



# COMUNE DI CERTALDO

Provincia di Firenze

\*\*\*\*\*

Ufficio Staff –  
Settore Viabilità

## PIANO DEL TRAFFICO DI CERTALDO

### **PUT 6.4 Citta' accessibile per tutti. Misure a supporto della mobilità dei diversamente dotati.**

Bisogna partire da questo presupposto: “dalla città ostile alla città amica”. I centri urbani, e i relativi sistemi per la mobilità, in genere sono scomodi per tutti e per molte persone sono addirittura impraticabili.

Uguualmente, però, sono convinto che per migliorare gli spazi costruiti e le nostre città sia possibile utilizzare leggi che esistono già da tempo.

A partire dal 1971, infatti, una serie di provvedimenti ha sancito impegni e obblighi per tecnici e amministratori, anche se allora la necessità di quei provvedimenti non era stata ancora assorbita culturalmente. Per questo, fino a poco tempo fa, non si è avuto, o quasi, alcun risultato positivo sul territorio. Nel corso degli anni è però notevolmente aumentata, esercitando una pressione sempre maggiore, la somma di tutte le persone che hanno cominciato a capire che questa scomodità era una “scomodità senza senso” e che la “città piena di ostacoli” poteva e doveva essere modificata.

Queste pressioni hanno così portato all’emanazione di ulteriori leggi importanti, tra le quali la 13/89, il DM 236/89, la 104/92 (“legge quadro sull’handicap”) e il DPR 503/96. Attualmente quindi le disponibilità normative sull’accessibilità e il superamento delle barriere architettoniche sono notevoli, ma gestite con strumenti inadeguati.

I problemi conseguenti hanno ricadute negative, di tipo sociale e economico, su un’ampia fascia di persone con svantaggi per una ridotta mobilità.

È necessario, pertanto, invertire la tendenza e potenziare le azioni concrete che attuino le leggi disponibili e abbiano efficacia per rendere lo spazio costruito, i sistemi di trasporto e il territorio realmente vivibili da parte di tutti i cittadini. Occorre dunque superare i limiti fin qui dimostrati nel porre decisione e continuità, destinare risorse umane e finanziarie, individuare priorità da affrontare anche sul tema della fruibilità urbana e della mobilità, sia in modo generalizzato sia con particolare riguardo per chi ha difficoltà motorie o sensoriali.

La legislazione vigente contempla una serie di norme che tendono ad agevolare la mobilità delle persone diversamente abili con i mezzi di trasporto pubblico. Oltre alla specifica normativa relativa all’eliminazione delle barriere architettoniche nei servizi pubblici, diversi provvedimenti sono intervenuti sull’argomento per agevolare la mobilità dei cittadini, riconoscendo alle persone diversamente abili il diritto di muoversi liberamente sul territorio, usufruendo dei servizi di TPL alle stesse condizioni degli altri cittadini. La materia del trasporto collettivo su gomma, tranviario, filoviario e metropolitano risulta dunque disciplinata, nel nostro ordinamento, con una precisa serie di disposizioni legislative e ministeriali, di cui riassumiamo di seguito le principali.

Legge 118/71 - In ambito trasportistico, e più precisamente nel settore dei servizi, i diversamente abili sono tutelati anzitutto dall’articolo 27 della legge n. 118 del 1971, tramite cui si esprime il principio generale di rendere i servizi di trasporto pubblico accessibili ai non deambulanti. La successiva legge 384/78 ha regolamentato i campi e le modalità di applicazione delle disposizioni contenute nella 118/71.

Legge 104/92 - La “legge quadro per l’assistenza, l’integrazione sociale e i diritti delle persone handicappate” è stata approvata il 5 febbraio 1992 dopo un iter di alcune legislature. Il testo ha

assunto il numero 104 ed è stato pubblicato nel Supplemento Ordinario alla Gazzetta Ufficiale n. 39 del 17 febbraio 1992. I 44 articoli che costituiscono la norma contengono molte indicazioni previgenti e alcune nuove disposizioni di rilievo, tra le quali: la definizione di handicap, i permessi lavorativi e nuove regole per l'inserimento scolastico.

Le critiche maggiori ricevute al momento della messa in vigore, tuttavia, si concentrano sull'eccessivo margine discrezionale lasciato alle Regioni e agli Enti Locali, ma anche sulla limitata copertura finanziaria per la concreta realizzazione di tutte le intenzioni espresse.

Secondo l'art. 26 c. 1 (Mobilità e trasporti collettivi) della legge 104/92, più in particolare, le Regioni sono tenute "a disciplinare le modalità con le quali i Comuni dispongono gli interventi per consentire alle persone handicappate la possibilità di muoversi liberamente sul territorio, usufruendo, alle stesse condizioni degli altri cittadini, dei servizi di trasporto collettivo appositamente adattati o di servizi alternativi". Inoltre, i Comuni devono assicurare, nell'ambito delle proprie ordinarie risorse di bilancio, modalità di trasporto individuali per i portatori di handicap non in grado di servirsi dei mezzi pubblici.

Dall'entrata in vigore della legge 104/92, infine, le Regioni sono tenute ad elaborare, nell'ambito dei "Piani regionali di trasporto" e dei "Piani di adeguamento delle infrastrutture urbane", i Piani di mobilità delle persone handicappate, da attuare anche mediante la conclusione di accordi di programma ai sensi dell'art. 27 della legge n. 142 dell'8 giugno 1990. I suddetti Piani devono prevedere servizi alternativi per le zone non coperte dai servizi di trasporto collettivo e, fino alla completa attuazione degli stessi Piani, le Regioni e gli Enti Locali devono assicurare i servizi già istituiti. I "Piani di mobilità delle persone handicappate" predisposti dalle Regioni, peraltro, devono essere coordinati con i Piani di trasporto predisposti dai singoli Comuni o Province.

DPR 503/96 - Tra le altre norme volte a garantire l'accessibilità ai mezzi pubblici alle persone disabili spicca l'art. 24 del DPR n. 503 del 1996, nel quale viene evidenziato come "sui mezzi di trasporto tranviario, filoviario, metropolitano devono essere riservati a persone con limitate capacità motorie deambulanti almeno tre posti a sedere in prossimità della porta di uscita"; inoltre:

- alle persone con ridotta capacità motoria è consentito l'accesso dalla porta di uscita;
- all'interno di un'autovettura del convoglio deve essere riservata una piattaforma di spazio sufficientemente ampio per permettere lo stazionamento di sedia a ruote, senza intralciare il passaggio;
- tale spazio riservato deve essere dotato di opportuni ancoraggi, collocati in modo idoneo per consentire il bloccaggio della sedia a ruote;
- nelle stazioni metropolitane devono essere agevolati l'accesso e lo stazionamento su sedia a ruote, anche con l'installazione di idonei ascensori e rampe a seconda dei dislivelli, al fine di consentire alle persone non deambulanti di accedere al piano di transito della vettura della metropolitana.

... ma pochi  
le applicano

La citata legge 104/92, all'art. 26, impone alle Regioni, alle Province e ai Comuni di "assicurare la mobilità delle persone disabili e di supplire, con mezzi adeguati, alla carenza o assenza di accessibilità nel Trasporto Pubblico Locale". Con i Piani in questione, in sostanza, si suggeriscono elementi e indirizzi normativi al fine di spingere le Amministrazioni locali verso il problema dell'accessibilità della città e indirizzare la programmazione verso la previsione di condizioni elementari necessarie per rendere la città fruibile a tutti, oltre il mero rispetto di quanto previsto dalle leggi vigenti in materia (tra cui la legge n. 4 del 2004, che riguarda l'obbligo di accessibilità per i siti di pubblica utilità, o la legge n. 13 del 1989, che introduce l'obbligo per qualsiasi edificio privato del rispetto di tre condizioni: accessibilità, adattabilità, visibilità).

È palese, infatti, che non tutti gli utenti della strada godono oggi degli stessi diritti; esistono infatti categorie di utenze definite "deboli", composte da soggetti diversamente abili, anziani e altri, che si trovano, purtroppo, ad essere ancora in parte discriminate poiché uno scalino, una fermata di autobus mal progettata o la larghezza di una porta impediscono loro di usufruire a pieno dei servizi di trasporto necessari per una piena partecipazione alla vita lavorativa e sociale.

Il Piano della mobilità delle persone diversamente abili si indirizza quindi verso l'articolazione di una serie di approcci che permettano un sostanziale miglioramento della qualità degli spostamenti delle utenze deboli attraverso un drastico abbattimento delle barriere architettoniche.

Ma nelle città italiane sono ancora presenti in modo assai consistente barriere architettoniche di ogni genere e grado, a dispetto delle numerose leggi che ne impongono l'eliminazione. Di conseguenza, emerge l'esigenza (ormai condivisa) di approfondire diversi e fondamentali aspetti della questione, tra i quali, in conclusione di questo breve intervento, segnaliamo i seguenti, che rivestono carattere di priorità e particolare urgenza:

- la definizione dei Piani della mobilità per i diversamente abili;
- l'informazione e la formazione ai vari livelli (spot, video ecc.) sulla necessità di pervenire alla "città per tutti";
- il coordinamento e la razionalizzazione delle leggi e delle normative vigenti;
- la predisposizione di orientamenti e linee-guida per gli aspetti applicativi e progettuali;
- l'aggiornamento "mirato" rispetto ai diversi settori competenza di Enti e Amministrazioni pubbliche e private;
- l'individuazione di sistemi di verifica sui finanziamenti pubblici per nuove opere, restauri o ristrutturazioni;
- la predisposizione degli standard, di linee-guida e coordinamento con il Codice della Strada per il rispetto delle normative per gli svantaggi sensoriali e, in particolare, per i non vedenti;
- l'approfondimento delle modalità del trasporto pubblico accessibile di tipo ferroviario, automobilistico, marittimo e aereo;
- l'approfondimento delle modalità del trasporto privato e delle relative agevolazioni che riguardano i veicoli e la circolazione (contrassegno speciale), con particolare attenzione alla distribuzione del contrassegno per gli invalidi e il monitoraggio degli stessi;
- la predisposizione di direttive per la istituzione di servizi di ausilio per le zone pedonali, per persone a ridotta mobilità;
- la definizione di appositi Piani di ammodernamento delle fermate del TPL in ambito urbano e delle autostazioni in ambito extraurbano;
- l'incentivazione dell'utilizzo dei mezzi di TPL da parte delle categorie protette attraverso la messa in opera di strumenti e tecnologie avanzate;
- l'agevolazione dell'acquisto e dell'adattamento di veicoli privati per incrementare le opportunità di mobilità e di trasporto dei cittadini diversamente abili;
- l'incentivazione dell'utilizzo del self-service assistito per il rifornimento nei distributori dei carburanti;
- l'incremento delle tariffe di trasporto agevolate per le categorie protette.

Lavori ai marciapiedi non completati

Accessibili le scuole e quasi tutti gli edifici pubblici, sia a piedi che in bici

Accessibile la funicolare

Marciapiedi per disabili.