

ALLEGATO 1

Scuole elementari

ADDIS ABEBA: nessuno

ASMARA: 1, mas., hand. intellettuale, cl II

1, mas., hand. intellettuale, cl IV

1, fem., hand. motorio cl V

Totale 3

ATENE: 1

Totale 1

BARCELLONA: nessuno

ISTANBUL: nessuno

MADRID: 1, fem., hand. motorio, cl I

1, mas., hand. psichico, cl I

Totale 2

ZURIGO: diffusa difficoltà di apprendimento per la lingua.

Scuole medie e superiori

ADDIS ABEBA: nessuno

ASMARA: 1, mas. autistico; 1 mas., hand. intellettuale, Totale 2 *scuola media*

ATENE: nessuno

BARCELLONA: nessuno

ISTANBUL: nessuno

MADRID: 1, mas., hand. motorio, cl I *media*

Totale 1

PARIGI: nessuno

MINISTERO DEI LAVORI PUBBLICI**PREMESSA****SEGRETARIATO GENERALE
DEL C.E.R.**

L'articolo 3, comma 1, lettera r-bis) della legge 5 agosto 1978, n. 457, dispone la costituzione di una riserva sui finanziamenti destinati ai programmi di edilizia residenziale pubblica, per la concessione di contributi in conto capitale ai fini della realizzazione con tipologia idonea o dell'adattamento di alloggi di edilizia sovvenzionata ed agevolata alle esigenze di assegnatari o acquirenti handicappati.

In merito si fa presente quanto segue.

PROGRAMMAZIONE 1992-1995

Il CIPE - nell'ambito del programma quadriennale 1992-95 - con deliberazione 16 marzo 1994 ha disposto - ai sensi della predetta lettera r-bis), introdotta dall'art. 31, comma 1, legge 5 febbraio 1992 n. 104 - l'accantonamento di complessive L. 109.370.000.000 per l'edilizia sovvenzionata (punti 2.2.2., lett. c e 2.3 lett. c delibera CIPE) e di L. 400.000.000 per l'edilizia agevolata (paragrafo 3, punto 3.1.1. delibera CIPE).

Con l'art. 6 del D.L. 20 settembre 1996, n. 491 è stata disposta la destinazione del 30% dei suddetti fondi alla progettazione e realizzazione, anche sperimentale, di percorsi finalizzati all'eliminazione di barriere architettoniche nei collegamenti fra zone urbane di rilevante interesse per presenze storiche, artistiche, religiose o per sedi di attrezzature di servizi.

Il rimanente 70% dei fondi in questione è stato successivamente ripartito tra le Regioni e province autonome con D.M. 27 aprile 1998, n. 391.

Il Segretariato generale, con nota del 4 giugno 1998, n. 490 ha successivamente fornito alle Regioni, in via generale, indicazioni cui le stesse potranno eventualmente attenersi per la formulazione delle graduatorie di cui all'art. 3 del succitato D.M. n. 391/98, necessarie all'erogazione dei contributi di cui alla citata lettera r-bis).

Sempre nell'ambito del quadriennio 1992-95, con la citata delibera CIPE 16 marzo 1994, in adempimento al comma 8, art. 24, della legge n. 104/92, è stata data la possibilità alle Regioni - nell'ambito dei finanziamenti loro assegnati - di destinare, per l'eliminazione delle barriere architettoniche negli insediamenti di edilizia residenziale realizzati prima dell'entrata in vigore della citata legge n. 104/92, una quota non superiore al 20% dei fondi programmati per la realizzazione di opere di urbanizzazione e per interventi di recupero edilizio (paragrafi 2.6 - edilizia sovvenzionata e 3.3.5 - edilizia agevolata).

Successivamente, a seguito dell'accertamento delle maggiori entrate riferite all'anno 1995, di cui al comma 1, lettere b) e c) dell'art. 10 della legge 60/63 (quantificate in L. 521.000.000.000) è stata operata la riserva prevista dall'art. 3, lettera r-bis) della legge n. 457/78. Tale riserva ammonta a L. 521.000.000.000.

PROGRAMMAZIONE 1996-1998

Nell'ambito della ripartizione delle risorse destinate alle programmazioni regionali dell'edilizia residenziale pubblica relativa al triennio 1996-98, derivanti dal gettito dei proventi dei contributi di cui all'art. 10, comma 1, lettere b) e c) della legge n. 60/63 relativi al triennio considerato è stimata in complessive L. 3.651 miliardi, è stata operata la riserva prevista dall'art. 3, lettera r-bis) della legge n. 457/78. Tale riserva ammonta a L. 14,20 miliardi.

Il trasferimento alle Regioni dei fondi provenienti dalla riserva operata sulle maggiori entrate 1995 e sulla ripartizione delle risorse di edilizia residenziale pubblica 1996-98 è subordinata alla pubblicazione delle relative delibere da parte del CIPE.

MINISTERO DEI TRASPORTI E DELLA NAVIGAZIONE

Si comunica che lo scrivente, nell'ambito dei propri doveri istituzionali ha provveduto a rilasciare, a richiesta dei costruttori di veicoli, alcune omologazioni nazionali ed omologazioni limitate per piccole serie e tipi di autobus per il trasporto di persone con ridotta capacità motoria sia deambulanti che non deambulanti.

Inoltre gli Uffici della Motorizzazione Civile provvedono al collaudo dei veicoli adattati, secondo le prescrizioni delle commissioni mediche, per consentire sia la guida che il trasporto ai soggetti portatori di handicap.

Si coglie l'occasione per segnalare alcuni problemi relativi alle norme di cui alla legge 104/92 ed in particolare si evidenzia che:

1) il comma 5 dell'art. 26 è, per i veicoli stradali, inapplicabile in quanto, ai sensi dell'art. 75 del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285 sono solo i costruttori a poter presentare la domanda di omologazione, non potendo questa Amministrazione imporre omologazioni a detti costruttori;

2) il comma 6 dell'art. 26 è inapplicabile, in quanto, qualora il Ministero dei Trasporti e della Navigazione imponesse capitolati d'appalto per l'acquisto di mezzi di trasporto su gomma, con posti riservati ai portatori di handicap potrebbe creare un ostacolo al commercio intracomunitario, violando l'articolo 30 del Trattato CEE;

3) il comma 1 dell'art. 24 del D.P.R. 24 luglio 1993, n. 503, contrariamente a quello precedentemente in vigore, non prevede più per i mezzi di trasporto automobilistici posti riservati per persone a limitata capacità motoria deambulante;

4) il comma 6 dell'art. 24 del predetto D.P.R. prescrive che "i veicoli adibiti al trasporto in comune di persone su strada ad uso pubblico deve rispondere alle caratteristiche costruttive di cui al decreto del Ministero dei Trasporti 18 luglio 1991" pur essendo quest'ultimo decreto sospeso di validità con il decreto ministeriale 3 gennaio 1994 per violazione alle norme comunitarie.

**DIPARTIMENTO DEI
TRASPORTI TERRESTRI**

PROVVEDIMENTI E ADEMPIMENTI - ATTIVITÀ DI COORDINAMENTO

**DIREZIONE GENERALE
DELL'AVIAZIONE CIVILE**

Presso la Direzione Generale Aviazione Civile si è costituito dal 1990 un Gruppo di studio e di lavoro presieduto dal Direttore Generale e formato da funzionari di varie professionalità dell'Amministrazione e da esperti esterni che sovrintende alla applicazione della normativa vigente in materia negli aeroporti e nei trasporti aerei.

Tale Gruppo di lavoro partecipa anche ad ispezioni periodiche sugli aeroporti civili per controllarne gli elementi architettonici costitutivi ed il loro adeguamento al fine di eliminare, sia pure gradatamente, tutte le possibili barriere architettoniche tanto nei servizi igienici, quanto nei collegamenti orizzontali e verticali, quanto negli impianti di accettazione e di controllo, etc.

Alcuni membri del Gruppo di lavoro fanno parte di Commissioni Regionali e Comunali sulla stessa materia.

La normativa vigente in materia come è noto concerne la legge 5 febbraio 1992 n. 104 ed il DPR 503/1996 ed in relazione ad essa l'Amministrazione ha provveduto ad emanare la seguente circolare esplicativa della normativa stessa:

- prot. n. 03985 del 1/6/98 con la quale si richiamava l'attenzione dei Servizi centrali degli Uffici dipendenti e quindi delle Società di Gestione aeroportuali sulla caratterizzazione delle barriere architettoniche aeroportuali e sulle modalità di intervento per la loro eliminazione (All. 1).

ACCESSIBILITÀ E SUPERAMENTO BARRIERE ARCHITETTONICHE

A tal fine, si comunicano qui di seguito gli interventi aeroportuali eseguiti nel corso del 1998, per gli aeroporti che hanno fornito risposta in tempo utile, con riserva di inviare le ulteriori integrazioni, appena perverranno allo scrivente.

Aeroporto di Alghero

In merito alla dotazione sugli aeromobili di linea di sedie a rotelle per garantire l'autonoma circolazione dei passeggeri disabili, la Direzione di Circostrizione ha comunicato che, per quanto ha potuto accertare, tale dotazione non è disponibile sugli aeromobili dei vettori che frequentano l'aeroporto in oggetto.

Aeroporto di Ancona-Falconara

Non esiste un sistema di chiamata per attivare un servizio di assistenza tale da consentire alle persone con ridotte o impedito capacità motorie o sensoriali la fruizione dei vari servizi aeroportuali. Tuttavia la Direzione di Circostrizione aeroportuale sta per rendere operativo - con opportuna segnaletica - un sistema di allertamento, già installato per eventuali aperture nelle ore notturne, in cui l'aeroporto è chiuso.

Inoltre sono in corso i lavori di ampliamento della aerostazione ed è prevista la costruzione dell'ascensore, necessario per raggiungere il secondo piano dell'aerostazione, ove sono ubicati la mensa self-service e alcuni uffici come la Direzione di Circostrizione Aeroportuale, l'A.R.O. e la Società di Gestione. In merito si fa riserva di verificarne la funzionalità per i disabili.

La stessa Direzione di Circostrizione aeroportuale - di concerto con la Società di Gestione e gli altri Enti di Stato preposti, e in risposta ad una richiesta scritta di chiarimenti da parte di questo Gruppo di Lavoro, ha comunicato di aver disciplinato il numero e l'uso dei parcheggi, riservati ai disabili, con apposita ordinanza. Non risultano alla D.C.A. disagi o lamentele al riguardo.

Aeroporto di Bari-Palese

Non vi sono state variazioni nell'anno 1998 rispetto a quanto già a conoscenza di codesto Dipartimento.

È stata comunque prospettata, con nota scritta emessa nell'anno 1998, la realizzazione di interventi per l'eliminazione di barriere architettoniche per disabili visivi, da inserire nei programmi per l'anno 1999 di finanziamento per il miglioramento funzionale delle infrastrutture aeroportuali.

Per quanto riguarda la situazione dei parcheggi per disabili la Società di Gestione aeroportuale ha comunicato che l'aeroporto non è dotato di parcheggio custodito, analogamente a quelli di Foggia "Gino Lisa" e Taranto-Grottaglie. Infine, per quanto concerne la dotazione di sedie a rotelle di bordo, come previsto dall'art. 28 comma 3 del DPP 24/7/96 n. 503, la Direzione di Circostrizione Aeroportuale ha comunicato che sussiste una diffusa osservanza da parte delle compagnie aeree, circa tale dotazione.

Aeroporto di Bologna

L'aeroporto risulta a norma di legge per tutto quanto previsto circa l'eliminazione delle barriere architettoniche.

Per quanto riguarda invece la riconoscibilità delle fonti di pericolo per tutti (e per i non vedenti in particolare), è in fase di ultimazione a cura e spese della Società di Gestione la relativa procedura che dovrà essere poi integrata con la messa in opera degli opportuni dispositivi.

Aeroporto di Brindisi

Con la modifica dell'ascensore di collegamento al piano superiore, questa Direzione di Circoscrizione Aeroportuale ha completato tutti i lavori per l'eliminazione delle barriere architettoniche all'interno dell'aeroporto e viceversa.

Per quanto riguarda i parcheggi auto per disabili, essi sono previsti e conformi alla normativa sia per accessibilità, che per quantità e specifiche. Esiste anche opportuna segnaletica verticale e orizzontale.

Aeroporto di Firenze

Nel caso specifico dei posti auto per disabili, la questione non è stata ritenuta sussistente dalla Società di gestione interessata, non avendo tale Società alcun parcheggio a pagamento in concessione.

La medesima ha altresì specificato che nell'aeroporto di Firenze fino ad ora non si sono mai verificate situazioni critiche che coinvolgessero utenti portatori di handicap.

All'interno degli aeroporti di Firenze e di Pisa è cominciata la distribuzione nel corso del 1993 di stampati Braille realizzati dalla Stamperia Braille di Firenze (di proprietà della Regione Toscana), con la collaborazione con le Società di Gestione SAF e SAT, riguardanti sia la guida alle strutture ed ai servizi dei due aeroporti toscani sia la sicurezza a bordo.

Aeroporto di Lamezia Terme

Nel corso del 1998 non sono stati introdotti mutamenti per l'eliminazione delle barriere architettoniche aeroportuali.

Aeroporto di Milano Linate

La circolazione dei disabili è consentita con percorsi continui e senza ostacoli, anche mediante montacarrozze, ascensori e piani inclinati con pendenza inferiore all'8%.

Ove l'imbarco non avvenga utilizzando pontili, l'accesso dei disabili all'aeromobile avviene mediante elevatore a cabina chiusa, attivato da personale specializzato per l'assistenza.

Il disabile utilizza sedie a rotelle assunte in dotazione dalle varie compagnie aeree operanti in aeroporto, che consentono lo spostamento anche all'interno dell'aeromobile.

L'utilizzo di scale trainate sotto bordo o semoventi o mobili è facilitato dalla dotazione di corrimano sulle medesime.

Nelle aree esterne all'aerostazione sono stati realizzati percorsi accessibili ai disabili, avendo cura di consentire la salita al marciapiede mediante scivolo atto ad eliminare il dislivello del gradino.

Con riferimento alla problematica dei parcheggi auto per disabili, la Società di Gestione ha realizzato sugli aeroporti di Milano Linate e Malpensa parcheggi gratuiti ad uso dei disabili, precisando che detti spazi sono stati correttamente evidenziati secondo la normativa vigente. La stessa Società di Gestione ha comunicato che si è fatta parte diligente nel richiamare il concessionario gestore dei parcheggi all'adozione, ove ne fosse rilevata la carenza, della specifica segnaletica, nonché - per i parcheggi custoditi - al rispetto delle aree di sosta riservate.

Aeroporto di Palermo

L'infrastruttura risulta conforme alle disposizioni di legge relative alle barriere architettoniche.

Sono inoltre in corso contatti tra la D.C.A. e la Società di Gestione per la realizzazione di una "sala amica" e per un servizio di accompagnamento per gli utenti disabili dal parcheggio auto all'aerostazione.

Aeroporto di Parma

Per quanto concerne i posti auto per disabili, la Società di Gestione ha precisato che sussistono adeguati posti del tipo indicato, contraddistinti dagli altri posti da segnaletica orizzontale e a breve anche da una specifica segnaletica verticale, mentre non è presente alcuna zona riservata al pagamento, in quanto il parcheggio è totalmente gratuito.

Aeroporto di Reggio Emilia

Il parcheggio allestito nell'aeroporto è stato equipaggiato con appositi spazi riservati ai disabili; parimenti, non sono stati evidenziati casi di occupazione illegittima.

Aeroporto di Rimini

Sull'aeroporto sia i vettori comunitari che i vettori aerei provenienti dai paesi dell'Est non hanno in dotazione sedie a rotelle a bordo degli aeromobili. Il Gruppo di Lavoro potrà intervenire nelle Sedi competenti per l'applicazione della normativa vigente in materia (D.P.R. 503/96 - Art. 28, comma 3).

La Società di Gestione provvede a fornire sedie a rotelle agli utenti che ne facciano richiesta.

Aeroporto di Roma Ciampino

Si comunica che la Società di gestione ha provveduto alla eliminazione, in ambito aeroportuale, delle barriere architettoniche di natura strutturale, così come previsto dalle vigenti disposizioni.

La stessa ha comunicato di aver passato ordine di acquisto ad una ditta specializzata per la fornitura di un apposito carrello elevatore per l'accesso dei disabili a bordo dei velivoli, che dovrebbe entrare in funzione in tempi brevissimi. Il Gruppo di Lavoro controllerà l'osservanza degli impegni assunti in tal senso.

Aeroporto di Roma Fiumicino

Per quanto riguarda l'aeroporto in oggetto, gli edifici ultimati recentemente (o in fase di ultimazione) risultano essere stati eseguiti secondo le prescrizioni normative vigenti in materia; per gli edifici preesistenti sono stati effettuati degli adattamenti relativi ai servizi (quali ad es. i bagni) e si sta provvedendo, ove possibile, ad ulteriori adattamenti.

Inoltre, è stato realizzato un progetto di videocitofoni da installare in alcune postazioni strategiche (parcheggi, ad es.), dalle quali il disabile possa stabilire un contatto immediato col servizio assistenza della Società di Gestione. Il progetto non ha ancora avuto concreta attuazione, essendo la gara relativa allo stesso in fase di definizione.

Circa il progetto di linee guida "Sistema Loges", esso attualmente risulta definito per un percorso che inizia nella zona antistante gli ascensori di ingresso della aerostazione nazionale fino alla sala amica e di alcuni servizi essenziali quali i bagni, la farmacia ed i tabacchi; il tragitto relativo all'aerostazione internazionale parte dall'ingresso antistante le partenze internazionali (fermata taxi) fino al banco informazioni della Società di Gestione ed ai servizi essenziali (bagni, farmacia, tabacchi).

Per quanto riguarda i parcheggi, il responsabile si è impegnato ad un controllo più proficuo, in relazione all'occupazione dei posti riservati ai disabili da parte dei non aventi diritto; inoltre ha evidenziato che detto controllo potrà essere più efficace a seguito dell'installazione dei videocitofoni nell'area.

Infine, si evidenzia che in data 6 maggio 1997 è stato stipulato un protocollo di intesa tra la Regione Lazio, la Società di Gestione la Società Alitalia e alcune associazioni: tali firmatari (nell'ambito dei rispettivi ruoli) si sono impegnati a migliorare le condizioni di accesso e fruibilità del viaggio aereo alle persone disabili, a realizzare un programma di addestramento degli operatori del servizio aereo (che sia rispondente alle esigenze dei disabili), nonché a definire un programma comune inerente l'accessibilità di strutture e servizi.

Aeroporti di Roma Urbe e Perugia

Dalle schede informative trasmesse, risulta che sia l'aeroporto di Roma Urbe, che quello di Perugia Sant'Egidio, rispettano la normativa a tutela dei disabili.

Nel caso dell'aeroporto di Roma Urbe, non risulta viceversa a norma il locale dei servizi igienici, per il quale si è in attesa del relativo adeguamento da finanziare con il programma lavori 1999.

Aeroporto di Torino

Nell'anno 1998 non sono stati effettuati interventi relativi all'argomento della eliminazione delle barriere architettoniche in quanto l'aeroporto di Torino risulta già dotato di strutture che consentono un percorso continuo e senza ostacoli dall'aerostazione all'interno dell'aereo e viceversa.

Aeroporto di Trieste-Ronchi dei Legionari

Si sono appena conclusi i lavori di ristrutturazione dell'aerostazione passeggeri di tale aeroporto, realizzati in base alle vigenti normative secondo i progetti approvati dai competenti uffici della Direzione Generale dell'Aviazione Civile.

Per quanto riguarda in particolare la fruizione di servizi da parte di non vedenti e ipovedenti non sono stati ancora apportati particolari accorgimenti.

Aeroporto di Verona

Le zone riservate a parcheggio a pagamento sono disciplinate nella circolazione e sosta mediante regolare segnaletica orizzontale e verticale, richiamata in apposita ordinanza aeroportuale.

In tutte le aree di parcheggio, sia libero che a pagamento, esistono stalli riservati per disabili debitamente segnalati.

Non risultano alla Direzione di circoscrizione aeroportuale particolari situazioni circa l'uso indebito degli stalli riservati.

Per quanto riguarda la dotazione di sedie a rotelle di bordo degli aeromobili, la stessa Direzione di Circoscrizione ha segnalato che non risulta che le compagnie facenti scalo a Verona dispongano di sedie a rotelle del tipo di quelle indicate.

Aeroporto di Villanova d'Albenga

È stato acquistato da parte della Società di gestione un autosollevatore semovente per l'imbarco/sbarco dei passeggeri disabili dagli aeromobili che sarà consegnato alla fine di aprile del 1999. Sono stati inoltre previsti una serie di lavori all'interno dell'aeroporto fra i quali la costituzione di due nuovi servizi igienici a norma di cui uno nell'area imbarco e uno nell'area arrivi/attesa. È stata anche prevista la costituzione di un sopralzo e relativa pavimentazione area dehor, a livello piano attuale del bar per abbattere la relativa barriera architettonica esistente al momento.

Quanto alle Società di navigazione aerea Emirates, Malaysia Airlines e Qantas, ognuna di esse è dotata di sedie a ruote a bordo per facilitare la circolazione autonoma dei passeggeri disabili.

Per quanto riguarda le risorse investite per garantire l'accessibilità ed il superamento di barriere nei locali della Sede centrale e nelle sedi periferiche ai sensi dell'art. 24 della L. 104/92 si può dire che per gli aeroporti nel 1998 la spesa è stata di circa 2 miliardi.

AZIONI E ATTIVITÀ

Per quanto concerne ulteriori iniziative o azioni nel campo aeroportuale e del trasporto aereo a proposito degli utenti aventi le diverse disabilità si rappresenta la complessità della situazione: esistono infatti numerose ed eterogenee problematiche, che vanno dai disabili visivi a quelli uditivi, a quelli su sedia a ruote, fino a comprendere numerose patologie psicomotorie. È evidente, quindi, che ognuna di queste differenti situazioni richiede differenti soluzioni ed a volte contrastanti: purtroppo, nel trasporto aereo si registra una frammentazione delle competenze, fra Società di Gestione da un lato, e autorità statale e periferica dall'altro; questo rende ancora più complessa una situazione che viceversa richiederebbe prontezza di intervento, una organizzazione amministrativa ed ispettiva più funzionale ed una normativa più semplice da applicare, come più volte illustrato in varie sedi.

OSSERVAZIONI E PROPOSTE

Per quanto concerne la fase propositiva, ci si riallaccia a quanto detto nel paragrafo "azioni e attività nel trasporto aereo", circa la complessità dell'utenza disabile che ormai oscilla dal 25 al 30%.

Tale situazione richiederebbe un ufficio dell'aviazione civile dedicato appositamente all'esame dei progetti e delle iniziative per l'eliminazione delle barriere architettoniche aeroportuali ed a bordo degli aerei. Nel futuro assetto dell'aviazione civile dipartimentale, come risulta dal D.M. n. 148 del 28/12/98 è stato previsto una competenza specifica in tal senso anche se una attività ordinatoria ispettiva e di controllo sembra rientrare più nelle competenze del nuovo Ente Nazionale per l'Aviazione Civile (ENAC); in via generale si auspica che tale Ente venga finalmente dotato di poteri sanzionatori e coercitivi in tempo reale: il principale limite operativo dell'attuale Gruppo Lavoro Barriere Architettoniche è infatti proprio la mancanza di tale potere di intervento oltre alla mancanza di risorse umane dedicate a tempo pieno; pertanto, risulta assai poco agevole intervenire in casi di evidente violazione delle norme, come quello della abusiva occupazione dei posti auto riservati ai disabili da parte di autovetture non autorizzate: quest'ultima violazione è peraltro assai diffusa e - nonostante gli innumerevoli richiami all'applicazione della normativa non si è ancora pervenuti ad una soluzione soddisfacente della questione. Anzi le Società di Gestione che consentono l'occupazione dei posti gratuiti riservati ai disabili da parte di persone non aventi diritto e quindi paganti fruiscono abusivamente di introiti illegittimi ed inoltre privano i disabili di un loro diritto previsto dalla legge.

In linea generale si richiama l'attenzione sul fatto che secondo l'applicazione delle sanzioni previste dalla L. 104/92 art. 24 e del D.P.R. 503/96 artt. 7 e 21 non sarà possibile rilasciare il certificato di agibilità e di collaudo delle opere in questione qualora non siano state preliminarmente eliminate tutte le barriere architettoniche di cui alla normativa vigente.

Si fa presente infine che, qualora la stessa Società di Gestione non adotti i provvedimenti necessari l'Amministrazione non soltanto non potrà dichiarare agibili le opere aeroportuali (con particolare riferimento all'aerostazione passeggeri ed aree ad esse contigue), ma neppure potrà ratificare il collaudo delle opere previsto dalla legge.

INIZIATIVE COMUNITARIE

A livello comunitario, è proseguita proficuamente la collaborazione con il Gruppo Facilitazioni/Commissione Europea per l'Aviazione Civile (FAL/CEAC) - istituito presso l'Aviazione Civile.

In tale contesto, sono state assunte alcune iniziative, tra cui possiamo citare le seguenti:

- per quanto concerne il livello delle comunicazioni o informazioni, si è provveduto a incoraggiare gli operatori o le organizzazioni interessate, a pubblicare informazioni generali o guide operative, relative al trasporto aereo delle persone disabili; alcune di queste informazioni, ove possibile dovranno essere rese disponibili in braille, audiocassette, stampa larga o dischetti per computer;

- livello di formazione del personale, gli operatori aeroportuali dovranno essere sottoposti a training aggiuntivi, in tutti i casi in cui essi interagiscano con il pubblico o adottino decisioni che riguardano il trasporto di persone con disabilità; tali corsi di formazione e/o di perfezionamento dovranno garantire una particolare sensibilità e capacità, per rispondere appropriatamente ai bisogni dei viaggiatori disabili;

- circa l'accessibilità delle infrastrutture aeroportuali, ogni Stato contraente dovrà assicurare che i nuovi progetti per la costruzione o il rinnovamento delle strutture suddette, ove siano aperte al pubblico, rispettino gli standards di accessibilità per le persone con disabilità. Più in generale, gli stessi Stati contraenti dovranno elaborare una manualistica - a livello ICAO (Organizzazione Aviazione Civile Internazionale) - circa i requisiti di costruzione e progettazione che assicurino l'accesso alle persone con disabilità;

- per quanto riguarda il trasporto a terra, gli aeroporti, gli operatori o le Società di assistenza a terra dovranno provvedersi di veicoli o equipaggiamenti tali da assicurare il trasporto delle persone con disabilità all'interno degli aeroporti;

- circa gli operatori e gli uffici degli agenti di viaggio, essi dovranno possedere banconinformazioni e servizi - che siano utilizzabili anche da persone su sedia a rotelle;

- analogamente, le Compagnie aeree sono incoraggiate a richiedere nuovi aeromobili (o l'adattamento dei quelli in circolazione), in modo da assicurare la fruibilità delle persone con disabilità;

- a livello di fornitura dei singoli servizi aeroportuali, gli operatori dovranno garantire che tali servizi vengano assicurati alle persone con disabilità, la cui richiesta sia stata fatta almeno 48 ore prima della partenza, e diano ragionevoli accomodamenti a risolvere le richieste pervenute al di fuori di questo tempo limite.

INTEGRAZIONE LAVORATIVA

Nessun dipendente è stato assunto in attuazione all'art. 19 della legge n. 104/98 con riferimento alla L. 482/69.

Non è possibile specificare l'aliquota d'obbligo ed i posti da coprire in base alla pianta organica, stante il processo di riforma in atto (D.L.vo n. 250/1997 e D.P.R. n. 202/98) nel settore dell'Amministrazione Trasporti.

ALLEGATO 1

MINISTERO DEI TRASPORTI
DIREZIONE GENERALE DELL'AVIAZIONE CIVILE

1 giugno 1998

Prot. n. 03985

OGGETTO: *Norme per l'abbattimento delle barriere architettoniche (Legge 104/1992 - D.P.R. 503/1996).*

Da più parti continuano a pervenire istanze e problematiche di vario tipo, attinenti ad una non corretta applicazione della normativa in esame.

Si ritiene innanzitutto doveroso richiamare l'attenzione sul fatto che non esistono barriere architettoniche soltanto per le persone con disabilità motoria ma esistono anche "barriere percettive" che ostacolano i disabili sensoriali come già evidenziato nel vecchio testo normativo D.M. 236 del 1989.

Si coglie, pertanto, l'occasione per rimarcare quelli che sono i principali compiti e oneri a carico delle diverse parti interessate (Amministrazione centrale, Direzioni di Circoscrizione Aeroportuale, società di gestione, operatori aeroportuali).

LEGGE 104/1992

Legge-quadro per l'assistenza, l'integrazione sociale e i diritti delle persone handicappate

Art. 24, comma 5

"Nel caso di opere pubbliche, fermi restando il divieto di finanziamento di cui all'art. 32, comma 20, della Legge 28 febbraio 1986, n. 41 e l'obbligo della dichiarazione del progettista, l'accertamento di conformità alla normativa vigente in materia di eliminazione delle barriere architettoniche spetta all'amministrazione competente, che ne dà atto in sede di approvazione del progetto".

Art. 24, comma 7

"Tutte le opere realizzate negli edifici pubblici e privati aperti al pubblico in difformità alle disposizioni vigenti in materia di accessibilità e di eliminazione delle barriere architettoniche (nota 1), 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 e il collaudatore, ciascuno per la propria competenza, sono direttamente responsabili. Essi sono puniti con l'ammenda da lire 10 milioni a lire 50 milioni e con la sospensione dai rispettivi albi professionali per un periodo compreso da uno a sei mesi".

D.P.R. 503/1996 (G.U. del 27/9/1996)

Regolamento recante norme per l'eliminazione delle barriere architettoniche negli edifici, spazi e servizi pubblici

Art. 1 - Definizioni ed oggetto - comma 2, lettera c):

(1) Le disposizioni vigenti (richiamate dalla legge 104/92) sono la legge 9 gennaio 1989, n. 13, e successive modificazioni, e il contestuale regolamento di esecuzione D.M. Lavori Pubblici 14 giugno 1989, n. 236. Tutte le norme appena citate sono state mantenute in vigore dal D.P.R. 24 luglio 1996, n. 503, di cui appresso.

Sono da considerare barriere architettoniche, e quindi da superare,
... "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".

Si sottolinea il termine "chiunque" che postula come l'utilizzabilità dei sistemi adottati per fornire le informazioni necessarie non sia limitata ai soli soggetti con disabilità, situazione che si avrebbe, ad esempio, se si volessero installare sistemi di informazione elettronica; in tal caso l'utente disabile deve essere provvisto di speciali apparecchi.

Art. 1, comma 5

"In attesa dell'adeguamento alle norme del presente Regolamento ogni edificio deve essere dotato, entro 180 giorni dalla data di entrata in vigore del presente Regolamento (nota 2), 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".

Art. 1, comma 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".

Art. 4 - Spazi pedonali

"I progetti relativi agli spazi pubblici e alle opere di urbanizzazione a prevalente fruizione pedonale devono prevedere almeno un percorso accessibile in grado di consentire ... l'uso dei servizi, le relazioni sociali e la fruizione ambientale anche alle persone con ridotta o impedita capacità motoria o sensoriale".

Qui le espressioni utilizzate per individuare le zone e le situazioni da rendere accessibili sono molto ampie e si estendono praticamente all'intero tessuto urbano. Naturalmente la conoscenza da parte del progettista delle capacità di orientamento dei disabili visivi e delle modalità da essi utilizzate per compensare il deficit sensoriale può risultare preziosa per limitare gli interventi alle situazioni che li richiedono in maniera tassativa.

Inoltre espressioni come "relazioni sociali" e "fruizione ambientale" dimostrano come la volontà del Legislatore vada ben oltre la garanzia della fruibilità del servizio primario fornito dalla struttura di cui si tratta; non sarà quindi sufficiente guidare il disabile, ad esempio, dall'ingresso dell'aerostazione alla biglietteria e poi alle sale d'imbarco, ma gli si dovrà consentire di fruire degli altri servizi offerti dalla aerostazione (bar, cabine telefoniche, sale di attesa o di intrattenimento, ecc).

Art. 6 - Attraversamenti pedonali - Comma 4

... "Gli impianti semaforici, di nuova installazione o di sostituzione, devono essere dotati di avvisatori acustici che segnalano il tempo di via libera anche a non vedenti ..."

Qui il riferimento ai percorsi-guida è indiretto ma ugualmente pregnante: in ogni caso il disabile visivo negli attraversamenti pedonali per poter usufruire dell'ausilio del semaforo indispensabile nelle strade aeroportuali ad alto volume di traffico deve poter individuare la zona di attraversamento, e a questa quindi deve esser condotto dal percorso-guida. Inoltre, nel caso che la segnalazione acustica del verde semaforico sia attivabile mediante la pressione di un pulsante, il percorso deve consentire al disabile visivo di individuare proprio la posizione fisica del palo semaforico su cui è posto il pulsante stesso.

(2) Ovvero entro la data del 17 marzo 1997.

Art. 7 - Scale e rampe

... "Per le scale e le rampe valgono le norme contenute ai punti 4.1.10., ... e 8.1.10., ... del decreto del Ministro dei Lavori Pubblici 14 giugno 1989, n. 236".

Il D.M. richiamato fa obbligo di segnalare l'inizio e la fine delle scale con apposite strisce tattili riconoscibili dai non vedenti, poste ad almeno 30 cm dalle scale stesse.

Art. 11 (circolazione e sosta dei veicoli al servizio di persone disabili)

Tale articolo nei suoi primi quattro commi, afferma il principio di solidarietà, prima che giuridico, della libertà di circolazione e sosta col proprio veicolo a favore delle persone detentrici del contrassegno speciale di disabilità. Questo diritto di libertà può subire restrizioni solo per motivi di sicurezza pubblica, di pubblico interesse o per esigenze di carattere militare.

Particolare importanza riveste il comma 5 di questo articolo attesa la sua persistente violazione da parte di autoveicoli non autorizzati, come più volte segnalato alle varie D.C.A. da questo gruppo di Lavoro. In proposito si consiglia di concentrare i posti per disabili in zone accessibili solo attraverso una sbarra azionabile con video citofono dal sorvegliante del parcheggio a pagamento).

Art. 11 comma 5 (D.P.R. 503)

Nell'ambito dei parcheggi o delle attrezzature per la sosta, muniti di dispositivi di controllo della durata della sosta ovvero con custodia dei veicoli, devono essere riservati gratuitamente ai detentori del contrassegno almeno 1 posto ogni 50 o frazione di 50 posti disponibili".

Art. 13 - Norme generali per edifici - comma 3

... "Per gli spazi esterni di pertinenza degli stessi edifici, il necessario requisito di accessibilità si considera soddisfatto se esiste almeno un percorso per l'accesso all'edificio fruibile anche da persone con ridotta o impedita capacità motoria o sensoriale".

L'importanza di questa norma balza evidente solo che si pensi a zone come i complessi aeroportuali, nel cui sistema stradale, in mancanza di un percorso-guida, sarebbe veramente difficile orientarsi per chi non vede o vede male.

Art. 15 - (Unità ambientali e loro componenti) (D.P.R. 503), quali:

porte, pavimenti, infissi esterni, arredi fissi, terminali degli impianti, servizi igienici, balconi e terrazze, percorsi orizzontali, scale, rampe, ascensori, servoscala e piattaforme elevatrici, autorimesse valgono in tal caso le norme di cui ai punti 4.1. e 8.1. del citato D.M. Lavori Pubblici n. 236/1989.

L'art. 15 è una norma di carattere generale di fondamentale importanza, e per questo deve essere scrupolosamente osservata, da parte delle autorità o enti citati in premessa, ciascuno per la parte di propria competenza; purtroppo, invece nelle ispezioni e verifiche aeroportuali, si sono riscontrate le seguenti realtà: porte senza maniglione antipánico, pavimenti eccessivamente lucidi e dunque scivolosi (o, per converso, moquette e linoleum dissaldati e dunque concreti ostacoli al movimento), scale a gradini senza rampe o servoscala, servoscala non immediatamente utilizzabili (perché la chiave è ingiustificatamente tenuta da soggetti, o Ditte o autorità e non disponibile vicino alla macchina), servizi logistici inservibili da parte dei disabili come banchi check in, telefoni etc., servizi igienici non correttamente realizzati o addirittura chiusi arbitrariamente a chiave, senza lasciare la chiave stessa nella toppa della serratura, rampe di pendenza eccessiva, percorsi pedonali pieni di ostacoli di vario tipo (cestini portarifiuti, cartelli stradali, cartelli e cartelloni pubblicitari) e con una pavimentazione irregolare (o spesso con gradini non assistiti da rampe).

Art. 17 (segnaletica), che si richiama al punto 4.3 del citato D.M. Lavori Pubblici n. 236/1989.

Di particolare importanza procedurale sono altri due articoli del citato D.P.R. 503/96, il 20 (elaborati tecnici) e il 21 (verifiche), che qui si riportano integralmente.

Art. 20

"1. Gli elaborati tecnici devono chiaramente evidenziare le soluzioni progettuali e gli accorgimenti tecnici adottati per garantire il rispetto delle prescrizioni di cui al presente regolamento.

2. Al fine di consentire una più chiara valutazione di merito, gli elaborati tecnici devono essere accompagnati da una relazione specifica contenente la descrizione delle soluzioni progettuali e delle opere previste per la eliminazione delle barriere architettoniche, degli accorgimenti tecnico-strutturali ed impiantistici e dei materiali previsti a tale scopo.

3. Quando vengono proposte soluzioni alternative la relazione di cui al comma 2, corredata dai grafici necessari, deve essere integrata con l'illustrazione delle alternative e dell'equivalente o migliore qualità degli esiti ottenibili".

Art. 21

"1. In attuazione dell'art. 24, comma 5 della Legge 5 febbraio 1992, n. 104, è fatto obbligo di allegare, ai progetti delle opere di cui al presente regolamento, la dichiarazione del professionista che ha progettato l'opera attestante la conformità degli elaborati alle disposizioni contenute nel regolamento stesso e che illustra e giustifica eventuali deroghe o soluzioni tecniche alternative.

2. Spetta all'Amministrazione cui è demandata l'approvazione del progetto, l'accertamento e l'attestazione di conformità; l'eventuale attestazione di non conformità del progetto o il mancato accoglimento di eventuali deroghe o soluzioni tecniche alternative devono essere motivati.

Art. 28

"1. Ogni aeroporto deve essere dotato di appositi sistemi per consentire un percorso continuo e senza ostacoli dall'aerostazione all'interno dell'aereo o viceversa. Qualora non siano presenti pontili di imbarco, l'accesso all'aeromobile è assicurato da elevatore a cabina chiusa" (nota 3).

"2. Le strutture esterne connesse agli edifici debbono avere (sempre con riferimento al D.L.P.P. 236/89) le caratteristiche di cui agli articoli 4, 10 e 11; le strutture interne degli edifici aperti al movimento dei passeggeri debbono avere le caratteristiche di cui agli articoli 7, 15 e 17.

"3. All'interno del mezzo aereo deve essere prevista la dotazione di sedie a ruote per garantire, per quanto possibile, l'autonoma circolazione del passeggero disabile".

Gli articoli del D.P.R. (richiamati dal citato art. 28) sono i seguenti:

- *Art. 4 (spazi pedonali)* (già citato precedentemente), che si richiama (per quanto concerne le caratteristiche dei percorsi pedonali attrezzati) ai punti 4.2.1., 4.2.2. e 8.2.1., 8.2.2. del D.M. Lavori Pubblici 14 giugno 1989, n. 236, e (per quanto riguarda le caratteristiche degli eventuali impianti di sollevamento) ai punti 4.1.12., 4.1.13. e 8.1.13. dello stesso Decreto, con le successive prescrizioni elaborate dall'ISPEL e dall'U.N.I.; in conformità alla normativa comunitaria;

- *Art. 10 (parcheggi)*

"1. Per i parcheggi valgono le norme di cui ai punti 4.2.3. e 8.2.3. del D.M. Lavori Pubblici 14 giugno 1989, n. 236.

(3) L'uso del cosiddetto "scoiattolo", cioè della sedia a ruote dentate è fuorilegge.

2. Per i posti riservati disposti parallelamente al senso di marcia, la lunghezza deve essere tale da consentire il passaggio di una persona su sedia a ruote tra un veicolo e l'altro. Il requisito si intende soddisfatto se la lunghezza del posto auto non è inferiore a m 6; in tal caso la larghezza del posto auto riservato non eccede quella di un posto auto ordinario.

3. I posti riservati possono essere delimitati da appositi dissuasori".

Art. 7 - Art. 15 e Art. 17

Si veda quanto esposto nelle pagine precedenti.

In considerazione dell'importanza di quanto sopra esposto si invitano tutti gli Uffici dipendenti ad osservare e a fare osservare la specifica normativa per la eliminazione delle barriere architettoniche negli aeroporti e nei trasporti aerei.

In merito si dovrà tempestivamente comunicare allo scrivente tutte le disfunzioni riscontrate ed i provvedimenti assunti di conseguenza.

SERVIZIO AA.GG. E PERSONALE

INTEGRAZIONE LAVORATIVA

Con riferimento alle disposizioni in materia di gestione del personale previste dagli articoli 19, 20, 21 e 33 della legge 104/92, si forniscono i seguenti dati relativi ai provvedimenti adottati durante l'anno 1998 dalla ex Direzione Generale M.C.T.C.

- Nessun dipendente è stato assunto tramite il collocamento obbligatorio ai sensi di quanto previsto dall'art. 19 della legge in argomento, in quanto questa Amministrazione, pur avendo avviato le procedure previste dalla normativa in vigore, non ha ricevuto dai competenti Uffici del Ministero del lavoro alcun nominativo di persone appartenenti alla categoria dei portatori di handicap.

- Dopo la pubblicazione del "Concorso pubblico per esami a 10 posti di funzionario amministrativo" sono pervenute 7.928 domande di partecipazione al concorso stesso, di cui 13 presentate da candidati richiedenti i tempi aggiuntivi e/o gli altri ausili previsti dall'art. 20 della legge in esame.

Due di loro si sono effettivamente presentati a sostenere le prove scritte ed uno dei due è stato ammesso alla successiva fase delle prove orali il cui svolgimento è previsto per i prossimi mesi.

- Dopo la pubblicazione del "Concorso pubblico per esami a 34 posti di programmatore" sono pervenute 3.869 domande di partecipazione al concorso stesso, di cui 4 presentate da candidati richiedenti i tempi aggiuntivi e/o gli altri ausili previsti dall'art. 20 della legge in esame.

Nessuno di loro si è presentato alle prove scritte.

Al termine delle prove orali un candidato, tra quelli risultati vincitori, ha usufruito del diritto di precedenza nell'assegnazione della sede più vicina al proprio domicilio, al fine di poter proseguire nell'assistenza ad un parente handicappato grave e con lui convivente.

- Nella gestione dei trasferimenti, i "dipendenti handicappati gravi o con un handicap che implica una invalidità superiore ai due terzi" e quelli che desiderano ricongiungersi ad un "parente stabilmente inserito nel proprio nucleo familiare ed handicappato in situazione di gravità" vengono inseriti in una graduatoria speciale che riconosce agli stessi un diritto di precedenza rispetto a tutti gli altri dipendenti che hanno avanzato domanda di trasferimento.

Tra le 993 domande di trasferimento pervenute, 39 sono state proposte ai sensi degli artt. 21 e 33 della legge in esame e 21 sono stati i trasferimenti disposti in base al suddetto diritto di precedenza; non è stato possibile trasferire i restanti 18 dipendenti in quanto le sedi richieste per il trasferimento erano già complete o addirittura in esubero rispetto alla pianta organica prevista.

La concessione dei permessi previsti dall'art. 33 della legge in argomento è effettuata verificando, tramite l'esame del certificato di stato di famiglia, che il parente handicappato in situazione di gravità sia stabilmente convivente con l'impiegato che richiede l'agevolazione e che, nel medesimo nucleo familiare, non vi siano altri familiari che possano prestare l'assistenza richiesta.

MINISTERO DEL COMMERCIO CON L'ESTERO

PROVVEDIMENTI, ADEMPIMENTI

La scrivente Amministrazione non ha adottato particolari provvedimenti normativi riguardanti interventi di propria competenza in riferimento alla legge n. 104 del 5 febbraio 1992.

Oltre a ciò, precisa di non ravvisare - nell'ambito delle proprie competenze istituzionali - ambiti normativi che richiedano modifiche o nuove disposizioni.

COMMISSIONI, ATTIVITÀ DI COORDINAMENTO

La scrivente Amministrazione non ha istituito commissioni, osservatori, organismi di consulenza, gruppi di studio e di lavoro, con riferimento alle politiche per "l'handicap" di cui alla legge più volte citata.

ACCESSIBILITÀ E SUPERAMENTO BARRIERE

Questa Amministrazione, nel corso del 1998, non ha attuato interventi (né investito risorse) per garantire l'accessibilità e il superamento di barriere nei locali della sede, ai sensi dell'articolo 24 della legge 104/1992.

Si precisa, peraltro, che nel corso di precedenti esercizi, sono stati effettuati interventi strutturali al fine di consentire un più agevole accesso alla sede e agli uffici ministeriali. In particolare, sono stati realizzati posteggi riservati ai portatori di handicap, costruiti scivoli per il superamento dei modesti dislivelli esistenti, realizzati servizi sanitari e igienici speciali e installate porte d'ingresso dotate di dispositivi particolari che ne facilitano l'apertura da parte dei soggetti disabili.

Il proseguimento di tali iniziative, anche in relazione alle nuove esigenze connesse alle più recenti disposizioni normative legate al miglioramento della sicurezza e della salute sui luoghi di lavoro (ex decreto legislativo n. 626/94) resta tuttavia inevitabilmente condizionato alla necessità di reperimento delle relative risorse finanziarie.

Da ultimo, si segnala che - stante le competenze istituzionali della scrivente Amministrazione - non sono stati adottati, in applicazione dell'articolo 23 della legge n. 104/1992 interventi e/o iniziative per la rimozione di ostacoli nei luoghi soggetti ad autorizzazione ministeriale o soggetti ad autorizzazione di organi periferici (autostrade, spiagge, ecc.).

INTEGRAZIONE SOCIALE

Non si segnalano particolari attività ex articolo 8 legge n. 104/92 per quanto concerne interventi, azioni e attività realizzate o intraprese per migliorare l'integrazione sociale delle persone in situazione di "handicap".

INIZIATIVE COMUNITARIE

Non si riscontrano partecipazioni a programmi comunitari, nonché a gruppi di studio o di ricerca a livello internazionale così come non si riscontrano scambi culturali.