

BARRIERE ARCHITETTONICHE

A. PREMESSA

Dare risoluzione al tema delle barriere architettoniche non può, non deve, essere affrontato come la risoluzione di problemi secondo schemi da manuale, ma come impostazione metodologica che abbia come fine quello di consentire l'accessibilità a tutti, non solo alle persone con differenti forme di disabilità, ma proprio come impegno a non creare differenze tra cittadini.

Si sono considerate le tipiche azioni di intervento nei progetti comunali:

- progetti di nuove opere, nei quali garantire l'accessibilità in modo eguale per tutti
- progetti di restauro e/o di ristrutturazione, nei quali, magari con difficoltà, si affrontano i vari temi di rimozione degli ostacoli alla libera fruizione: in questo caso sarebbe bene cercare progettualmente le migliori soluzioni per rendere di fatto eguali i percorsi o, meglio ancora, ove possibile, non differenziarli per niente.

Appare infatti scorretto il percorso differenziato del disabile, che viene posto magari sul retro dell'edificio, o più lontano dal posto macchina dedicato (si veda in proposito l'accesso da piazzale XX Settembre alla Biblioteca civica, dove l'accesso del disabile è collocato più lontano rispetto al percorso pedonale urbano di arrivo).

Tema particolare è quello dei Centri storici, degli edifici di interesse storico/architettonico o delle zone naturalistiche impervie, dove spesso il superamento delle barriere architettoniche potrebbe confliggere con l'integrità del sistema o dell'opera. Certamente in questi ultimi casi vanno considerate soluzioni alternative da individuare da parte del progettista.

B. LE ANALISI/PROPOSTE DELL'ASSOCIAZIONE

Si è però anche cercato di indicare i principali casi nei quali il portatore di disabilità trova difficoltà alla sua vita di relazione all'interno della città, di accesso agli edifici, ma anche del territorio: spesso non si tiene conto dell'esigenza di accedere ai parchi ed ai percorsi verdi in generale.

Si è ritenuto opportuno dare una forma diagrammatica alle osservazioni che vengono proposte, sia per poterle confrontare con quelle proposte da altre Associazioni, sia per poterle valutare in relazione ai diversi contesti.

B.a LA VITA DI RELAZIONE NELLA CITTA'

1. Molte difficoltà ai percorsi dei portatori di disabilità sono date proprio dalla organizzazione della città e delle zone periferiche, quando ad esempio si antepone la funzionalità dei percorsi veicolari a quella dei percorsi pedonali:

- si vedano ad esempio i marciapiedi che, invece di mantenere costante il livello per privilegiare il pedone, si abbassano e si alzano per favorire l'accesso dei veicoli agli androni degli edifici, così capovolgendo l'ordine delle priorità e obbligando le carrozzine ad andare su e giù, ma anche creando problemi alle persone con protesi e disabilità varie;

- si vedano le rotonde, dove anche i pedoni normodotati devono affrontare un percorso più lungo, e spesso pericoloso. Certamente le rotonde sono necessarie, ma non possono essere la soluzione sempre e ovunque degli incroci e, in ogni caso, va data particolare attenzione progettuale ai percorsi pedonali;

- va posta attenzione alla collocazione delle fasce pedonali di attraversamento: spostarle di qualche metro può alle volte consentire di evitare un gradino del marciapiede;

- la larghezza dei marciapiedi deve essere quella regolamentare che consente il transito della carrozzina, transito che non deve essere ostacolato o addirittura impedito da pali vuoi di illuminazione che di regolamentazione del traffico e/o da armadietti di servizio della strada o da cestini delle immondizie;

- va prestata molta attenzione alle pendenze, non solo nel citato accesso ai veicoli, ma anche a pendenze trasversali (si veda in via de Paoli, nella parte di raccordo con via Oberdan, ad es.) che rendono instabile il transito delle carrozzine e difficile il cammino a chi deambula con qualche difficoltà;

- molta importanza hanno anche le pavimentazioni: quelle in pavé provocano difficoltà alle carrozzine e le pietre molto levigate diventano scivolose e quindi pericolose per tutti in caso di pioggia o, peggio ancora, di ghiaccio. Tener conto poi che anche gradineti di 2 cm (ammessi dalla normativa vigente) creano disagio alle persone in carrozzina.

2. Va posta attenzione anche a rendere agevole l'accesso ai servizi della Città: ad esempio l'accesso al bancomat, spesso collocato sopra un gradino che lo rende di fatto inaccessibile a chi sta su una carrozzina.

3. Poiché nella organizzazione della città e del territorio è opportuno tener conto della fruizione delle bellezze ambientali e storico-artistiche, anche nella individuazione dei punti di vista e/o di belvedere si tenga conto della fruibilità da parte di tutti, non solo, ma anche della opportunità di fornire a tutti i cittadini la possibilità di apprezzare il piacere che i luoghi possono offrirci.

In relazione alla fruizione delle bellezze ambientali, nei parchi si possono arredare i percorsi con cespugli variamente profumati con varietà che hanno fioriture nei diversi periodi dell'anno, per rendere piacevole il percorso a tutti, ma soprattutto ai non vedenti. Il cespuglio profumato, in certi periodi dell'anno, può anche segnalare un punto preciso, una svolta del percorso, un luogo di sosta.

4. I vigili Urbani hanno un compito molto molto importante in questo ambito: ad essi compete vigilare affinché:

- non vengano occupati i posti dei disabili da automobilisti indisciplinati

- i marciapiedi non vengano occupati da biciclette, motorini, moto o, addirittura, da automobili.

Alla loro attenzione, cortese ma ferma, compete una funzione anche educativa nei confronti dei cittadini disattenti, affinché tutti ci si renda conto delle difficoltà delle persone con disabilità, ma anche di anziani e di genitori con figli in carrozzina. Anche se non si tratta specificatamente di barriere architettoniche, va segnalato il cattivo comportamento dei proprietari di cani che non raccolgono le deiezioni dei loro animali: quanti non vedenti in città le hanno inavvertitamente calpestate? Quante carrozzine sono state impiastricciate? Anche nei confronti di queste situazioni si chiede l'attenzione dei Vigili Urbani.

5. Da quanto detto, risulta evidente il ruolo fondamentale dei tecnici progettisti e dei tecnici del Comune che sono impegnati nella valutazione delle opere: a loro ci si affida affinché le esigenze dei cittadini con disabilità trovino considerazione e i loro problemi soluzione.

6. Un auspicio infine: che si riesca a mantenere una buona e continua manutenzione della città, che impedisca il formarsi di buche, cedimenti delle pavimentazioni, pozzetti e caditoie in dislivello rispetto al manto stradale e, perché no, anche un gradevole disegno degli arredi e delle dotazioni tecniche dei servizi e sottoservizi stradali.

7. Un cenno, infine, all'opportunità che i progetti tengano conto insieme delle varie tipologie di disabilità, in modo che la rimozione di un ostacolo non diventi poi motivo di disagio per altri: si cita come esempio la rampetta esterna ai negozi per l'accesso delle carrozzine, che può creare problemi alle persone non vedenti.

B.b L'ACCESSO AGLI EDIFICI

1. Si rimanda alla regolamentazione vigente, sia per l'organizzazione interna che per l'accesso.

2. Si ritiene solo utile sottolineare l'indicazione di principio che, soprattutto per le nuove costruzioni, si preveda in forma unitaria l'accesso, comprendendo quindi la risoluzione di ogni tipo di difficoltà.

Inoltre, si raccomanda l'uso diffuso dei corrimani, che agevolano il percorso anche delle persone anziane e/o con difficoltà.

3. Purtroppo a Pordenone ci sono numerosi edifici che hanno una rampa di gradini prima di raggiungere il livello al quale sono posti gli ascensori. Questo costituisce un problema purtroppo di difficile soluzione negli edifici privati di uso residenziale: solo una radicale trasformazione può dare una accessibilità corretta, in quanto l'uso del servoscala diventa oneroso e non sempre di facile praticabilità.

C. Si allega copia della pubblicazione con gli atti del Convegno "Progettare per la lentezza" che questa Associazione Ictus ha organizzato il 1° ottobre 1999, con il patrocinio della Provincia e del Comune di Pordenone. Al Convegno era stata accostata una Mostra di fotografie curata dagli studenti dell'Istituto (ora Liceo) d'Arte di Cordenons e di disegni dei bambini delle Scuole Elementari, curata dal II Circolo di Pordenone: fotografie e disegni ampiamente riportati nella medesima pubblicazione.

Le relazioni e la documentazione grafica conservano piena attualità: per questo si ritiene utile che l'Amministrazione possa prenderne visione.

D. La documentazione iconografica del Convegno "Progettare per la lentezza" è stata curata da allievi e studenti. Quella collaborazione, che è avvenuta anche per altre iniziative, quali l'attenzione al corretto uso dei parcheggi dedicati alla disabilità, ha promosso sensibilità nei confronti di queste tematiche.

Comportamenti corretti dovrebbero entrare nel processo formativo dei giovani, che non solo dovrebbero contrastare fenomeni di bullismo, ma essere anche orientati ad assumere atteggiamenti positivi e costruttivi verso gli altri.

Si segnala questa opportunità, che forse l'Amministrazione comunale può orientare nella sua azione di governo della Città.

E. Alla luce delle considerazioni esposte, si segnalano alcune soluzioni, in atto nella Città, che appaiono di interesse:



1. rampetta d'ingresso ad un negozio realizzata senza invadere il percorso pedonale: é solo uno degli esempi, perché molte nuove attività hanno adottato questo opportuno tipo di ingresso
2. rampetta d'accesso alla Biblioteca civica dal parcheggio dedicato.

Pordenone, 21 gennaio 2019

Associazione ICTUS
servizi alla persona e alla famiglia
IL PRESIDENTE
Dott. Gianni Segalla