

4.5 L'INTEGRAZIONE TARIFFARIA

L'integrazione tariffaria è una condizione essenziale e preliminare perchè l'utilizzo combinato dei trasporti bus+ferrovia sia valutato come vantaggioso dal punto di vista dell'utente. Le "tariffe minime", sulla base della L.R. n. 9 del 26/1/87, sono determinate annualmente dalla Giunta Regionale.

Nel Bacino di Salerno attualmente è in vigore un sistema tariffario a chilometro.

Per i biglietti di corsa semplice sull'extraurbano si applica la tariffa chilometrica n° 1, classe 2° delle FS..

Sino a qualche anno fa, il livello di integrazione tra servizio automobilistico pubblico consisteva nella somma delle due tariffe bus e ferrovia e nella applicazione di una limitata percentuale di sconto sulla tariffa così composta.

L'integrazione si traduceva così in un raddoppio dell'importo tariffario che, unitamente a una scarsa efficienza di integrazione vettoriale, non ha prodotto alcuna esperienza di una qualche importanza.

Oggi invece, con il grado di autonomia assunto dalle FS, anche per la propria riorganizzazione in senso regionale, l'integrazione appare perseguibile pienamente.

Uno degli obiettivi assegnati alla tariffazione è pertanto quello di consentire una migliore ripartizione della domanda tra le diverse modalità di trasporto e il contesto del Bacino di Salerno, inoltre una migliore combinazione dei differenti mezzi unitamente all'integrazione tariffaria con la ferrovia, possono consentire di rispondere più efficientemente alla domanda di mobilità sul territorio.

L'integrazione tariffaria che si propone di praticare, fa riferimento alla parte più consistente dell'utenza del trasporto pubblico, gli abbonati, che costituisce il settore maggiormente interessato all'interscambio.

Si è assunta la ferrovia, come dorsale su cui appoggiare l'offerta automobilistica pubblica ed individuale.

Su questa base, la proposta si articola nei seguenti aspetti principali:

- tutte le aziende assumono sulla propria rete lo schema tariffario delle FS;
- le diverse categorie tariffarie extraurbane (abbonamenti ordinari, studenti, lavoratori) vengono ridotte ad un'unica tariffa;
- lo scaglionamento delle tariffe avverrà pertanto, per tutta la rete, ogni 10 km.

In questa fase questa impostazione sembra la più fattibile in tempi rapidi perchè la ferrovia costituisce comunque un fattore di rigidità operativa ed anche un elemento di omogeneizzazione su tutta la Regione.

Sia le Aziende che le FS emetteranno i loro rispettivi titoli di abbonamento e l'utente potrà così scegliere di volta in volta se utilizzare il servizio su gomma o la Ferrovia e l'attribuzione

degli introiti potrà avvenire mediante una verifica periodica delle variazioni della ripartizione modale da effettuarsi da una apposita commissione paritetica.

Una tappa successiva può consistere nel riordino totale della struttura tariffaria verso una tariffazione per zone che però necessita della messa in opera di una nuova logistica automatica di distribuzione e di obliterazione dei biglietti particolarmente impegnativa.

5 LA MOBILITA' E L'ACCESSO ALLE COSTIERE AMALFITANA E CILENTANA

Costiera amalfitana

La situazione che emerge dalle specifiche indagini effettuate richiede una serie articolata di interventi, attuabili nell'ambito di due scenari alternativi:

- a) razionalizzazione della mobilità e traffico;
- b) limitazione al traffico individuale.

Invariante è comunque la necessità di potenziare i servizi via mare verso Maiori, oggi non servita.

L'entrata in funzione del pontile di attracco in questa località permetterebbe di assorbire una quota di traffico significativa eliminandolo dalla SS163.

Si pensi che a Maiori è destinato il 60% delle auto che si inoltrano nella costiera oltre Vietri, e questo significa che alla domenica (dalle 7,30 alle 13,30) i passeggeri sarebbero circa 2.000 (con circa 1.500 auto in circolazione in meno).

Lo scenario di "razionalizzazione", accanto al potenziamento dei servizi via mare si caratterizza per l'organizzazione degli orari di spostamento dei pullman turistici.

Si propone pertanto, soprattutto nei periodi di punta Aprile-Maggio, Settembre-Ottobre e nel periodo estivo, che i bus da Sorrento partano scaglionati e:

- nella fascia ore 9,00-17,00 permettere il flusso dei bus turistici solo da Sorrento verso Amalfi;
- nella fascia 17,00-20,30 permettere il flusso solo da Amalfi a Sorrento;
- dalle 20,30 alle 9,00 permettere il flusso nei due sensi.

Questa organizzazione risolverebbe già una parte dei problemi.

Ovviamente accanto a questo procedimento negli stessi periodi devono essere mantenute le stesse limitazioni attuali di traffico, decretate dal Prefetto.

Il problema può risolversi del tutto se:

- c'è un controllo sulla strada nei punti di crisi (vigili, ausiliari) per la gestione dei flussi opposti;
- contemporaneamente è effettuato un controllo ferreo della sosta in prossimità dei

punti di crisi in modo da lasciare la possibilità ai mezzi pesanti ed ai bus per retrocedere.

Questo controllo può essere realizzato dalla Polizia Urbana dei comuni interessati attraverso uno specifico decreto prefettizio, in quanto su strade statali.

Questo controllo può essere efficace solo se gli agenti dei vari comuni dislocati nei punti critici possono comunicare fra di loro (ad esempio con cellulari) sulla base di specifici codici procedurali.

La Provincia dovrebbe farsi carico di almeno una parte dei costi del "controllo" suddetto.

Il "controllo" dei punti critici potrebbe forse essere attuato anche mediante un apposito sistema telematico di semaforizzazione basato su spire magnetiche inserite nell'asfalto che, "sentito" l'approssimarsi di un veicolo "pesante" blocca la sua corrente di traffico o la corrente di traffico contraria a seconda della priorità di impegno della tratta critica, blocco che permane per il breve tempo di superamento della tratta.

Questo sistema telematico potrebbe essere approfondito con apposito studio di fattibilità ed eventualmente ricercate fonti di finanziamento in campo europeo.

Lo scenario di "limitazione al traffico privato" prevede di impedire l'accesso oltre Vietri dei mezzi individuali, con deroga per coloro che hanno una casa o lavorano nella costiera o hanno una prenotazione alberghiera.

Questa decisione richiede però di realizzare all'inizio della costiera adeguate strutture di parcheggio capaci di ospitare almeno 2.000 auto o 1.000 [] 1.200 nel caso che entri in vigore un collegamento marittimo adeguato con Maiori.

I turisti "pendolari" da questi parcheggi dovrebbero proseguire con pulmini. Dal momento che il coefficiente di occupazione delle auto è 3, il servizio navetta fra i parcheggi e le località della costa dovrebbe essere dimensionato con 30 pulmini da 24 posti, nelle fasce di punta, ma meno di 20 nel caso che fosse efficace il collegamento con Maiori.

Estendendo questa limitazione anche sulla direttrice di Chiunzi, occorrerebbe reperire un parcheggio di circa 400 auto ed istituire un servizio navetta con quasi 10 pulmini.

Costiera cilentana

Il traffico di auto del turismo "pendolare" domenicale che esce dallo svincolo di Battipaglia ammonta a circa 2.500 unità, circa la metà del totale turistico, delle quali 400 destinate ad Agropoli e 400 nella costiera cilentana, cui sono da aggiungere quote di traffico, certamente inferiori, dalle altre direttrici non autostradali.

La grande maggioranza del traffico è proveniente dall'area nord-ovest sia interna che esterna alla provincia.

Si può quindi ipotizzare un collegamento marittimo Salerno-Agropoli-Palinuro-(Sapri) con

un servizio impostato su 2 (A) + 2 (R) corse, che potrebbe assorbire forse un quarto del pendolarismo turistico (pari a un migliaio di passeggeri giorno complessivi nei due sensi, avendo un coefficiente di occupazione auto di 3).A questo traffico può aggiungersi un traffico di turismo "stanziale".Anche in questo caso è però necessario che siano attrezzati parcheggi di interscambio a Salerno e fatte le necessarie azioni di marketing.

A questo vanno aggiunti i passeggeri "interni" alla costiera.

6 ALTRE FORME DI INTERVENTO SUL TRASPORTO E MOBILITA' DELLE PERSONE

6.1 SERVIZI DI TRASPORTO COLLETTIVO NON TRADIZIONALI

La tipologia di servizio tradizionale non è ottimale in zone a bassa densità abitativa, per la quantità di risorse utilizzate in rapporto all'utenza effettiva.

E' quindi necessaria una soluzione più flessibile che concili il diritto alla mobilità con costi di trasporto più bassi.

Nell'area a domanda debole bisogna procedere ad una "ministrutturazione" del trasporto, coinvolgendo anche la domanda non pendolare (casalinghe, anziani), riconvertendo gli scuolabus e utilizzando autovetture o minibus per la raccolta di studenti nelle case sparse.

I servizi non tradizionali sono chiamati a domanda (TAD) e consentono un aumento dell'efficienza e dell'efficacia nelle aree a bassa densità abitativa in quanto hanno caratteristiche intermedie tra quelle di un'automobile privata e quelle di un autobus tradizionale. La progettazione di una linea di bus a domanda viene eseguita quando non esiste un servizio di trasporto pubblico a distanza accettabile oppure quando il servizio è economicamente non valido o ancora quando esiste un servizio portante, ma occorre integrarlo.

Queste nuove forme di trasporto possono essere schematizzare in:

- servizi di trasporto di tipo tradizionale (cioè non personalizzato) ma non del tutto fissi in termini di esercizio. Un esempio sono i cosiddetti sistemi a deviazioni di percorso (RD) in cui e' previsto un itinerario base (effettuato eventualmente con minibus, se sufficienti per i volumi di utenza) con possibilità di allontanarsi se esiste una chiamata sulle deviazioni (*).
L'obiettivo e' quello di lasciare un servizio base sulla direttrice principale dove l'utenza potenziale e' più alta e di servire le frazioni piu' scarsamente popolate solo su richiesta, ottenendo in questo modo un risparmio della percorrenza "improduttiva". Altro esempio sono i servizi in cui esiste un esercizio stabilito ma le cui corse sono effettuate solo se c'è una specifica richiesta, con congruo preavviso;
- servizi di trasporto "personalizzati" in cui i percorsi e gli orari dipendono da una conoscenza analitica dell'utenza e delle sue esigenze (orari ed indirizzi). Anche in

*)Le deviazioni non dovrebbero essere più di 4 per linea; non dovrebbero presentare più di 2 paline di chiamata in serie; non dovrebbero essere più lunghe di 1 km (2 km se si presentano 2 paline in serie) e dovrebbero avere sulla loro area di influenza almeno 150-200 ab..

questo caso però esiste un servizio "base" sul quale intervengono modifiche su specifica richiesta.

E' evidente che il dimensionamento prima e la gestione poi necessitano di modalità diverse per conoscere l'utenza.

Nel primo caso e' necessaria una indagine di tipo "statistico", anche se di dettaglio, per calcolare i volumi di domanda relativi ad ogni area territoriale.

Nel secondo caso e' necessaria una indagine individuale sull'utenza ed una gestione dei dati analitici di ciascuno (dati anagrafici, indirizzi, orari, ecc.).

Questi sistemi non tradizionali di trasporto permettono comunque di effettuare servizi di trasporto a costi più bassi di quelli tradizionali.

Dal punto di vista operativo per le aree "deboli" indicate dovranno essere realizzati studi di fattibilità specifici.

L'analisi di fattibilità deve essere condotta basandosi non solo sui dati di utenza locale acquisita ma anche con tecniche di "indagine di mercato" per la quantificazione di quella potenziale. Questa domanda complessiva permetterà una valutazione di massima del tipo di servizio non tradizionale da istituire, dei relativi costi ed introiti fornendo quindi le basi economiche per un confronto con potenziali operatori privati interessati.

In conclusione la precisa tipologia dei servizi e quindi l'organizzazione complessiva può essere correttamente realizzata solo a valle di uno studio apposito di fattibilità.

Una volta dimostrata l'economicità e le caratteristiche di servizio e' possibile passare alla fase realizzativa (organizzazione e risorse).

Riassumiamo di seguito le fasi logiche di uno studio di fattibilità.

Dimensionamento del servizio

Il dimensionamento viene eseguito in tre fasi.

L'indagine della domanda locale

Lo studio della domanda consiste nella quantificazione dell'utenza pendolare che normalmente usa il servizio tradizionale o che usa altri servizi (trasporto scolastico), nella quantificazione della domanda non pendolare di casalinghe, anziani, handicappati, ecc., attraverso l'uso di indicatori calcolati con una mini-indagine sul numero degli spostamenti/giorno individuali e su posizione anagrafica, attività, indirizzi ed orari degli spostamenti.

Il dimensionamento del parco

Viene effettuato o tramite calcolo di indicatori di efficienza del sistema di trasporto e di

qualità per l'utente, utilizzando formule calibrate su esperienze reali oppure tramite simulazione dell'esercizio possibile con un dato parco e quindi valutando costi e qualità per l'utenza.

L'analisi economica

L'analisi economica sulla gestione del servizio (costi e ricavi) permette di verificare la minore spesa rispetto al sistema tradizionale e valutare se gli introiti compensino pienamente i costi oppure se si deve avere un livello minimo di contribuzione.

Messa in opera del sistema

La condizione necessaria per una corretta pianificazione del trasporto in un'area "debole" e' che la struttura organizzativa faccia capo ad un unico centro di Coordinamento Operativo (C.O.), in modo da ottimizzare lo sfruttamento delle risorse disponibili.

Le modalità di accesso al servizio

Preliminarmente viene attivata una campagna pubblicitaria / informativa di promozione. Il C.O. si occupa di raccogliere le informazioni, relative alle specifiche esigenze di spostamento, necessarie ad organizzare e programmare il servizio.

La programmazione del servizio

Il C.O. determina il "programma base", che nel caso dei "sistemi a deviazioni di percorso" corrisponde all'esercizio sul percorso standard e nel caso dei "sistemi su prenotazione" al programma di servizio (percorsi e successioni dei carichi/scarichi) definito sulla base della domanda di trasporto prenotato (lavoro, studio). Ciò comporta che al crescere della complessità del sistema vi è la necessità di utilizzare sistemi informatici per la gestione e la programmazione del trasporto. Al programma base, viene poi sovrapposto un programma per la domanda "occasionale", che perviene attraverso telefono o paline di chiamata collegate al C.O., il quale verifica la compatibilità tra richiesta e programma di base. Nel caso di accettazione della domanda viene data risposta, con l'orario di passaggio, attraverso le stesse colonne di chiamata o al telefono. A livelli tecnologici più avanzati, è prevista l'integrazione delle chiamate dai dispositivi su strada con un servizio telefonico aggiuntivo di informazione all'utenza.

6.2 CARPOOL/CARSHARING

Carpool

Il "carpool" è l'utilizzo "in comune" dell'auto propria da parte di lavoratori negli spostamenti casa/lavoro e viceversa (*).

Nella situazione attuale un certo grado di "carpool" già esiste per accedere dalle aree extraurbane alle aree urbane (ad esempio i passeggeri/auto sono 1,45 verso Salerno); questo fenomeno, che esiste evidentemente per un risparmio sui costi di viaggio, può essere ulteriormente incrementato con una specifica azione di coordinamento organizzativo che può essere direttamente effettuato dalla Provincia o da altri organismi pubblici o privati esistenti o da attivare.

La struttura organizzativa, che riceve le informazioni sugli spostamenti ed orari delle persone interessate ad unirsi ad altri per utilizzare a turno la propria auto, può rispondere a ciascuna persona fornendo la lista delle altre persone che possono formare un equipaggio efficiente, per un loro autonomo accordo.

Il risultato di questo è per il cittadino un risparmio sui costi di trasporto, per la collettività un minor carico di traffico sulle strade, con miglioramento delle condizioni ambientali, ed una minore richiesta di sosta.

Per aumentare la possibilità di successo dell'iniziativa possono essere garantite alle auto "in pool" tutta una serie di incentivi (diritto a parcheggiare in specifiche zone in deroga a limitazioni, tariffe di parcheggio agevolate, ecc.).

Il funzionamento informativo-organizzativo del servizio di gestione del car-pooling è il seguente:

- Una persona che è interessata ad associarsi con altri nell'uso di una sola auto per gli spostamenti sistematici inoltra al servizio preposto una sua richiesta, fornendo informazioni sugli indirizzi di residenza e del luogo di lavoro, sugli orari di ingresso/uscita dal lavoro, ecc..
Queste informazioni sono introdotte in un S.I. (sistema informativo).
- Il S.I. ricerca nei suoi archivi altre persone interessate e forma gli equipaggi calcolando i risparmi ed il prospetto delle compensazioni (viaggi come guidatore e passeggero).

*)Questo tipo di trasporto è una delle forme di incentivazione di modalità di trasporto alternativo all'auto che, come richiesto dal Decreto 27/3/98 (G.U. N° 179 del 3/8/98) "Mobilità sostenibile nelle aree urbane", devono essere proposte dal "mobility manager" di una azienda o dalla struttura presso l'Ente locale, che hanno il compito di porre in essere azioni per la "riduzione dell'uso del mezzo di trasporto individuale".

- Il S.I. produce una lettera indirizzata al richiedente con le informazioni relative a tutte le altre persone del possibile equipaggio, affinché autonomamente le contatti. La lettera al possibile utente del servizio contiene l'elenco delle facilitazioni offerte.
- Se le persone trovano un accordo e ne danno notizia all'ufficio preposto, il S.I. memorizza tutti i dati della programmazione degli spostamenti per un equipaggio e calcola i benefici per gli utenti e "per la collettività".

All'estero già esistono esperienze al riguardo ed in seguito all'impulso della legislazione citata, iniziano anche in Italia.

La struttura organizzativa o "call center" può essere collocata nell'ambito dell'Ente Locale o in una struttura di carattere privatistico.

Le risorse impegnate sono minime, essendo sufficiente una persona, a tempo parziale, per gestirlo.

Carsharing

Il carsharing è l'utilizzo di un'auto di terzi a "tempo", pagando una tariffa in base all'uso che se ne fa. Si ottiene quindi una "suddivisione" di un'auto fra più persone, al momento della necessità.

Il concetto che sta alla base del sistema è che sia estremamente facile e veloce l'accesso all'auto, quindi con sistemi gestionali diversi dall'autonoleggio attuale.

Questo sistema, che ha esempi in Europa, implica una organizzazione che gestisca questo parco veicoli ed aree dove reperire queste auto; la sua attuazione quindi è meno immediata di un "carpool".

In Italia alcune realtà locali stanno pensando di istituire carsharing basati su "parcheggi di corrispondenza auto propria/auto carsharing" dislocati perifericamente e su un parco di veicoli elettrici.

Il destinatario di questo sistema è quindi non più il pendolare, ma l'utente occasionale che deve accedere a zone ambientalmente critiche, che siano oggetto di restrizione alla circolazione. Nei parcheggi possono poi nascere "equipaggi" spontaneamente od in forma organizzata.

7 IL TRASPORTO MERCI

7.1 INTERVENTI NELLE AREE PRODUTTIVE

Per l'area dell'agro nocerino-sarnese, la più critica in quanto oberata nel periodo estivo da un traffico giornaliero di 2.500 mezzi pesanti/giorno, che raddoppiano o triplicano nei giorni di punta della produzione (dei quali il 70% proviene da fuori provincia), gli interventi previsti sono:

- (lungo periodo) quelli di "governo" del territorio, tendenti a far sì che le aziende produttrici, oggi inserite nel tessuto urbano, si spostino verso aree periferiche in prossimità degli assi autostradali e di penetrazione (ottenendo in questo modo che il traffico di mezzi pesanti rimanga alla periferia dell'area in questione) o definendo delle piattaforme logistiche, anch'esse esterne al tessuto urbano, in cui riunire i diversi operatori della filiera produttiva e di trasporto, al fine di diminuire il traffico attuale fra gli stessi operatori, variamente dislocati sul territorio;
- (breve/medio periodo) quello di istituire delle aree di sosta limitrofe agli svincoli autostradali o ancor meglio limitrofe alle attuali aree produttive, dove i mezzi pesanti possono sostare fino a quando sono "chiamati" all'interno delle aziende per scaricare la materia prima.

Tutti questi interventi possono trovare strumenti di attuazione all'interno del "patto per l'agro".

Per quanto riguarda l'area del Sele gli interventi di razionalizzazione del relativo trasporto merci sono deputati al decollo dell'interporto, al cui interno potranno essere localizzati quei servizi di stoccaggio e trattamento merce necessari ad un miglioramento della situazione attuale per quest'area.

7.2 L'INTERPORTO

Riconosciuta la assoluta necessità di fare decollare l'impianto interportuale, si tratta di porre in essere tutte le conseguenti iniziative, partendo innanzitutto dalla scelta definitiva della sua localizzazione.

La localizzazione nell'area di Pontecagnano o Battipaglia, è sostanzialmente simile in termini trasportistici; devono quindi essere sciolti solo dei nodi territoriali ed ambientali.

In tutte e due i casi devono comunque essere soddisfatti i seguenti requisiti per la struttura interportuale:

- deve essere ben accessibile dall'autostrada;
- deve essere servita dalla ferrovia.

La collocazione nell'area di Pontecagnano sarebbe preferibile solo qualora in quest'area fosse localizzato anche il porto commerciale. In questo caso infatti l'interporto fungerebbe anche da retro-porto prossimo, aumentando la potenzialità e l'efficienza di entrambe le infrastrutture.

8 GLI ALTRI POLI FONDAMENTALI DEL TRASPORTO

8.1 L'AEROPORTO

Gli interventi necessari sono relativi alla attuazione dell'ampliamento della pista fino ai 2.300 m, con una larghezza di 45 m, dai 1.200 attuali, con ciò diventando aeroporto di 2° livello.

A regime, a lungo termine, si prevede un traffico passeggeri di 1.200.000 unità/anno, ed un traffico merci di 800 tonn./anno.

Questo ruolo necessita che l'aeroporto sia direttamente collegato con il Sistema Ferroviario Metropolitano (SFM) e con la metropolitana di Salerno, ed abbia uno specifico svincolo autostradale.

8.2 IL PORTO

Il porto di Salerno, porto commerciale di 1° classe, movimentando oltre circa 3,2 MI di tonn./anno, con trend di crescita interessanti, necessita di più spazi per il deposito merci e maggiori fondali per far fronte alle accresciute dimensioni delle navi.

Per quanto riguarda gli spazi devono essere portate a termine le azioni per attivare finanziamenti nazionali/comunitari per la realizzazione delle opere previste nella variante al piano regolatore portuale, adottato dalla Capitaneria.

Per quanto riguarda l'insufficienza dei fondali, che se non risolta può emarginare nel futuro il porto dalle rotte di gran parte delle linee marittimo/commerciali, è necessario riuscire ad attivare i finanziamenti statali e innescare procedure di "project financing" per acquisizione di interventi privati.

9 DELLA MOBILITÀ DEI PORTATORI DI HANDICAP E DELLE BARRIERE ARCHITETTONICHE

In questo ultimo Capitolo si è ritenuto opportuno richiamare, infine, problematiche generali oggetto dell'azione e della programmazione intraprese, ad opera dell'Amministrazione Provinciale, nel settore dei Trasporti.

E' opportuno riportare, al riguardo, uno stralcio della **Legge 5 febbraio 1992, n. 104 - Legge-quadro per l'assistenza, l'integrazione sociale e i diritti delle persone handicappate** (pubblicata nella Gazz. Uff. 17 febbraio 1992, n. 39, S.O.)

Art. 1. Finalità.

I La Repubblica:

- a) garantisce il pieno rispetto della dignità umana e i diritti di libertà e di autonomia della persona handicappata e ne promuove la piena integrazione nella famiglia, nella scuola, nel lavoro e nella società;*
- b) previene e rimuove le condizioni invalidanti che impediscono lo sviluppo della persona umana, il raggiungimento della massima autonomia possibile e la partecipazione della persona handicappata alla vita della collettività, nonché la realizzazione dei diritti civili, politici e patrimoniali.*
- c)*
- d) predispone interventi volti a superare stati di emarginazione e di esclusione sociale della persona handicappata.*

Art. 3. Soggetti aventi diritto.

I È persona handicappata colui che presenta una minorazione fisica, psichica o sensoriale, stabilizzata o progressiva, che è causa di difficoltà di apprendimento, di relazione o di integrazione lavorativa e tale da determinare un processo di svantaggio sociale o di emarginazione.

5. Principi generali per i diritti della persona handicappata.

I La rimozione delle cause invalidanti, la promozione dell'autonomia e la realizzazione dell'integrazione sociale sono perseguite attraverso i seguenti obiettivi:

.....omissis.....

- i) promuovere, anche attraverso l'apporto di enti e di associazioni, iniziative permanenti di informazione e di partecipazione della popolazione, per la prevenzione e per la cura degli handicap, la riabilitazione e l'inserimento sociale*

di chi ne è colpito;
.....omissis.....

- m) promuovere il superamento di ogni forma di emarginazione e di esclusione sociale anche mediante l'attivazione dei servizi previsti dalla presente legge.

Art. 8. Inserimento ed integrazione sociale.

1 L'inserimento e l'integrazione sociale della persona handicappata si realizzano mediante:

.....omissis.....

- c) **interventi diretti ad assicurare l'accesso** agli edifici pubblici e privati e ad eliminare o superare le barriere fisiche e architettoniche che ostacolano i movimenti nei luoghi pubblici o aperti al pubblico;
.....omissis.....
- g) **provvedimenti che assicurino la fruibilità dei mezzi di trasporto pubblico e privato** e la organizzazione di trasporti specifici;

Art. 23. Rimozione di ostacoli per l'esercizio di attività sportive, turistiche e ricreative.

.....omissis.....

- 3 Le **concessioni demaniali** per gli impianti di balneazione ed i loro rinnovi sono subordinati alla visitabilità degli impianti ai sensi del decreto del Ministro dei lavori pubblici 14 giugno 1989, n. 236, di attuazione della legge 9 gennaio 1989, n. 13, e all'effettiva possibilità di accesso al mare delle persone handicappate.
- 4 Le **concessioni autostradali** ed i loro rinnovi sono subordinati alla visitabilità degli impianti ai sensi del citato decreto del Ministro dei lavori pubblici 14 giugno 1989, n. 236.

.....omissis.....

24. Eliminazione o superamento delle barriere architettoniche.

1 Tutte le opere edilizie riguardanti **edifici pubblici e privati aperti al pubblico** che sono suscettibili di **limitare l'accessibilità e la visitabilità** di cui alla L. 9 gennaio 1989, n. 13, e successive modificazioni, sono eseguite in conformità alle disposizioni di cui alla legge 30 marzo 1971, n. 118, e successive modificazioni, al regolamento approvato con D.P.R. 27 aprile 1978, n. 384, alla citata legge n. 13 del 1989, e successive modificazioni, e al citato decreto del Ministro dei lavori pubblici 14 giugno 1989, n. 236.

.....omissis.....

- 7 **Tutte le opere realizzate negli edifici pubblici e privati aperti al pubblico in difformità dalle disposizioni vigenti in materia di accessibilità e di**

eliminazione delle barriere architettoniche, nelle quali le difformità siano tali da rendere impossibile l'utilizzazione dell'opera da parte delle persone handicappate, sono dichiarate inabitabili e inagibili. Il progettista, il direttore dei lavori, il responsabile tecnico degli accertamenti per l'agibilità o l'abitabilità ed il collaudatore, ciascuno per la propria competenza, sono direttamente responsabili.

.....omissis.....

- 11** I comuni adeguano i propri regolamenti edilizi alle disposizioni di cui all'articolo 27 della citata legge n. 118 del 1971, all'articolo 2 del citato regolamento approvato con decreto del Presidente della Repubblica n. 384 del 1978, alla citata legge n. 13 del 1989, e successive modificazioni, e al citato decreto del Ministro dei lavori pubblici 14 giugno 1989, n. 236 entro centottanta giorni dalla data di entrata in vigore della presente legge. Scaduto tale termine, le norme dei regolamenti edilizi comunali contrastanti con le disposizioni del presente articolo perdono efficacia.

26. Mobilità e trasporti collettivi.

- 1** Le **regioni** disciplinano 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.**
- 2** I comuni assicurano, nell'ambito delle proprie ordinarie risorse di bilancio, modalità di trasporto individuali per le persone handicappate non in grado di servirsi dei mezzi pubblici.
- 3** Entro sei mesi dalla data di entrata in vigore della presente legge, le regioni elaborano, **nell'ambito dei piani regionali di trasporto e dei piani di adeguamento delle infrastrutture urbane, piani di mobilità delle persone handicappate da attuare anche mediante la conclusione di accordi di programma ai sensi dell'articolo 27 della legge 8 giugno 1990, n. 142. I suddetti piani prevedono servizi alternativi per le zone non coperte dai servizi di trasporto collettivo.** Fino alla completa attuazione dei piani, le regioni e gli enti locali assicurano i servizi già istituiti. I piani di mobilità delle persone handicappate predisposti dalle regioni sono coordinati con i piani di trasporto predisposti dai comuni.
- 4** Una quota non inferiore all'1 per cento dell'ammontare dei mutui autorizzati a favore dell'Ente ferrovie dello Stato è destinata **agli interventi per l'eliminazione delle barriere architettoniche nelle strutture edilizie e nel materiale rotabile appartenenti all'Ente medesimo, attraverso capitolati d'appalto formati sulla base dell'articolo 20 del regolamento approvato con decreto del Presidente della Repubblica 27 aprile 1978, n. 384.**
- 5** Entro un anno dalla data di entrata in vigore della presente legge, il Ministro dei trasporti provvede alla omologazione di almeno un prototipo di autobus urbano ed extraurbano, di taxi, di vagoni ferroviario, conformemente alle finalità della presente

legge.

- 6 Sulla base dei piani regionali e della verifica della funzionalità dei prototipi omologati di cui al comma 5, il Ministro dei trasporti predispone i capitolati d'appalto contenenti prescrizioni **per adeguare alle finalità della presente legge i mezzi di trasporto su gomma in corrispondenza con la loro sostituzione.**

27. Trasporti individuali.

- 1 A favore dei titolari di patente di guida delle categorie A, B, o C speciali, con incapacità motorie permanenti, le unità sanitarie locali contribuiscono alla spesa per la modifica degli strumenti di guida, quale strumento protesico extra-tariffario, nella misura del 20 per cento, a carico del bilancio dello Stato.
- 2 Al comma 1 dell'articolo 1 della legge 9 aprile 1986, n. 97, sono soppresse le parole: “, titolari di patente F” e dopo le parole: “capacità motorie,” sono aggiunte le seguenti: “anche prodotti in serie,”.
- 4 Il Comitato tecnico di cui all'articolo 81, comma 9, del testo unico delle norme sulla disciplina della circolazione stradale, approvato con decreto del Presidente della Repubblica 15 giugno 1959, n. 393, come sostituito dall'articolo 4, comma 1, della legge 18 marzo 1988, n. 111, è integrato da due rappresentanti delle associazioni delle persone handicappate nominati dal Ministro dei trasporti su proposta del Comitato di cui all'articolo 41 della presente legge.
- 5 Le unità sanitarie locali trasmettono le domande presentate dai soggetti di cui al comma 1 ad un apposito fondo, istituito presso il Ministero della sanità, che provvede ad erogare i contributi nei limiti dell'autorizzazione di spesa di cui all'articolo 42.

28. Facilitazioni per i veicoli delle persone handicappate.

- 1 I comuni assicurano appositi spazi riservati ai veicoli delle persone handicappate, sia nei parcheggi gestiti direttamente o dati in concessione, sia in quelli realizzati e gestiti da privati.
.....omissis

Facendo un passo all'indietro, peraltro, al nascere degli anno '90, già in seno al **D.P.R. 29 agosto 1991** (pubblicato nella Gazz. Uff. 12 novembre 1992, n. 267) al “punto 5.4.7. L'accesso alla mobilità per individui con ridotte capacità motorie” veniva ampiamente chiarito:

“Analogamente, il **PGT (Piano Generale dei trasporti)** deve trovare attuazione sul versante dell'accessibilità, soprattutto per quel che riguarda i portatori di “handicap” motori.

Infatti all'attenzione del PGT verso questo problema ha fatto riscontro una estesa

trascuratezza nell'affrontarlo.

Occorre sgombrare il campo della interpretazione riduttiva secondo la quale il necessario si ridurrebbe alla rimozione delle “barriere architettoniche”.

Il problema è ben altro, perché, se è vero che i problemi dell'accessibilità sono più vicini, e spesso drammaticamente, ai soggetti con ridotte capacità motorie, è anche vero che il tessuto trasportistico si presenta fitto di vincoli e di ostacoli reali ad una libera mobilità anche per gli utenti compresi nella fascia di età fino ai 12 anni e dai 65 in poi (una quota vastissima di popolazione, pari ad almeno 15 milioni di unità); ma non basta: infatti vincoli e ostacoli non indifferenti agiscono in linea generale per tutti coloro che entrano in contatto con un insieme sconnesso e non funzionale di vettori, di logiche gestionali e di infrastrutture quale è oggi il mondo dei trasporti in Italia.

Sotto questo profilo, il tema dell'accessibilità richiede un approccio di carattere complessivo, esteso a rendere razionale l'intera offerta di trasporto collettivo.

La rilevazione di questa esigenza di fondo non deve peraltro giustificare il rinvio di quelle misure più immediate, più urgenti e più specifiche che riguardano i portatori di “handicap”.

*Per loro occorre costituire un Fondo Nazionale che, laddove non sia garantito un servizio adeguato, **fornisca i mezzi finanziari idonei ad organizzarlo, attraverso le Regioni e gli Enti locali**, e sostenga altresì le spese della ricerca tecnologica finalizzata alla messa a punto di soluzioni tipologiche conformi alle esigenze di tale fascia di utenza per quanto concerne sia i vettori, sia gli impianti fissi.*

Sarà opportuno precisare, nella costituzione di tale Fondo, gli organismi preposti alla sua gestione e le interrelazioni con gli altri centri di spesa al fine di evitare sia sovrapposizioni di competenze, sia frantumazione di azioni nel processo di realizzazione degli interventi.”

Vanno ricordate ancora, al riguardo:

- la **Direttiva P.C.M. 27 gennaio 1994**, che con riferimento alla “non –discriminazione”, ha così disciplinato:

Art. I

I. I principi fondamentali.

I. Eguaglianza.

I L'erogazione del servizio pubblico deve essere ispirata al principio di eguaglianza dei diritti degli utenti. Le regole riguardanti i rapporti tra utenti e servizi pubblici e l'accesso ai servizi pubblici devono essere uguali per tutti. Nessuna distinzione nell'erogazione del servizio può essere compiuta per motivi riguardanti sesso, razza, lingua, religione ed opinioni politiche. Va garantita la parità di trattamento, a parità di condizioni del servizio prestato, sia fra le diverse aree geografiche di utenza, anche quando le stesse non siano agevolmente

raggiungibili, sia fra le diverse categorie o fasce di utenti.

2 L'eguaglianza va intesa come divieto di ogni ingiustificata discriminazione e non, invece, quale uniformità delle prestazioni sotto il profilo delle condizioni personali e sociali. In particolare, i soggetti erogatori dei servizi sono tenuti ad adottare le iniziative necessarie per adeguare le modalità di prestazione del servizio alle esigenze degli utenti portatori di handicap.

- Il **D.P.R. 24 luglio 1996, n. 503**, che, con riferimento al vincolo di rispetto della normativa sull'accessibilità, ha così sancito:

TITOLO I

Scopi e campo di applicazione

1. Definizioni ed oggetto.

- 1** Le norme del presente regolamento sono volte **ad eliminare gli impedimenti comunemente definiti "barriere architettoniche"**.
- 2** Per barriere architettoniche si intendono:
 - a)** gli ostacoli fisici che sono fonte di disagio per la mobilità di chiunque ed in particolare di coloro che, per qualsiasi causa, hanno una capacità motoria ridotta o impedita in forma permanente o temporanea;
 - b)** gli ostacoli che limitano o impediscono a chiunque la comoda e sicura utilizzazione di spazi, attrezzature o componenti;
 - c)** la mancanza di accorgimenti e segnalazioni che permettono l'orientamento e la riconoscibilità dei luoghi e delle fonti di pericolo per chiunque e in particolare per i non vedenti, per gli ipovedenti e per i sordi.
- 3** Le presenti norme si applicano agli edifici e spazi pubblici di nuova costruzione, ancorché di carattere temporaneo, o a quelli esistenti qualora sottoposti a ristrutturazione. Si applicano altresì agli edifici e spazi pubblici sottoposti a qualunque altro tipo di intervento edilizio suscettibile di limitare l'accessibilità e la visibilità, almeno per la parte oggetto dell'intervento stesso. Si applicano inoltre agli edifici e spazi pubblici in tutto o in parte soggetti a cambiamento di destinazione se finalizzata all'uso pubblico, nonché ai servizi speciali di pubblica utilità di cui al successivo titolo VI.
- 4** Agli edifici e spazi pubblici esistenti, anche se non soggetti a recupero o riorganizzazione funzionale, devono essere apportati tutti quegli accorgimenti che possono migliorarne la fruibilità sulla base delle norme contenute nel presente regolamento.
- 5** In attesa del predetto adeguamento ogni edificio deve essere dotato, entro centottanta giorni dalla data di entrata in vigore del presente regolamento, a cura dell'Amministrazione pubblica che utilizza l'edificio, di un sistema di chiamata per attivare un servizio di assistenza tale da consentire alle persone con ridotta o impedita capacità motoria o sensoriale la fruizione dei servizi espletati.

- 6 Agli edifici di edilizia residenziale pubblica ed agli edifici privati compresi quelli aperti al pubblico si applica il decreto del Ministro dei lavori pubblici 14 giugno 1989, n. 236.
- 7 **Non possono essere erogati contributi o agevolazioni da parte dello Stato e di altri enti pubblici per la realizzazione di opere o servizi pubblici non conformi alle norme di cui al presente regolamento.**

Ancora in tema di mobilità il **DPCM 30.12.1998 “Carta sulla mobilità”** ha ribadito, tra le altre, la previsione che i soggetti erogatori dei servizi di trasporto dovrebbero garantire:

- **accessibilità ai servizi di trasporto (ed alle relative infrastrutture) degli anziani e delle persone invalide (attraverso la progressiva adozione di iniziative adeguate);**
- **pari trattamento, a parità di condizioni del servizio prestato, sia fra le diverse aree geografiche di utenza, sia fra le diverse categorie o fasce di utenti.**

In realtà sono stati fatti, in materia, piccoli passi in avanti ma spesso anche l’adeguamento delle norme attuative non ha trovato né trova corretta e/o completa applicazione.

In termini di **Circolazione Stradale**, la recentissima Legge 22.03.2001, n° 85 ha ribadito che gli obiettivi da raggiungere in termini di sicurezza stradale (P.N.S.S.) non potranno non riferirsi a principi e criteri direttivi quali **“aggiornare gli strumenti di pianificazione del traffico”** anche in termini di **garanzia del rispetto delle esigenze dei portatori di handicap”**.

Ma non va dimenticato, però, che il processo di adeguamento, avviato legislativamente già all’inizio degli anni ’90 (vedi **N.C.D.S.**), non ha comportato neanche, in via esecutiva, un mutamento sostanziale delle caratteristiche di offerta alla utenza in condizioni di handicap. Le azioni ultime impostate dal Ministero, contemplanti lo stanziamento di cospicue somme destinate alla esecuzione di interventi plurisettoriali mirati a contrastare il forte “danno sociale” connesso agli effetti (morti/feriti) dell’incidentalità stradale, nascono proprio dalla amara constatazione (vedi dati **Piano Nazionale di Sicurezza Stradale**) che il trend generale di incidentalità è di forte crescita nell’ultimo decennio, e che quello riguardante le “categorie deboli/a rischio” (cui il portatore di handicap si appartiene) sia in perfetta ‘sintonia’ con il primo.

Le **Ferrovie dello Stato s.p.a.** nell’ambito del “lento” ma graduale miglioramento dei requisiti di sicurezza dei servizi (*soprattutto di lunga e media percorrenza*), mirato al conseguimento di standards di livello Comunitario, ha finalmente adottato, fra gli “indicatori” di efficienza e funzionalità, anche quello della **“efficacia dei servizi per i portatori di handicap”**, da quantificarsi ai fini di una valutazione annuale, da parte del Ministero, dei risultati conseguiti: standards che, con riferimento all’anno 2000, sembrano essere stati rispettati (*vedi D.M. 7.12.2000*) con un sintetico riferimento al *“numero dei treni attrezzati per portatori di handicap”*. Resta da verificare se il parametro di “efficacia” soprarichiamato possa essere riferito alla sola percentuale di materiale rotabile “adeguata” (*peraltro riferita al solo trasporto passeggeri*

di media e luna percorrenza).

E' certo, purtroppo, che gli omologhi standards di riferimento del trasporto regionale (I.T.F. – Trenitalia), nonché quelli delle strutture e dei servizi di stazione (*oggetto, a livello locale, di una diffusa politica di “non presenziamento”*), oltre che ancora non ben “quantificabili”, sono assolutamente inadeguati a **rendere razionale l’offerta** specifica **di trasporto collettivo** su ferro.

Inutile dilungarsi, infine, sui limitatissimi progressi fatti, nel campo dei servizi di trasporto collettivo, dalle aziende di autotrasporto su gomma.

Basti solo citare la assenza pressochè ‘totale’ di servizi di informazione disabili, l’attuale irrisoria percentuale di presenza sul territorio provinciale di bus ad accessibilità totale, la ridottissima offerta di trasporti speciali per disabili, la pratica assenza di una politica razionale di parcheggio/circolazione delle auto per disabili in corrispondenza di capolinea e fermate.

Tanto ha comportato l’esigenza per l’Assessorato al Territorio ed alla Mobilità, per tramite dell’Ufficio Trasporti, di istituire una Consulta stabile con tutte le Associazioni di settore (spastici, paraplegici, ciechi, ipovedenti, disabili motori e sensoriali, ecc.), finalizzata:

- a focalizzare i bisogni della ‘domanda’, anche attraverso l’attento rilevamento e censimento degli episodi di “disagio” rilevabili sul territorio provinciale;
- a promuoverne il contatto diretto con gli organi istituzionali preposti (Regione e Comuni) e con le aziende di trasporto, finalizzato ad una progressiva razionalizzazione e miglioramento dell’offerta;
- ad acquisire proposte progettuali (sia di infrastrutture che di servizi) da far confluire in specifici programmi di finanziamento e realizzazione;
- ad identificare standards quali/quantitativi di facile rilevamento e verifica atti a razionalizzare e rendere veramente efficaci gli interventi possibili.

Più nel dettaglio, le proposte (*di breve – medio termine*) già emerse dal lavoro congiunto alle associazioni di settore, che possono rappresentare gli obiettivi specifici del presente P.P.T., sono:

- a** *attuazione concreta e verifica del rispetto di tutti i principi sanciti dalla normativa vigente, come sopra riepilogati;*
- b** *coinvolgimento progressivo di tutte le organizzazioni di disabili rappresentative a scala territoriale vasta, con istituzione di un osservatorio (cui demandare il coordinamento ed il controllo delle azioni);*
- c** *contributo alla effettiva previsione normativa, a carico della Regione, dell’obbligo contrattuale, per le aziende future aggiudicatrici di servizi assistiti da contributi pubblici, di prevedere piani esecutivi di progressivo adeguamento dei mezzi di trasporto su gomma, ferro, fune ed acqua alla normativa specifica sull’accessibilità (DPR n°503/96 e succ. m.ed i.);*
- d** *contributo alla effettiva previsione normativa, a carico degli Organi competenti, di specifici vincoli a contemplare, nelle gare di appalto per forniture di servizi e mezzi di trasporto, clausole di rispetto della normativa in materia di accessibilità e rimozione delle barriere*

architettoniche e comunicative;

- e** promozione di azioni finalizzate all'accelerazione degli interventi di miglioramento strutturale delle condizioni di accessibilità (illuminazione dei punti di accessibilità, adozione di segnaletica e di dispositivi di segnalazione idonei, previsione di parcheggi riservati ecc.);*
- f** rinegoziazione, con gli attuali erogatori dei servizi di t.p.l. a contributo, dei termini di adeguamento dei mezzi alla normativa di accessibilità/comunicazione, anche previa adozione di soluzioni temporanee di pari opportunità in favore dei viaggiatori disabili (ivi compresa la possibilità che, fino ad avvenuto adeguamento, ciascun disabile possa viaggiare con accompagnatore fornito di pari titolo di viaggio gratuito);*
- g** valutazione dell'inserimento di concreti incentivi economici per i privati finalizzati al rinnovo delle dotazioni di mezzi accessibili;*
- h** facilitazione, anche attraverso la concreta attività di progettazione mirata, della realizzazione di organismi di gestione in forma coordinata del patrimonio di automezzi e personale già operanti sul territorio, a vario titolo, in favore dei disabili;*
- i** intervento sinergico con altri Organi Istituzionali, destinatari di competenze dirette o delegate in materia dei trasporti, con le Associazioni di categoria e con le Aziende concessionarie di autorizzazioni di t.p.l, per il monitoraggio ed il controllo continuo degli standards.*