

VIVERE IN UNA CITTÀ SICURA E ACCESSIBILE A TUTTI

BERNARDINO ROMITI



È in costante aumento la consapevolezza delle criticità e difficoltà che incontra una persona disabile nel partecipare alla vita sociale: in altre parole la presenza delle barriere architettoniche che spesso derivano da errate scelte progettuali nella costruzione di edifici e spazi urbani. Tra i numerosi strumenti di pianificazione e controllo per la loro eliminazione le P.A., fin dal 1986, possono far leva su una disposizione legislativa che impone di dotarsi di una “progettazione coordinata” che assume una valenza pianificatoria: i Piani per l’Eliminazione delle Barriere Architettoniche. Insieme ai vari strumenti di organizzazione, pianificazione e gestione del territorio anche questi dovrebbero integrarsi con gli altri strumenti di programmazione per poter affrontare e risolvere i problemi di accessibilità in tutti i loro aspetti.

<< Il nostro scopo nel fondare lo Stato non è di rendere felice un unico tipo di cittadini, ma che sia felice quanto più possibile lo stato nella sua totalità >>.

Platone, V sec. a.C.

PREMESSA

Negli anni ‘50 negli Stati Uniti nasce il movimento “Barrier Free” per dare risposta prima alle richieste e alle esigenze delle persone colpite da poliomielite e poi ai reduci disabili del Vietnam, mentre negli anni ‘60 compare il termine inglese Design for ALL che è la semplice traduzione della versione svedese *Design för Alle*.

Con notevole ritardo rispetto ai Paesi anglosassoni in Italia l’interesse a queste problematiche nasce solo nel 1965, quando due associazioni con sede in Roma l’ANMIL (Associazione Nazionale Mutilati e Invalidi del Lavoro) e l’AISAS (Associazione Italiana per l’Assistenza agli Spastici) organizzarono la “Conferenza Internazionale di Stresa”, ripetuta nel 1966 ad Arezzo, proponendo come argomento su cui dibattere le “Barriere Architettoniche”.

Con queste due iniziative si avvia un processo di informazione e conoscenza del problema che provocherà lo sviluppo di una coscienza e di una sensibilità sociale nel merito.



OGGI NELLA NOSTRA SOCIETÀ ABBIAMO RAGGIUNTO UNA FASE NELLA QUALE IL DIRITTO ALL'UGUAGLIANZA DEI CITTADINI OTTIENE LA GIUSTA ATTENZIONE. LE ESIGENZE DI UN NOTEVOLE NUMERO DI PERSONE COME ANZIANI, MALATI, DISABILI, BAMBINI, STIMOLANO INIZIATIVE POLITICHE CHE SI CONCRETIZZANO CON L'EMANAZIONE DI PROVVEDIMENTI NORMATIVI SPECIFICI CHE COME RIFERIMENTO HANNO SOPRATTUTTO I MODI DI COSTRUZIONE DELLA CITTÀ.

Le finalità di dette conferenze erano quelle di sensibilizzare gli organismi politici, le professioni tecniche (Ingegneri, Architetti, Geometri ecc.), i soggetti che si occupano di invalidità e l'opinione pubblica, sulle criticità con le quali si scontra una persona disabile nel momento in cui vuole partecipare alla vita sociale. Dette criticità e difficoltà, definite Barriere Architettoniche, derivavano, come ancora oggi spesso avviene, dalle errate scelte progettuali con le quali venivano costruiti gli edifici e gli spazi urbani.

Ed è proprio nel 1967 che viene emanata la Circolare Ministeriale che detta le prime prescrizioni per ciò che attiene le Barriere Architettoniche negli edifici e nelle città.

Nel 1971, dopo quattro anni, viene emanato il primo provvedimento legislativo con Legge n. 118 del 30 marzo 1981, "*Le nuove norme in favore dei mutilati ed invalidi civili*", che all'art. 27 tratta di Barriere Architettoniche.

Da tale data si sono susseguiti negli anni svariati provvedimenti legislativi che hanno dettato prescrizioni tecniche da rispettare nella progettazione degli edifici e degli spazi e aree pubbliche, in modo tale da renderli compatibili per chi ha problemi di disabilità e consentire ad essi di relazionarsi e convivere con gli altri.

Oggi nella nostra società abbiamo raggiunto una fase nella quale il diritto all'uguaglianza dei cittadini ottiene la giusta attenzione. Le esigenze di un notevole numero di persone come anziani, malati, disabili, bambini, stimolano iniziative politiche che si concretizzano con l'emanazione, certamente

positiva, di provvedimenti normativi specifici, così come s'è fatto con le leggi sulla eliminazione e non costituzione delle barriere architettoniche che come riferimento hanno soprattutto i modi di costruzione del luogo artificiale per eccellenza: la città.

I miglioramenti prodotti dall'applicazione delle norme avvantaggiano non solo i diretti beneficiari, ma l'intera collettività, con il risultato di una crescita generale e l'instaurarsi di un diverso rapporto tra l'uomo e la città.

Ma quali sono le principali barriere fisiche che il cittadino incontra nelle città? È il D.M. del 14 giugno 1989 n. 236 (Regolamento di attuazione della Legge 9 gennaio 1989 n. 13) che con nuovi e più puntuali connotati definisce le barriere architettoniche.

All'art. 2 del suddetto D.M. si legge:

"Per barriere architettoniche si intendono:

- a) gli ostacoli che sono fonte di disagio per la mobilità di chiunque ed in particolare di coloro che, per qualsiasi causa, hanno una capacità motoria ridotta o impedita in forma permanente o temporanea;*
- b) gli ostacoli che limitano o impediscono a chiunque la comoda e sicura utilizzazione di parti, attrezzature o componenti;*
- c) la mancanza di accorgimenti e segnalazioni che permettano l'orientamento e la riconoscibilità dei luoghi e delle fonti di pericolo per chiunque ed in particolare per i non vedenti, per gli ipovedenti e per i sordi".*

È quest'ultima definizione l'aspetto più innovativo



I P.E.B.A. SONO UN COMPLESSO SISTEMA INFORMATIVO CHE PREVENTIVAMENTE FOTOGRAFA LA REALTÀ ESISTENTE, EVIDENZIANDO TUTTI GLI IMPEDIMENTI E OSTACOLI FISICI E CULTURALI CHE IMPEDISCONO E LIMITANO LA LIBERA E COMPLETA FRUIZIONE DEGLI SPAZI, DEGLI AMBIENTI PUBBLICI E DEI SERVIZI AD ESSI COLLEGATI PER POI SVILUPPARE LE SOLUZIONI E DARE LE INDICAZIONI NECESSARIE.

della nozione di accessibilità: l'ostacolo che impedisce di "orientarsi" e "riconoscere" i luoghi e le fonti di pericolo; ad esso va maggiormente collegato il processo di riqualificazione dell'esistente. Se in un contesto è possibile orientarsi e riconoscere i luoghi nella loro sequenzialità geografica, direzionale e geometrica, vuol dire acquisirli in memoria ed essere nella condizione di "familiarizzare" con essi raggiungendo, inoltre, quella sicurezza interna e intellettuale che consente di superare quello stato di immediata preoccupazione ed ansia che caratterizza in genere l'impatto ed il rapporto con i nuovi spazi.

Queste problematiche si accentuano soprattutto nell'ambito delle città (o porzioni) moderne, dove la crescita a dismisura dell'ultimo trentennio non ha seguito puntualmente le note prescrizioni per dare orientabilità ed identificazione fisica e formale agli spazi occupati in quanto l'obiettivo principale era quello di soddisfare la notevole richiesta di abitazioni. Un contributo alla riqualificazione e al riequilibrio di ogni singolo ambito della città può avvenire con interventi alla piccola scala, fatti di piccoli passi, iniziando con l'analizzare gli itinerari che ogni persona percorre nella propria vita quotidiana, per ottenere un quadro unitario e coerente delle criticità sulle quali intervenire al fine di rendere la città più civile, più attrezzata e più adeguata alle esigenze dei cittadini: una città sicura ed accessibile a tutti. Per concretizzare il diritto alla città, si deve affrontare il vasto panorama di elementi che compongono ed integrano gli spazi urbani, che non può essere ricondotto solo ad alcuni elementi (ad esempio lo scivolo per

le carrozzine), come non è ragionevole prevedere che la puntiforme localizzazione di isolati elementi di arredo, spesso pensati e progettati "per ogni luogo e per nessun luogo", possa pianificare uno spazio urbano ordinato ed accessibile.

Tra i vari strumenti di pianificazione e controllo nel settore dell'abbattimento delle barriere architettoniche le pubbliche amministrazioni, fin dal 1986, possono far leva su una disposizione legislativa che impone di dotarsi di una "progettazione coordinata", che assume una valenza pianificatoria: i Piani per l'Eliminazione delle Barriere Architettoniche (P.E.B.A.), previsti dall'art. 32, comma 21, della legge n. 41 del 28 febbraio 1986 e ripresi dall'art. 24, comma 9, della legge n. 104 del 5 febbraio 1992.

I P.E.B.A. sono un complesso sistema informativo che preventivamente fotografa la realtà esistente, evidenziando tutti gli impedimenti e ostacoli fisici e culturali che impediscono e limitano la libera e completa fruizione degli spazi, degli ambienti pubblici e dei servizi ad essi collegati per poi sviluppare le soluzioni e dare le indicazioni necessarie sia alla risoluzione dei problemi esistenti che alla individuazione dei criteri e dei parametri di riferimento per garantire la qualità nelle nuove realizzazioni.

La ridefinizione del concetto di disabilità, quindi anche di barriera architettonica, ha provocato una serie di iniziative, messe in atto dalle amministrazioni comunali, volte alla redazione e approvazione dei piani per l'abbattimento delle barriere architettoniche che sono stati inseriti nella complessa



gestione del “Governo del Territorio” introducendo in tal modo il concetto di “Barriere Urbanistiche”, di conseguenza i P.E.B.A. dovrebbero diventare parte integrante dei regolamenti edilizi comunali.

Ogni città è dotata di vari piani che governano le attività che in essa vengono sviluppate (Piano Regolatore Generale, Piano Particolareggiato, Piano del Commercio, Piano del Traffico ecc.), ed anche il P.E.B.A. dovrebbe inserirsi a pieno titolo tra questi strumenti di organizzazione, gestione e pianificazione del territorio come il “Piano Generale di Accessibilità” in modo che, integrato con gli altri strumenti di programmazione, possa affrontare e programmare l’accessibilità in tutti i suoi aspetti.

Il piano non è solo uno strumento tecnico ma anche sociale e di programmazione che richiede, in fase di elaborazione, il coinvolgimento degli stessi cittadini, in quanto interessa più livelli operativi, quali il sociale, il tecnico, il gestionale ecc., divenendo un lavoro multidisciplinare che deve interfacciare realtà diverse trasformandosi in un’occasione di confronto e sensibilizzazione.

Per ottenere una positiva realizzazione del piano si possono individuare quattro ambiti di lavoro e una superficiale e poco curata gestione di un solo ambito può inficiare l’intero intervento:

- il progetto, è il momento di analisi e studio dello stato di fatto, di elaborazione e definizione delle soluzioni: si progettano i singoli elementi, adeguati alle caratteristiche dell’utenza, la loro collocazione, in modo tale da avere uno spazio urbano coerente e organizzato;
- la realizzazione, dovrà essere curata in modo

da garantirne la corretta esecuzione in conformità con le previsioni progettuali;

- la manutenzione, deve assicurare la durata nel tempo di tutti gli elementi e degli spazi attrezzati al fine di garantire la durabilità e la funzionalità;
- il senso civico, è l’ultima tappa di un percorso per arrivare all’ottenimento del risultato: spesso anche un progetto realizzato a “regola d’arte” è oggetto della mancanza di rispetto per la “cosa pubblica” e il “bene comune”.

Una progettazione che dia qualità agli spazi urbani della città deve preventivamente prendere in esame quattro aspetti:

- orientamento e mobilità, è d’obbligo assicurare ai cittadini in qualsiasi condizione fisica si trovino, la possibilità di muoversi ed orientarsi in modo autonomo, agevole e sicuro, non solo negli spazi pedonali ma prendendo in considerazione gli incroci e i collegamenti con i mezzi e sistemi di trasporto sia pubblico che privato;
- servizi ed elementi di arredo, la progettazione degli elementi, da localizzare nello spazio urbano, dovrà essere curata con attenzione anche nei piccoli particolari come le rifiniture esterne e la colorazione per poi essere messi in opera al fine di favorire l’orientamento e la mobilità in sicurezza (panchine, lampioni, insegne, cestini, chioschi, ecc.), con specifica attenzione per quei componenti che debbono soddisfare uno specifico servizio per le persone disabili (marciapiedi, scivoli, panchine, w.c., ecc.);
- informazione e segnaletica, si dovrà porre attenzione non solo a quegli elementi che sono il simbolo dell’informazione e della segnaletica cioè cartelli, semafori, toponomastica, ma anche a quelli relativi ai servizi come uffici informazioni, servizi igienici, farmacie, uffici postali, caserme di carabinieri, pubblica sicurezza, vigili urbani, ecc. È di grande aiuto muoversi in ambienti e aree dove è possibile verificare la propria posizione nello spazio: l’informazione per essere generale deve essere percepibile anche per le persone con disabilità uditive e visive;

Individuazione delle Barriere Architettoniche

▼ BARRIERE ARCHITETTONICHE	▼ BARRIERE URBANE
OSTACOLI ALLA FRUIZIONE	
<ul style="list-style-type: none"> • dislivelli superati con gradini e scale. • porte o passaggi di larghezza inferiore a 75 cm. • ambienti con spazi di manovra che non consentono la rotazione della sedia a ruote. • ascensori di dimensioni minori di 95 x 130 cm. • apparecchiature varie (cassette per la posta) poste ad altezza eccessiva. 	<ul style="list-style-type: none"> • parcheggi con spazio tra autovetture minore a 130 cm. • passaggi obbligati. • arredi stradali che impediscono il passaggio in quanto minore di 75 cm. • apparecchiature varie, esempio telefoni, bancomat ecc. poste in vani non raggiungibili.
FONTI DI DISAGIO ALLA FRUIZIONE	
<ul style="list-style-type: none"> • pendenza delle rampe superiore del 5%. • scale con errato rapporto alzata/pedata. • mancanza di livellamento automatico ai piani dell'ascensore. • porte con assenza di spazio laterale e difficoltà di apertura. • aperture che limitano la visuale esterna. • ostacoli per un'agevole manovra all'interno del w.c. 	<ul style="list-style-type: none"> • percorsi esterni con tratti di eccessiva lunghezza. • pavimentazioni sconnesse. • posizionamento errato di grigliati. • assenza di raccordo fra marciapiedi e piani stradali. • assenza di segnaletica di orientamento.
FONTI DI PERICOLO NELLA FRUIZIONE	
<ul style="list-style-type: none"> • porte di accesso o ascensori in prossimità delle rampe di scale a scendere. • pavimentazione scivolosa. • spigoli emergenti di arredi o infissi. • porte vetrate prive di segnalazione. • zerbini non ancorati e/o incassati. • parapetti di altezza non idonea e attraversabili. 	<ul style="list-style-type: none"> • illuminazione stradale non adeguata. • attraversamenti pedonali privi di segnalazione acustica. • dislivelli non segnalati. • segnaletica stradale posta ad altezza inferiore a 210 cm.

- reti impiantistiche e cantieri temporanei e mobili, il funzionamento della città è legato, tra l'altro, all'efficienza del funzionamento delle reti impiantistiche che sono caratterizzate da elementi tecnologici (cabine telefoniche, colonnine gas, armadi telefonici, ecc.) che spesso non sono coordinati in modo organico con lo spazio urbano costituendo un ostacolo alla mobilità e fruibilità della città; analogo problema creano i cantieri temporanei o mobili, sia privati che pubblici, se la loro apertura e l'impianto non dialoga con lo spazio urbano circostante e più specificatamente ne limita o ostacola la fruibilità ed accessibilità.

Da quanto sopra possiamo definire il P.E.B.A. come uno strumento che ha la finalità di raggiungere la completa conoscenza delle situazioni di impedimento, rischio ed ostacolo per la fruizione di edifici e spazi pubblici ed è necessario che le amministrazioni comunali ne siano dotate al fine di poter avviare procedure coordinate per realizzare interventi di eliminazione ed attenuazione dei conflitti uomo-ambiente.

In conclusione sono convinto che l'applicazione costante della metodologia dei P.E.B.A. può interessare sia parti della città che la sua interezza con la finalità di ottenere *"L'accessibilità della città e l'eliminazione della morfologia urbana dell'esclusione"*.