



Settore Coordinamento
Sociale e Salute
Comune di Bologna

metropoli

1

marzo 2008

Newsletter di informazione del Centro Risorse Handicap del Comune di Bologna

in collaborazione con Cooperativa Sociale Accaparlante

Indice

NOTIZIE DAL CRH pp. 2-6

CAAD pp. 7-8

- Fondo Regionale Barriere Architettoniche in un libro

APPROFONDIMENTO pp. 9-12

- Civis, rispetto dell'ambiente e della disabilità, due sfide per la città del futuro

APPROFONDIMENTO pp. 12-15

- Dalle richieste alla partecipazione
L'istruttoria pubblica sulle politiche per il superamento dell'handicap



notizie dal CRH



Agevolazioni fiscali

UNA GUIDA SUGLI ASPETTI FISCALI DEL CONDOMINIO

Che cos'è un condominio, come deve essere gestito, quali sono gli adempimenti fiscali e come ottenere le principali agevolazioni connesse? A queste e ad altre simili domande risponde la *Guida al condominio* realizzata dall'Agenzia delle Entrate nel dicembre 2007. Da segnalare in particolare il capitolo sulle agevolazioni fiscali per ristrutturazione edilizia, che includono gli interventi di abbattimento barriere architettoniche o di agevolazione per la mobilità di persone con handicap grave.

La guida è disponibile anche online su www.agenziaentrate.gov.it, sezione "Documentazione" – "Guide fiscali".



Ausili & tecnologie

L'ASSOCIAZIONE WEBMASTERS PER UNA PUBBLICA AMMINISTRAZIONE ACCESSIBILE

L'IWA (International Webmasters Association) analizza lo stato dell'arte in materia di accessibilità dei siti della Pubblica Amministrazione, ed espone le proposte degli esperti (tra cui quella di modificare la Legge Stanca) per ottenere miglioramenti.

L'articolo di Marina Mancini è su www.pubblicaamministrazione.net, sezione "Infrastrutture-IT" – "Articoli" (archivio).

COME RICHIEDERE I COMUNICATORI VOCALI

Una nota dell'Ufficio Stampa di AISLA – Associazione Italiana Sclerosi Laterale Amiotrofica dà i primi chiarimenti su come possono essere richiesti i comunicatori vocali, da parte di pazienti con SLA o altre malattie degenerative che comportino la perdita della parola senza intaccare le capacità cognitive, a seguito del provvedimento del Ministero della Sanità (1° agosto 2007) che stanziava 10 milioni di Euro per questi ausili. La nota in formato PDF, che contiene anche un modulo per la richiesta alle ASL, è nel sito del Gruppo Solidarietà, www.grusol.it, sezione "Informazioni" (22/11/2007). Altre informazioni sul sito www.aisla.it.

In Emilia-Romagna, per consigli e informazioni, oltre ai servizi di riabilitazione e agli Uffici protesici territoriali delle AUSL, è possibile contattare il Centro Regionale Ausili di Bologna (Tel. 051/6597711 – E-mail: centroregionaleausili@ausilio.teca.org).



Barriere

SENTENZA STORICA A TORINO: OBBLIGO PER UN CONDOMINIO DI INSTALLARE UN ASCENSORE

Il condominio è obbligato ad accettare l'installazione di un ascensore in presenza di una persona con disabilità. Della sentenza, destinata a costituire un precedente giurisprudenziale molto significativo, dà notizia in un comunicato la CPD – Consulta Persone In Difficoltà ONLUS.

Il giudice monocratico del Tribunale Civile di Torino, con sentenza del 3 dicembre 2007, ha dichiarato l'obbligo ai sensi di legge per i condomini di uno stabile torinese di permettere a una condomina di installare, a sue spese e nel rispetto delle autorizzazioni edilizie, l'ascensore necessario per superare le barriere architettoniche del palazzo. Gli altri condomini potranno utilizzare l'ascensore al bisogno, previo pagamento della loro quota per l'installazione e per le spese di manutenzione nel frattempo effettuate, rivalutate degli interessi e dell'inflazione. La sentenza dona speranza a tante altre persone con disabilità per le quali un ascensore, seppure invisibile ad altri condomini, è strumento minimo di autonomia. Per ulteriori informazioni sulla sentenza e sul suo portato per casi analoghi:

CPD – Consulta Persone In Difficoltà ONLUS
Ufficio comunicazione
Via San Marino, 10
10134 Torino
tel. 011/3198145 – 3188285
www.cpdconsulta.it
Copia della sentenza in forma-

to PDF è disponibile su www.infohandicap.org, sezione "Barriere" (09.01.2008).



Diritti

UN APPELLO PER MODIFICARE IL DDL SULLA NON AUTOSUFFICIENZA

Promosso dalla Fondazione di promozione sociale di Torino, un appello al Ministero della Solidarietà Sociale per modificare il disegno di legge sulla non autosufficienza varato dal Consiglio dei Ministri nel novembre 2007. Tra i motivi di contestazione, la mancata distinzione tra le prestazioni per persone con disabilità e non autosufficienti, l'indefinitezza del finanziamento, la previsione della compartecipazione ai costi delle strutture residenziali per i familiari di assistiti non gravi, l'assenza di erogazioni monetarie.

Il testo dell'appello, le motivazioni, l'elenco dei firmatari e materiali di approfondimento nella sezione "Diritto alle cure" del sito www.fondazionepromozionesociale.it.



Informazione & handicap

SI ARRICCHISCE IL SITO DEL CAAD DI BOLOGNA

Presso il sito web del CAAD di Bologna, all'interno del portale regionale dei Centri per l'adattamento dell'ambiente domestico, è possibile consultare nuovi contenuti:

– nell'Area "Documenti", le sezioni "Adattamento do-

mestico" con gli articoli usciti in questa rivista nel 2006 dedicati all'adattamento dei vari ambienti della casa, "Dicono di noi" con la rassegna stampa sul servizio, "Servizio" con le presentazioni del CAAD (incluso il report dell'anno 2006) e dei temi di cui si occupa, "Modulistica" relativa ad ausili e barriere, e una scheda con le risorse informative e di documentazione in tema di adattamento domestico;

- un'Area "FAQ" con le risposte alle domande più frequenti in tema di superamento delle barriere e relative agevolazioni;
- l'Area "Formazione" con i corsi organizzati dal CAAD;
- i link alle principali risorse web sull'adattamento domestico;
- l'Area "News" con le principali notizie relative ai temi di cui si occupa il CAAD.

È inoltre possibile consultare, con un link al sito www.handybo.it, tutti i numeri della rivista "CAADMagazine" (7 uscite dal giugno 2006 a fine 2007), oppure inviare un messaggio al CAAD.

Tutto questo sul portale regionale dei CAAD, www.centrica.samica.emilia-romagna.it, seguendo il link al Centro Provinciale di Bologna.



**Provvidenze
economiche**

NUOVE DISPOSIZIONI SULLE PENSIONI DI REVERSIBILITÀ

Nel cosiddetto "Decreto Mille Proroghe" di fine anno (D.L. n. 248/2007), nel testo convertito in legge il 27 febbraio, fra le molte disposizioni, ve n'è una

che sana alcuni paradossi relativi alla pensione di reversibilità per i figli con inabilità, i quali fino a oggi, se svolgevano una qualsiasi attività lavorativa, non avevano diritto al beneficio. Il decreto-legge ha introdotto la compatibilità della reversibilità con un'attività a finalità terapeutica fino a 25 ore settimanali, se svolta presso cooperative sociali o legata a convenzioni di inserimento al lavoro (art. 11 L. 68/99). La finalità terapeutica deve essere attestata dall'ente pensionistico erogatore della reversibilità. In sede di conversione la compatibilità è stata estesa anche ai contratti di formazione lavoro (non è ancora chiaro se tra essi si considerino anche quelli privati, che si chiamano ora "contratti di inserimento lavorativo"), di apprendistato e a quelli legati alle agevolazioni per disoccupati di lunga durata.

Si prevede infine che il trattamento economico erogato dai datori di lavoro agli inabili inseriti al lavoro con le modalità indicate debba essere almeno pari alla pensione minima incrementata del 30%.

Una scheda sulle disposizioni introdotte con il decreto-legge, non aggiornata però alle estensioni della legge di conversione, è in www.handybo.it, sezione "Gazzetta News" (4 gennaio 2008)



Salute

SEMINARI DEI CDH REGIONALI SULLE TIPOLOGIE DI DEFICIT

Una serie di seminari, promossi dalla Rete regionale dei Centri Documentazione per l'Integra-

zione, affronta diversi tipi specifici di disabilità, per sostenere la qualificazione professionale dei servizi operanti sul territorio. Il ciclo, intitolato "Dal deficit alla partecipazione", con incontri in diverse città dell'Emilia-Romagna, è partito nel novembre 2007 e proseguirà, con un programma ancora in parte da definire, fino al novembre 2008.

Il programma aggiornato di "Dal deficit alla partecipazione" è consultabile nella sezione "News" di www.handybo.it.

UN PIANO NAZIONALE E UN NUOVO SITO WEB SULLE MALATTIE RARE

Un piano nazionale per le malattie rare che sarà messo a punto dal Ministero della Salute in collaborazione con l'Istituto superiore di sanità (ISS) e la Consulta delle associazioni dei malati, è presentato successivamente alle Regioni.

Questo l'impegno del Ministro della Salute Livia Turco durante la conferenza internazionale "Malattie rare e farmaci orfani" svoltasi a Roma dal 5 all'8 novembre 2007. In arrivo anche un numero verde dedicato all'orientamento di pazienti e famiglie, e una Giornata Europea, il 29 febbraio 2008 (e il 28 febbraio negli anni successivi) per sensibilizzare l'opinione pubblica sul tema delle malattie rare.

Maggiori informazioni su www.ministerosalute.it, nell'area tematica "Malattie rare", e sul sito del Centro Nazionale Malattie Rare, www.iss.it/cnmr. Il sito della Giornata Europea Malattie Rare, in inglese, è www.rarediseaseday.org.

Sullo stesso tema, segnaliamo "Pollicino", un nuovo sito web realizzato dai malati rari per far sentire la propria voce e dare informazioni ad altri malati e

al personale sanitario. La nuova piattaforma informativa, costruita dalla Onlus UNIAMO FIMR (Federazione Italiana Malattie Rare) con un finanziamento del Ministero della Solidarietà Sociale, è stata presentata a Roma il 20 dicembre 2007. I contenuti del sito sono sviluppati dagli stessi malati rari, soci di UNIAMO, e si soffermano in particolare sugli aspetti più "pratici" di una condizione che tocca circa 300.000 persone e il 10% della spesa farmaceutica nazionale. "Pollicino", che indica i percorsi assistenziali del neo-diagnostico malato raro e consente di ricercare tra oltre 2.000 patologie, è consultabile all'indirizzo www.malattirari.it.



Scuola

ISTRUZIONE: RAPPORTO INTERMEDIO SULLA REVISIONE DELLA SPESA

Nella sezione dedicata all'istruzione del Rapporto intermedio di revisione della spesa pubblica, presentato dal Ministero dell'Economia il 13 dicembre 2007, viene anche prefigurata una revisione delle modalità di integrazione scolastica degli alunni con disabilità: "occorrerà anche, probabilmente, trovare modalità meno costose per far fronte alle giuste esigenze di tutela degli studenti diversamente abili. Oggi, infatti, a fronte del 2% di studenti portatori di handicap si hanno circa 84.000 insegnanti di sostegno, che rappresentano ben il 10% dei docenti complessivi. E il costo ascrivibile al sostegno è ancora maggiore, ove si tenga conto che la ridotta dimensione delle classi im-

posta dalla presenza di studenti diversamente abili comporta un sensibile accrescimento del numero di docenti normali". Si propone inoltre l'introduzione di meccanismi di valutazione per il corpo docente, dato il rapporto insegnanti/studenti "molto più alto che altrove" e il fatto che "il personale docente, per quanto numeroso, appare poco motivato e poco pagato rispetto agli altri paesi". Il rapporto finale sulla revisione della spesa, prima della caduta del Governo, era atteso per aprile-maggio 2008.

Il testo completo del Rapporto intermedio è su www.governo.it, sezione "Documentazione" – "Approfondimenti e dossier" (14/12/2007).

BAMBINI CON DISABILITÀ VISIVA A SCUOLA: ATTI DI UN CONVEGNO

Nel sito del CDHS di Faenza, www.racine.ra.it/cdhs/, sono pubblicati in formato PDF gli atti del seminario interprovinciale, tenutosi il 28 settembre 2007 presso l'aula magna dell'ITCG "Oriani" di Faenza, dal titolo "Il percorso di integrazione degli studenti con disabilità visiva". Tra i materiali, interventi di Salvatore Nocera e Nicola Cuomo e una utile bibliografia sul tema.



Servizi socio-Assistenziali

DUE NUOVE STRUTTURE PER PERSONE DISABILI A VERGATO E BOLOGNA

È stata presentata il 1° dicembre scorso l'esperienza di un "appartamento di sostegno" per persone disabili a Vergato, coordinata dal Distretto AUSL

di Porretta Terme. Il progetto, avviato già da alcuni mesi, vede la collaborazione della Fondazione Dopo di noi, della Cooperativa Libertas e di alcune aziende private; i ragazzi coinvolti sono seguiti da 5 educatori, che curano la realizzazione di progetti riabilitativi e socio-educativi individualizzati.

Per informazioni: Servizi Sociali Comune di Vergato – Tel. 051-6746744.

Nel Quartiere Savena di Bologna, a partire da metà marzo, è attivo un nuovo centro residenziale per adolescenti e adulti con disabilità. La struttura di tre piani, sita in via Portazza 5, realizza un progetto sperimentale di ANFFAS, approvato dalla Giunta nel 2007 dopo quasi dieci anni di gestazione.

Al piano terra verranno trasferite le attività dell'attuale centro diurno "Azzurroprato" di via Cracovia, gestito da Anffas.

Complessivamente potranno essere accolte un massimo di venticinque persone. Al primo piano sarà invece disponibile un servizio residenziale, aperto 24 ore su 24 per tutto l'anno e in grado di ospitare otto persone con disabilità grave o gravissima. Infine, il secondo piano è composto di due appartamenti per complessivi otto posti; uno degli alloggi è destinato a persone con disabilità medio-grave, utenti dell'USSI Disabili Adulti dell'Azienda USL di Bologna, mentre il secondo sarà riservato ai "momenti di sollievo", ossia a fornire un aiuto temporaneo alle famiglie che, per un weekend o una settimana, vorranno affidare al centro il proprio familiare disabile.

L'avvio del progetto è sostenuto finanziariamente anche dalla Fondazione Carisbo e dal Fondo Regionale per la non autosufficienza.

Per informazioni: Anffas Bologna, tel. 051/244595 – E-mail: anffas@iperbole.bologna.it – www.anffasbo.info.

SERVIZIO PRONTO SALUTE – FARMACI RECAPITATI GRATUITAMENTE A CASA

È ormai consolidato il progetto che riunisce le Farmacie Comunali AFM S.p.A. e la Pubblica Assistenza Croce Italia per offrire un servizio gratuito di consegna di farmaci e prodotti sanitari a domicilio sul territorio di Bologna e provincia. Il servizio "Pronto Salute" è attivo tutti i giorni dell'anno 24 ore su 24 e si rivolge ad anziani sopra i 70 anni che vivono soli e/o si trovano in particolari condizioni di difficoltà per motivi sanitari o sociali, anziani sopra i 65 anni in assistenza domiciliare comunale, disabili e assistiti ANT e ARAD.

È necessario iscriversi con l'apposito modulo reperibile presso tutte le Farmacie Comunali o scaricabile dal sito www.farmaciapertutti.it (selezionare l'Azienda di Bologna, la farmacia di riferimento e la sezione "Servizi"), oppure, la prima volta, tramite il volontario Croce Italia con cui si entra in contatto dopo aver chiamato il servizio. In caso di necessità di farmaci, si può telefonare al numero verde 800/547454. Risponderà un farmacista che, verificata l'appartenenza alle categorie sopra indicate e il possesso di ricetta se obbligatoria, attiverà il servizio. I volontari della Pubblica Assistenza Croce Italia ritireranno la ricetta al domicilio dell'utente, reperiranno i farmaci presso la farmacia aperta più vicina ed eseguiranno la consegna al domicilio dell'utente nelle 2 fasce d'orario 12.00-14.00 e 18.00-20.00.



Sport

UNA GUIDA SU SPORT E DISABILI A SAN LAZZARO E DINTORNI

È nata nel novembre 2007 la Guida all'accesso all'attività sportiva per le persone disabili nel Distretto di San Lazzaro, Castenaso e Quartiere Savena di Bologna, realizzata dall'Informahandicap del Comune di San Lazzaro in collaborazione con la sezione bolognese del Comitato Italiano Paralimpico e la Cooperativa Sociale Accaparlante. La guida offre una panoramica dei servizi di enti pubblici (Comune, AUSL) e associazioni sportive, i recapiti dei principali impianti sportivi accessibili e delle associazioni che offrono servizi utili per la pratica sportiva (come il trasporto), e un percorso bibliografico sul rapporto tra sport e disabilità.

La guida aggiornata, in formato PDF e DOC, è scaricabile sul sito del Comune di San Lazzaro www.comunesanlazzaro.bo.it, sezione "Habilandia" – "Informahandicap".

PALLACANESTRO: L'ESPERIENZA DI MARCO CALAMAI DIVENTA LIBRO

Marco Calamai, ex allenatore di basket in serie A anche con la Fortitudo di Bologna, si dedica da molti anni ad attività di pallacanestro con ragazzi disabili. Ora la sua esperienza è raccontata in un libro: *Uno sguardo verso l'alto. Un progetto di pallacanestro sperimentale con ragazzi disabili*, edito da Franco Angeli. Il testo, con presentazione di Giovanna Melandri, contiene un DVD che affianca al racconto di

esperienze ed emozioni la descrizione di esercizi e di sedute di allenamento. Scheda di presentazione e un'intervista dell'autore a Radio24 su www.francoangeli.it.



Terzo Settore

A BOLOGNA NASCE UNA COMUNITÀ SOLIDALE

La prima "comunità solidale" di Bologna sorgerà in 27 appartamenti senza barriere di Via Dino Campana, in zona Pilastro. Si chiama Vis – Vita indipendente e solidale, ma anche "forza" in latino – ed è un progetto promosso da Comune di Bologna, AICE (Associazione italiana contro l'epilessia), CEPS (Centro emiliano problemi sociali), ANFFAS (Associazione disabili intellettivi e relazionali), AISM (Associazione italiana sclerosi multipla), ANPVI (Associazione nazionale privi della vista e ipovedenti) e Cooperativa sociale Dolce. La Comunità sarà composta da persone con e senza disabilità in mutuo sostegno; si prevede una suddivisione in 2 residenze per Portinariato Sociale (affiancamento agli aderenti), 8 residenze per lavoratori con disabilità, 8 residenze per studenti universitari disabili, 7 alloggi per studenti fuori sede di Scienze della Formazione e 2 per giovani coppie. Le persone che intendono aderire, dopo una selezione da parte di un apposito Comitato di Accoglienza, dovranno sottoscrivere un patto personalizzato di adesione, che include un contributo a sostegno del progetto. Le richieste possono essere inoltrate per posta ordinaria a Vis c/o AICE, Via Garavaglia 5,

40127 Bologna, o via e-mail all'indirizzo assaice@iperbole.bologna.it. Maggiori informazioni su www.aice-epilessia.it/vis.htm.

LINGUA DEI SEGNI: NASCE L'ASSOCIAZIONE LIS-LEARNING

Si è costituita a Bologna l'Associazione Culturale "LIS-Learning" per lo studio, la promozione e la diffusione della Lingua dei Segni Italiana. L'Associazione, costituita da ricercatori sordi e udenti, interpreti LIS e semplici appassionati della Lingua dei Segni, intende promuovere convegni, proiezioni di film e documenti, attività di formazione (lezioni private, weekend formativi, seminari, consulenza per tesi) e la costituzione di un gruppo stabile di studio e di ricerca sulla LIS. L'Associazione è contattabile al telefono 333/8372048, o alla e-mail info@lis-learning.com; maggiori informazioni e documenti su www.lis-learning.com.

A CASALECCHIO UN COORDINAMENTO DELLE ASSOCIAZIONI HANDICAP

Da alcuni mesi è attivo, presso la Casa della Solidarietà di Casalecchio di Reno, il CAD – Comitato Associazioni Disabili, costituito da tutte quelle associazioni che operano in questo ambito e intendono agire di comune accordo per garantire i diritti soggettivi delle persone disabili.

Il comitato si presenta come istanza autonoma di comune rappresentanza della società civile e si pone come obiettivo di costituire, attraverso il confronto, un'unità d'intenti comuni ed una condivisione di istanze propositive, per arrivare a un dialogo costruttivo e proficuo con gli Enti locali.

Le associazioni aderenti al CAD

sono AIAS, AID, Aliante, ANG-SA, ANMIC, APIS, AGFA-FIAD, ANIEP, ASITOI, ENS, Passopasso.

Per ulteriori informazioni: Tel. 051/9915425 – E-mail: cad_2007@libero.it.

CENTRO 21: UN FINE SETTIMANA FUORI CASA AL MESE

È partito a metà gennaio 2007 "Progetto Autonomia – Un fine settimana fuori casa al mese", promosso dall'associazione Centro 21 in collaborazione con il Comune di San Lazzaro di Savena e Volabo, che permetterà a un gruppo di ragazzi Down di provare l'esperienza di vivere in autonomia. Il progetto coinvolgerà due gruppi di otto ragazzi, che, accompagnati da alcuni educatori della cooperativa Ida Poli di Budrio, vivranno due week-end al mese fino a maggio lontani dai genitori, in due bungalow affittati presso il Centro Europa Uno di San Lazzaro. Ai ragazzi verrà insegnato a cucinare, fare la spesa, prendere l'autobus, fare le pulizie, ma anche a relazionarsi con gli altri, esprimendo le proprie emozioni e parlando di sé. L'obiettivo principale dell'iniziativa, oltre a quello di permettere ai ragazzi di sperimentare l'autonomia, è di insegnare loro qualcosa che possa servire nella vita di tutti i giorni. Proprio per questo è stata prevista la figura di una mediatrice familiare che affiancherà le famiglie e i ragazzi durante il progetto, tra i fine settimana, e anche nel periodo successivo. Per informazioni: Ce.N.Tr.O. 21 onlus, Via Speranza, 43, San Lazzaro di Savena (BO) tel.: 051/6271606, E-mail: centro21onlus@libero.it, www.centro21.org



Trasporti CONTRASSEGNO HANDICAP E ABUSI

Riportiamo una lettera pubblicata da *Repubblica Bologna* il 13 dicembre 2007:

"Sabato 8 dicembre, le 23,30. Arriviamo sotto casa, in centro. La nostra auto con il contrassegno disabili di mia figlia che è a bordo.

Tutti i parcheggi riservati per disabili sono occupati, uno da un'auto senza contrassegno. Mentre aspettiamo da circa 30' arrivano da lontano 5 persone, chiacchierano e camminano allegramente. Scatta la serratura di una delle auto con contrassegno.

Scendo e faccio presente che il contrassegno può essere usato solo se c'è la persona disabile a bordo, ovvero quando l'auto 'è al servizio della persona disabile titolare'. Un energumeno mi si avvicina a 5 cm dal naso e mi urla, testuali parole '... io il contrassegno handicap lo uso quando ca...o mi pare e se non stai attento tu torni da handicappato in macchina'. Salgono in auto e se ne vanno.

Questa è la realtà media se si osa chiedere spiegazioni o magari protestare a fronte del continuo abuso nell'uso del contrassegno che viene fatto da parenti e conoscenti che lo utilizzano, magari quello della nonna novantenne che non esce mai di casa, non solo per accedere alla ZTL ma anche per parcheggiare gratis e se non trovano posto perfino per occupare i posti riservati e sottrarre parcheggio a chi ne ha realmente bisogno, soprattutto le persone disabili che guidano o quelle trasportate da familiari anziani.

Chi volesse toccare con mano il fenomeno può osservare quello che capita tutto il giorno in via Orefici o in via IV Novembre dove è rarissimo vedere persone disabili (che guidano o che sono trasportate) salire o scendere dalle auto, non raramente dotate di contrassegni dei più disparati comuni italiani.

Alcuni casi li conosco ormai a memoria: la signora che lavora al vicino ufficio, il signore che una volta al mese trasporta la madre, i due fidanzati che si vedono solo alla sera quando vengono forse in centro al cinema, la bella signora sempre elegantissima che si arrampica sul suo SUV. Tutti parrebbero camminare più che agevolmente (il contrassegno viene rilasciato per cecità o per capacità di deambulazione sensibilmente ridotta) e quando partono o arrivano non hanno mai altri a bordo.

È anche vero che a volte è possibile fraintendere, io stesso sono stato guardato male alcune volte quando parcheggiavo l'auto per salire a prendere mia figlia. Oppure ci possono essere persone a cui il contrassegno è stato rilasciato per patologie non evidenti, magari una grave cardiopatia. La segnaletica gialla è comune con altre tipologie di parcheggi, i cartelli di sera nessuno li vede. Questo comunque è uno spaccato dell'abuso quotidiano, molto peggio delle donne gli uomini che se osi dire qualcosa non è raro che ti minaccino o, all'opposto, esprimono una rozzezza senza fine, come quel signore a cui feci presente che stava parcheggiando senza contrassegno in un posto riservato a disabili e che rispose 'a me degli handicappati non me ne frega una ca...o, sono ca...i loro' o quell'altro che sostene-

va che i posti riservati non valevano la sera che si sa, è meglio che i disabili restino a casa.

Intelligenze limitate, cinismi, maleducazioni, ignoranze, disprezzi delle difficoltà altrui che ci vivono accanto. A scuola, al lavoro, sul pianerottolo".

Sul tema dei parcheggi riservati alle persone con disabilità, segnaliamo un interessante articolo che riassume la normativa e segnala le pratiche di diverse Amministrazioni Comunali, tra cui alcune particolarmente sensibili al problema: Cesenatico, Trento, Venezia, Firenze, Milano e Roma. L'articolo "Sosta disabili: aumentano gli abusi, si stringono i controlli" è pubblicato su www.parcheggi.it, nella sezione "Gli Speciali".

TRASPORTO DI DISABILI GRAVI CON TAXI ATTREZZATI

Visti i risultati lusinghieri della prima fase di sperimentazione avviata nel 2005, proseguirà a Bologna il servizio "Handi-Cab" di trasporto tramite taxi rivolto alle persone con gravi problemi di mobilità.

Il servizio, gestito attualmente dalla centrale Taxi COTABO, prevede l'utilizzo di 8 mezzi secondo le seguenti modalità:

- il servizio è prioritariamente rivolto alle persone disabili gravi (in carrozzina, che utilizzano presidi per la deambulazione, con gravi difficoltà motorie); in assenza di richieste da parte di persone disabili gravi, i mezzi svolgono il normale servizio di taxi;
- il servizio viene svolto da mezzi appositamente attrezzati al trasporto delle carrozzine e degli eventuali accompagnatori, riconoscibili dal simbolo "handicap" sulle fiancate;

- l'organizzazione del servizio prevede una operatività 24 ore su 24 tutti i giorni dell'anno, con tempi di risposta entro 10/15 minuti nell'area urbana e 20/25 in quella extraurbana;
- il cliente disabile gode di uno sconto del 20% sul normale prezzo della corsa (esclusa la tariffa di chiamata di 3,15 €) e del fermo del tassametro durante le operazioni di carico/scarico.

Prossimamente il servizio dovrebbe coinvolgere una ulteriore ventina di vetture ed essere esteso anche all'altra centrale radiotaxi bolognese CAT. Per usufruire del servizio: Radiotaxi COTABO - 051/372727 (attivo 24 ore su 24).



Varie

FINANZIARIA 2008 – TESTI E COMMENTI

Il testo completo della L. 244/2007 (Finanziaria 2008) e una sintesi dei provvedimenti in materia di solidarietà sociale sono disponibili in formato PDF su www.solidarietasociale.gov.it.

Un commento sulle disposizioni - e le omissioni - in materia di persone con disabilità (Fondo non autosufficienze, 5 per mille, congedi e adozioni...) su www.handylex.org, sezione "Gazzetta News" (24 dicembre 2007).

Un commento critico del Presidente FISH Pietro Barbieri, dall'eloquente titolo "Questa Finanziaria proprio non va!", è invece pubblicato su www.superando.it, sezione "Attualità" - "Cronaca" (3 gennaio 2008). Infine, una scheda sulle disposizioni di interesse per il setto-

re non profit su www.nonprofitonline.it, sezione "Archivio News" (9 gennaio 2008).

ESSERE FRATELLI E SORELLE DI PERSONE CON DISABILITÀ

"Una poltrona per due" è il titolo del convegno promosso nel 2006 dal Comune di Carpi sul tema della realtà dei fratelli e sorelle di persone con disabilità, di cui ora sono disponibili gli atti. Per richiederne copia: E-mail informahandicap@carpidiem.it.

Sullo stesso tema segnaliamo anche gli atti di un seminario realizzato nel febbraio 2006 a Rozzano (MI) dalla Fondazione ARIEL di Milano, disponibili al prezzo di 12 € più spedizione (N. Verde 800/133431 - E-mail fondazione.ariel@humanitas.it - www.fondazioneariel.it) e il sito www.siblings.it, dell'omonimo Comitato di fratelli e sorelle di persone con disabilità.

a cura di Massimo Falcone
e Massimiliano Rubbi

CAAD

FONDO REGIONALE BARRIERE ARCHITETTONICHE IN UN LIBRO

Nella pubblicazione regionale "dritte" per amministrazioni comunali e cittadini

Va sotto il titolo *Il fondo per l'eliminazione e il superamento delle barriere architettoniche* la pubblicazione, già brevemente segnalata in *Metropoli* di dicembre 2007, curata dalla Regione Emilia-Romagna con l'editore Clueb per presentare la struttura del fondo e fornire una valutazione del suo funzionamento. Uno strumento pensato per le amministrazioni comunali – interlocutori diretti degli utenti – e per i cittadini che hanno necessità di richiedere il contributo per l'abbattimento delle barriere architettoniche. Il tutto alla luce della legge 13 del 9 gennaio 1989 ("Disposizioni per favorire il superamento e l'eliminazione delle barriere architettoniche negli edifici privati"), che prevede la concessione di contributi a fondo perduto per la realizzazione di interventi finalizzati al superamento e all'eliminazione di barriere architettoniche che costituiscono ostacolo a portatori di menomazioni o di limitazioni funzionali permanenti.

La prima parte del testo riporta, con un breve commento, le elaborazioni statistiche condotte sulle domande di contributo, che hanno permesso di quantificare il fabbisogno finanziario per il 2007: informazioni utili ad approfondire la conoscenza del fenomeno sul quale la legge interviene, per valutare l'efficacia della norma e riflettere su eventuali modifiche da proporre nella sua gestione.

Da pagina 37 il volume si trasforma in una sorta di vademecum per la gestione del fondo nazionale e delle domande ad uso dei Comuni: la seconda parte del libro contiene, infatti, una dettagliata illustrazione della legge, dei suoi meccanismi operativi e delle condizioni di applicazione. Dalle definizioni ai requisiti per chiedere il contributo, dall'elenco di interventi ammessi agli importi finanziabili, fino alle modalità di presentazione della domanda e alla procedura di erogazione. E ancora, indicazioni in merito alle possibili logiche di integrazione delle diverse linee di finanziamento e di opportunità (legge 13, legge 29, progetti adattamento domestico con il fondo regionale per la non autosufficienza, nomenclatore ausili protesici) che favoriscono l'autonomia domestica delle persone anziane e disabili.

Il volume è consultabile integralmente in formato PDF dalla sezione "Notizie" (20/02/2008) di www.emiliaromagnasociale.it.

MONITORAGGIO DELL'ASSISTENZA SANITARIA IN ITALIA: L'ASSISTENZA AGLI ANZIANI

Nel Rapporto Nazionale di monitoraggio 2004 dell'assistenza sanitaria, accessibile sul sito del Ministero della Salute www.ministerosalute.it – Tema "Programmazione sanitaria", e che si basa su circa 100 indicatori, si evidenziano significative differenze fra le realtà territoriali italiane. Per molti aspetti è ancora presente un forte divario nell'assistenza sanitaria tra le Regioni meridionali e quelle centro-settentrionali, e all'interno di queste ultime persistono aree disagiate sotto il profilo dei servizi sanitari disponibili. Tra le componenti di spesa dell'assistenza distrettuale (che costituisce il 48% della spesa totale), si segnala in particolare una voce che dovrebbe acquisire nel tempo rilievo sempre maggiore: l'assistenza ai disabili e agli anziani, categorie deboli in costante incremento a causa del processo di invecchiamento demografico ormai da tempo in atto nel nostro paese. Ad esempio, il costo pro capite dell'assistenza riabilitativa residenziale e semiresidenziale ai disabili è di 30,87 € nel 2004 (+50% sul 2002), con un picco di 46,02 € in Lazio; per gli anziani, gli stessi costi pro capite sono di 238,10 € (+16,8% sul 2002), mentre l'Assistenza Domiciliare Integrata coinvolge il 2,8% della popolazione di oltre 65 anni, con vette del 7,8% in Friuli-Venezia Giulia.

LA NON AUTOSUFFICIENZA DEGLI ANZIANI: IL CASO ITALIANO ALLA LUCE DELLE ESPERIENZE ESTERE – GLI ASPETTI ASSICURATIVI

La crescita dell'età media della popolazione è un fenomeno che interessa la generalità dei paesi avanzati. In questo contesto il problema della non autosufficienza degli anziani, una componente crescente della popolazione, e della sostenibilità economica delle strategie di welfare collegate diventa centrale, specie in Italia, dove il rapporto tra ultra65enni e persone in età lavorativa è pari al 29,1% nel 2000 e salirà al 63,9% nel 2040, quando gli ultra80enni saranno il 10% della popolazione totale. Il costo delle politiche per la non autosufficienza, oggi pari allo 0,6% del PIL in Italia, potrebbe quadruplicare nel 2050.

All'evoluzione dell'intervento pubblico appare dunque sempre più necessario affiancare forme di intervento privato realizzando un processo integrato che veda coinvolte le parti sociali. Tale processo deve svilupparsi in un quadro coerente di politiche per la non autosufficienza e nell'ambito delle compatibilità macro economiche della finanza pubblica.

Il Rapporto ISVAP-CENSIS "La non autosufficienza degli anziani: il caso italiano alla luce delle esperienze estere" analizza le soluzioni di Long Term Care adottate in Germania, Regno Unito, Francia e USA. Inoltre, viene esaminato nel dettaglio il caso di un contratto assicurativo collettivo contro il rischio di non autosufficienza (LTC), attraverso il confronto tra un premio individuale e un premio medio. Si evidenzia da un lato l'opportunità di coinvolgere gli utenti in un pagamento del premio sin dall'inizio dell'età lavorativa per garantire valide prestazioni, dall'altro la convenienza in un sistema così costruito dei premi medi e non individuali, e dunque della stipulazione di contratti solidaristici sul modello della previdenza sociale. Il Rapporto analizza infine quattro esperienze territoriali di assi-

stenza alla non autosufficienza, tra cui il Progetto Anziani della Fondazione del Monte di Bologna, basato sull'interazione tra competenze professionali e assistenza familiare, che ha coinvolto circa 700 anziani tra 2001 e 2004.

Il testo completo del rapporto in formato PDF sul sito www.isvap.it, sezione "Pubblicazioni" – "Altre pubblicazioni".

PARTE IN VENETO IL FONDO REGIONALE PER LA NON AUTOSUFFICIENZA

"I settori cardine delle politiche sociali regionali – gli anziani e le persone non autosufficienti, le persone con disabilità, le famiglie con bambini piccoli – escono rafforzati dalla legge finanziaria regionale approvata dal Consiglio veneto. È una constatazione confortante che testimonia come su questi temi sia stata raggiunta una condivisione politico-culturale bipartisan tra le forze politiche sui percorsi e gli interventi necessari a favore di questi nostri cittadini". È quanto afferma Stefano Valdegamberi, Assessore regionale alle politiche sociali, a commento dell'approvazione della legge sulla finanziaria regionale per il 2008. "In particolare – spiega l'Assessore – è stato istituito il Fondo regionale unico per la non autosufficienza, che decorrerà dal 1° luglio 2008, e nel quale confluiscono le risorse relative al fondo nazionale delle non autosufficienti, alla residenzialità delle persone anziane e di quelle disabili, ai centri diurni per anziani e disabili, alla domiciliarità per anziani e disabili, al telesoccorso.

Per quanto riguarda la disabilità, l'esponente del governo veneto fa presente che sono due i punti sui quali il Consiglio Regionale si è espresso: il trasporto delle persone con disabilità nei Ceod – centri educativo-occupazionali diurni – che ha portato le rette del servizio di trasporto all'interno dei LEA (livelli essenziali di assistenza), e l'assegnazione dei 4 milioni di euro al fondo della domiciliarità delle persone con disabilità, in particolare per i progetti di "Vita Indipendente". "È evidente – sottolinea l'Assessore – che questi provvedimenti rappresentano un grande vantaggio per le famiglie e gli enti locali che, per quanto riguarda i Ceod, non avranno più il problema della compartecipazione della spesa per il basilare servizio di trasporto; invece i progetti di "Vita Indipendente" affermano la dignità delle persone con disabilità e la valorizzazione della loro autonomia, del loro diritto alla mobilità, alla vita di relazione, all'inserimento lavorativo e sociale".

TERRITORI E NON AUTOSUFFICIENZA

Segnaliamo una ricerca IRES condotta sui servizi per la non autosufficienza in 100 città capoluogo di provincia per conto dei Patronati INCA, conclusa nel maggio 2007. La ricerca segnala come in molti casi i servizi pubblici in Italia si attivino solo in caso di mancanza o inadeguatezza delle reti di sostegno familiari, e non in integrazione con esse. Una particolare attenzione viene dedicata alle assistenti familiari, specie straniere, e alla loro integrazione con le reti di servizio pubblico alla non autosufficienza, specialmente a livello di esperienze locali.

Il rapporto finale è consultabile sul sito www.grusol.it, sezione "Informazioni" (26/01/2008).

approfondimento

CIVIS, RISPETTO DELL'AMBIENTE E DELLA DISABILITÀ,
DUE SFIDE PER LA CITTA' DEL FUTURO

di Valeria Alpi e Giovanni Di Giuseppe

Le attese e le perplessità intorno al primo progetto di mobilità sostenibile a Bologna

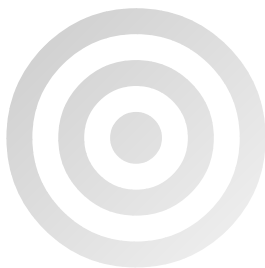
Capita spesso al Centro Risorse Handicap del Comune di Bologna di ricevere telefonate da parte di persone disabili o loro familiari che hanno necessità di venire a Bologna e che desiderano dunque conoscere l'accessibilità dei mezzi pubblici del capoluogo.

Bologna ha spesso la fama di una città molto attenta alle persone con problemi di mobilità, e ci si aspetta quindi di sentirsi rispondere che una volta arrivati a Bologna, con una persona magari in carrozzina, non ci saranno problemi a spostarsi da una via all'altra. Purtroppo, invece, per chi non possiede un'automobile in proprio, magari adattata, non è così semplice raggiungere la via che si desidera. Se si arriva a Bologna col treno, cosa possibilissima visto che in stazione esiste un apposito servizio per persone con disabilità, poi in qualche modo si è "a piedi". Gli autobus accessibili, cioè quelli che hanno una pedana per salirvi, sono molto pochi, ma soprattutto circolano in maniera del tutto casuale, in linee casuali, e non sempre la pedana funziona per colpa dell'usura, o non sempre è possibile utilizzarla per colpa della struttura urbana di vie e marciapiedi o di auto parcheggiate male. Prendere un taxi, a parte il costo, non è la soluzione sempre adatta per tutti: chi ha ad esempio una carrozzina non richiudibile avrà grosse difficoltà, perché di taxi che permettano l'entrata di una carrozzina aperta ce ne sono pochi e vanno prenotati con molto anticipo – nonostante i servizi rivolti soprattutto a disabili gravi, operativi 24 ore su 24 e con tempi di risposta entro la mezz'ora, gestiti da COTABO e prossimamente CAT. Anche le associazioni di volontariato non possono aiutare tutti.

Bologna, però, è una città molto turistica, e di persone, anche disabili, che vogliono visitarla ce ne sono davvero tante. Non dimentichiamo inoltre che è una vera e propria cittadella universitaria, con molti studenti fuori sede, anche disabili, che hanno necessità di recarsi ogni giorno a lezione. Bologna è poi famosa per alcuni suoi ospedali e centri ortopedici, per cui alcune persone con problemi di deambulazione vengono in città per motivi medici. Bologna è pure una città fieristica, che ogni anno accoglie migliaia di visitatori e persone che viaggiano per lavoro. Infine, gli stessi cittadini bolognesi possono avere bisogno di ricorrere ai mezzi pubblici con una persona disabile.

Finora la situazione non è stata delle migliori, ma alcune soluzioni potrebbero arrivare da un nuovo progetto. Sono iniziati infatti a San Lazzaro di Savena, alle porte di Bologna – e presto saranno attivati anche in altre zone del capoluogo – i cantieri del Civis, un nuovo tram a guida ottica e trazione elettrica, che oltre ad avere un minore impatto ambientale sull'inquinamento cittadino si pone anche come mezzo di trasporto accessibile alle persone con problemi di mobilità. Ovviamente non mancano le polemiche su questa immensa opera, destinata a cambiare la viabilità di alcuni percorsi cittadini, e il quadro è ancora ambivalente: vi si intrecciano da un lato il piano di mobilità sostenibile che tutti idealmente abbracciamo, e dall'altro un piano più concreto e tangibile influenzato dai disagi dei cantieri e dalle rinunce che ciascun cittadino è chiamato ad affrontare quotidianamente. Di fatto, dal punto di vista dei cittadini e dei commercianti, i cantieri di Civis significano esproprio di parcheggi, e nuova gestione del traffico nella principale arteria di circolazione tra Bologna e San Lazzaro, la via Emilia.

Dall'altro lato della medaglia, lungo il percorso di 19 km dalla stazione ferroviaria di Bologna, al centro cittadino, fino al capolinea nel comune di San Lazzaro di Savena, il Civis determinerà sensibili miglioramenti nella pavimentazione, nella stesura di manti stradali senza avvallamenti e nella completa informatizzazione delle centraline semaforiche per monitorare e ridurre il traffico. A ciò si aggiunga la tecnologia intrinseca di un mezzo per la prima volta totalmente fruibile da parte delle fasce d'utenza disagiate che fino a oggi non hanno potuto servirsi del trasporto pubblico: disabili motori e visivi e persone con gravi problemi di deambulazione. Si tratterebbe quindi di una evidente svolta civile nell'abbattimento delle barriere architettoniche, nell'adozione del sistema Loges (per non vedenti) e in



una partita storicamente difficile come quella dell'inquinamento in città.

Per saperne di più abbiamo rivolto qualche domanda a due voci contrastanti sul progetto Civis: Daniele Corticelli, presidente de "Il metrò che vorrei", e Fabio Monzali, direttore dei lavori di ATC, società appaltante e incaricata della realizzazione del Civis, concentrandoci non tanto sulle polemiche viabilistiche quanto sul discorso attinente alla disabilità.

Civis e metro': Daniele Corticelli, de "Il metrò che vorrei", espone i dubbi sui piani di viabilità urbana post-Civis

Daniele Corticelli, presidente dell'associazione "Il Metrò che vorrei" ed esponente della lista civica "La tua Bologna", accoglie con scetticismo il varo del progetto Civis. Il progetto, sostiene, è insufficiente a soddisfare i bisogni della mobilità bolognese e per molti versi aggraverà i problemi già esistenti. La sua proposta è di integrare la rete Civis con il trasporto metropolitano, un mezzo più veloce ed efficiente.



Il Civis, pensato inizialmente come un filobus o un autobus moderno, avrà invece frequenze triplicate e sedi dedicate, e può quindi considerarsi a tutti gli effetti come una metropolitana di superficie. Quali conseguenze potrebbero verificarsi?

La prima conseguenza consiste nella congestione del traffico sulle vie parallele e perpendicolari a quelle di transito del Civis. Ad esempio su via Mazzini e via Emilia Levante correranno ben tre linee Civis con frequenze di circa quattro minuti tra vettura e vettura. In virtù del sistema che chiama automaticamente il verde al passaggio di questo tram su gomma, esso godrà di tutte le precedenza, concedendo alle strade che si immettono nella grande arteria finestre semaforiche brevissime. Pertanto l'effetto sulle strade limitrofe sarà di difficoltà di immissione, oltre al rischio di code e paralisi. Nondimeno, sul piano dei lavori, il dato che emerge dalla gestione dei cantieri di San Lazzaro appare quantomeno preoccupante agli occhi dei cittadini e tutto sommato funge da specchio di tutti i problemi preesistenti e che hanno minato il progetto fin dai suoi primi passi.



Quali erano i problemi già esistenti?

Il problema alla base del Civis è stato di non aver svolto preventivamente un'adeguata informazione verso i cittadini. Perciò è accaduto che all'avvio dei lavori la gente si è trovata ignara dinanzi al fatto compiuto: cantieri sotto casa, ruspe, e un accavallarsi di voci approssimative su quel che sarebbe accaduto. Naturalmente si è scatenato l'allarme generale.



Il Civis ha dei lati positivi? Ad esempio per le persone disabili?

Certamente. Il Civis è indiscutibilmente l'autobus del futuro. Un filobus completamente ecologico e iper-tecnologizzato, in grado di soppiantare forse in via definitiva gli attuali "bisonti" a due vetture, peraltro altamente inquinanti. Inoltre, si tratta di un mezzo che garantisce piena accessibilità ai disabili, come è stato più volte ricordato. La cosa che gli si può rimproverare è che su un piano di mobilità complessiva, nella scala cittadina, esso sarà sicuramente insufficiente da solo. Per questa ragione la nostra proposta era e rimane di integrarlo a una rete di trasporto metropolitana.



In che cosa consiste la vostra proposta?

Il nostro progetto è una metropolitana per Bologna: estesa, veloce ed efficiente. Si tratterebbe di un'opera con un piano di sostenibilità proprio sia dal punto di vista ambientale che da quello economico. Lo studio che vi è dietro lo abbiamo reso pubblico e deriva direttamente dall'esperienza che questo Comune ha fatto per anni; infatti il progetto di metropolitana è un progetto in nuce da parecchio tempo. A tal proposito il riscontro positivo più importante ci è giunto da Ferrovial, la quale oltre a scrivere a noi ha scritto anche all'assessore Zamboni dichiarandosi interessata. Il Gruppo Ferrovial è nono al mondo per realizzazioni di infrastrutture di questo tipo: metropolitane, aeroporti, ecc.

Il metrò darebbe accesso ai disabili?

Il metrò consente l'accesso ai disabili da oltre vent'anni. Se il Civis, visto in chiave di abbattimento

delle barriere architettoniche, rappresenta una novità rispetto ai normali autobus, le vetture metropolitane al contrario si servono di un sistema ampiamente collaudato. Già la prima, in funzione a Torino, era fruibile da persone con disabilità motoria.

Ritiene ci siano ancora margini per realizzare il "metrò che vorrei"?

È sicuro che ci stiamo impegnando per realizzarlo. Dopo una prima fase partita un anno e mezzo fa, il sindaco ha deciso di chiudere il dialogo. Da allora non sono mai stati aperti tavoli di confronto, e questo nonostante la nostra iniziativa abbia trovato molte adesioni.

Dal punto di vista giuridico, dopo due quesiti e due bocciature da parte del garante, la battaglia continuerà in sede legale con il ricorso al Tar. Politicamente, grazie alla promozione del Referendum Day, stiamo portando avanti la pratica di un referendum consultivo autogestito: una procedura costosa, autofinanziata dai cittadini, per poter esprimere il proprio parere su una materia così importante – la mobilità e il metrò – che riguarda il futuro della nostra città.

Per informazioni:

www.ilmetrochevorrei.it

Civis e' il piano per migliorare Bologna: Fabio Monzali, direttore dei lavori, afferma l'importanza di questo progetto per una città più equa

Fabio Monzali, ingegnere responsabile della sezione elettrica di ATC e direttore dei cantieri, illustra i cambiamenti che accompagnano l'inserimento del Civis. La sua fruibilità per ogni tipo di utenza e il bassissimo impatto ambientale determineranno un miglioramento del servizio pubblico e della qualità della vita in città.

Che cosa significa, in sintesi, Civis?

Letteralmente si tratta di un mezzo di trasporto a guida assistita, elettrico quindi non inquinante e capace di garantire una perfetta fruibilità anche ai diversamente abili. In sostanza è un filobus con pianale ribassato che grazie a un elevato grado tecnologico e alla ripavimentazione stradale e dei marciapiedi consentirà a tutte le fasce di utenza – comprese le più disagiate – di viaggiarvi senza ostacoli.

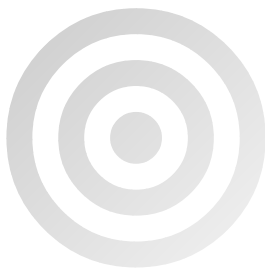
Concretamente in cosa consistono i miglioramenti per l'utenza disabile?

La miglioria decisiva viene dalle banchine di accesso al mezzo. Saranno tutte dotate di rampe per la salita delle carrozzine, ma soprattutto livellate al pianale della vettura. Inoltre, integrando elementi di pavimentazione differenziata, offriranno un sistema di orientamento per disabili visivi. Oltre alle banchine, le altre innovazioni consistono nella capacità delle vetture di accostarsi alla banchina fino al centimetro e nella predisposizione di alcune pedane che, in casi eccezionali, assicureranno la salita e la discesa anche al di fuori dei marciapiedi di fermata.

Possiamo dire che è un mezzo di trasporto nato per rispondere alle esigenze dei disabili?

Il Civis è innanzitutto il frutto di una politica di mobilità orientata al rispetto ecologico e alla piena accessibilità. Tuttavia sarebbe riduttivo inquadrarlo esclusivamente in questa prospettiva. Sicuramente si tratta di un'opera di ammodernamento e riqualificazione della città anche, ma non solo, attraverso un mezzo di trasporto efficiente e all'avanguardia. Naturalmente esso prevede alcuni interventi collaterali: il rifacimento della pavimentazione urbana con materiali di pregio, la stesura di un manto stradale capace di ridurre le vibrazioni per gli edifici circostanti, l'introduzione di dispositivi per disabili visivi a ogni semaforo, e altre di natura più tecnologica.

Nella realizzazione di un sistema di trasporto così all'avanguardia, ritenete di potervi giovare di un'esperienza sufficiente per non incappare in problemi pratici di ordine strutturale oppure derivanti dalle



vetture impiegate?

In realtà l'abbattimento delle barriere architettoniche non è una disciplina nuova, piuttosto si tratta di applicare concetti noti. Talora si è trattato di adottare standard ampiamente diffusi specie per quanto concerne le convenzioni per la disabilità: sistema Loges, attivazione clock semaforici per ipovedenti, rampette per le carrozzine, eccetera. Sul piano della mobilità invece ci avvaliamo dell'esperienza europea di città come la francese Rouen e la spagnola Castellón, che entrambe prima di noi hanno adottato vetture a guida ottica con ottimi risultati.

I comitati dei cittadini e dei commercianti hanno lamentato una scarsa informazione prima dell'inizio dei cantieri di San Lazzaro. Come mai?

Prima dell'inizio dei cantieri abbiamo interpellato la maggior parte degli amministratori condominiali di San Lazzaro. Dunque nessuno può sostenere d'essersi trovato a sorpresa i cantieri sotto casa. Inoltre dall'inizio dei lavori grazie al meritorio impegno di Marco Macciantelli (sindaco di San Lazzaro ndr) abbiamo tenuto contatti diretti con gli abitanti, i commercianti e la consulta disabili. Insieme ai commercianti di San Lazzaro abbiamo ragionato tantissimo recependo molte indicazioni.

Data l'informazione a monte perché comunque permane questo forte dissenso?

Il Civis sconta almeno due opposizioni generali: in primis perché la sua innovatività viene percepita come destabilizzazione dello stato attuale delle cose. La seconda opposizione deriva dallo sconforto dei commercianti e dei cittadini, i quali vivono il disagio dei cantieri aperti. A costoro continuo a ribadire: non si può valutare un'opera così grande, che tocca e incrocia tutti i problemi e le tematiche della mobilità, semplicemente in base a cosa si sta vedendo nel contesto attuale. E non si può valutarla mettendo sul piatto della bilancia soltanto il peso dei cantieri sulla città. Questi elementi sono transitori e servono per costruire una città più vivibile e più equa, per l'ambiente, per i diversamente abili e per quanti scelgono responsabilmente di utilizzare il mezzo pubblico.

Per informazioni:

www.comune.bologna.it/civis/



approfondimento



DALLE RICHIESTE ALLA PARTECIPAZIONE. L'ISTRUTTORIA PUBBLICA SULLE POLITICHE PER IL SUPERAMENTO DELL'HANDICAP

a cura di Valeria Alpi

Quali sono le richieste e i bisogni che arrivano dalle associazioni cittadine che si occupano di disabilità? Siamo abituati a leggere queste richieste sui giornali o sentirle alla televisione, in maniera però un po' "manipolata", puntando sempre sul sensazionalismo, sul fatto che la notizia debba impietosire o scandalizzare. Ma chi lavora tutti i giorni e da anni nel settore della disabilità, chi concretamente – à la Marx – "si sporca le mani", ha un quadro chiaro e realistico di quali richieste si possano indirizzare quanto meno al proprio Comune di residenza, per qualificare e aggiornare quelle che vengono definite le politiche per il superamento dell'handicap. A questo scopo si è di recente tenuta a Bologna un'istruttoria pubblica, dove tutte le associazioni e gli enti che in qualche modo si occupano di disabilità hanno potuto esprimere pubblicamente al Consiglio comunale e ai cittadini i propri punti di criticità e proporre alcune indicazioni per il futuro. L'evento è stato piuttosto rilevante, se si pensa che l'ultima istruttoria pubblica organizzata dal Comune di Bologna in materia risale a più di dieci anni fa. Cinquanta in totale gli interventi da parte delle associazioni di categoria, suddivisi in due sedute. Tra le tematiche affrontate, ciò che colpisce è l'aderenza al territorio. Non sono stati quindi rivendicati i "soliti" problemi nazionali riguardo per esempio alle pensioni di invalidità o alle agevolazioni fiscali, ma ci si è soffermati sulle specificità dei servizi bolognesi e sulle questioni dove effettivamente ci potrebbe essere un margine di azione di miglioramento da parte del Comune. Molti i temi simili affrontati dalle varie associazioni, e anche questo è un elemento da non sottovalutare. Spesso, e purtroppo, le associazioni portano avanti le loro battaglie in maniera separata, ognuna tiene al proprio punto di vista come se



fosse unico; in un quadro che vede a Bologna e provincia oltre 80 associazioni attive nel settore, ciò porta al tempo stesso a grande ricchezza e forte frammentazione. L'Istruttoria ha permesso anche il confronto tra le stesse persone che si occupano di disabilità a Bologna, e ci auguriamo che abbia portato la sensazione che si navighi nella stessa direzione.

Per approfondire l'evento, abbiamo rivolto qualche domanda allo Staff del Consiglio Comunale, che ha organizzato e coordinato l'Istruttoria. Inoltre abbiamo sentito qualche commento "a caldo" di quattro partecipanti. Due appartengono ad associazioni storiche bolognesi, l'AIAS e l'ANFFAS; uno appartiene alla CADIAI, una cooperativa sociale che ha in appalto diversi servizi alla persona e che ha dunque, per il proprio ruolo, un punto di vista diverso rispetto alle associazioni; infine il commento di Diverlibero, un'associazione "giovane" e di cui non si era molto sentito parlare prima di questa occasione pubblica.

Tutti gli interventi sono invece leggibili al sito

www.comune.bologna.it/partecipazione/istruttoria-handicap.

La parola alle istituzioni - "Era giunto il momento di fermarsi a fare il punto"

Il Settore Staff del Consiglio comunale spiega il significato istituzionale di un'Istruttoria pubblica, le ragioni per farla e la differenza tra l'Istruttoria e un altro organismo già esistente e operativo sul territorio, la Consulta per il superamento dell'handicap.

Come mai a distanza di più di dieci anni si è sentita la necessità di un'altra Istruttoria?

Più che un evento particolare, c'è stato nel corso degli anni un progressivo accumularsi di esigenze, positive e negative, che hanno fatto capire che probabilmente era giunto il momento di fermarsi a fare il punto. Si è verificato così che i Presidenti di tutti i Gruppi Consiliari abbiano sottoscritto e presentato al Sindaco e al Presidente del Consiglio Comunale la richiesta di indire un'Istruttoria pubblica con l'obiettivo di rilanciare il dibattito politico sulle politiche per il superamento dell'handicap, per ascoltare, comprendere e disegnare una nuova prospettiva per le politiche comunali per la disabilità dei prossimi anni.

Perché non ce ne sono state altre in questo lasso di tempo?

Anche qui, non ci sono ragioni particolari. Semplicemente, lo svolgimento delle attività quotidiane precedentemente decise prevaleva sul desiderio di fermarsi a ridiscutere criteri, metodi, obiettivi.

Qual è la differenza tra la Consulta per il superamento dell'handicap e un'Istruttoria? Che poteri hanno?

Ai sensi dello Statuto comunale, nei procedimenti amministrativi concernenti la formazione di atti normativi o amministrativi di carattere generale l'adozione del provvedimento finale può essere preceduta da Istruttoria pubblica.

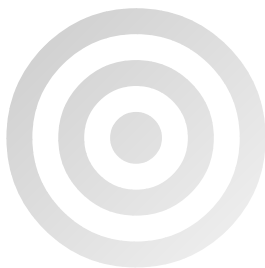
La "Consulta per l'integrazione delle persone in situazione di handicap e delle loro famiglie", sempre ai sensi dello Statuto comunale, è un organismo di confronto, di valutazione e impulso delle azioni a favore delle persone con disabilità, istituita con lo scopo di promuovere l'integrazione sociale e la difesa degli interessi e dei diritti delle persone disabili, in una logica di rete e di integrazione fra tutti gli operatori della comunità.

Le Consulte vengono ascoltate in occasione della predisposizione di atti di indirizzo di particolare interesse sociale o di provvedimenti che riguardino la costituzione di servizi sul territorio.

Come può realmente l'Istruttoria interagire con le decisioni del Consiglio comunale?

L'Istruttoria è uno strumento di partecipazione dei cittadini, dal cui esito l'Amministrazione Comunale potrà desumere orientamenti, indirizzi e proposte per le future politiche in favore delle persone con disabilità. È pertanto un luogo di ascolto e di proposta ampio e generale, che può concludersi con un documento di indirizzo approvato dallo stesso Consiglio.

Come giudicate la partecipazione a questa Istruttoria? Erano presenti molte/poche associazioni?



Molti/pochi consiglieri comunali?

Cinquanta organizzazioni hanno offerto il loro contributo e rilevante è stato il numero dei Consiglieri che hanno partecipato alle due sedute, con frequenza maggiore o minore a seconda degli altri loro impegni istituzionali. Va detto, comunque, che i lavori sono stati seguiti con molto interesse.

Quali sono i passi futuri?

Nei prossimi giorni sarà pronta la Relazione finale dell'Istruttoria, predisposta dal Presidente del Consiglio, che conterrà la trascrizione integrale degli interventi effettuati nel corso delle sedute e che verrà trasmessa al Consiglio Comunale, il quale l'acquisirà come base del dibattito sull'oggetto dell'Istruttoria. La relazione naturalmente verrà data anche ai partecipanti.

**La parola alle associazioni
"L'Istruttoria non è solo un evento di facciata"**

Assistenza, professionalità degli operatori sociali, passaggi da un servizio all'altro, residenzialità, gruppi appartamento, mobilità urbana... Attraverso le parole di alcuni protagonisti dell'Istruttoria, il punto su alcune criticità comuni e un commento sulla partecipazione.

L'**AIAS di Bologna** ha affrontato diverse questioni che sono emerse anche in altri interventi: il tema dell'abitare e la residenzialità nelle strutture. Ma ha anche focalizzato l'attenzione su un nodo cruciale nella vita della persona disabile: il passaggio dall'adolescenza all'età adulta. Al compimento del 18° anno di età, infatti, la persona disabile viene "espulsa" dai servizi che l'avevano seguita fino a quel momento: nella famiglia e nella persona stessa si vive quindi un momento di "frattura" e di "vuoto", fino a una nuova presa in carico non sempre semplice, perdendo la continuità degli interventi educativi e riabilitativi. Cosa si può fare per migliorare la continuità dei servizi? "Il nostro documento – specifica Enrica Pietra Lenzi, presidentessa dell'AIAS – partiva da un punto fondamentale, e cioè il richiamo ai Piani di Zona e al piano del Comune di Bologna che deve ancora essere attuato. Ad esempio, si può fare riferimento ai progetti legati ai quartieri. Al di là, quindi, di problemi più specifici come la residenzialità e il tempo libero, il nostro discorso di fondo si rifà all'attuazione di ciò che è già presente nei Piani di Zona e nella delibera della Giunta Comunale a proposito dell'orientamento del nuovo welfare. Lo Sportello Sociale dei quartieri, ad esempio, è molto richiesto, e sarebbe uno strumento a mio avviso da attuare quanto prima, ma in merito si è ancora un po' indietro". Un commento sulla partecipazione all'Istruttoria? "Rispetto all'Istruttoria di dieci anni fa, ho notato una minore partecipazione da parte delle associazioni e dei diretti interessati. Le associazioni che si occupano di disabilità sono infatti molte di più di quelle che hanno partecipato. È comunque un evento molto interessante, dal quale il Comune può trarre diverse iniziative. Forse però l'Istruttoria ha una formula un po' superata, si potrebbe passare alla progettazione di una nuova veste per l'Istruttoria, con un tavolo di concertazione tra Comune e associazioni".

José Antonio Morales, di **Diverlibero**, associazione di volontariato che opera per il tempo libero delle persone disabili, ha invece portato l'attenzione sul tema della mobilità. A parte il ribadire la necessità dell'adozione anche a Bologna del contrassegno europeo, dato che in molti Stati questo contrassegno esiste già, mentre per chi è italiano il proprio contrassegno handicap per l'auto non vale all'estero ma solo sul territorio nazionale, il discorso poi è passato alla mobilità urbana: "Ho voluto insistere sul fatto che spesso a Bologna è difficile, per le persone disabili, già raggiungere il posto di lavoro, figuriamoci muoversi per quanto riguarda le attività ricreative che per esempio Diverlibero svolge. Sarebbe bello che a Bologna il Sindaco accogliesse anche la richiesta di numerare i parcheggi per l'handicap con il numero di contrassegno, come avviene in altre città, in modo che chi ha chiesto il posto sotto casa lo abbia riservato per sé. Si dovrebbe anche migliorare l'accessibilità degli autobus approfittando della telematica ATC per informare i viaggiatori sugli orari e su quali fermate si effettua il servizio per chi ha dei deficit. Certo, per l'ATC è una proposta economicamente non conveniente, in quanto si sosterebbe per troppo tempo sulle corsie stradali". Riguardo a un commento sull'Istruttoria, per Morales "la partecipazione degli interessati poteva essere maggiore, ma ho constatato che al di là di alcuni te-



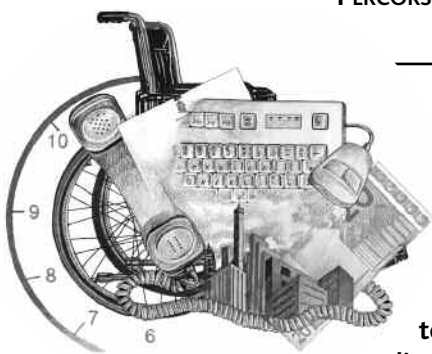
mi che riguardano il territorio nazionale, le associazioni hanno avanzato delle proposte concrete per la specificità del territorio bolognese”.

Gabriella D'Abbiere, portavoce all'Istruttoria per l'**ANFFAS di Bologna**, ha invece una sensazione positiva sulla partecipazione: "Ho partecipato solo alla 2° giornata dell'Istruttoria ma, a mio parere, la partecipazione è stata notevole. C'erano numerose associazioni e cooperative che si sono confrontate sul tema della disabilità e del disagio in generale. Certo, è trascorso molto tempo dall'ultima Istruttoria e per capire se questa del 2008 è stata utile bisogna attendere i fatti. Le risposte e i bisogni che sono emersi durante gli incontri potranno rimanere sulla carta o – come mi auguro – possono dar vita a una nuova strategia politica, in grado di affrontare soprattutto gli aspetti finanziari legati alla questione. Ci vuole insomma un impegno concreto da parte del Comune, perché l'Istruttoria non è un evento di facciata". Per quanto riguarda le tematiche affrontate, l'ANFFAS, oltre a proporre un'équipe multidisciplinare che si possa prendere in carico la persona disabile fin dalla nascita, con la possibilità di verificare poi la qualità dei servizi, ha posto l'attenzione su un elemento mancante: il censimento delle persone con disabilità. Per molti fattori diversi, come per esempio il fatto che alcune persone vengono certificate come disabili molto avanti negli anni, è ancora molto complesso in Italia fornire un numero specifico di quante sono le persone disabili, non basta contare le pensioni di invalidità. Ma in una città, neppure eccessivamente grande come Bologna, il fatto che ancora oggi non si sappia con esattezza quante persone disabili ci sono per esempio a scuola, o al lavoro, ecc. rende più problematica l'efficacia dei servizi. "Il censimento è un atto necessario per capire quante sono realmente le persone con disabilità e quali sono i bisogni di ognuno. Solo così è possibile fare un preventivo di spesa che risponda alle esigenze di tutti ed evitare, come spesso succede, che gli investimenti risultino insufficienti o non siano ben indirizzati". Un altro tema emerso è quello delle comunità alloggio e dei gruppi appartamento. Partendo da questo tema si può ragionare anche sulla figura dell'operatore sociale. Quanto questa figura è preparata a questi tipi di servizi? "All'interno della nostra associazione gli operatori sono formati e presentano un grado di professionalità, solidarietà e preparazione elevato. Il problema è che questa professione non è ancora sufficientemente riconosciuta a livello economico e per questo motivo diventa spesso un'occupazione di passaggio. Inoltre, il rapporto tra operatori e utenti è ancora troppo basso: nella nostra associazione, ad esempio, può capitare che un operatore debba far fronte alle necessità di tre utenti gravissimi, e questo non solo comporta dei disagi ma può anche minare l'efficacia dell'intervento, che si fonda innanzitutto sulla differenziazione dei bisogni e delle risposte a questi bisogni. Non esiste, infatti, una soluzione unica al disagio; in tal senso sarebbe utile un'indagine cittadina per identificare le differenti richieste d'aiuto che provengono dal territorio e per predisporre interventi diversificati in relazione alla gravità del problema e al livello di disabilità".

Anche per Franca Guglielmetti, della **cooperativa sociale CADIAI**, la partecipazione è stata positiva: "Io ho assistito alla prima delle due giornate, e soprattutto alla mattina c'era abbastanza gente, anche se ho sentito altri colleghi che avevano assistito ad altre istruttorie e dicevano che questa non era molto partecipata. A me è parsa una cosa dignitosa, non molto affollata ma con delle presenze". Quanto ai temi, CADIAI ha affrontato il passaggio da un servizio all'altro che molte persone si trovano a dovere sostenere, soprattutto quando le persone disabili invecchiano: "Il discorso degli operatori e dei servizi è collegato al discorso del cambiamento dalla rete dei servizi per disabili alla rete dei servizi per anziani, e per il disabile questo passaggio può essere critico perché spesso le strutture per anziani non sono attrezzate per far fronte alle problematiche del disabile. Questo tenuto conto che le disabilità possedute da una persona che è disabile fin dalla prima infanzia hanno caratteristiche diverse dalla disabilità acquisita dell'anziano. Era questo che volevo sottolineare, ma anche che il nostro atteggiamento è pro-attivo, cioè abbiamo organizzato una ricerca, l'abbiamo finanziata con la collaborazione degli altri enti, e su questa cosa stiamo cercando di trovare le indicazioni. Gli altri partner della ricerca sono lo stesso Comune, la ASL, le associazioni dei familiari e le associazioni degli utenti. Questa ricerca si sta già sviluppando, è partita a novembre, abbiamo un gruppo di monitoraggio che è composto da Adriano Salsi della ASL, un assistente sociale del Comune, varie associazioni e cooperative sociali, che stanno lavorando, identificando il campione, perché il lavoro della ricerca si sviluppa attraverso interviste dirette agli utenti, ai familiari e agli operatori. Ora è stato identificato il campione, un gruppo di disabili ultracinquantenni, e poi faremo l'approfondimento per sentire quali sono le esigenze, le aspettative rispetto a questo momento della loro vita".

Centro Risorse Handicap del Comune di Bologna

PERCORSI E OPPORTUNITÀ PER LE PERSONE DISABILI E LE LORO FAMIGLIE



metropoli

Rivista trimestrale di informazione sociale a cura del Centro Risorse Handicap del Comune di Bologna e della Cooperativa Sociale Accaparlante.

Autorizzazione Tribunale di Bologna n. 5225 del 31/12/1984.

Associazione senza fini di lucro Poste Italiane Spa

Spedizione in abbonamento postale, D.L. 353/2003 (conv. in L. 27/2004 n. 46, art. 1, comma 2) DCB Bologna.

Prezzo di vendita: ~~0,80~~ euro

Direttore responsabile:
Annalisa Brunelli

In redazione

Per la Cooperativa Accaparlante:

Massimiliano Rubbi, Valeria Alpi, Annalisa Bolognesi, Massimo Falcone

Per il Comune di Bologna: Andrea Pancaldi, Viviana Verzieri, Maria Grazia Bertagni

Amministrazione, proprietà e redazione:

c/o Cooperativa Sociale Accaparlante
Via Legnano 2, 40132 Bologna
Tel. 051/6415005, Fax 051/6415055

Progetto grafico e impaginazione:
Miranda Di Pietro

Stampa: Tipografia Negri S.r.l. - Bo

Informativa per gli abbonati e gli utenti CRH

I dati personali sono trattati elettronicamente e utilizzati esclusivamente dalla Cooperativa Sociale Accaparlante per lo svolgimento dei servizi legati al Centro Risorse Handicap, nonché, in forma aggregata ed anonima, a fini statistici.

Ai sensi del D. Lgs. 196/03 sarà possibile esercitare i relativi diritti, fra cui consultare, modificare e far cancellare i dati personali scrivendo a:

Cooperativa Sociale Accaparlante,
via Legnano 2, 40132 Bologna.

Numero chiuso in redazione
il 4 aprile 2008

Il Centro, situato in viale Vicini 20, è un servizio promosso dal Settore Servizi Sociali del Comune di Bologna che funziona come punto di informazione per tutte le tematiche collegate alla disabilità (servizi sociali e sanitari, aiuti per le famiglie, vita indipendente, trasporti, ausili, turismo, sport, associazionismo...).

metropoli

Metropoli vuole essere uno spazio aperto di dibattito sui temi della disabilità a Bologna; le opinioni ed i contenuti riportati non riflettono necessariamente la posizione del Comune di Bologna.

Sportello aperto al pubblico e sportello telefonico

- **lunedì** dalle 10.00 alle 13.00 sportello solo telefonico – tel. 051/402255
- **martedì** dalle 9.30 alle 12.30 sportello aperto al pubblico e telefonico (051/2194353)
- **mercoledì** dalle 13.30 alle 16.30 sportello aperto al pubblico e telefonico (051/2194353)
- **giovedì** dalle 9.30 alle 12.30 sportello aperto al pubblico e telefonico (051/2194353)
- **venerdì** dalle 10.00 alle 13.00 sportello solo telefonico – tel. 051/402255

24 ore su 24 sono attivi il fax 051/2194354 e la e-mail: handybo@comune.bologna.it.

Per esigenze organizzative lo sportello telefonico del CRH delle giornate di lunedì e venerdì viene sospeso da lunedì 14 aprile a venerdì 16 maggio compresi

VUOI RICEVERE OGNI MESE LE NOTIZIE SULL'HANDICAP NELLA TUA CASELLA E-MAIL?

ISCRIVITI ALLA MAILING LIST, MANDANDO UN MESSAGGIO ALL'INDIRIZZO handybo@comune.bologna.it

IL CRH HA GIÀ INVIATO OLTRE 2.000 NOTIZIE AI CIRCA 1.250 UTENTI DELLA MAILING LIST

LE NEWS SONO ONLINE ALL'INDIRIZZO www.handybo.it, SEZIONE "NEWSLETTER"

NON PERDERE LE PROSSIME NEWS!

www.handybo.it

il sito del Centro Risorse Handicap del Comune di Bologna

SONO ONLINE:

- Guida ai servizi di Bologna (formato html e pdf, 170 pagine)
- Tutti i numeri di *Metropoli* e della mailing list "Notizie CRH"
- Elenco delle associazioni e delle cooperative sociali di Bologna
- Guida alle risorse sulla disabilità nei siti locali
- Banca dati nazionale e approfondimenti sui servizi Informahandicap
- Banca dati delle risorse informative e di documentazione in Italia: siti, riviste, newsletter, case editrici, centri di documentazione
- Le news sulla disabilità a Bologna
- I supplementi della mailing list: libri, progetti di legge, schede tematiche.