

## Roma: cittadini fragili e mobilità\*

Vivere Roma per le persone fragili è sempre più faticoso. Bambini, anziani, persone con disabilità, donne in stato interessante: sono loro a venire praticamente emarginati da una città che non ha nulla da offrire a persone che non siano nel pieno delle energie. Questo, in particolare, a causa del sistema della mobilità sia pubblica che privata, la prima inadeguata e faticosa, la seconda stressante e dispendiosa; dei i servizi sociali, sanitari e amministrativi dislocati in modo irrazionale è causa di fatica e spreco di tempo; per la qualità ambientale, in particolare dell'aria, causa principali di malattie polmonari.

I numeri sono impressionanti: su una popolazione di 2.872.800 abitanti residenti nel comune nel 2018 il 47,77% (1.343.787) è composto di bambini da tra 0 e 5 anni il 4,95%, bambini 6 e 10 anni il 4,66%, ragazzi tra 11 e 15 anni il 4,53%, anziani 22,99%, persone con bambini 22,99%. Senza tener conto delle persone disabili che mediamente sono il 5,2% dell'intera popolazione. Praticamente ad essere interessata è poco meno della metà della popolazione romana.

Quale sia l'attenzione che viene prestata alle esigenze di queste persone è esperienza quotidiana di ogni residente della capitale. Proviamo a fare un elenco dei problemi che le persone fragili si trovano ad affrontare:

- innanzitutto l'assenza del servizio pubblico di trasporto in ampie parti della periferia;
- interconnessione tra le diverse modalità spesso inesistente e normalmente irrazionale ed irta di barriere architettoniche;
- relazioni tra luoghi di residenza, servizi e luoghi di lavoro che fanno molto affidamento all'energia, pazienza e fantasia degli utenti;
- mezzi pubblici di trasporto, quando esistenti, vecchi e rischiosi, spesso inagibili per persone con serie limitazioni funzionali, mediamente sporchi e affollati;
- tempi di attesa normalmente incalcolabili e in condizioni di disagio (rare sono le fermate dotate di sedili per la sosta e protette dalla pioggia);
- numerosissime fermate della metropolitana senza scale mobili

e prive di servizi igienici (il caso clamoroso è la stazione Ottaviano-Musei Vaticani dove transita una quantità incredibile di persone di tutto il mondo);

- segnaletica stradale e informazioni sulla mobilità confusa e in non pochi casi pressoché inesistenti;
- cortesia da parte del personale addetto alla mobilità del tutto inadeguato;
- strade dissestate e poco illuminate (una delle lamentele più frequenti nelle condizioni di disagio rilevate dall'Istat);
- marciapiedi spesso impraticabili per ostacoli di vario tipo (venditori ambulanti, auto, motorini, biciclette, monopattini) fonte permanente di rischio nel totale disinteresse dei vigili urbani;
- rispetto della segnaletica opzionale nella frequente disattenzione dei vigili urbani;
- frequenti gli incidenti che coinvolgono i pedoni (il Lazio è ritenuta la Regione più a rischio: 30 morti nel corso del 2020);
- cortesia e disponibilità da parte dei vigili urbani del tutto casuale;
- costo del trasporto pubblico ingiustificato per alcune fasce di utenza;
- servizio di trasporto privato mediamente inagibile per la sua onerosità.

Una riprova della inadeguatezza del sistema di trasporto pubblico la si ricava dalla Carta dei servizi di ATAC che nel 2019 fa registrare una media di soddisfazione solo in alcuni casi sopra il 50%.

Se questi sono i piccoli e grandi problemi che la parte più fragile della popolazione romana si trova ad affrontare quotidianamente, come porvi rimedio?

Crediamo che innanzitutto bisogna capirne le cause:

- a monte di tutto vi sono le modalità irrazionali in cui la capitale si è sviluppata negli anni: di fatto senza tenere nel minimo conto il problema della mobilità di persone e cose;

- in secondo luogo va messo nel conto la scelta di una gestione della mobilità con logiche privatistiche senza tener conto della dispendiosità strutturale di un sistema di mobilità irrazionale;
- in terzo luogo una cultura del "servizio pubblico" che considera, a tutti i livelli, il gradimento dell'utenza una variabile casuale e non il suo fine;
- in quarto luogo la scelta di favorire in ogni modo la mobilità privata individuale su gomma;
- in quinto luogo il venir meno della funzione pubblica di vigilanza puntuale e continua;

Se queste sono le origini del problema riteniamo che in buona misura il problema si possa risolvere con un lavoro di ricucitura della città attraverso una massiccia cura di servizi di trasporto pubblico il più possibile su ferro.

Un servizio pubblico che per rispondere ai bisogni delle persone fragili dovrebbe rispondere ai seguenti requisiti:

- tutti i quartieri siano dotati di linee di trasporto pubblico adeguate e ben connesse tra di loro, dal centro alla periferia e tra le città site nelle vicinanze (consideriamo che il bacino di utenza della capitale interessa numerose centri: solo per fare degli esempi 81.550 pendolari al giorno sulla FL1 Fiumicino-Fara Sabina, 75.000 sulla Roma Nord-Viterbo, 65.000 sulla Roma Ostiense-Viterbo, 100.000 sulla Roma Lido);
- il servizio sia economicamente sostenibile, affidabile e frequente (compresi i servizi notturni e durante i fine settimana) in particolare per le destinazioni chiave come ospedali, centri sanitari, scuole, parchi pubblici, centri commerciali, banche e centri per anziani;
- dotato di veicoli sicuri e accessibili, con il pianale abbassabile, con scalino basso e con sedili ampi, puliti e soggetti a una buona manutenzione, con indicazioni chiare del numero della linea e la destinazione;
- con attrezzature di assistenza per le persone disabili;
- addetti al servizio formati ad essere cortesi con i viaggiatori, rispettosi delle fermate stabilite, dei tempi di attesa per

consentire ai passeggeri fragili di mettersi a sedere, attenti alle fermate ire e si arrestino vicino al marciapiede in modo che alle persone anziane risulti più facile scendere dal veicolo;

- le fermate vanno fornite di sedili per la sosta e di tettoie contro il maltempo, siano pulite, sicure e adeguatamente illuminate;
- le stazioni siano accessibili, attrezzate con rampe, scale mobili, ascensori, piattaforme sicure, bagni pubblici e indicazioni leggibili e opportunamente sistematiche;
- garantite alle persone anziane e fragili informazioni su come usare il trasporto pubblico e sulla gamma delle alternative di trasporto disponibili;
- orari e destinazioni siano leggibili e di facile accesso e indichino chiaramente le linee degli autobus accessibili alle persone disabili;
- prevedere servizi di navetta per condurre le persone anziane e fragili a specifici eventi e luoghi prevedendo a questo fine anche accompagnatori e conducenti volontari;
- per l'uso del taxi prevedere la possibilità di tariffe scontate o sovvenzionate a disposizione delle persone anziane con reddito basso e che i taxi siano comodi e accessibili, con spazio per le sedie a rotelle e/o per apparecchi per deambulazione;
- per i tanti anziani e persone con limitazioni funzionali che guidano è necessario garantire che le strade siano ben mantenute, ampie e bene illuminate, con incroci chiaramente segnalati, con indicazioni chiare, ben visibili e idoneamente sistematiche, dotate di parcheggi a costi accessibili e con una quota riservata alle persone disabili.

\* Le osservazioni e le proposte contenute in questa nota sono ispirate alla Guida "Città amica degli anziani" della Organizzazione Mondiale della Sanità.