**Verbale**

**RIUNIONE GDL N. 4** **Vita indipendente: Accessibilità, Mobilità, Autonomia, Cani Guida, Turismo Sociale, Sport, Tempo libero**

CONVOCAZIONE IN DATA PROTOCOLLO: n. 5908 del 20/04/2021

DATA: 27 aprile 2021 ore 15.00 in modalità online tramite piattaforma Zoom

PRESENTI:

Marino Attini, Coordinatore Nazionale

Nunziante Esposito, Componente

Giuseppe Fornaro, Componente

Hubert Perfler, Componente

Elena Ferroni, Componente

Fabrizio Marini, Componente

Sergio Prelato, Componente

ORDINE DEL GIORNO:

1. Insediamento del nuovo componente Sergio Prelato;
2. Individuazione dei primi obiettivi specifici da raggiungere;
3. Collaborazioni esterne;
4. Varie ed eventuali.

ORARIO DI CHIUSURA RIUNIONE: ore 16.30

**SVOLGIMENTO RIUNIONE**

**1)Insediamento del nuovo componente Sergio Prelato.**

Il Coordinatore introduce un nuovo componente nel Gruppo di Lavoro n. 4, Sergio Prelato il quale ringrazia per la nomina e accetta la carica.

**2) Individuazione dei primi obiettivi specifici da raggiungere.**

I componenti espongono gli obiettivi che intendono realizzare per tematiche di competenza.

**Accessibilità** – Nunziante Esposito e Giuseppe Fornaro descrivono i seguenti obiettivi da realizzare:

1. Inserimento di componenti dell’Associazione all’interno di Tavoli di lavoro ad esempio UNI e ISO.

Inoltre, il componente Giuseppe Fornaro suggerisce l’utilità di presentare un CV del Gruppo di lavoro come modello di presentazione all’istituzione di riferimento.

1. Redigere una sorta di manuale (codice/linee guida) di accessibilità per consigliare/indirizzare le unità di produzione di strumenti elettrici ed elettronici in tale settore.

Il componente Nunziante Esposito espone i seguenti esempi: per le lavatrici potrebbe essere utile indicare alle società di costruzione l’inserimento di segnali sonori nell’accensione e spegnimento e in altri comandi specifici per supportare al meglio l’utente disabile visivo nell’utilizzo dell’elettrodomestico. Vocalizzare il Bimbi.

**Mobilità, Autonomia -** Fabrizio Marini e Sergio Prelatodescrivono i seguenti obiettivi da realizzare:

1. Prospetto informativo - Servizio di assistenza per passeggeri a ridotta mobilità nelle stazioni ferroviarie prive di assistenza.

Il componente Fabrizio Marini riferisce che oggi, i viaggiatori disabili non possono ricevere assistenza in stazioni prive della Sala Blu. In un primo momento poteva essere utile la creazione di una apposita app ma ciò non risultava utile per le persone più anziane o non in grado di utilizzare facilmente una app. La soluzione più conveniente appare quella di una collaborazione interna della rete aziendale ferroviaria. Ad esempio: la Sala blu può comunicare con il capostazione della presenza di un viaggiatore disabile. Ciò consentirebbe una maggiore sicurezza e facilità nella trasmissione delle informazioni e di concreto supporto alla persona disabile in generale (v. allegato n. 2).

1. Migliorare l’accessibilità dei mezzi di trasporto pubblico locale realizzando un documento che possa fornire delle linee guida di accessibilità.

Sergio Prelato descrive il caso di nuovi autobus acquistati dalla società Mercedes privi di sintesi vocali o malfunzionanti. Fabrizio Marini espone le difficoltà, ad esempio nella Regione Lazio, per quanto concerne gare di bando qualora venissero introdotti, nei capitolati di gara, requisiti stringenti in materia di accessibilità. Marino Attini sottolinea, invece, l’importanza di intervenire sui consorzi che possono dettare delle linee guida in merito.

Entrambi i componenti sottolineano l’importanza di partecipare ai tavoli di lavoro che trattano di trasporto pubblico locale e treni.

**Turismo Sociale, Sport, Tempo libero** - Hubert Perfler descrive i seguenti obiettivi da realizzare:

1. Per il Tempo libero, importante continuare la schedatura di coloro che sono stati nominati a livello provinciale in tale settore per creare e costruire rete; riprendere il Torneo nazionale di scopone scientifico;
2. Per lo Sport, sempre più rilevante seguire la normativa di settore anche in considerazione del fatto che l’Unione non è più ente di promozione sportiva ma deve comunque avere una forte rappresentanza. Pertanto, è necessario partecipare ai tavoli istituzionali e incontri de visu per promuovere lo sport dei disabili visivi;
3. Per il Turismo sociale, è stato nuovamente preso contatto con il broker indicato nel quinquennio passato in modo da rilanciare il turismo all’estero non appena sarà possibile nei prossimi mesi.

**Cani-Guida** – Elena Ferrone descrive il seguente obiettivo da realizzare:

1. Continuare a partecipare al tavolo istituzionale UNI GL 22 “Professioni cinofile” e, in contesto europeo, al tavolo normativo CEN/TC 452 “Assistance dogs”.

Inoltre, comunica che attualmente il tavolo nazionale si occupa solo della tematica degli istruttori cinofili. L’attività rappresentativa è oggi incentrata principalmente sul tavolo europeo che tratta del tema dei cani di assistenza per persone con disabilità. L’Unione dal 2016 è socia dell’UNI e, pertanto, partecipa agli incontri tramite il rappresentante Samuele Frasson.

**Decisione del Gruppo:** Tutti i componenti concordano nel presentare una richiesta alla Direzione Nazionale circa la possibilità di partecipare a tavoli istituzionali UNI per tematiche di competenza (v. allegato n. 1).

**3) Collaborazioni esterne.**

Per la realizzazione degli obiettivi indicati al punto n. 2), i componenti indicano le collaborazioni così suddivise:

* Accessibilità: Nunziante Esposito; Giuseppe Fornaro; Samanta de Rosa e Fabrizio Marini;
* Mobilità-Autonomia: Fabrizio Marini, Sergio Prelato ed eventuale collaborazione con Cristian Bruno;
* Cani Guida: Elena Ferrone, Samuele Frasson ed eventuale collaborazione con Matteo Salandri;
* Turismo Sociale, Sport e Tempo libero: Hubert Perfler riferisce di collaborare con: per il Tempo Libero, Giuseppe Pinto; per lo Sport, Ciro Taranto e per il Turismo, Luigi Palmieri.
1. **Varie ed eventuali.**

Il punto non viene trattato.

**PROPOSTE PER LA DIREZIONE NAZIONALE**

1. Sottoporre all’attenzione e alla valutazione della Direzione Nazionale la richiesta di indicare modalità operative da adottare per partecipare ai tavoli di lavoro UNI e individuare i nominativi secondo il documento allegato n. 1;
2. Sottoporre all’attenzione e alla valutazione della Direzione Nazionale il documento allegato n. 2 per quanto concerne la sicurezza dei passeggeri a ridotta mobilità nelle stazioni ferroviarie prive di assistenza.

Allegato n. 1 (prot. UICI 6723 del 05/05/2021)

Partecipazione UICI - Tavoli istituzionali e Commissioni di interesse

Trasporto pubblico

La necessità è quella di migliorare, nel medio e lungo periodo, l’accessibilità dei mezzi di trasporto per le persone con disabilità visiva. Al riguardo, sarebbe utile che la nostra Associazione prendesse parte ai tavoli UNI in cui si discutono le norme relative ai sistemi di trasporto pubblico.

Scopo della nostra partecipazione sarebbe fornire poche ma precise idee sulle caratteristiche che un mezzo di trasporto pubblico deve possedere per essere considerato realmente utilizzabile in autonomia dalle persone cieche e ipovedenti. A tale proposito, è possibile utilizzare il modello descritto nella recente partecipazione ad un convegno europeo sui trasporti.

Tra le caratteristiche sopra menzionate, si ricorda:

- servizio di annuncio in voce di prossima fermata all'interno del mezzo e di linea all’esterno;

- indicatori di linea ad alta leggibilità;

- possibilità di segnalare in ogni momento la propria posizione, per consentirne il monitoraggio tramite applicazioni per smartphone e tablet;

- pulsanti ad alto contrasto di luminanza;

- vetrofanie ad alta leggibilità;

- obbligo di inserire, nelle schede di segnalazione anomalie a fine servizio, anche i malfunzionamenti dei dispositivi utili ai passeggeri con disabilità.

Nulla vieterebbe di stimolare una discussione sull’accesso al TPL delle persone con altre disabilità, essendovi tra i nostri soci anche persone con pluriminorazione.

Rete ferroviaria

Anche in questo caso, la nostra partecipazione ai tavoli UNI consentirebbe di stimolare l’adozione di buone prassi nella scelta dei sistemi di annuncio in voce, delle targhette riportanti i numeri dei posti a sedere sui treni a lunga percorrenza, dei pulsanti di apertura porte, di prevedere scritte in braille anche sui pulsanti essenziali alla sicurezza dei viaggiatori, ecc.

Ascensori

Pur essendo la materia regolata da leggi e norme tecniche di rango nazionale ed europeo (d.m. 236/1989, norme UNI en n.), i sistemi touch screen negli impianti nuovi, ma anche in quelli sottoposti a restiling, stanno sempre di più rendendo inaccessibili gli ascensori alle persone cieche e ipovedenti. La nostra presenza ai tavoli UNI, in questo caso, permetterebbe di richiamare, anche nelle norme che riflettono l’evoluzione nel tempo degli impianti di traslazione verticale, il rispetto delle disposizioni vigenti, che di fatto, se applicate, non avrebbero creato una barriera che non esisteva fino a poco tempo fa. Si fa notare che il Comune di Torino ha recentemente approvato il nuovo regolamento edilizio per le costruzioni di civile abitazione, nel quale si obbliga ad utilizzare impianti e pulsantiere accessibili a tutti.

Segnaletica

Esistono tavoli UNI dedicati alla segnaletica a tutti i livelli, con particolare riferimento a quella utilizzata nelle stazioni ferroviarie e sui mezzi di trasporto pubblico. Anche in questo caso la nostra partecipazione garantirebbe la tutela del diritto per le persone nella nostra condizione, di fruire degli spazi e dei servizi pubblici in autonomia.

Commissione di interesse

Commissione UNINFO UNI/CT 531, facente parte dell’organizzazione UNINFO. L'accessibilità è intesa come progettazione in funzione della diversità umana, inclusione sociale ed uguaglianza, tenendo conto delle esigenze dei minori, degli anziani e dei disabili.

Altri tavoli da prendere in considerazione

 Categorie di strumentazione:

- Elettrodomestici, per il crescente utilizzo dei comandi touch;

- Strumentazione che usano i disabili visivi sul lavoro: elettromedicali, centralini, (tradizionali e informatizzati tipo VOIP) e software web;

- autoveicoli di livello 5, di nuova generazione, per il crescente utilizzo di schermi touch. Certamente non è indispensabile, visto che al momento non possiamo ancora guidare, ma nel caso in cui un disabile visivo occupi il posto navigatore-passeggero, per quanto futuribile, tanto vale far rilevare la questione su eventuali mezzi privati.

Cani-Guida

Importante continuare la partecipazione al tavolo di lavoro UNI GL 22 “Professioni cinofile” e in contesto europeo, al quale si può arrivare, appunto, passando dal tavolo normativo UNI, nel CEN/TC 452 “Assistance dogs”.

Qualora la Direzione Nazionale ritenesse utile proseguire questo percorso, proponiamo che si affianchi a Samuele Frasson anche Matteo Salandri o chi la Direzione riterrà opportuno, pensando che si tratti di un contesto normativo in cui la nostra presenza non possa mancare, perché spazia dall’addestramento del cane, al suo benessere, al riconoscimento del team disabile cane d’assistenza in generale e cane guida per ciechi in particolare, fino alle possibilità di movimento ed accesso di questo team nei vari contesti.

Altri organi di discussione.

Si osserva che ci sono buone probabilità di suggerire l’obbligo di coinvolgere le associazioni maggiormente rappresentative delle persone con disabilità in fase di definizione dei capitolati di gara relativi agli appalti pubblici presso l’Osservatorio nazionale sulla disabilità, gruppo dieci, sottogruppo due trasporti. Tale proposta, se passasse in plenaria di tutti i gruppi dell’Osservatorio, potrebbe entrare a far parte del piano biennale di azione dell’Osservatorio stesso.

Anche le nostre sezioni territoriali potrebbero trovare benefici se a livello nazionale si potesse entrare in tali tavoli tecnici.

Conclusione

In caso di approvazione delle istanze presentante dal Gruppo di Lavoro 4, si chiede un supporto nell'espletamento delle pratiche burocratiche necessarie all’adesione agli organismi individuati.

Allegato n. 2 (Prot. UICI n. 6636 del 04/05/2021)

Servizio di assistenza per passeggeri a ridotta mobilità nelle stazioni ferroviarie prive di assistenza.

Una delle operazioni più rischiose per i disabili della vista che usufruiscono del trasporto ferroviario nelle stazioni non dotate del servizio di assistenza per passeggeri a ridotta mobilità è la salita a bordo treno. Infatti, spesso si tratta di stazioni poco frequentate, in cui non è presente personale ferroviario, di stazione o Forze dell’Ordine. Tale situazione agevola il compito di eventuali malintenzionati, tanto che vi sono stati, in passato, episodi di violenza a scopo di furto ai danni di nostri soci. Inoltre, vi è una distanza notevole tra una porta e l’altra delle vetture ferroviarie, molto superiore, ad esempio, a quella che intercorre tra le porte dei vagoni delle metropolitane. Inoltre, il tempo di sosta del veicolo, entro il quale si deve salire a bordo in sicurezza, raramente supera il minuto, specie nelle stazioni più piccole. Esistono grandi spazi tra un vagone e l’altro, che acusticamente possono essere scambiati per porte, causando la caduta sui binari di chi dovesse incorrere in questo errore per la fretta di salire. Un incidente analogo a questo, avvenuto nella metropolitana di Roma, ha causato, nel 2004, la morte del nostro socio Giampiero Cassio, nonostante in quel caso gli spazi tra un vagone e l’altro fossero decisamente più ridotti rispetto a quelli generalmente presenti tra due vagoni ferroviari. Si rileva ancora che solo pochissime vetture ferroviarie, ad oggi, sono dotate di segnale acustico che consente l’individuazione delle porte aperte anche a chi non può vedere. Nelle stazioni non soggette a recente restiling, si riscontra un notevole spazio tra banchina e vettura, che va affrontato con estrema attenzione per evitare cadute. Numerosi treni del trasporto regionale hanno dimensioni ridotte rispetto alla lunghezza delle banchine ferroviarie; in virtù di ciò, spesso i viaggiatori in attesa sono costretti a percorrere in poco tempo diverse decine di metri a bordo banchina per raggiungere i convogli fermi.

Per definire la situazione descritta, appare fondamentale, quando non è possibile fruire del servizio di assistenza ai PRM, comunicare in anticipo al personale viaggiante, la stazione di partenza e di arrivo e il numero del treno su cui la persona disabile visiva intende viaggiare. Ciò può avvenire con varie modalità, la più semplice delle quali consiste nell’aver supporto dalla già esistente Sala blu nazionale. Contattando il servizio (telefonicamente, via email, sito web o app mobile), potrebbe essere possibile segnalare la presenza di una persona disabile visiva in modo agevole; gli operatori si occuperebbero di trasmettere l’informazione al personale viaggiante, utilizzando le medesime modalità di comunicazione adottate per veicolare le richieste di assistenza PRM. A quel punto, in fase di salita a bordo, si potrebbe essere ragionevolmente sicuri che la persona disabile visiva abbia avuto la necessaria assistenza oppure che venga accertata l’effettiva salita a bordo della persona disabile visiva da parte del capotreno per poi effettivamente autorizzare la partenza del treno.

Tali richieste appaiono argomentate per essere presentate ai tavoli di lavoro con i rappresentanti del Gruppo Ferrovie dello Stato qualora codesta Direzione Nazionale fosse d’accordo.