

200

mila euro
è il prezzo di un singolo bus da 12 metri delle tipologie più comuni (costo medio)

100

mila euro
è il costo giornaliero necessario per mantenere in piena attività la rete dei servizi Atp



Un mezzo dell'Atp diretto a Chiavari e Gattorna ieri in sosta nel piazzale della stazione di Brignole PAMBIANCHI

DUE ORE DA SESTRI A VIA BOBBIO PER RINNOVARE UN PERMESSO

Il viaggio infinito di Mirko passeggero disabile

Su 8 bus solo 3 lo hanno accolto a bordo

IL REPORTAGE

PABLO CALZERONI

DUE ORE per attraversare Genova in una mattina di agosto. È già per sé un'avventura che non si vorrebbe augurare a nessuno. Ma c'è di peggio: il problema non sono gli scarsi passaggi dei mezzi pubblici, quanto la loro attrezzatura. Spesso la pedana che dovrebbe consentire a un disabile di poter usufruire del servizio non funziona. Rimane incastrata oppure non c'è. Per ben cinque volte Mirko Alessi, 42 anni, consigliere dell'associazione Progetto 80 Sampierdarena, si è dovuto arrendere di fronte ad autobus inservibili. Di otto che ne sono passati solo tre lo hanno potuto accogliere. È una condanna senza appello: «È la pura negazione del diritto a una vita dignitosa», dice sconsolato Mirko Alessi seduto sulla sua sedia a rotelle elettrica da 140 chilogrammi. Uscire di casa diventa una lotta contro l'emarginazione: «Contro l'indifferenza di chi, ad esempio, senza neanche volerlo, ignora i nostri problemi e non fa nulla per aiutarci. Poi metti pure la crisi, le spese impazzite e i tagli alle risorse. Fino a pochi mesi fa, se volevo rinnovare l'abbonamento e il telepass potevo andare in via D'Annunzio. Era comunque un bel viaggio da Sestri, dove vivo. Ma adesso è davvero un problema perché l'esattoria dell'Amt è stata spostata in via Bobbio».

Il problema non è comunque l'abbonamento, che può essere acquistato anche in piazza Dante e in via Avio. Nè tantomeno il telepass, lo strumento con cui vengono identificate le macchine autorizzate in transito sulle corsie gialle: «Quando deve essere rinnovato - spiega l'azienda - il titolare viene avvertito per tempo. L'apparecchio, in ogni caso, può essere ritirato da una persona di fiducia». Il dramma è il viaggio in sé stesso. Un incubo con cui i disabili devono fare i conti ogni volta che si spostano per la città. Due ore sono tante. Eppure è il tempo che ci vuole. Alle dieci Mirko Alessi sale sul 3, in via Ciro Menotti. La pedana c'è, il buon umore anche. In un battibaleno il bus arriva al terminal Traghetto, giusto in tempo per passare sull'1. Niente da fare. Alle 10.45, sul mezzo 9348 non si può salire. Lo stesso vale per il 9051. Che fare? Mirko Alessi, che nella vita si è sempre dato da fare per risolvere i problemi e non si lascia certo prendere dallo sconforto, opta per la soluzione più faticosa. Arriva un attrezzatissimo 20 che gli dà il benvenuto. Ma il passaggio è breve. Vicino al Galata bisogna continuare sulla sedia a rotelle: «Quella su cui sono seduto, costata 6 mila euro, è quella di scorta. L'ammiraglia è in riparazione: a volte ci vogliono mesi per sostituire un singolo pezzo. Lo devono fare arrivare dall'America».

Mirko Alessi, fondatore e direttore sportivo della squadra di hockey per disabili di Genova, vorrebbe ben altro: «Qualche volta, in trasferta per il campionato, ho visto dei veri bolidi sui campi da gioco... Con quelli puoi fare di tutto. Ma comunque sono contento: la mia sedia, acquistata in parte con i miei soldi e in parte con fondi regionali, ha migliorato la mia vita in tutti i sensi». Ma pesa assai. Le



Mirko Alessi bloccato in via Sestri dal bus senza pedana SCANAROTTI

trolla e poi, con una semplice manovra manuale, libera il dispositivo incastrato. La nuova odissea può iniziare. Quanto ci vorrà questa volta?

«Qualcuno pensa che i disabili siano abituati ad alzare la voce per i propri diritti, ma non è così - dice Alessi - Non viviamo sulle spalle degli altri, vogliamo solo vivere in modo dignitoso. E poi bisogna chiarire una cosa: una città accessibile lo è per tutti, non solo per chi ha problemi di deambulazione». Chiudere gli occhi e fare finta di niente non è giusto: «Abbiamo gli stessi problemi di tutti gli altri. Le tasse, l'imu, la luce, il gas, l'affitto. Dal punto di vista economico c'è chi sta meglio di altri. Io per esempio vivo con i sostegni d'invalidità, con l'accompagnamento e con la borsa lavoro pagata dalla Datasiel, per la quale valuto l'accessibilità dei siti web. In più c'è la pensione di mio padre, morto alcuni anni fa. Alcuni miei amici se la passano molto peggio. Non arrivano a fine mese e in più hanno i servizi di ausilio da pagare perché l'Asl3 ha ridotto le agevolazioni. Potersi muovere con i mezzi pubblici è fondamentale. Le istituzioni dovrebbero fare qualcosa per migliorare il servizio. Non possiamo pensare di poter fare affidamento solo sui nostri genitori... Quando mancheranno chi si prenderà la briga di portarci a spasso? Ma io combatto». Le battaglie non finiscono mai.

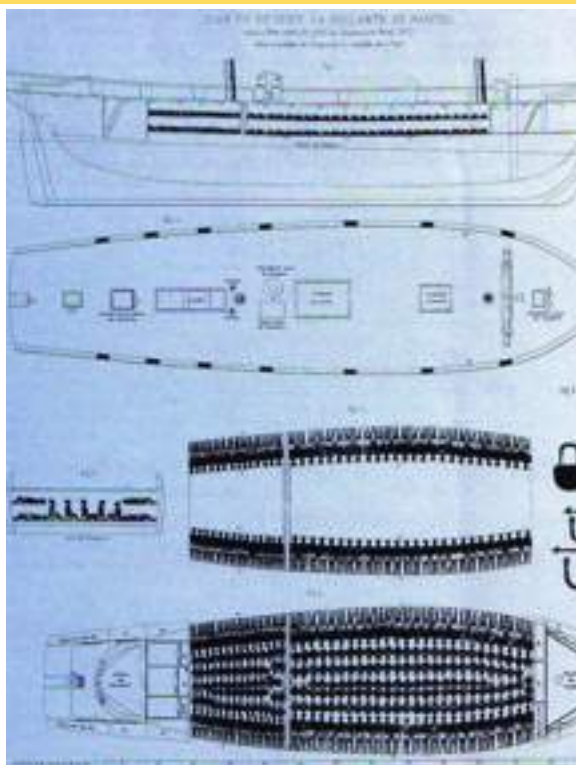
Fortuna che al ritorno, sul 9095, alle 12.20, ci sono due angeli. La pedana, a un primo tentativo, non esce. Sembra che si sia inceppato qualcosa. Il collega dell'autista scende, con-

calzeroni@ilsecoloxix.it
© RIPRODUZIONE RISERVATA

LA PROVOCAZIONE



Scena di un assalto al bus in India



La disposizione degli schiavi su una nave negriera

non c'è troppa gente che possa apprezzarne la comodità, non sia mai.

Il presidente dell'Atp, Enzo Sivori, spiega che per lui Recco-Genova è un percorso urbano esattamente come Voltri-Nervi, e non importa che si attraversino cinque comuni in un viaggio interminabile. Percorso urbano, autobus urbano. Quanto ai 18 posti a sedere, scopriamo che si tratta di una scelta ponderata e razionale: con così poche sedie fra i piedi, l'autobus può portare fino a 109 passeggeri. Il pullman da 54 posti, invece, ha un corridoio stretto dove ci stanno al massimo venti viaggiatori in piedi.

Ma se il problema è quello di aumentare la capacità di trasporto dei mezzi Atp, ci permettiamo di dare un suggerimento al presidente Sivori. Perché non toglie anche quelle 18 sedie? I pendolari sarebbero felici di contribuire al risanamento della sua azienda, che con tanta generosità li scarrozza ogni giorno su e giù per la provincia. Almeno non dovrebbero più dare la caccia al posto libero o cederlo dopo pochi minuti perché c'è sempre qualcuno che ne ha più diritto di noi. E se non dovesse bastare la formula "tutti in

piedi" che già qualche compagnia aerea aveva favoleggiato per migliorare i conti, perché non si dà un'occhiata a quanto fanno all'estero, per esempio in India, dove i passeggeri viaggiano normalmente anche sul tetto? O ai taxi de brousse del Madagascar, dove ci si siede sulle ginocchia dei compagni di viaggio? O ai colectivos sudamericani, allegramente stipati?

Dando un'occhiata ai libri di storia si possono trovare altri suggerimenti per caricare al massimo un mezzo di trasporto. Nel 1788, quando venne regolamentata la tratta degli schiavi dall'Africa all'America del Nord, l'armatore della piccola nave inglese "Brookes" dimostrò che poteva portare altri 130 prigio-

nieri oltre ai soliti 292 semplicemente infilandoli in un soppalco alto "2 piedi e 7 pollici": meno di 80 centimetri. Nel disegno sopra possiamo vedere come il veliero francese "La vigilante" disponeva i suoi 350 schiavi nel 1822: tutto molto ordinato ed efficiente, no?

Navi negriere a parte, c'è da chiedersi come abbia fatto la vecchia Lazzi, la società privata che gestiva il trasporto provinciale di Genova, a sopravvivere tanti anni facendo viaggiare i suoi clienti comodamente seduti nelle belle e prestigiose corriere "Setra K" con tanto di bigliettaio a bordo, una corsa ogni trenta minuti fino a mezzanotte. Si dirà: c'erano più utenti. Ma negli ultimi anni la domanda di mezzi pubblici in Liguria è tornata a salire sia per l'aumento della benzina, sia per l'età dei passeggeri, molti dei quali non se la sentono più di guidare o non l'hanno mai fatto.

La risposta dell'Atp è stata quella di tagliare le linee e cercare di stipare il più possibile le sue corriere per salvare i bilanci, e forse non ci riuscirà nemmeno così. Ma come diavolo faranno gli svizzeri o i francesi? AL C.

SOLLIEVO
La liberazione arriva a Nervi: da lì in poi si può soltanto scendere

L'AZIENDA SI DIFENDE



Un funzionario dell'Amt aiuta Mirko Alessi a salire su un autobus

AMT: «MA GENOVA NON È LA PEGGIORE»

«SONO TANTI i mezzi dotati di pedane elettriche: 246 su un totale di 742. È un numero molto elevato se rapportato alle cifre delle altre città». Per l'Amt, i disabili non sono cittadini di serie B: «Gli ultimi finanziamenti regionali a disposizione sono stati investiti per l'acquisto di autobus attrezzati. Ma è chiaro che, al momento, il patrimonio non può essere incrementato». Tempo fa i funzionari dell'azienda di trasporto pubblico hanno stabilito, insieme ai rappresentanti della consulta Handicap di Genova, su quali linee dovessero essere impiegati i bus di nuova generazione: «Quelle attrezzate interamente sono la 3, la 7, la 8, la 17, la 20, la 37, la 39, la 40 e la 42. È evidente che, con 246 mezzi a disposizione, riusciamo sempre ad avere qualche unità libera, da posizionare su altre tratte. Ma lo si fa a seconda della disponibilità delle rimesse». Certo è che la 1 e la 13, due linee importanti per il trasporto pubblico genovese, non fanno parte di quelle accessibili: «Per spostarsi a nonente i disabili possono comunque usufruire del servizio ferroviario grazie all'integrazione tariffaria». Ma sui treni i viaggi non sono così semplici da organizzare. C'è poi il problema delle pedane guaste: «Siamo consapevoli dei disagi degli utenti. Purtroppo questi dispositivi si guastano facilmente, anche per via di una banale sollecitazione».

P.CAL