

DIRITTO ALLA MOBILITA'

Trasporto Sociale e Accompagnamento

Premessa

Con questa nota ci riproponiamo di offrire alle Associazioni del Terzo settore, alle Organizzazioni Sindacali e alle Istituzioni, a partire dagli Enti Locali, il nostro contributo di esperienza e di proposte per affrontare il tema del diritto alla mobilità di quella parte dei cittadini cui è negato, per le più disparate ragioni.

In specifico, intendiamo proporre una riflessione sul Trasporto Sociale inteso come attività integrativa, ma non ancora integrata con il sistema del trasporto pubblico, e sull'Accompagnamento, come attività di servizio alla persona.

Riteniamo il miglioramento quantitativo e qualitativo del Trasporto Sociale e Accompagnamento come uno dei terreni di lotta per il superamento delle disuguaglianze sul terreno dell'accesso ai servizi sanitari e sociali, del superamento delle barriere che si frappongono al godimento dei diritti di cittadinanza, della prevenzione del rischio di solitudine e di emarginazione di gran parte della popolazione anziana e disabile.

Siamo convinti che la mobilità non sia solo uno spazio di libertà ma una preconditione per l'esigibilità di fondamentali diritti (lavoro, istruzione, salute, relazioni sociali, etc.).

IL PROBLEMA "MOBILITA'"

La domanda complessiva di mobilità sociale non è nota perché scarsamente indagata sia nella sua dimensione qualitativa che quantitativa, eccezion fatta per alcune fasce di cittadini, in particolare per i diversamente abili che negli ultimi 30 anni hanno lottato per vedere riconosciuti diritti fondamentali.

Non c'è dubbio, tuttavia, che una serie di fattori quali:

- l'invecchiamento della popolazione,
- il progressivo ridimensionamento delle reti di protezione familiari,
- l'aumento delle famiglie unicellulari,
- l'organizzazione e la distribuzione sul territorio dei servizi pubblici (spesso anch'essi produttori di disuguaglianze negli accessi),
- l'estensione del diritto al lavoro, allo studio, alla vita sociale,

abbiano favorito una crescita molto rilevante della domanda di Accompagnamento e Trasporto Sociale.

Se la domanda "espressa" può in qualche modo essere indagata, seppure a fatica, attraverso l'attività delle numerose Associazioni che se ne fanno carico, è difficile stimare la domanda potenziale, che è tanto più inespressa quanto minore è la probabilità di vederla soddisfatta, laddove la rete dei servizi pubblici e privati è meno sviluppata.

I dati relativi alla prima ricerca sull'offerta, che attendiamo vengano forniti dalla Regione Emilia Romagna, forniranno alcuni primi elementi che, analizzati sulla base delle griglie demografiche e

della distribuzione territoriale dei servizi, dovrebbero offrire una prima idea seppure approssimativa della “domanda espressa”.

Questa domanda si scarica totalmente sulle famiglie, sui comuni (che l’affrontano quasi sempre in modo singolo e non associato) e sull’associazionismo di volontariato e di promozione sociale. In un contesto di grave crisi economica, di impoverimento crescente delle famiglie, di ridimensionamento dei trasferimenti agli Enti Locali, di dimezzamento del Servizio Civile, di ritardo anche nella liquidazione dei fondi del 5x1000, etc. la domanda di trasporto sociale e accompagnamento aumenta notevolmente mentre le risorse pubbliche e private per poterla soddisfare diventano sempre più scarse.

I volontari Auser che gestiscono i servizi alla persona attraverso Filo D’Argento e le convenzioni con gli enti locali, con le Aziende Usi e con le Asp segnalano il fenomeno di contemporanea crescita quantitativa sia della risposta che della domanda non soddisfatta e i dati dei bilanci di missione delle nostre strutture territoriali lo dimostrano (www.auseremiliaromagna.it).

Per quanto ci riguarda, su 12 associazioni Auser territoriali presenti in Emilia Romagna, che operano sia sulla base di convenzioni con strutture pubbliche che su richieste dirette a Filo D’Argento, solo 2 dichiarano di essere riuscite a rispondere a tutte le richieste complessive ricevute, mentre 10 dichiarano di non essere in grado di rispondere a tutte le domande espresse.

Una delle poche ricerche sul campo realizzata a Modena due anni orsono (www.oltreilblu.org) stimava che il 30% del campione intervistato aveva avuto necessità di accompagnamento e trasporto per se o i propri familiari nei tre anni precedenti l’intervista. Riteniamo che questa stima non sia molto lontana dalla realtà.

Con un grado notevole di attendibilità possiamo stimare, sulla base dei dati a nostra disposizione, che la domanda che abbiamo cercato di soddisfare come Auser in Emilia Romagna aveva le seguenti caratteristiche:

- 75% accompagnamento e trasporto verso strutture sanitarie
- 12% accompagnamento e trasporto per attività di socializzazione
- 12% accompagnamento e trasporto verso strutture scolastiche
- 1% accompagnamento e trasporto verso luoghi di lavoro

Possiamo altresì stimare che, tra i trasportati, la cui stragrande maggioranza è rappresentata da ultrasessantacinquenni, i diversamente abili rappresentano il 15% del totale.

Sulla tipologia dell’utenza ci è difficile dire molto di più: riteniamo che una indagine sulle convenzioni stipulate con le strutture pubbliche regionali consentirebbe di avere elementi su una parte molto rilevante del fabbisogno espresso, sui criteri adottati per soddisfarlo, sui costi, sulle eventuali compartecipazioni dei cittadini all’attività di servizio.

Per quanto è a nostra conoscenza, possiamo dire che in Emilia Romagna i Comuni adottano criteri di priorità per organizzare la risposta ai cittadini (salute, età, urgenza, consistenza delle reti familiari, etc), che 2/3 degli Enti locali convenzionati richiedono un contributo al cittadino, in gran parte sulla base dell’ISEE e con regolamenti specifici di settore.

Vale la pena di aggiungere che la compartecipazione dei cittadini alla spesa viene discussa ed è oggetto di contrattazione con le organizzazioni sindacali, nel quadro della contrattazione sociale territoriale e che è estremamente difforme da realtà a realtà, con grandi disomogeneità anche a livello dello stesso distretto.

Poche, ma preziose, le esperienze di coordinamento distrettuale o intercomunale dell’attività di trasporto sociale e accompagnamento.

OBIETTIVI POLITICI

Il nostro obiettivo politico è l'affermazione del diritto alla mobilità come fattore di contrasto alla disuguaglianza e come condizione necessaria per l'esercizio del diritto alla salute, alla istruzione, alla socializzazione e, in generale, per l'accesso ai servizi pubblici, come elemento fondamentale per la lotta alla emarginazione sociale e alla solitudine.

Per il suo raggiungimento è necessario un salto di qualità:

- nelle politiche pubbliche della Regione Emilia Romagna che ha solo di recente tematizzato il problema, sia attraverso le linee guida per i Piani di Zona, sia promuovendo una specifica rilevazione dell'attività di trasporto sociale a cura del Gruppo Tecnico del PAR
- nelle politiche territoriali delle istituzioni (comuni, ASP, Aziende USL in primo luogo), chiamate alla elaborazione dei Piani per il Benessere, che sono il luogo dove si può praticare l'integrazione degli interventi (il piano dei trasporti territoriale deve essere sostenibile non solo sul piano ambientale ed economico, ma anche socialmente sostenibile) e offrire una nuova base al rapporto tra pubblico e privato, oltre che alla razionalizzazione delle risorse;
- nel ruolo dell'associazionismo e della cooperazione sociale, che si sono fatti carico della soluzione del problema e che, in virtù della esperienza acquisita, dispongono non solo della capacità di avanzare proposte, ma anche dell'autorevolezza politica per sostenerle. I Forum del terzo settore possono costituire il luogo dove, in autonomia, si costruisce la proposta complessiva e che può dare impulso alla concertazione con le istituzioni pubbliche
- nel ruolo della contrattazione sociale territoriale promossa dalle organizzazioni sindacali, che ha ottenuto alcuni risultati significativi da implementare, soprattutto in ordine alla integrazione e razionalizzazione delle risorse pubbliche, private e del terzo settore da coordinare a livello distrettuale, in ordine ai costi e alla compartecipazione dei cittadini alla spesa, in ordine alla accessibilità dei servizi pubblici, in ordine al sistema delle convenzioni, etc.

Per quanto ci riguarda si tratta di farsi carico di un processo di innovazione del welfare locale sul terreno del Trasporto sociale e dell'accompagnamento mettendo in pratica un concetto di sussidiarietà orizzontale che non si limiti a predisporre risposte che il sistema pubblico non è in grado o non vuole offrire, ma di proporre l'analisi dei bisogni e dei diritti della parte più debole della popolazione, di avanzare proposte per la qualificazione e il più efficiente utilizzo delle risorse pubbliche e private allocate in questo settore di attività, di attivare tutti i soggetti sociali, politici, istituzionali ed economici che possono unire gli sforzi nell'ambito degli specifici ruoli, per tentare di ridurre, anche per questa via, le disuguaglianze prodotte da un sistema economico e sociale sempre più iniquo.

L'Auser Regionale e le Auser Territoriali possono mettere a disposizione di questo disegno non solo l'esperienza accumulata dai volontari in tanti anni di attività e la socializzazione delle buone pratiche anche attraverso la mobilitazione di risorse derivanti dalle scelte dei contribuenti relativamente al 5 per mille.

Gennaio 2010