

La città accessibile

“... la giusta soluzione per una categoria di cittadini, se espressivamente adeguata, equivarrebbe ad un vantaggio per tutti non solo estetico, ma anche economico. Il passaggio a cui l'architettura deve giungere, per motivi etici e non solo estetici, è quello di studiare uno spazio che possa parlare ed essere pienamente vissuto, a vari livelli, dalle più svariate condizioni dell'uomo...”

Giovanni Michelucci



Sono trascorsi più di venti anni da quando, nel 1981, fu indetto l'anno mondiale dell'handicappato, il 2003 è stato indetto (anno del disabile); sono invece quasi quaranta gli anni che ci separano dall'emanazione di una circolare del Ministro dei Lavori Pubblici in tema di accessibilità delle nostre città datata 1968.

Nel lasso di tempo considerato in Italia sono state redatte normative, varate leggi, scritti libri e manuali, sono stati organizzati seminari e convegni. Attualmente il nostro paese si presenta nel panorama europeo e mondiale come uno dei paesi più avanzati per quanto riguarda la produzione normativa in questo settore: dalla legge 13 ed il DM 236 del 1989 sino alla emanazione del DPR 503 del 24 luglio del 1996 l'Italia si è, infatti, dotata di un apparato normativo tra i più completi ed invidiati.

Tuttavia, nonostante l'abbondante produzione normativa, ancor oggi, si registra un vuoto realizzativo preoccupante: le nostre città sono tra le più inaccessibili d'Europa, tante le strade, i viali, i giardini pubblici, le piazze, la cui fruizione è negata a molti cittadini; troppi sono ancora gli edifici pubblici che risultano inaccessibili, e ciò nonostante l'esplicito obbligo fatto dalle normative vigenti.

Si è passati dal termine di “handicappato” a quello di “disabile” o “diversabile...” per identificare un certo tipo di cittadino “speciale” per il quale bisogna provvedere a destinare, troppe volte in maniera casuale, una cabina telefonica, un parcheggio o una rampa... troppo poco, poco o nulla è cambiato.

Un sintetico quadro normativo

È facile notare, a fronte di una evoluzione normativa¹, quale forte ritardo fanno ancora registrare molte nostre città e, inoltre, dal sintetico quadro di seguito esposto è possibile riflettere sulle gravi inadempienze rispetto al tema dell'accessibilità imputabili a molte amministrazioni comunali ed enti preposti.

La Circolare Ministeriale n. 4809 del 19 giugno 1968 stabiliva le caratteristiche degli spazi di edilizia pubblica e degli edifici di uso pubblico di nuova costruzione o esistenti, nel caso di ristrutturazione.

Bibliografia di riferimento

- F. Vescovo (a cura di), Progettare per tutti senza barriere architettoniche, Maggioli editore, Rimini, 1997
- E. Matteucci (a cura di) Il verde per tutti, nella collana di M. Zoppi & Co, Progettare con il verde, Alinea editrice, Firenze, 2000
- Assini, Anichini, Gurrieri, Tesi, Manuale della progettazione dell'accessibilità, Ed. Sole 24Ore, Milano, 2002
- G. Nardone, Città Accessibile, in Paesaggio Urbano n° 1, Maggioli editore, Rimini, 2003
- Centro G. Giuntinelli (a cura di), La progettazione accessibile, Franco Angeli, Milano, 2004
- Coop. Sociale Servizi Integrati Srl ONLUS, Guida alla progettazione - Loges Linea di Orientamento Guida e Sicurezza, Roma



Le prescrizioni riguardavano i parcheggi, i percorsi pedonali, gli accessi agli edifici, le piattaforme di distribuzione, le rampe, le scale, i corridoi e i passaggi, le porte, i pavimenti, le sale per riunioni o spettacoli, i locali di ufficio accessibili al pubblico, i locali igienici, gli ascensori, gli impianti telefonici pubblici, gli apparecchi elettrici di comando e di segnalazione.

Le disposizioni interessavano opere realizzate a totale o parziale finanziamento dello Stato e di Enti pubblici.

Con la legge 118 del 30 marzo 1971 viene introdotto il principio della "rimozione delle barriere architettoniche" da tutti gli edifici a carattere pubblico, e rimandando ad un successivo decreto, che si farà attendere per sette anni (per l'applicazione della legge); nello specifico: l'articolo 27 recita: "Per facilitare la vita di relazione dei mutilati e invalidi civili gli edifici pubblici o aperti al pubblico e le istituzioni scolastiche, prescolastiche o di interesse sociale di nuova

edificazione dovranno essere costruiti in conformità alla circolare del Ministero dei Lavori Pubblici del 19/6/68 riguardante la eliminazione delle barriere architettoniche anche apportando le possibili e conformi varianti agli edifici appaltati o già costruiti all'entrata in vigore della presente legge; i servizi di trasporto pubblico ed in particolare i tram e le metropolitane dovranno essere accessibili agli invalidi non deambulanti; in nessun luogo pubblico o aperto al pubblico può essere vietato l'accesso ai minorati; in tutti i luoghi ove si svolgono pubbliche manifestazioni o spettacoli che saranno in futuro edificati, dovrà essere previsto e riservato uno spazio agli invalidi in carrozzella. Le norme di attuazione delle disposizioni di cui al citato articolo saranno emanate, con decreto del Presidente della Repubblica su proposta dei Ministri competenti, entro un anno dall'entrata in vigore della presente legge".

Il DPR 384 del 27 aprile 1978, che viene approvato sette anni dopo la Legge 118/1971, deriva da una proposta del Ministero dell'Interno concertata con altri dicasteri (Sanità, Istruzione, Lavoro, Trasporti, Turismo, e Lavori Pubblici). Il decreto non prevede alcuna sanzione e nessun controllo da effettuarsi. Il DPR 384/1978, dopo l'entrata in vigore del DPR 503/1996, è abrogato.

La legge 41 del 28 febbraio 1986 è la legge Finanziaria per il 1986; dopo l'entrata in vigore della legge, non possono essere approvati progetti di costruzione o ristrutturazione di opere pubbliche che non siano conformi al DPR 384/1978. Per gli edifici pubblici già esistenti non ancora adeguati al DPR 384 dovevano essere adottati dalle Amministrazioni competenti piani di eliminazione delle barriere architettoniche entro un anno dalla entrata in vigore della legge. Rappresenta una svolta la legge 13 del 9 gennaio 1989, poiché interviene sugli edifici privati e sugli edifici di edilizia residenziale pubblica, sovvenzionata ed agevolata, ed è volta a facilitare gli interventi finalizzati all'accessibilità delle abitazioni da parte di portatori di handicap. La Legge 13 apre la strada ad una nuova regolamentazione tecnica: entro tre mesi dall'entrata in vigore della legge stessa, il Ministro dei lavori pubblici fissa con proprio decreto le



1. C. Giacobini, Progettazione accessibile: aspetti culturali ed evoluzione normativa, in ,
in Centro G. Giuntilli (a cura di) La progettazione accessibile, F. Angeli, Milano, 2004





prescrizioni tecniche necessarie a garantire l'accessibilità, l'adattabilità e la visitabilità degli edifici privati e di edilizia residenziale pubblica, sovvenzionata ed agevolata.

Il nuovo decreto, D. M. 236 del 14 giugno 1989, riguarda gli edifici privati di nuova costruzione o soggetti a ristrutturazione, residenziali e non; l'edilizia residenziale convenzionata e ai loro spazi esterni di pertinenza; l'edilizia residenziale pubblica sovvenzionata ed agevolata di nuova costruzione o soggetta a ristrutturazione e i suoi spazi esterni di pertinenza.

Lo stesso stabilisce la nuova definizione di barriere architettoniche e introduce il germe di un profondo mutamento culturale: non si prevedono più soltanto misure per i disabili ma tutti gli interventi devono soddisfare, oltre che le esigenze di accessibilità, anche quelle di confort, sicurezza e di fruibilità, riconoscibilità e orientamento per chiunque.

Questo decreto definisce i "Criteri generali di progettazione" in tre livelli di qualità edilizia: accessibilità, visitabilità e adattabilità. L'accessibilità esprime il più alto livello in quanto ne consente la totale fruizione nell'immediato. La visitabilità rappresenta un livello di accessibilità limitato ad una parte più o meno estesa dell'edificio o delle unità immobiliari, che consente comunque ogni tipo di relazione fondamentale anche alla persona con ridotta o impedita capacità motoria o sensoriale. La adattabilità rappresenta un livello ridotto di qualità, potenzialmente suscettibile, per originaria previsione progettuale, di trasformazione in livello di accessibilità; l'adattabilità è, pertanto, un'accessibilità differita. Tutto ciò che non è accessibile, anche negli edifici visitabili, deve essere adattabile.

Lo stesso stabilisce che devono essere completamente accessibili gli spazi esterni, le parti comuni degli edifici, il 5% degli alloggi di edilizia sovvenzionata, gli ambienti destinati alle attività sociali, gli edifici sede di aziende soggette al collocamento obbligatorio.

(Le prestazioni richieste sono indicate dall'articolo 4). Le residenze, le sale e i luoghi per riunioni, spettacoli e ristorazione, le strutture ricettive, i luoghi per il culto, gli altri luoghi aperti al pubblico devono essere visitabili. È importante rilevare come nell'art. 4 siano elencati i concetti, prestazioni e non le misure specifiche, affinché ogni componente edilizio possa essere giudicato.

Le prestazioni sono inderogabili; occorre dimensionare adeguatamente gli spazi antistanti e retrostanti ma se pur indicate le misure, quest'ultime possono essere modificate dal progettista attraverso soluzioni alternative purché egualmente in grado di soddisfare le prestazioni previste dell'art. 4.

La legge quadro sull'handicap Legge 104 del 5 febbraio 1992 raccoglie, in oltre 40 articoli molte disposizioni per l'integrazione sociale, lavorativa, scolastica delle persone con disabilità.

Alcuni articoli affrontano anche ambiti connessi all'accessibilità e alla mobilità della persone disabili (Rimozione di ostacoli per l'esercizio di attività sportive, turistiche e ricreative), (Eliminazione o superamento delle barriere architettoniche), (Mobilità e trasporti collettivi), (Riserva





di alloggi). Le sanzioni sono previste per tutte quelle opere realizzate negli edifici pubblici e privati aperti al pubblico in difformità dalle disposizioni vigenti in materia di accessibilità e di eliminazione delle barriere architettoniche, tali da rendere impossibile l'utilizzazione dell'opera da parte delle persone handicappate.

Il progettista, il direttore dei lavori, il responsabile tecnico degli accertamenti per l'agibilità o l'abitabilità ed il collaudatore, ciascuno per la propria competenza, sono direttamente responsabili. Essi sono puniti con l'ammenda da lire 10 milioni a lire 50 milioni e con la sospensione dai rispettivi albi professionali per un periodo compreso da uno a sei mesi.

Stando all'articolo 24, i comuni adeguano i propri regolamenti edilizi alle disposizioni dell'art. 27 della 118/71 e all'art. 2 del DPR 384/78, alla Legge 13/89 e del DM 236/89 entro centottanta giorni dalla data di entrata in vigore della legge 104. Scaduto tale termine, le norme dei regolamenti edilizi comunali contrastanti con le disposizioni del presente articolo perdono efficacia.

Il Decreto Legislativo 626 del 19 settembre rappresenta il recepimento di normative comunitarie riguardanti la sicurezza dei luoghi di lavoro, ma contiene anche alcune prescrizioni riguardanti le barriere architettoniche (art. 30, Titolo II): "I luoghi di lavoro devono essere strutturati tenendo conto, se del caso, di eventuali lavoratori portatori di handicap. L'obbligo vige, in particolare, per le porte, le vie di circolazione, le scale, le docce, i gabinetti e i posti di lavoro utilizzati o occupati direttamente da lavoratori portatori di handicap".

Il DPR 503 del 24 luglio 1996 Viene emanato con l'obiettivo principale di armonizzare gli standard degli edifici pubblici, con quelli degli edifici privati regolati dal DM 236/1989. Nel titolo primo si definiscono le barriere architettoniche, rifacendosi alle definizioni del DM 236/1989. Campo di applicazione: gli edifici pubblici e gli spazi pubblici. Per gli edifici e gli spazi pubblici esistenti l'obbligo viene limitato ad apportare gli accorgimenti che possono migliorarne la fruibilità. Le amministrazioni che utilizzano quali sedi di servizi pubblici edifici non ancora accessibili, entro 180 giorni, devono

attivare un sistema di chiamata che consenta al cittadino disabile di attivare un servizio di assistenza che gli permetta di fruire ugualmente dei servizi svolti. Il sistema di chiamata deve essere posizionato in luogo accessibile e contraddistinto con il simbolo di accessibilità condizionata. Il decreto non fornisce indicazioni operative circa le modalità organizzative del servizio di assistenza.

Il titolo secondo tratta di aree edificabili, delle opere di urbanizzazione e arredo urbano fissando un principio nuovo: tutti gli spazi pubblici devono essere accessibili ai portatori di handicap. Spazi pedonali, marciapiedi, attraversamenti pedonali, scale e rampe, servizi igienici pubblici, parcheggi devono tenere conto degli standard di accessibilità (ripresi dal DM 236/1989).

Lo stesso titolo affronta anche il problema della circolazione e sosta dei veicoli al servizio di persone disabili.

La concessione del contrassegno invalidi viene estesa anche ai non vedenti. Viene altresì regolamentata la possibilità di accesso nelle zone a traffico limitato o nelle corsie riservate.

Il titolo terzo entra nel merito della struttura edilizia in generale prevedendo l'unificazione degli standard tra edilizia pubblica e privata e stabilendo che questi siano quelli del DM 236/1989.

Le procedure, le deroghe ed gli edifici sottoposti a vincolo sono l'oggetto del titolo quinto: le deroghe vengono concesse in caso di impossibilità tecnica connessa agli elementi strutturali e/o impiantistici; per gli edifici soggetti a vincolo si prevede la possibilità di realizzare l'accessibilità dell'edificio tramite opere mobili. Gli edifici scolastici sono l'oggetto del titolo quinto: gli edifici delle istituzioni prescolastiche, scolastiche, comprese le università e delle altre istituzioni di interesse sociale nel settore della scuola devono assicurare la loro utilizzazione anche da parte di studenti non deambulanti o con difficoltà di deambulazione.

Nel caso di edifici scolastici a più piani senza ascensore, la classe frequentata da un alunno non deambulante deve essere situata in un'aula al pianterreno raggiungibile mediante un percorso continuo orizzontale o raccordato con rampe.





Lo stato attuale delle città

Il quadro dello stato attuale di molte città dimostra come il rispetto civico della persona nella sua individualità, i principi di pari opportunità e di uguaglianza, su cui si basa (o dovrebbe basarsi) la nostra società sono sistematicamente negati ad una gran parte di cittadini che, conseguentemente si vedono estromessi dalla quotidianità della vita sociale. Le città in cui viviamo sono costruite dall'uomo ma non sembrano costruite per l'uomo in considerazione dei gravi disagi a cui si è sottoposti nel quotidiano vivere, sino al punto di essere portati ad assumere un atteggiamento di rassegnazione al fatto che la città sia entità da subire, sempre meno dotata di spazi verdi, con strade sempre più invase da automobili fumanti e rombanti. Sembra che le nostre città siano ormai organizzate in spazi, tempi e corpi ordinati per funzioni che generano assenza di relazioni; tale assenza porta alla definizione di una città priva di organicità che non favorisce il rapporto tra individuo ed ambiente e che nega la socializzazione; fenomeno che assume

aspetti ancor più gravi per tutti gli individui più deboli.

“...periferie dove dormire, zone deputate al lavoro, lo spazio commerciale sempre più decentrato e sempre più iper-mercato ...in questa situazione certi tempi sono preclusi come ad esempio la notte alle donne; certi spazi sono inaccessibili, come la strada per i bambini; certe azioni sono impossibili, come spostarsi con agio da casa propria per disabili ed anziani...”²

L'accessibilità, la fruibilità e la sicurezza degli spazi urbani rappresentano un tema trasversale al complesso mondo della progettazione delle città; un tema che pone particolare attenzione al ruolo ed alla condizione degli anziani, dei disabili e dei bambini e di tutti coloro che diverse ragioni, permanentemente o per un lasso di tempo limitato oppongono la propria fragilità, la propria “debolezza” al confronto di un modello di abitante che la società in questi ultimi anni pare abbia eletto a riferimento: il cosiddetto “normale” che nella nostra cultura si traduce nell'individuo maschio, adulto, abile e lavoratore. Sarebbe opportuno pensare alla città con gli occhi di un bambino e dal suo punto di vista, progettare gli spazi ed i percorsi provando a muoversi come si muove un anziano, comporre l'arredo urbano pensando come un non vedente, impiegando materiali e soluzioni tecniche capaci anche di stimolare percezioni sensoriali altre quali l'olfatto, il tatto, l'udito con le quali consentire più facilmente l'orientamento. Sembra, invece, che l'utente della città a cui ogni progettista, amministratore ed operatore delle trasformazioni antropiche si rivolga sia stato definito in base a standard di “esclusività”, rimandando ad una parentesi “specialistica” e settoriale l'attenzione da rivolgere nei confronti delle persone con disabilità. Ciò, come logica conseguenza porta a progettare in base ad un approccio limitato ad alcune soluzioni speciali, per disabili ... contrapponendo, per l'appunto, uno standard di disabilità allo standard dell'uomo “normale”. L'esigenza che emerge da queste considerazioni, nella progettazione della città e dei suoi spazi a misura d'uomo, è quella di adottare un atteggiamento che sappia essere più attento ad interpretare le esigenze dell'utente, i caratteri





peculiari dello stesso che, difficilmente, potranno essere contenuti in semplicistiche classificazioni basate sulla capacità di un uomo di compiere i cento metri piani in dieci secondi o un salto con doppio avvistamento all'indietro. "... è necessario ripensare all'uomo o meglio all'essere umano: al suo essere uomo o donna, soggetto che evolve da bambino ad anziano, a persona che

architettoniche siano state da sempre considerate regole troppo facilmente eludibili o rinviabili ciclicamente attraverso all'improprio ricorrere all'ufficio della deroga di stato.

A ciò si aggiunge la scarsa sensibilità ai dettami del vivere civile in una collettività da parte di tanti cittadini che si traduce in consolidata abitudine al parcheggio selvaggio, all'uso dei marciapiedi a "scopo personale". Un recente studio denominato progetto CARE (Città Accessibili delle Regioni Europee)⁴, approvato nel 2004 nell'ambito delle iniziative Comunitarie Interreg III b vede l'assessorato al turismo della regione Emilia Romagna come capofila di 15 partners in rappresentanza di cinque stati: Italia, Austria, Germania, Grecia e Romania. Il progetto si basa sulla condizione a livello transnazionale di strategie di sviluppo della città in cui l'accessibilità per tutti rappresenta un rilevante elemento di qualità. I dati che emergono da queste indagini costituiscono una importante base su cui è opportuno riflettere e concentrare le risorse disponibili. Il messaggio più chiaro che traspare dai risultati del progetto è certamente la necessità di migliorare il livello tecnico delle conoscenze e delle competenze sul tema dell'accessibilità, investendo in tale impegno tutti gli attori pubblici e privati, coordinando le azioni tra chi "utilizza le città", "chi progetta le città" e "chi governa le città", sviluppando un'azione mirata all'attività formativa rivolta agli operatori pubblici e privati. Risulta, inoltre, indispensabile agire anche sulla sensibilità degli operatori commerciali e turistici inducendoli a comprendere che esiste la possibilità di trasformare le città da meri luoghi di residenza a "sistemi ospitali" e che ciò passa attraverso la qualità dei servizi che una città sa offrire ai propri cittadini ed anche a quelli che i possibili flussi turistici potranno fare pervenire.

Il risultato finale è ardito e al tempo stesso di eccezionale attualità, si tratta di operare, ognuno per le proprie competenze, verso un progressivo processo di emancipazione e di successo sociale ed economico, che può progressivamente trasformare una città fruibile soltanto da "alcuni cittadini" in città "per tanti" sino a poter vantare e godere della condizione di città per tutti.

nel corso della vita può andare incontro a cambiamenti temporanei o permanenti e presentare caratteristiche differenti da quella "normalità" definita arbitrariamente da convenzioni che si sono dimostrate inadeguate..."³

Molte sono le attrezzature e le strutture urbane non fruibili da persone con deficit motori o sensoriali, ovvero da parte di una grandissima percentuale di cittadini. Una percentuale importante di cittadini destinata, tra l'altro, ad aumentare in considerazione dell'età media della popolazione del nostro paese che hanno difficoltà a servirsi dei trasporti pubblici, a percorrere marciapiedi pieni di ostacoli, a raggiungere luoghi scarsamente segnalati, a superare scalinate e dislivelli eccessivi. Tra le cause di questa grave situazione al limite della schizofrenia vi è sicuramente la mancata applicazione di sanzioni severe per i progettisti e per gli enti preposti alla programmazione ed al controllo palesemente inadempienti ma, forse ancora di più la triste constatazione che le diverse disposizioni normative per l'accessibilità e l'abbattimento delle barriere

2. Leris Fantini, "Accessibilità degli spazi della città", in Centro G. Giuntinelli (a cura di) *La progettazione accessibile*, F. Angeli, Milano, 2004
3. F. Vescovo, "Progettare per un'utenza ampliata", in *Progettare per tutti senza barriere architettoniche*, Maggioli Ed., Rimini, 1997
4. D. Albanese, M. Valentini, *Città cordiali*, nella rivista bimestrale "Mobilità" n° 38 anno 7

