



Monitoraggio dei servizi pubblici locali e utenti disabili: la metropolitana di Roma

(marzo 2010)

Nelle città italiane le reti e i mezzi di trasporto sono realizzati tenendo conto prevalentemente di una fascia di utenza media in termini di altezza, età e capacità psicofisiche. **L'attenzione verso accessibilità e fruibilità si è fatta strada soltanto di recente nella cultura istituzionale, sociale e civile del paese.** Ciò riguarda anche le persone che si trovano in una condizione naturale di diversa abilità, quali i bambini, gli anziani, le donne incinte, i portatori di affezioni o traumi non permanenti, ecc. Una migliore accessibilità per chi ha limitazioni permanenti rappresenta un vantaggio anche per il resto della popolazione: basta pensare alle famiglie con passeggini che non riescono a percorrere i marciapiedi o salire sui mezzi pubblici.

Sulla base della normativa vigente, e della crescente attenzione verso l'accessibilità dei servizi pubblici, ormai da qualche anno Comune e Atac hanno avviato un **graduale processo di riduzione delle barriere architettoniche sui mezzi pubblici**, con l'obiettivo di favorire una mobilità sicura e almeno in parziale autonomia ai disabili motori e sensoriali. L'accessibilità attuale della metropolitana è dunque il risultato di progressivi interventi per l'adeguamento di parcheggi, stazioni e vetture volti a recuperare le carenze strutturali. In particolare, per i disabili motori l'installazione o l'adeguamento di ascensori (o in mancanza, montascale) e scivoli, e per i disabili sensoriali l'inserimento di mappe e percorsi tattili.

Nella Carta dei servizi 2009 l'Atac dichiara **accessibili 11 stazioni su 27 sulla linea A e tutte le 22 stazioni della linea B** (con l'eccezione di Termini per i non vedenti). Per i vagoni la linea A beneficia dei nuovi treni CAF intercomunicanti e climatizzati, ma sulla linea B saranno presto introdotti 8 treni CAF e ristrutturati quelli più vecchi (comunque dotati di paratie in gomma a protezione degli spazi tra i vagoni, in modo da evitare il ripetersi di incidenti a danno di non vedenti).

Il monitoraggio dell'Agenzia ha riguardato le condizioni di effettiva fruibilità, da parte delle persone a ridotta capacità motoria e sensoriale, nelle stazioni dichiarate accessibili e su un campione di vetture. L'indagine è stata realizzata con la collaborazione dell'*Associazione nazionale mutilati e invalidi civili* (ANMIC) e dell'*Unione italiana dei ciechi e degli ipovedenti* (UIC); ovviamente alcune situazioni di disagio potrebbero essere state risolte nel frattempo, mentre alcune stazioni valutate come accessibili nel presente lavoro potrebbero soffrire al momento di problemi temporanei.

Gli elementi del servizio analizzati sono stati:

- per i disabili motori la disponibilità di parcheggi riservati, la facilità dei percorsi esterni, la presenza di gradini, scale e rampe, il funzionamento di ascensori ed eventuali montascale, l'accessibilità dell'atrio/biglietteria e dei servizi igienici;
- per ciechi e ipovedenti i segnali acustici ai semafori, le segnalazioni tattili sul marciapiede, l'individuabilità dell'ingresso alla stazione, la presenza e la funzionalità dei percorsi tattili, la presenza delle mappe tattili e la loro coerenza coi luoghi descritti, l'adeguata illuminazione per gli ipovedenti, l'utilizzabilità di ascensori e servizi igienici.

Nel complesso, la linea A è caratterizzata, in particolare per le stazioni del centro, da vetustà e conseguente difficoltà nell'apportare modifiche che ne permettano l'utilizzo a pieno di un utente disabile, mentre la linea B è stata costruita o ristrutturata più recentemente, e per questo rispetta in maniera più esaustiva le normative. Sebbene esclusi dal monitoraggio, va notato come la mancanza di ascensori renda difficile accedere in autonomia, oltre al nodo di Termini, a gran parte del tratto centrale della linea A e al capolinea di Anagnina.

Per la disabilità motoria la valutazione riporta una dotazione delle stazioni sufficiente a garantire l'utilizzo da parte di un disabile motorio, soprattutto sulla linea B, sebbene emergano alcuni elementi critici:

- nessuna stazione della linea A ha raggiunto il livello di giudizio "ottimo" a causa dell'assenza di servizi igienici o di parcheggi o dell'inadeguatezza dei percorsi; nota a parte va fatta per Manzoni, stazione completamente rinnovata ma non ancora completamente agibile per la mancata messa in funzione dell'ascensore, e quindi dichiarata inaccessibile;
- la valutazione migliore riguarda il tratto più recente da Cipro a Battistini, oltre a Furio Camillo, mentre la conclusione dei lavori a Subaugusta e Cinecittà dovrebbe riportare anch'esse verso un giudizio positivo;
- sulla linea B, 7 stazioni hanno valutazione "ottima", cioè sono completamente accessibili; tra le restanti 8 hanno valutazione "buona", a dimostrazione della qualità medio-alta del servizio offerto, mentre cinque hanno valutazione "mediocre", dovuta alla mancanza o all'impossibilità di utilizzare i servizi igienici o l'assenza di parcheggi per disabili che ne limitano l'utilizzo; solamente una stazione risulta "insufficiente" (Eur Palasport), causa lavori e in un'unica direzione;
- la valutazione finale evidenzia una situazione più che sufficiente per la tratta più nuova in direzione Rebibbia e peggiore per la tratta più vecchia ma ammodernata in direzione Laurentina.

Commentando i risultati, il presidente provinciale dell'ANMIC ha dichiarato...

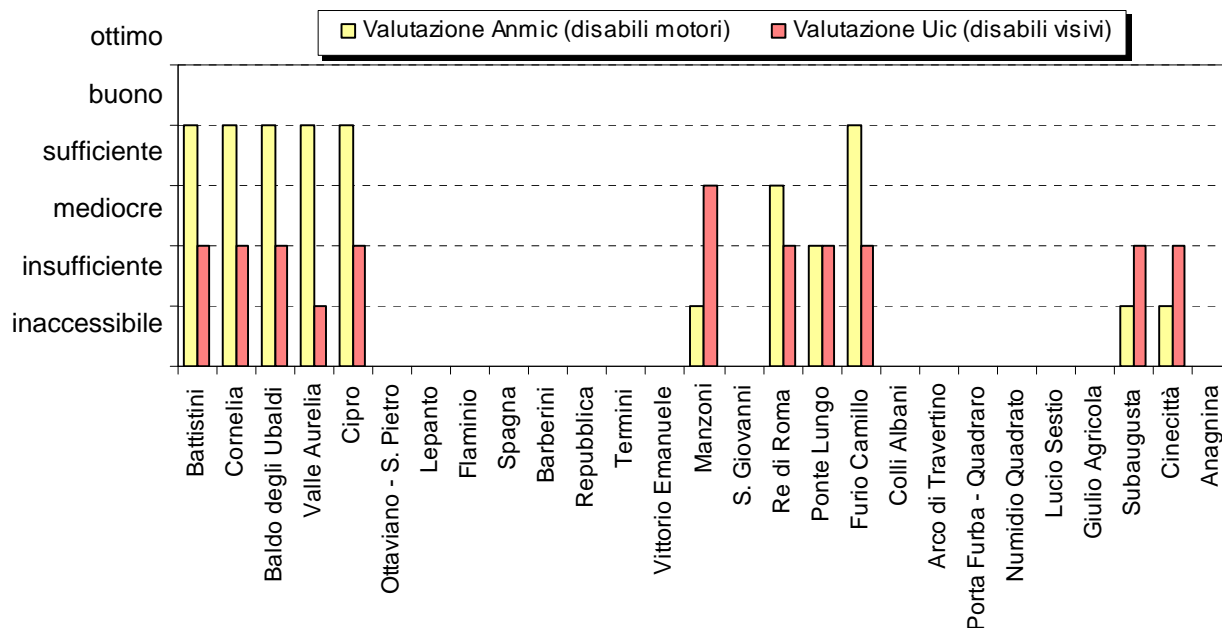
La mobilità autonoma di ciechi e ipovedenti raggiunge al massimo la sufficienza, nonostante gli interventi a loro beneficio siano molto meno invasivi rispetto ai disabili motori, e molto più facili da realizzare; permangono invece forti criticità su progettazione e posa in opera dei percorsi tattili e sugli annunci vocali all'interno delle vetture:

- l'accessibilità è solo mediocre sulla linea A, con l'unica eccezione di Manzoni; spicca in particolare l'insufficienza di Valle Aurelia, dovuta alla persistente mancanza di mappa tattile nonostante la stazione sia dichiarata accessibile da Atac;
- per la linea B la situazione è migliore sulla tratta verso Rebibbia, ma sono poche (solo 9) le stazioni che raggiungono la sufficienza, mentre le restanti 12 risultano mediocri a causa di numerosi elementi mancanti, tra cui i percorsi tattili sui marciapiedi, un'adeguata individuabilità degli ingressi e la coerenza tra la mappa tattile e i luoghi rappresentati.

Il presidente provinciale dell'UIC ha infatti dichiarato...

L'intero rapporto di monitoraggio può essere consultato sul sito dell'Agenzia: www.agenzia.roma.it

LINEA A



LINEA B

