

# Tutti bocciati. Trenitalia, Sab e Atb

*I giudizi del Comitato provinciale bergamasco per l'abolizione delle barriere architettoniche su treni e bus.*

*Le esperienze bergamasche di Andrea, Valter, Manuela e Serenella. A pagina 19 Matteo ci apre uno squarcio positivo, ma... in Inghilterra.*

L'elenco delle cose che non vanno, stilato dopo una serie di ricognizioni fatte di recente sui diversi mezzi di trasporto (treni e bus) sul nostro territorio, è lungo e impietoso.

## La stazione ferroviaria di Bergamo

In tema di trasporto pubblico, la stazione ferroviaria di Bergamo rimane una delle peggiori: l'informazione agli utenti rimane difficile da comprendere per tutti, figuriamoci per gli utenti svantaggiati. Accessibilità e fruibilità sono ancora molto carenti e le vetture dotate di sistemi, accorgimenti e spazi adeguati per le carrozzine sono davvero poche:

- cartellonistica e display posizionati molto in alto e solo davanti alle vetture
- assolutamente assenti i dispositivi vocali per gli ipo e non vedenti
- i punti di interscambi tra le linee sono collocati in zone problematiche per le persone con disabilità
- gli orari di coincidenza nei punti di interscambio sono spesso male sincronizzati
- mancano i parcheggi così come i posti auto per le persone con disabilità nei punti di interscambio
- il dislivello tra il marciapiede ed il gradino della carrozza rimane un ostacolo complicato
- anche il settore dei due nuovi binari aperto da poco presenta barriere notevoli
- sulla linea ferroviaria Bergamo-Milano anche treni di recente costruzione continuano ad essere delle ottime palestre di arrampicata.

Lo scorso anno la Fand (Federazione nazionale delle associazioni storiche delle persone con disabilità) ha inviato

alla direzione regionale di Trenitalia una richiesta di istituzione del servizio di "Assistenza disabili" per la stazione centrale di Treviglio, punto nodale di interscambio: a tutt'oggi ancora nessuna risposta.

## Il trasporto su gomme

Passando dalle rotaie alle gomme, le cose non cambiano. A farne le spese quattro persone tutte in carrozzina: Serenella Bonfanti, Walter Lavacca, Andrea Bratelli, Manuela Cortinovis. Essi hanno provato a viaggiare (otto tragitti a testa) a bordo degli autobus dell'Atb e della Sab.

## Serenella e Walter

Dobbiamo prenotare entro le ore dodici del giorno precedente il viaggio. Un servizio che funziona, peccato che non sia possibile cambiare idea (basta un contrattempo improvviso che ti fa arrivare con un minuto di ritardo), altrimenti il posto non è garantito. Una volta saliti, i pulsanti che dobbiamo premere per dare il via (o lo stop) all'autista non hanno mai funzionato. In alcuni casi l'autobus è ripartito prima che noi avessimo il tempo di allacciarci la cintura.

A Walter è capitato anche di peggio. Era alla fermata di Colle Aperto. La pedana era distante dal marciapiede e non riusciva a salire. L'autista è ripartito dopo avergli detto di prendere il mezzo successivo. Questo caso denota la mancanza di una cultura civile ed è particolarmente grave perché si tratta di un servizio pubblico al servizio dell'utenza, soprattutto quella più debole.

## Andrea

Io ho provato con la Sab i viaggi da Albino a Bergamo.



Anche in questo caso pulsantiere rotte, cinture troppo corte, pedane manuali e ripide a rischio ribaltamento.

È la prima volta che utilizzo un pullman di linea della Sab. Esperienza... emozionante? Giunto a Comenduno, dopo averlo prenotato due giorni prima, in compagnia di Mirco sono salito, anche se abbiamo dovuto chiamare l'autista per dirgli che dovevamo salire e ci serviva una mano per aprire la pedana. Lui è sceso, ma la pedana è stata aperta da Mirco. Una volta sull'autobus, mi sono messo nel posto riservato alle carrozzine, ma ho dovuto fare tutto il viaggio al contrario rispetto al senso normale di marcia, altrimenti la cintura di sicurezza non sarebbe arrivata all'aggancio. La cosa che mi ha lasciato un po' perplesso è stata proprio la sicurezza del viaggio: la carrozzina non era ancorata in nessun modo, quindi in alcuni tratti Mirco mi ha dovuto tenere, altrimenti mi sarei mosso.

Ero un po' preoccupato anche per come avrei fatto a scendere se il pullman fosse stato pieno di gente.

Fortunatamente non è stato così. Arrivati a destinazione, in via Corridoni a Bergamo, non ho fatto alcuna fatica, perché tutti erano seduti al loro posto. Mirco, però, ha dovuto dire all'autista di fermarsi dato che la consolle posta vicino al

posto carrozzina, con i pulsanti di emergenza, di avviso di fermata e dell'avvenuta ricezione della segnalazione (che dovrebbero servire ai disabili che viaggiano da soli per avvisare il conducente), non funzionava. La pedana, per la seconda volta, è stata aperta da Mirco.

Tutto sommato, comunque, seppur con alcuni intoppi, è stato bello viaggiare con il pullman di linea.

A mio avviso è negativo il fatto di dover prenotare il pullman attrezzato minimo ventiquattr'ore prima. Speriamo che predispongano tutti gli autobus con questa pedana, così da consentire a tutte le persone in difficoltà, di usufruire dei mezzi pubblici senza dover prenotare ogni volta, anche se, chi lo usa tutti i giorni, fa una sorta di abbonamento.

### **Manuela**

La mia avventura si svolge sull'autobus dell'Atb. Partenza Monterosso, linea 6.

Salita: il pullman si accosta al marciapiede, scende la pedana, le porte si aprono, salgo e mi sistemo al mio posto. Trovo tre pulsanti, uno verde che dovrei premere per dare conferma all'autista per partire, uno giallo che dovrei pre-

mere per indicare la fermata, e quello rosso che segnala il bisogno di assistenza, e tutti dovrebbero avere a fianco una lampadina che quando premo il pulsante lampeggia per darmi conferma dell'avvenuta richiesta. Io premo il pulsante verde per dare il via all'autista per partire ma lui non aspetta conferma e parte senza darmi il tempo di allacciare la cintura di sicurezza.

A Porta Nuova schiaccio il pulsante giallo per la fermata e l'autista si ferma per fare scendere tutti ma non me che nel frattempo avevo slacciato la cintura di sicurezza convinta che fosse il mio turno per scendere... invece le porte si richiudono, il volontario Beppe corre a fermarlo, sì perché era addirittura ripartito: si è scusato, si è fermato, ha fatto uscire la pedana e mi ha aperto le porte.

Torniamo a riprendere il pullman in centro, sempre a Porta Nuova. Tutto bene: il pullman si ferma giusto davanti a me e apre la porta per farmi salire... sì, ma la gente deve scendere dalla stessa porta, per cui l'autista non la apre, si accosta, fa uscire la pedana, (la gente nel frattempo si altera perché non capisce come mai le porte non si aprono) poi le apre: io dovrei salire, le persone dovrebbero scendere, tocca a me? Tocca a loro? Il caos!

Alla fine salgo, il mio posto era occupato da un passeggero con giacche e borsa della spesa, ma l'autista gentile lo fa spostare, si preoccupa di capire se Beppe mi aiuta e mi chiede dove mi fermo. Ho visto che al pulsante giallo mancava la lampadina che lampeggia, per cui non so se l'autista poteva vedere il mio segnale di richiesta di fermata, ma comunque sapeva dove volevo scendere.

Riflessione. Mi è accaduto di restare senza auto, ma l'auto-bus non l'avevo proprio preso in considerazione. Del resto ci dicono che un'alta percentuale di pullman è dotata di sistemi per i disabili, ma quanto funzionano? In ogni caso, se non mi parte la macchina non posso comunque andare al lavoro perché non ho avvisato l'Atb dodici ore prima.

Ho l'idea che ci sia ancora molto da sistemare...

Buon lavoro!

### **Il parere di Rocco Artifoni**

Sebbene la Lombardia abbia promulgato una tra le migliori leggi per agevolare la mobilità dei disabili a Bergamo i cittadini più svantaggiati continuano a vivere odissee. La tanto sbandierata riforma del trasporto pubblico, sia in fase di progettazione sia in quella di attuazione, non ha mai

considerato i reali problemi e i suggerimenti dei disabili. Così ci ritroviamo dei punti di interscambio tra le linee collocati in zone problematiche, con orari di coincidenza non ben sincronizzati ed una concentrazione di troppe fermate di linee diverse. Alcuni punti di primario interesse (esempio gli ospedali) non sono collegati con le stazioni. I numeri delle linee sono posizionati molto in alto e solo davanti alla vettura; mancano dispositivi vocali che annunciano le fermate; gli spazi, gli arredi e la cartellonistica informativa alle fermate non consentono di identificare facilmente il mezzo prescelto. Per recuperare il terreno perduto riteniamo indispensabili alcuni mutamenti profondi nella progettazione, realizzazione e gestione del servizio di trasporto pubblico integrato. È fondamentale la presenza delle organizzazioni dei disabili sin dalla prima fase di progettazione; è necessario che cambi l'atteggiamento mentale da parte dei dirigenti di Atb e Consorzio Bergamo trasporti, con una loro più produttiva disponibilità al confronto e al dialogo. Auspichiamo inoltre che si costituisca un tavolo permanente di lavoro composto dagli enti gestori del servizio, dalla Provincia, dalla rappresentanza dei comuni e dalle associazioni degli utenti e dei disabili, per monitorare costantemente il servizio, le sue fasi di progettazione e di innovazione.

