

Trasporti e disabilità - Disabili: nuove norme Ue per il settore ferroviario. Più spazio Percorsi podotattili nelle stazioni e maggiori ampiezze sui treni. Le misure in vigore da gennaio. Il commento di Rfi e Trenitalia

Arrivano i nuovi requisiti tecnici per migliorare l'accessibilità e l'uniformità del sistema ferroviario europeo. Per i non vedenti, ad esempio, sono previsti percorsi podotattili a terra e informazioni in rilievo o in Braille nelle stazioni. Sui treni, invece, aumento dell'illuminazione minima per facilitare le persone ipovedenti e maggiori ampiezze per i passeggeri in sedia a ruote. Sono alcune delle misure che entreranno in vigore in tutta Europa a partire da gennaio 2015, così come previsto da un regolamento adottato dalla Commissione europea che stabilisce le specifiche tecniche per l'interoperabilità a cui il settore ferroviario dovrà attenersi per perfezionare le condizioni di viaggio dei passeggeri disabili o a mobilità ridotta. Il provvedimento riguarderà però solo le nuove stazioni (o i lavori di ristrutturazione di quelle esistenti) e le nuove carrozze. Gli Stati membri, inoltre, dovranno poi redigere un piano nazionale di attuazione del regolamento, indicando come intendono procedere per abbattere progressivamente le barriere in essere. Questi miglioramenti sono in linea sia con gli obiettivi del regolamento CE 1371/2007 sui diritti dei passeggeri nel trasporto ferroviario sia con le precedenti misure di interoperabilità.

Rfi e Trenitalia sono a buon punto

Per quanto riguarda l'Italia, questi requisiti «sono in buona parte già rispettati, soprattutto nelle nuove stazioni, e ci daremo da fare per adeguare quello che invece non rispecchia il nuovo regolamento», dice Umberto Lebruto, direttore produzione di Rfi (Rete ferroviaria italiana). Non molto dissimile il commento di Marco Caposciutti, direttore tecnico di Trenitalia: «Migliorare l'accesso sulle carrozze significa agire sulla larghezza dei corridoi, sulle toilette e riservare alle persone disabili o a mobilità ridotta almeno il 10% dei posti vicino alle porte. I treni fabbricati negli ultimi 10 anni rispettano già queste specifiche. Il problema sono i convogli più vecchi, per i quali l'adeguamento è previsto solo in occasione di interventi strutturali». Rfi assicura, in oltre 260 stazioni distribuite su tutto il territorio nazionale, il servizio di assistenza per l'accessibilità del trasporto dei passeggeri disabili o a mobilità ridotta e gestisce 14 Sale blu (centri di organizzazione e riferimento dei servizi offerti). Da parte sua, Trenitalia dispone di un elenco dei treni attrezzati.

L'insoddisfazione dei passeggeri europei

Ma le specifiche tecniche evidentemente non bastano. Secondo un sondaggio pubblicato da Eurobarometro a fine 2013, e in linea con i risultati di due anni prima, solo il 37% dei passeggeri disabili o a mobilità ridotta è soddisfatto dell'accessibilità globale delle stazioni. «Questo non è sufficiente», aveva dichiarato l'allora vicepresidente della Commissione Siim Kallas. Il grado di insoddisfazione è più alto nel Regno Unito (61%), in Irlanda (56%) e Francia (52%), mentre al di sotto della media si trovano Germania, Svezia, Italia ed Europa dell'Est. E se piattaforme e carrozze ottengono una valutazione accettabile, non altrettanto si può dire per le informazioni prima del viaggio e l'assistenza alle persone. Ma c'è anche un 34% di intervistati che non utilizza il treno a causa di almeno un problema di accessibilità di carrozze o stazioni. A fronte di questo dato, si stima che il sistema ferroviario europeo non riesca a raggiungere circa il 19% della popolazione con disabilità residente nell'Unione europea. A ciò si deve aggiungere il giudizio su puntualità e l'affidabilità: buono in Irlanda, Lettonia, Austria e Regno Unito (oltre il 73%), scarso in Italia (con il 44% di insoddisfatti).