

## **MOBILITÀ, LUCI E OMBRE. ROMEO: "C'È BISOGNO DI MAGGIORE SENSO CIVICO"**

**A colloquio con Roberto Romeo, presidente dell'Anglat, l'associazione specializzata sul tema della mobilità pubblica e privata delle persone con disabilità. I passi avanti con Ferrovie dello Stato, le difficoltà nel trasporto regionale, il contrassegno per il parcheggio fra abusi e controlli, la situazione del trasporto aereo**

ROMA - Il trasporto ferroviario e quello aereo, la mobilità privata fra l'arrivo del contrassegno europeo e le necessità di controlli per evitare abusi. Abbiamo ascoltato la voce di Roberto Romeo, presidente dell'Anglat, associazione specializzata nella mobilità privata e pubblica.

### **Quale è la situazione del trasporto ferroviario in Italia e quale il rapporto con Ferrovie dello Stato?**

Con il gruppo Fs c'è un dialogo continuo da anni: fra gli attori del trasporto pubblico è sicuramente quello che si è sempre dimostrato maggiormente attento e orgoglioso di confrontarsi con i rappresentanti delle persone disabili. Quanto al sistema di trasporto ferroviario, se si parla di grandi città o comunque di tratte al di fuori del sistema regionale, attuate magari mezzi quali i Frecciarossa e altri mezzi di ultima generazione, i problemi di accesso sono praticamente inesistenti. Ci sono margini di miglioramento, naturalmente, sui convogli e in stazione, ma il servizio è assicurato. Sul versante del trasporto regionale invece ci sono situazioni di stazioni non presidiate, a cui è semplicemente impossibile accedere, e gravi difficoltà per l'accessibilità sui mezzi: del resto, sul trasporto regionale sono utilizzati mezzi datati che talvolta semplicemente impediscono l'utilizzo ad una persona disabile. Il grosso gap da superare nel tempo - e crisi permettendo - è quello di ridurre sempre più le difficoltà oggi vissute dalle persone disabili fisiche e sensoriali, in particolare sul trasporto locale ferroviario. C'è l'impegno di Ferrovie dello Stato per fare questo. Non bisogna peraltro mettere in secondo piano il ruolo degli enti locali: sull'accessibilità alle stazioni sono loro il primo interlocutore: si pensi all'accesso alla stazione impedito da un cavalcavia non accessibile o alla questione dei parcheggi. Accade spesso che la stazione sia accessibile, ma i parcheggi riservati nelle vicinanze siano insufficienti.

### **Quale è invece la situazione del trasporto pubblico locale, cioè autobus, filobus, metropolitane?**

Sul trasporto pubblico locale appare evidente che le grandi città hanno mezzi e tratte accessibili, ma non tutte sono coperte. Generalmente il centro è servito abbastanza bene, mentre grosse difficoltà sussistono ancora nella gestione delle periferie. A Roma, ad esempio, la situazione in questo senso è assolutamente critica, per non parlare delle linee extraurbane, laddove - anche per responsabilità dell'ente locale - l'accessibilità è scarsa. Talvolta ci si indirizza verso mezzi di trasporto specifici: a Roma il sistema Trambus permette ai residenti che devono spostarsi per lavoro o terapie di usufruire di un servizio di trasporto a chiamata. Fino a qualche tempo fa era possibile servirsene anche per il tempo libero, poi la crisi ha fatto scegliere di limitare il servizio ai casi di lavoro e terapie. Il problema è che la riduzione di risorse economiche andrà sempre più a crescere ed è chiaro che senza finanziamenti diretti anche queste esperienze potrebbero essere costrette a segnare il passo.

### **Quali sono i modi per migliorare la situazione?**

Alcuni comuni hanno scelto la via dei "buoni taxi", i cui costi gravano evidentemente sulla collettività. Occorre essere responsabili nell'utilizzo di questa risorsa: alcuni esperimenti sono stati interrotti a causa di abusi che erano stati segnalati. Credo che occorrerebbe fare una cernita delle effettive esigenze di chi chiede di usufruire di questo sistema, che spesso soprattutto per chi abita nelle periferie è l'unico a disposizione. Ci sono strumenti di controllo e di verifica sulla titolarità del soggetto a fruire di un servizio di tipo straordinario che deve comunque essere messo in campo. L'essere comunità vera significa non discriminare nessun soggetto.

### **Parliamo della mobilità privata? Qual è la situazione e quali novità si attendono?**

Intanto c'è l'auspicio che finalmente in tempi ragionevoli, entro i primi tempi del nuovo anno, possa finalmente arrivare in Italia il contrassegno europeo, sul quale esistevano problemi di privacy ora risolte: la speranza è che al ministero dei Trasporti riescano a fare presto. Il suo utilizzo consentirà senza dubbio anche di ridurre gli abusi: l'utilizzo del contrassegno da parte dei familiari dell'avente diritto in assenza di quest'ultimo, l'uso di pass intestati a familiari deceduti, per non parlare dei contrassegni utilizzati in fotocopia. C'è bisogno di una forte azione di educazione civica in questo senso. Oggi c'è una mancata percezione che il posto riservato è un diritto, e che è finalizzato a favorire le persone autorizzate: troppo spesso invece il pass viene usato anche in assenza del legittimo utilizzatore, o l'area di sosta viene resa inutilizzabile dalla presenza, ad esempio, dei motorini parcheggiati nello spazio zebra che è preposto all'apertura degli sportelli e a dare la possibilità al disabile di scendere dal mezzo. E' un discorso di educazione, vera e propria emergenza al giorno d'oggi. E' positivo che ultimamente gli abusi nell'utilizzo del pass disabili trovino spazio sui mezzi di comunicazione: una coscienza civica si forma anche attraverso queste azioni.

**Parliamo del traffico aereo. A che punto si è?**

Non tutti i problemi sono risolti, ma i passi avanti sono stati fatti. Certamente, le compagnie aeree storiche sono in grado oggi di fornire un servizio di qualità. L'Alitalia, al netto di qualche episodio che di tanto in tanto accade, assicura un servizio con buoni standard, così come Air France, British Airways e varie altre. Positiva anche la formazione del personale di bordo sull'accoglienza del passeggero disabile, attuata da alcune compagnie. Anche i vettori low-cost, che in passato sono state protagoniste in negativo di casi eclatanti, iniziano ad impegnarsi su questo fronte. L'unica compagnia che ancora è refrattaria a questo genere di discorso è Ryanair, che non a caso primeggia nelle classifica delle compagnie maggiormente sanzionate dall'Enac per rifiuto ingiustificato di passeggeri disabili.

**Cosa sarebbe auspicabile che accadesse?**

Certamente sarebbe interessante un dialogo con l'industria, con chi si occupa cioè della realizzazione dei mezzi: un confronto con le associazioni potrebbe portare a suggerimenti che attuati in fase di progettazione avranno certamente costi molto inferiori ad un successivo adeguamento, ammesso che esso sia possibile. Il tutto con la garanzia del rispetto della sicurezza del trasporto, tema che spesso viene invocato per evitare qualsivoglia adeguamento.

(Fonte: [www.superabile.it](http://www.superabile.it))