

◆ **L'architetto Fabrizio Vesco**
«Ancora non si pensa a realtà urbane
destinate ad un'utenza allargata»

◆ **Percorsi zeppi di insidie nelle località
di interesse culturale e artistico**
Più attrezzata è la riviera romagnola



L'handicap nel paese degli ostacoli

Troppe barriere architettoniche. Il mezzo più accessibile? I vaporetti veneziani

MAURO SARTI

MILANO È rimasta una delle ultime barriere verso l'integrazione europea: un muro alto, di mattoni robusti e ancora ben cementati. Caduto nell'89 quello di Berlino, oggi il muro che separa chi ha un handicap da molti locali pubblici e non, è ancora lontano da crollare. In Europa sono più avanti di noi da un pezzo, hanno ascensori e rampe quasi dappertutto. Progettano le case tenendo sempre un occhio d'attenzione ai problemi di chi fa fatica a spostarsi. In Italia, che pure ha una delle leggi più avanzate nel continente dell'Euro (la numero 13 dell'89 oltre al Dpr del '96), resta ancora un profondo abisso culturale. Si lavora, ci sono progetti, i soldi anche. Ma siamo sempre un passo, due, indietro. Eppure: «Roma ha molto lavorato per l'eliminazione delle barriere architettoniche», spiega l'architetto Fabrizio Vesco, esperto di ostacoli metropolitani e soprattutto di bypassarli. A Bologna l'Aias ha denunciato l'inaccessibilità di molte chiese nel centro storico (prevedibile) ma il Comune da tempo si è messo al lavoro per ribassare marciapiedi, installare ascensori negli edifici pubblici. Oltre ad informatizzare il sistema per l'abbattimento delle barriere ed a realizzare una mappa dell'accessibilità. Tanto che se si vuole stilare una classifica delle città d'Italia più a misura di disabili si fa fatica a battezzare Venezia come la pecora nera:

■ **«LE LEGGI CI SONO, MANCA LA VOLONTÀ»**
In Italia sono trecentomila le persone che si spostano su una carrozzella e dodici milioni gli italiani che sono definiti «a ridotta mobilità», il 20% della popolazione

«Sembra un paradosso eppure i vaporetti sono i mezzi pubblici tra i più accessibili del Paese», dicono al Coin di Roma. Abortisce in un lampo l'hit-parade delle città senza barriere. E se gli ostacoli resistono, crescono però i mezzi per evitarli. Perché a Firenze ci sono migliaia di gradini, ma pure una guida che consiglia i disabili a non arenarsi davanti alla prima scalinata e a scegliere percorsi alternativi. A Milano esiste una mappa dell'accessibilità, alberghi compresi, reperibile allo «Sportello vacanze disabili» (02 55017564) dell'Aias di Milano. È uno studio un po' vecchiotto, del '92, ma all'associazione sono fiduciosi che entro un anno dovrebbe essere pronta la nuova guida «Milano facile» realizzata dall'Aias milanese in collaborazione con il Lions locale. Lucca e Pistoia sono dotate di una guida specializzata che consiglia come scendere rampe e ostacoli. La riviera romagnola si sta attrezzando da tempo ad accogliere vacanzieri ormai non più giovanissimi. Mentre a Napoli si stanno facendo solo i primi passi. Ancora: a Matera e Potenza sono già stati fatti studi e progetti per eliminare le più macroscopiche barriere architettoniche ed ultima Roma, imperiale e collinare, è finita sotto il monitoraggio continuo dell'associazione Coin, consorzio cooperativo integrato. E qui le guide che indicano le strutture accessibili sono più di una, gli investimenti fatti tanti. Anche se, nell'attesa... «meglio consigliare i luoghi meno scomodi, quelli raggiungibili; sembra poco ma prima di potere intervenire con opere strutturali è sempre me-

glio sapere dove andare, come muoversi», spiega ancora Vesco, uno dei padri della legge per l'abbattimento delle barriere architettoniche in Italia.

Il Sud resta ancora un problema, manca la lobby delle associazioni (o è più debole), l'integrazione in molti casi batte la fiacca, e sembra insormontabile il problema delle barriere architettoniche a Palermo, Reggio Calabria, Bari. Il divario, ancora oggi, è soprattutto culturale. Riguarda i progettisti: architetti, ingegneri e geometri. Manca la cultura per una «progettazione normale», fatta pensando a tutti. Dire che le cifre dovrebbero fare riflettere: seppur con una certa approssimazione, ma a tutt'oggi non risultano stime più attendibili, sono trecentomila in Italia le persone che si spostano su una carrozzina, dodici milioni invece quelli che potremmo definire a «ridotta mobilità». In pratica il venti per cento della popolazione della penisola. Un bel numero, eppure non si sta facendo ancora abbastanza. «Bisogna pensare a delle città ad utenza allargata», spiega Vesco che all'Università di Roma tiene un corso post-laurea alla facoltà di architettura proprio su questi temi - pensare agli anziani e non solo a chi si sposta su una sedia a ruote. Il problema oggi non è mettere un servoscala, ma intervenire sui mezzi pubblici, sui tram, sugli autobus. L'ostacolo vero è quello che viene prodotto dall'ambiente e per questo motivo le persone sono svantaggiate, non handicappate.

Da qui deriva la definizione di accessibilità: una guerra a tutto campo contro i pericoli, i disagi oltre - appunto - all'eliminazione delle barriere architettoniche.

«In Italia le leggi ci sono, e di soldi ce ne sono, ma non ne servono se si costruisce oggi. Progettare una casa accessibile e una non accessibile costa praticamente la stessa cifra - continua Vesco - il problema sta tutto nella disinformazione dei tecnici. Ed anche se pensiamo alle città d'arte tante volte il problema può essere in parte risolto con una attenta gestione delle strutture. Quante volte per entrare in un museo che ha una lunga scalinata all'entrata principale, basta andare ad una porta alternativa per riuscire ad entrare senza problemi. Diciamo che è una soluzione di ripiego, però è efficace. E nel breve termine può risolvere molti problemi. Resta poi il dovere di chi gestisce la struttura dare le indicazioni necessarie».

Di esempi in questo senso se ne potrebbero fare a centinaia.

Come quello della scala antincendio. Progettare una casa accessibile e una non accessibile costa praticamente la stessa cifra - continua Vesco - il problema sta tutto nella disinformazione dei tecnici. Ed anche se pensiamo alle città d'arte tante volte il problema può essere in parte risolto con una attenta gestione delle strutture. Quante volte per entrare in un museo che ha una lunga scalinata all'entrata principale, basta andare ad una porta alternativa per riuscire ad entrare senza problemi. Diciamo che è una soluzione di ripiego, però è efficace. E nel breve termine può risolvere molti problemi. Resta poi il dovere di chi gestisce la struttura dare le indicazioni necessarie».

Il progetto

Si chiama progetto «Idea» ed è promosso dall'ErveT con la partecipazione della regione Emilia-Romagna e del ministero degli Affari sociali. L'obiettivo è stimolare la realizzazione di prodotti in grado di migliorare la qualità della vita dei disabili e degli anziani. La prima fase si è rivolta all'identificazione delle reali esigenze delle persone anziane e disabili mentre il 5 dicembre si chiude la seconda fase che si rivolge agli inventori, a chi fa ricerca e agli imprenditori. «Attualmente in Italia il mercato degli ausili è caratterizzato da dinamiche di funzionamento che limitano fortemente la concorrenza e l'innovazione tecnologica - spiegano all'ErveT - oggi chi progetta e realizza prodotti in questo settore è portato a soddisfare non tanto le esigenze del fruitore finale, quanto il tipo di caratteristiche richieste dal nomenclatore tariffario, lo strumento che il servizio sanitario nazionale usa per regolamentare la spesa e la fornitura di ausili».

Un progetto che punta a due obiettivi: da un lato cerca di facilitare la vita quotidiana di utenti deboli, dall'altro mira a creare nuove opportunità di sviluppo per le piccole e medie imprese.

NAPOLI

«La sfida del Sud è appena cominciata»

NAPOLI Soffre il Sud. Gli edifici pubblici nei centri storici sono in gran parte inaccessibili. I soldi non sempre sufficienti. Anche se è da sfatare il romanzo che racconta di un Paese diviso in due, con la metà della penisola arretrata e sempre in affanno sul problema dell'integrazione dei disabili.

«Certo, ci sono più problemi al Sud che al Nord - racconta da Napoli Luca Sorrentino del Gesco, consorzio cooperative sociali della Campania - Trovare un albergo accessibile a Napoli è molto difficile, eppure il Comune si sta attrezzando. Ci sono i primi mezzi pubblici adattati per i disabili, il nuovo metrò collinare è accessibile... E si sta respirando qualcosa di nuovo anche per l'inserimento degli handicappati nel capoluogo campano».

Anche qui l'«effetto Bassolino» ha fatto la sua parte. E mentre Sorrentino racconta, si capisce che molte delle novità che riguardano l'abbattimento di barriere architettoniche in città sono tutte cose recenti. «Per risolvere il problema dei palazzi storici, tutti difficilmente accessibili - continua Sorrentino - è in atto il tentativo di trasferire alcuni uffici pubblici in quello che sarà il nuovo centro direzio-



Una manifestazione di disabili con le associazioni di volontariato

onale. Ma sarà un lavoro lungo e difficile: lo stesso palazzo S. Giacomo, sede del municipio e risalente al periodo borbonico, è accessibile solo in alcuni uffici».

Una guida per l'accessibilità è stata realizzata non più di sei mesi fa. L'ha fatta la Consulta regionale dell'handicap ed è reperibile al numero di telefono 081 7514331, non solo: ancora qualche settimana di lavoro e la

stessa guida, unico strumento in mano oggi ai disabili napoletani, sarà consultabile via internet all'indirizzo www.consultadisabili.org.

Nella guida di Napoli (la pagina iniziale è comunque già in rete) si possono leggere informazioni sugli archivi, biblioteche/cultura, chiese, cinema e teatri. Oltre all'indicazione di luoghi di divertimento, giardini, im-

«Viaggiare è possibile ma spesso costa di più»

■ «Ci sono trenta milioni di persone disabili in Europa interessate a viaggiare. Tutte persone che sono ancora escluse dai circuiti ufficiali». Agostino Petrangeli, del Coin di Roma, vede soprattutto tre questioni quando pensa ai trasporti per disabili: prima l'accessibilità, poi l'informazione e infine i costi. «Per l'accessibilità si deve tenere presente che, al contrario di quanto si pensa comunemente, non è un problema che riguarda solo le persone che utilizzano la carrozzina: è un problema che riguarda in generale le persone con una mobilità ridotta (le persone claudicanti, quelle che utilizzano stampelle o bastoni), le persone con limitazioni di tipo sensoriale, le persone con altre esigenze speciali e, in definitiva, un'ampia fascia di popolazione». Alberghi non accessibili, mezzi pubblici ancora da adattare. E qui il problema è la raccolta delle informazioni, difficili da reperire e non sempre attendibili. Spesso le strutture più accessibili sono sottoutilizzate dagli stessi disabili. «Le possibilità economiche dei disabili - continua Petrangeli che è tra i promotori anche del comitato «Si viaggiare, turismo per tutti» - non sono particolarmente diverse da quelle di altre categorie di utenti. Bisogna però considerare che spesso le persone disabili devono affrontare costi aggiuntivi derivanti dal problema dell'accessibilità e da quello dell'assistenza. Affrontare questi problemi è una delle chiavi per dialogare positivamente con il mondo della clientela disabile». Per informazioni ci si può rivolgere al Coin di Roma, tel. 06 23267504-5 oppure all'Aias di Milano, tel. 02 55017564. Guide all'accessibilità sono state realizzate dal Centro documentazione handicap di Bologna, tel. 051 6415005. Informazioni si possono reperire sul sito internet and.casaccia.enea.it. Da visitare anche il sito www.arcant.it dove grazie al lavoro di una intraprendente volontaria sono state monitorate un bel po' di città del centro-nord.

Le Ferrovie dello Stato si mettono al passo

■ Viaggiare in treno si può. È un po' macchinoso, richiede qualche tempo in più ma alla fine anche chi si sposta su una sedia a rotelle trova il suo posto in carrozza. Molti vagoni non sono ancora a livello europeo, ci sono treni che viaggiano con vecchie carrozze ben poco accessibili ai disabili. Sono alte e gli elevatori studiati apposta per sollevare le carrozzine non sempre sono efficienti. Resta l'impegno a fare di più: le facilitazioni previste dalla FS per le persone disabili che vogliono spostarsi in treno interessano a tutt'oggi 148 stazioni ferroviarie e riguardano l'accompagnamento, l'operazione di salita e discesa, l'accompagnamento all'uscita della stazione o su altro treno coincidente oltre all'acquisto del biglietto. Al contrario il viaggiatore disabile per usufruire di questi servizi (o di alcuni di essi) deve telefonare - ma manca un numero verde nazionale - almeno 24 ore prima della partenza agli uffici appositi istituiti dalla stazione da cui intende partire indicando nome e cognome, il recapito, giorno e treno prescelti per la partenza; destinazione; viaggio in posizione seduta o sdraiata; viaggio con o senza accompagnatore; necessità o meno di acquistare il biglietto in stazione; richiesta del servizio ristoro in treno direttamente «al posto» senza maggiorazioni del prezzo del listino. Le FS chiedono di presentarsi in stazione almeno 45 minuti prima della partenza. Per gli accompagnatori è stata istituita la «carta blu»: si tratta di una tessera cui hanno diritto tutte le persone non deambulanti che usufruiscono dell'indennità di accompagnamento. Costa L. 10.000 ed ha una durata di 5 anni. Da diritto alla gratuità del viaggio per l'accompagnatore e per ottenerla bisogna presentarsi alla biglietteria con la copia autentica dell'attestato di invalidità.

*presidente coordinamento genitori del C.S.E. di Milano