

ACCESSIBILITÀ: DALLA TEORIA DELLE LEGGI ALL'APPLICAZIONE

Strade, trasporti, marciapiedi e locali pubblici sono fruibili davvero a tutti? Dal 1989 ad oggi cos'è cambiato? Ci siamo posti queste domande e, soprattutto, abbiamo cercato una risposta svolgendo una piccola inchiesta che pensiamo possa servire anche all'attuale Amministrazione Comunale.

Nel 1989 cadeva il muro di Berlino mentre in Italia veniva promulgata la Legge n. 13 "DISPOSIZIONI PER FAVORIRE IL SUPERAMENTO E L'ELIMINAZIONE DELLE BARRIERE ARCHITETTONICHE". Nello stesso anno con il decreto ministeriale n. 236 venivano rese pubbliche le direttive tecniche che avrebbero spinto i progettisti ad avere maggiore attenzione verso l'accessibilità. Questo decreto definisce una serie di regole su come progettare le nostre città tenendo in considerazione le esigenze di tutti. In questo modo si inizia ad avviare realmente la progettazione universale, cioè progettare gli ambienti in cui viviamo, gli oggetti che usiamo e i mezzi per muoverci, tenendo in considerazione le necessità del maggior numero possibile di persone.

Questo nuovo modo di progettazione migliora la vita a tutti, non solo a chi ha esigenze particolari, perché rende le città più sicure, più piacevoli, più accessibili: permette, quindi, di vivere meglio. L'accessibilità di una città, per quanto non totale, va infatti a migliorare la qualità di vita di chi ha bambini piccoli, di chi ha un temporaneo problema di deambulazione (dovuto ad esempio ad un'operazione al ginocchio), delle persone anziane, di chi utilizza la bicicletta. È quindi un'esigenza che riguarda, in realtà, una moltitudine di persone, non solo le persone con disabilità.

Per noi tutti "accessibilità" significa avere la possibilità di essere autonomi, ossia di avere la libertà di scelta come tutte le persone. Questo vuol dire accedere ad ogni ambiente, socializzare ovunque e con chiunque soprattutto vivere senza l'assillo di domande come:

- ◆ Potrò arrivarci? il percorso per arrivare a destinazione è privo di ostacoli?
- ◆ Il mezzo pubblico mi permette di salire e scendere?
- ◆ Se vado in auto ci sarà un parcheggio dedicato?
- ◆ Giunto sul posto. Potrò entrarci? E se sì, con che mezzo e chi mi accompagna? C'è la rampa? C'è un sollevatore? È in funzione?
- ◆ C'è lo spazio per la carrozzina?
- ◆ L'ascensore sarà abbastanza ampio per entrare?
- ◆ Potrò accedere al bagno?

In questi trent'anni non c'è dubbio che si sia fatto

moltissimo: ricordiamo per la nostra Regione la "Legge regionale 19 marzo 2018, n. 10 - Principi generali e disposizioni attuative in materia di accessibilità" destinata a promuovere e finanziare azioni per migliorare l'accessibilità degli spazi aperti e delle costruzioni.

Ma ancora tanto si può e si deve fare.

In questo articolo abbiamo analizzato i maggiori problemi che incontriamo quando ci muoviamo da soli o assieme ai nostri accompagnatori negli spazi aperti e nei luoghi pubblici della nostra città, in particolare nel quartiere San Domenico, dove la Comunità Piergiorgio è nata ormai quasi 50 anni fa. Cercheremo, inoltre, di inoltrare delle proposte con l'intenzione di dare un contributo per migliorare la nostra bella città (e a pag. 20 di questo numero c'è proprio l'intervista all'Assessore del Comune di Udine Elisa Battaglia, a cui abbiamo rivolto le nostre domande e che è il riferimento per quel che concerne la disabilità ndr).

Verde urbano. Gli alberi in città sono un bene comune importantissimo perché assorbono l'anidride carbonica, riducono l'inquinamento e producono ossigeno. Però, se mal posizionati, incidono sul degrado e sulla manutenzione dei marciapiedi. Questi si presentano spesso sconnessi e addirittura divelti dalle radici superficiali degli alberi. Una migliore scelta delle piante, più

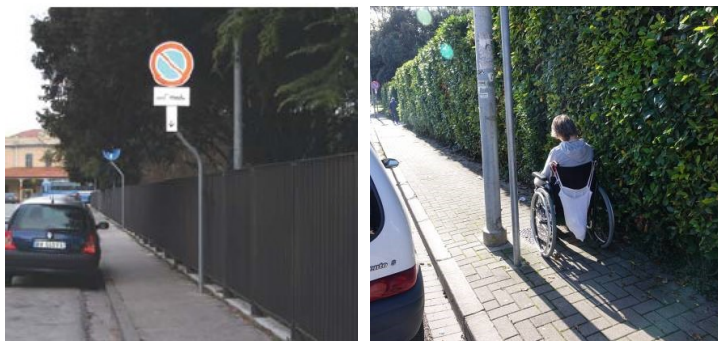


adatte alla città e una messa a dimora più attenta, accompagnata da una regolare manutenzione ridurrebbero il danneggiamento della pavimentazione con beneficio di tutti. Ci sarebbe inoltre un evidente risparmio di costi di manutenzione per tutta la comunità.

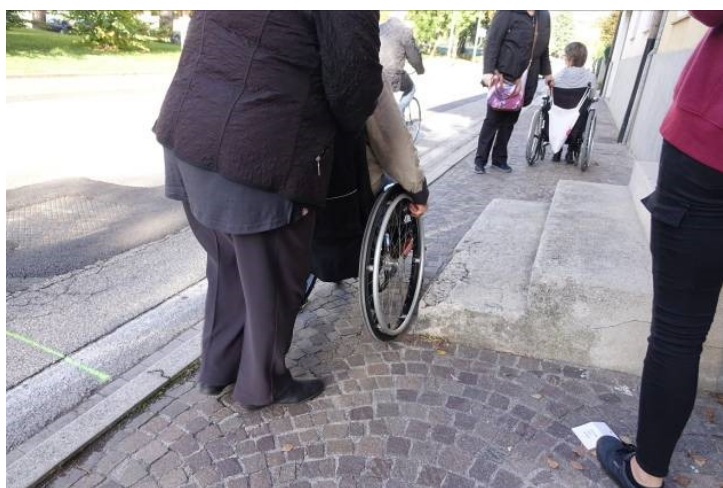
Ostacoli sui percorsi pedonali. I percorsi pedonali sono a volte disseminati da strettoie e ostacoli che impediscono o rendono molto difficoltoso il passaggio. Questo è dovuto alla scarsa sensibilità sul tema accessibilità: non sempre i lavori sono eseguiti tenendo in considerazione i principi di base della accessibilità nei per-

corsi cittadini. Alcuni esempi sono:

segnali stradali e lampioni messi in mezzo al marcia-



piede; rampe di accesso per i veicoli; gradinate di case



private.

Passaggi pedonali. Quando non segnalati, senza discese o non allineati a queste creano un reale pericolo.

Discese. Il decreto ministeriale n. 236 del 1989, citato precedentemente, indica che la pendenza longitudinale non deve superare di norma il 5% (per essere affrontata da soli in carrozzina) ed essere al massimo dell'8% (pendenza massima da affrontare con accompagnatore). Nelle nostre strade ci sono rampe di accesso a parcheggi pubblici con pendenze ben superiori che creano un ostacolo che si può superare solo con accompagnatori fisicamente ben preparati perché il rischio di ribaltamento è elevato.

Inclinazioni trasversali. Molto spesso i marciapiedi in corrispondenza dei varchi di accesso agli autoveicoli presentano delle discese per facilitarne l'ingresso. Sfortunatamente queste rampe creano una pendenza trasversale elevata sul marciapiede che rischia di far ribaltare la carrozzina lateralmente. La pendenza trasversale massima ammissibile è dell'1%. Nei nostri percorsi abbiamo misurato anche 6,9 gradi di inclinazione che corrispondono al 12% contro l'1% massimo ammesso. Purtroppo queste rampe sono lunghe perché a volte ci sono più varchi consecutivi aumentando la lunghezza del tratto pericoloso.

Superficie del marciapiede. La scelta della pavimentazione del marciapiede e la sua manutenzione è fondamentale.