

ONLINE Fonte: Progettare per tutti senza barriere architettoniche, Maggioli editore, Rimini 1997

Titolo: **AREE VERDI**

Arch. Fabrizio Vescovo

## **AREE VERDI**

Anche nel caso delle aree verdi esistono vari riferimenti normativi che forniscono gli orientamenti e le prescrizioni necessarie a definirne la fruibilità ma vediamo nello specifico quali sono i punti di riferimento e gli agganci utili per chiarire le idee di quanti abbiano ancora delle perplessità o finte "distrazioni" in proposito. La normativa relativa all'argomento in questione non è esplicita né di immediata individuazione; i principali spunti sono individuabili in vari provvedimenti compresi anche quelli relativi alle facilitazioni per la circolazione dei veicoli privati anche nelle aree verdi e negli spazi di grande estensione (vedi circ. Ministetro LL.PP. n.1030/83). Comunque un punto di partenza certo può essere individuato nell'art. 3 della Costituzione italiana, in cui è enunciato il concetto di uguaglianza e di pari opportunità: "tutti i cittadini hanno pari dignità e sono uguali di fronte alla legge, senza discriminazioni di sesso, di razza, di lingua, di religione e di opinioni pubbliche, politiche e di condizioni personali e sociali". Tuttavia a tale origine generale non corrisponde un'uniformità di comportamento e di adesione delle norme da parte del legislatore. Anzi esiste al riguardo una sentenza molto interessante della Corte Costituzionale di qualche anno fa sul principio di uguaglianza. In questa sentenza si afferma che il concetto di uguaglianza non deve indicare l'obbligo da parte del legislatore di predisporre un'unica disciplina per tutti ma al contrario deve essergli consentita l'attuazione di norme giuridiche diverse perché riferite a situazioni sociali o personali diverse. Nella Legge n.118 del 1971, riguardante l'invalidità civile, quindi un settore limitato rispetto ai problemi di accessibilità e mobilità di cui si occupa il corso, all'art. 27 - Barriere architettoniche e Trasporti pubblici - per la prima volta nel nostro Paese si parla di aspetti attinenti all'accessibilità dei luoghi, concetto su cui si sono andati a sviluppare tutti gli altri provvedimenti. Si parla di edifici pubblici e aperti al pubblico; e non solo infatti viene effettuata anche una prima essenziale dilatazione del concetto di edificio: "in nessun luogo pubblico o aperto al pubblico può essere vietato l'accesso alle persone disabili".

Con il passare degli anni questi aspetti sono stati sempre più esplicitati. Ad esempio il DPR 384/78, che costituisce il Regolamento di attuazione dell'art. 27 sopracitato, contiene la precisazione dei concetti di eliminazione degli impedimenti strutturali che ostacolano il movimento delle persone con ridotta ed impedita capacità motoria anche se l'evoluzione maggiore si è avuta più tardi con la Circolare 310 del Ministero dei LL.PP. emanata nel marzo del 1980, relativa alle "Facilitazioni per la circolazione e la sosta dei veicoli al servizio delle persone disabili", in essa vengono ribaditi i principi sostanziali di uguaglianza di tutti i cittadini indipendentemente dalle loro condizioni personali già contenuti nell'art. 3 e nell'art. 38 della Costituzione italiana. Vengono inoltre sollecitate le Amministrazioni pubbliche ad attivarsi affinché le persone con problemi di movimento possano, anche con l'uso di auto privata che costituisce l'indispensabile ausilio nell'ambito dello spazio urbano, raggiungere ed utilizzare i luoghi ove si svolgono le attività sociali, culturali e di svago oltre che i luoghi di lavoro e di residenza. Ciò al fine di potenziare l'integrazione e l'inserimento nella vita sociale delle persone disabili.

Un'altra circolare del Ministero dei LL.PP., la n. 1030 del 1983, sugli "Orientamenti relativi alle facilitazioni per la circolazione e la sosta delle persone disabili" risulta molto importante perché prende in esame i percorsi pedonali ed i luoghi aperti al pubblico di notevole estensione come le zone verdi e i parchi che devono risultare accessibili.

Perché si insiste su questo concetto? Perché tuttoggi capita che molte persone stigmatizzano *elettroscooters* o altri piccoli mezzi, liberi di circolare in alcune ville o parchi pubblici di notevole estensione normalmente chiusi al traffico veicolare, in quanto ritenuti allo stesso livello dei veicoli privati. In realtà esistono delle norme precise che autorizzano e legittimano l'entrata nelle aree verdi di questi mezzi non inquinanti che procedono ad una velocità compatibile con quella del pedone.

La stessa circolare n. 1030 del 1983 ha precisato e diffuso presso le amministrazioni pubbliche alcuni concetti fondamentali per la mobilità dei disabili come quello della possibilità di accedere con l'auto privata alle zone interdette al traffico normale tra cui le aree verdi.

Infatti se così non fosse le persone con difficoltà di movimento non potrebbero usufruire di essenziali strutture urbane, permanenti o temporanee che interessano tutti i cittadini.

Sempre in relazione a questo particolare aspetto la legge finanziaria n.41 del 1986 all'art.32 contiene un comma determinante in cui si parla di "progetti" in senso generico e non progetti con riferimento specifico agli edifici: "non possono essere approvati progetti di costruzione o ristrutturazione di opere pubbliche che non siano conformi alle disposizioni di cui al decreto n° 384 del 1978, in materia di superamento di barriere architettoniche" e ancora "non possono altresì essere erogati dallo Stato o da altri enti pubblici contributi o agevolazioni per la realizzazione di progetti in contrasto con le norme di cui al citato decreto".

Quindi dove si effettuano anche semplici lavori di manutenzione ordinaria e straordinaria e dovunque siano impiegati finanziamenti o semplici agevolazioni fiscali ottenuti con i soldi derivanti dalla collettività si deve progettare e realizzare opere nell'ottica dell'accessibilità per tutti. Questo vale ovviamente anche per le aree verdi o destinate a parco pubblico.

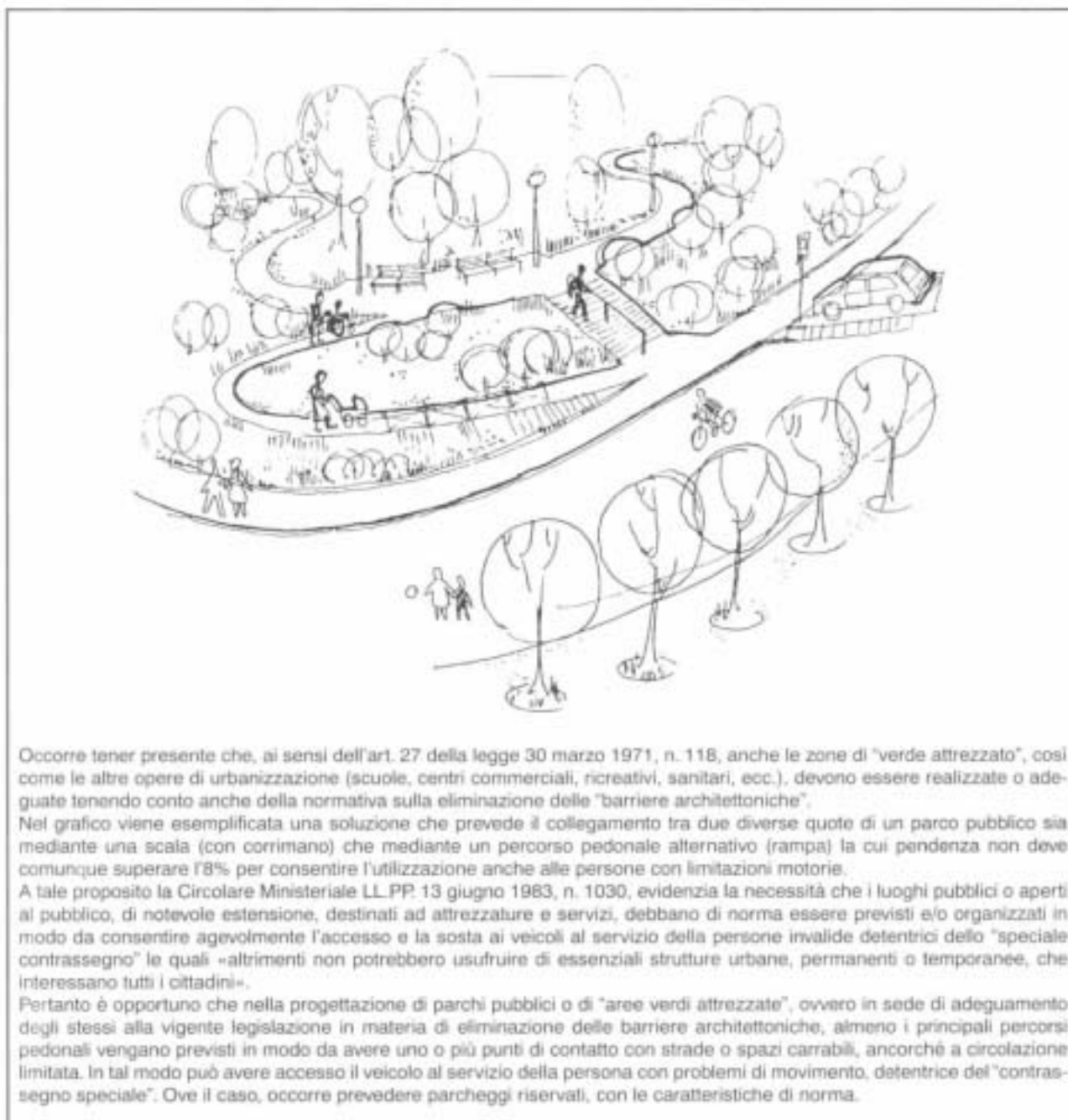
In realtà questo aspetto era già stato anticipato fin dal 1975 dalla Regione Lazio quando venne emanata la legge urbanistica n.72 sui "criteri da osservare in sede di formazione degli strumenti urbanistici comunali". Infatti all'art. 4 viene prescritto che "le norme di attuazione del piano regolatore generale dovranno contenere anche istruzioni attuative concernenti le opere di urbanizzazione (aree scolastiche, strade, aree verdi, etc.) e la progettazione di edifici al fine di eliminare le cosiddette barriere architettoniche di cui alla legge 118/71".

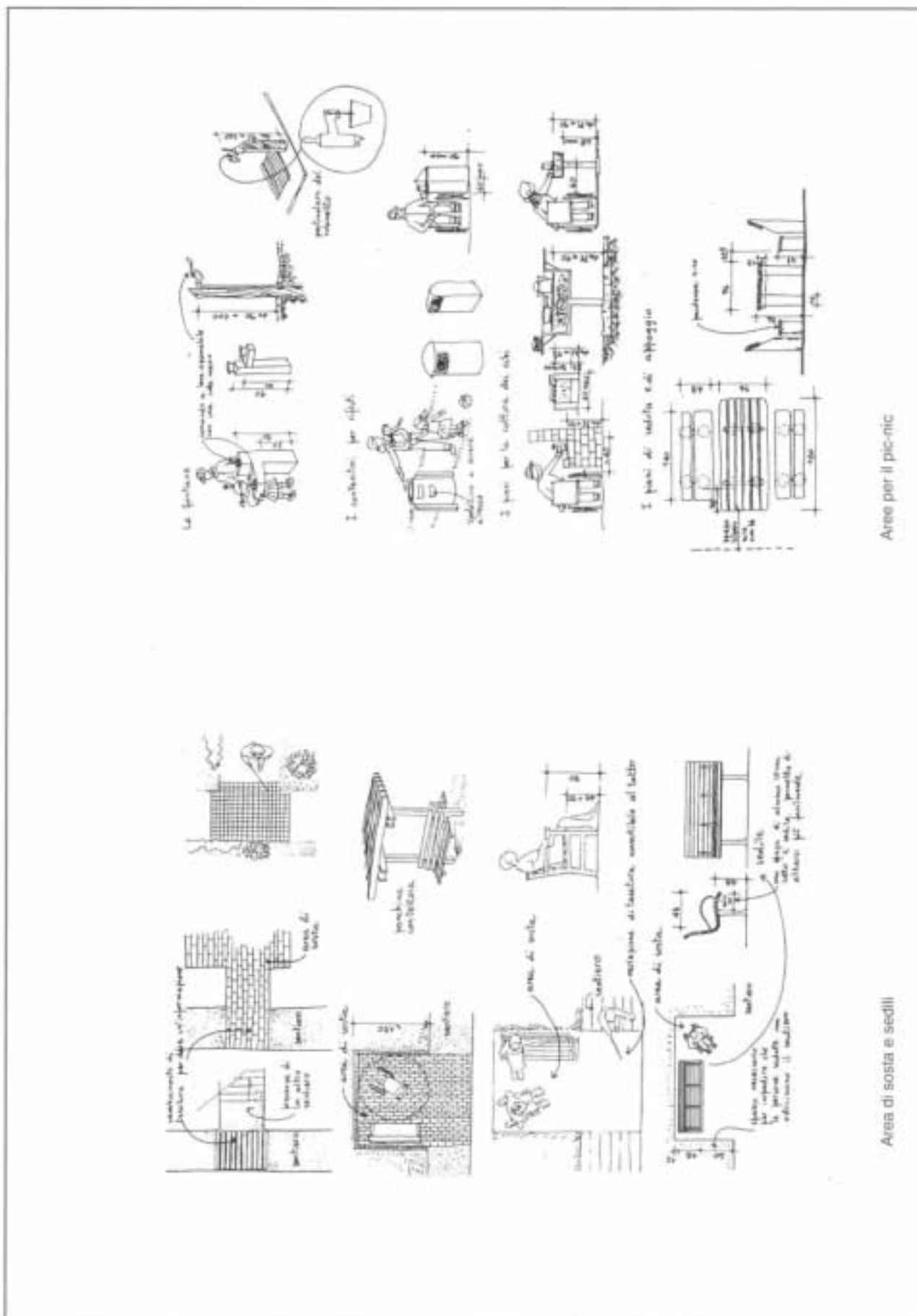
Un ultimo riferimento ufficiale è contenuto in una circolare del Ministero dei LL.PP. del 1985 contenente un disegno riguardante le aree verdi accompagnato da un'ampia didascalia che di fatto costituisce una direttiva ministeriale. La didascalia esplicita che "...è opportuno che nella progettazione di parchi pubblici o di aree verdi attrezzate, ovvero in sede di adeguamento degli stessi alla vigente legislazione in materia di eliminazione delle barriere architettoniche, almeno i principali percorsi pedonali vengono previsti in modo da avere uno o più punti di contatto con la sede stradale o spazi carrabili, ancorché a circolazione limitata. In tal modo può aver accesso il veicolo al servizio della persona con problemi di movimento, detentrica del contrassegno speciale. Ove il caso occorre prevedere parcheggi riservati".

Appare opportuno ricordare che all'Orto Botanico di Roma si è svolto nel 1991 un interessante convegno sul problema dell'accessibilità delle aree verdi nell'ambito del quale siamo riusciti in via sperimentale ad introdurre l'uso di mezzi elettrici alternativi ed integrativi, compatibili con la funzione delle zone verdi in quanto ad emissioni zero (cioè non inquinanti) e con velocità molto limitata paragonabile a quella del pedone. Questi mezzi monoposto sono definiti *elettroscooter* (velocità max 10 Km/ora), oltre a quelli in uso nei campi da golf per 3 - 4 persone definiti *club-cars*, e consentono alle persone con limitazioni motorie (compresi gli anziani) di percorrere anche spazi di notevole estensione senza eccessivo dispendio di energie.

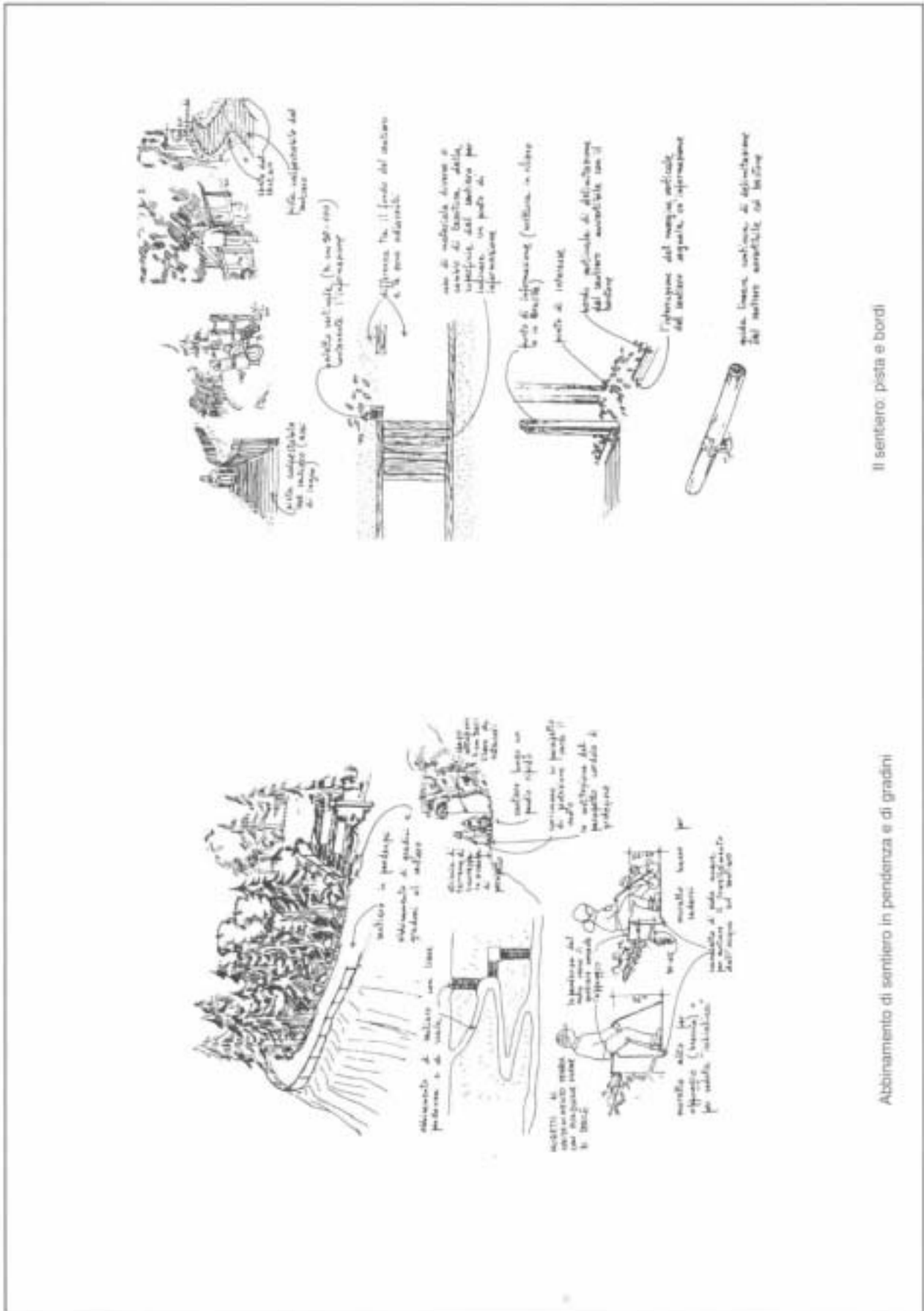
Sempre nella stessa sede si è anche riusciti ad indicare un elenco di suggerimenti e di criteri per la progettazione delle aree verdi accessibili che si possono così sintetizzare:

- 1** - possibilità di arrivare con il proprio veicolo e di poter parcheggiare nelle vicinanze dell'ingresso principale o di un accesso alternativo;
- 2** - possibilità di disporre lungo i principali percorsi pedonali all'interno delle aree verdi, al massimo ogni 100-150 m., di punti di sosta attrezzati con sistemi di seduta (panchine, muretti, ecc.) opportunamente dimensionati;
- 3** - possibilità di garantire l'accessibilità e raggiungibilità da parte dei bambini, degli anziani e delle persone su sedia a ruote, di tutte quelle strutture di uso pubblico presenti soprattutto nei parchi di grandi dimensioni (come ad esempio fontanelle e servizi igienici);
- 4** - opportunità di individuare, anche in via sperimentale, dei percorsi preferenziali attrezzati per facilitare la mobilità e l'orientamento delle persone non vedenti o ipovedenti;
- 5** - opportunità di prevedere una dotazione di *elettroscooters* e *club cars* per il superamento di notevoli distanze da parte di chi soffre di autonomia limitata.

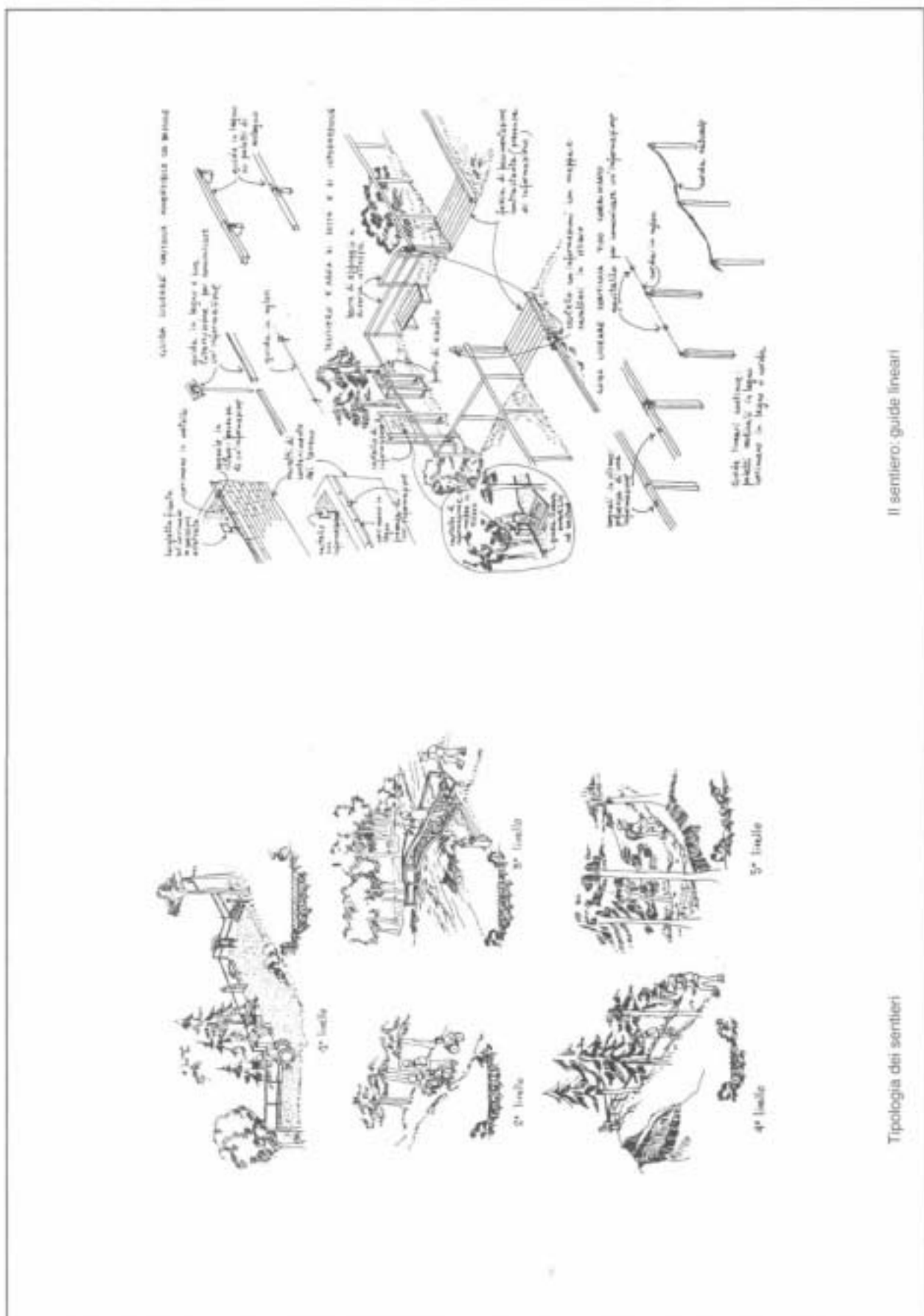




fonte illustrazione:  
E. Monzeglio, disegno fornito dall'autore



fonte illustrazione:  
E. Monzeglio, disegno fornito dall'autore



fonte illustrazione:  
E. Monzeglio, disegno fornito dall'autore