

L'Assemblea legislativa della Regione Emilia-Romagna

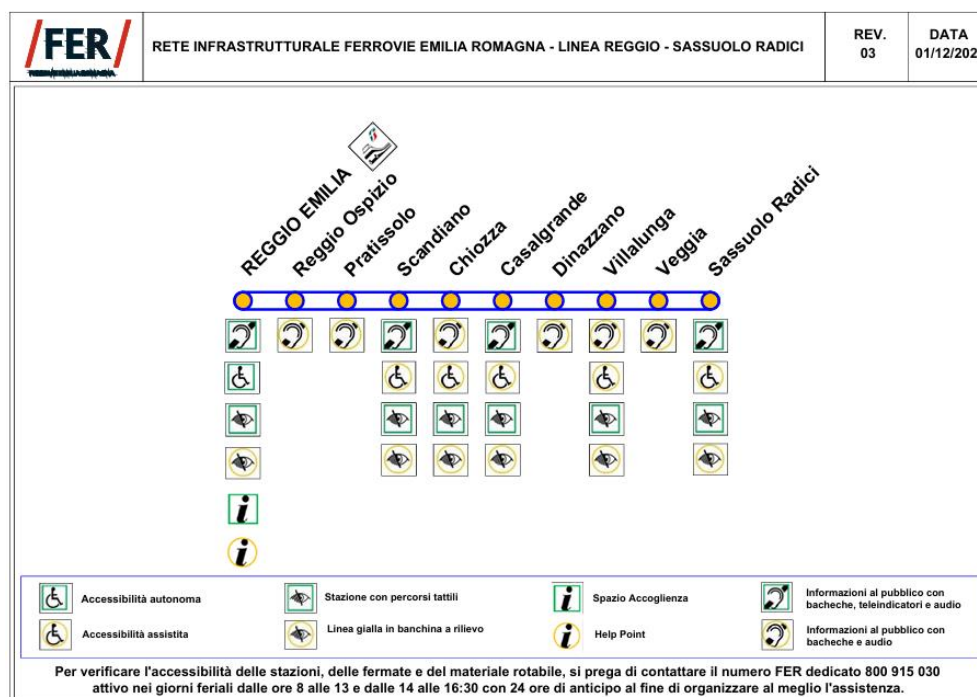
Premesso che

- Le tre linee ferroviarie locali (Reggio Emilia-Guastalla, Reggio Emilia-Ciano d'Enza e Reggio Emilia-Sassuolo) sono di competenza di FER (Ferrovie dell'Emilia-Romagna), ente totalmente regionale, mentre il servizio di trasporto è gestito dalla holding, nata nel 2020, tra Tper e Trenitalia.
- Le linee ferroviarie indicate sono fondamentali per la mobilità nella provincia di Reggio Emilia perché servono una parte importante del territorio, collegando vari comuni e frazioni. Tanto che le stesse sono state oggetto in questi anni di importanti investimenti per la loro riqualificazione, e in particolare sono state elettrificate permettendo di sostituire i vecchi locomotori a diesel con i più moderni convogli POP e ROCK ad alimentazione elettrica. Tuttavia, presentano significative barriere architettoniche che limitano l'accesso alle persone con disabilità o mobilità ridotta. Questa situazione contravviene alle normative vigenti in materia di accessibilità e inclusività.
- È possibile contattare per mail o con i numeri verdi dedicati il servizio operativo predisposto da FER che, ricevuta la richiesta, ne verifica la fattibilità con Trenitalia-Tper (società che gestisce il trasporto), rispondendo nel più breve tempo possibile.
- La mobilità rappresenta un diritto fondamentale per tutti i cittadini, inclusi quelli con disabilità, ai quali deve essere garantita un'accessibilità adeguata ai mezzi di trasporto pubblici.

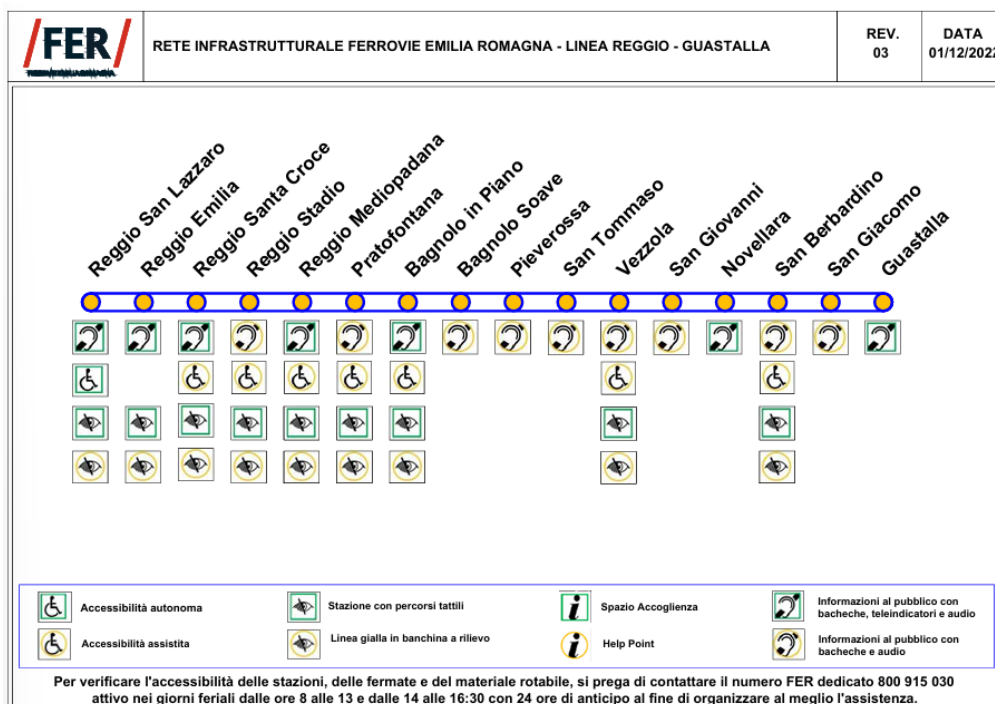
Considerato che

- La normativa nazionale e internazionale, in particolare la legge n. 104/1992 (Legge quadro per l'assistenza, l'integrazione sociale e i diritti delle persone handicappate) e la Convenzione ONU sui diritti delle persone con disabilità, prevedono che le pubbliche amministrazioni e gli enti gestori di infrastrutture debbano adottare tutte le misure necessarie per garantire l'accessibilità e l'abbattimento delle barriere architettoniche.
- È fondamentale che la Regione Emilia-Romagna promuova politiche inclusive per tutte le categorie di cittadini, in particolare quelle più vulnerabili.
- Sebbene i nuovi treni siano attrezzati per il trasporto di persone con disabilità, non tutte le fermate e le stazioni lungo le linee risultano adeguate per garantire un accesso agevole e sicuro. Inoltre, si evidenzia che la pagina del sito "Accessibilità stazioni" (<https://www.rfi.it/it/stazioni/pagine-stazioni/accessibilita/sale-blu.html>) non è accessibile da mesi, creando ulteriori difficoltà per gli utenti.
- Al disabile che si rivolge al servizio predisposto da FER, non ricevendo risposte immediate, di fatto si impedisce di viaggiare liberamente. Inoltre, l'esiguo numero di stazioni abilitate costringe l'utente a lunghi spostamenti per raggiungerne una, aggravando ulteriormente le difficoltà.
- Sul sito Fer - Ferrovie Emilia-Romagna è disponibile la legenda dei servizi offerti dalle stazioni presenti sulle linee:

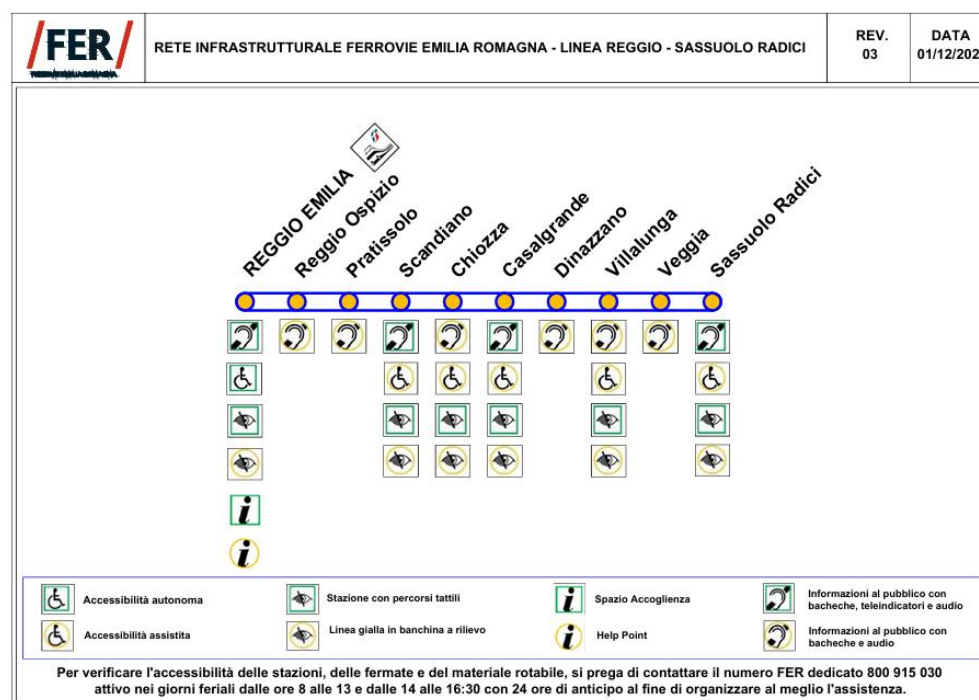
Reggio Emilia-Ciano



Reggio Emilia-Guastalla



Reggio Emilia-Sassuolo



- In diverse stazioni delle suddette linee non risultano presenti strutture e dispositivi necessari per garantire l'accessibilità alle persone con disabilità motoria o con ridotta capacità motoria, come ascensori, rampe, pavimentazione tattile per non vedenti e servizi igienici accessibili. In molte stazioni, dove risultano essere presenti, gli ascensori non sono funzionanti. Nella stazione di Guastalla, i recenti lavori di riqualificazione hanno eliminato il passaggio "a raso" per raggiungere il secondo e il terzo binario, ora serviti da un nuovo sottopasso, che rappresenta un ostacolo per persone con disabilità in quanto l'ascensore installato è spesso fuori servizio (come dimostrano i numerosi articoli presenti sulla stampa locale), con comprensibili difficoltà per diversamente abili, anziani e per l'uso delle carrozzine.
- A novembre 2023, su tale argomento (non funzionamento degli ascensori nelle stazioni della linea Reggio-Guastalla, in particolare la stazione centrale storica, Reggio Santa Croce e Bagnolo), nel corso della precedente legislatura, ad una interrogazione presentata dal consigliere regionale Federico Alessandro Amico, aveva così risposto l'allora sottosegretario alla presidenza della Giunta Regionale Davide Baruffi: *"Per quanto riguarda gli ascensori di Reggio Emilia centrale, a seguito dell'attività di controllo dell'agenzia*

competente, il 3 novembre la Regione ha approvato l'atto che ne permetterà l'entrata in funzione, mentre per le altre due stazioni gli ascensori vanno sostituiti".

- Nonostante il tempo trascorso la situazione è immutata, i dispositivi non sono a disposizione dei cittadini, in particolare degli utenti con difficoltà motorie.
- In sostituzione di un adeguamento strutturale delle stazioni, Trenitalia-Tper ha optato per una soluzione temporanea e incerta: richiedere al personale di bordo di supportare i passeggeri con disabilità nell'accesso ai treni. Tale misura non appare conforme ai principi del D.P.R. n. 503/1996 sull'accessibilità degli edifici e degli spazi pubblici, né agli standard europei in materia di accessibilità dei trasporti pubblici (Regolamento UE n. 1300/2014). In base alla normativa, gli enti di trasporto sono obbligati a garantire l'accesso autonomo e sicuro ai mezzi, non a supplire all'assenza di adeguamenti strutturali mediante soluzioni occasionali e non formalizzate.
- Affidare ai capotreni¹ il compito di assistere le persone con disabilità presenta rischi significativi sia per i passeggeri che per il personale. Tale mansione richiederebbe infatti una specifica formazione obbligatoria, come indicato dal D.Lgs. n. 81/2008 in materia di sicurezza sui luoghi di lavoro e dal D.Lgs. n. 231/2001 riguardante le responsabilità degli enti per i comportamenti dei propri dipendenti. Senza una preparazione obbligatoria e standardizzata sulle diverse tipologie di disabilità e le relative modalità di assistenza, i capotreni sono esposti a responsabilità per cui non sono adeguatamente formati, e ciò contrasta con le disposizioni dell'art. 37 del D.Lgs. n. 81/2008 che prevede la necessità di formazione e aggiornamento periodico per i lavoratori chiamati a svolgere mansioni specifiche.

Rilevato che

Nonostante i lavori di adeguamento in corso in diverse stazioni e fermate, con rifacimento del piano del ferro, realizzazione di rampe e riduzione delle barriere architettoniche, risultano ancora presenti criticità accertate che non riguardano solo la presenza di barriere architettoniche, ma anche la presenza di servizi utili a facilitare il movimento di persone con disabilità:

- Assenza di rampe e ascensori adeguati per l'accesso ai binari.
- Marciapiedi di altezza non conforme, rendendo difficoltosa la salita e la discesa dai treni.
- Mancanza di percorsi tattili per persone con disabilità visive.
- Assenza di servizi igienici accessibili nelle stazioni.
- Mancanza di adeguata manutenzione dei servizi esistenti.
- Segnaletica insufficiente o non conforme agli standard di accessibilità.

Ritenuto che

La mancanza di accesso alle stazioni ferroviarie per le persone con disabilità limita gravemente la loro libertà di movimento e l'accesso ai servizi essenziali, negando così il principio di inclusività e pari opportunità.

Tutto ciò premesso, in riferimento al programma elettorale e soprattutto al programma di mandato 2025-2030 illustrato per punti salienti dal Presidente De Pascale,

Impegna la Giunta regionale

- a proseguire nell'opera di riqualificazione delle linee ferroviarie regionali;
- a procedere con i lavori di adeguamento di stazioni e fermate con particolare attenzione a:
 - Installazione di rampe e ascensori per garantire l'accesso ai binari nelle stazioni in cui non sono presenti.
 - Piano manutentivo per rendere i dispositivi efficienti e funzionanti.
 - Rialzamento dei marciapiedi alle altezze standard per facilitare l'accesso ai treni.
 - Realizzazione di percorsi tattili per persone con disabilità visive.
 - Costruzione o adeguamento di servizi igienici accessibili in tutte le stazioni.

¹È pertanto essenziale chiarire se Trenitalia-Tper abbia effettivamente previsto un percorso di formazione obbligatorio per i capotreni, con corsi specifici e aggiornamenti periodici, oltre che garantire la disponibilità dei DPI e delle attrezzature necessarie per l'assistenza delle persone con disabilità. In assenza di queste misure, si tratta di una prassi che espone il personale e gli utenti La mancanza di copertura assicurativa e la tutela Inail a rischi evitabili. Un ulteriore aspetto critico riguarda la copertura assicurativa e la tutela dei capotreni chiamati a svolgere mansioni aggiuntive. La normativa Inail, così come le disposizioni contrattuali, prevedono la copertura assicurativa in relazione alle mansioni indicate nei profili d'impiego. Se il compito di assistere le persone con disabilità non è stato formalmente inserito nei profili d'impiego, come prevede il D.Lgs. n. 276/2003 e il relativo contratto collettivo nazionale, i capotreni potrebbero non essere coperti da assicurazione in caso di incidenti o infortuni. Questo rappresenta un rischio inaccettabile sia per i lavoratori che per l'azienda stessa, esponendola a possibili responsabilità civili e penali

- Piano di manutenzione periodica per garantire l'efficienza e la pulizia dei servizi.
- Installazione di segnaletica conforme agli standard di accessibilità, con indicazioni chiare e visibili.
- Istituzione di un sistema di monitoraggio continuo per verificare l'efficacia degli interventi e individuare ulteriori necessità.

Approvata all'unanimità dalla Commissione III Territorio, Ambiente, Mobilità nella seduta del 9 aprile 2025.