradale sono occupati da una enorme struttura in legno (in parte chiusa e coperta e interamente adibita a saletta/veranda per le consumazioni) che costringe chi arriva dal corso e deve girare per via Duomo, a scendere dal marciapiede, peraltro senza scivolo, e fare un tratto di strada stando sulla sede stradale (con particolare rischio per la propria incolumità).

Ci consola la circostanza che, almeno per agevolare le consumazioni al bar, il titolare abbia messo uno scivolo di accesso alla struttura (anche se particolarmente ripido). E ci consola, altresì, non aver trovato fortunatamente situazioni analoghe in altre zone della città visitate. Anche se c'è da considerare che la passeggiata è avvenuta in una giornata autunnale e che in estate potrebbe riscontrarsi una situazione diversa. La foto, in questo caso, è migliore di qualsiasi commento.



Fig.37: un marciapiede ostruito da una struttura in legno adibito a salette per consumazioni al bar.

Da segnalare anche le situazioni di cui alle foto seguenti:



Fig.38: via Castel del Monte.



Fig.39: via Duomo.



Fig.40: via Sant'Elia angolo "extramurale".

Riteniamo che situazioni come quella della Fig.38 vadano affrontate allargando il marciapiede fino ad occupare parte della sede stradale (anche eliminando qualche parcheggio). Si noterà poi il paradosso di aver scelto di posizionare uno stallo per disabili proprio in prossimità di un marciapiede non praticabile in carrozzella.

La Fig.39 è indice della scarsa cura con la quale ancora oggi si effettuino i lavori pubblici. Errati sia il modello di lampione scelto (la sezione è troppo larga rispetto al marciapiede), sia il suo posizionamento particolarmente vicino alla sezione centrale del marciapiede.

La Fig.40 riporta un'altra situazione particolarmente pericolosa: il marciapiede oltre a non avere lo scivolo è anche molto alto e interseca una strada a intensa percorrenza (via Sant'Elia). Uno scivolo, si noterà, è posto lateralmente e alcuni metri prima dell'intersezione. La stessa situazione si ha di fronte. Un ulteriore scivolo a fine marciapiede sarebbe molto ripido e potrebbe comportare il mancato controllo della carrozzella da parte del disabile. Allora riteniamo possano essere utilizzati gli scivoli laterali non solo per attraversare l'extramurale ma anche per attraversare via Sant'Elia. La percorrenza sulla sede stradale laterale dell'extramurale (per circa 10 metri) dovrebbe però essere resa più sicura da una barriera in metallo (una sorta di paracarro).

Gli spazi riservati ai disabili

Pochi gli spazi riservati ai disabili incontrati dai gruppi composti dai rappresentanti delle associazioni quella mattina. Qualcuno ha anche potuto rilevare "stalli" non più esistenti (per esempio quelli su via Dante in prossimità di via Belgioioso oppure all'inizio di via Alcide De Gasperi) a causa del posizionamento sulla sede stradale della pista ciclabile. L'obiezione che potrebbe esserci fatta è che, *avendo la pista ciclabile portato all'eliminazione di tantissimi posti auto liberi, e prescrivendo la normativa di riferimento l'obbligo di prevedere un posto riservato ogni 50, è stato possibile eliminare posti riservati senza alterare il rapporto posti riservati/posti liberi.*

Tuttavia occorre considerare che quel giorno furono percorse strade principali e caratterizzate dalla presenza di scuole, chiese, uffici pubblici, banche, attività commerciali, ecc... Strade, cioè, dove più necessaria può essere la presenza di spazi per disabili.

Per scendere nell'evidenza di un esempio si fa notare che fu rilevato un solo stallo sull'intera via Aldo Moro (su cui sono posizionati gli ingressi di ben due scuole), due su via Dante (dove si registra la presenza di una importante comunità parrocchiale), due su via Castel del Monte (arteria stradale con numerosissime attività commerciali), nessuno su via Alcide De Gasperi (caratterizzata dalla presenza di una farmacia, di alcune attività commerciali, di un pediatra di base e di numerose associazioni), solo tre su viale Cadorna (di cui due in corrispondenza del Centro di riabilitazione dell'Azienda Sanitaria Locale e uno solo in corrispondenza di un importante supermercato), nessuno su via Giuseppe Di Vittorio (nonostante la presenza di un ufficio sanitario pubblico), ecc...

Anche qui andrebbero segnalate alcune situazioni.

Si notò, per esempio, che il corso (interessato anch'esso dalle piste ciclabili) aveva solo uno spazio riservato ai disabili. Mentre vi era uno spazio molto ampio riservato ai Carabinieri davanti alla relativa stazione (peraltro difficilmente accessibile considerata l'altezza del gradino di accesso) [Fig.41 e 42]. Questo spazio è utilizzato dai Carabinieri per le autovetture personali e non per quelle di servizio (per le quali essi hanno

disposizione uno spazio all'interno della caserma). Non si comprende il motivo di tale privilegio, soprattutto se rapportato alla circostanza della completa assenza di spazi per disabili.



Fig.41: lo spazio riservato ai Carabinieri.

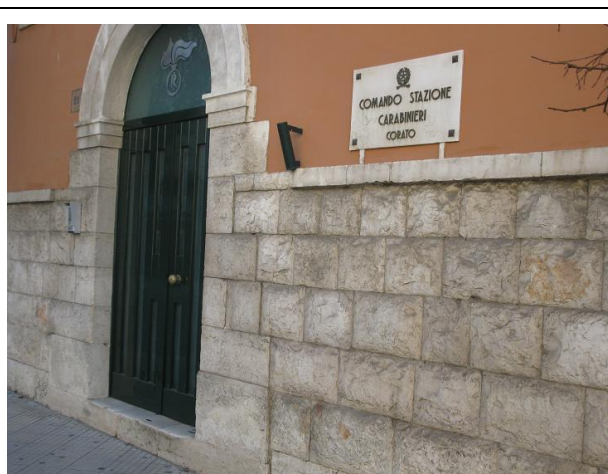


Fig.42: il gradino completa l'inaccessibilità della Stazione dei Carabinieri.

Curioso anche il posizionamento (e il numero, ci sia consentito) degli spazi riservati ai disabili in corrispondenza del luogo di maggiore fruizione da parte degli stessi (il Centro di riabilitazione dell'Azienda Sanitaria Locale): essi sono stati disegnati, senza nessun motivo apparente, a una decina di metri dall'ingresso del Centro (anziché in perfetta corrispondenza di quest'ultimo). L'esperienza di ogni giorno, peraltro, ci dice che due posti sono insufficienti e che occorre aggiungerne almeno altri due per il servizio di trasporto su bus dedicati che il Centro assicura [Figg.43 e 44].

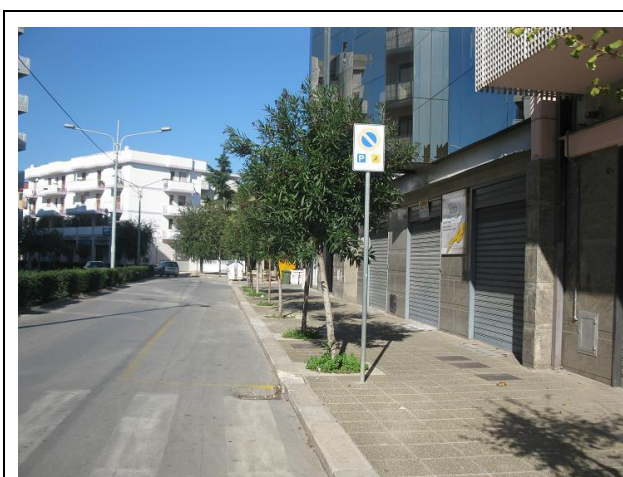


Fig.43: lo spazio riservato ai disabili in prossimità del Centro di riabilitazione.

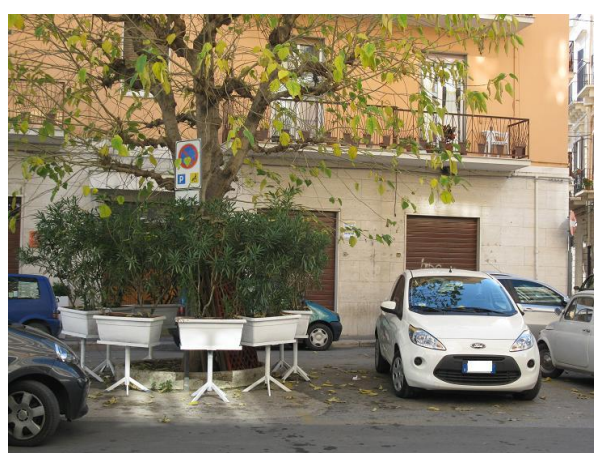


Fig.44: Un tratto di strada in prossimità del Centro di riabilitazione che si potrebbe adibire a ulteriori spazi per disabili.

In alcuni casi fu riscontrata una scarsa cura dei posti riservati esistenti: dall'oscuramento del segnale verticale da parte di un albero (Figg.45 e 46), alla manca di visibilità delle strisce gialle (Figg.47 e 48) alla manca di qualsiasi indicazione verticale in prossimità di strisce gialle (Figg.49 e 50).



Figg.45 e 46: un segnale di posto riservato ai disabili oscurato da un albero.



Figg.47 e 48: un caso di posti riservati non visibili.



Figg.49 e 50: un posto riservato senza segnaletica verticale.

Le barriere architettoniche

Secondo “Wikipedia” per barriera architettonica dobbiamo intendere “qualunque elemento costruttivo che impedisca, limiti o renda difficoltosi gli spostamenti o la fruizione di servizi (specialmente di persone con limitata capacità motoria o sensoriale)”.

Poco più su ne abbiamo citato un esempio con riferimento alla stazione dei Carabinieri. Se ne potrebbero fare (e documentare) altri (la stessa Biblioteca Comunale). Un altro caso eclatante incontrato fu quello della Chiesa di San Giuseppe. Nonostante gli ingenti contributi che lo Stato Italiano eroga alla Chiesa Cattolica (8 per mille sul gettito annuale IRPEF, quote sugli oneri di urbanizzazione, ecc...), le Chiese sono apparse le meno adeguate all'accesso delle persone disabili.

E' sufficiente, data la definizione, che il lettore di questo report faccia gli stessi nostri percorsi per accorgersi di quante barriere architettoniche potrà incontrare.

In questa sede, perciò, vorremmo segnalare un paio di casi in cui le barriere (anche se non architettoniche) mancano (proprio così) e un caso di barriere architettoniche non dipendenti, come dice la definizione di Wikipedia, da elementi costruttivi.

Con riferimento al primo caso le associazioni hanno potuto documentare, durante la passeggiata, le situazioni delle Figure seguenti:



Figg.51 e 52: un marciapiede con uno scivolo da una parte e una scalinata ripida dall'altra.



Figg.53 e 54: un marciapiede molto alto non protetto da alcuna barriera.

Ci troviamo sull'extramurale (su Viale Ettore Fieramosca) in prossimità con lo svincolo per Trani. Nelle Figg.51 e 52 è documentato il caso di un marciapiede dotato di scivolo da un lato e di gradini per la discesa, peraltro molto alti, dall'altra parte. Ai lati della scalinata, si noterà, la barriera in cemento non appare molto alta e potrebbe causare l'inciampo e la caduta accidentale di persone non vedenti (ma anche bambini). Così

come nelle Figg.53 e 54, dove si documenta il caso dello stesso marciapiede (siamo a circa 10 metri dalla situazione precedente) che qui non ha neppure la protezione per le cadute accidentali.

Il caso della barriera architettonica non dipendente da elementi costruttivi che si riscontrò quel giorno e che le associazioni incontrarono al punto di ritrovo al termine di tutti i percorsi è documentato in questa foto (che merita, ancora una volta, una gigantografia):



Fig.55: una barriera “non architettonica”.

Comprendiamo dalla segnaletica verticale che l’amministrazione comunale chiude al traffico alcune zone della città per alcune ore dei giorni festivi e per altre dei giorni feriali. Lo fa, però, posizionando delle transenne all’inizio delle strade di cui si vuole limitare l’accesso (Fig.55). Si noterà, sempre dalla segnaletica verticale, che il transito è “comunque” consentito, fra gli altre, alle persone dotate di “contrassegno” per disabili.

Tuttavia riteniamo che le transenne non siano lo strumento migliore per attuare la volontà che si evince dalla segnaletica. Le transenne possono irrimediabilmente proibire il passaggio delle persone disabili: è impensabile che queste possano arrivare in prossimità della transenna, scendere dall’autovettura, recarsi verso le transenne magari dopo aver preso dall’abitacolo la propria carrozzella, spostare la transenna, ritornare in autovettura, ecc...

La scelta delle transenne, quindi, stupisce: se non si vuole ricorrere al più idoneo (e costoso) utilizzo dei dissuasori a scomparsa per la gestione degli accessi in zone a traffico limitato, sarebbe meglio intensificare i controlli e le sanzioni, ma mai posizionare invalicabili transenne.

L'intervento della Polizia Municipale

Nel corso della giornata di domenica fu anche rilevata un'autovettura senza contrassegno parcheggiata in uno spazio riservato ai disabili proprio davanti alla sede di una delle associazioni partecipanti (l'Unione Italiana Ciechi). Fu allertata la Polizia Municipale e la pattuglia arrivò dopo pochi minuti e iniziò immediatamente le operazioni per elevare la contestazione (il conducente era assente – Figg.56 e 57). I rappresentanti delle associazioni fecero notare che il codice della strada, all'art.158, prescrive per l'infrazione non solo la sanzione da 78,00, a 311,00, euro, ma anche la rimozione del veicolo. L'operatore intervenuto obiettò che gli spazi a disposizione erano però due e che quindi l'eventuale rimozione dovesse essere ben motivata (anche perché il secondo spazio risultava ancora disponibile). I rappresentanti delle associazioni evidenziarono che di questa condizione per poter procedere alla rimozione del veicolo non c'era traccia nel codice della strada e che ben potevano, da un momento all'altro, arrivare più disabili sul posto (considerata proprio la vicinanza della sede dell'Unione Italiana Ciechi). L'operatore di Polizia Municipale ammise quindi che in quel momento non c'era alcuna convenzione fra amministrazione comunale e impresa per la rimozione dei veicoli in sosta vietata e che quindi poteva costituire un problema il pagamento delle relative spese! La circostanza si commenta da se.

Riteniamo che la rimozione del veicolo sia una sanzione fondamentale per combattere questo grave elemento di inciviltà degli automobilisti e auspichiamo che gli operatori di Polizia Municipale possano essere messi in condizione di irrogarla. Le spese, a onor del vero, dovrebbero essere addebitabili al proprietario del veicolo in sosta vietata.



Figg.56 e 57: un'autovettura occupa uno spazio riservato ai disabili e viene "multata" ma non rimossa.

CONCLUSIONI

Riteniamo, a conclusione del rapporto, di poter fornire alcune indicazioni di massima:

- 1) i prossimi interventi di manutenzione straordinaria, di ripristino della funzionalità dei luoghi, ecc... dovrebbero essere progettati avendo sempre in mente che essi devono essere fruibili dalle persone disabili. A volte ci si scervella per definire i servizi sociali da offrire alla città (senza neppure interpellare i veri portatori di interesse sulla questione, e cioè i disabili medesimi) senza immaginare che interventi a costo zero (uno spazio per disabili in più, in luoghi ad alta densità di traffico, ha un costo pressoché nullo) possono risultare più efficaci (in termini di conduzione di una vita quanto più “normale” possibile) di onerosi interventi assistenziali. Un efficace esempio di ciò fu fatto proprio quel giorno da un rappresentante dell’Unione Italiana Ciechi: la (sicuramente costosa) corsia preferenziale per disabili in uffici pubblici ovvero ad alta affluenza di pubblico è vana se non si pone il disabile in condizione di giungere autonomamente a quell’ufficio (con scivoli, percorsi per non vedenti, ecc...). Una volta giunto, ben potrà egli attendere il proprio turno!
- 2) Analogo ragionamento si può fare per i gestori di servizio di trasporto pubblico e alle stesse conclusioni si può giungere, ancora una volta, con un esempio: ricorderanno i lettori la questione su chi debba pagare il biglietto, se il disabile o l’accompagnatore. Orbene: con tutti gli accorgimenti del caso (quelli che abbiamo suggerito nella prima parte) si potrebbe arrivare all’obiettivo del disabile che viaggia sui mezzi pubblici senza accompagnatore. Dispostissimo quindi a pagare un biglietto per un servizio a sua misura.
- 3) Ostruire scivoli per disabili ovvero occupare spazi a loro riservati deve essere considerato comportamento di particolare gravità e segno di assoluta inciviltà. Su questo comportamento non si può sorvolare e ci auguriamo di non aver più bisogno di chiamare la Polizia Municipale per punirlo; vorremmo incontrare sul nostro percorso veicoli multati e, possibilmente, in corso di rimozione.

RINGRAZIAMENTI

Desideriamo ringraziare tutti coloro che hanno già dedicato all’iniziativa “mobilità della persona con disabilità” alcuni spazi sui loro mezzi di comunicazione (Gazzetta del Mezzogiorno, CoratoLive, ecc...) e anticipiamo i ringraziamenti a tutti coloro che vorranno dedicarne per diffondere questo rapporto.

Il patrocinio dell’amministrazione comunale e la partecipazione di alcuni suoi esponenti all’iniziativa ci ha onorati e siamo consapevoli che alcuni dei risultati emersi e da noi evidenziati potranno portare loro rammarico. La situazione, però, è quella da noi (parzialmente) descritta. Vi sono senza dubbio dei margini di miglioramento nella vivibilità della città da parte delle persone disabili.

Ringraziamo anche gli autisti del gestore del servizio di trasporto pubblico: furono gentilissimi e fecero di tutto per agevolare il viaggio dei rappresentanti delle associazioni quella mattina e per tenere alto l’onore dell’azienda per cui lavoravano, ovviando con tutta la loro buona volontà alle carenze che man mano emergevano.

AUSPICI

Ci piacerebbe che questo report sia utilizzato non solo dagli amministratori per porre rimedio ai disagi rilevati, ma anche (e soprattutto) dalle scuole a scopo didattico e dai mass media per azioni di sensibilizzazione. A tale scopo autorizziamo la diffusione dei testi e delle immagini presenti.

Proveremmo dispiacere se questo report diventasse lo strumento di una parte politica nei confronti dell'altra.

Corato, marzo 2011

Per l'Associazione Famiglie di Figli Diversamente Abili (AFFDA), Annalisa Clarizio	f.to
Per l'Associazione "La Breccia", Giuseppe Iannone	f.to
Per il Centro di Iniziative Culturali Ricreative Sportive (CICRES), Giacinta Strippoli	f.to
Per la Cooperativa Sociale a r.l. "CoHanSie", Anna Marzocca	f.to
Per Gocce nell'Oceano Onlus, Nunzio Calò	f.to
Per la Cooperativa Sociale a r.l. "Rosiba", Domenico Miccoli	f.to
Per l'Unione Italiana Ciechi (UIC), Giuseppe Cusanno	f.to
Per Unione Nazionale Italiana Trasporto Ammalati a Lourdes ..., Rosa Lastella	f.to (p.d.: Filippo Ardito)