

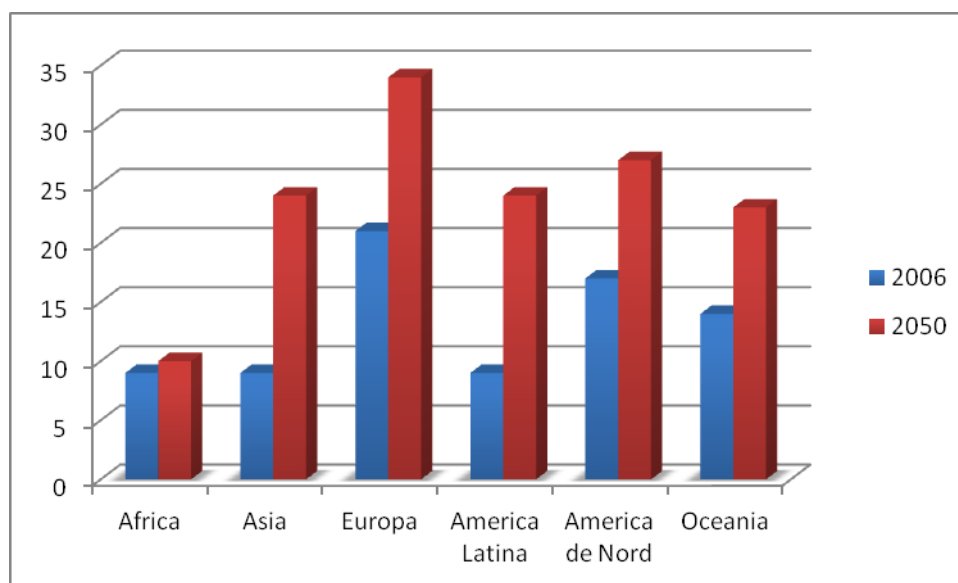
## Accesul persoanelor vârstnice la oraș

drd. Irina Zamfirescu

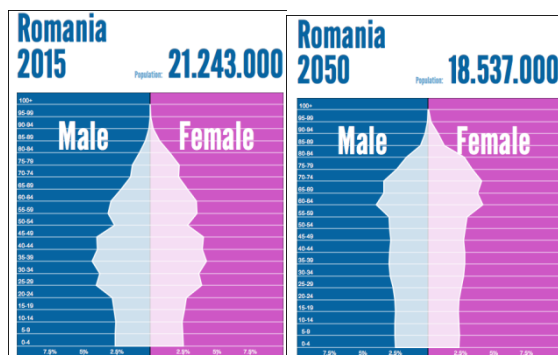
*Îmbătrânirea populației, la nivel global, este o certitudine. Având în vedere dezirabilitatea îmbătrânirii active (ținând cont de impactul social și economic al acestei strategii), regândirea orașului în termenii incluziunii și accesului persoanelor vârstnice trebuie să devină o prioritate pentru toate guvernările locale și naționale. Orașele trebuie să adopte măsuri urgente de facilitare a accesului persoanelor îmbătrânite la oraș, măsuri care vor asigura accesul nediscriminatoriu atât al persoanelor vârstnice, cât și al persoanelor cu dizabilități la un trai decent.*

**Cuvinte-cheie:** îmbătrânire activă, orașe accesibile, politici locale de dezvoltare urbană, orașe durabile.

Având în vedere datele statistice, există în acest moment confirmarea fermă a îmbătrânirii populației la nivel global. Scăderea sporului natural, conjugat cu îmbătrânirea persoanelor din perioadele de explozie demografică (*baby-boom*), și creșterea speranței de viață ne aduc în fața fenomenului de populație îmbătrânită. În acest context este necesară pregătirea mediului urban pentru a răspunde nevoilor unei populații cu nevoi specifice. Având în vedere că în paralel avem de-a face și cu dezvoltarea intensivă a procesului de urbanizare, orașele trebuie să se pregătească să integreze o populație vulnerabilă care are dreptul la oraș. Dincolo de principiile de ordin etic (accesul egal al tuturor categoriilor la oraș), agenda politică trebuie să cuprindă politici dedicate acestei categorii de cetățeni. Lipsa unui context favorabil unei vieți independente și autosuficiente pentru aceste persoane generează automat creșterea costurilor la nivelul sistemului de protecție socială. În graficul următor, sunt ilustrate proiecțiile cu privire la persoanele cu vârsta de peste 60 de ani, la nivel mondial (**Sursa:** World Health Organization).



În România, având în vedere decretul din 1967 (Decretul nr. 770) prin care se interzice avortul și prin care au fost lansate politici naționale de creștere a natalității (incluzând aici taxe mai mari pentru familiile fără copii și reduceri de taxe pentru familiile cu copii), populația născută în acea perioadă va ajunge la vârsta bătrâneții în aproximativ zece ani.



**Sursă:** *www.worldpopulation.com, realizate în baza cifrelor și predicțiilor Organizației Națiunilor Unite.*

Îmbătrânirea populației are un efect direct asupra schimbărilor sociale, lucru care trebuie să se regăsească în politicile naționale și locale ale administrațiilor publice. Stephen J. Cutler notează că „îmbătrânirea populației va fi catalizator pentru schimbările sociale și, concomitent, schimbarea socială va afecta procesul de îmbătrânire”<sup>1</sup> (Cutler, 2009, 3)

Conform Eurobarometrului Active Aging, lansat în 2011<sup>2</sup>, deși 71% din populația Europei este conștientă de fenomenul de îmbătrânire la nivel global, doar 42% și-au manifestat îngrijorarea cu privire la efectele acestui fenomen. Rolul și importanța acestor persoane la nivelul comunităților este recunoscut de 70% dintre respondenți. În momentul efectuării studiului, 15% dintre respondenți aveau în grijă persoane vârstnice, iar 42% au răspuns că au avut în grijă în trecut bătrâni.

Proiectarea urbană trebuie să țină cont de aceste evidențe statistice. Orașele trebuie gândite în termenii satisfacerii nevoilor tuturor grupurilor constituente. Având în vedere presiunea economică pe care îmbătrânirea populației o va exercita asupra bugetelor naționale, trebuie gândite formule și soluții pentru a crește independența persoanelor vârstnice. Independența acestei categorii se traduce în crearea unor contexte sociale și urbane care să permită deplasarea liberă în oraș, în ciuda unor limitări de ordin fizic, specifice vârstei (de exemplu, mobilitate redusă, persoane cardiace care nu pot face un efort susținut). Pe de altă parte, este important procesul de îmbătrânire activă – în mijlocul comunității, prin

<sup>1</sup> Cutler Stephen J., *Ageing and Social Change: Toward an Interdisciplinary Research Agenda.*

<sup>2</sup> Eurobarometer Survey Active Aging, [http://www.mmuncii.ro/pub/imagemanager/images/file/Domenii/Incluziune%20si%20asistenta%20sociala/AEIA-2012/MEMO%20on%20Eurobarometer%20on%20Active%20Ageing%2012\\_10\\_EN.pdf](http://www.mmuncii.ro/pub/imagemanager/images/file/Domenii/Incluziune%20si%20asistenta%20sociala/AEIA-2012/MEMO%20on%20Eurobarometer%20on%20Active%20Ageing%2012_10_EN.pdf), ultima accesare noiembrie, 2013.

pensionare dincolo de vârsta minimă de pensionare, voluntariat, slujbe cu normă redusă etc. Încurajarea seniorilor de a rămâne activi are un impact major asupra economiei locale, transformând aceste persoane în producători de resurse la nivel local. Având în vedere că, pentru a performa orice activitate, este necesară deplasarea, crearea unui oraș care să permită deplasarea persoanelor vârstnice este premisa inițială pentru crearea unor politici sociale locale de îmbătrânire activă.

### **Infrastructuri prietenoase cu persoanele în vârstă**

Unul dintre efectele directe ale procesului de îmbătrânire este scăderea mobilității fizice. În aceste condiții, accesul la spațiul fizic este condiționat de existența unor măsuri care să compenseze pentru aceste limitări. Conform Organizației Mondiale a Sănătății, orașele sustenabile trebuie ca „prin serviciile și structura lor să furnizeze bunăstare și cadrul optim pentru participare la viața cetății pentru toți cetățenii”<sup>3</sup>. În 2002, Organizația Națiunilor Unite a susținut lansarea unei strategii „Planul de Acțiune Internațional de la Madrid pentru îmbătrânirea activă”, un document generat de nevoia de a crea context favorabil îmbătrânirii active.

Conform acestui document, orașele prietenoase cu persoanele vârstnice trebuie să îndeplinească trei cerințe majore:

- 1) mediu sănătos de viață;
- 2) participarea cetățenilor în vârstă la *viața cetății*;
- 3) securitate.

Factorii care determină stilul de viață al populației vârstnice sunt, pe de o parte, aceia de natură fizică – în sensul în care trebuie să existe acces rapid la punctele de interes social (fie că vorbim despre institutii publice, locuri de promenadă sau locuri comerciale) și, pe de altă parte, factori sociali, care imprimă o atitudine generală față de populația vârstnică.

Conform Organizației Mondiale a Sănătății, procesul de îmbătrânire poate fi influențat prin politicile de dezvoltare urbană și politicile sociale. La nivelul proiectării orașului, sunt prezentați ca fiind determinanți doi factori:

- 1) transportul;
- 2) spațiul public.

Având în vedere că cei doi factori sunt strâns conectați, vor fi tratați împreună în cele ce urmează.

Fiecare dintre politicile de dezvoltare locală trebuie să urmărească crearea contextelor favorabile la nivelul celor trei determinante astfel încât populația

---

<sup>3</sup> Global Age friendly Cities, [http://whqlibdoc.who.int/publications/2007/9789241547307\\_eng.pdf](http://whqlibdoc.who.int/publications/2007/9789241547307_eng.pdf), ultima accesare 21 noiembrie 2013, p. 4.

îmbătrânită să-și poată menține cât mai mult independența și să se poată întreține singure, fără sprijinul familiei ori al statului (prin politici care vor avea un efect economic direct asupra bugetelor). Procesul de îmbătrânire activă este dependent de sistemul de transport. Crearea cadrului în care oamenii se pot mișca liber, fără condiționări externe, asigură accesul persoanelor vârstnice la viața comunității.

Orașele sunt construcții sociale complexe, care nu pot fi limitate la proiectarea căii rutiere: „Nevoile aferente traficului rutier sunt mult mai ușor de înțeles și de satisfăcut decât nevoile complexe ale orașelor. Un număr tot mai mare de planificatori și designeri urbani au ajuns la concluzia că, dacă vor rezolva problemele de trafic, vor rezolva problemele majore ale orașelor. Însă orașele au preocupări sociale mult mai importante și complicate decât traficul rutier. Cum poți rezolva problemele de trafic până nu cunoști nevoile sociale și economice ale orașului? Nu poți”. (Jacobs, 1961, 34)

Peter Calthorpe și William Fulton<sup>4</sup> consideră că una dintre cele mai nocive practici întâlnite în dezvoltarea unui oraș este tocmai gândirea fragmentară a spațiului urban, „experții fiind preocupați de maximizarea beneficiilor pentru fiecare dintre bucățile de pământ, fără nicio responsabilitate pentru întreg”. Ei clasifică cele trei criterii principale ale planificării urbane: diversitate, conservare și respectarea scalei umane. La nivelul scalei umane, în sensul unor spații care să încurajeze socializarea și economia locală, foarte importantă este diversitatea acestor spații: „unul dintre principalele rezultate ale unor spații definite de diversitate este crearea unor comunități cu nevoi și grupuri diferite. Ca axiomă a planificării urbane, este necesară întoarcerea la cartiere mixte, care conțin o varietate mare de servicii și funcțiuni, ca și o varietate mare de tipuri de locuire și de categorii de persoane”; „ca principiu social, diversitatea locuitorilor cartierelor este controversată și poate se constitui în cea mai mare provocare. Asumă crearea unor cartiere care să răspundă nevoilor unor grupe foarte diverse ca vârstă, tip de locuire, venit și rasă și să asigure libera circulație în cadrul comunității. Am ajuns într-o situație extremă: familiile fragile social și grupurile etnice diferite reprezintă segmente izolate și locuiesc în clădiri construite izolat, fără a fi interconectate cu centrele urbane”. (Calthorpe și Fulton, 2008)

Conform *Global Age Friendly Cities – a Guide*, transportul trebuie să îndeplinească următoarele condiții:

- *trebuie să fie „disponibil”*: acest lucru se traduce în existența unei rețele de transport public. În toate marile orașe ale statelor dezvoltate există o rețea dezvoltată de transport public. Cu toate acestea, chiar și în

---

<sup>4</sup> Peter Calthorpe și William Fulton (2007), „Designing the Region”, în LeGates, Richard, Stout, Frederic, *City Reader*, Routledge, Londra, p. 344.

România, în orașe mai mici, transportul public s-a dovedit a fi o cheltuială nejustificată pentru autoritățile publice locale, lăsând astfel loc transportatorilor privați pentru a performa aceste servicii (ex: Petrila);

- *trebuie să fie accesibil financiar*: având în vedere că îmbătrânirea este asociată cu reducerea veniturilor, costul utilizării transportului public trebuie să fie rezonabil pentru a fi accesibil. La nivel european există politici sociale de reducere a prețului călătoriilor pentru persoane pensionare. La nivelul României există politici locale diferite cu privire la costul transportului pentru pensionari – în București, în baza talonului de pensie și a cărții de identitate, transportul este gratuit;
- *frecvență și informare cu privire la orar*: timpul de așteptare pentru mijloacele de transport în comun trebuie să fie mic, pentru a asigura confort pentru persoanele vârstnice. Având în vedere imposibilitatea de a sta mult timp în picioare, este foarte important ca acestea să știe ora de sosire a mijlocului de transport în comun. În București, în momentul de față, există foarte puține benzi dedicate exclusiv transportului public. Acest lucru generează imposibilitatea de predicție a sosirii mijloacelor de transport în stații;
- *mijloace de transport bine conectate*: este important ca punctele orașului să fie bine conectate între ele. Schimbarea mijloacelor de transport în comun pentru a ajunge la destinație este de multe ori un impediment pentru persoanele vârstnice;
- *mijloace de transport în comun accesibilizate*: mobilitatea redusă a persoanelor vârstnice necesită adecvarea mijloacelor de transport în comun. Adecvarea asumă: accesibilizarea accesului în mijlocul de transport, proiectarea unor locuri mai spațioase în mijlocul de transport, afișarea vizibilă a rutei, precum și informarea și avertizarea vocală a rutei;
- *șoferi instruiți cu privire la nevoile speciale ale persoanelor vârstnice*: având în vedere mobilitatea relativ scăzută a persoanelor vârstnice, șoferii trebuie să se asigure că acestea au intrat în siguranță în mijloacele de transport în comun și sunt asigurate înainte de plecarea de pe loc a autovehiculului;
- *stațiile de transport în comun*: acestea trebuie să asigure confortul persoanelor vârstnice pe perioada în care așteaptă autobuzul. Astfel că trebuie să fie acoperite și să fi dotate cu băncuțe;
- *transportul personal*: una dintre principalele nevoi la nivelul transportului personal este asigurarea unor spații de parcare dedicate, cât mai aproape de spațiile comerciale și de intrarea în instituțiile publice.

De asemenea, mersul pe jos este o modalitate de transport care este des invocată în ceea ce privește mobilitatea cetățenilor în oraș. La nivelul politicilor urbane comunitare, ierarhizarea priorităților în ceea ce privește mobilitatea urbană durabilă, deci a modului în care infrastructura urbană trebuie gândită, plasează mersul pe jos pe locul întâi (urmat de utilizarea transportului în comun, mersul pe bicicletă și utilizarea transportului în comun).

*Livable Communities: An Evaluation Guide* descrie importanța mersului pe jos în economia îmbătrânirii active: „Pentru adulții în vârstă care nu mai conduc, mersul pe jos reprezintă o resursă crucială pentru a rămâne activi și a interacționa cu comunitatea. Și mai important, permite persoanelor vârstnice de a ajunge la destinații extrem de importante precum zone de comerț sau instituții cu facilități medicale. Din păcate, în prea multe dintre comunități, infrastructura a fost dezvoltată în jurul autoturismului, cu foarte puțină considerație pentru pietoni. Lipsa trotuarelor, construcția acestora foarte aproape de trama stradală și lipsa întreținerii lor descurajează cetățenii de la mersul pe jos și, în cazul persoanelor vârstnice, poate restricționa accesul la spațiul public.”<sup>5</sup>

Conform urbanistului Ann Frye, în cadrul conferinței europene Transport Forum, sistemul de transport public este în mod fundamental determinant pentru asigurarea independenței și a unei îmbătrâniri active: „infrastructura urbană a fost dezvoltată până acum în termenii sistemului și a unei dezirabilități universale a dezvoltării infrastructurii pentru mașinile personale. Este important însă să începem cu oamenii și cu nevoile acestora în momentul în care facem proiecte de infrastructură urbană. Este foarte important să începem cu oamenii, iar agenda politică să releve aceste nevoi. Problema nu este doar de natură socială, ci economică: sunt din ce în ce mai puțini tineri care vor susține persoanele vârstnice. Astfel că este necesar să construim un context urban care să permită independența persoanelor care vor îmbătrâni curând, în contextul îmbătrânirii persoanelor din perioada baby-boom-ului. Trebuie să încurajăm persoanele să iasă din mașinile personale. Aceste persoane vor primi la vârsta de 80 de ani interdicția de a conduce și vor fi nevoite să utilizeze transportul în comun. Însă s-ar putea să fie tardiv, având în vedere că au depins 100% de transportul individual o viață. Astfel că trebuie să încurajăm persoanele vârstnice să folosească transportul comun cât încă mai au această opțiune și nu este o obligativitate. Aceasta înseamnă că transportul public trebuie să fie accesibil și format pe nevoile lor.”<sup>6</sup>

<sup>5</sup> *Liveable Communities, An Evaluation Guide*, Public Policy Institute, ultima accesare 28 noiembrie 2013, [http://assets.aarp.org/rgcenter/il/d18311\\_communities.pdf](http://assets.aarp.org/rgcenter/il/d18311_communities.pdf)

<sup>6</sup> Frye Ann, *Transport needs for an aging society*, în cadrul conferinței Transport Forum, noiembrie 2012: <http://www.youtube.com/watch?v=CNIN6sEIUWA>, ultima accesare 18.11.2013.

Pentru a încuraja mersul pe jos, politicile locale de dezvoltare urbană trebuie să facă o prioritate din crearea unui cadru sigur, crescând în acest fel confortul pietonilor.

La nivelul spațiului public, au fost identificate în literatura de specialitate o serie de măsuri obligatorii pentru a asigura accesul persoanelor în vârstă la spațiul public și, deci, la comunitate:

- *contracurarea efectelor meteo*: fie că este vorba despre dezăpezire și menținerea trotuarelor uscate iarna, sau despre plantarea de vegetație în zonele în care soarele este foarte puternic, există intervenții care să facă sigur mersul pe jos;

- *rețea continuă și coerentă*: trotuarele și zonele pietonale trebuie să fie proiectate astfel încât să nu fie întrerupte de zone puternic tranzitate de mașini;

- *existența unei zone-tampon între trotuar și trama stradală*: pentru a asigura confortul pietonilor, este recomandat să existe o zonă delimitată (de exemplu, spațiu verde) între trotuar și calea de rulare a autoturismelor, sporind astfel siguranța pietonilor. Aceeași regulă ar trebui să se aplice și în cazul pistelor pentru biciclete;

- *traversarea străzilor*: trebuie să fie asigurat un timp rezonabil de așteptare la semafor, precum și un timp îndelungat în care persoanele să poată traversa strada. Mai mult, proiectarea unor bulevarde largi, care au sistem semaforizat neconcordanț cu nevoile persoanelor vârstnice, devin inaccesibile. Totodată, crearea unor pasaje subterane pentru pietoni, în care nu se asigură funcționarea constantă a scârilor rulante, reprezintă o piedică pentru populația vârstnică;

- *securitatea persoanelor în spațiul public*: acest lucru presupune iluminarea corespunzătoare a trotuarelor, precum și a zonelor cu treceri de pietoni;

- *trotuare de dimensiuni corespunzătoare*: trotuarele trebuie să fie largi, să asigure inclusiv accesul persoanelor în scaun rulant (fie că este vorba despre o dizabilitate, fie că este vorba despre persoane care nu se mai pot deplasa fără scaun); totodată este necesară accesibilizarea trotuarelor, astfel încât persoanele utilizatoare de scaun rulant să se poată deplasa singure, fără sprijinul unei alte persoane;

- *obstrucționarea trotuarelor*: trotuarele trebuie să fie libere, să nu existe obstacole de tip chioșcuri de flori, bănci, stâlpi etc.;

- *întreținerea trotuarelor*: calitatea trotuarelor este foarte importantă pentru a oferi siguranță pietonilor. Lipsa unor bucăți din trotuar sau suprafețe inegale se pot constitui în pericole pentru persoanele cu dizabilități;

În 2006, Organizația Națiunilor Unite a redactat Convenția Drepturilor Persoanelor cu Dizabilități. Articolul 20 stipulează „facilitarea mobilității personale a persoanelor cu dizabilități oricând și oricum aceste persoane doresc, la un



preț accesibil.”<sup>7</sup> Convenția a fost ratificată și de România în ianuarie 2011, fără a ratifica însă și protocolul final (care ar fi permis supravegherea implementării acestei convenții).

### State cu politici asumate

Preocuparea pentru îmbătrânirea populației trebuie să facă parte din strategia pe termen mediu a tuturor statelor afectate de acest fenomen. **Australia** a realizat în 2006<sup>8</sup> un document-cadru, resursă pentru toate autoritățile publice locale, cu scopul de a fi resursă pentru proiectarea unor orașe prietenoase cu persoanele vârstnice.

Documentul stipulează rolul autorităților publice în informarea publicului larg cu privire la beneficiile realizării unui spațiu urban accesibile persoanelor vârstnice. Pe de altă parte, sunt încurajate proiectele urbane care țin cont de această categorie de vârstă. În cadrul fiecărei autorități publice locale este prevăzut un angajat a cărui misiune este să verifice în ce măsură proiectele publice urmăresc obiectivul integrării sociale a persoanelor vârstnice. Pentru fiecare mandat al consiliului local, autoritățile publice locale sunt instruite cu privire la nevoile speciale ale acestei categorii de vârstă.

Unul dintre obiectivele majore stipulate este crearea unor spații publice prietenoase cu persoanele vârstnice și crearea cât mai multor zone destinate mersului pe jos – spații pietonale și monitorizarea constantă, prin audituri urbane periodice. Au fost menționate inclusiv măsuri cu privire la accesibilizarea semafoarelor (inclusiv difuzoare), precum și regândirea trecerilor de pietoni. Pentru a avea constant imaginea nevoilor persoanelor vârstnice, a fost gândit proiectul *Walk with Care*, care reprezintă întâlniri sistematice între persoanele vârstnice și autoritățile publice, pentru a îmbunătăți constat sistemul rutier.

În anul 2000, **Edinburgh** a creat programul *A City for All Ages*, proiect în două etape (2000 și 2010), care a urmărit crearea unui oraș prietenos cu persoanele în vârstă. Au fost luate în considerare aspecte care țin de incluziunea socială a persoanelor în vârstă, reducerea discriminării și asigurarea oportunităților și serviciilor publice.

„Pe măsură ce oamenii îmbătrânesc, dezvoltă probleme cu auzul, vederea și timpul de reacție este mai mare. Studiile au arătat că aceste modificări au un impact semnificativ asupra mobilității și securității unei persoane, atât ca șofer,

<sup>7</sup> Convenția Drepturilor Persoanelor cu Dizabilități, Organizația Națiunilor Unite, ultima accesare 22 noiembrie 2013, <http://www.un.org/disabilities/default.asp?id=280>

<sup>8</sup> *Age Friendly Built Environments, Opportunities for Local Governments*, ultima accesare 22 noiembrie 2013, [http://icma.org/en/icma/knowledge\\_network/documents/kn/Document/107241/AgeFriendly\\_Built\\_Environments\\_Opportunities\\_for\\_Local\\_Government](http://icma.org/en/icma/knowledge_network/documents/kn/Document/107241/AgeFriendly_Built_Environments_Opportunities_for_Local_Government)

cât și ca pieton. Riscul trebuie să fie redus, însă concomitent trebuie să menținem aceste persoane active și implicate în comunitate.”<sup>9</sup> Pentru a monitoriza constant nevoile și impactul măsurilor autorităților, a fost constituit mecanismul *City for All Ages Advisory Group*. În cadrul acestui context sunt stabilite cele mai frecventate rute, sunt evaluate trecerile de pietoni și calitatea spațiilor pietonale, sunt evaluate politicile rutiere și impactul lor asupra securității bătrânilor, precum și modul în care transportul public răspunde nevoilor persoanelor vârstnice.

În 2011, **Dublin** a realizat strategia numită *The Dublin Declaration: Age Friendly Cities and Communities*.<sup>10</sup> Documentul integrează prioritățile și strategia stabilită de Organizația Mondială a Sănătății și stabilește următoarele priorități în ceea ce privește dezvoltarea urbană și mobilitatea:

- 1) promovarea drepturilor persoanelor vârstnice și a rolului pe care acestea îl au în viața comunității;
- 2) implicarea cetățenilor vârstnici în procesele decizionale, recunoscând astfel rolul lor în comunitate;
- 3) crearea unui sistem public de transport accesibil din punct de vedere financiar și accesibilizat, precum și crearea contextului pentru ca persoanele vârstnice să poate utiliza bicicleta sau mașina personală;
- 4) accesibilizarea spațiilor publice astfel încât orașul să nu fie restrictiv pentru persoanele vârstnice.

---

## Bibliografie

---

- Cutler Stephen J., *Aging and Social Change: Toward an Interdisciplinary Research Agenda*, 2009; Eurobarometer Survey Active Aging, [http://www.mmuncii.ro/pub/imagemanager/images/file/Domenii/Incluziune%20si%20asistenta%20sociala/AEIA-2012/MEMO%20on%20Eurobarometer%20on%20Active%20Ageing%2012\\_10\\_EN.pdf](http://www.mmuncii.ro/pub/imagemanager/images/file/Domenii/Incluziune%20si%20asistenta%20sociala/AEIA-2012/MEMO%20on%20Eurobarometer%20on%20Active%20Ageing%2012_10_EN.pdf);
- Calthorpe Peter și Fulton William (2007), “Designing the Region”, în LeGates, Richard, Stout, Frederic, *City Reader*, Routledge, Londra
- Global Age friendly Cities*, [http://whqlibdoc.who.int/publications/2007/9789241547307\\_eng.pdf](http://whqlibdoc.who.int/publications/2007/9789241547307_eng.pdf);
- Age Friendly Built Environments, Opportunities for Local Governments*, [http://icma.org/en/icma/knowledge\\_network/documents/kn/Document/107241/AgeFriendly\\_Built\\_Environments\\_Opportunities\\_for\\_Local\\_Government](http://icma.org/en/icma/knowledge_network/documents/kn/Document/107241/AgeFriendly_Built_Environments_Opportunities_for_Local_Government);
- Liveable Communities, An Evaluation Guide*, Public Policy Institut, [http://assets.aarp.org/rgcenter/il/d18311\\_communities.pdf](http://assets.aarp.org/rgcenter/il/d18311_communities.pdf);

---

<sup>9</sup> *A City of All Ages*, ultima accesare 22 noiembrie 2013, [http://www.edinburgh.gov.uk/download+ads/file/11292/%E2%80%98a\\_city\\_for\\_all\\_ages%E2%80%99\\_progress\\_report](http://www.edinburgh.gov.uk/download+ads/file/11292/%E2%80%98a_city_for_all_ages%E2%80%99_progress_report)

<sup>10</sup> *The Dublin Declaration: Age Friendly Cities and Communities*, ultima accesare 22 noiembrie 2013, <http://www.emro.who.int/images/stories/elderly/documents/dublin20declaration.pdf>

Frye Ann, *Transport needs for an aging society*, în cadrul conferinței Transport Forum, noiembrie 2012: <http://www.youtube.com/watch?v=CNIN6sEIUWA>.

Convenția Drepturilor Persoanelor cu Dizabilități, Organizația Națiunilor Unite, <http://www.un.org/disabilities/default.asp?id=280>;

*A City of All Ages*, [http://www.edinburgh.gov.uk/downloads/file/11292/%E2%80%98a\\_city\\_for\\_all\\_ages%E2%80%99\\_progress\\_report](http://www.edinburgh.gov.uk/downloads/file/11292/%E2%80%98a_city_for_all_ages%E2%80%99_progress_report);

*The Dublin Declaration: Age Friendly Cities and Communities*, <http://www.emro.who.int/images/stories/elderly/documents/dublin20declaration.pdf>