

Carpi li, 1 aprile 2019

Al Sindaco Alberto Bellelli e alla Giunta
Al Presidente del Consiglio Davide Dalle Ave
Ai Consiglieri del consiglio Comunale di Carpi

MOZIONE

Oggetto: Marciapiedi , barriere architettoniche e mobilità per i disabili

Premesso che:

Sono oltre 4 milioni i disabili in Italia. Spesso si trovano soli e in condizioni di vulnerabilità, i servizi a loro dedicati sono scarsi e troppo poche le risorse a disposizione, mentre le loro famiglie sono costrette a supplire le mancanze delle istituzioni nazionali e locali. E' questo il quadro tracciato dall'Osservatorio nazionale sulla Salute nelle Regioni italiane (che opera all'interno di Vithali, spin off dell'Università Cattolica presso la sede di Roma) in occasione della 25sima Giornata internazionale delle persone con disabilità.

Il grado di civiltà di una comunità si misura dal rispetto e dalla tutela, di questa, verso i suoi componenti più deboli e disagiati tra questi le persone disabili perché in molti casi impossibilitate a compiere i gesti della propria vita quotidiana in modo autonomo.

Nel decenni, il legislatore, per ottemperare al dettame costituzionale espresso nell'art. 3 della Costituzione che vuole "Tutti i cittadini con pari dignità sociale senza distinzione di condizioni personali" ha emesso delle normative di legge sotto forma di D.P.R. tra i quali "DIRETTIVE INERENTI LE FACILITAZIONI PER LA SOSTA E LA CIRCOLAZIONE DEI VEICOLI AL SERVIZIO DELLE PERSONE INVALIDE" raccolta di provvedimenti legislativi del 1985 e "Regolamento recante norme per l'eliminazione delle barriere architettoniche negli edifici, spazi e servizi pubblici" DPR n. 503 del 4 Luglio 1996 che prevede: 'l'accessibilità immediata' a questi edifici e negli edifici pubblici dell'INPS, dell'Ausl, dell'anagrafe, dell'ufficio elettorale e del comando della Polizia Municipale della "civilissima" Carpi di segnalazioni questo sembra non essere.

Se chi è preposto a fare rispettare la Legge non lo fa, se non la rispetta a propria volta, se inventa delle scuse per non farlo, se un cittadino per avere il rispetto dei propri diritti deve agire per vie legali contro chi quei diritti li dovrebbe tutelare non è democrazia, ma tirannia delle istituzioni.

Che è stata istituita nella giornata mondiale Proclamata dall'Onu nel 1992, la Giornata internazionale delle persone con disabilità, che si tiene ogni anno il 3 dicembre.

Un'occasione per porre l'attenzione sulle problematiche e i diritti delle persone disabili, di cui 4.5 milioni vivono in Italia e oltre 189 mila sono persone sordocieche. La Convenzione sui diritti delle persone con disabilità, adottata nel 2006, ha ulteriormente promosso i diritti e il benessere delle persone con disabilità, ribadendo il principio di uguaglianza e la necessità di garantire loro la piena ed effettiva partecipazione alla sfera politica, sociale, economica e culturale della società. La Convenzione invita gli Stati ad adottare le misure necessarie per identificare ed eliminare tutti quegli ostacoli che limitano il rispetto di questi diritti imprescindibili. La Convenzione (Articolo 9, accessibilità) si focalizza sulla necessità di condizioni che consentano alle persone con disabilità di vivere in modo indipendente e di partecipare pienamente a tutti gli aspetti della vita e dello sviluppo

Visto che:

Ed è all'interno di una visione urbanistica viva e nuova che si colloca la questione della pedonalità. La modalità di trasporto per eccellenza, la regina della socialità, dell'efficienza e dell'efficacia dei movimenti urbani e di quartiere. Pedonalità che in tutto il mondo occidentale si tenta di recuperare poiché la walkability è la prima delle modalità di trasporto in assoluto a cui dovrebbe riferirsi sia un Piano Regolatore che un Piano della Mobilità, nella convinzione che un buon piano urbanistico, rappresenta già di per sé un buon piano di trasporto e di mobilità sostenibile e viceversa. Nella realtà, purtroppo questo rapporto rappresenta una pagina nera di quello che non è stato fatto negli ultimi trenta anni salvo rarissime eccezioni. Non va scordato infatti che tutti prima che automobilisti, ciclisti, motociclisti siamo pedoni di cui molti anche con difficoltà motorie e disabilità al quali non si può inibire il piacere di una vita o possibilità di movimento in aree urbane. Eppure, un alta % dei marciapiedi della nostra città è negletto ed ostile al pedone. Sia esso giovane che anziano, in salute o specialmente con problemi motori. Marciapiedi sottodimensionati, volutamente per non scontentare gli automobilisti e incrementare lo spazio dedicato alle sedi stradali, molte volte costruiti male per minimizzare i costi di costruzione, altre per obbedire a standard assurdi valevoli sia per strade commerciali che per strade residenziali o solo di transito o in aree artigianali ed industriali. Marciapiedi infine che paiono fatti apposta per scoraggiarne l'uso: quasi che l'obiettivo politico di fondo fosse quello di limitare il godimento dello spazio pubblico e della pedonalità (e delle ciclabilità) a favore dell'auto ed il trasporto privato.

Considerato che:

Una lenta o assente gestione della manutenzione e adeguamento dei marciapiedi esistenti, affidata fondamentalmente al buon cuore dei cittadini e non ad una pianificazione tesa a promuovere e a programmare gli interventi sulla pedonalità è purtroppo il segno distintivo di tutte le amministrazioni che si sono succedute negli ultimi 20 anni. Standard tecnici ed urbanistici pensati oltre trenta o quarant'anni orsono, ancora vigenti che sia il PUMS (Piano urbano della mobilità sostenibile) che il PUG (Piano Urbanistico Generale) solo marginalmente se ne occuperà, quando invece dovrebbero essere la priorità dell'azione pubblica per la mobilità sostenibile.

Visto che:

In effetti le indicazioni sin qui fornite dai regolamenti edilizi ed urbanistici sono ancora troppo evanescenti circa la necessità di individuare azioni finalizzate ad un nuovo urbanismo in cui le relazioni interpersonali all'interno di quartieri siano fortemente dirette alla promozione della mobilità lenta, dolce e di prossimità. Ciò al fine di dare priorità alle relazioni che legano gli insediamenti residenziali, i servizi primari e quotidiani, la crescita ed il consolidamento qualitativo



della città compatta. In questo senso allora è il marciapiede l'elemento infrastrutturale primario ed attualissimo che ci può aiutare verso una nuova qualità urbana a partire dalla governance. La competenza degli interventi sui marciapiedi è quasi sempre esclusiva dei frontisti proprietari ed è regolata dal Regolamento di Polizia Urbana che si limita a sancire gli obblighi di intervento in caso di necessità. In tale contesto i marciapiedi di competenza delle Amministrazioni Comunali sono di fatto quelli realizzati dopo l'entrata in vigore della Legge 10/1977

Considerato che:

la questione marciapiede dovrebbe far parte a pieno titolo della mobilità locale ma anche regionale. Ogni municipalità dovrebbe avere un completo ed accurato inventario dei marciapiedi in tutti i quartieri, al fine di stabilire insieme ai cittadini ed alle associazioni di tutela dei disabili programmi prioritari di rigenerazione, di manutenzione ordinaria e dove occorra anche di completa ricostruzione con i necessari ampliamenti.

Preso Atto che:

L'assenza quindi di nutrite e ricche linee guida per la costruzione, manutenzione, agibilità, livello qualitativo dei marciapiedi ed indice di rugosità almeno paragonabili a quelli in uso per le strade è il dato comune della scarsa o nulla sensibilità di tutte le amministrazioni passate e presenti. Va da sé che nonostante una legge sul superamento delle barriere architettoniche (PEBA), la stragrande maggioranza dei marciapiedi è ostico ai disabili anche in carrozzina: dislivelli tra quota stradale e marciapiede diventano così muri invalicabili a cui si sommano materiali inadeguati delle più strane tipologie, dal porfido ai cubetti alle lastre di arenaria, giusto per sollecitare vibrazioni insopportabili. E quindi marciapiedi ingombri di cartelli stradali, alberi, cespugli, cestini per la spazzatura e poi pali elettrici e semaforici ovviamente giusto nel mezzo, senza alcuna cura e progetto. Solo la larghezza cambia, ma mai quanto sarebbe necessario almeno per passeggiare e camminare comodamente almeno in due.

Visto che:

Non sono moltissime le ricerche e gli studi relativi al rapporto tra riqualificazione degli spazi pedonali e ciclabili e commercio, ma tutti quelli esistenti soprattutto eseguiti in Inghilterra, Olanda, Stati Uniti, ed altri ancora dimostrano un aumento medio della spesa commerciale consistente là dove la riqualificazione è stata portata a termine. Si stima infatti che un pedone spenda in media a settimana il 40% in più dell'automobilista contro il 30% di un ciclista. Di fatto un automobilista è quello che spende meno, oberato dalla ricerca del parcheggio, dal disco orario che scade, dalla sensazione del poco tempo a disposizione che lo contraddistingue per via dell'ansia dello scadere



CITTÀ DI CARPI



*L'onestà andrà
di moda* Beppe Grillo

Movimento 5 Stelle



del tempo del disco orario e della multa potenziale. Altri studi dimostrano che a seguito di rinnovo dei marciapiedi in ambiti urbani anche degradati, il valore medio degli affitti dei negozi sale nell'arco di un paio di anni del 17% (Hong Kong), così come il valore della proprietà da uno 0,5% ad 1% (Inghilterra) il che conferma che una riqualificazione ed ampliamento dei marciapiedi, oltre ad aumentare e qualificare la pedonalità aumenta la voglia e l'esigenza di passeggiare, induce quella necessaria serenità a compiere quel minimo di esercizio fisico necessario per contrastare l'indolenza urbana soprattutto dei meno giovani, degli anziani ed anche delle neo mamme con neonato in carrozzina. E questo crea anche maggiore valore per il commercio locale, la rendita e la valorizzazione immobiliare. Attraendo così nuovi investitori, clienti e turisti anche da altri quartieri della stessa città e di altri centri limitrofi. Perché passeggiare è bello, salutare soprattutto poi se ci sono comode panchine ogni 300 o 400 metri e non solo parcheggi.

Visto che:

Ci sono state segnalate INCONGRUENZE negli edifici pubblici Comunali:

“- 1° edificio in via S.Manicardi nel quale hanno sede anagrafe, ufficio elettorale e Comando della Polizia Municipale,

Dove tutti hanno porte che si aprono solo verso l'esterno, la Polizia Municipale 2 mentre l'ufficio elettorale ha anche uno scalino all'ingresso, all'interno i corridoi troppo stretti.

- 2° Gli uffici di via Peruzzi, ascensore stretto e porte che si aprono solo verso l'esterno o suonando il campanello.
- 3° Cimitero era provvisto di un monta carichi, stretto, azionato dal custode a richiesta e non sembrano esserci dei servizi igienici per disabili.
- 4° Municipio porte.
- 5° Piscina porte d'ingresso, spogliatoi per disabili stretti, tornelli di uscita, mancanza assoluta di un sistema autonomo d'ingresso e risalita dalle vasche delle persone disabili.
- 6° Passando agli edifici pubblici dell'Ausl, a parte l'entrata dell'edificio centrale dei poli ambulatori (quello GIALLO) sono tutti muniti di porte che si aprono solo verso l'esterno, il primo edificio ha 2 porte una che si apre verso l'esterno e una automaticamente, si aprono verso l'esterno: la porta della fisioterapia e quelle degli ascensori; così come quelle di via Molinari e quella del pronto soccorso, anche le porte che consentono l'accesso all'ospedale venendo dall'edificio giallo si aprono solo verso l'esterno. Finiamo con l'edificio pubblico dell'INPS in via Ramesina che sebbene munito di montascale non sono mai stato messo in funzione, l'ingresso per una persona disabile in carrozzina è quasi impossibile visto che non ci sono indicazioni, se chiedi, ti fanno entrare in un condominio privato con uno scalino insormontabile per una carrozzina, prendere un'ascensore stretto ed entrare per una loro uscita di sicurezza.”

Sostenuto che:

Ovviamente ci troviamo di fronte ad una grave forma di discriminazione delle Istituzioni Pubbliche verso le persone disabili specialmente quelle in carrozzina

**IMPEGNA IL SINDACO E L'AMMINISTRAZIONE COMUNALE**

- 1) richiedere alle associazioni che si occupano di disabili di censire tutti i punti della città che hanno bisogno di interventi da valutare assieme per abbattimento di barriere architettoniche
- 2) Di promuovere tramite il sito carpidiem e a varie forme di promozione alla cittadinanza, un censimento sia dei marciapiedi che degli edifici pubblici che hanno problematiche di accesso per persone con disabilità ,per poter fare un percorso partecipato e progettare le possibili soluzioni a breve
- 3) Di riportare tutte le segnalazioni in II commissione entro 1 mese dal raccolte delle stesse
- 4) Cercare consistenti contributi finanziari che affrontino con decisione ed innovazione la riqualificazione delle infrastrutture di base così come i marciapiedi possono e devono essere considerati. Marciapiedi di qualità, ben disegnati con motivi e materiali visivamente piacevoli in grado di valorizzare lo spazio pubblico che per definizione deve essere bello, sicuro, piacevole.
- 5) Di reperire i fondi per l' *Accessibilità che sono stati stanziati nella legge di Bilancio di questo Governo* (<http://www.mit.gov.it/index.php/comunicazione/news/legge-di-bilancio/manovra-2019-le-principali-misure-di-interesse-del-mit?sfns=st>) - Sono stati inoltre resi disponibili 5 milioni di euro nel neonato "Fondo per l'accessibilità e la mobilità delle persone con disabilità"-
- 6) Di proporre ai candidati sindaci un ora in carrozzina , assieme alle associazioni e consulta, seguendo un percorso già fatto nel 2014 , che non ha portato a nessuna modifica seppure con varie segnalazioni e di ripeterlo entro il primo mese con tutta la nuova Giunta.
- 7) Di Ripetere questo giro ogni anno , cambiando zona ,nella giornata Proclamata dall'Onu nel 1992, che è la Giornata internazionale delle persone con disabilità, che si tiene ogni anno il 3 dicembre.

Cordialmente

I Consiglieri Portavoce Firmatari del Movimento 5 Stelle

Eros Andrea Gaddi
(Capogruppo)

Monica Medici

Luca Severi

SI AUTORIZZA LA DIFFUSIONE A MEZZO STAMPA