



federMobilità

Associazione per il governo regionale,
locale e urbano della mobilità sostenibile



I servizi di trasporto per i disabili

I numeri, la regole, le risorse: un inquadramento

9 luglio 2020

Perché questo Rapporto

Nel **2015** Isfort e federMobilità avevano realizzato un **Rapporto introduttivo** su “Trasporto pubblico e disabilità: norme, offerta di servizi, meccanismi di finanziamento” che indagava in profondità le diverse dimensioni del tema.

Partendo dall’ampia base informativa acquisita per lo studio del 2015, questo nuovo Rapporto si è posto **l’obiettivo principale di aggiornare gli elementi allora emersi**, in particolare in relazione ai focus su:

1. gli **aspetti quantitativi**: numero disabili, tipologie, articolazioni territoriali, mezzi di trasporto utilizzati ecc., con riferimenti e confronti europei e mondiali
2. il **quadro normativo e di indirizzi**, nazionale e regionale, a cui si aggiungono i principali riferimenti europei e mondiali)
3. le risorse impegnate e l’**offerta dei servizi a livello comunale, in particolare**, aggiornando la situazione relativa ai 20 **Comuni capoluogo di Regione** (tipologia di servizi erogati e modelli di gestione, beneficiari, risorse pubbliche, costi per gli utenti ecc.)

La ricostruzione del quadro vigente di funzionamento del sistema è la base necessaria per la **riflessione sul futuro prossimo** del trasporto per disabili, nel nuovo contesto regolatorio

Profili metodologici, fonti, gruppo di lavoro

Sul piano metodologico lo studio è stato realizzato attraverso:

- ❑ una **ricognizione dettagliata delle fonti quantitative** disponibili e delle normative di riferimento (internazionali, nazionali e regionali, locali)

FONTI: WHO, WHO/Europe, WorldBank, UE, COMM, Eurostat, Istat, MIUR, MIT, MLPS, Regioni

- ❑ la **ricostruzione dell'offerta di servizi** nei Comuni capoluogo di Regione

FONTI: Comuni capoluogo di Regione, Aziende di Trasporto Locale, Associazioni Disabili, ACI (siti web)

- ❑ la **mappatura dei modelli di gestione dei servizi** stessi (erogatori dei servizi, beneficiari, finanziamenti, tariffe ecc.)

FONTI: Comuni capoluogo di Regione, Aziende di TPL, Associazioni Disabili, Stampa Locale (siti web)

Gruppo di lavoro Isfort: Carlo Carminucci, Valerio Gatta

Disabilità, accessibilità e trasporto: il punto di partenza

La Convenzione ONU sui diritti delle persone con disabilità (2007) definisce le persone con disabilità come quelle che *“... presentano durature menomazioni fisiche, mentali, intellettive o sensoriali che in interazione con barriere di diversa natura possono ostacolare la loro piena ed effettiva partecipazione nella società su base di uguaglianza con gli altri”*.

In base a tale impostazione, l'ICF - International Classification of Functioning, Disability and Health sottolinea che **la disabilità non è definita dalla sola menomazione**, ma deriva dall'interazione tra la menomazione individuale e il contesto fisico e sociale, manifestandosi essenzialmente in limitazioni che si traducono in una **ridotta accessibilità** a:

- luoghi (dimensione fisica)
- persone (dimensione sociale)
- merci (dimensione economica)
- servizi (dimensione individuale)

Le **barriere all'accesso dei trasporti** risultano particolarmente **gravose** poichè, in quanto domanda derivata, precludono l'accessibilità stessa a beni pubblici ed essenziali quali il servizio sanitario, l'educazione, il lavoro e relazioni di comunità.



Un nuovo approccio alle politiche di integrazione dei disabili: «Dalla cura ai servizi»

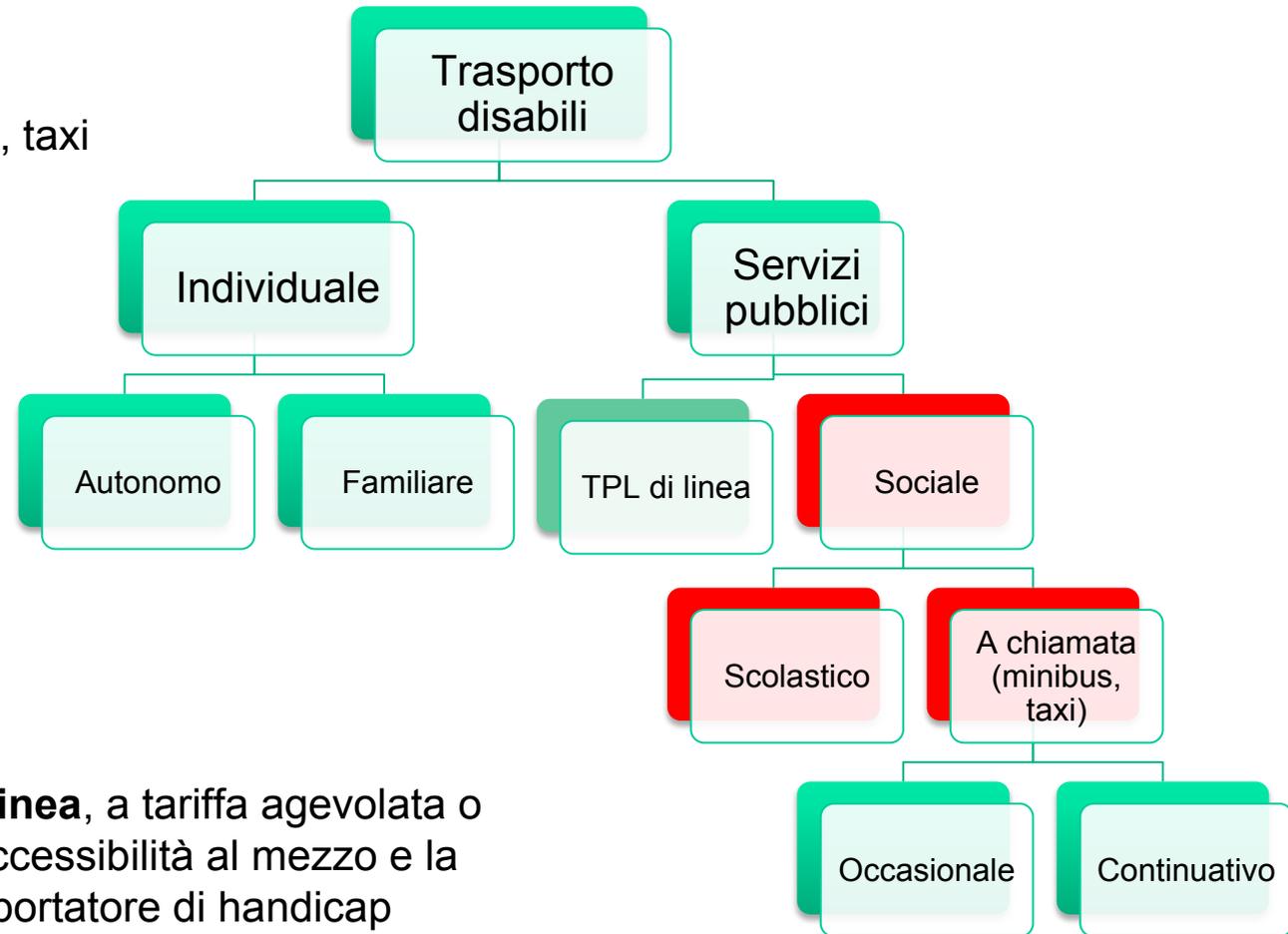
Il trasporto disabili: uno schema di riferimento

Tre segmenti principali nei **servizi** di trasporto disabili:

1. i **servizi specializzati “a chiamata”** (minibus dedicati, taxi attrezzati), per spostamenti occasionali e/o continuativi

2. il **trasporto scolastico**, effettuato con mezzi (scuolabus) dedicati ai disabili o meno (ma opportunamente attrezzati in questo secondo caso, incluso l’eventuale accompagnamento)

3. il **trasporto pubblico di linea**, a tariffa agevolata o meno, dove è assicurata l’accessibilità al mezzo e la sistemazione a bordo per il portatore di handicap



Questo studio analizza in particolare i primi due segmenti, che rientrano più in generale nei servizi di “trasporto sociale”.

Sommario

1. L'INQUADRAMENTO STATISTICO

2. NORME E COMPETENZE *(cenni)*

3. RISORSE E SERVIZI OFFERTI NEI COMUNI

4. PUNTI DI SINTESI E INTERROGATIVI PER IL FUTURO

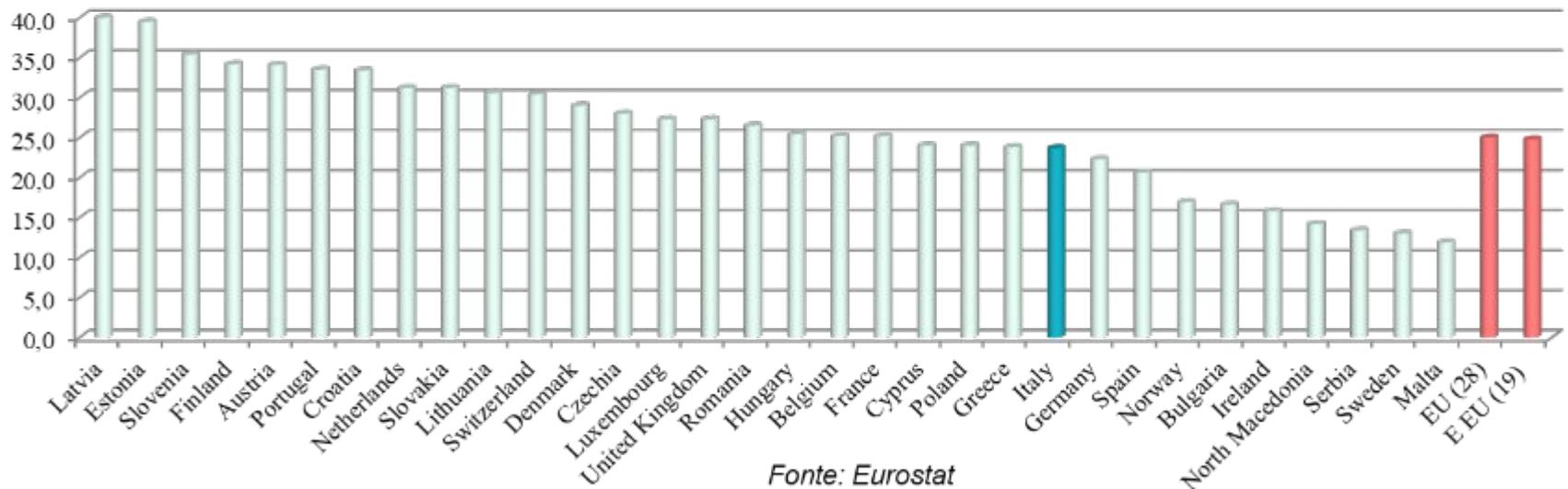
La disabilità nel mondo: i numeri di base dell'OMS

- ❑ il **15% della popolazione mondiale** convive con una qualche forma di disabilità (circa un miliardo di persone)
- ❑ si prevede il **raddoppio entro il 2050**, visto l'invecchiamento della popolazione e l'incremento conseguente di malati cronici
- ❑ sono le **donne**, gli **anziani** e i **meno abbienti** ad avere più probabilità di manifestare una forma di disabilità
- ❑ il tasso di **popolazione disabile esclusa dai servizi sanitari è del 50%** circa, contro il 33% del resto della popolazione (principalmente per ragioni di reddito e, seguire, per problemi di trasporto)
- ❑ 1 bambino su 3 degli **esclusi dalla formazione** è disabile
- ❑ il lavoro vede **tassi decisamente inferiori di occupazione (44%)** tra i disabili che nel resto della popolazione (75%)

La disabilità in Europa

- secondo i dati Eurostat (2018), **un cittadino europeo su quattro lamenta limitazioni durature per problemi di salute nelle attività quotidiane**
- percezione positivamente correlata con il **genere** (femminile) e l'**età**, mentre si riduce all'aumentare del **reddito** e del livello di **istruzione**
- reddito e livello di istruzione sono meno elevati tra la popolazione con limitazione d'attività, per le barriere che ostacolano l'accesso all'istruzione al lavoro

Percentuale di cittadini che lamentano limitazioni di salute per Paese in Europa (2018)



La **percezione di disabilità** varia tra poco più del 10% della popolazione a Malta e in Svezia, a quasi il 40% in Lettonia e in Estonia. **Il valore dell'Italia è vicino alla media europea.**

La disabilità in Italia: i numeri di base

Uniformandosi alle direttive del sistema delle statistiche europee, l'Istat utilizza nelle indagini di popolazione un unico quesito, conosciuto come Global activity limitation indicator (Gali), che rileva le persone che riferiscono di avere limitazioni, a causa di problemi di salute, nello svolgimento di attività abituali e ordinarie.

I dati più aggiornati sulla disabilità in Italia, relativi al 2017, si desumono Rapporto Istat “Conoscere il mondo della disabilità” (pubblicato a dicembre 2019):

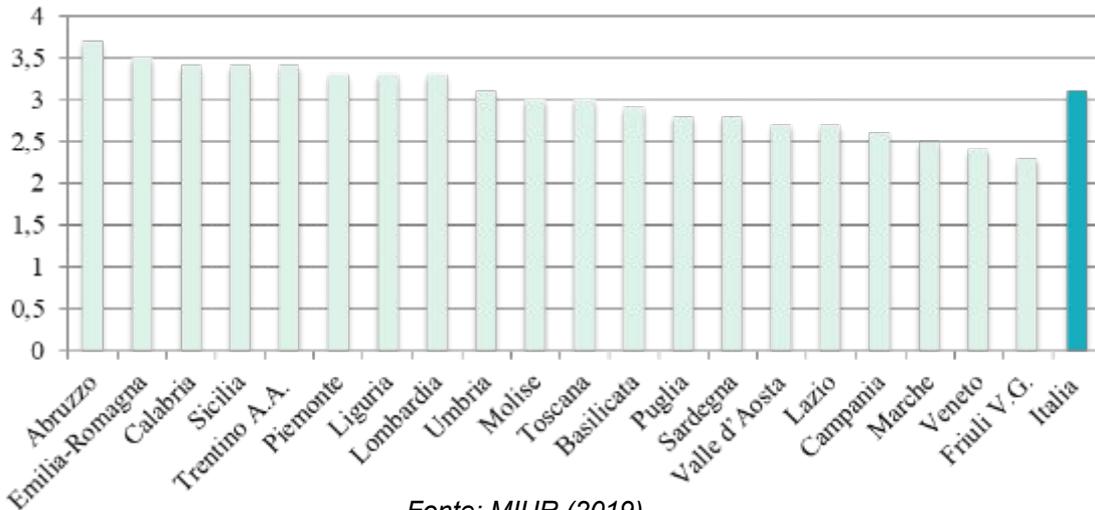
- ❑ i disabili con limitazioni gravi in Italia sono **3,1 milioni**, ovvero il **5,2% della popolazione**
- ❑ molto rilevante è la componente anziana, sia in assoluto che in termini relativi: **i disabili over 75 sono 1,2 milioni**, ovvero il 20% della popolazione ultrasettantacinquenne
- ❑ le **donne** disabili sono **quasi il 60% del totale**, percentuale che sale tra gli anziani (2 disabili over 75 su 3 sono donne)
- ❑ l'**età media** della popolazione disabile è di **67,5 anni**, contro i 39,3 del totale
- ❑ a **livello territoriale** la quota più elevata di disabili si registra nelle le **Isole** (6,3% della popolazione) contro il 4,8% del Nord; tra le singole Regioni l'incidenza è più alta in **Umbria e Sardegna**, quelle dove (rispettivamente l'8,7% e il 7,3%), più bassa in Veneto, Lombardia e Valle d'Aosta

Disabilità e mondo della scuola

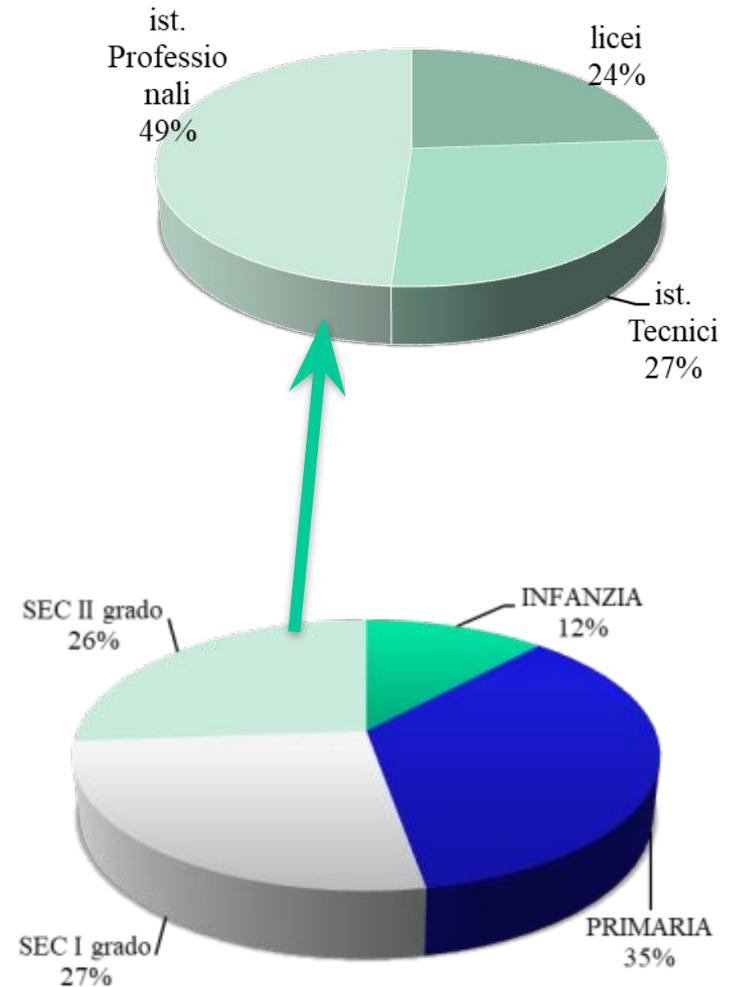
Presenza di disabili nel mondo della scuola (anno scolastico 2017/2018):

- ❑ circa **270.000 studenti** sono **disabili**, pari al **3,1% del totale**
- ❑ il **93,3%** degli alunni con disabilità frequenta **scuole a gestione statale**

Percentuale di studenti disabili per Regione (a.a. 2017-2018)



Fonte: MIUR (2019)



A livello regionale le percentuali più alte di studenti disabili si registrano nell'ordine in **Abruzzo, Emilia-Romagna e Calabria**, mentre le più basse in Friuli V. G., Veneto e Marche.

L'accesso ai mezzi di trasporto

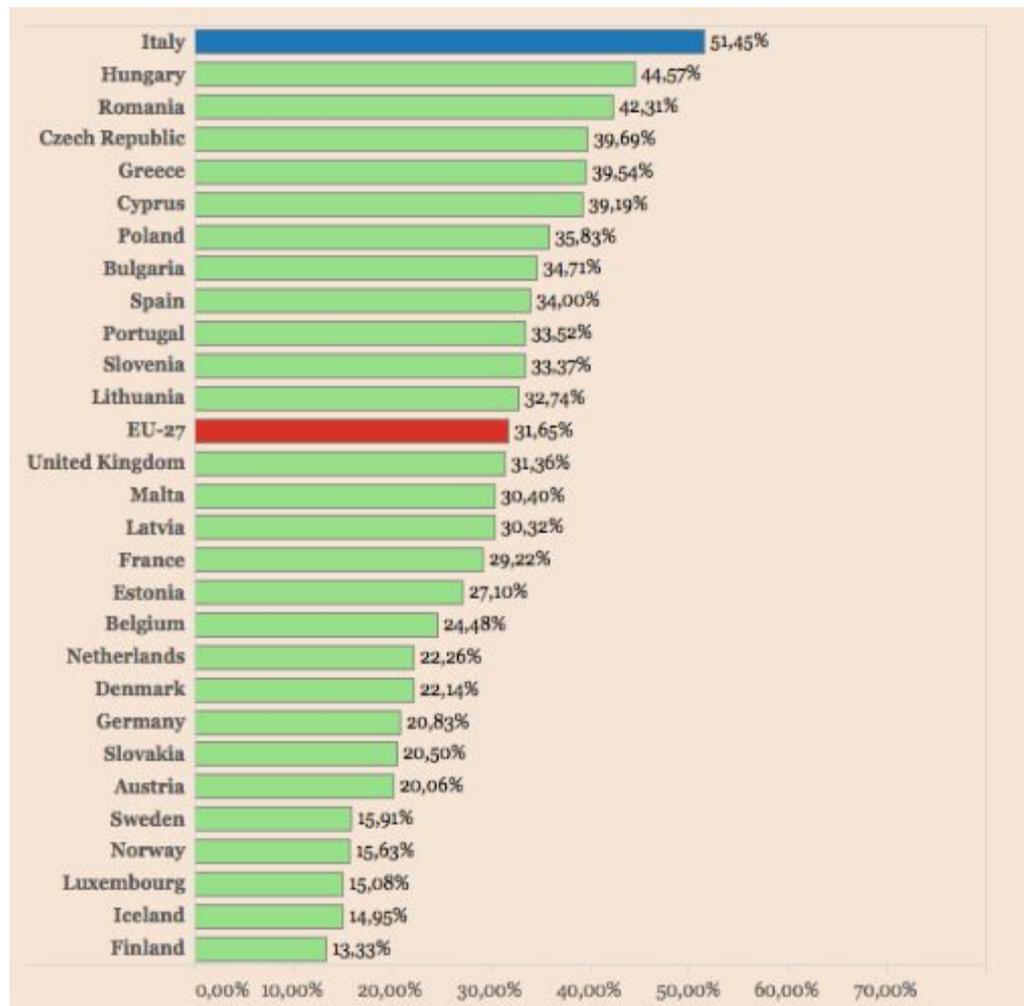
Secondo una *survey* Eurostat nel 2012 l'Italia era il paese in cui i disabili percepivano maggiormente le barriere ai mezzi di trasporto (1 su 2, contro una media UE di 1 su 3).

Anche il Rapporto Istat evidenzia forti squilibri territoriali, nella rete dei servizi e delle strutture, dovuti alla disparità di risorse a disposizione degli Enti locali; con conseguenti discriminazioni dei disabili in base al luogo in cui vivono.

Le barriere ai trasporti limitano l'accesso a:

- formazione
- mondo del Lavoro
- vita sociale
- vita culturale

Percentuale di cittadini che percepiscono barriere per l'accesso ai mezzi di trasporto nei Paesi europei (2013)

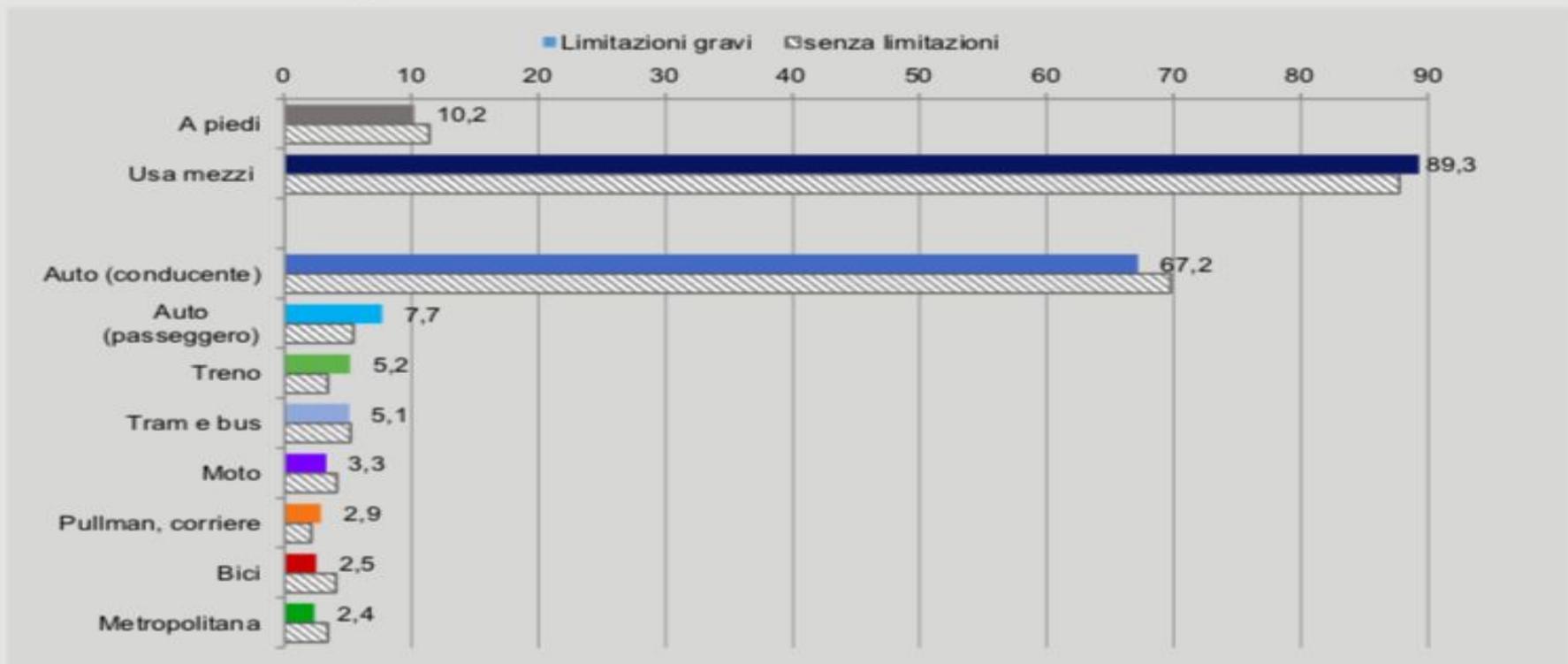


Fonte:
Eurostat

Disabilità e uso dei mezzi di trasporto: il pendolarismo per lavoro

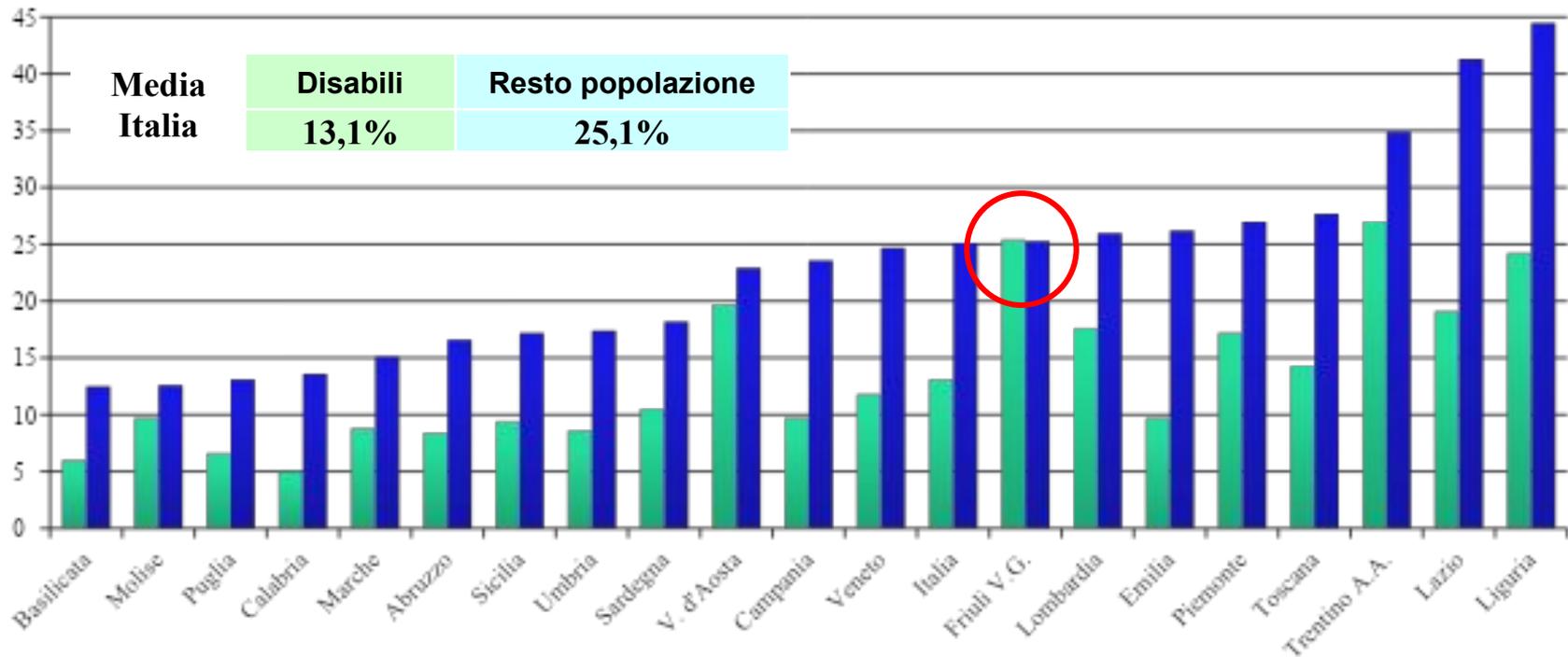
Ogni giorno **300 mila lavoratori disabili** si spostano verso il luogo di lavoro: soltanto il 10% dei disabili va al lavoro a piedi, mentre il **74,9%** utilizza l'automobile, il **7,4%** un mezzo pubblico, il 3,3 la moto e il 2,5% la bici.

Persone di 15-64 anni che si spostano per raggiungere il luogo di lavoro, per durata e destinazione dello spostamento e presenza di limitazioni - Media 2016-2017 (per 100 persone con le stesse caratteristiche)



Disabilità e uso del trasporto pubblico locale nelle Regioni

Percentuale di utilizzo del TPL urbano nella popolazione over 14 per Regione (anno 2017)



Fonte:
Istat

■ Disabili (con limitazioni gravi)

■ Resto della popolazione

Sommario

1. L'INQUADRAMENTO **STATISTICO**

2. **NORME E COMPETENZE** (*cenni*)

3. **RISORSE E SERVIZI OFFERTI NEI COMUNI**

4. PUNTI DI **SINTESI E INTERROGATIVI** PER IL FUTURO

I riferimenti normativi e di indirizzo sulla disabilità a livello mondiale

La «**Convenzione delle Nazioni Unite sui diritti delle persone con disabilità**», entrata in vigore nel **2007** (ratificata in Italia nel 2009 ed entrata in vigore nell'UE nel 2011), vincola giuridicamente i Paesi aderenti alla tutela dei diritti dei disabili, nell'ottica di garantire loro le **medesime opportunità di accesso «all'ambiente fisico, ai trasporti, all'informazione e alla comunicazione»** (art.9) e di **assicurare loro «la mobilità personale con la maggiore indipendenza possibile»** in termini di modi, tempi e costi (art.20) per «**eliminare le disuguaglianze nelle opportunità di partecipazione alla vita pubblica e politica**» (art.303).

Nel settembre 2015 viene sottoscritta l'**Agenda 2030 per lo Sviluppo Sostenibile**, programma d'azione sulle 5 P (persone, pianeta, prosperità, pace e partnership) con 17 Obiettivi per lo Sviluppo Sostenibile (SDGs) da raggiungere entro il 2030, di cui alcuni rilevanti per la condizione della disabilità, e segnatamente:

- l'obiettivo 3: "Benessere e salute"
- l'obiettivo 4: "Formazione inclusiva"
- l'obiettivo 8: "Occupazione inclusiva"
- l'obiettivo 10: "Disparità tra nazioni"
- l'obiettivo 11: "Città inclusive"**



(11.2) Va garantito «l'accesso a un sistema di trasporti sicuro, conveniente, accessibile e sostenibile, migliorando la sicurezza delle strade, in particolar modo potenziando i trasporti pubblici, con particolare attenzione ai bisogni di coloro che sono più vulnerabili (donne, bambini, persone con invalidità, e anziani)»

I riferimenti normativi e di indirizzo sulla disabilità a livello europeo

- ❑ i **Trattati europei** prevedono la lotta contro la discriminazione delle persone con disabilità (artt. 10 e 19 del Trattato sul Funzionamento dell'UE) e la **Carta dei diritti fondamentali** (artt. 1, 21, 26) sancisce il loro diritto di beneficiare di misure volte a garantirne l'autonomia, l'integrazione e la partecipazione sociale e professionale alla vita della comunità.
- ❑ la **Strategia Europea per la Disabilità per il periodo 2010-2020** impegna la Commissione ad adottare tutti i provvedimenti che permettano alle persone con disabilità di godere dei loro pieni diritti e di rimuovere gli ostacoli nella vita di tutti i giorni. Tra le 8 aree principali di intervento il servizio di **trasporto per le persone disabili** rientra nell'area "**Accessibilità**", intesa come *"la possibilità per le persone disabili di avere accesso, su una base di uguaglianza con gli altri, all'ambiente fisico, ai trasporti, ai sistemi e alle tecnologie dell'informazione e della comunicazione (TIC) nonché ad altri servizi e strutture"*.
- ❑ emanati diversi **Regolamenti** di attuazione, per mezzo di trasporto: gomma (nello specifico, **autobus, 2011**), aria (2011), acqua (2010) e ferro (2014), stazioni (2019).
- ❑ in particolare, il **Regolamento n. 181/2011 relativo diritti dei passeggeri nel trasporto effettuato con autobus** stabilisce all'art. 1 *«la non discriminazione e l'assistenza obbligatoria nei confronti delle persone con disabilità o a mobilità ridotta»* e specifica all'art. 9 che, tranne deroghe legate agli obblighi di sicurezza e alla configurazione del veicolo/infrastruttura, il vettore non può rifiutarsi di far viaggiare un passeggero per ragioni di disabilità o mobilità ridotta e non può chiedere oneri aggiuntivi.

I riferimenti normativi a livello nazionale dall'art. 3 della Costituzione alla legge 104/1992

La Costituzione italiana all'articolo 3 sancisce l'impegno da parte dello Stato di rimuovere gli ostacoli di ordine economico e sociale che limitano l'esercizio di pari dignità tra i cittadini, inclusi quelli con disabilità.



Lo strumento normativo di riferimento per quanto riguarda i servizi alle persone disabili è la **legge 104 del 5 febbraio 1992 "Legge-quadro per l'assistenza, l'integrazione sociale e i diritti delle persone handicappate"**. L'obiettivo della legge è di promuovere ogni provvedimento che favorisca la rimozione degli ostacoli che impediscono alla persona disabile di integrarsi appieno nel contesto sociale.

I destinatari delle misure previste dalla legge sono le persone diversamente abili, intese come coloro che presentano ***“una minorazione fisica, psichica o sensoriale, stabilizzata o progressiva, che è causa di difficoltà di apprendimento, di relazione o di integrazione lavorativa e tale da determinare un processo di svantaggio sociale o di emarginazione”***. Nel testo della norma compaiono anche provvedimenti a favore dei familiari delle persone con disabilità.

Le norme relative a competenze e organizzazione del trasporto disabili (in generale)

Per quanto riguarda le misure relative ai **servizi di trasporto**, si fa riferimento agli articoli 8, 26, 27 e 28. Alla lettera g), comma 1 dell'articolo 8 (“Inserimento ed integrazione sociale”), vengono assicurati ***“l’inserimento e l’integrazione sociale della persona handicappata [...] mediante provvedimenti che assicurino la fruibilità dei mezzi di trasporto pubblico e privato e la organizzazione di trasporti specifici”***.

Gli articoli dal 26 al 28 si occupano in maniera specifica di mobilità, e in particolare l'art. 26 si sofferma sui **trasporti collettivi**. La norma **delega alle Regioni la disciplina delle modalità con cui i Comuni organizzano gli interventi per garantire il diritto di mobilità ai disabili, tramite servizi di trasporto collettivo adattati alle loro esigenze o servizi alternativi**. Qualora essi non siano in grado di servirsi dei mezzi pubblici, gli stessi **Comuni assicurano modalità di trasporto individuali, nell'ambito delle proprie ordinarie risorse di bilancio**. Le Regioni sono tenute ad elaborare specifici piani di mobilità delle persone disabili, nell'ambito dei piani regionali di trasporto.

Ovviamente, i piani di mobilità predisposti dalle Regioni devono essere coordinati con i piani di trasporto predisposti dai Comuni. Le Regioni quindi vengono investite di un ruolo di coordinamento e organizzazione delle modalità in cui il servizio viene erogato a livello regionale, ma i Comuni sono tenuti a occuparsi direttamente della realizzazione del servizio attraverso proprie risorse economiche.

Il focus sulle competenze assegnate per il trasporto scolastico

L'articolo 139 del **d.lgs. 112/98** («Conferimento di funzioni e compiti amministrativi dello Stato alle regioni ed agli enti locali») **delega alle Province, per la scuola superiore di secondo grado, e ai Comuni, per altri gradi inferiori di scuola, “i servizi di supporto organizzativo del servizio di istruzione per gli alunni con handicap o in situazione di svantaggio”, quindi implicitamente anche il servizio di trasporto scolastico.**

Tuttavia, rientra nella potestà legislativa regionale la possibilità di ripartire le competenze in materia di servizi per i disabili in modo diverso da quanto stabilito dal decreto 112/98. Concretamente, **le Regioni hanno operato con modalità diversificate**: alcune hanno semplicemente trasposto nell'ordinamento normativo regionale i dettami del d.lgs. 112/98, alcune non hanno legiferato in materia, altre hanno ridistribuito diversamente le competenze, affidandole anche ad enti diversi da Province e Comuni (ad esempio le Asl). Successivamente la Legge Delrio dell'aprile 2014 ha rivisto le competenze assegnate a Province/Città metropolitane e con la Legge di stabilità 2016 (comma 947) le funzioni di assistenza educativa e trasporto scolastico degli alunni delle superiori sono state assegnate alle Regioni (a meno di delega alle Province come di fatto è avvenuto in diverse realtà).

Rispetto agli **oneri del servizio**, la legge 118/71 dispone la gratuità del trasporto disabili per la scuola dell'obbligo, mentre per i gradi superiori prevede che *“sarà facilitata, inoltre, la frequenza degli invalidi e mutilati civili alle scuole medie superiori ed universitarie”*. Successivamente questa disposizione è stata abrogata dopo una pronuncia della Corte Costituzionale (sentenza 215/87) e con la Decisione 2631 del 2008 il **Consiglio di Stato** ha definitivamente sancito l'**obbligo (e la gratuità)** del trasporto con assistenza anche alle scuole superiori a carico delle Province. Il successivo «palleggio» di competenze tra Regioni e Province si riflette ovviamente anche sul nodo del finanziamento dei servizi, a fronte dei cronici vincoli di bilancio degli Enti.

Il focus sulle competenze assegnate per il trasporto «a chiamata»

Per servizio di trasporto “a chiamata” si intendono qui tutti i servizi di trasporto che rispondono specificatamente alle esigenze degli utenti disabili: quindi sono inclusi sia i minibus (e pullmini) ad hoc per i disabili che percorrono tragitti concordati, sia i **taxi attrezzati**.

Secondo la norma (legge quadro 104/92), le Regioni devono disciplinare le modalità con le quali i Comuni dispongono gli interventi per consentire alle persone con disabilità la possibilità di muoversi liberamente sul territorio. **I Comuni devono assicurare, nell'ambito delle proprie risorse di bilancio, iniziative per trasporti individuali "per le persone handicappate non in grado di servirsi dei mezzi pubblici".**

Per loro parte, **le Regioni sono tenute a elaborare**, nell'ambito di piani regionali di trasporto e dei piani di adeguamento delle infrastrutture urbane, **piani di mobilità delle persone disabili** da attuare anche mediante la conclusione di accordi di programma. ***"I suddetti piani devono prevedere servizi alternativi per le zone non coperte dai servizi di trasporto collettivo" (Art. 26, legge 104/92).***

Concretamente, le modalità di attuazione del servizio si declinano in maniera molto diversa in ogni territorio. Considerata la sempre più esigua quantità di risorse a disposizione dei Comuni, alcune Province e Regioni stanno introducendo dei **sistemi di coordinamento** di questi servizi, cercando di evitare sovrapposizioni e inefficienze del sistema di supporto al trasporto delle persone disabili.

Sommario

1. L'INQUADRAMENTO **STATISTICO**

2. **NORME E COMPETENZE** (*cenni*)

3. **RISORSE E SERVIZI OFFERTI NEI COMUNI**

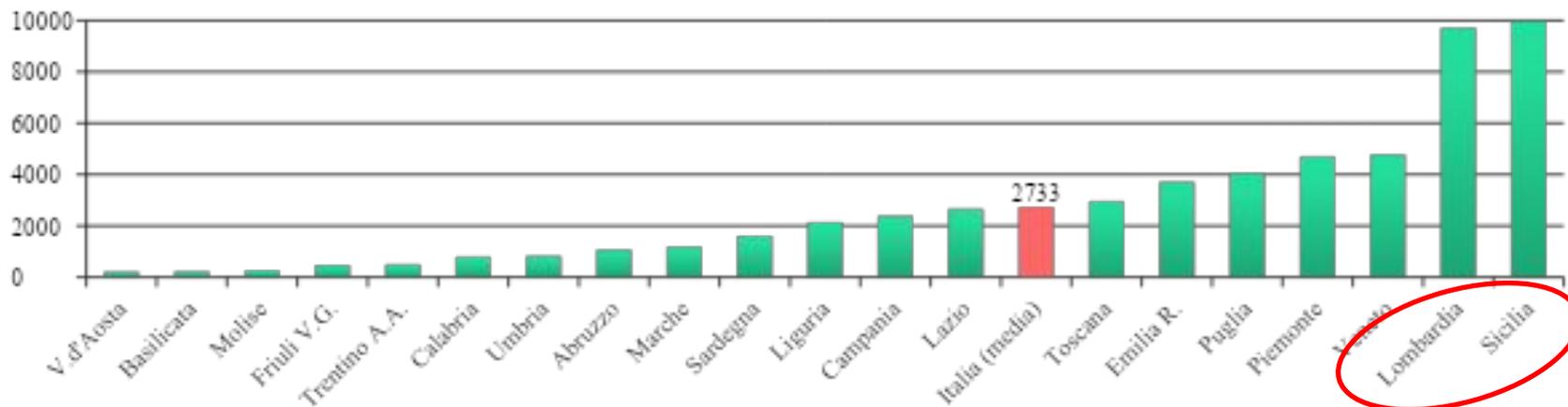
4. PUNTI DI **SINTESI E INTERROGATIVI** PER IL FUTURO

Quanto spendono i Comuni per il trasporto sociale disabili

- ❑ Secondo i dati dell'ultimo Rapporto Istat sugli interventi e i servizi sociali dei Comuni e le risorse destinate dalle Amministrazioni agli **interventi a favore dei disabili** ammontavano nel **2016 a circa 1,8 mld di euro**, pari al 25% della spesa per gli interventi e i servizi sociali. Rispetto al 2010 la cifra è cresciuta, a valori correnti, del +12,6%.
- ❑ La **spesa media** da parte dei Comuni per una persona disabile residente in Italia si attesta a **2.852 euro**, sostanzialmente lo **stesso livello del 2010** (2.834 euro), con disparità territoriali macroscopiche (in lieve riduzione negli ultimi anni): si passa dagli **870 euro** l'anno **al Sud ai 5.080 nel Nord-Est**.
- ❑ Le risorse impegnate nel **2016** dai Comuni per il **trasporto sociale disabili** sono ammontate a **97,6 mln di euro**, ovvero il **5%** circa della spesa totale dei Comuni per le politiche a favore degli utenti disabili. Nel **2017** gli **utenti** sono stati **54.600** contro i 67.725 del 2010. Rispetto al 2010 si è registrato un **calo complessivo della spesa pari al 24%**, ma per effetto della riduzione parallela degli utenti, la spesa pro-capite, pari nel 2016 a 1.962 euro, è praticamente rimasta stabile.
- ❑ La **disponibilità di fondi** a disposizione di Regioni ed Enti locali per il trasporto locale disabili negli ultimi anni è stata **esigua e molto variabile**. In generale le Regioni co-finanziano i servizi che gli Enti locali, secondo la norma, devono realizzare. Ogni Regione ha una legge propria di riferimento, di solito riguardante il diritto allo studio, che determina la **partecipazione della Regione alle spese** riguardanti i servizi di assistenza scolastica, tra i quali il trasporto degli alunni disabili.

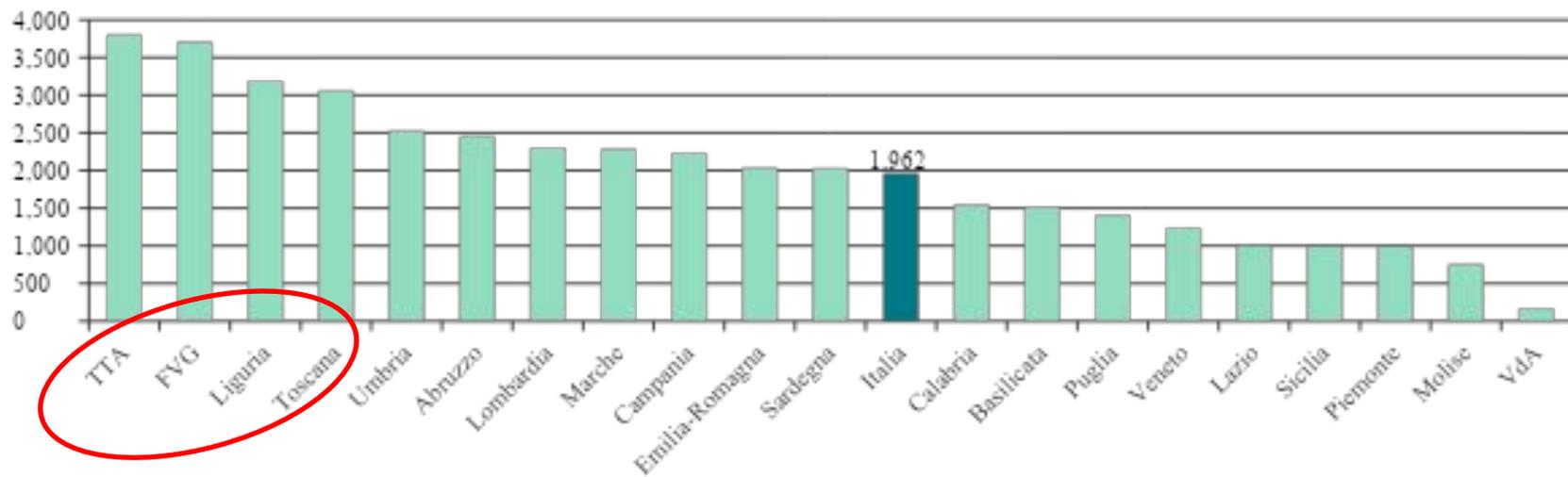
Utenti e spese per il trasporto sociale disabili a livello regionale

Numero di utenti dei servizi di trasporto sociale disabili per Regione (2017)

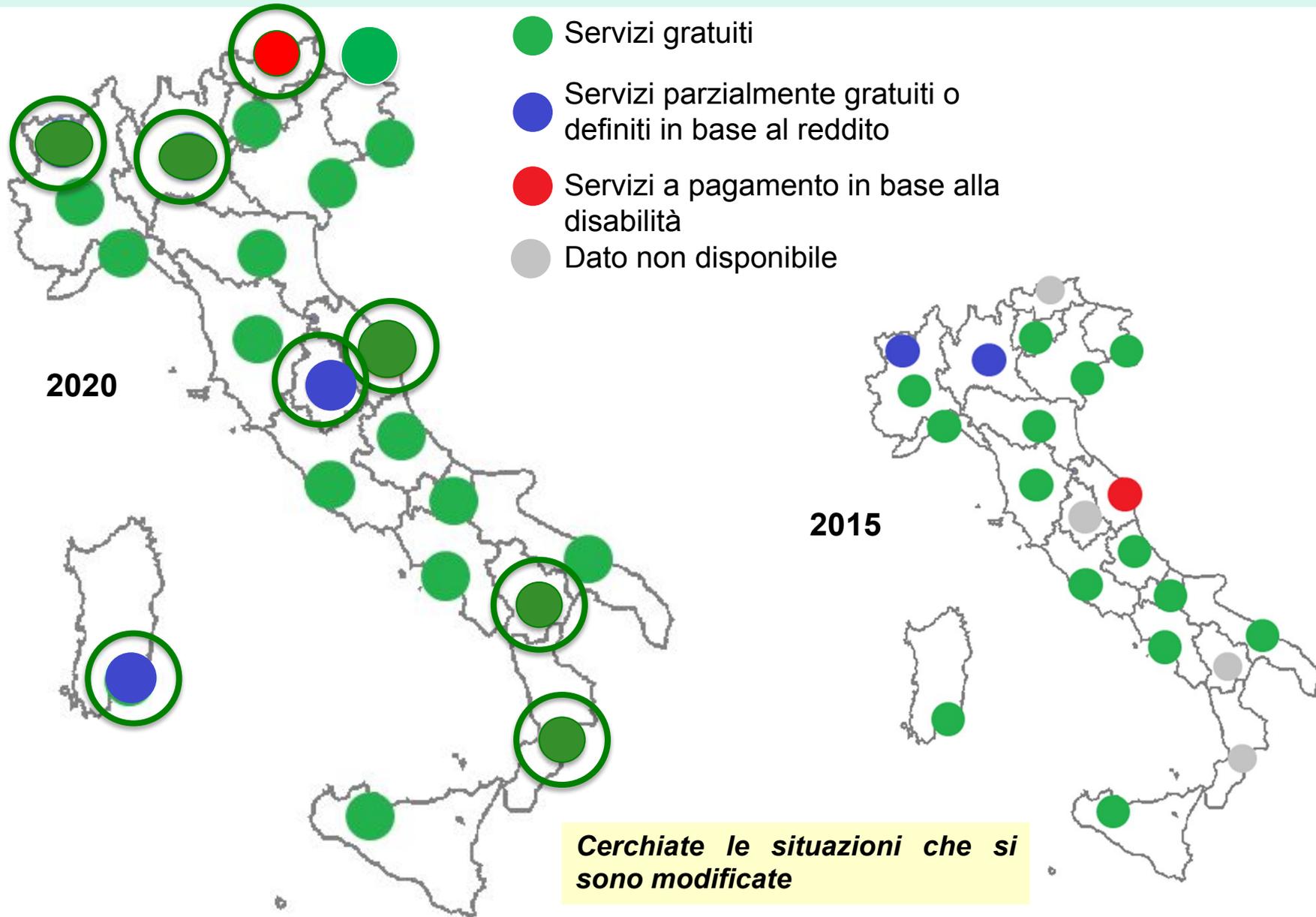


Fonte: Istat

Spesa media dei Comuni per il trasporto sociale disabili per Regione (2016)



Gli oneri a carico degli utenti per il trasporto scolastico disabili nei capoluoghi di Regione



Sommario

1. L'INQUADRAMENTO **STATISTICO**

2. **NORME E COMPETENZE** (*cenni*)

3. **RISORSE E SERVIZI OFFERTI NEI COMUNI**

4. PUNTI DI **SINTESI E INTERROGATIVI** PER IL FUTURO

Punti di sintesi (1/2)

- ❑ in generale la disabilità in Italia, che interessa poco più di 3 milioni di cittadini con limitazioni gravi, resta fortemente correlata a **variabili strutturali di discriminazione sociale** (genere, età, reddito, territori)
- ❑ l'**accesso ai mezzi** di trasporto è **percepito** dai disabili in Italia ancora fortemente **problematico** e ciò limita la potenziale fruizione dei servizi di cittadinanza (scuola, salute) e l'accesso al lavoro
- ❑ l'**utilizzo dei servizi di trasporto pubblico**, soprattutto per le motivazioni non-lavorative, è tra i disabili **molto basso** (per i servizi urbani è la metà rispetto al resto dei cittadini)
- ❑ la ripartizione delle competenze tra gli Enti nella gestione dei servizi di trasporto disabili, in particolare scolastici, appare meno controversa rispetto a qualche anno fa, ma sulla responsabilità del **finanziamento dei servizi** restano **ambiguità** (anche per i noti vincoli di bilancio degli Enti)
- ❑ la spesa dei **Comuni** per interventi a favore dei disabili (meno di 2 mld) rappresenta il 25% della spesa per i servizi sociali; in valori pro-capite la **spesa è rimasta stabile tra il 2010 e il 2016**, ma con differenze territoriali (870 euro al Sud, 2080 euro nel Nord-Est) enormi e durature
- ❑ la **spesa** comunale per il **trasporto sociale dei disabili**, meno di 100 mln di euro, è una frazione residua (5%) rispetto alle risorse complessive dedicate alle politiche di settore ed è **peraltro in sensibile calo** tra il 2010 e il 2016 (diminuiscono tuttavia anche gli utenti dei servizi)

Punti di sintesi (2/2)

- ❑ la **gratuità del trasporto scolastico** disabili è oggi **generalizzata** nei Comuni capoluogo di Regione, a differenza del 2015, salvo rari casi
- ❑ per i trasporti a chiamata, dal 2015 ad oggi aumentano i Capoluoghi che determinano **l'onere tariffario a carico del disabile in base al reddito**, rispetto sia ai casi di gratuità per tutti, sia ai casi di tariffa equiparata al Tpl
- ❑ contestualmente si è **ampliata** nei Comuni indagati **l'offerta** dei servizi a chiamata per i disabili prevedendo maggiore diversificazione a copertura dei bisogni articolati di mobilità dei disabili (continuativo e occasionale, servito da mezzi diversi, collettivo o individuale, etc...), ma l'accesso gratuito o fortemente agevolato ai servizi è meno universale (graduatorie, liste di attesa)
- ❑ in definitiva sembra si colga per i servizi a chiamata, un'evoluzione verso un **modello meno assistenziale/universale**, più rivolto ad **assicurare i servizi**, eventualmente con maggiore selezione in accesso e oneri in parte a carico degli utenti (è anche l'effetto dell'elevato costo dei servizi e dei vincoli di bilancio degli Enti)

Interrogativi per affrontare e superare l'emergenza

- ❑ Qual è l'**urto dell'emergenza sanitaria**, e delle regole di accesso al pubblico che ne sono conseguite, sull'attuale organizzazione del trasporto sociale dei disabili?
- ❑ **Come si stanno organizzando gli Enti** per affrontare (e superare) l'emergenza, assicurando continuità del sostegno al trasporto disabili?
- ❑ Quali **impatti specifici per il trasporto scolastico** alla ripartenza di settembre (attuazione concreta delle nuove regole per la scuola e per il trasporto passeggeri)?
- ❑ E quale sarà l'evoluzione del **trasporto «a chiamata» per i disabili** (tipologia di servizi offerti, modelli tariffari, soggetti di gestione ecc.)?
- ❑ Quale **modello futuro per il trasporto sociale disabili**, più efficace e più efficiente? E' possibile superare il modello dei trasporti «dedicati»?



federMobilità

Associazione per il governo regionale,
locale e urbano della mobilità sostenibile



**«Dove vive meglio un disabile,
vivono meglio tutti»**

**GRAZIE PER
L'ATTENZIONE!**

9 luglio 2020