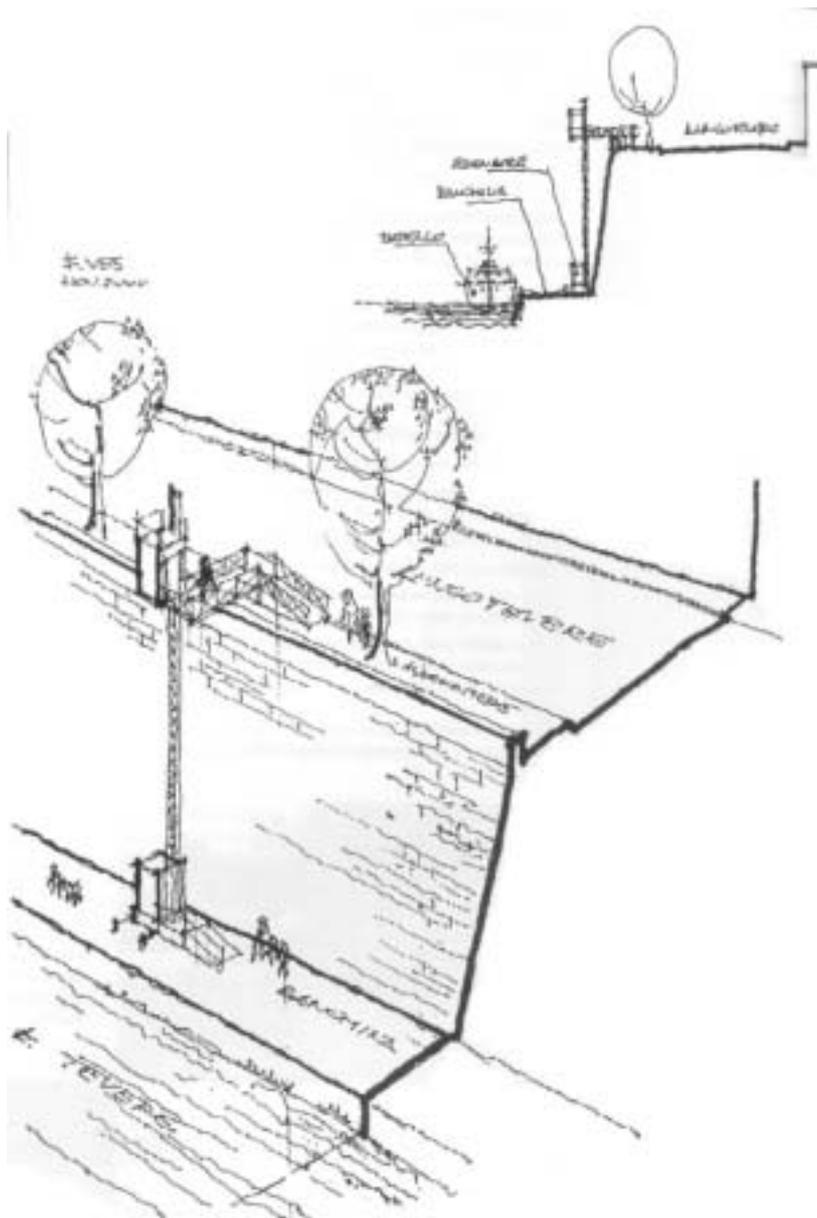


Fonte: PAESAGGIO URBANO n.1/01 gennaio-febbraio, Maggioli Editore, Rimini
 Titolo: **PROGETTARE PER TUTTI SPAZI ACCESSIBILI**
 di Fabrizio Vescovo

PROGETTARE PER TUTTI SPAZI ACCESSIBILI

Spazi progettati, costruiti e gestiti per l'uomo; facilmente utilizzabili da chiunque: bambini, anziani, persone in piena forma fisica e persone con ridotta autonomia o con deficit nella mobilità. Spazi urbani ed edilizi realizzati ed attrezzati in modo intelligente; con una corrente terminologia di oggi: spazi "smart". Solo se sono verificabili queste caratteristiche, queste prestazioni, dell'habitat, si può ragionevolmente parlare di ambienti urbani "sostenibili" e politicamente corretti. Invece in troppi casi i tessuti cittadini, le strutture edilizie e i diversi sistemi per la mobilità delle persone presentano tuttora caratteristiche ostacolanti e defaticanti. Esse producono notevoli limitazioni nelle scelte individuali e nella libertà di effettuare programmi personali da parte di molti. Si generano, conseguentemente, effetti negativi anche sotto il profilo economico oltre che sociale. L'area di studio relativa all'accessibilità ed alla fruibilità, da parte di tutti i cittadini, degli spazi costruiti, urbani ed edilizi, e più in generale del territorio urbanizzato, deve assumere sempre più un ruolo determinante nei confronti della ricerca progettuale finalizzata al potenziamento di alcuni essenziali aspetti qualitativi dell'ambiente urbano. Si tratta di comunicare efficacemente, di far comprendere meglio, alcuni concetti base, ancora purtroppo non bene assimilati, relativi alla qualità ed al "comfort ambientale", a tutti coloro che si occupano di progettazione, realizzazione e gestione del territorio e più in generale degli spazi antropizzati. Per questo scopo occorre provvedere alla diffusione di concetti tanto essenziali quanto ancora sottovalutati. Occorre far comprendere appieno quali siano gli effettivi vantaggi, per l'intera collettività, dell'accessibilità urbana. Essa va intesa come l'insieme delle caratteristiche distributive, dimensionali ed organizzativo-gestionali che siano in grado di consentire, anche alle persone con difficoltà di movimento o sensoriali, la fruizione agevole e sicura degli spazi e delle attrezzature della città,



Possibile utilizzazione di un "ascensore da cantiere" per rendere "accessibile" a tutti le banchine del fiume Tevere. Vedi d.P.R. 503/96 – Titolo IV, art. 19, Deroghe a soluzioni alternative. D.P.R. 547/55 – Capo III, d.P.R. 459/96 – Direttive Cee.

compresi i sistemi di trasporto. Puntando a questo obiettivo, diminuiscono gli ostacoli, le fonti di pericolo e le situazioni che provocano affaticamento o disagio, generalizzando i benefici dell'operazione. L'accessibilità, come agevole fruizione dell'ambiente costruito, tende pertanto alla ottimizzazione delle risorse e delle energie sia umane che finanziarie. Essa, però, non deve essere intesa come elemento episodico anche se privo di barriere architettoniche ma, più organicamente, come sistema diffuso e complesso per il *comfort* ambientale ed urbano e per il potenziamento della mobilità sul territorio. Deve pertanto essere individuato il complesso degli elementi collegati tra loro o interdipendenti che consentano di avvicinarsi il più possibile al concetto di autonomia, di autosufficienza e conseguentemente di uguaglianza tra i cittadini. Si tratta, in altri termini, di tendere al raggiungimento delle "pari opportunità" per tutti, compresi coloro che appartengono alle cosiddette categorie svantaggiate o, meglio, compresi coloro che, per svolgere le diverse attività della loro vita, hanno "particolari necessità". A tale scopo occorre che l'accessibilità venga considerata non in maniera statica e ferma nel tempo, ma, al contrario, come una sorta di affascinante "*work in progress*" che, con l'aiuto della fantasia e della flessibilità, si adegui continuamente alle nuove esigenze individuate, anche utilizzando al meglio il rapido evolversi delle tecnologie. In tal senso la disciplina in argomento interessa, in maniera trasversale, numerose materie di studio attinenti la progettazione e la realizzazione di tutto ciò che attiene al territorio: dai piani urbanistico-esecutivi alle sistemazioni ambientali, dai Piani urbani del traffico alle sistemazioni dei parchi e delle aree verdi, dalla composizione architettonica al restauro e recupero dell'esistente, dall'organizzazione di manifestazioni, spettacoli ed attività culturali o ricreative, anche se temporanee, all'architettura degli interni. I concetti chiave che costituiscono gli obiettivi della accessibilità devono perciò essere considerati come "*input*" necessari per lo sviluppo corretto e responsabile di qualsiasi tipo di progetto per l'uomo. Per troppo tempo si è pensato che il problema delle "barriere architettoniche" riguardasse solo le persone "handicapate" e che dovesse essere affrontato solo nell'ambito delle strutture edilizie aperte al pubblico. Solo in tempi recenti si è invece positivamente allargato l'angolo visuale modificando conseguentemente lo stereotipo iniziale di riferimento (persona su sedia a ruote) e l'ambito ad esso collegato fino ad inglobare tutto il contesto dell'ambiente costruito. E' sempre più urgente quindi perseguire l'obiettivo della accessibilità, mobilità e "*comfort* urbano" per modificare la "città ostile" in una "città amica". Questo è stato il titolo di una delle importanti tematiche affrontate nel dicembre 1999, nell'ambito della 1° Conferenza nazionale sulle politiche dell'Handicap, voluta dal Ministro Livia Turco. Nel documento finale del Gruppo di Lavoro n. 5 (coordinato da chi scrive), vengono, tra l'altro, individuati i concetti base, gli argomenti di discussione e le proposte conclusive individuate in sede dei lavori preparatori e nelle tre giornate di intenso lavoro collettivo. Detto documento è stato trasmesso al Parlamento per una essenziale presa d'atto della situazione reale al fine di attivare tutti i possibili provvedimenti finalizzati all'adeguamento degli strumenti normativi e gestionali per il raggiungimento degli obiettivi delle diverse leggi in vigore in favore delle persone disabili. Il risultato, non trascurabile, che né è scaturito e contenuto nel "**Programma d'azione**" approvato dal Governo in data 28.7.2000. Specificamente al punto 6 – mobilità - luoghi e mezzi senza barriere - vengono affrontati i temi in argomento e vengono precisate le azioni prioritarie necessarie per il perseguimento degli obiettivi individuati. Tra queste vengono individuate, al punto 6.1 - ambienti urbani e strutture edilizie - le seguenti:

- emanare linee guida per orientare le diverse amministrazioni nei diversi aspetti applicativi e progettuali, coordinare i numerosi provvedimenti legislativi, individuare apposite strutture di pianificazione e coordinamento nelle diverse amministrazioni;
- inserire nell'ambito delle discipline dei corsi universitari delle Facoltà di architettura e di ingegneria, nonché negli istituti professionali per geometri, quella relativa all'accessibilità ed all'eliminazione delle barriere architettoniche, attivare iniziative di formazione specifica delle figure tecnico amministrative interessate al problema nei diversi enti ed amministrazioni, anche con il concorso degli ordini professionali;
- garantire adeguate risorse per il finanziamento della legge 13/89, la concessione di mutui agli enti locali per finanziare programmi di abbattimento delle barriere architettoniche;
- predisporre una direttiva per attribuire formalmente e con continuità compiti di monitoraggio e sviluppo delle problematiche concernenti le barriere architettoniche alle due commissioni permanenti già attive (d.m. 236/ 89 art. 12, d.P.R 503/96 art. 22, e legge 104/92 – d.m. solidarietà sociale 16.12.1996).

Quanto sopra fa emergere chiaramente la volontà di conoscenza concreta e di decifrazione delle complesse e diversificate esigenze delle persone reali. Le finalità complessive di queste azioni sono tutte orientate, oltre che a superare le barriere architettoniche, a coordinare gli sforzi per il potenziamento della sicurezza e del "comfort ambientale". Quest'ultimo deve riproporsi di migliorare, per tutti, il rapporto costi/benefici tra le energie spese e i risultati che si possono raggiungere, anche in termini di spostamenti fisici nell'ambito dello spazio urbano ed edilizio.

Per ottenere risultati concreti in tempi contenuti è necessario, tra l'altro, utilizzare al meglio tutte le numerose tecnologie disponibili attualmente, anche individuando le eventuali ed opportune modalità di raccordo e di integrazione tra di loro, per consentire l'uso di spazi o di attrezzature ad una utenza più ampia possibile. Vogliamo chiarire meglio, con un esempio, questo concetto che rientra ancora una volta all'interno dell'attuale filone di ricerca riguardante la cosiddetta "progettazione universale" che è finalizzata ad una città per tutti. Frequentemente vengono organizzati, nell'ambito dei centri abitati di grandi o piccole dimensioni, eventi o manifestazioni, di tipo ricreativo, culturale, commerciale, religioso o quant'altro, che riguardano periodi temporanei. In questi casi vengono allestite strutture precarie e "opere provvisorie" per accogliere le diverse attività e far svolgere gli avvenimenti previsti in aree a volte di notevoli dimensioni e con dislivelli di quota più o meno sensibili. In tali circostanze si pone il problema dell'accessibilità e quindi di trovare le soluzioni per superare agevolmente i dislivelli di quota e rendere fruibili i luoghi e gli spazi aperti al pubblico anche alle persone con ridotta autonomia o con limitazioni di movimento (anziani, bambini, disabili, ecc.). In questi casi può anche essere presa in considerazione l'uso di apparecchiature mobili, note per altri scopi, in commercio da molti anni, quali i cosiddetti "ascensori da cantiere" - prevedendo gli opportuni elementi integrativi e adattamenti. Queste sane apparecchiature mobili, di facile e sicuro funzionamento¹. Sono state immaginate e vengono, di norma, utilizzate da maestranze specifiche per esigenze collegate ai cantieri per l'esecuzione di opere nelle nuove edificazioni o per il recupero di immobili esistenti. Ne esistono di diversi tipi, con cabina o con semplice "cestello", funzionano con cremagliera e possono superare piccoli o grandi dislivelli di quota sono installabili e smontabili semplicemente, in poche ore ed a costi contenuti.

Sulla base di tali caratteristiche è apparso opportuno a chi scrive, nel 1999, verificare se esistessero o meno incompatibilità di tipo normativo o strutturale per l'utilizzo, in determinati casi e per manifestazioni temporanee, degli "ascensori da cantiere" per il superamento di barriere architettoniche. Tutto ciò al fine di rispettare la legislazione vigente fin dal 1971, in favore della salvaguardia delle "pari opportunità" anche per le persone con mobilità ridotta. Pertanto, nell'ambito del Dipartimento urbanistica e casa della Regione Lazio è stato costituito uno specifico gruppo di lavoro di esperti che potesse esprimere un parere tecnico legislativo sull'argomento.

Nel luglio 2000 il gruppo, formato tra l'altro da rappresentanti dell'Ispesl delle Asl Rma e della Direzione provinciale del lavoro, area tecnica e ispettiva, ha predisposto un documento² nel quale viene precisato quanto segue.

Si ritiene che, con opportuni adattamenti nell'utilizzo (tipologia della cabina, presenza di un operatore a bordo autorizzato ed esperto, garanzie di sicurezza per le persone al di fuori della cabina) gli ascensori da cantiere rispondenti alle normative specifiche, quali le pr EN 12159 - 1:1998, siano idonei all'obiettivo preposto. Si ritiene, altresì, che in ottemperanza a quanto disposto nell'art. 21.1 del d.P.R. 503/96, negli elaborati tecnici da presentare all'amministrazione competente per le necessarie autorizzazioni, la scelta dell'ascensore da cantiere debba essere opportunamente giustificata, indicando i motivi dell'impossibilità di adottare soluzioni pienamente rispondenti al d.P.R. 236/89 ed evidenziando gli accorgimenti suppletivi adottati a garanzia di livelli di sicurezza equivalenti.

Si è ritenuto utile riportare le notizie di cui sopra per favorire una opportuna conoscenza da parte dei tecnici e delle amministrazioni pubbliche. Tutto ciò è finalizzato a risolvere, anche con "soluzioni alternative" a volte fantasiose, problemi esistenti spesso di non facile soluzione. Quanto sopra esposto ci fornisce un valido supporto per ribadire ancora un concetto più volte espresso negli anni: l'accessibilità va intesa come una positiva integrazione tra le prescrizioni delle norme ed una sana dose di invenzione. Ancora una volta, con questo numero monografico, la rivista "Paesaggio Urbano", intende fornire, mediante l'ampia documentazione presentata, un contributo informativo a tecnici e amministratori - in relazione ai diversi aspetti dell'accessibilità.

Tutto ciò al fine di aumentare le conoscenze relative alle diverse esigenze reali dell'uomo. Solo così si potranno decidere meglio azioni coerenti da mettere in atto per elevare il livello di attenzione sulla necessità di generalizzare la "Progettazione universale" intesa anche come criterio di "buona prassi".

Note:

1 A conferma della affidabilità di queste apparecchiature e interessante notare che nell'agosto del 2000 in occasione del grande raduno giubilare dei giovani a Tor Vergata (Roma), è stata installata una di queste macchine (Alimak CT 8/30) per agevolare al Papa il raggiungimento del palco che era grato costruita a circa 5m da terra.

2 Appare utile riportare l'intero documento:

OGGETTO: D.P.R. 24 luglio 1996, n. 503. Regolamento recante norme per l'eliminazione delle barriere architettoniche negli edifici, spazi e servizi pubblici. Accessibilità degli spazi urbani.

Visto il d.P.R. 24 luglio 1996, n. 503 ed in particolare: l'art. 1.3 che ne stabilisce l'applicazione "agli edifici e spazi pubblici di nuova costruzione, ancorché di carattere temporaneo ;

l'art. 1.4 in cui è previsto l'obbligo che "agli edifici e spazi pubblici esistenti, anche se non soggetti al recupero o riorganizzazione funzionale, devono essere apportati tutti quegli accorgimenti che possano migliorarne la fruibilità sulla base delle norme in esso contenute;"

l'art. 4 che stabilisce che "i progetti relativi agli spazi pubblici e alle opere di urbanizzazione a prevalente fruizione pedonale devono pretendere almeno un percorso accessibile in grado di consentire con l'utilizzo di impianti di sollevamento, ove necessario, l'uso dei servizi, le relazioni sociali e la fruizione ambientale anche alle persone con ridotta o impedita capacità motoria o sensoriale" e che gli "eventuali apparecchi di sollevamento" debbono soddisfare "le norme contenute ai punti 4.1.12 e 8.1.12" (ascensori), "4.1.13 e 8.1.13" (servoscala e piattaforme elevatrici) del Decreto Ministero LLPP n. 236 del 14/06/1989 con le successive prescrizioni elaborate dall'I.S.P.E.S.L. e dall'U.N.I. in conformità alla direttiva comunitaria; l'art. 19.2 che ammette deroghe alle norme al regolamento in oggetto "in caso di dimostrata impossibilità tecnica connessa agli elementi strutturali e impiantistici.

l'art. 19.3 che consente deroghe "nel caso in cui le opere di adeguamento costituiscano pregiudizio per valori storici ed estetici del bene tutelato, - in tal caso il soddisfacimento del requisito di Accessibilità è realizzato attraverso opere provvisorie, ovvero, in subordine, con attrezzature di ausilio e apparecchiature mobili non staticamente ancorate alle strutture edilizie";

l'art. 19.4 che prevede che "la deroga è concessa da parte dell'amministrazione cui è demandata l'approvazione del progetto e della stessa, dà conto nell'ambito dell'atto autorizzativo";

l'art. 20.1 secondo cui "gli elaborati tecnici devono chiaramente evidenziare le soluzioni progettuali e gli accorgimenti tecnici adottati per garantire il rispetto delle prescrizioni di cui al regolamento".

l'art. 20.2 che prevede la redazione di "una relazione specifica contenente la descrizione delle soluzioni progettuali e delle opere previste per l'eliminazione delle barriere architettoniche, degli accorgimenti tecnici strutturali ed impiantistici e dei materiali previsti per tale scopo";

l'art. 21.1 in cui "è fatto obbligo di allegare ai progetti delle opere, la dichiarazione del professionista che ha progettato l'opera attestante la conformità degli elaborati alle disposizioni contenute nel regolamento stesso e che illustra e giustifica eventuali deroghe o soluzioni tecniche alternative" ;

l'art. 21.2 che attribuisce "all'amministrazione cui è demandata l'approvazione del progetto, l'accertamento e l'attestazione di conformità ; l'eventuale attestazione di non conformità del progetto o il mancato accoglimento di eventuali deroghe o sollecitazioni tecniche alternative devono essere motivati";

l'art. 22 che prevede l'attribuzione "alla Commissione permanente istituita ai sensi dell'art. 12 del Decreto del Ministero dei LL PP. N.236189 della soluzione dei problemi tecnici derivanti dall'applicazione" del d.P.R. in oggetto e "l'esame o l'elaborazione delle proposte di aggiornamento e modifica" e che stabilisce che "gli enti locali possono proporre soluzioni alternative alla commissione la quale, in caso di riconosciuta idoneità può utilizzarle per le proposte di aggiornamento del presente regolamento;

visto il d.P.R. 24/7/1996 n. 459 "Regolamento per l'attivazione delle direttive 89/392/CEE, 91/368/CEE, 93/44/CEE e 93/68 CEE concernenti il riavvicinamento delle legislazioni degli stati membri relativi alle macchine" art. 1. 5 lettere "p" e "t";

vista la Circolare del Ministro dell'industria, del commercio ed artigianato n. 157296 del 14.4.1997 "Circolare esplicativa per l'applicazione del d.P.R. 24.7.1996 n.459 ai montacarichi ed alle piattaforme elevatrici per disabili"; visto il d.P.R. 25/6/99 n. 162 "Regolamento recante norme per l'attuazione della direttiva 95/1161 CE sugli ascensori e di semplificazione del nulla osta per ascensori e montacarichi nonché della relativa licenza di esercizio"

visto il d.P.R. 27/4/1955 n. 547 "Norme per la prevenzione degli infortuni sul lavoro" Capo III "Ascensori e montacarichi".

SI PROPONE:

alla Commissione di cui all'art. 22 d.P.R. 503/96, allo scopo di consentire, in occasione di utilizzo temporaneo di spazi o edifici per manifestazioni aperte al pubblico, l'eliminazione di barriere architettoniche non altrimenti superabili, di esprimere parere circa la possibilità di utilizzare, con opportune integrazioni normative, apparecchi di sollevamento a carattere provvisorio, quali gli ascensori da cantiere.

Tali apparecchiature hanno come normativa di riferimento il d.P.R. 547/55, in quanto escluse dal campo di applicazione del d.P.R. 162/99 e del d.P.R. 459/96, a causa delle loro caratteristiche di mobilità.

Inoltre il decreto Ministero LL.PP. n. 236 del 14/6/1989, che detta norme particolari per l'utilizzo di ascensori, servoscala e piattaforme elevatrici, installati in postazione fissa, da parte di persone con capacità motoria ridotta o impedita in modo permanente o temporaneo, non prende in considerazione l'impossibilità di uso di apparecchi di sollevamento mobili.

Si ritiene che, con opportuni adattamenti nell'utilizzo (tipologia della cabina, presenza di un operatore a bordo autorizzato ed esperto, garanzie di sicurezza per le persone al di fuori della cabina) gli ascensori da cantiere rispondenti alle normative specifiche, quali le pr EN 12159 - 1:1998, siano idonei all'obiettivo preposto. Si ritiene, altresì, che in ottemperanza a quanto disposto nell'art. 21.1 del d.P.R. 503/96, negli elaborati tecnici da presentare all'amministrazione competente per le necessarie autorizzazioni, la scelta dell'ascensore da cantiere debba essere opportunamente giustificata, indicando i motivi della impossibilità di adottare soluzioni pienamente rispondenti al D.M. 236/89 ed evidenziando gli accorgimenti supplementari adottati a garanzia di livelli di sicurezza equivalenti.