



POLITECNICO DI MILANO

Scuola di Architettura Urbanistica Ingegneria delle Costruzioni

Corso di laurea magistrale in Architettura

# Accessibilità: tutti inclusi

*Sfide per una politica integrata  
di accessibilità per tutti*

Relatore: Prof. Arch. Andrea Arcidiacono

Correlatore: Arch. Iginio Rossi

Studente: Lorenzo Porzio, matr. 875169

con il patrocinio  
dell'Istituto Nazionale Urbanistica

**INU**  
Istituto Nazionale  
di Urbanistica

Anno Accademico 2018/2019



D'una città non godi le sette o le settantasette meraviglie,  
ma la risposta che dà a una tua domanda.

I. Calvino, *Le città invisibili*, 1993

# Indice

<b>Premessa</b>	<b>Pag. 8</b>
<b>1. Concetti base e documenti internazionali di riferimento</b>	<b>Pag. 11</b>
1.0. Inquadramento	Pag. 14
1.1. Concetti base	Pag. 16
- Il concetto di disabilità e la sua evoluzione	Pag. 16
- Barriere architettoniche, localizzative e accessibilità urbana	Pag. 19
- Benessere inclusivo e bellezza	Pag. 21
1.2. Documenti Internazionali	Pag. 22
- Regole Standard O.N.U. per l'uguaglianza di opportunità delle persone con disabilità	Pag. 22
- La Classificazione Internazionale del Funzionamento, della Disabilità e della Salute	Pag. 25
- La Convenzione O.N.U. sui diritti delle persone con disabilità	Pag. 25
<i>La Carta della partecipazione</i>	<i>Pag. 30</i>
<i>La Carta dello spazio pubblico</i>	<i>Pag. 33</i>
<b>2. Sintesi dell'evoluzione del concetto di accessibilità in Italia dalla costituzione della Repubblica ad oggi</b>	<b>Pag. 39</b>
2.0. Inquadramento	Pag. 42
2.1. La partecipazione come diritto costituzionale fondamentale	Pag. 44
2.2. Accessibilità, visitabilità, adattabilità	Pag. 46
2.3. Accessibilità a 360°: tutti inclusi	Pag. 47
2.4. Economia e vitalità urbana	Pag. 52
2.5. Il mondo virtuale	Pag. 54
2.6. Il concetto di accessibilità: confronto di opinioni	Pag. 57
<i>Approcci alla progettazione accessibile</i>	<i>Pag. 64</i>
<i>Esempi di buone pratiche riferite al turismo accessibile e alle nuove tecnologie in Italia</i>	<i>Pag. 67</i>

<b>3. Evoluzione della normativa nazionale in materia di accessibilità</b>	<b>Pag. 71</b>
3.0. Inquadramento	Pag. 74
3.1. L'eliminazione delle barriere architettoniche negli edifici pubblici	Pag. 75
3.2. L'istituzione dei P.E.B.A. e le prescrizioni tecniche per gli edifici privati	Pag. 76
3.3. Le barriere architettoniche nei luoghi di lavoro e nelle aree urbane	Pag. 79
3.4. La Legge quadro e la promozione della partecipazione	Pag. 80
3.5. La ratifica della Convenzione delle Nazioni Unite e l'istituzione dell'Osservatorio nazionale	Pag. 81
3.6. L'accessibilità ai sistemi informatici e al web	Pag. 83
3.7. Una legislazione in divenire: considerazioni	Pag. 84
<i>Sintesi delle principali disposizioni legislative nazionali</i>	<i>Pag. 85</i>
<i>I simboli di accessibilità</i>	<i>Pag. 92</i>
<i>Gli osservatori sulla disabilità in Italia</i>	<i>Pag. 94</i>
<b>4. Evoluzione della normativa regionale in materia di accessibilità</b>	<b>Pag. 99</b>
4.0. Inquadramento	Pag. 102
4.1. Legislazione regionale	Pag. 104
4.2. Un panorama eterogeneo: considerazioni	Pag. 134
<i>I Centri regionali per l'accessibilità e il benessere ambientale</i>	<i>Pag. 140</i>
<b>5. Esame di alcuni strumenti di pianificazione e programmazione utili all'accessibilità per tutti</b>	<b>Pag. 147</b>
5.0. Inquadramento	Pag. 150
5.1. P.E.B.A.	Pag. 152
5.2. P.A.U.	Pag. 157
5.3. Strumenti da integrare	Pag. 161
5.4. Potenzialità degli strumenti riguardanti l'accessibilità per tutti	Pag. 172
5.5. Il P.E.B.A. e gli altri strumenti per l'accessibilità per tutti: confronto di opinioni	Pag. 175

<b>6. Linee guida e buone pratiche del progetto Città accessibili a tutti</b>	<b>Pag. 189</b>
6.0. Inquadramento	Pag. 192
6.1. Gli esiti del Progetto Paese INU Città accessibili a tutti	Pag. 194
6.2. Linee guida e buone pratiche utili ad un progetto di accessibilità per tutti	Pag. 196
- Progetti per la fruizione di spazi, tempi e servizi	Pag. 196
- Strumenti per programmare e pianificare	Pag. 205
- Processi per politiche integrate e interattive	Pag. 222
- Formazione	Pag. 235
6.3. Dalle linee guida al progetto: considerazioni	Pag. 243
6.4. L'importanza della formazione: confronto di opinioni	Pag. 244
<i>Il superamento delle barriere architettoniche nei luoghi di interesse culturale – Le Linee guida MIBAC</i>	<i>Pag. 250</i>
<b>7. Città di Borgomanero: un progetto di accessibilità per tutti</b>	<b>Pag. 261</b>
7.1. Contesto territoriale e sociale	Pag. 264
7.2. I punti fermi dell'amministrazione per la città	Pag. 265
- Attivazione di processi di progettazione partecipata	Pag. 266
- Costruzione di una città bella ed inclusiva	Pag. 266
- Rivitalizzazione del commercio cittadino e promozione di una città attrattiva per tutti	Pag. 268
- Coordinamento ed indirizzo delle politiche sociali	Pag. 268
7.3. La rete dei servizi sociali, le associazioni e le esperienze locali	Pag. 269
7.4. Piano comunale per l'abbattimento delle barriere architettoniche: lo Studio di fattibilità	Pag. 276
7.5. Il Piano Urbano del Traffico	Pag. 278
7.6. Le barriere al funzionamento urbano	Pag. 281
7.7. 10 temi per le politiche urbane di accessibilità per tutti	Pag. 285
- Formazione	Pag. 286
- Multidisciplinarietà	Pag. 287
- Fare rete	Pag. 288

- Partecipazione	Pag. 288
- Comunicazione e nuove tecnologie	Pag. 289
- Visione multiscalare	Pag. 291
- P.E.B.A. e progettazione integrata	Pag. 292
- Risorse	Pag. 293
- Patrimonio culturale e turismo	Pag. 295
- Sicurezza - Prevenzione del rischio	Pag. 299
7.8. Analisi e proposte per un percorso urbano accessibile a tutti	Pag. 300
- Il percorso dalla stazione ferroviaria all'ospedale	Pag. 300
- Gli interventi possibili	Pag. 304
7.9. Prosecuzione del progetto-processo	Pag. 308
7.10. Il futuro dell'accessibilità: confronto di opinioni	Pag. 310
<b>Suggerimenti finali</b>	<b>Pag. 318</b>
<b>Ringraziamenti</b>	<b>Pag. 320</b>
<b>Indice di tabelle, figure, immagini</b>	<b>Pag. 322</b>
<b>Bibliografia</b>	<b>Pag. 324</b>
<b>Sitografia</b>	<b>Pag. 332</b>

## Premessa

*Accessibilità: tutti inclusi* è una visione, derivata da un'analisi di un argomento trasversale, che comprende aspetti socio-culturali oltre che specialistici come l'architettura e l'urbanistica, e conduce ad una proposta di miglioramento del funzionamento urbano.

Questi ultimi decenni di storia, segnati da cambiamenti significativi nel rapporto tra individuo e territorio e da trasformazioni in campo scientifico e sociale, possono essere compresi anche “attraverso le lenti dell'urbanizzazione”<sup>1</sup> (S. Metha, 2016): essa è tornata a giocare un ruolo fondamentale nella costruzione del mondo che sarà consegnato al futuro, e l'accessibilità, tematica che mette al centro la persona e il suo ambiente di vita, è una delle politiche di pianificazione fondamentali per la città e per i territori.

Verranno analizzati i concetti cardine dell'accessibilità, tra evoluzione storica del pensiero culturale e analisi della normativa internazionale e nazionale. L'identificazione del panorama di riferimento è infatti uno degli obiettivi di questa tesi, che mira ad individuare gli strumenti di pianificazione e programmazione che contengono riferimenti all'accessibilità per tutti. Verranno presentate una raccolta di buone pratiche e le *Linee guida per le città accessibili* dell'INU - Istituto Nazionale di Urbanistica, che, con l'integrazione di alcuni approfondimenti tematici, forniscono un aiuto per ragionare sulle tematiche più significative riguardanti le città accessibili a tutti.

Con questo percorso la tesi individua una 'cassetta degli attrezzi' utilizzabile da amministrazioni comunali che volessero intraprendere un intervento di miglioramento dell'accessibilità urbana con una visione più aggiornata e consapevole, e vuole sostenere come uno

strumento urbanistico come il P.E.B.A. – Piano per l’Eliminazione delle Barriere Architettoniche, possa diventare il documento strategico di politica urbana che aiuti ad integrare le scelte e a coordinare gli atti, proponendo l’accessibilità per tutti, a 360°.

A conclusione del lavoro viene presentata una possibile applicazione dei contenuti illustrati in un’area specifica del Comune di Borgomanero, seconda città per numero di abitanti dopo il capoluogo di provincia Novara. Constatata la coerenza di obiettivi ed indirizzi di intervento tra il programma amministrativo comunale e la visione strategica di pianificazione urbana individuata e proposta in questo elaborato, sono stati individuati 10 temi per politiche urbane di accessibilità per tutti, che si inseriscono nella prospettiva di una città “bella ed inclusiva in cui siano valorizzate le relazioni urbane, ambientali, economiche e sociali”<sup>2</sup>.

Note

1. S. Metha, *Vita segreta delle città*, Einaudi, Milano, 2016.
2. Programma amministrativo del candidato sindaco al Comune di Borgomanero (NO) Sergio Bossi, 2017.
3. Per questi aspetti del lavoro sono stati essenziali i contributi della Dott.ssa E. Cavallo e dell’Ing. A. Bianchi del Centro Sovrazonale di Comunicazione Aumentativa dell’ Osp. maggiore Policlinico di Milano, e dell’Arch. B. Benesperi del CRA Toscana.

In un’ottica di piena accessibilità per tutti, la redazione e realizzazione del seguente elaborato hanno seguito criteri per una maggiore leggibilità e comprensione del testo, nella scelta di tinte ed impaginatura e nell’utilizzo di caratteri leggibili, con la volontà di declinare l’accessibilità anche nell’integrazione tra contenuto e forma della comunicazione<sup>3</sup>.

Due sono stati i riferimenti fondamentali per la redazione di questa tesi: la ricerca condotta da un gruppo di lavoro, di cui ho avuto occasione di far parte, che si occupa del *Progetto Paese Città accessibili a tutti* dell’INU, che patrocina questa tesi, e i contributi che ho potuto raccogliere durante convegni, seminari ed interviste a conoscitori e specialisti. Questi ultimi sono stati utili per comprendere una materia molto vasta e complessa ma decisiva per il futuro nostro e delle generazioni che verranno e oggetto di molte sfide, che vale la pena di raccogliere.



# 1

**Concetti base e documenti  
internazionali di riferimento**



## **Rubrica**

La nozione di accessibilità in ambito urbano trova le sue origini nei concetti base riguardanti la disabilità e nei documenti internazionali che hanno sancito il riconoscimento dei diritti per le persone con minorazioni.

## 1.0. Inquadramento

Le aree urbane sono state identificate, sia a livello internazionale che nazionale, come scala cruciale per lo sviluppo e il progresso della civiltà. Questa considerazione è presente nel Rapporto Italiano inviato alla Conferenza Internazionale Habitat III<sup>1</sup>, conclusasi con la *Dichiarazione di Quito* per l'impegno verso un'urbanizzazione sostenibile. Nel Rapporto viene riconosciuto come nel corso della storia moderna l'urbanizzazione sia stata uno dei principali motori di sviluppo e di riduzione della povertà, ma viene anche ricordato come le città, luogo di ricchezza e di opportunità, siano diventate al contempo anche luogo di povertà e di precarietà sociale, spaziale e culturale.

Il concetto stesso di città è messo in crisi sia nella sua formulazione spaziale che amministrativa. Nei grandi agglomerati urbani spesso il confine tra centro e periferia è sparito, ed anche quello tra capoluogo e

Fig. 1: Mumbai, India.

I grattacieli, simbolo di una città sviluppata, contrastano con lo slum poco distante.

La barriera tra ricchezza e povertà è molto labile.

© Unequal Scenes



comuni limitrofi è diventato evanescente. Anche il *Rapporto Istat 2017 - Forme, livelli e dinamiche dell'urbanizzazione in Italia* - evidenzia la necessità di un superamento dei tradizionali confini territoriali amministrativi, sottolineato dai numerosi esempi di fusione di comuni, dalla creazione nel 2001 di un nuovo ente locale territoriale quale è la città metropolitana, da proposte per l'abolizione delle province e la creazione di macro-regioni.

**MULTIDISCIPLINARIETÀ**

**VISIONE MULTISCALARE**

L'INU – Istituto Nazionale di Urbanistica, ha sottolineato con il *Rapporto dal Territorio 2016* quanto l'individuazione degli ambiti e delle forme degli spazi urbani, nella fase di cambiamento veloce e strutturale in atto, non possa trascurare la pianificazione. Questa, per essere efficace e capace di intercettare le sfide che la città attuale e del futuro deve affrontare, deve essere concepita da una pluralità di attori, in maniera multi-scalare ed essere capace di adattarsi ai rapidi mutamenti del mondo attuale.

In questo solco si inserisce il dibattito riguardante l'accessibilità: un edificio, una città, un territorio che non risultino accessibili a tutti, a maggior ragione alle persone che hanno difficoltà a muoversi e a comprendere uno spazio, non possono considerarsi pienamente adatti alla vita. Oggi questo concetto, che più avanti sarà legato al termine 'utenza ampliata', si scontra ancora con un'arretratezza culturale e lessicale che si riverbera nelle politiche nazionali e locali. I cosiddetti soggetti deboli, non soltanto le persone con disabilità, ma anche le donne, gli anziani, i bambini, i poveri, i migranti, ovvero tutte quelle categorie sociali che non corrispondono al modello dato di cittadino produttivo, sono letti e vissuti come peso sociale ed economico, un qualcosa di estraneo alla società; a questo si aggiunge un ambiente costruito che non accoglie le esigenze di queste persone. La stessa carenza culturale è riscontrabile infatti anche nelle discipline di

progetto: in questo caso l'accessibilità viene spesso considerata solo a processo progettuale concluso. Questo accade soprattutto per assenza d'interesse nei confronti di coloro che abitano lo spazio, essendo molto più semplice pensare alla risposta riferita all'uomo standard: giovane, in piena salute, lavoratore e, come descrive P. Nobili, specchio di una società patriarcale e disabilista, le cui gerarchie e modelli di relazione sociale modellano la città attuale.<sup>2</sup>

Il cambiamento culturale e sociale deve passare innanzitutto da una presa di coscienza e da una sensibilizzazione rispetto a chi sono le persone con difficoltà e che bisogni hanno. Quando si va a progettare, non solo per persone con un certo tipo di disabilità, è opportuno considerare il più ampio ed universale spettro di destinazione. Infatti, un intervento sul miglioramento dell'accessibilità di un luogo non interessa soltanto una categoria di utenti specifici ma ha ricadute su tutti gli altri utilizzatori. Allo stesso tempo, è certo che un miglioramento delle condizioni di accesso ad uno spazio non giovi soltanto a chi ha difficoltà nel fruirlo ma porti benefici a tutti.

Prima di analizzare nello specifico il concetto di accessibilità e i mutamenti di significato che esso ha subito nel corso del tempo, si ritiene utile chiarire alcuni concetti base e presentare i documenti internazionali che hanno contribuito a costruirne il significato.

## **1.1. Concetti base**

### *Disabilità ed evoluzione del suo significato*

La disabilità è un tema che ha sempre fatto parte della storia degli individui e delle società umane, un concetto che si è modificato nel corso del tempo e di cui oggi abbiamo maggiore consapevolezza<sup>3</sup> (M. Schianchi, 2012). Fin dai tempi antichi l'uomo ha cercato di affrontare

e giustificare la presenza della disabilità nel mondo, da spiegazioni al limite della superstizione a risposte con valore scientifico.

Nel corso della storia dell'uomo, il concetto di disabilità si è legato in maniera indissolubile con quello dei diritti della persona. Un cambio di prospettiva significativo in questo senso è avvenuto quando, a partire dall'età dell'Illuminismo, dall'idea di individuo che contribuisce alla società in cui è accettato realizzando il lavoro che si addice alle sue caratteristiche fisiche, si è passati alla concezione di individuo avente il diritto di partecipare a tutti i livelli della società, indipendentemente dalle sue capacità e condizioni fisiche<sup>4</sup>.

A partire dalla *Magna Charta* (1215), il primo documento che garantisce alcuni diritti a tutti i cittadini 'liberi', il concetto di 'diritti naturali' si è ulteriormente sviluppato in senso individuale. Da teorie illuministe come quelle di J. Locke e J.J. Rousseau è derivata l'idea che ogni essere umano possieda alcuni diritti innati, indipendentemente dallo stato sociale, culturale e finanziario. Questi principi sono stati il fondamento per due documenti con importantissime conseguenze politiche, che sanciscono il conferimento degli stessi diritti a tutti i cittadini: la *Dichiarazione di Indipendenza degli Stati Uniti d'America* (1776) e la *Dichiarazione Francese dei diritti dell'uomo e del cittadino* (1789). Quest'ultima ha rappresentato la base dell'adozione, da parte dell'Assemblea Generale delle Nazioni Unite nel 1945, della *Dichiarazione Universale dei diritti umani*.

Tuttavia, secondo il pensiero di M. J. Oliver (1990), in epoca moderna la risposta sociale e il mutamento delle idee riguardo la disabilità sono stati influenzati dallo sviluppo economico e dall'avvento della società capitalista. Questi fattori, insieme all'allargamento dell'istruzione, letto sia in chiave assistenzialista che di controllo sociale, hanno strutturato

le percezioni e l'esperienza della disabilità, provocando comunemente l'esclusione sociale delle persone disabili. Ciò ha dato luogo alla "costruzione dell'individuo disabile in quanto antitesi del corpo e della mente abile, e alla medicalizzazione della disabilità in quanto problema particolare"<sup>5</sup>: quasi un ritorno alle leggi e agli costumi della Grecia Antica, secondo cui le caratteristiche congenite e individuali e le capacità determinavano l'ambito di attività, e quindi di vita, di una persona.

Negli ultimi decenni il concetto di 'disabilità' ha subito un'estensione dal campo medico a quello bio-psico-sociale, in particolare con la *Classificazione Internazionale del Funzionamento, della Disabilità e della Salute* del 2001<sup>6</sup>. L'origine di un'idea di disabilità intesa come "il risultato dell'interazione tra persone con menomazioni e barriere comportamentali ed ambientali, che impediscono la loro piena ed effettiva partecipazione alla società sulla base di uguaglianza con gli altri", ha spostato il centro del problema dalla persona all'ambiente e rappresenta un modello basato sui diritti dell'individuo, necessitante di politiche di welfare ma anche di pari opportunità e contrasto delle discriminazioni. L'ambiente da cui esso è circondato può limitarne diritti inviolabili come le libertà di movimento e di autodeterminazione, nonché la possibilità di partecipazione alla vita sociale e di comunità. La *Convenzione dei Diritti delle persone con disabilità delle Nazioni Unite* del 2006<sup>7</sup> ha ribadito questa visione, per la quale per disabilità si intende "il risultato dell'interazione tra persone con menomazioni e barriere comportamentali ed ambientali, che impediscono la loro piena ed effettiva partecipazione alla società sulla base di uguaglianza con gli altri".

L'espansione di significato ha inciso anche sullo spettro di utenti compresi nel termine: in molti documenti viene definito 'disabile'

chiunque, in maniera permanente o temporanea, si trovi ad avere delle difficoltà nei movimenti o nelle percezioni sensoriali, nonché le persone con difficoltà cognitive o psicologiche. Questo ha implicazioni dirette nella pratica progettuale, nella quale gli ambienti privi di barriere devono essere pensati e realizzati per garantire un accesso ed una fruizione a tutti.

### *Barriere architettoniche, localizzative e accessibilità urbana*

Il termine 'barriera architettonica' è spesso interpretato, da progettisti e non, attraverso lo stereotipo dell'individuo disabile visto unicamente come una persona su sedia a rotelle, per la quale viene considerato come limitante il solo ostacolo fisico. Con l'evoluzione del concetto di disabilità, anche il significato del termine è stato esteso, per ricomprendere tutte le tipologie di menomazioni di cui si è parlato in precedenza, ma non solo. La normativa italiana, in ultimo con la *Legge n. 503/1996*, ha identificato le barriere architettoniche negli ostacoli fisici che creano difficoltà e disagio a 'chiunque', negli elementi "che limitano o impediscono a chiunque la comoda e sicura utilizzazione di parti, attrezzature o componenti" e nei luoghi in cui sono assenti "accorgimenti e segnalazioni che permettono l'orientamento e la riconoscibilità dei luoghi e delle fonti di pericolo per chiunque". Il riferimento è ad una 'utenza ampliata' che deve essere considerata ogniqualevolta si intervenga sullo spazio pubblico, ed esprime un superamento del concetto di spazio od oggetto appositamente pensato per persone con disabilità.

Gli studi condotti in campo sociologico ed urbanistico hanno ricondotto le barriere che incidono sul funzionamento di un ambiente urbano ad almeno sei tipologie: le *barriere fisiche*, proprie di un elemento ambientale o risultato di errori nella disposizione di attrezzature nello spazio; le *barriere sensoriali, percettive o comunicative*, costituite

dall'assenza di facilitazioni per un autonomo e sicuro orientamento nello spazio urbano; le *barriere psico-cognitive*, legate alla difficoltà di apprendimento e perdita della memoria; la *barriera tempo*, aspetto sempre più importante al giorno d'oggi, relativa alla non corrispondenza tra il tempo soggettivo della persona e il tempo oggettivo sociale; le *barriere culturali e sociali*, date ad esempio da limitazioni linguistiche, da diversi credo religiosi, usi e costumi; le *barriere economiche*, causate da una mancanza di potere d'acquisto che non dà accesso ad alcuni beni e servizi. Queste tipologie afferiscono a due grandi macro-categorie: le *barriere architettoniche* e le *barriere localizzative*, le cui differenze verranno analizzate successivamente (Cap. 3)

Gli spazi, i tempi e la dotazione di beni e servizi di cui si compone una città sono fattori ambientali le cui questioni vengono affrontate dal settore di studi dell'accessibilità, in particolare dell'accessibilità urbana, che può essere definita come "l'insieme delle caratteristiche spaziali, distributive ed organizzativo-gestionali dell'ambiente costruito, che siano in grado di consentire la fruizione agevole, in condizioni di adeguata sicurezza ed autonomia, dei luoghi e delle attrezzature della città, anche da parte delle persone con ridotte o impedito capacità motorie, sensoriali o psico-cognitive"<sup>8</sup> (MIBAC, 2008).

L'accessibilità urbana dovrebbe avere come finalità principale l'elevazione del comfort dello spazio urbano per tutti i cittadini, che si attua attraverso l'eliminazione e riduzione degli ostacoli, delle barriere architettoniche, delle fonti di pericolo e delle situazioni di affaticamento o di disagio. Il suo miglioramento rende più tangibile il raggiungimento di una condizione di pari opportunità di scelte, indipendentemente dalle condizioni specifiche di svantaggio delle singole persone, e aumenta l'autonomia e le possibilità di opzioni individuali di tutti i cittadini.

### *Benessere inclusivo e bellezza*

La città, non vista più come una disordinata somma di luoghi e di sistemi, diventa 'ecosistema' solo se tutte le sue parti sono unite ed in equilibrio. L'equilibrio si raggiunge laddove non esiste marginalità e discriminazione, dove la partecipazione alla comunità è forte, dove le risorse naturali vengono rispettate, dove esiste un progetto di modello spaziale e di mediazione sociale e culturale. Tutti questi fattori concorrono ad una situazione di inclusività e di benessere.

L'ambiente urbano è decisivo nel benessere e nella qualità di vita dei suoi abitanti: esso ne favorisce le abilità, le competenze, la serenità l'autonomia ma anche l'inclusione e la partecipazione alla vita di comunità. Il concetto di inclusione rappresenta un approccio al progetto che supera la sola accessibilità e richiede interventi a più e diversi livelli: sociale, culturale, politico, economico, ambientale e progettuale fra loro integrati alle diverse scale d'intervento. L'accessibilità diventa così uno dei fattori di benessere, insieme a sicurezza, riconoscibilità, comunicatività, comfort e piacevolezza, riferito all'ambiente che, come stabilito anche dall'O.M.S., concorrono al raggiungimento del cosiddetto 'benessere inclusivo'. (P. Nobili, 2019)

Il rapporto tra persona e ambiente va indagato e compreso in un'ottica di ripensamento dello stesso, in cui l'utente abbia un ruolo nella costruzione dell'ambiente di vita e allo stesso tempo ne sia consapevole, se ne appropri e lo senta suo. L'unicità e la diversità che ciascuno apporta alla sua idea di città devono essere viste in un'ottica positiva, di opportunità di inclusione, di cambiamento, di speranza e felicità per tutti. La condizione comune di ogni persona, l'incontro tra creatività e fragilità sono, come sostengono alcuni osservatori, elementi generatori di 'bellezza'. Come proposto dal *Manifesto del diritto alla Bellezza di Reggio Emilia* (2018), se le città avessero i diritti, quello alla bellezza

sarebbe il primo, un valore rappresentativo dei diritti e doveri che ogni cittadino deve avere nei confronti dell'ambiente che abita adesso e che altri abiteranno in futuro, composto da luoghi fisici e di relazione curati e accessibili per tutti. Anche in questo campo forse "La bellezza salverà il mondo?"<sup>9</sup>.

## 1.2. Documenti internazionali

I concetti espressi fino a qui sono il risultato di decenni di indagine e di approfondimento rispetto ai temi della salute, della società e dell'architettura. Le norme attuali, che contengono riferimenti ad essi, sono state anticipate da alcuni documenti redatti a livello internazionale e riconosciuti come promotori del cambio di mentalità e di consapevolezza da parte della politica e della società. In particolare, i tre documenti di seguito presentati sono stati decisivi nell'indirizzo delle politiche sociali di settore in materia di diritti umani, inclusione e pari opportunità.

### *Regole Standard O.N.U. per l'eguaglianza di opportunità delle persone con disabilità*

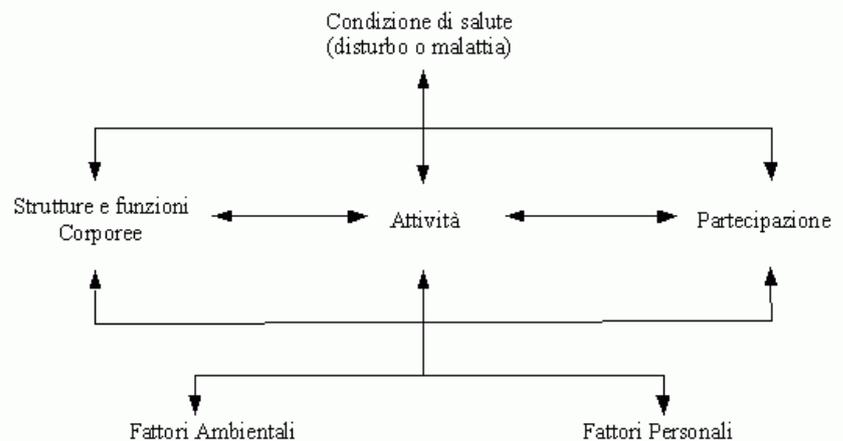
A livello mondiale L'Assemblea Generale delle Nazioni Unite si è fatta portavoce dei diritti delle persone con diverse azioni e provvedimenti, tra i quali il più importante è rappresentato dal Programma di azione mondiale relativo alle persone con disabilità (1983-1992), adottato durante l'anno internazionale delle persone disabili, il 1981.

Dodici anni più tardi, la stessa Assemblea ha adottato le *Regole Standard O.N.U. per l'uguaglianza di opportunità delle persone con disabilità*<sup>10</sup>, strumento che va a colmare il vuoto legale internazionale in materia di tutela dei diritti delle persone con disabilità. Le Regole presentano direttive di cambiamento sociale che dovrebbero permettere

a tutti i cittadini, nessuno escluso, di partecipare in maniera egualitaria alla vita della società, fungendo da meccanismo di controllo per l'applicazione dei diritti umani e civili. Nella realtà però esse non sono state giuridicamente vincolanti per i Paesi che le hanno sottoscritte e in quanto tali risultano inefficaci ai fini della tutela contro le violazioni dei sopracitati diritti, che è rimasta affidata ai documenti legislativi fondamentali delle singole nazioni.

Queste direttive sono comunque diventate uno standard internazionale e hanno introdotto il principio fondamentale, applicabile a qualsiasi processo di conseguimento di eguaglianza di trattamento, della pari opportunità, auspicandone la presenza nei programmi nazionali in favore dei disabili. Oltre a ciò sono stati sviluppati concetti validi per qualsiasi persona in qualsiasi società: accessibilità “alle differenti società e i diversi ambienti, così come i servizi, le attività, l'informazione e la documentazione”; uguaglianza dei diritti, attraverso l'impegno di tutte le risorse necessarie affinché “ogni individuo abbia le stesse opportunità per partecipare”; trattamento non discriminatorio all'interno delle proprie comunità, in quanto “le persone con disabilità (...) hanno

Fig. 2: Grafico delle interazioni nel modello di Disabilità ICF: esso è frutto di un complesso legame dinamico tra le condizioni di salute, i fattori ambientali e personali dell'individuo, che comprende anche le funzioni corporee, le attività e il contesto sociale.



il diritto di rimanere all'interno delle loro comunità” e di “ricevere il sostegno di cui hanno il bisogno all'interno delle ordinarie strutture per l'educazione, la salute, l'impegno e i servizi sociali”; parificazione di diritti e doveri, ricordando che “quando le persone con disabilità acquisiscono uguali diritti, dovrebbero anche avere uguali doveri”.<sup>11</sup>

Nello stesso documento viene fatta chiarezza anche sulle due nozioni fondamentali di 'disabilità' ed 'handicap'. Il primo riassume limitazioni fisiche di tipologie diverse che esistono in ogni popolazione in tutti i Paesi del mondo: la gente può essere disabile, permanentemente o temporaneamente, per impedimenti fisici, intellettuali o sensoriali, per malattie o per infermità mentale. Il secondo indica la perdita o la limitazione delle opportunità di prendere parte alla vita della comunità ad un livello eguale a quello degli altri: in questo caso si descrive l'incontro tra la persona con una disabilità e l'ambiente, e il fine di questo termine è di focalizzare l'attenzione sulle deficienze nell'ambiente e in molte attività organizzate della società (ad esempio, l'informazione, la comunicazione e l'educazione) che impediscono alle persone con disabilità una partecipazione alla vita sociale a cui hanno diritto..

Fino agli anni Settanta i due termini venivano spesso utilizzati in un modo non chiaro, creando confusione e senza dare indicazioni per le azioni politiche da intraprendere. La terminologia rifletteva un approccio clinico e diagnostico, che ignorava le imperfezioni e le deficienze della società circostante. Questa limitazione venne superata in seguito ad una reazione da parte dei rappresentanti delle organizzazioni di persone con disabilità e dei professionisti del settore della disabilità; da allora la terminologia in uso è stata utilizzata in modo più preciso e relativistico. La *Classificazione Internazionale dei Danni, Disabilità, e Handicap* del 1980<sup>12</sup> ha fatto una chiara distinzione tra i concetti di 'danno', 'disabilità' e 'handicap', ed è diventata riferimento per aree tematiche di studio come la riabilitazione, l'educazione, la statistica,

la politica, la legislazione, la demografia, la sociologia, l'economia, e l'antropologia.

### *La Classificazione Internazionale del Funzionamento, della Disabilità e della Salute*

La già citata ICF - *Classificazione Internazionale del Funzionamento, della Disabilità e della Salute* del 2001, elaborata dall'Organizzazione Mondiale della Sanità, ha introdotto un'importante innovazione: la descrizione dello stato di salute delle persone è stato messo in relazione con i loro ambiti (sociale, familiare, lavorativo) e l'ambiente circostante, al fine di cogliere tutte quelle specificità che nel contesto di riferimento possono causare difficoltà. Si è quindi giunti ad una descrizione e classificazione del 'funzionamento' della persona, una particolare condizione di interazione tra un individuo e i suoi fattori contestuali, in una visione inclusiva della salute<sup>13</sup> (E. Ghedin, 2009).

La descrizione delle situazioni di vita quotidiana in relazione al contesto ambientale evidenzia l'unicità di ogni persona piuttosto che mettere in risalto la sua salute o la sua disabilità. La disabilità infatti non è vista solo come un deficit ma come una condizione che va oltre la limitazione superando le barriere, sia mentali che architettoniche. L'ICF propone un'analisi dettagliata delle possibili conseguenze sociali della disabilità e le sue indicazioni possono essere utilizzate in tutti quei sistemi che hanno attinenza con la salute, come ad esempio quello della previdenza, del lavoro, dell'istruzione, delle assicurazioni, dell'economia, della legislazione e quelli che si occupano delle modifiche ambientali.

### *La Convenzione O.N.U. sui diritti delle persone con disabilità*

Il principio della "universalità, indivisibilità, interdipendenza e interrelazione di tutti i diritti umani" è stato riaffermato dalla *Convenzione sui diritti delle persone con disabilità*<sup>14</sup>, approvata dall'Assemblea

Generale delle Nazioni Unite nel 2006, a cui l'Italia, con il lavoro dei suoi delegati, ha partecipato in maniera stabile ed è stata portavoce di diverse istanze importanti<sup>15</sup> (M. R. Saulle, 2007).

In questa Convenzione, vincolante e di applicazione obbligatoria per gli Stati che l'hanno sottoscritta (al contrario delle Regole Standard) vengono esplicitati diversi concetti legati alla disabilità e alle barriere architettoniche, a partire da quello che include, tra le persone disabili, “quanti hanno minorazioni fisiche, mentali, intellettuali o sensoriali a lungo termine che in interazione con varie barriere possono impedire la loro piena ed effettiva partecipazione nella società su una base di eguaglianza con gli altri”.

Viene poi definito il campo della ‘discriminazione sulla base della disabilità’ ovvero “qualsivoglia distinzione, esclusione o restrizione sulla base della disabilità che abbia lo scopo o l'effetto di pregiudicare o annullare il riconoscimento, il godimento e l'esercizio, sulla base di eguaglianza con gli altri, di tutti i diritti umani e delle libertà fondamentali (...)”.

La definizione di ‘accomodamento ragionevole’, cioè le “modifiche e gli adattamenti necessari ed appropriati che non impongano un carico sproporzionato o eccessivo, ove ve ne sia necessità in casi particolari, per assicurare alle persone con disabilità il godimento e l'esercizio, su base di eguaglianza con gli altri, di tutti i diritti umani e libertà fondamentali”, diventa interessante dal punto di vista etico. Se, come afferma A. Musio (2018), la dicotomia uguaglianza-diversità è caratteristica della condizione umana<sup>16</sup>, essa rappresenta un dilemma di difficile risoluzione in campo sociale: se si trattassero infatti davvero allo stesso modo persone che vivono differenze importanti non si riserverebbe a loro un trattamento realmente egualitario. L'ideale

sarebbe invece mettere le persone nelle condizioni di ottenere il massimo dalle loro possibilità, considerando le loro capacità e i loro limiti.

Infine, il concetto di 'progettazione universale' viene definito come "progettazione e realizzazione di prodotti, ambienti, programmi e servizi utilizzabili da tutte le persone, nella misura più estesa possibile, senza il bisogno di adattamenti o di progettazioni specializzate". Essa non esclude l'utilizzo di dispositivi di ausilio per particolari gruppi di persone con disabilità ove siano necessari.

## Note

1. Conferenza internazionale Habitat III, Quito, Ecuador, 17 – 20 Ottobre 2016.
2. P. Nobili, *Donne con disabilità, democrazia e diritti*, in I. Rossi (a cura di), *Accessibilità, integrazione e scale: web, territori, città, quartieri*, in *Urbanistica Informazioni*, 2018, n°280-281, pp. 98-100.  
Piera Nobili, Presidente del C.E.R.P.A. - Centro Europeo per la Ricerca e la Promozione dell'Accessibilità Italia Onlus.
3. M. Schianchi, *Disabilità. Sai cos'è?*, Mondadori, Milano, 2013.
4. H. Persson, H. Åhman, A. A. Yngling, J. Gulliksen, *Universal design, inclusive design, accessible design, design for all: different concepts— one goal? On the concept of accessibility—historical, methodological and philosophical aspects*, in *Universal Access in the Information Society*, 2014, Vol.14, n°4.
5. M. J. Oliver, *The politics of disablement*, The macmillan Press, London, 1990.  
M. J. Oliver, Professore di Disability Studies all'University of Greenwich, London, Inghilterra.
6. Organizzazione Mondiale della Sanità, *Classificazione Internazionale del Funzionamento, della Disabilità e della Salute (ICF)*, 2001.
7. O.N.U., *Risoluzione A/RES/61/106* del 13 dicembre 2006.
8. Ministero per i Beni e le Attività Culturali, *Decreto 28 marzo 2008*, "Linee guida per il superamento delle barriere architettoniche nei luoghi di interesse culturale".
9. F. Dostoevskij, *L'idiota*.
10. Organizzazione delle Nazioni Unite, *Risoluzione O.N.U. n 48/96 del 20 dicembre 1993*.
11. S. D'Angelo, Traduzione delle *Regole standard delle Nazioni Unite per l'eguaglianza di opportunità delle persone con disabilità*, in Seminario europeo DPI - Italia *I diritti umani delle persone con disabilità*, Caserta, 1996.

- 12.** Organizzazione Mondiale della Sanità, *Classificazione Internazionale dei Danni, della Disabilità e degli Handicap: Un manuale di classificazione relativo alle conseguenze delle malattie*, Brescia, 1980.
- 13.** E. Ghedin, *Ben-essere disabili. Un approccio positivo all'inclusione*, Liguori Editore, Napoli, 2009.
- 14.** O.N.U., *Convention on the Rights of Persons with Disabilities (CRPD)*, 2006.
- 15.** M. R. Saulle, *Il lungo cammino dei diritti delle persone con disabilità*, in *La Convenzione O.N.U. sul diritto alle Persone con disabilità (traduzione italiana)*, 2007.
- 16.** A. Musio, *A proposito di disabilità e 'accomodamento ragionevole'. Per un'analisi filosofico-morale*, 2018 [<https://welforum.it/proposito-disabilita-accomodamento-ragionevole/>]  
Alessio Musio, Professore di filosofia presso l'Università Cattolica di Milano.

## ***La Carta dello spazio pubblico***

In preparazione alla terza conferenza dell'O.N.U. del 2016 sul Programma per gli Insediamenti Umani *UN-Habitat*, durante la BISP – Biennale Spazio Pubblico del 2013 è stata elaborata la *Carta dello Spazio Pubblico*, importante documento di promozione per un percorso che punta al progressivo coinvolgimento di enti pubblici e strutture associative.

La Carta è pensata come un documento breve ed accessibile a tutti, rappresentativo dei principi condivisi riguardanti l'ideazione, la progettazione, la realizzazione, il mantenimento, la fruizione e la trasformabilità dello spazio pubblico. Esso è un bene comune, bandiera della civiltà urbana; è un luogo che esprime e favorisce la socialità, l'incontro, la convivenza, la libertà e la democrazia. In una città in cui aumentano le disparità economiche, sociali, etniche, culturali e generazionali, lo spazio pubblico diventa il territorio in cui vengono garantiti i diritti di cittadinanza e di rispetto delle differenze.

La cittadinanza viene intesa in maniera più ampia ed inclusiva rispetto al significato giuridico del termine: tutti i fruitori dello spazio pubblico diventano cittadini, hanno gli stessi diritti e doveri nei confronti di esso e se sono abitanti stabili hanno diritto ad essere coinvolti nei suoi processi di creazione e gestione, attraverso la partecipazione a dibattiti pubblici.

Spazio pubblico è un luogo di proprietà pubblica o di uso pubblico, aperto o coperto, che deve essere accessibile e fruibile gratuitamente da tutti. Deve essere privo di barriere per le persone con disabilità motoria, sensoriale ed intellettiva, altrimenti non può essere considerato come tale, e non può essere conteggiato nelle dotazioni urbanistiche riguardanti servizi ed infrastrutture pubbliche.

Lo spazio pubblico è l'elemento chiave del benessere individuale e sociale, luogo della vita collettiva, espressione della diversità e fondamento dell'identità della comunità. Ha caratteristiche spaziali, storiche, ambientali, sociali ed economiche proprie. L'obiettivo è che tutti gli spazi pubblici possano possedere una propria chiara identità e divenire così 'luoghi'. I 'potenziali spazi pubblici', ovvero le aree di proprietà pubblica che non sono ancora accessibili o fruibili, devono essere considerate come risorse preziose per il potenziamento dello spazio pubblico esistente e della qualità urbana.

Gli spazi pubblici, nel loro complesso, sono la principale risorsa che le amministrazioni pubbliche hanno per costruire politiche integrate di pianificazione urbana, di riqualificazione dei tessuti urbani e di rigenerazione economico-sociale: ad esempio, la ricucitura e il miglioramento delle connessioni sono strategie per la riqualificazione delle periferie e delle zone suburbane, così come la riqualificazione del patrimonio pubblico e privato dismesso è fattore di aumento della fruibilità e di riduzione dei rischi ambientali urbani. La creazione e la gestione degli spazi pubblici è inoltre occasione per creare posti di lavoro e di investimento privato.

Il progetto dello spazio pubblico, che sia una nuova realizzazione o una riqualificazione dell'esistente, deve essere fatto nel pieno rispetto di ogni forma di diversità e deve porre l'attenzione sui costi di manutenzione e gestione. Deve essere un'occasione di creazione e mantenimento nel tempo del sentimento di cittadinanza e di consapevolezza del ruolo di ognuno di noi nella città. Per questo è necessario che ci siano processi partecipativi trasparenti ed aperti a tutti attraverso cui sottoporre le decisioni concernenti il ciclo creazione-gestione-fruizione dello spazio pubblico, in modo tale da accrescere la coscienza civica nell'uso dei beni collettivi.

Il singolo progetto deve essere inquadrato all'interno di un sistema articolato e integrato a diverse scale, dalle relazioni di vicinato ai sistemi ambientali, e deve potersi adattare e modificare in relazione all'evoluzione delle esigenze dei cittadini; è quindi necessaria una visione di insieme che coinvolga una pluralità di attori e di governi locali, che si devono dotare di un documento specifico che indirizzi le scelte. La gestione di tali spazi è affidata principalmente alle autorità locali, ma anche i cittadini e il settore privato sono chiamati ad un ruolo attivo e collaborativo e devono essere educati ad un uso e ad una gestione responsabile del patrimonio pubblico. Tra l'amministrazione e le associazioni di cittadini è opportuno che ci siano accordi in merito all'utilizzo degli spazi, con la possibilità di organizzare eventi e manifestazioni utili ad appropriarsi di un luogo, stabilizzarne la frequentazione e a mantenerne viva l'identità. Eventuali limitazioni temporali e fisiche dovute a motivi di sicurezza non devono limitare la fruizione dello spazio pubblico, così come deve essere evitata l'alienazione e la gestione esclusiva di questi luoghi ad attori privati.

In questa carta vengono trattati temi che saranno ripresi nel proseguo di questa ricerca: il tema della partecipazione ai processi di trasformazione dell'ambiente urbano, il tema della pluralità di soggetti interessati e coinvolti nella progettazione, ma soprattutto il tema dell'accessibilità e della fruibilità, *conditio sine qua non* perché si possa parlare veramente di spazio pubblico per tutti. E proprio la partecipazione è l'oggetto di un altro documento che interessa il tema dell'accessibilità in ambito urbano.

## ***La Carta della partecipazione***

Nel dicembre 2014 l'Istituto Nazionale di Urbanistica, in collaborazione con l'AIP2 – Associazione Italiana per la Partecipazione Pubblica, lo IAF – *International Association of Facilitators*, Cittadinanzattiva Onlus, Italia Nostra e Città Civili, ha promosso un decalogo di criteri e principi che mira a facilitare e rendere effettiva la partecipazione dei cittadini alle decisioni. Questo documento, denominato *Carta della Partecipazione*, ha come obiettivo l'accrescimento della cultura della partecipazione e lo sviluppo di valori e linguaggi comuni, attraverso la creazione di una rete che coinvolga enti pubblici e strutture associative che ne condividono i principi.

In Italia non esiste una disciplina vera e propria, né esistono strumenti di certificazione delle competenze riguardo ai processi partecipativi; spesso la partecipazione viene scambiata per 'informazione' e talvolta le amministrazioni vengono accusate di usarla a proprio interesse<sup>1</sup> (R. Fusari, 2016). In una materia così delicata, oggetto di interpretazioni diverse, che riguarda il rapporto di fiducia tra le istituzioni e i cittadini, la Carta della Partecipazione definisce un metodo e delle regole minime che aiutano a progettare o a valutare la qualità di un processo partecipativo. Essa inoltre accresce la sensibilità di promotori e comunità attorno al tema, ribadendo come la partecipazione del singolo cittadino alla vita democratica sia un diritto sancito a livello comunitario<sup>2</sup>, costituzionale e regionale.

La Carta è composta da 10 principi, comprensibili a tutti, che indicano come dare qualità al processo partecipativo: cooperazione, fiducia, informazione, inclusione, efficacia, interazione costruttiva, equità, armonia, render conto, valutazione. Essa può essere usata, come sostiene A. Bruni<sup>3</sup> (2016), come mezzo di coinvolgimento dei cittadini

in fase di progettazione, come griglia di valutazione per la qualità di un processo partecipativo proposto o realizzato, come sensibilizzazione verso la cultura del progetto partecipato nei processi di trasformazione urbana. Importante è che sia i decisori che la comunità siano affiancati da esperti competenti e che gli esiti dei processi partecipativi siano parti integranti dei processi generativi delle scelte pubbliche. L'idea di partecipazione presente nella Carta comprende l'intero ciclo di elaborazione e implementazione delle politiche pubbliche, per rendere i cittadini parte attiva nella realizzazione dei progetti e nella cura dei beni comuni.

Il processo partecipativo:

- 1) promuove la *cooperazione* tra i singoli, i gruppi e le istituzioni, aumentando il capitale sociale e generando valori per il bene di tutta la società;
- 2) promuove la *fiducia* tra i partecipanti, le relazioni sincere e il rispetto degli impegni e delle regole condivise, che devono essere mantenuti attraverso l'utilizzo dei suoi esiti;
- 3) mette a disposizione le *informazioni* in forma semplice, comprensibile e accessibile facilmente a tutti i partecipanti;
- 4) è attento all'*inclusione*, rispetta la cultura, i diritti e la dignità di ogni individuo che sia interessato agli esiti del processo decisionale;
- 5) è *efficace* se le opinioni e i saperi dei cittadini vengono coinvolti nell'analisi e nella ricerca di soluzioni alle problematiche, nelle decisioni e nelle successive realizzazioni;
- 6) fa uso di metodologie che promuovono il *dialogo* e l'*interazione costruttiva* per condividere le scelte e costruire progetti e accordi;
- 7) assicura, attraverso chi lo organizza e gestisce, la massima *equità* nella valorizzazione di tutte le opinioni, anche quelle minoritarie;
- 8) evita di alimentare divisioni all'interno di una comunità, cercando di *riconciliare* le posizioni e mantenere l'*armonia* attraverso strategie di

condivisione del processo e dei suoi contenuti;

9) rende pubblici i risultati in maniera trasparente e argomenta l'accoglimento o il non accoglimento delle proposte, *rendendo conto* pubblicamente e riconoscendo il valore aggiunto della partecipazione;

10) deve ricevere una *valutazione* con metodologie adeguate da parte di tutti gli attori interessati da esso, che deve essere resa pubblica e comprensibile.

La *Carta della Partecipazione* è stata presentata nel 2016 alla Camera dei deputati e ad oggi ha ricevuto la sottoscrizione, tra i numerosi, dei comuni di Ferrara, Spoleto, L'Aquila, Firenze, Milano e Matera, che nel 2019 sarà Capitale Europea della Cultura. Questa Carta introduce la partecipazione nel percorso di ricerca per un'accessibilità di tutti, sostenendo il diritto di ogni cittadino, di qualunque status sociale, genere, età, livello di salute e di istruzione, all'informazione e al coinvolgimento nelle scelte e nelle politiche urbane.

## Note

**1.** <http://www.inu.it/25036/comunicazioni/carta-della-partecipazione-il-viaggio-continua/>

Roberta Fusari, Assessore con deleghe all'Urbanistica, Edilizia, Rigenerazione Urbana e Partecipazione del Comune di Ferrara.

**2.** *Convenzione di Aarhus*, 1998; *Carta europea dei diritti dell'uomo nella città*, 1998; Commissione Europea, *Libro bianco sulla governance*, 2001.

**3.** Architetto e Dottore di ricerca in Pianificazione Territoriale e Urbana, Presidente di INU Umbria.

## **Sintesi**

I principi fondativi, elaborati nel corso del tempo, di dignità intrinseca, dell'autonomia individuale e l'indipendenza delle persone, della non-discriminazione, della piena ed effettiva partecipazione e inclusione all'interno della società, della parità di opportunità e soprattutto dell'accessibilità per tutti costituiscono il punto di partenza necessario per l'analisi e la comprensione del concetto di accessibilità.

*Come questi principi hanno modificato  
il concetto di Accessibilità?*

# 2

**Sintesi dell'evoluzione del  
concetto di accessibilità in  
Italia dalla costituzione della  
Repubblica ad oggi**



## **Rubrica**

Una maggior sensibilità e consapevolezza comune  
riguardo ai temi della disabilità  
hanno portato ad una diversa visione di accessibilità.

## 2.0. Inquadramento

Accessibilità è un concetto molto complesso, che riguarda più ambiti della vita umana: da quello sociale a quello economico, da quello privato a quello pubblico, dalla politica all'ambiente. Esso ha subito una profonda trasformazione nel corso del tempo soprattutto per effetto dell'evoluzione del concetto di disabilità, cui è strettamente legato.

A partire dagli anni '50 del Novecento, con il lavoro della Commissione del Presidente degli Stati Uniti d'America per l'occupazione degli handicappati, aumentati di numero a seguito del coinvolgimento militare in Vietnam, è iniziato un processo di cambiamento nelle politiche pubbliche e nelle pratiche di progettazione, che ha avuto come oggetto l'accessibilità ad edifici e spazi.

Il concetto di accessibilità viene oggi utilizzato con un'accezione prettamente positiva nel linguaggio della sociologia e della progettazione, in quanto un suo elevato grado comporta vantaggi in termini di sviluppo e qualità della vita delle persone, mentre una sua riduzione implica condizioni di isolamento delle stesse. Nel mondo della progettazione architettonica gli approcci basati su 'soluzioni speciali', ovvero ambienti ad accessibilità riservata e attrezzature dedicate destinate a profili d'utenza disabile specifici, o su risposte progettuali focalizzate sulle esigenze dei soli utenti disabili fisici, hanno iniziato ad essere sostituiti da alcune metodologie progettuali che mirano a realizzare luoghi, prodotti e servizi usufruibili dalla più ampia fascia di utenza possibile di popolazione. È il caso per esempio del *Design for All*, dell'*Universal Design*, dell'*Inclusive Design* e dell'*Accessible Design*. (Vedi approfondimento pag. 64)

Questi diversi approcci alla progettazione per l'accessibilità sono spesso confusi tra di loro, sono usati come sinonimi ed è sempre più

difficile distinguere gli uni dagli altri. In una nota nella raccomandazione redatta dopo una riunione dei ministri dell'Unione Europea del 2009 si fa riferimento ad una convergenza, tra gli altri, dei termini 'barrier-free design', 'design for all', 'inclusive design', 'accessible design', e 'accessibility for all' verso il termine 'universal design'. Tutti questi orientamenti prendono in considerazione le esigenze di un più ampio spettro di persone nel processo di progettazione per garantire che gli spazi, le apparecchiature ed i servizi possano essere utilizzati dalla più ampia fascia possibile di utenti, comprese le persone anziane e quelle con disabilità<sup>1</sup>.

#### **VISIONE MULTISCALARE**

Questa linea di pensiero si allinea con la descrizione che l'ICF fa dello stato di funzionalità di una persona, legato anche ai fattori ambientali esterni. Come afferma A. Lauria (2014), infatti, l'accessibilità "esprime l'attitudine di un ambiente a garantire ad ogni persona, a prescindere dall'età, dal genere, dal background culturale, dalle abilità fisiche, sensoriali o cognitive una vita indipendente"<sup>2</sup>. Anche per questo il concetto di accessibilità ha come caratteristica l'essere dinamico e variabile nel tempo, in quanto legato alle persone e quindi alla società e alla cultura di un determinato periodo storico, oltre che essere un concetto multiscalare, riferibile sia ad un territorio che ad un singolo oggetto d'uso.

L'evoluzione del concetto di accessibilità è andata di pari passo anche con l'evoluzione normativa ad essa collegata, riflesso della mutazione della percezione sociale rispetto ai temi relativi alla disabilità e alla fruibilità dell'ambiente: si ritiene utile perciò ricordare in ordine cronologico le tappe più importanti della nostra legislazione nazionale collegate alla definizione di concetti chiave, dall'emanazione della Costituzione ai nostri giorni, mentre nel capitolo successivo saranno presi in esame tutti i provvedimenti che, nello stesso arco

temporale, hanno riguardato accessibilità e abbattimento delle barriere architettoniche.

## **2.1. La partecipazione come diritto costituzionale fondamentale**

La *Costituzione Italiana*, legge fondamentale della nostra nazione entrata in vigore il 1° gennaio 1948, all'Art. 3 sancisce che “È compito della Repubblica rimuovere gli ostacoli di ordine economico e sociale, che limitando di fatto la libertà e la uguaglianza dei cittadini, impediscono il pieno sviluppo della persona umana e l'effettiva partecipazione di tutti i lavoratori all'organizzazione politica, economica e sociale del Paese”. Questa importantissima determinazione costituisce uno dei principi fondamentali del nostro Stato, ed è il primo riferimento normativo che, seppur indirettamente, può essere ricondotto ai temi dell'accessibilità e dell'inclusione.

I problemi riguardo alla progettazione, definita secondo la terminologia del periodo 'per invalidi', hanno iniziato ad essere discussi in Italia durante la Conferenza Internazionale di Stresa del 1965, organizzata da ANMIL - Associazione Nazionale Mutilati e Invalidi del Lavoro e AIAS - Associazione Italiana per l'Assistenza agli Spastici: lo scopo era quello di sensibilizzare le autorità competenti, le persone che si occupavano di architettura, di città e di invalidità, e anche l'opinione pubblica internazionale sulle difficoltà che l'invalido in carrozzina incontra nell'inserimento attivo all'interno della vita sociale. In quel periodo nacque nel nostro Paese la sensibilità per il tema delle 'barriere architettoniche', così come furono definite all'epoca le difficoltà derivanti da erronei criteri progettuali, con i quali venivano realizzate le città e gli edifici, e dall'impossibilità di utilizzare mezzi di trasporto da parte dei soggetti con difficoltà motorie<sup>3</sup> (I. T. Steffan, 2006). Attraverso

le risultanze di questa conferenza l'Italia si inserisce nel dibattito internazionale sui temi della progettazione di ambienti accessibili e manifesta una maggior coscienza sociale rispetto al problema, con l'emanazione, già nel 1968, della prima circolare ministeriale che contiene cenni riguardo al tema delle barriere architettoniche<sup>4</sup>.

Nel 1971, con la prima legge cogente in materia di progettazione architettonica per disabili, viene ribadito il diritto di accesso ai luoghi pubblici o aperti al pubblico "per i minorati", oltre che l'obbligo di riservare spazi appositi per utenti in sedia a rotelle all'interno di tutti i luoghi dove si svolgono pubbliche manifestazioni o spettacoli. Il concetto di accessibilità inizia qui a unire la componente fisica-ambientale a quella socio-culturale, anche se quest'ultima viene perseguita attraverso una progettazione 'speciale', ovvero la realizzazione di spazi particolari pensati per determinate categorie di utenti.

Questa concezione verrà successivamente superata dalla *Carta di Barcellona* del 1995, redatta in occasione del Congresso Europeo "La Città e le persone Handicappate". In essa vengono riaffermati i concetti di dignità e valore della persona, oltre a quello di 'incapacità', che riguardano tutta la società, alla quale è richiesto l'impegno nel miglioramento delle condizioni per il pieno sviluppo dell'individuo. Viene perciò richiesta alle amministrazioni la progettazione dei servizi e delle strutture in modo tale che essi possano accogliere le esigenze di tutta la popolazione, così da poter escludere un ricorso ad "elementi specifici per le 'persone handicappate'"<sup>5</sup>. L'individuazione di un percorso alternativo che non sia inquadrato nell'ottica del cosiddetto 'accomodamento ragionevole' è infatti assimilabile a pratica di "discriminazione fondata sulla disabilità"<sup>6</sup> e pertanto opposta ai principi promossi attraverso la *Convenzione sui diritti delle persone con disabilità dell'O.N.U.*

Di pari passo con il diverso approccio socio-culturale è cambiata anche la terminologia presente nelle norme, soprattutto per quanto riguarda i vocaboli usati con connotazione negativa nei primi provvedimenti legislativi: da 'spastici', 'persone impedite o minorate' (*Circolare del Ministero dei Lavori Pubblici n. 4809/1968*), 'minorati fisici, mutilati e invalidi civili' (*D.P.R. n. 384/1978*), si è passati a 'individui con ridotte capacità motorie, disabili, categorie svantaggiate di utenti'. Nel corso degli anni cambieranno anche le necessità alle quali le prescrizioni legislative vogliono far fronte: dal voler eliminare le sole barriere architettoniche e le fonti di pericolo all'occuparsi anche di barriere psicologiche, per garantire l'autonomia a soggetti con difficoltà motoria, sensoriale, psichica, di natura permanente o temporanea, tenendo conto delle variazioni delle esigenze individuali e delle diverse caratteristiche anatomiche, fisiologiche, senso-percettive delle persone.

## **2.2. Accessibilità, visitabilità, adattabilità**

Nel 1989 la legislazione italiana ha esteso il campo delle disposizioni normative, allargandolo a tutto il comparto dell'edilizia privata; i tre livelli di qualità dello spazio, 'accessibilità', 'visitabilità' ed 'adattabilità', sono stati concepiti in modo da poter garantire, a seconda del luogo, del tipo di edificio e dell'intervento da effettuare, una piena fruibilità dello spazio costruito, per il comfort di tutti i cittadini. Nel decreto<sup>7</sup> vengono stabiliti anche i parametri tecnici e dimensionali correlati al raggiungimento dei tre livelli di qualità sopra riportati, prescrizioni che hanno aiutato nel miglioramento degli ambienti già costruiti e nella progettazione dei nuovi edifici e spazi pubblici.

Parallelamente ha iniziato a diffondersi, più in ambito tecnico che in ambito amministrativo, la consapevolezza di un'accessibilità intesa come grande valore collettivo, che deve caratterizzare tutte le politiche

delle amministrazioni pubbliche ed esigere la cooperazione tra tutti coloro che intervengono nei processi di trasformazione degli habitat.

#### **P.E.B.A.**

Per legare le prescrizioni normative riguardanti il tema accessibilità ai programmi amministrativi di governo del territorio si è fatto uso di alcuni strumenti innovativi di pianificazione degli interventi: è il caso del *P.E.B.A. - Piano per l'Eliminazione delle Barriere Architettoniche*, introdotto come obbligatorio per i comuni italiani già nel 1986 e reso più efficace nel 1996, quando la nota *Legge 104<sup>8</sup>* ne ha esteso il campo di applicazione anche allo spazio urbano, facendone uno strumento guida per innalzare il livello di accessibilità dell'intero spazio abitato. Ma è anche il caso del *P.A.U. - Piano per l'Accessibilità Urbana*, strumento non ancora normato a livello nazionale, ma presente in alcuni testi legislativi a livello regionale<sup>9</sup> e considerato una naturale evoluzione del P.E.B.A.

### **2.3. Accessibilità a 360°: tutti inclusi**

Il cosiddetto 'luogo accessibile' è passato, nella percezione collettiva e nel dibattito sociale, dall'essere un luogo 'privo di barriere' o 'conforme alle norme' a 'luogo inclusivo' capace di accogliere, in condizioni di comfort e sicurezza, persone con diverse capacità e diseguali gradi di libertà (A. Lauria, 2014). In questo modo nei criteri di accessibilità di un luogo vengono contemplate tutte le categorie di utenti: chi ha una qualche menomazione fisica, sensoriale o cognitiva, permanente o temporanea; chi invece è in piena salute, ma può temporaneamente trovarsi in situazioni di disagio per la non conoscenza di un luogo o perché impedito nei movimenti, ad esempio da bagagli o passeggeri; bambini, anziani e donne incinte, definiti come 'categorie deboli'. Ecco perché nelle metodologie progettuali di moderna concezione, oltre che motoria-fisica, sensoriale, percettiva e cognitiva, l'accessibilità dei

luoghi è declinata anche come culturale, economica e afferente alla mobilità e al fattore di tempo. La presenza di una condizione di disabilità è perciò solo una delle eventualità da considerare nel momento in cui l'obiettivo sia quello di eliminare le corrispettive barriere e realizzare edifici, prodotti e ambienti che siano accessibili a tutti.

Come detto, il fattore tempo può di per sé rendere un luogo inaccessibile: ad esempio il protrarsi di un'attività che comporta un elevato dispendio di energia per una persona anziana o con disabilità, come lo stare in piedi in fila, può far sì che una determinata fascia di utenti rinunci ad usufruire di uno spazio. Le attuali norme tecniche che riguardano le barriere architettoniche, associate in maniera quasi esclusiva alla disabilità motoria, non prendono quasi mai in considerazione la variabile temporale.

Spazio e tempo sono le due componenti fondamentali ed inscindibili della fisica che definiscono la struttura del nostro mondo; sono anche i nodi critici propri di un ambiente urbano poiché, come sostiene E. Kant, è tramite questi due filtri che noi misuriamo la nostra esperienza sensibile<sup>10</sup>, e sono i nostri parametri per valutare il benessere delle nostre vite e dei luoghi in cui scegliamo di viverle. Garantire l'accessibilità del costruito, e quindi il benessere di chi ne fruisce, non è solamente permettere a qualsiasi tipo di utente di accedere ad un determinato spazio in un determinato tempo, ma è anche legare l'architettura al movimento.

I. T. Steffan (2006) osserva come “nei grandi esempi di architettura il muoversi sia fattore determinante per la concezione e comprensione della stessa”<sup>11</sup>: esempio simbolico è il concetto di *Promenade architecturale* di Le Corbusier, ben esplicitato nella rampa che attraversa *Ville Savoye* a Poissy, ma anche nella *Neue Staatsgalerie* di J. Stirling a Stoccarda, nel *MACBA: Museu d'Art Contemporani de*

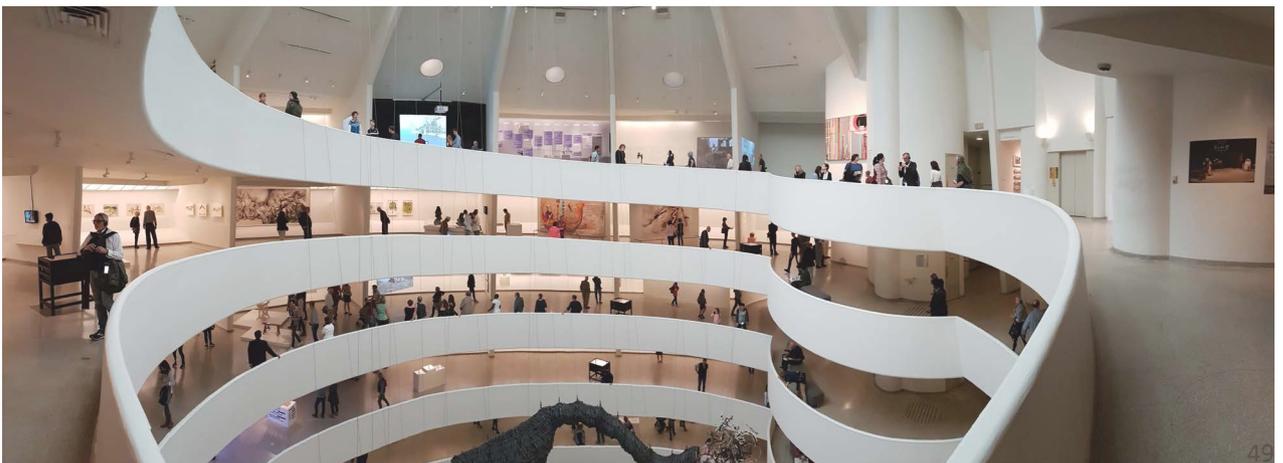
Nella pagina a fianco, dall'alto verso il basso:

Fig. 3: Vista del primo piano di *Ville Savoye* a Poissy, con il terrazzo aperto e sulla sinistra la rampa che risale l'intera struttura.

Fig. 4: Vista interna della cupola del Palazzo del Reichstag a Berlino, con la rampa elicoidale percorsa dai visitatori indifferentemente in ascesa e in discesa.

© Cristina Buzzella

Fig. 5: Vista di insieme della rampa interna al Guggenheim Museum a New York, con le esposizioni temporanee che occupano gli spazi adiacenti alla rampa stessa.



*Barcelona* di R. Meier, e ancora nella rampa del *Palazzo del Reichstag* di N. Foster a Berlino e in quella del *Solomon R. Guggenheim Museum* di F. L. Wright a New York. Lo stesso concetto può essere ritrovato anche in esempi di architettura antica, come la rampa prospiciente i *Propilei*, porta d'ingresso dell'Acropoli di Atene. Questi luoghi sono stati pensati, oltre che per rappresentare un elemento simbolo dell'edificio al quale appartengono, per svolgere anche l'importante funzione di collegamento tra spazi, siano interni che esterni, in modo tale da definire un percorso 'sicuro' e univocamente riconosciuto come tale per l'utente che lo percorre.

A questo si può riferire il già citato concetto di 'benessere ambientale', stato psicologico che si prova in presenza di luoghi percepiti come facilmente fruibili, sicuri e piacevoli, luoghi che sono comprensibili e interpretabili senza il pericolo di perdersi, in cui si riconosca facilmente come gli oggetti che li compongono stiano insieme<sup>12</sup> (P. Nobili, 2017). Garantire la fruibilità di uno spazio perciò non è solo assicurare il pieno movimento e accessibilità all'interno di esso, ma è anche far sì che l'utente possa fisicamente e percettivamente godere appieno dello stesso. In questo caso, la fruibilità urbana può essere efficacemente migliorata con il contributo dei principi dell'ergonomia.

L'ergonomia è, secondo il padre della branca italiana della disciplina C. P. Odescalchi, una "tecnica di procedure mirate all'adattamento di attrezzi, ambienti, organizzazione all'uomo"<sup>13</sup>, inteso come qualsiasi individuo. Questa disciplina si è sviluppata in Italia durante gli Anni '70/80 grazie al lavoro di ricerca di importanti architetti e designer, come L. Bandini Buti, L. B. di Belgiojoso e lo stesso Odescalchi, ed ha coinvolto anche le discipline sociali, psicologiche e mediche. L'ergonomia diventa strategica quando viene utilizzata come guida per tutte le fasi del processo progettuale, in quanto, come afferma F. Tosi (2006), garantisce "la continua verifica della rispondenza del

prodotto ai diversi profili di esigenze degli utenti reali”<sup>14</sup> e contribuisce, con la filosofia del *Design for All*, al raggiungimento di un progetto ‘per tutti’. Per L. Bandini Buti infatti, ergonomia e *Design for All* partono da posizioni diverse ma conducono ad un’unica risposta, la risposta alle esigenze dell’individuo<sup>15</sup> .

L’approccio olistico, prima dell’*Universal Design* e poi del *Design for All*, ha fatto sì che, dalla seconda metà degli Anni ’90, la cultura progettuale europea facesse un passo in avanti. Il concetto di progetti speciali per utenze speciali è stato superato con la proposta di un ‘design sostenibile’ che ha compensato le carenze di un progetto standard e i limiti di un progetto speciale e ha ripreso i postulati proposti dall’ergonomia. Questa idea ha una forte valenza sociale, in quanto si prefigge l’obiettivo progettuale di osservare le diversità dell’uomo, l’evolvere delle sue esigenze nel corso della vita e la verifica della rispondenza dei diversi prodotti alle richieste del mondo reale. Per fare ciò, ogni ambiente, prodotto, sistema progettato o ripensato deve poter essere fruibile dal maggior numero di persone possibile, e gli spazi devono essere progettati pensando alle diverse abilità ed esigenze dell’utente, in modo tale da poter essere accessibili in modo autonomo.

Tuttavia, nonostante un progettista possa pensare alle soluzioni migliori per soddisfare tutte le tipologie di soggetti possibili, ci sarà sempre un profilo di utente che non riuscirà a fruire appieno di uno spazio. Ad esempio, un sentiero di montagna, sebbene attrezzato e segnalato, non si adatta ad un utente non vedente o con particolari problemi di deambulazione; oppure un ascensore, sebbene sia una soluzione progettuale apprezzata da tutti, risulta di difficile utilizzo da parte di chi soffre di claustrofobia. Le esigenze dell’ergonomia quindi richiedono uno sforzo psico-fisico di adattamento per l’uso dei manufatti e per la fruibilità degli ambienti.

## 2.4. Economia e vitalità urbana

Una progettazione di orientamento inclusivo di uno spazio costruito pubblico, sia esso interno od esterno, può generare, oltre che benefici di tipo economico e sociale, anche una strategia che ben si sposa con il concetto di accessibilità delle città: quella di ricerca della vitalità urbana.

Solo in questi ultimi anni si comincia a comprendere quali siano i potenziali economici dei progetti che si occupano di accessibilità. Da questo punto di vista, i due campi di azione più interessanti sono il cosiddetto 'turismo accessibile' e lo sviluppo di nuove tecnologie al servizio di tutte le tipologie di utenti. Da un lato la promozione del patrimonio culturale e il miglioramento delle strutture ricettive apre al settore turistico una parte di mercato finora poco considerata, ma sempre più importante in termini quantitativi: quella dell'accoglienza di persone con disabilità; dall'altro lo sviluppo di piattaforme web e applicazioni utilizzabili anche da utenti con deficit cognitivi fa sì che anche la comunicazione diventi veicolo di inclusione sociale.

Riguardo ai due campi di azione precedentemente citati sono stati

Da sinistra a destra:

Fig. 6: Mappa tattilo-visiva che rappresenta Matera e i Sassi, risultato del lavoro portato avanti con il Progetto MateraMare

© meson•ro studio

Fig. 7: Progetto Tooteko: utilizzo di un anello NFC per ricevere informazioni vocali su un manufatto artistico.

© Tooteko



**NUOVE TECNOLOGIE**

**PATRIMONIO CULTURALE**

**TURISMO**

sviluppati numerosi progetti che rientrano nelle 'buone pratiche' per le città accessibili: i progetti relativi all'accessibilità al patrimonio culturale statale, sintetizzabili nelle *Linee guida per il superamento delle barriere architettoniche nei luoghi di interesse culturale*, definite dal MIBAC, Ministero dei Beni Architettonici e Culturali; il progetto *Bandiera Lilla* (Italia), i progetti *Mare accessibile* (Toscana), *Mare tutto PoSSSibile* (Marina di Grosseto) e il network *MateraMare* (Matera) sul turismo accessibile; il piano *i20aPN* (Pordenone) che integra i concetti di rigenerazione urbana, e-commerce e digitalizzazione; il progetto *Tooteko*, per un'a migliore esperienza museale da parte degli utenti che non possono accedere direttamente alle arti visive (Vedi approfondimento).

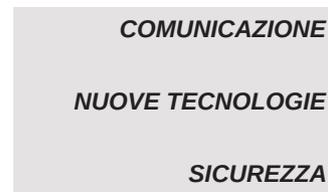
L'attivazione di nuove economie a tema accessibilità, interessanti sia per il settore pubblico che per quello privato, produce un miglioramento 'a cascata' dell'accoglienza e un innalzamento della qualità delle strutture ricettive. Tutto questo, in un'economia come quella italiana che si affida in gran parte al comparto turistico-culturale, genera sicuramente competizione a livello territoriale, e in generale tende a migliorare l'esperienza urbana per tutti, con ricadute sul commercio e sul funzionamento dell'ambiente-città. Riguardo il Turismo Accessibile, interessanti sono alcuni dati ricavati da un'indagine del 2009 condotta da *Village for all*<sup>16</sup>, nel quale si evidenzia innanzitutto come quasi il 30% del campione interpellato sia interessato direttamente o indirettamente da esigenze speciali durante la vacanza. Ma soprattutto vengono rilevati l'effetto moltiplicatore del mercato vacanziero delle persone disabili (per ogni persona con disabilità che viaggia, circa altre 3 la accompagnano), già risultato di precedenti indagini, e la maggiore estensione temporale dei periodi di soggiorno rispetto alla media del turista abile<sup>17</sup>. Questi spunti sono senza dubbio utili sia agli imprenditori del comparto turistico sia agli amministratori pubblici.

Come anticipato, la vitalità urbana è un obiettivo che rientra pienamente nella progettazione accessibile: l'attivazione di economie e l'attrazione di utenti esterni possono aiutare nella riqualificazione di spazi, e quindi nel rilancio delle relazioni all'interno dell'ambiente cittadino, con evidenti ricadute anche sugli abitanti stessi. Un aumento di accessibilità urbana non può che essere legato ad un aumento di vitalità urbana, e viceversa; i due elementi non solo si sommano, ma possono anche potenziare i propri risultati, innescando un circolo virtuoso che può portare anche a risultati oltre le aspettative. Ad esempio, un luogo che sia interessato da un progetto che preveda la creazione di uno spazio accessibile a tutti può diventare in breve tempo un centro di aggregazione spontaneo.

## 2.5. Il mondo virtuale

Oltre agli spazi pubblici e privati di tipo 'reale', l'accessibilità riguarda anche gli spazi virtuali, che oggi stanno assumendo un'importanza forse maggiore dei primi. Nel vocabolario dell'Informatica, Accessibilità è la "proprietà che devono possedere le applicazioni per essere utilizzate con facilità dagli utenti, in particolare da coloro che si trovano in condizioni di disabilità o di svantaggio"<sup>18</sup>. Quindi anche la comunicazione, in questo caso nel mondo virtuale, rientra nei parametri dell'accessibilità e può costituirne una barriera, soprattutto in riferimento all'accesso all'informazione.

Nell'ambito della sicurezza e della sanità, le piattaforme web e le applicazioni sviluppate seguendo i dettami delle *Linee guida internazionali per l'accessibilità dei contenuti digitali*<sup>19</sup> rivestono un ruolo di primaria importanza nell'attivazione dei soccorsi e dei servizi di pronta assistenza per persone con deficit fisici, cognitivi o sensoriali. Ne sono esempio l'applicazione per emergenze *SOS Sordi*, *AccessibiliLIS*,



oppure la tecnologia di comunicazione inclusiva *Accessible Light*.

Le nuove tecnologie, in questo senso, hanno dato e stanno dando un'importante spinta verso l'inclusione sociale dei disabili, cercando di ridurre uno dei fattori di *Digital Divide* della società odierna, ovvero il divario nell'accesso reale alle tecnologie e la disparità nell'acquisizione di risorse o capacità necessarie a partecipare alla società dell'informazione. Bisogna però ricordare che queste opportunità sono subordinate all'effettiva possibilità di avere accesso agli strumenti informatici ed ai dispositivi mobili, aspetto che sembra scontato nel mondo attuale ma che costituisce un elemento di disomogeneità della nostra società iper-connessa.

Nel mondo attuale, come osserva L. Mutti (2017), l'esperienza umana è pervasa da un costante collegamento ed interazione attraverso la rete<sup>20</sup>; la tecnologia influenza i comportamenti delle persone, le loro idee e il loro esercizio della libertà, con effetti visibili all'interno della società e dell'ambiente cittadino. Le applicazioni di *Cognitive Computing*, nuova forma di conoscenza collettiva, stanno rivoluzionando l'interazione tra esseri umani e sistemi informatici grazie all'utilizzo dei cosiddetti *big data*. Come riportato nel saggio sopracitato, lo studio dell'impatto di queste nuove tecnologie ha portato alla ribalta la problematica dello 'spaesamento' indotto dall'evoluzione troppo veloce e dalla difficoltà di adattarsi ad un mondo "con poche certezze e sempre in movimento", in cui la tecnologia è ormai un elemento organico delle nostre vite.

La società attuale vive ed interagisce nella cosiddetta 'Infosfera', uno spazio virtuale ma con ricadute su quello reale, costituito dal cyberspazio, dai mass media classici e da tutte le informazioni relative al singolo individuo, nonché dagli individui stessi, che sono coloro che agiscono, che compiono operazioni al suo interno. In questa ottica,

una città, ma anche qualsiasi spazio reale che implichi una qualche relazione tra individui, non può essere pensata se non congiuntamente alle infrastrutture digitali del nostro tempo. Esse dovrebbero essere progettate e gestite in modo tale da coinvolgere tutti, e quindi dovrebbero ricercare quell'accessibilità propria degli ambienti costruiti.

I dati raccolti da tutte le fonti informative che comprendono lo spazio urbano e chi lo abita, organizzati ed utilizzati in modo adeguato, possono essere utili per ripensare gli strumenti dell'urbanistica. La diffusione di *social* e *web applications* ha cambiato profondamente il modo di vivere lo spazio pubblico<sup>21</sup> (G. Manuele, 2019), diventando al contempo un fattore di perdita di centralità per i luoghi di incontro, ora molto più attivi nel mondo virtuale, ma anche veicolo per la scoperta o ri-scoperta di luoghi dimenticati e per la creazione di una consapevolezza collettiva riguardo al bene pubblico e alla sua cura e conservazione per le generazioni future.

Nel futuro della nostra società iper-connessa e delle *smart cities* sarà fondamentale trovare il giusto compromesso tra tecnologia, informazione e fisicità dei luoghi, per continuare ad utilizzare lo spazio pubblico come luogo accessibile di aggregazione 'reale' e non solo come ritrovo estemporaneo individuato e comunicato tramite la rete 'virtuale'.

## 2.6. Il concetto di accessibilità: confronto di opinioni

***Come definirebbe, secondo la Sua esperienza il concetto di accessibilità oggi? Quali sono al giorno d'oggi le criticità e i nodi, sociali-politici-economici, che essa deve affrontare?***

*Armando De Salvatore - Architetto, Consigliere di L.E.D.H.A*

Quando parliamo di accessibilità ricordiamoci che abbiamo a che fare con persone e spazi abitati da persone vive, che hanno l'obiettivo di essere felici, vivere in famiglia, incontrare amici e uscire per andare al ristorante. Quindi se non c'è l'ascensore, ci sono scale o gradini, le persone con difficoltà motorie, ad esempio, non possono uscire di casa. Ma anche questo non basta, perché, nonostante queste dotazioni, se non hanno amici e non sanno dove andare, le leggi e i requisiti minimi non bastano; sono necessari progetti che siano sempre integrati e un inserimento sociale, abitativo e scolastico che tenga conto dei fattori umani, spaziali proprio come recita l'ICF. Alcuni dei suoi principi, probabilmente arrivati troppo presto per la maggior parte della società, obbligano ad avere dei cambiamenti non solo di pensiero ma anche di azione, di pensare alla progettazione in modo diverso, ad esempio attraverso un P.E.B.A., e la parola chiave è senza dubbio 'inclusione': non si può parlare di accessibilità senza inclusione.

*Dott.ssa Elisabetta Corradin e Dott. Francesco Cusati - Istituto dei Ciechi di Milano*

F. C. : L'accessibilità è un termine che le persone hanno iniziato a conoscere meglio negli ultimi anni. Purtroppo c'è da fare una considerazione iniziale: quella della cecità è ancora una disabilità poco considerata. Non ci sono standardizzazioni a riguardo, e ci sono diverse correnti di pensiero relative agli interventi che si possono effettuare per migliorare l'ambiente di vita per questo tipo di utenza. Il fatto è che per

quanto riguarda la disabilità visiva, molto dipende dalla sensibilità della persona che ne è affetta: la difficoltà è soggettiva, e varia soprattutto tra chi è affetto da cecità completa, come nel mio caso, e chi ha ancora un residuo visivo, come nel caso di Elisabetta, chi è ipovedente, chi non distingue i colori, eccetera. Fortunatamente, soprattutto nel mio campo lavorativo, quello informatico, dopo l'approvazione della Legge Stanca nel 2004 le cose sono migliorate, il tema è più conosciuto.

E. C. : Riprendendo le parole di Francesco, posso affermare che è vero, le nostre opinioni riguardo ai temi di progetto accessibile potrebbero essere non allineate, in quanto avendo due livelli di cecità differenti siamo due esempi diversi di come una disabilità visiva incida sull'esperienza del mondo esterno.

Riguardo all'accessibilità ai luoghi fisici, invece, posso dire che c'è più ignoranza, se ne parla ancora poco. Sarebbe utile aprire un dibattito, poiché in generale il tema dell'accessibilità ai luoghi pubblici è più soggettivo, dipende dal grado di disabilità di una persona, da quanto l'ambiente esterno incide sul singolo individuo e sulle sue difficoltà. Ad oggi, da quanto ho potuto constatare, c'è ancora poca sensibilità e poco interesse riguardo all'accessibilità ai luoghi pubblici.

### *Leris Fantini - Vicedirettore C.E.R.P.A. Italia Onlus*

È difficile riuscire a fare entrare il tema dell'accessibilità nella programmazione, perché al giorno d'oggi non si è sufficientemente attenti ai bisogni delle persone. Invece bisognerebbe mettere l'uomo al centro, con le sue differenze che devono essere intese come risorse. L'accessibilità poi è solo la punta dell'iceberg; oggi in Italia, specialmente in Emilia-Romagna, il tema maggiore è quello degli anziani. Nel 2035 un terzo della popolazione sarà over 75 e le città dovrebbero già avere strumenti e spazi adatti a loro. Invece noi non stiamo lavorando con una proiezione verso il futuro, attenta alla persona.

Come CERPA abbiamo avviato un percorso di sperimentazione con

ACER Romagna su un patrimonio edilizio di circa 8000 abitazioni, nelle quali non si tiene conto delle persone che ci vivono: non degli anziani che ci hanno vissuto per tutta la vita ora non possono uscire di casa, non degli extra-comunitari, che hanno altre culture ed abitudini, né delle nuove tipologie di famiglie, spesso monogenitoriali, diverse da quelle classiche.

Bisognerebbe cominciare a pensare ad un'architettura malleabile, elastica, adattabile ai bisogni delle persone, altrimenti i costi per la collettività rimarranno elevati, sia in termini economici che sociali. La città e i suoi amministratori dovrebbero interrogarsi, oltre che sull'accessibilità dei disabili e degli anziani, anche su quella dei bambini, delle donne, alla loro mobilità, ai loro tempi ed orari; ora è tutto scoordinato, e i documenti pianificatori, come il P.U.M.S., devono intervenire su questo, modificare i servizi.

*Antonio Laurià - Professore di Tecnologia dell'architettura presso l'Università di Firenze*

É molto facile per un architetto stabilire se un certo edificio, un certo luogo o un servizio, è conforme o non conforme alle normative. La conformità normativa è molto facile da verificare per uno che ha un minimo di competenza, anche se esistono norme contraddittorie. Il problema è diverso se bisogna andare a definire se un edificio o una strada è accessibile o non è accessibile. Dal mio punto di vista l'accessibilità, come ogni costruito culturale, non è un prodotto ma un processo; cioè non esiste un luogo o un servizio accessibile in assoluto, perché potrebbe esserlo per una persona cieca e non esserlo per una persona tetraplegica. Bisogna quindi ragionare per gradi di accessibilità, declinandolo per ogni singolo profilo d'utenza, in modo da far capire come l'accessibilità sia qualcosa di relativo, non un dato assoluto. Talvolta, quando si opera sul costruito, si riesce soltanto ad elevare il grado di accessibilità, ovvero condurre un intervento di

miglioramento del grado di accessibilità: ad esempio quando si opera su edifici che sono nati per essere 'inaccessibili', come carceri o piazzeforti arroccate in luoghi impervi, non si può stravolgere la natura del luogo per rispondere alle normative. In quei casi, procedendo con l'istituto della deroga, si può procedere con piccoli interventi con l'obiettivo di elevare il grado di accessibilità, ad esempio con misure compensative,

*Andrea Malaspina - Architetto, Membro della Consulta Comunale e provinciale per i problemi degli handicappati di Genova e della Consulta Regionale Handicap Regione Liguria.*

Creare un ambiente accessibile è creare uno spazio 'gentile' in cui tutti si sentono bene, possono usare i servizi che vi sono all'interno; uno spazio confortevole, dove io sto bene dove sono e lo voglio usare il più a lungo possibile.

*Lisa Noja - Avvocato, Deputato, delegata alle politiche per l'accessibilità dal sindaco di Milano, Giuseppe Sala.*

L'accessibilità deve intendersi come strumento essenziale per garantire ad ogni individuo, indipendentemente dalla condizione in cui si trovi, la possibilità di fruire a pieno di tutti i beni della città. L'accessibilità, dunque, come requisito di cittadinanza, senza il quale non sono garantite appieno libertà, uguaglianza, diritto all'autodeterminazione e alla partecipazione, ma anche come elemento che consente di misurare la qualità della vita sociale, culturale e anche economica della città.

## Note

**1.** H. Persson, H. Åhman, A. A. Yngling, J. Gulliksen, *Universal design, inclusive design, accessible design, design for all: different concepts—one goal? On the concept of accessibility—historical, methodological and philosophical aspects*, in *Universal Access in the Information Society*, 2014, Vol.14, n°4.

**2.** A. Laurià, *L'Accessibilità come "sapere abilitante" per lo Sviluppo Umano: il Piano per l'Accessibilità*, in *Techne, journal of technology for architecture and environment*, 2014, VII.

Antonio Laurià, Professore Ordinario e Coordinatore Scientifico Unità di Ricerca Interdipartimentale *Florence Accessibility Lab*, Dipartimento di Architettura, Università di Firenze.

**3.** I. T. Steffan, *Barriere architettoniche e Design for All. Quale contributo dell'ergonomia?*, in *Ergonomia*, 2006, VI.

Isabella Tiziana Steffan, Architetto, Ergonomo, Esperta in fruibilità e qualità ambientale e Design for All.

**4.** *Circolare del Ministero dei Lavori Pubblici n. 4809, del 19 giugno 1968* "Norme per assicurare l'utilizzazione degli edifici sociali da parte di minorati fisici e per migliorarne la godibilità generale".

**5.** Congresso Europeo "La Città e le persone Handicapate", *Carta di Barcellona*, 1995 .

**6.** *Legge 3 marzo 2009, n. 18*, "Ratifica ed esecuzione della Convenzione delle Nazioni Unite sui diritti delle persone con disabilità, con Protocollo opzionale, fatta a New York il 13 dicembre 2006 e istituzione dell'Osservatorio nazionale sulla condizione delle persone con disabilità", Art. 2.

**7.** *Decreto del Ministero dei Lavori Pubblici 14 giugno 1989, n. 236* "Prescrizioni tecniche necessarie a garantire l'accessibilità, l'adattabilità e la visitabilità degli edifici privati e di edilizia residenziale pubblica sovvenzionata e agevolata, ai fini del superamento e dell'eliminazione delle barriere architettoniche".

- 8.** *Legge del 5 febbraio 1992, n. 104* “Legge-quadro per l’assistenza, l’integrazione sociale e i diritti delle persone handicappate”
- 9.** *Legge regionale 19 marzo 2018, n. 10* - Regione Friuli-Venezia Giulia “Principi generali e disposizioni attuative in materia di accessibilità” ; *Deliberazione della giunta regionale n.1297/2008* - Regione Liguria “Linee di indirizzo per l’accessibilità urbana”; *Legge regionale 16/01/1995, n°5 e Legge regionale 15/05/2001, n°23* - Regione Toscana, “Mappa dell’accessibilità urbana”; “Sperimentazione degli indirizzi operativi per l’attuazione dei Piani per l’Accessibilità” Regione Toscana, 2008.
- 10.** E. Kant, *Critica della Ragion Pura – Estetica*, Adelphi, Milano, 1995.
- 11.** I. T. Steffan, op. cit.
- 12.** P. Nobili, *Cambiare la prospettiva*, in I. Rossi (a cura di), *Verso città accessibili*, INU Edizioni, Roma, 2017.
- 13.** C. P. Odescalchi, in L. Bandini Buti, *Io c’ero: Riflessioni di chi ha vissuto gli anni d’oro del design e dell’ergonomia italiani*, Maggioli, Santarcangelo di Romagna, 2016.
- 14.** F. Tosi, *Ergonomia e Design for All. Il contributo dell’ergonomia per il progetto*, in *Ergonomia*, 2006, VI.  
Francesca Tosi, Professoressa ordinaria presso il Dipartimento di Architettura – DESIGNCAMPUS dell’Università degli Studi di Firenze.
- 15.** L. Bandini Buti, op. cit.
- 16.** *Village for all* è una organizzazione no profit a carattere nazionale che ha come obiettivo l’inclusione turistica e lo sport di tutti e rappresenta un network di villaggi e campeggi accessibili.
- 17.** R. Vitali, *Turismo accessibile: un’indagine per riflettere sul mercato*, in *Le pagine di Risposte Turismo*, 2010, II.
- 18.** da *Accessibilità - Tecnica*, in *Treccani.it – Vocabolario Italiano online*, Istituto dell’Enciclopedia Italiana, 2011.

**19.** World Wide Web Consortium, *Linee guida internazionali per l'accessibilità dei contenuti digitali, versione WCAG 2.1*, 2018.

**20.** L. Mutti, *Città che comunicano*, in I. Rossi (a cura di), *Verso città accessibili*, INU Edizioni, Roma, 2017.

Luisa Mutti, Architetto Iunior, Consigliere Nazionale CNAPPC e coordinatrice dell'Osservatorio Accessibilità-Universal Design.

**21.** G. Manuele, *Opportunità e prospettive del web per rendere la città accessibile a tutti*, in I. Rossi (a cura di), *Accessibilità, integrazione e scale: web, territori, città, quartieri*, in *Urbanistica Informazioni*, 2018, n°280-281, pp. 100-102.

## ***Approcci alla progettazione accessibile***

Accessibilità e pari opportunità per tutti sono diventate, come abbiamo illustrato, sempre più importanti negli ultimi dieci anni: l'invecchiamento della popolazione nel mondo industrializzato sta determinando una crescita del numero di persone con difficoltà funzionali e un incremento delle loro esigenze. I progettisti, nei loro diversi campi tematici, hanno aumentato il loro interesse per questi fenomeni, e hanno studiato soluzioni utili per consentire di vivere in un ambiente che garantisca la maggiore indipendenza possibile e di usufruire di supporti utili per le attività di tutti i giorni.

*Design for all, Universal Design, Inclusive Design* sono diverse denominazioni date ad approcci progettuali che hanno come comune scopo principale quello di aumentare l'accessibilità di un luogo o di un oggetto, fisico o virtuale, per la più ampia gamma possibile di utilizzo. Il termine accessibilità, tuttavia, è usato in diversi contesti, dove può assumere significati molteplici; diverse scuole di pensiero hanno infatti legato il termine 'accessibilità' a differenti strategie utilizzate per il raggiungimento di prodotti finali più accessibili, differenziandosi per filosofia ed etica di approccio al tema.

Di seguito vengono presentati i principali orientamenti della progettazione accessibile, che hanno svolto un ruolo importante nella definizione di criteri per progetti inclusivi e accessibili a tutti.

### ***Barrier-free Design***

Il Barrier-free Design è nato negli Anni '50 con il cambiamento nelle politiche pubbliche e nelle pratiche di progettazione degli U.S.A. Dopo la fine della guerra in Vietnam, si è lavorato su standard nazionali per 'edifici senza barriere' per offrire opportunità di istruzione e occupazione,

in alternativa alle cure sanitarie.

### ***Universal Design***

Lo Universal Design si sviluppa negli U.S.A. alla fine degli Anni '90. Secondo R.L. Mace, inventore del termine, rappresenta “la progettazione di prodotti e ambienti utilizzabili da tutte le persone, nella maggior misura possibile, senza il bisogno di adattamenti o di progettazioni specializzate”.

### ***Design for All***

Il Design for All si sviluppa in Europa nei primi Anni 2000. Esso ha come obiettivo la progettazione di prodotti fatti per essere utilizzabili dal maggior numero possibile di persone. Lo IEED lo ha definito come “Design per la diversità umana, l’inclusione sociale e l’uguaglianza”.

### ***Inclusive Design***

Inclusive Design è un termine usato nel Regno Unito. Esso definisce “la progettazione di prodotti e servizi tradizionali che sono accessibili e fruibili da quante più persone sia ragionevolmente possibile su base globale, in una grande varietà di situazioni e nella maggior misura possibile, senza la necessità di speciali adattamenti o di progettazioni specializzate”. Non presenta una serie fissa di criteri di progettazione, ma una continua evoluzione per soddisfare una sempre più vasta gamma di utenti.

### ***Accessible Design***

L’Accessible Design è stato definito dalla Guida ISO/IEC 71:2001 come “progettazione focalizzata su principi di estensione della progettazione standard a persone con qualche tipo di limitazione di prestazioni, per massimizzare il numero di potenziali clienti che possono immediatamente utilizzare un prodotto, edificio o servizio”.

## ***Universal Access***

Lo Universal Access è riferito ad una prospettiva più ampia di utilizzo un prodotto o un servizio, se necessario anche con tecnologie di assistenza. Questo pensiero ha assunto una forte posizione nel settore del design in Asia, soprattutto in Giappone, come approccio configurazione sociale in termini di filosofia della tecnologia.

## ***Esempi di buone pratiche riferite al turismo accessibile e alle nuove tecnologie in Italia***

Le *Linee guida per il superamento delle barriere architettoniche nei luoghi di interesse culturale*, redatte dal MIBACT nel 2008, hanno dato impulso ad adeguamenti strutturali sulla base della progettazione per tutti e a progetti di accessibilità ampliata all'interno dei siti che compongono il patrimonio storico, architettonico e culturale italiano, che sono in parte stati raccolti negli incontri che hanno caratterizzato il progetto *INU Città accessibili a tutti*.

Il progetto *Bandiera Lilla* premia e supporta dal 2012 i Comuni italiani che prestano una particolare attenzione al turismo da parte di persone con disabilità. Esso contribuisce all'informazione preventiva per gli utenti e alla diffusione delle buone pratiche.

I progetti *Mare Accessibile* (2014-2016) e *Mare tutto PoSSSibile* (dal 2015) hanno avuto come obiettivo il raggiungimento di un'effettiva fruibilità di servizi e strutture turistiche balneari. Il primo si è occupato di una mappatura e valutazione del grado di accessibilità di strutture e siti di interesse turistico-culturale, per la creazione di una piattaforma online di informazione; il secondo di un'applicazione dei principi del *Design for All* all'offerta dei servizi turistici balneari, con un progetto multifunzionale di accessibilità, riabilitazione e ricettività e la formazione di personale specializzato.

Il network di progetti *MateraMare*, attivo dal 2016, è volto all'identificazione, alla mappatura e all'elaborazione di dati in relazione al tema dell'accessibilità in Basilicata. Ciò consente a chi esplora il territorio di organizzare autonomamente il viaggio sulla base dei propri interessi ed abilità, attraverso app e piattaforme web.

Il piano *i20aPN*, del Comune e Confcommercio di Pordenone, dal 2016 sostiene la creazione di nuove imprese e lo sviluppo di servizi di prossimità, promuove interventi di marketing e animazione territoriale e progetti di rigenerazione urbana. Il fine è quello di rendere la città accessibile a tutti, con particolare riferimento alla popolazione anziana.

Il progetto *Tooteko* ruota intorno all'interazione tra un anello, in grado di riconoscere speciali sensori e far partire informazioni audio descrittive, ed un dispositivo NFC. Questo sistema permette una fruizione di uno spazio, in primis del patrimonio museale, agli utenti affetti da cecità o ipovedenti.

L'App per dispositivi mobili *SOS Sordi*, attiva tra il 2014 e il 2018, ha consentito alla persona sorda di accedere ai servizi di emergenza e di richiedere l'intervento della Polizia di Stato, e dell'ACI per il soccorso stradale.

Il progetto *AccessibiLIS*, iniziato nel 2016, si propone di diffondere e fornire servizi integrati per l'accessibilità in tutte le aree della disabilità, favorendo il superamento delle barriere della comunicazione e della mobilità e promuovendo il benessere individuale.

*Accessible Light* (2014) è una soluzione di illuminazione che garantisce sicurezza ed autonomia alle persone sorde, attraverso la facilitazione della comunicazione visiva all'interno di un qualsiasi luogo. Essa consente la traduzione e codificazione di avvisi sonori in segnalazioni luminose, utili al benessere di tutti, nel rispetto dei principi dello *Universal Design*.

## **Sintesi**

L'accessibilità è da ricercare in tutti quegli spazi che sono interessati dall'intreccio di relazioni tra gli individui, ovvero quegli spazi reali o virtuali, privati o pubblici, in cui il singolo individuo entra in contatto con i suoi simili, nessuno escluso.

*Come i principi dell'accessibilità  
sono stati tradotti in legge?*

# 3

## **Evoluzione della normativa nazionale in materia di accessibilità**



## **Rubrica**

La normativa nazionale italiana ha accompagnato l'evoluzione del concetto di accessibilità, talvolta segnandone importanti principi.

### 3.0. Inquadramento

Nell'impianto legislativo nazionale dell'Italia repubblicana il concetto di accessibilità ha subito un'evoluzione di significato e di definizione normativa: dal superamento di una barriera architettonica che impedisce un'accessibilità esclusivamente fisica, ad un coinvolgimento del campo sensoriale e percettivo, fino ad arrivare ad occuparsi della sfera cognitiva e delle caratteristiche socio-culturali dell'individuo nel suo essere singolo e all'interno di una comunità.

Va ricordato come la nozione di accessibilità sia stata fortemente influenzata dall'evoluzione del concetto di disabilità, soprattutto dal 1992, anno di adozione del *Programma di azione mondiale da parte delle Nazioni Unite*, che l'anno successivo porterà alla redazione delle *Regole standard per l'uguaglianza di opportunità delle persone con disabilità*. In esse viene fatta chiarezza sulle nozioni di disabilità e di handicap, e soprattutto per quanto riguarda quest'ultima, viene esplicitato il rapporto tra il disabile e l'ambiente che lo circonda, e che ne caratterizza la possibilità o meno di partecipare alla vita collettiva alla pari con gli altri. Questo diritto viene ribadito anche due anni più tardi all'interno della *Carta di Barcellona* ed espresso in maniera chiara nella *Convenzione dei Diritti delle persone con disabilità delle Nazioni Unite* del 2006.

Il cambio di attenzione dalla disabilità della persona all'ambiente in cui vive, che presentando barriere determina una condizione di handicap, risulta in linea con l'estensione del concetto di disabilità dalla sfera medica a quella bio-psico-sociale<sup>1</sup> (A. Rosu, 2018); questo ha portato, oltre al progresso dell'impianto normativo italiano, all'attenzione per nuovi approcci alla progettazione e alla pianificazione inclusiva, che successivamente verranno analizzati in quanto utili alla definizione di buone pratiche per le città accessibili.

### 3.1. L'eliminazione delle barriere architettoniche negli edifici pubblici

La normativa italiana risulta, tra i paesi occidentali, una delle più avanzate per quanto riguarda il tema del superamento delle barriere architettoniche, che trova spazio già a partire dalla legge fondamentale, la *Costituzione* del 1948: all'Articolo 3 recita "Tutti i cittadini hanno pari dignità sociale e sono eguali davanti alla legge, senza distinzione di sesso, di lingua, di religione, di opinioni politiche, di condizioni personali e sociali" e che "è compito della Repubblica rimuovere gli ostacoli di ordine economico e sociale che, limitando, di fatto, le libertà e l'uguaglianza dei cittadini, impediscono il pieno sviluppo della persona umana".

A partire dal 1968 vengono riportate, per la prima volta, prescrizioni tecnico-costruttive volte all'eliminazione delle barriere architettoniche con riferimento a edifici pubblici e di uso pubblico, sia di nuova costruzione che esistenti: esse "si presentano sistematicamente sia nelle strutture edilizie, sia nelle relazioni tra queste e le reti di comunicazione, sia nell'arredo urbano e sia nei mezzi di pubblico trasporto"<sup>2</sup> interessando quindi sia l'architettura che la pianificazione urbana.

Il primo vero provvedimento legislativo in materia viene preso nel 1971, seppur limitato agli edifici pubblici o aperti al pubblico, con l'adozione di nuove norme in favore di mutilati e invalidi civili<sup>3</sup>. A questo proposito vengono riportate le prescrizioni dell'Articolo 27:

- la costruzione in conformità alla *Circolare del Ministero dei lavori pubblici n. 4809* del 1968 di edifici pubblici o aperti al pubblico e delle istituzioni scolastiche, prescolastiche o di interesse sociale di nuova edificazione

- l'accessibilità ai trasporti pubblici per gli invalidi non deambulanti
- il diritto di accesso a luoghi pubblici o aperti al pubblico per i minorati
- la previsione in tutti i luoghi dove si svolgono pubbliche manifestazioni o spettacoli di uno spazio riservato agli invalidi in carrozzina
- la precedenza nell'assegnazione degli alloggi situati nei piani terreni dei caseggiati dell'edilizia economica e popolare per gli invalidi con difficoltà di deambulazione.

Successivamente, nel 1978 viene pubblicato un regolamento volto a “eliminare gli impedimenti fisici comunemente definiti ‘barriere architettoniche’ che sono di ostacolo alla vita di relazione dei minorati”<sup>4</sup>, che ha come campo di applicazione le strutture pubbliche, con particolare riguardo a quelle di carattere collettivo-sociale, sia di nuova costruzione che già esistenti.

### **3.2. L'istituzione dei P.E.B.A. e le prescrizioni tecniche per gli edifici privati**

Il passaggio più importante dal punto di vista legislativo è stato quello della *Legge del 28 febbraio 1986, n. 41*, o legge finanziaria 1986, che introduce il nuovo strumento di pianificazione dei P.E.B.A. - *Piani per l'Eliminazione delle Barriere Architettoniche*, imponendone l'adozione da parte delle Amministrazioni per gli edifici pubblici esistenti “entro un anno dall'entrata in vigore della presente legge”<sup>5</sup>. Questa disposizione è ancora per la maggior parte d'Italia disattesa, in quanto l'obbligatorietà dei P.E.B.A. non è stata recepita. In caso di inadempienza, trascorso il termine temporale previsto, le regioni avrebbero dovuto procedere ad un commissariamento per quanto riguarda gli interventi di competenza di comuni e province.

L'estensione delle disposizioni riguardanti le barriere architettoniche agli edifici privati, indipendentemente dalla loro destinazione d'uso, è arrivata nel 1989, con l'obbligo di favorire la fruizione degli edifici di nuova costruzione o in fase di ristrutturazione da parte di persone con disabilità<sup>6</sup>. Queste indicazioni hanno anticipato la successiva promulgazione di “prescrizioni tecniche necessarie a garantire l'accessibilità, l'adattabilità e la visitabilità degli edifici privati e di edilizia residenziale pubblica, sovvenzionata ed agevolata”.

Esse definiscono un cambio significativo rispetto alla normativa precedente e vengono emanate nel *Decreto del Ministero dei Lavori Pubblici 14 giugno 1989, n. 236*. In esso sono presenti le prime concrete definizioni e indicazioni progettuali di tipo prestazionale; in particolare vengono indicate tre definizioni di fruibilità di uno spazio pubblico:

- “per accessibilità si intende la possibilità, anche per persone con ridotta o impedita capacità motoria o sensoriale, di raggiungere l'edificio e le sue singole unità immobiliari e ambientali, di entrarvi agevolmente e di fruirne spazi e attrezzature in condizioni di adeguata sicurezza e autonomia”.<sup>7</sup>

- “per visitabilità si intende la possibilità, anche da parte di persone con ridotta o impedita capacità motoria o sensoriale, di accedere agli spazi di relazione e ad almeno un servizio igienico di ogni unità immobiliare. Sono spazi di relazione gli spazi di soggiorno o pranzo dell'alloggio e quelli dei luoghi di lavoro, servizio ed incontro, nei quali il cittadino entra in rapporto con la funzione ivi svolta”.<sup>8</sup>

- “per adattabilità si intende la possibilità di modificare nel tempo lo spazio costruito a costi limitati, allo scopo di renderlo completamente ed agevolmente fruibile anche da parte di persone con ridotta o impedita capacità motoria o sensoriale”.<sup>9</sup>

Il decreto ha cercato di eliminare l'idea restrittiva e negativa di barriera architettonica, definendo l'obbligo di accessibilità per qualsiasi tipo di edificio. L'impostazione è diventata più propositiva: i dati dimensionali indicati non sono più indiscutibili e si rivaluta l'importanza delle scelte progettuali e delle soluzioni tecniche previste per gli interventi. Ad oggi, la definizione di accessibilità urbana, ancora non direttamente esplicitata nel panorama normativo italiano, può essere ricondotta alle indicazioni presenti in questo decreto, riferite agli spazi pubblici e alle opere di urbanizzazione a fruizione prevalentemente pedonale.

I P.E.B.A. sono diventati uno strumento guida utile per innalzare il livello di accessibilità di un sistema urbano nel 1992 con la 'Legge 104'<sup>10</sup>. La sua finalità è quella di eliminare le condizioni invalidanti per le persone disabili e il campo di applicazione è stato esteso a tutti gli edifici pubblici o privati aperti al pubblico, anche di carattere temporaneo, e agli spazi urbani. Per questi ultimi è stata prevista la redazione, in affiancamento al P.E.B.A., di un piano specifico, che successivamente si configurerà come P.A.U. - Piano per l'Accessibilità Urbana.

Per quanto concerne l'accessibilità e la mobilità delle persone disabili, la *Legge 104/92* affronta nello specifico i temi della "rimozione di ostacoli per l'esercizio di attività sportive, turistiche e ricreative"<sup>11</sup>, della "eliminazione o superamento delle barriere architettoniche"<sup>12</sup> e della "mobilità e trasporti collettivi"<sup>13</sup>, definendone i ruoli di competenza, le azioni da compiere e le sanzioni associate in caso di inadempienza. Inoltre, la legge stabilisce "la programmazione coordinata dei servizi scolastici con quelli sanitari, socio-assistenziali, culturali, ricreativi, sportivi e con altre attività sul territorio gestite da enti pubblici o privati"<sup>14</sup>, e sottolinea il ruolo dell'istruzione come strumento di educazione sociale, auspicando, dagli asili nido fino all'università, dotazioni didattiche capaci di garantire il diritto allo studio anche agli studenti con esigenze speciali.

### 3.3. Le barriere architettoniche nei luoghi di lavoro e nelle aree urbane

Il recepimento delle normative europee riguardanti la sicurezza dei luoghi di lavoro è avvenuto nel 1994<sup>15</sup> con un decreto nel quale viene ribadita la necessità di rimuovere le barriere architettoniche in quanto rappresentano una limitazione alla sicurezza delle persone, ma non è stata prevista la sua applicazione ai luoghi di lavoro in uso prima del 1° gennaio 1993, nei quali si deve comunque consentire la mobilità e l'utilizzazione dei servizi igienici. Nel 2002, queste norme vengono integrata con la pubblicazione (a cura del Dipartimento ministeriale dei Vigili del Fuoco, del Soccorso Pubblico e della Difesa Civile) delle *Linee guida per la valutazione della sicurezza antincendio nei luoghi di lavoro ove siano presenti persone disabili*.<sup>16</sup>

Nel 1996, con l'obiettivo principale di uniformare la normativa degli edifici pubblici a quella degli edifici privati, viene sostituito il *D.P.R. 384/78* con il *Regolamento recante norme per l'eliminazione delle barriere architettoniche negli edifici, spazi e servizi pubblici*<sup>17</sup>. Rispetto al precedente, esso amplia la definizione di 'barriere architettoniche' e contiene diverse disposizioni riguardanti aree edificabili, opere di urbanizzazione e di arredo urbano, nonché la definizione dei cosiddetti 'percorsi accessibili'<sup>18</sup>. La 'barriera architettonica' intesa come ostacolo diventa un disagio per 'chiunque': i soggetti non sono solo i disabili ma tutti i possibili utenti che possono avere un disagio nella fruizione. Le disposizioni di tipo prestazionale presenti però si limitano a definire dei requisiti minimi di soddisfacimento, che non applicano appieno i dettami riferiti all'integrazione degli interventi individuati con la *Legge 104/92*.

Questo Regolamento contiene una novità riguardante la cosiddetta 'accessibilità condizionata': gli edifici dell'Amministrazione pubblica si devono dotare di un sistema di assistenza delle persone con ridotta o impedita capacità motoria o sensoriale in attesa dell'adeguamento per la rimozione delle barriere architettoniche. Per segnalare edifici, attrezzature e mezzi di trasporto che rispettino le suddette norme viene ripreso il Simbolo Internazionale di accessibilità, ideato nel 1968.

La tutela e riconoscimento dei diritti sono oggetto di un provvedimento specifico del 2006, la *Legge 1 marzo 2006, n. 67, che* introduce i mezzi per ottenere la tutela giudiziaria dalle discriminazioni contro la disabilità. Con il riferimento al "principio di parità di trattamento e delle pari opportunità nei confronti delle persone con disabilità"<sup>19</sup>, questo provvedimento ha effetti anche in campo edilizio: la discriminazione diventa barriera architettonica negli ambiti in cui una persona con disabilità è costretta a fruire di un luogo, ad esempio uno spazio pubblico come un cinema, in maniera tale da sentirsi discriminata rispetto a tutti gli altri utenti.

### **3.4. La Legge quadro e la promozione della partecipazione**

Le competenze amministrative riferite agli interventi in campo sociale vengono ribadite e ripartite con una Legge quadro nel 2000<sup>20</sup> in cui si dispone che gli enti locali, le regioni e lo Stato riconoscano e agevolino organismi non lucrativi di utilità sociale, di cooperazione, associazioni ed altri enti di promozione sociale nella organizzazione e nella gestione di un sistema integrato di interventi e servizi sociali a carattere universale. Tali disposizioni, ai sensi dell'art. 117 della *Costituzione*, garantiscono principi fondamentali quali la qualità della vita, le pari opportunità, la prevenzione, l'eliminazione o riduzione delle

condizioni di disabilità, di bisogno e di disagio individuale e familiare. Inoltre, la stessa legge “promuove la partecipazione attiva dei cittadini, il contributo delle organizzazioni sindacali, delle associazioni sociali e di tutela degli utenti per il raggiungimento dei fini istituzionali”.<sup>21</sup>

Essa ha segnato il passaggio legislativo da una accezione tradizionale di assistenza alla disabilità ad una di protezione sociale attiva, dalla concezione di utente quale portatore di un bisogno specialistico a quella di persona nella sua totalità. Luoghi di prevenzione e promozione della persona nella società diventano anche il contesto familiare e territoriale.

Nel 2001, la pubblicazione di un Testo Unico contenente “Disposizioni per favorire il superamento e l’eliminazione delle barriere architettoniche negli edifici privati, pubblici e privati aperti al pubblico”<sup>22</sup> ha unificato e coordinato le disposizioni delle principali normative in materia.

### **3.5. La ratifica della Convenzione delle Nazioni Unite e l’istituzione dell’Osservatorio nazionale**

Il Parlamento italiano ha autorizzato nel 2009 la ratifica<sup>23</sup> della *Convenzione delle Nazioni Unite sui diritti delle persone con disabilità* e del relativo protocollo opzionale, anticipando addirittura di un anno l’Unione Europea. Tale legge ha istituito contestualmente l’*Osservatorio nazionale sulla condizione delle persone con disabilità* (vedi approfondimento), che ha, tra gli altri, il compito di promuovere l’attuazione della Convenzione ed elaborare un rapporto dettagliato in raccordo con il *Comitato Interministeriale dei Diritti Umani (CIDU)* e di predisporre un programma di azione biennale per la promozione dei diritti e l’integrazione delle persone con disabilità, in attuazione della legislazione nazionale e internazionale.

L'Osservatorio Nazionale ha predisposto nel 2013 il *Programma di azione biennale per la promozione dei diritti e l'integrazione delle persone con disabilità*<sup>24</sup> con la definizione di obiettivi di breve e lungo periodo, mentre in precedenza, nel 2012, erano stati adeguati alcuni vecchi articoli del Codice Civile risalenti agli anni Quaranta, con la pubblicazione di nuove regole per i condomini in materia di innovazioni e norma gli interventi straordinari come l'abbattimento delle barriere architettoniche.<sup>25</sup>

Sempre nel 2013, il Parlamento ha proposto una legge per l'emanazione di un regolamento unico per accorpare e uniformare le disposizioni tecniche per “gli edifici pubblici e privati e per gli spazi e i servizi pubblici o aperti al pubblico o di pubblica utilità”, e per adottare la progettazione universale per la costruzione di ambienti e prodotti utilizzabili da tutti, o almeno dalla maggior parte delle persone<sup>26</sup>. Questi principi si conformano a quelli espressi dalla *Convenzione delle Nazioni Unite sui diritti delle persone con disabilità*, il cui scopo fondativo è quello di “promuovere, proteggere e garantire il pieno ed uguale godimento di tutti i diritti umani e di tutte le libertà fondamentali da parte delle persone con disabilità, e promuovere il rispetto per la loro intrinseca dignità”.<sup>27</sup>

Arrivando all'attualità, con un Decreto Interministeriale<sup>28</sup> del 2018 sono stati sbloccati, dopo quindici anni, i fondi destinati al superamento e all'eliminazione delle barriere architettoniche negli edifici privati, ripartiti regione per regione. Queste ultime avranno il compito di distribuire i finanziamenti ricevuti ai Comuni richiedenti per contribuire alle spese dei privati cittadini.

### 3.6. L'accessibilità ai sistemi informatici e al web

È interessante riportare anche la normativa riguardante un altro tipo di spazio pubblico, che oggi sta assumendo un'importanza forse maggiore di quello fisico e reale: lo spazio virtuale dei siti web e delle applicazioni per dispositivi mobili.

In questo caso si parla di accessibilità come “capacità dei sistemi informatici, ivi inclusi i siti web e le applicazioni mobili, nelle forme e nei limiti consentiti dalle conoscenze tecnologiche, di erogare servizi e fornire informazioni fruibili, senza discriminazioni, anche da parte di coloro che a causa di disabilità necessitano di tecnologie assistive o configurazioni particolari”<sup>29</sup>, così come specificato nella *Legge 9 gennaio 2004, n. 4 (Legge Stanca)*, che definisce anche le ‘tecnologie assistive’, ovvero gli strumenti e le soluzioni tecniche, hardware e software, che permettono alla persona disabile di accedere alle informazioni e ai servizi erogati dai sistemi informatici.

La legge, approvata durante l'anno europeo dedicato alle persone con disabilità, prescrive che il relativo decreto<sup>30</sup> venga periodicamente aggiornato per il recepimento delle modifiche delle normative internazionali e per l'acquisizione delle innovazioni tecnologiche utili in materia di accessibilità<sup>31</sup>. Nel decreto vengono definiti i requisiti tecnici di accessibilità che i siti web delle pubbliche amministrazioni devono rispettare. Tali requisiti fanno riferimento alle *Linee guida internazionali per l'accessibilità dei contenuti digitali* (ora arrivate alla versione WCAG 2.1), standard promosso dal consorzio mondiale World Wide Web Consortium (W3C) per garantire a tutti gli utenti l'accessibilità dei siti web e delle applicazioni mobili, che hanno avuto come prima traduzione ufficiale al mondo quella in lingua italiana.

Nel 2018, infine, è stata recepita con un decreto<sup>32</sup> la Direttiva dell'Unione Europea relativa all'accessibilità dei siti web e delle applicazioni mobili

degli enti pubblici, in aggiornamento e modifica della precedente L. 4/04, con la quale si riconosce e tutela “il diritto di ogni persona ad accedere a tutte le fonti di informazione e ai relativi servizi, ivi compresi quelli che si articolano attraverso gli strumenti informatici e telematici” così come “è tutelato e garantito, in particolare, il diritto di accesso ai servizi informatici e telematici della pubblica amministrazione e ai servizi di pubblica utilità da parte delle persone con disabilità” perseguendo il principio di uguaglianza e i compiti della Repubblica Italiana, così come sancito dall’Art. 3 della *Costituzione*, da cui si è partiti in questa disamina legislativa.

### **3.7. Una legislazione in divenire :considerazioni**

Il panorama normativo italiano è ampio, variegato e sempre in evoluzione, risultato dei cambiamenti sociali e dei mutamenti della concezione della persona disabile all’interno della società.

La legislazione necessiterebbe però una revisione e razionalizzazione, in quanto risulta per alcuni aspetti molto avanzata, mentre per altri non è ancora riuscita ad adeguarsi ed aggiornarsi riguardo ai nuovi concetti della progettazione universale. Negli ultimi mesi del 2018 sono state presentate alcune proposte di revisione normativa sulla disciplina dell’accessibilità: una proposta di legge delega del 2018 da parte della deputata L. Noja e la proposta di un Codice Unico per le persone con disabilità, presentata dal Ministero per la famiglia e le disabilità.

## ***Sintesi delle principali disposizioni legislative nazionali***

1948 – <i>Costituzione Italiana</i>	Principio fondativo dell'uguaglianza sociale di tutti i cittadini. Compito per la Repubblica di rimozione degli ostacoli di ordine economico e sociale che limitano le libertà e l'uguaglianza dei cittadini e impediscono lo sviluppo della persona umana
1968 - <i>Circolare del Ministero dei Lavori Pubblici n. 4809/68</i>	Prescrizioni tecnico-costruttive volte all'eliminazione delle barriere architettoniche con riferimento a edifici pubblici e di uso pubblico, sia di nuova costruzione che esistenti
1971 - <i>Legge n. 118/71</i>	Adozione di nuove norme in favore di mutilati e invalidi civili Regolamento attuativo della <i>L. 118/71</i> , art. 27
1978 - <i>D.P.R. n. 384/78</i>	Eliminazione degli impedimenti fisici comunemente definiti 'barriere architettoniche' che sono di ostacolo alla vita di relazione dei minorati
1986 - <i>Legge n. 41/86</i>	Introduzione dello strumento di pianificazione dei P.E.B.A. - Piani per l'Eliminazione delle Barriere Architettoniche
1989 - <i>Legge n. 13/89</i>	Estensione delle disposizioni riguardanti le barriere architettoniche agli edifici privati, indipendentemente dalla loro destinazione d'uso

1989 - *Decreto del Ministero dei Lavori Pubblici n. 236/89*

Prescrizioni tecniche necessarie a garantire l'accessibilità, l'adattabilità e la visitabilità degli edifici privati e di ERP, sovvenzionata ed agevolata

Prime definizioni e indicazioni progettuali concrete di tipo prestazionale

1992 - *Legge n. 104/92*

Estensione campo di applicazione dei P.E.B.A. a spazi urbani: istituzione dei P.A.U.

1994 - *D. Lgs. n. 626/94*

Recepimento delle normative europee riguardanti la sicurezza dei luoghi di lavoro

Rimozione barriere architettoniche nei luoghi di lavoro in quanto rappresentative di una limitazione alla sicurezza delle persone

Uniformazione della normativa in materia di barriere architettoniche riguardante gli edifici pubblici a quella riguardante gli edifici privati

1996 - *D.P.R. n. 503/96*

Ampliamento della definizione di 'barriere architettoniche', disposizioni riguardanti aree edificabili, opere di urbanizzazione e di arredo urbano, definizione dei cosiddetti 'percorsi accessibili'

Definizione di 'accessibilità condizionata'

2000 - <i>Legge n. 328/00</i>	<p>Ripartizione delle competenze di interventi in campo sociale</p> <p>Promozione della partecipazione dei cittadini, delle associazioni sociali e di tutela degli utenti per il raggiungimento dei fini istituzionali</p>
2001 - <i>D.P.R. n. 380/01</i>	<p>Testo Unico dell'Edilizia</p> <p>Unificazione e coordinamento delle principali normative e disposizioni in materia di superamento ed eliminazione delle barriere architettoniche negli edifici privati e pubblici</p>
2004 - <i>Legge n. 4/04</i>	<p>Disposizioni per favorire l'accesso dei soggetti disabili agli strumenti informatici</p> <p>Definizione delle 'tecnologie assistive' che permettono alla persona disabile di accedere alle informazioni e ai servizi erogati dai sistemi informatici.</p>
2005 - <i>Decreto Ministeriale 08/08/2005</i>	<p>Definizione dei requisiti tecnici di accessibilità che devono rispettare i siti web delle pubbliche amministrazioni</p>
2006 - <i>Legge n. 67/06</i>	<p>Promozione di misure per la parità di trattamento e le pari opportunità nei confronti delle persone con disabilità</p>

2009 - Legge n. 18/09	Ratifica della <i>Convenzione delle Nazioni Unite sui diritti delle persone con disabilità</i>
2013 - D.P.R. 04/10/2013	Istituzione dell'Osservatorio Nazionale sulla condizione delle persone con disabilità Adozione del <i>Programma di azione biennale per la promozione dei diritti e l'integrazione delle persone con disabilità</i>
2013 - Atto della Camera dei Deputati n. 1013	Proposta di legge per: accorpate e uniformare le disposizioni tecniche riguardanti edifici pubblici e privati e spazi e servizi pubblici o di pubblica utilità; adottare la progettazione universale per la costruzione di ambienti e prodotti utilizzabili da tutti, o almeno dalla maggior parte delle persone
2018 - Decreto Interministeriale n°67/18	Sblocco dei fondi destinati al superamento e all'eliminazione delle barriere architettoniche negli edifici privati, ripartiti regione per regione
2018 - D. Lgs. n. 106/18	Recepimento della Direttiva dell'Unione Europea relativa all'accessibilità dei siti web e delle applicazioni mobili degli enti pubblici Tutela del diritto di ogni persona ad accedere a tutte le fonti di informazione e ai relativi servizi, anche attraverso gli strumenti informatici e telematici

## Note

- 1.** A. Rosu, *Piani e progetti senza barriere. Linee guida per una città più accessibile e inclusiva*, tesi di laurea A.A. 2017-2018.
- 2.** *Circolare del Ministero dei Lavori Pubblici n. 4809, del 19 giugno 1968* “Norme per assicurare l'utilizzazione degli edifici sociali da parte di minorati fisici e per migliorarne la godibilità generale”.
- 3.** *Legge del 30 marzo 1971, n. 118* “Conversione in legge del D.L. 30 gennaio 1971, n. 5 e nuove norme in favore dei mutilati ed invalidi civili”.
- 4.** *Decreto del Presidente della Repubblica del 27 aprile 1978, n. 384* “Regolamento di attuazione dell'art. 27 della L. 30 marzo 1971, n. 118, a favore dei mutilati e invalidi civili, in materia di barriere architettoniche e trasporti pubblici”, Titolo I, Art. 1.
- 5.** *Legge del 28 febbraio 1986, n. 41* “Disposizioni per la formazione del bilancio annuale e pluriennale dello Stato”, Titolo XII, Art. 32, Comma 21.
- 6.** *Legge del 9 gennaio 1989, n. 13*, modificata dalla *Legge del 27 febbraio 1989, n. 62* “Disposizioni per favorire il superamento e l'eliminazione delle barriere architettoniche negli edifici privati”, Art. 1, Comma 2.
- 7.** *Decreto del Ministero dei Lavori Pubblici 14 giugno 1989, n. 236* “Prescrizioni tecniche necessarie a garantire l'accessibilità, l'adattabilità e la visitabilità degli edifici privati e di edilizia residenziale pubblica sovvenzionata e agevolata, ai fini del superamento e dell'eliminazione delle barriere architettoniche.”, Art. 2.
- 8.** *ibid.*
- 9.** *ibid.*
- 10.** *Legge del 5 febbraio 1992, n. 104* “Legge-quadro per l'assistenza, l'integrazione sociale e i diritti delle persone handicappate”.
- 11.** *ibid.*, Art. 23.
- 12.** *ibid.*, Art. 24.

**13.** *ibid.*, Art. 25.

**14.** *ibid.*, Art. 13.

**15.** *Decreto Legislativo n. 626, del 19 settembre 1994* “Attuazione delle direttive 89/391/CEE, 89/654/CEE, 89/655/CEE, 89/656/CEE, 90/269/CEE, 90/270/CEE, 90/394/CEE, 90/679/CEE, 93/88/CEE, 95/63/CE, 97/42/CE, 98/24/CE, 99/38/CE, 99/92/CE, 2001/45/CE, 2003/10/CE, 2003/18/CE e 2004/40/CE riguardanti il miglioramento della sicurezza e della salute dei lavoratori durante il lavoro”

**16.** *Ministero dell'interno - Circolare 1° marzo 2002, n. 4* “Linee guida per la valutazione della sicurezza antincendio nei luoghi di lavoro ove siano presenti persone disabili”.

**17.** *Decreto del Presidente della Repubblica 24 luglio 1996, n. 503* “Regolamento recante norme per l'eliminazione delle barriere architettoniche negli edifici, spazi e servizi pubblici”.

**18.** *ibid.*, Titolo II, Art. 4.

**19.** *Legge 1 marzo 2006, n. 67* “Misure per la tutela giudiziaria delle persone con disabilità vittime di discriminazioni”.

**20.** *Legge dell'8 novembre 2000, n. 328* “Legge quadro per la realizzazione del sistema integrato di interventi e servizi sociali”.

**21.** *ibid.*, Art.1, Comma 6.

**22.** *Decreto del Presidente della Repubblica del 6 giugno 2001, n. 380* “Testo unico delle disposizioni legislative e regolamentari in materia edilizia”, Titolo IV, Parte II, Capo III.

**23.** *Legge 3 marzo 2009, n. 18* “Ratifica ed esecuzione della Convenzione delle Nazioni Unite sui diritti delle persone con disabilità, con Protocollo opzionale, fatta a New York il 13 dicembre 2006 e istituzione dell'Osservatorio nazionale sulla condizione delle persone con disabilità”.

**24.** *Decreto del Presidente della Repubblica del 4 ottobre 2013* “Adozione del programma di azione biennale per la promozione dei diritti e l'integrazione delle persone con disabilità”.

- 25.** *Legge 11 dicembre 2012, n. 220 “Riforma del condominio”, Art. 5.*
- 26.** *Atto della Camera dei Deputati n. 1013 del 21/10 “Disposizioni per il coordinamento della disciplina in materia di abbattimento delle barriere architettoniche”.*
- 27.** *Convenzione sui diritti delle persone con disabilità, risoluzione A/RES/61/106 del 13 dicembre 2006, Art. 1.*
- 28.** *Decreto Interministeriale del 27 febbraio 2018, n°67 “Riparto del fondo speciale per l’eliminazione ed il superamento delle barriere architettoniche negli edifici privati”.*
- 29.** *Legge 9 gennaio 2004, n. 4 “Disposizioni per favorire l’accesso dei soggetti disabili agli strumenti informatici”, Art. 2, Comma a.*
- 30.** *Decreto Ministeriale del 8 luglio 2005, aggiornato dal successivo Decreto Ministeriale del 20 marzo 2013.*
- 31.** *Legge 9 gennaio 2004, n. 4 “Disposizioni per favorire l’accesso dei soggetti disabili agli strumenti informatici”, Art. 12, Comma 2.*
- 32.** *Decreto Legislativo n. 106 del 10 agosto 2018 “Riforma dell’attuazione della direttiva (UE) 2016/2102 relativa all’accessibilità dei siti web e delle applicazioni mobili degli enti pubblici”.*

## ***I simboli di accessibilità***

Il simbolo ha da sempre veicolato un messaggio che viene universalmente riconosciuto e codificato, evocativo di un concetto preciso e riconoscibile. Anche le persone con disabilità hanno un simbolo che le identifica, che nel tempo è andato modificandosi e perfezionandosi, interpretando i progressi fatti in questi ultimi anni, dall'ICF alla Convenzione ONU e seguendo il cambiamento di sensibilità culturale riguardo al tema.

Il *Simbolo internazionale di accesso (ISA)* è stato progettato da S. Koefed nel 1968 su richiesta della Commissione internazionale per la tecnologia e l'accessibilità (ICTA), con la possibilità di utilizzo aperta a tutti, mantenendolo di dominio pubblico senza brevettarlo. Il simbolo doveva essere facilmente identificabile anche a distanza, auto-descrittivo, semplice. Nel 1984 l'Organizzazione Internazionale per la normazione ISO incorporò il simbolo nella sua libreria di simboli riconosciuti a livello internazionale (ISO 7001) con le specifiche formali per dimensioni e utilizzo.

Sulla base dell'ISA, è stato creato il *Simbolo internazionale di accesso alla comunicazione per le persone sorde*, le cui indicazioni di utilizzo in Italia sono contenute nel DPR 503/96.

Da sinistra a destra:

Fig. 8: Simbolo internazionale di accesso: una sedia a rotelle bianca posta su un fondo azzurro

Fig. 9: Simbolo internazionale di accesso alla comunicazione per le persone sorde: un orecchio bianco su uno sfondo azzurro

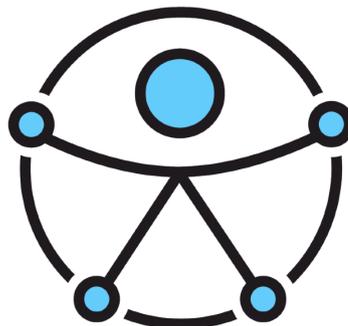
Fig. 10: Proposta per un nuovo simbolo di accesso: sempre una sedia a rotelle bianca su sfondo azzurro, ma con due ritagli sulla ruota per enfatizzare il movimento e il corpo proiettato in avanti



Nel 2012 è stata proposta una variante del simbolo, che è stata adottata negli Stati Uniti d'America ed in altre parti del mondo. La posizione del corpo della figura sulla sedia a rotelle è cambiata, proiettata in avanti con le braccia all'indietro, nell'atto di spingere la sedia a rotelle; questo cambio simboleggia non più la staticità della persona affetta da disabilità, ma la sua dinamicità, non veicolata od aiutata da un altro soggetto, ma frutto della possibilità di muoversi autonomamente nel mondo.

Nel 2015 il Dipartimento della Informazione Pubblica delle Nazioni Unite di New York ha studiato una nuova simbologia per rappresentare l'accessibilità per le persone con disabilità. Il nuovo logo rappresenta una figura umana stilizzata all'interno di un cerchio, una figura con le braccia aperte che, come spiegato dalla stessa ONU, sta a simboleggiare l'inclusione per le persone di tutte le abilità in ogni parte del mondo. Il simbolo richiama l'immagine dell'Uomo Vitruviano di Leonardo da Vinci, simbolo dell'unione tra arte e scienza, e ricorda il cambio di paradigma da un modo di vedere la disabilità come un mondo separato, spesso riconducibile nell'immaginario collettivo alla sole persone su sedia a rotelle, a quello di considerare la disabilità come un tema che riguarda tutti nel tempo, ciascuno con le proprie abilità. Da un logo dell'accessibilità esclusivo si è passati ad un logo inclusivo, realizzato per essere collocato in luoghi o su prodotti 'disability-friendly', ed utilizzabile liberamente.

Fig. 11: Simbolo ONU dell'accessibilità: un omino stilizzato, con gambe e braccia aperte, estremità e testa disegnate attraverso cerchi azzurri con contorni neri ed intera figura è racchiusa in un cerchio nero su sfondo bianco



## ***Gli Osservatori sulla disabilità in Italia***

L'Osservatorio Nazionale sulla condizione delle persone con disabilità è stato ricostituito nel settembre 2017 (D.M. 11/07/2017, dopo aver approvato l'ultimo programma di azione biennale nell'ottobre 2016. Nel gennaio 2019 la struttura è stata nuovamente convocata presso la Presidenza del Consiglio dei Ministri.

Esistono anche Osservatori regionali sulla condizione delle persone con disabilità, che però in molti casi presentano lacunosità ed errori di impostazione. In Regione Sicilia, ad esempio, non è stata prevista nessuna presenza di persone disabili all'interno della struttura, né di rappresentanti delle associazioni di settore, disattendendo completamente il motto che contraddistingue le battaglie di civiltà del mondo della disabilità, ovvero "Nulla su di Noi senza di Noi". In Regione Umbria invece ad essere esclusi dall'organismo sono stati i sindacati, in difformità con la normativa nazionale. Oltre ai problemi di funzionamento di questi osservatori, rimane da sottolineare una perdurante presenza di un approccio settoriale ai temi della disabilità e delle barriere architettoniche: non sono infatti quasi mai presenti persone che vantino competenze urbanistiche afferenti a queste materie e non si favorisce la cultura dell'accessibilità integrata.

Un esempio virtuoso è rappresentato dall'*Osservatorio sull'accessibilità - Progettazione Universale*, istituito nel 2015 dall'Ordine degli Architetti P.P.C. di Roma e Provincia. Professionisti e tecnici esperti in materia di accessibilità e progettazione universale e conoscitori del sistema normativo italiano hanno lavorato al monitoraggio del territorio, alla formazione di professionisti operanti sia nel settore pubblico che privato, all'analisi del quadro normativo esistente allo studio e presentazione di nuove proposte di legge riguardo il superamento delle barriere

architettoniche. Questa struttura si occupa anche di condurre indagini ed individuare linee guida per la progettazione e le verifiche tecniche, buone prassi, 'soluzioni alternative' e 'soluzioni equivalenti'.



## **Sintesi**

La normativa italiana in materia di superamento delle barriere architettoniche risulta una delle più avanzate tra i paesi occidentali; sono però necessari i giusti adattamenti alla società e alla cultura contemporanea, così come è necessario un coordinamento fra leggi nazionali e regionali, a seguito della ridefinizione del rapporto tra Stato, Regioni ed Enti locali.

*Come si è adattata la normativa regionale  
alle disposizioni nazionali ?*

# 4

## **Evoluzione della normativa regionale in materia di accessibilità**



## **Rubrica**

Le principali disposizioni regionali che hanno avuto come oggetto le barriere architettoniche e l'accessibilità sono lo specchio del non uniforme recepimento delle normative nazionali e ne riflettono la loro complessità.

## 4.0. Inquadramento

Già a partire dal 1977<sup>1</sup>, il riparto di competenze tra Stato e Regioni ha modificato l'attribuzione delle funzioni di organizzazione dei servizi sociali, dagli organi nazionali a quelli territoriali.

Venti anni dopo le prime modifiche legislative viene introdotto il principio di sussidiarietà<sup>2</sup>, in base al quale spetta al Comune, organo di governo più vicino ai cittadini, prendere le decisioni in merito in quanto ente maggiormente in grado di interpretare i bisogni e le risorse della comunità territoriale di riferimento. Tale principio attribuisce ai Comuni la titolarità delle funzioni amministrative riguardanti i servizi sociali e la valorizzazione della collaborazione tra pubblico e privato.

Successivamente, l'introduzione della già citata Legge Quadro di riforma dell'assistenza<sup>3</sup> e la riforma del Titolo V della *Costituzione*<sup>4</sup> hanno portato al completamento della ridefinizione del rapporto tra Stato, Regioni ed Enti locali. In seguito a queste modifiche legislative i Comuni italiani sono diventati titolari delle funzioni amministrative concernenti gli interventi sociali svolti a livello locale, concorrendo alla programmazione regionale<sup>5</sup>. Tali leggi hanno il compito di rimuovere "ogni ostacolo che impedisce la piena parità degli uomini e delle donne nella vita sociale, culturale ed economica" e di promuovere "la parità di accesso tra donne e uomini alle cariche elettive"<sup>6</sup>.

Benché la *L. 41/1986* obblighi a dotarsi di un P.E.B.A, pena il commissariamento da parte degli organismi amministrativi regionali, ad oggi sono pochi i Comuni italiani che hanno adottato questo strumento di pianificazione e progettazione. Nella giurisprudenza si possono trovare due sentenze penali, entrambe della Prefettura di Firenze, che si riferiscono a questa inadempienza: la prima afferma

che solo l'adozione di piani organici, e non contingenti e disorganici, può soddisfare la categoria dei portatori di handicap riguardo all'eliminazione delle barriere architettoniche<sup>7</sup>; la seconda riconosce "l'omissione o rifiuto di atti d'ufficio (...) per il Sindaco che non ha provveduto, entro il termine di un anno dall'entrata in vigore della legge n.41/86, a varare e a far approvare dagli organi comunali competenti il P.E.B.A. per i portatori di handicap negli edifici pubblici"<sup>8</sup>.

Le cause di tali inosservanze da parte delle amministrazioni pubbliche, soprattutto per i comuni medio-piccoli, sono da attribuire alla cronica mancanza di fondi nelle casse comunali che, pur ricevendo risorse aggiuntive destinate dallo Stato "per promuovere lo sviluppo economico, la coesione e la solidarietà sociale, per rimuovere gli squilibri economici e sociali, per favorire l'effettivo esercizio dei diritti della persona"<sup>9</sup>, non riescono con le sole risorse autonome a far fronte ad una spesa ritenuta ancora accessoria, e quindi non prioritaria. Un'altra causa può essere individuata nel ritardo delle rispettive regioni a dotarsi di leggi che dettano linee guida più specifiche riguardo ai Piani di eliminazione delle barriere architettoniche e consentano di mettere a bilancio delle somme ad essi dedicate. D'altra parte, se una legge dello stato non viene osservata e le sanzioni ad essa collegate non vengono applicate, essa risulta inutile.

Ad oggi, tutte le regioni italiane hanno emanato almeno una legge o una delibera riguardanti l'abbattimento delle barriere architettoniche, ad eccezione del Piemonte, la cui *Bozza n°38 del 23 giugno 2010* non è ancora stata convertita in legge, e della Sicilia, che ha solamente programmato con la *L.R. 18 aprile 1981 n. 68* delle misure per il sostegno e l'integrazione delle fasce deboli e ha addirittura perso i finanziamenti statali per Piani come i P.E.B.A. poiché non ha predisposto un apposito capitolo di spesa nel proprio bilancio.

## 4.1. Legislazione regionale

Si ritiene utile illustrare le principali leggi regionali che hanno recepito le disposizioni per l'abbattimento delle barriere architettoniche contenute nella L. 41/1986, con le rispettive finalità ed obiettivi, che in alcuni casi hanno riguardato direttamente il tema dell'accessibilità.

### **Abruzzo**

*Legge regionale 11 febbraio 2008, n. 1* “Abbattimento delle barriere architettoniche quale criterio generale per l'accesso ai contributi regionali.”

Riconoscimento di un maggiore impegno da parte degli Enti locali e degli Enti di Trasporto regionali nell'applicazione della normativa sull'abbattimento delle barriere architettoniche, in gran parte disattesa, e definizione di un criterio generale per l'accesso a qualsiasi contributo regionale nel rispetto della vigente normativa in materia.

### **Basilicata**

*Legge regionale 21/01/1997, n. 7* “Norme sul superamento e sulla eliminazione delle barriere architettoniche”

Realizzazione della piena utilizzazione di un ambiente costruito (inteso come l'insieme degli edifici e degli spazi architettonici ed urbanistici, nonché le relative pertinenze ed infrastrutture), rispondente alle esigenze di tutti i cittadini indipendentemente dall'età e dalle caratteristiche psico-fisiche al fine di garantire l'esercizio autonomo di ogni attività del vivere.

*Legge regionale 02/02/2000, n. 6* “Modifiche ed integrazioni alla Legge regionale 21/01/1997 n. 7”.

*Legge regionale 02/03/2004, n. 7* “Ulteriori modifiche ed integrazioni alla Legge regionale 21/01/1997 n. 7”

## **Calabria**

*Legge regionale 23/07/1998, n. 8* “Eliminazione delle barriere architettoniche”

Norme e interventi diretti, integrativi e complementari alle disposizioni già in vigore a livello nazionale, per la realizzazione e la piena utilizzazione dell'ambiente progettato e costruito e quindi per lo svolgimento di ogni attività da parte di tutti i cittadini con la massima autonomia possibile, indipendentemente dall'età, dal sesso, dalle caratteristiche anatomiche, fisiologiche e senso-percettive, nonché dalle variazioni temporanee o permanenti delle stesse.

Applicazione delle disposizioni alle attività svolte dalle Province, dai Comuni e dagli altri Enti, nelle loro iniziative di programmazione e di intervento diretto.

Definizione di 'barriera architettonica' come “ogni ostacolo che limita o nega l'uso autonomo a tutti i cittadini di spazi, edifici, servizi, strutture e, in particolare, impedisce la mobilità dei soggetti con difficoltà motoria, sensoriale e/o psichica, di natura permanente o temporanea, dipendente da qualsiasi causa”.

*Legge regionale 30 dicembre 2015, n. 31* “Legge di stabilità regionale”

Autorizzazione per il finanziamento degli interventi previsti dalla L. 13/1989 (Disposizioni per favorire il superamento e l'eliminazione delle barriere architettoniche negli edifici privati), inerenti all'abbattimento e al superamento delle barriere architettoniche.

La Regione Calabria non ha beneficiato dei finanziamenti ministeriali per le barriere architettoniche destinate ai privati per gli anni 2013-2017 in quanto, contrariamente ad altre Regioni, aveva con propri fondi di bilancio finanziato tutte le richieste pervenute, così come la Regione Valle D'Aosta, le due regioni più virtuose sotto questo aspetto.

## **Campania**

*Legge regionale 09 gennaio 1989, n. 13* “Disposizioni per favorire il superamento e l’eliminazione delle barriere architettoniche negli edifici privati”

Determinazione del fabbisogno regionale e richiesta di partecipazione alla ripartizione del fondo di cui all’articolo 10 comma 2 della *L. 13/89* e s.m.i.

*Legge regionale del 27 febbraio 2007, n. 3* “Disciplina dei lavori pubblici, dei servizi e delle forniture in Campania”

Definizione delle soluzioni tecniche per l’adeguamento delle strutture pubbliche o di interesse pubblico al fine di renderle compatibili con le norme in materia di eliminazione delle barriere architettoniche. (Art. 9)

## **Emilia Romagna**

*Legge regionale 21 agosto 1997, n. 29* “Norme e provvedimenti per favorire le opportunità di vita autonoma e l’integrazione sociale delle persone disabili”

Promozione di attività di sensibilizzazione ed informazione, per rimuovere gli ostacoli di ordine culturale che possono impedire l’integrazione sociale delle persone disabili.

Coordinamento delle attività di informazione e di consulenza sulle tematiche delle disabilità, sul superamento delle barriere e sugli ausili.

Sostegno all’istituzione del servizio di aiuto personale.

Promozione di interventi atti a favorire la mobilità individuale e l’autonomia personale mediante contributi finanziari per l’acquisto di ausili ed attrezzature e per l’adattamento dei mezzi di locomozione privati, nonché il miglioramento dell’accessibilità dei servizi di interesse pubblico e privato e degli spazi aperti al pubblico.

Istituzione di una Consulta regionale per i problemi dei disabili e la promozione di iniziative per favorire la partecipazione.

A seguito della promulgazione di questa legge, nel 2000 sono stati istituiti, all'interno del 'Programma Casa Amica' due centri di eccellenza di secondo livello: il C.R.I.B.A. – Centro Regionale di Informazione sulle Barriere Architettoniche e il C.R.A. – Centro Regionale Ausili. Essi fungono da riferimenti tecnici regionali per temi relativi agli ausili per le persone con disabilità, e forniscono informazioni, valutazioni e consulenze sulle problematiche connesse all'accessibilità e al superamento delle barriere architettoniche, soprattutto alle Pubbliche amministrazioni della regione. (Vedi scheda approfondimento)

*Legge regionale 08 agosto 2001, n. 24* “Disciplina generale dell'intervento pubblico nel settore abitativo”

Istituzione di un fondo regionale per l'eliminazione e il superamento delle barriere architettoniche, con criteri di riparto, modalità di trasferimento ai comuni e criteri di utilizzo definiti dalla Regione. (Art. 56, sostituito da Art. 33 L.R. 13 dicembre 2013, n. 24)

Invito alla creazione di una rete di contatti costituita da associazioni ed enti pubblici allo scopo di promuovere gli interventi di edilizia abitativa pubblica, con le caratteristiche di qualità che ne permettano la corretta fruibilità.

*Deliberazione della giunta regionale 23 ottobre 2012, n. 1509* “Fondo regionale per l'eliminazione e il superamento delle barriere architettoniche di cui all'art. 56 della L.R. 24/01”

Assegnazione e concessione ai Comuni, sulla base di quanto indicato nel documento, dei contributi per l'eliminazione e il superamento delle barriere architettoniche.

*Deliberazione della giunta regionale 17 febbraio 2014, n. 171* “Criteri di funzionamento del Fondo regionale per l’eliminazione e il superamento delle barriere architettoniche di cui all’Art. 56 della L.R. 24/01”

Concessione dei finanziamenti per interventi edilizi di eliminazione e superamento delle barriere architettoniche ai sensi della L. 13/89.

*Legge regionale 23 dicembre 2016, n. 25* “Disposizioni collegate alla Legge regionale di stabilità per il 2017”

Assegnazione alla Regione delle funzioni di promozione e coordinamento di iniziative, studi di ricerca e sperimentazione nel campo dell’accessibilità, fruibilità degli edifici e benessere ambientale, per consentire e favorire la qualificazione degli interventi di edilizia abitativa pubblica.

### ***Fiuli-Venezia Giulia***

*Legge regionale 25 settembre 1996, n. 41* “Norme per l’integrazione dei servizi e degli interventi sociali e sanitari a favore delle persone handicappate ed attuazione della L. 104/92”

Garanzia del pieno rispetto della dignità e del diritto all’autonomia delle persone handicappate, riconoscimento e valorizzazione della solidarietà sociale; promozione in favore delle medesime di un’offerta di servizi coordinati e integrati ed assicurazione, nel territorio, di livelli uniformi di assistenza, con la salvaguardia del diritto di scelta dei servizi ritenuti più idonei.

*Regolamento 23/10/2012, n. 217* “Regolamento sulle modalità e i criteri per la concessione dei contributi previsti dall’art. 16 della L.R. 41/96 per il superamento e l’eliminazione delle barriere architettoniche nelle civili abitazioni”

Disciplina delle modalità e dei criteri per la concessione dei contributi diretti a favorire l’eliminazione o il superamento delle barriere

architettoniche nelle civili abitazioni dove sono residenti persone con menomazioni o limitazioni funzionali permanenti, ivi compresa la cecità, ovvero quelle relative alla deambulazione e alla mobilità.

*Legge regionale 21/12/2012, n. 26 “Legge di manutenzione dell’ordinamento regionale 2012 (S.O. 28/12/2012, n. 37)”*

Modifiche alle *leggi regionali 14/2002, 25/2004 e 19/2009* a sostegno della disabilità.

*Regolamento 06/07/2016, n. 137, che abroga il Regolamento 23/10/2012, n. 217, mantenendone lo stesso titolo*

Disciplina delle modalità e dei criteri per la concessione dei contributi diretti a favorire l’eliminazione o il superamento delle barriere architettoniche nelle civili abitazioni dove sono residenti persone con disabilità permanenti di natura fisica, psichica o sensoriale.

*Legge regionale 19 marzo 2018, n. 10 “Principi generali e disposizioni attuative in materia di accessibilità”*

Innalzamento della qualità della progettazione edilizia e urbanistica, allo scopo di migliorare l’accessibilità dello spazio aperto e dell’ambiente costruito e garantire a tutti pari condizioni di fruizione, indipendentemente dalle abilità e capacità psicofisiche di ciascuno.

Promozione di una progettazione inclusiva, capace di valorizzare le differenti abilità di ciascuno e di riscontrare le esigenze di fruizione di un’utenza ampliata.

Finanziamenti per gli interventi promossi dai Comuni che aderiscono al programma di mappatura finalizzato all’abbattimento delle barriere architettoniche.

## **Lazio**

*Legge regionale 12/06/1975, n. 72* “Criteri da osservare in sede di formazione degli strumenti urbanistici comunali”

Integrazione relativa alle norme tecniche circa l'obbligo di rendere accessibili tutti gli spazi pubblici anche alle le persone con difficoltà di movimento.

*Legge regionale 04/12/1989, n. 74* “Interventi per l'accessibilità e l'eliminazione delle barriere architettoniche negli edifici ed attrezzature di proprietà di Regione, province, comuni e loro forme associative nonché degli altri enti pubblici operanti nelle materie di competenza regionale”

Promozione di interventi destinati a consentire e migliorare accessibilità e fruibilità di attrezzature ed edifici esistenti, pubblici o aperti al pubblico, attraverso l'eliminazione di queglii ostacoli o barriere architettoniche esistenti che, oltre a rendere difficoltosa la fruizione dell'ambiente costruito a tutti i cittadini, la impediscono a quelli fisicamente disabili.

*Deliberazione regionale 29/12/1999, n. 6078* “Approvazione schema di regolamento recante l'indicazione degli standard gestionali e strutturali di: case di riposo, case albergo, comunità alloggio per anziani e comunità alloggio per handicappati”

Realizzazione di un sistema di servizi e di interventi che garantiscano livelli minimi di assistenza sociale a tutti i cittadini e che offrano adeguate garanzie di rispondenza alle reali esigenze dei cittadini medesimi.

## **Liguria**

*Legge regionale 12 giugno 1989, n. 15 “Abbattimento delle barriere architettoniche e localizzative”*

Prescrizione di norme e disposizione di interventi diretti ad assicurare la massima autonomia per lo svolgimento delle attività effettuate nell'ambiente costruito da parte di tutti i cittadini, indipendentemente da età, sesso, caratteristiche anatomiche, fisiologiche e senso percettive, nonché dalle variazioni temporanee o permanenti delle stesse.

Definizione di 'barriera architettonica' come “qualsiasi ostacolo che limita o nega l'uso a tutti i cittadini di spazi, edifici e strutture e, in particolare, impedisce la mobilità dei soggetti con difficoltà motoria, sensoriale, psichica, di natura permanente o temporanea, dipendente da qualsiasi causa”.

Definizione di 'barriera localizzativa' come “ogni ostacolo o impedimento della percezione connesso alla posizione, alla forma o al colore di strutture architettoniche, e dei mezzi di trasporto, tali da ostacolare o limitare la vita di relazione delle persone affette da difficoltà motoria, sensoriale, psichica, di natura permanente o temporanea dipendente da qualsiasi causa”.

*Legge regionale 5 maggio 1992, n. 11 “Modifiche alla L.R. 15/89 - Abbattimento delle barriere architettoniche e localizzative”*

*Legge regionale 26 aprile 2007, n. 17 “Modifiche e integrazioni alla L.R. 15/89 (Abbattimento delle barriere architettoniche e localizzative) e modifiche alla L.R. 11/92”*

Concessione di contributi in conto capitale per la realizzazione di opere direttamente finalizzate al superamento e all'eliminazione delle barriere architettoniche e localizzative in ambito pubblico e privato.

*Legge regionale 1 agosto 2008, n. 26 “Integrazione delle politiche di pari opportunità di genere in Regione Liguria”*

Perseguimento, nelle politiche regionali e nei relativi interventi di attuazione, dell'universalità dell'esercizio dei diritti di cittadinanza, della parità e delle pari opportunità tra uomini e donne nella vita economica, sociale e politica.

Redazione di piani territoriali per gli orari da parte dei comuni, al fine di rendere accessibili a tutti i cittadini i servizi pubblici e privati, gli uffici amministrativi, gli esercizi pubblici commerciali, le attività di trasporto, socio-sanitarie, di formazione, culturali, sportive, turistiche e di spettacolo.

Miglioramento della qualità dello spazio urbano attraverso progetti finalizzati ad accrescere la facilità di fruizione dell'ambiente urbano e migliorare l'accessibilità spazio-temporale per i soggetti con carico di cura.

Emanazione di specifiche linee guida per l'elaborazione dei Piani urbanistici comunali e dei suoi sviluppi operativi, con indirizzi finalizzati a determinare i requisiti prestazionali del sistema delle infrastrutture e dei servizi da riferire a fattori di quantità, distribuzione territoriale, qualità, fruibilità e accessibilità.

*Deliberazione regionale 03/05/2013, n. 483 “Modifica criteri procedurali per la concessione dei contributi per l'eliminazione delle barriere architettoniche negli edifici privati”*

Modifica della procedura per la concessione dei contributi previsti dalla *L.R. 17/2007*.

*Legge regionale 7 aprile 2015, n. 12 “Disposizioni di adeguamento della normativa regionale”*

Modifiche alla *L.R. 15/89* e altre disposizioni a favore dell'abbattimento delle barriere architettoniche e localizzative.

Oltre a questi atti legislativi, con la *Deliberazione della giunta regionale n.1297/2008* la Regione Liguria, con un'iniziativa simile alla Regione Toscana, ha creato un nuovo riferimento per la progettazione edilizio-urbanistica, con l'approvazione delle *Linee di indirizzo per l'accessibilità urbana* allo scopo di migliorare la qualità insediativa oltre il formale rispetto delle misure e degli standard tecnico-normativi previsti dal *D.M. 236/89*. Con l'approvazione di queste linee guida, la Regione ha indetto anche un bando per il cofinanziamento di programmi per il miglioramento dell'accessibilità urbana.

### ***Lombardia***

*Legge regionale 20/02/1989, n. 6 “Norme sull'eliminazione delle barriere architettoniche e prescrizioni tecniche di attuazione”*

Prescrizione di norme e disposizione di interventi graduali diretti ad assicurare la massima autonomia per lo svolgimento di ogni attività effettuata nell'ambiente costruito da parte di tutti i cittadini, indipendentemente dall'età, dal sesso, dalle caratteristiche anatomiche, fisiologiche e senso-percettive, nonché dalle variazioni temporanee o permanenti delle stesse.

Definizione di 'barriera architettonica' come “qualsiasi ostacolo che limita o nega l'uso a tutti i cittadini di spazi, edifici e strutture e, in particolare, impedisce la mobilità dei soggetti con difficoltà motoria, sensoriale e/o psichica, di natura permanente o temporanea, dipendente da qualsiasi causa”.

Definizione di 'barriera localizzativa' come "ogni ostacolo o impedimento della percezione connessi alla posizione, alla forma o al colore di strutture architettoniche e dei mezzi di trasporto, tali da ostacolare o limitare la vita di relazione delle persone affette da difficoltà motoria, sensoriale e/o psichica, di natura permanente o temporanea dipendente da qualsiasi causa".

Si nota come queste finalità ed obiettivi siano i medesimi ripresi qualche mese più tardi dalla *L.R. 15/89* della Regione Liguria.

*Legge regionale 22/12/1989, n. 76* "Modificazioni ed integrazioni alla L.R. 6/89"

*Legge regionale 08/04/1995, n. 17* "Modifica della L.R. 6/89 e successive modificazioni ed integrazioni"

*Legge regionale 31/03/2008, n. 5* "Interventi normativi per l'attuazione della programmazione regionale e di modifica e integrazione di disposizioni legislative"

Modifiche alla L.R. 6/89, possibilità di richiedere contributi anche su edifici costruiti dopo tale data, ma solo a condizione che ci sia il provvedimento di agibilità, relativamente alle sole opere di adattabilità.

*Decreto dirigente struttura 15 dicembre 2009, n. 14032* "Indicazioni per l'accesso ai contributi per l'eliminazione delle barriere architettoniche negli edifici residenziali privati e criteri di controllo"

*Legge regionale 22 febbraio 2010, n. 11* "Interventi di manutenzione e di razionalizzazione del corpus normativo"

Abrogazione della precedente *L.R. 17/95*

*Deliberazione della giunta regionale 13/03/2014, n. 10/1506 “Sostegno ai cittadini per l’abbattimento delle barriere architettoniche negli edifici abitativi privati (...)”*

Avvio di una misura di intervento sperimentale con le modalità ed i criteri definiti ai sensi della L.R. 6/89.

### **Marche**

*Legge regionale 27 Aprile 1990, n° 52 “Abbattimento delle barriere architettoniche in edifici pubblici o privati aperti al pubblico e modifica alla L.R. 9/90 (...)”*

Istituzione di norme per l’abbattimento delle barriere architettoniche in edifici pubblici o privati aperti al pubblico ed uniformazione a tale finalità di carattere prioritario della legislazione regionale.

Definizione delle ‘barriere urbane’ quali attraversamenti pedonali, marciapiedi, segnaletica, parcheggi, fermate mezzi pubblici, rampe ripide, semafori, ma anche ascensori, porte in vetro, oggetti e comandi quali sistemi di allarme, citofoni, locali igienici, cabine, pulsanti, posti ad altezza tale da essere preclusi alle persone in carrozzina.

*Legge regionale 04 giugno 1996, n. 18 “Promozione e coordinamento delle politiche di intervento in favore delle persone in condizione di disabilità”*

Promozione di interventi, organizzazione e coordinamento di servizi a favore delle persone in condizione di disabilità nei settori di: prevenzione, diagnosi, cura e riabilitazione dell’invalidità; integrazione sociale; integrazione scolastica e formazione professionale; inserimento lavorativo; mantenimento della persona nel proprio nucleo familiare e suo inserimento nel normale ambiente di vita, favorendo gli interventi rivolti alla partecipazione alle attività sociali e ricreative; informazione.

Svolgimento delle azioni in stretta collaborazione con le organizzazioni del settore privato sociale, intese come organizzazioni senza scopo di lucro che svolgono e promuovono attività assistenziali, educative, di solidarietà e tutela nei confronti di soggetti in condizione di disabilità.

Gestione degli interventi tramite software specifico.

*Deliberazione regionale 24/07/2017, n. 874* “Interventi in favore delle persone in condizioni di disabilità. Criteri e modalità di attuazione degli interventi”

Valorizzazione di tutte le iniziative volte all'integrazione sociale, scolastica e lavorativa dei disabili, attraverso l'utilizzo di fondi per l'integrazione socio-sanitaria in sostituzione dei fondi regionali, con i quali è possibile finanziare i seguenti interventi: - assistenza domiciliare domestica ed educativa; - integrazione scolastica; - tirocini formativi e tirocini di inclusione sociale.

Definizione dei criteri e delle modalità di attuazione degli interventi di: assistenza domiciliare domestica ed educativa; integrazione scolastica; tirocini formativi e tirocini di inclusione sociale. Attivazione di essi da parte degli Enti Locali (Comuni, Unioni dei Comuni) delle Aziende Servizi alla Persona (ASP), in favore delle persone con disabilità.

*Decreto Dirigente Servizio Politiche Sociali e Sport del 11/08/2017, n°101* (D.G.R. n. 874/2017) “Tempi e modalità per la presentazione della rendicontazione e per la liquidazione dei contributi relativi agli interventi in favore delle persone in condizione di disabilità”

Si ritiene importante però evidenziare anche lacune nel recepimento di alcune direttive nazionali da parte della Regione Marche, come ad esempio il caso della *Legge regionale 03/04/2002, n.3* “Norme per

l'attività agrituristica e per il turismo rurale", che "concede al Comune la facoltà di stabilire quando ricorrono i requisiti perché si possa derogare al rispetto della normativa relativa al superamento delle barriere architettoniche, disattendendo completamente la L.104/92 e la restante normativa nazionale". (G. Conte, 2009<sup>10</sup>)

### **Molise**

*Legge regionale 18 ottobre 2002, n. 25* "Eliminazione delle barriere architettoniche"

Norme e interventi per la realizzazione e la piena utilizzazione dell'ambiente progettato e costruito per lo svolgimento di ogni attività effettuata nell'ambiente stesso, da parte di tutti i cittadini, con la massima autonomia possibile, indipendentemente dall'età, dal sesso, dalle caratteristiche anatomiche, fisiologiche e senso-percettive, nonché dalle variazioni temporanee e permanenti delle stesse.

Definizione di 'barriera architettonica' come "qualsiasi ostacolo che limita o nega l'uso autonomo a tutti i cittadini di spazi, edifici, servizi, strutture ed in particolare impedisce la mobilità dei soggetti con difficoltà motoria, sensoriale o psichica, di natura permanente o temporanea, dipendente da qualsiasi causa".

Definizione di 'barriera localizzativa' come "ogni ostacolo o impedimento della percezione connesso alla posizione, alla forma, al colore di strutture architettoniche e dei mezzi di trasporto, tali da ostacolare o limitare la vita di relazione delle persone affette da difficoltà motorie, sensoriale o psichica, di natura permanente o temporanea, dipendente da qualsiasi causa".

*Legge regionale 11 dicembre 2009, n. 30* "Intervento regionale straordinario volto a rilanciare il settore edilizio, a promuovere le tecniche di bio-edilizia e l'utilizzo di fonti di energia alternative e rinnovabili, nonché a sostenere l'edilizia sociale da destinare alle

categorie svantaggiate e l'edilizia scolastica" (Modificata dalla L. R. 01/2018)

Previsione di facilitazioni per l'eliminazione delle barriere architettoniche, in deroga agli strumenti urbanistici vigenti rispetto alle volumetrie degli edifici esistenti e di quelli in costruzione.

Legge regionale 6 maggio 2014, n. 13 "Riordino del sistema regionale integrato degli interventi e servizi sociali"

Disciplina del sistema integrato di interventi e servizi sociali volto a promuovere e garantire i diritti di cittadinanza sociale, la qualità della vita, l'autonomia individuale, le pari opportunità, la non discriminazione, la coesione sociale, la costruzione di comunità solidali, l'eliminazione e la riduzione delle condizioni di disagio e di esclusione.

Definizione di 'interventi e servizi sociali' come "tutte le attività relative alla predisposizione ed alla erogazione di servizi o di prestazioni economiche destinate a rimuovere e superare le situazioni di bisogno e di difficoltà che la persona incontra nel corso della vita"

### *DEFR 2016 -2018*

Piano Sociale Regionale 2016-2018, tra i cui obiettivi di inclusione sociale è presente la piena integrazione sociale e lavorativa delle persone diversamente abili.

La Prefettura di Isernia ha siglato il 27/07/2016 un Protocollo d'Intesa In materia di accessibilità, sicurezza e superamento delle barriere architettoniche con la Regione, l'Università del Molise, La Sapienza di Roma, Enti, Ordini professionali, Istituti e Associazioni, che impegna i sottoscrittori ad attivare iniziative di promozione, coordinamento, sviluppo e studio delle problematiche riguardanti l'accessibilità, oltre che costituire un 'Gruppo Tecnico di Consulenza' a supporto dell'elaborazione dei P.E.B.A. .

## **Piemonte**

*Bozza non ancora in vigore 23/06/2010, n. 38* “Norme tecniche ed interventi finanziari per favorire l'autonomia e la vita di relazione delle persone con disabilità attraverso la promozione dell'accessibilità ambientale ed il superamento delle barriere architettoniche e precettive”

Promozione di iniziative ed interventi atti a garantire l'accessibilità, l'adattabilità, la visitabilità e, più in generale, la piena fruibilità degli edifici e spazi pubblici, privati e aperti al pubblico, quali condizioni essenziali per favorire la vita di relazione e la partecipazione alle attività sociali e lavorative da parte di tutte le persone, indipendentemente dalla sussistenza di condizioni fisiche e/o sensoriali e/o intellettive limitanti le funzioni e la partecipazione.

*Deliberazione della Giunta Regionale 15 dicembre 2017, n. 25-6131*  
“L. 13/89 - Disposizioni per favorire il superamento e l'eliminazione delle barriere architettoniche negli edifici privati. Criteri per il riparto delle risorse regionali”

*Deliberazione della Giunta Regionale 7 dicembre 2018, n. 26-8011*  
“L. 13/89 - Disposizioni per favorire il superamento e l'eliminazione delle barriere architettoniche negli edifici privati. Criteri per il riparto delle risorse regionali”

Nel 2007 la Regione Piemonte ha finanziato il progetto *Turismabile*, iniziativa unica in Italia di impegno per il miglioramento dell'accessibilità turistica piemontese e per la promozione del Piemonte come destinazione *for all*. *Turismabile* ha contribuito in modo significativo a cambiare in Piemonte e in Italia la prospettiva rispetto al tema, generando l'evoluzione dal turismo accessibile al turismo per tutti e operando su scala regionale attraverso collaborazioni con tutti i soggetti della filiera turistica.

## **Puglia**

*Legge regionale 01/04/2003, n. 6* “Norme per l’eliminazione delle barriere architettoniche negli edifici di edilizia residenziale privata. Disciplina dei parcheggi”

Adozione di interventi che prevedono l’eliminazione delle barriere architettoniche in tutti gli alloggi di edilizia residenziale privata, per consentire l’accesso e l’agibilità da parte di persone con ridotte o impedito capacità motorie permanenti.

Definizione di ‘barriera architettonica’ come “qualsiasi ostacolo che limita o nega l’uso a tutti i cittadini di spazi, edifici e strutture e, in particolare, impedisce la mobilità dei soggetti con difficoltà motoria, sensoriale e/o psichica, di natura permanente o temporanea, dipendente da qualsiasi causa”.

Adeguamento dell’ambiente costruito, al fine di garantire l’assenza di limiti all’esercizio dell’attività autonoma dei cittadini, in funzione delle esigenze individuali e delle loro variazioni permanenti o temporanee e, in particolare, la disciplina dei parcheggi e dei posti auto da riservare a cittadini con gravi difficoltà motorie.

*Legge regionale 23/11/2005, n. 16* “Deroghe alle volumetrie edilizie previste dagli indici di zona degli strumenti urbanistici generali in favore dei portatori di handicap grave”

Disposizioni finalizzate a dotare gli edifici di spazi e strutture adeguati alle esigenze abitative dei portatori di handicap grave ivi residenti.

Possibilità, anche in deroga agli indici di zona previsti dagli strumenti urbanistici vigenti, di interventi di ampliamento della volumetria al fine di creare servizi indispensabili alle esigenze di vita del portatore di handicap.

*Legge regionale 10/12/2012, n. 39* “Abbattimento delle barriere architettoniche mediante realizzazione di ambienti per persone con disabilità grave negli edifici di edilizia residenziale in proprietà”

Disposizioni per il miglioramento della fruibilità e del comfort ambientale degli edifici nei quali è presente un portatore di handicap grave:

- 1) Consentire l'accessibilità, la visitabilità e l'adattabilità dell'organismo edilizio, da parte di persone con ridotta o impedita capacità motoria, sensoriale o psichica di natura permanente, rimuovendo le barriere architettoniche che limitano o impediscono a chiunque la comoda e sicura utilizzazione di spazi, attrezzature o componenti.
- 2) Integrare la residenza con attività necessarie per il recupero funzionale del portatore di handicap.
- 3) Favorire il contenimento dei consumi energetici e ridurre le emissioni inquinanti nell'ambiente.

*Deliberazione regionale 05/12/2013, n. 213* “Modifica al comma 2 dell'art. 9 della L. 13/89 - Disposizioni per favorire il superamento e l'eliminazione delle barriere architettoniche negli edifici privati”

Approvazione della proposta di legge da presentare alle Camere riguardante la modifica della L. 13/89 riguardante l'aumento dei contributi erogati nel caso di interventi di eliminazione delle barriere architettoniche.

*Legge regionale 29 dicembre 2017, n. 67* “Disposizioni per la formazione del bilancio di previsione 2018 e bilancio pluriennale 2018-2020 della Regione Puglia - Legge di stabilità regionale 2018”

Incentivi per l'abbattimento delle barriere architettoniche ed interventi di messa in sicurezza delle scuole primarie e strutture pubbliche.

Concessione di contributi a fondo perduto per l'abbattimento di barriere architettoniche nelle abitazioni private.

## **Sardegna**

*Legge regionale 30 agosto 1991, n. 32* “Norme per favorire l’abolizione delle barriere architettoniche”

Disposizione di interventi diretti ad assicurare a tutti i cittadini, indipendentemente da età, sesso, caratteristiche anatomiche, fisiologiche e senso-percettive, nonché dalle variazioni temporanee o permanenti delle stesse, la massima autonomia per lo svolgimento di ogni attività effettuata nell’ambiente costruito.

Definizione di ‘barriera architettonica’ come “qualsiasi ostacolo che limita o nega l’uso a tutti i cittadini di spazi, edifici e strutture e, in particolare, impedisce o rende pericolosa la mobilità dei soggetti con difficoltà motoria, sensoriale, psichica, di natura permanente o temporanea, dipendente da qualsiasi causa”.

Definizione di ‘barriera localizzativa’ come “ogni ostacolo o impedimento della percezione connesso alla posizione, alla forma o al colore di strutture architettoniche e dei mezzi di trasporto, tale da ostacolare o limitare la vita di relazione delle persone affette da difficoltà motoria, sensoriale e/o psichica, di natura permanente o temporanea, dipendente da qualsiasi causa”.

*Determinazione 22/03/2013, n. 3995* “POR Sardegna FESR 2007-2013 (...) Avviso pubblico “Nella vita e nella casa”, domotica e protesica per persone con disabilità (...) Progetti ammessi e non ammessi a finanziamento”

Creazione di un elenco dei progetti ammessi a finanziamento e successivo provvedimento riguardante finanziamenti per ulteriori progetti ammissibili.

## **Toscana**

*Legge regionale 09/09/1991, n. 47* “Norme sull’eliminazione delle barriere architettoniche”

Prescrizione di norme per la realizzazione e per la piena utilizzazione di un ambiente costruito rispondente alle esigenze di tutti i cittadini, indipendentemente dall’età, dalle caratteristiche psico-fisiche e senso-percettive al fine di garantire a ciascuno l’esercizio autonomo di ogni attività.

Coordinamento delle disposizioni in materia di barriere architettoniche contenute all’interno delle specifiche leggi di settore e definizione regole e modalità per il soddisfacimento della domanda sociale relativa all’accessibilità e mobilità territoriale.

Disciplina e prescrizione dell’attività dei soggetti pubblici e privati per conseguire gli obiettivi atti ad eliminare situazioni di rischio, di ostacolo o di impedimento alla mobilità e fruibilità generale, comunemente definiti ‘barriere architettoniche e sensoriali’, e individuazione incentivi per la sua attuazione.

Predisposizione di “Programmi operativi d’intervento per l’abbattimento delle barriere architettoniche”, finanziati destinando “il 10% dei proventi annuali derivanti da Permessi di costruire e SCIA, da sanzioni in materia urbanistica ed edilizia, e da sanzioni amministrative pecuniarie derivanti da inosservanza di norme relative al diritto di libero accesso in spazi pubblici riservati ai portatori di handicap motori e sensoriali”.

*Legge regionale 16/01/1995, n. 5* “Norme per il governo del territorio”

Inclusione, all’interno del Regolamento Urbanistico, di una mappa di accessibilità urbana aggiornabile, contenente il censimento delle barriere architettoniche nell’ambito urbano e la determinazione degli interventi necessari al loro superamento.

*Legge regionale 15/05/2001, n. 23 “Norme per il governo del territorio”*

Obbligo per i Comuni entro 12 mesi ad integrare i Regolamenti urbanistici comunali con la Mappa dell'accessibilità urbana, “come condizione necessaria per l'attribuzione dei finanziamenti regionali (...) se finalizzati al superamento delle barriere architettoniche ovvero relativi ai programmi di edilizia sovvenzionata o agevolata”.

*Legge regionale 03/01/2005, n. 11 “Regolamento di attuazione dell'articolo 5 quater della L.R. 47/91”*

Disciplina delle le modalità di presentazione della domanda per accedere ai contributi regionali e la documentazione da allegare alla stessa; dei criteri e le modalità di assegnazione dei contributi da erogare per l'eliminazione delle barriere architettoniche nelle civili abitazioni dove sono residenti persone disabili; dei criteri e le modalità di quantificazione del contributo massimo erogabile a ciascun richiedente.

Sostituzione, all'interno del Regolamento Urbanistico, della Mappa dell'accessibilità urbana con il “Programma di intervento per l'abbattimento delle barriere architettoniche ed urbanistiche”.

*Decreto del Presidente della Giunta Regionale 29/07/2009, n. 41/R “Norme per il governo del territorio in materia di barriere architettoniche - regolamento attuativo”*

Prescrizione di parametri di riferimento per i comuni, diretti ad assicurare l'eliminazione delle barriere architettoniche ed urbanistiche, e indirizzi per la predisposizione dei programmi operativi di intervento, in conformità con quanto previsto dalla L.R. 47/1991.

*Deliberazione regionale 30/07/2012, n. 671* “Disposizioni per la concessione agli enti responsabili di gestioni associate dei contributi regionali per l’eliminazione delle barriere architettoniche nelle civili abitazioni”

Concessione agli enti responsabili di gestioni associate dei contributi regionali per l’eliminazione delle barriere architettoniche nelle civili abitazioni dove sono residenti persone disabili.

*Deliberazione regionale 03/09/2012, n. 795* “L.R. 66/2011, articolo 112: concessione di contributi regionali tramite bando per l’eliminazione delle barriere architettoniche con riferimento ad edifici o spazi che insistono sul territorio toscano”

Ammissione ai contributi regionali delle domande relative a progetti di eliminazione delle barriere architettoniche aventi ad oggetto: interventi di riqualificazione di edifici e spazi a uso collettivo; acquisto e messa in opera di impianti ed attrezzature idonee a favorire l’accessibilità e la fruibilità degli edifici e degli spazi; l’adeguamento di postazioni di lavoro a seguito di assunzioni protette.

*Deliberazione regionale 11/12/2012, n. 1083* “Assegnazione delle risorse per l’abbattimento delle barriere architettoniche nelle civili abitazioni (...)”

Assegnazione delle risorse per l’abbattimento delle barriere architettoniche nelle civili abitazioni.

Incarico a struttura competente della Direzione generale Diritti di cittadinanza e coesione sociale di adozione di tutti gli atti necessari per provvedere alla concessione delle relative risorse.

## *Legge regionale 10/11/2014, n° 65 “Norme per il governo del territorio”*

Definizione dei contenuti del Piano strutturale, tra i quali “la mappatura dei percorsi accessibili fondamentali per la fruizione delle funzioni pubbliche urbane”.

Definizione dei contenuti del Piano operativo, tra i quali “le disposizioni per la programmazione degli interventi volti all’abbattimento delle barriere architettoniche nell’ambito urbano, finalizzati a garantire un’adeguata accessibilità delle strutture di uso pubblico, degli spazi comuni delle città e delle infrastrutture per la mobilità”.

Oltre a questi atti legislativi, la Regione Toscana ha finanziato, a partire dal 2008, un percorso di ricerca sui Piani per l’Eliminazione delle Barriere Architettoniche, realizzato dal Centro Interuniversitario TESIS dell’Università di Firenze: il lavoro ha portato alla definizione di “Linee guida per la redazione dei Piani per l’Eliminazione delle Barriere Architettoniche” e alla “Sperimentazione degli indirizzi operativi per l’attuazione dei Piani per l’Accessibilità”. Questi ultimi rappresentano un’evoluzione dei P.E.B.A., configurandosi come “strumenti operativi finalizzati al conseguimento dell’accessibilità dell’ambiente costruito quale valore fondante della qualità della vita delle persone e dei processi di trasformazione urbana”.

## ***Trentino-Alto Adige - Provincia Autonoma di Bolzano***

*Legge provinciale 21 maggio 2002, n. 7 “Disposizioni per favorire il superamento o l’eliminazione delle barriere architettoniche”*

Norme per favorire il superamento o l’eliminazione delle barriere architettoniche negli edifici privati, pubblici e privati aperti al pubblico nonché negli spazi e servizi pubblici e nei luoghi aperti al pubblico, al fine di facilitare la vita di relazione delle persone con ridotta o impedita capacità motoria o sensoriale.

Definizione di 'barriera architettonica' come "ogni ostacolo che limita o impedisce l'uso autonomo a tutti i cittadini di spazi, edifici, servizi, strutture e, in particolare, ostacola la mobilità delle persone con difficoltà motoria, sensoriale o psichica, di natura permanente o temporanea, dipendente da qualsiasi causa".

*Decreto del Presidente della Provincia 9 novembre 2009, n. 541*  
"Regolamento sull'eliminazione e il superamento delle barriere architettoniche"

Prescrizione di norme volte a favorire il superamento o l'eliminazione delle barriere architettoniche negli edifici privati, pubblici, privati aperti al pubblico, negli spazi e nei servizi pubblici e nei luoghi aperti al pubblico, al fine di assicurare la massima autonomia in sicurezza e di facilitare la vita di relazione di persone con ridotte o impedito capacità motorie o sensoriali, di natura temporanea o permanente.

*Deliberazione provinciale 22/07/2013, n. 1090* "Approvazione scheda di conformità attestante il rispetto del Decreto del Presidente della Provincia del 9 novembre 2009, n. 54 - Barriere architettoniche"

Approvazione e prescrizione dell'utilizzo obbligatorio del Modulo Unico per i nuovi progetti delle opere che saranno presentati ai comuni.

### ***Trentino-Alto Adige - Provincia Autonoma di Trento***

*Legge Provinciale 7 gennaio 1991, n. 1* e aggiornamenti "Eliminazione delle barriere architettoniche in provincia di Trento"

Disposizioni rivolte all'eliminazione delle barriere architettoniche, al fine di assicurare ai portatori di minorazione una migliore vita di relazione, attraverso:

1) la disciplina edilizia delle nuove costruzioni, delle ristrutturazioni ed altre attività edilizie e di ogni spazio aperto al pubblico;

2) gli interventi finanziari per l'eliminazione delle barriere architettoniche dagli edifici pubblici ed aperti al pubblico, nonché dagli spazi aperti al pubblico;

3) gli interventi finanziari per l'eliminazione delle barriere architettoniche dagli edifici privati;

4) la disciplina dell'organizzazione dei servizi di pubblico trasporto e delle strutture accessorie.

Definizione dei soggetti 'portatori di minorazione' come coloro che "in ragione di difficoltà motorie, sensoriali o psichiche, di natura permanente o temporanea, dipendenti da qualsiasi causa, incontrino ostacoli, impedimenti o limitazioni ad usufruire, in condizioni di adeguata sicurezza ed autonomia, delle strutture edilizie e di ogni spazio aperto al pubblico, nonché dei mezzi di locomozione e dei mezzi di trasporto pubblico".

Istituzione di un Ufficio provinciale per l'eliminazione delle barriere architettoniche.

*Legge provinciale 04/08/2015, n. 15* "Legge provinciale per il governo del territorio"

Possibilità di realizzare, senza aumento di volume, opere per l'eliminazione delle barriere architettoniche e per garantire l'accessibilità, l'adattabilità, e la visitabilità degli edifici privati e pubblici anche in precedenza dell'approvazione del Piano attuativo.

Possibilità di realizzare opere per l'eliminazione delle barriere anche se risultano in contrasto con gli strumenti di pianificazione territoriale diversi dal Piano urbanistico provinciale.

## **Umbria**

*Legge regionale 23/10/2002, n. 19* “Contributi regionali per l’eliminazione e il superamento delle barriere architettoniche negli edifici privati”

Integrazione con contributi regionali del finanziamento statale previsto dalla L. 13/89 e successive modifiche attraverso l’istituzione di un Fondo speciale.

*Deliberazione della giunta regionale 13/10/2004, n. 1517* “L. 13/89 - L.R. 19/02 - Superamento e abbattimento barriere architettoniche - Nuovi indirizzi in merito alla concessione di contributi a privati cittadini”

*Deliberazione regionale 15/10/2012, n. 1258* “Legge regionale n. 19 del 23 ottobre 2002. Contributi regionali per l’eliminazione e il superamento delle barriere architettoniche negli edifici privati (...)”

*Deliberazione regionale 20/05/2013, n. 470* “(...) Determinazione (...) del fabbisogno regionale (...), effettuato sulla base delle richieste di contributo per l’eliminazione e il superamento delle barriere architettoniche negli edifici privati”

*Deliberazione regionale 27/03/2015, n. 461* “Sottoscrizione del protocollo di intesa tra Regione Umbria e Cgil, Cisl e Uil per programmi finalizzati al superamento di barriere architettoniche”

Realizzazione di programmi finalizzati al superamento delle barriere architettoniche negli edifici privati e pubblici, negli spazi aperti al pubblico, nei percorsi urbani e centri storici, attraverso l’utilizzo di risorse pubbliche.

## **Valle d'Aosta**

*Legge regionale 28 dicembre 1981, n. 85* “Norme per favorire l'inserimento nella vita sociale delle persone con difficoltà psichiche, fisiche e sensoriali”

Promozione e sostegno, nelle materie di propria competenza, di ogni intervento rivolto a consentire il mantenimento nel proprio contesto sociale delle persone con difficoltà psichiche, fisiche e sensoriali e a favorirne il pieno inserimento nella vita pubblica.

Abbattimento delle barriere architettoniche mediante l'assegnazione privilegiata o la realizzazione di alloggi, l'adeguamento dei trasporti, la promozione delle attività ricreative e sportive.

*Legge regionale 04/09/1995, n. 42* “Norme per l'eliminazione delle barriere architettoniche e per favorire la vita di relazione delle persone disabili”

Promozione di iniziative ed interventi atti a garantire l'accessibilità, l'adattabilità e la visitabilità degli edifici pubblici e privati, nonché dei luoghi aperti al pubblico, quali condizioni essenziali per favorire la vita di relazione e la partecipazione alle attività sociali da parte delle persone disabili.

*Legge regionale 17/04/1998, n. 16* “Modificazioni alla L.R. 42/95. Abrogazione della L.R. 85/81 - Norme per favorire l'inserimento nella vita sociale delle persone con difficoltà psichiche, fisiche e sensoriali - e del relativo regolamento regionale di applicazione 8 luglio 1994, n. 5”

Concessione contributi per la realizzazione di opere, comprese le ristrutturazioni parziali o globali nonché i restauri, direttamente finalizzate al superamento e all'eliminazione di barriere architettoniche in edifici privati, ivi compresi gli edifici adibiti a luogo di lavoro e gli edifici di edilizia residenziale agevolata.

Autorizzazione a concedere il settantacinque per cento della spesa comunale per il pagamento degli interessi sui mutui o sui prestiti contratti per l'acquisto di mezzi necessari per la locomozione a favore di titolari di patente e per l'acquisto di mezzi necessari per la locomozione ad uso privato utilizzati per il trasporto di cittadini.

*Legge regionale 12/01/1999, n. 3 “Norme per favorire la vita di relazione delle persone disabili”*

Promozione di iniziative ed interventi atti a garantire l'accessibilità, l'adattabilità e la visitabilità degli edifici pubblici e privati, e dei luoghi aperti al pubblico, quali condizioni essenziali per favorire la vita di relazione e la partecipazione alle attività sociali da parte delle persone disabili.

*Legge Regionale 18/04/2008, n. 14 “Sistema integrato di interventi e servizi a favore delle persone con disabilità”*

Programmazione di un sistema di interventi organico per l'estensione effettiva ad ogni persona dei diritti sociali di cittadinanza e la loro partecipazione per la costruzione, a livello regionale e locale, di una forte comunità solidale.

Promozione di un approccio culturale alla disabilità fondato sull'integrazione che mira alla conciliazione del modello sanitario con il modello sociale.

Prevenzione e rimozione delle condizioni che impediscono il pieno sviluppo della persona umana e il raggiungimento della massima autonomia possibile.

Pianificazione degli interventi rivolti alle persone con disabilità, confermando l'importanza di un approccio integrato che tenga conto dei fattori contestuali e ambientali in cui la persona con disabilità vive.

## **Veneto**

*Legge regionale 30/04/1985, n. 45* “Norme per favorire l’abolizione delle barriere architettoniche”

Promozione dell’inserimento e dell’integrazione dei cittadini in condizioni di permanente disabilità fisica e sensoriale nella vita sociale e di relazione, migliorando le condizioni di fruibilità di spazi aperti al pubblico e della struttura urbanistica mediante interventi rivolti alla eliminazione delle barriere architettoniche.

Concessione di contributi regionali: “ai Comuni che intendono apportare modifiche alla organizzazione urbanistica esistente mediante l’adozione di appositi strumenti urbanistici per la revisione o l’adeguamento delle infrastrutture e per la adozione di particolari accorgimenti tecnici”; “agli altri enti pubblici, in quanto titolari di edifici esistenti (...)”; “a istituti universitari e istituti specializzati pubblici per la realizzazione di infrastrutture sperimentali”.

*Legge regionale 30/08/1993, n. 41* “Norme per l’eliminazione delle barriere architettoniche e per favorire la vita di relazione”

Promozione di iniziative ed interventi atti a garantire l’accessibilità, l’adattabilità e la visitabilità degli edifici pubblici e privati, nonché degli spazi aperti al pubblico, quali condizioni essenziali per favorire la vita di relazione e la partecipazione alle attività sociali e produttive da parte delle persone con ridotta o impedita capacità motoria o sensoriale.

*Legge regionale 10/04/1998, n. 13* “Modifica dell’art. 7 della L.R. 41/93”

Destinazione ad interventi di eliminazione delle barriere architettoniche di almeno il dieci per cento dei proventi comunali annuali, derivanti dalle concessioni edilizie e dalle sanzioni in materia urbanistica ed edilizia.

*Legge regionale 12/07/2007, n. 16* “Disposizioni generali in materia di eliminazione delle barriere architettoniche”

Promozione di iniziative ed interventi atti a garantire la fruibilità degli edifici pubblici, privati e degli spazi aperti al pubblico, quale condizione essenziale per favorire la vita di relazione e la partecipazione alle attività sociali e produttive da parte delle persone con disabilità.

Definizione di ‘persona con disabilità’ come “soggetto con disabilità fisica, sensoriale, psicologico-cognitiva, permanente o temporanea”.

Definizione di ‘fruibilità’ come “possibilità, per le persone, di poter utilizzare con pieno godimento spazi aperti, spazi costruiti, arredi, servizi informativi, attrezzature e svolgere attività in sicurezza ed in autonomia”.

*Legge regionale 08/07/2009, n. 14* “Intervento regionale a sostegno del settore edilizio e per favorire l'utilizzo dell'edilizia sostenibile e modifiche alla L.R. 16/07 in materia di barriere architettoniche”

Promozione di misure per il sostegno del settore edilizio attraverso interventi finalizzati al miglioramento della qualità abitativa per preservare, mantenere, ricostituire e rivitalizzare il patrimonio edilizio esistente nonché per favorire l'utilizzo dell'edilizia sostenibile e delle fonti di energia rinnovabili.

Riduzione delle somme dovute a titolo di costo di costruzione per la realizzazione di interventi funzionali alla fruibilità in edifici adibiti ad abitazione di soggetti riconosciuti invalidi, in misura del 100 per cento, sulla base dei criteri definiti dalla Giunta regionale.

*Legge regionale 10/08/2012, n. 36* “Modifiche alla L.R. 14/09 - Intervento regionale a sostegno del settore edilizio e per favorire l'utilizzo dell'edilizia sostenibile - e modifiche alla L.R. 16/07”

*Deliberazione regionale 04/06/2013, n. 902 “(...) Interventi per l’eliminazione delle barriere architettoniche. (...) Trasmissione fabbisogni dei Comuni del Veneto”*

Trasmissione annuale al Ministro dei Lavori Pubblici (oggi Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti) del fabbisogno regionale, relativo agli interventi di eliminazione delle barriere architettoniche negli edifici privati, formato dalla sommatoria dei fabbisogni comunali determinati in relazione alle richieste di contributo avanzate dai singoli cittadini nei tempi previsti dalla normativa.

## **4.2. Un panorama eterogeneo: considerazioni**

Le regioni italiane hanno recepito in maniera più o meno approfondita le disposizioni normative nazionali e hanno orientato le proprie politiche rispetto a diversi criteri: alcune regioni si sono distinte per disposizioni innovative riguardanti lo specifico tema dell’accessibilità, come Liguria e Toscana, che hanno portato avanti un percorso di ricerca per la definizione di specifiche linee guida per l’accessibilità urbana; Calabria e Valle d’Aosta sono invece riuscite a finanziare gli interventi privati di abbattimento delle barriere architettoniche con propri fondi, senza usufruire di quelli statali.

Alcune leggi regionali hanno contribuito alla ridefinizione di strumenti e concetti in linea con il mutamento dell’idea di accessibilità all’interno della società: la Regione Toscana, con la proposta di adozione dei Piani per l’accessibilità, ha suggerito il passaggio da una visione della disabilità incentrata sulla persona a quella che sottolinea come un contesto ambientale condizioni le possibilità di un individuo di partecipazione alla vita sociale e culturale, eliminando ogni riferimento ai profili di utenza presente nella sua legislazione, segno di una condivisione dell’idea del superamento delle barriere da parte di tutti i cittadini<sup>11</sup> (A. Rosu, 2018);

la Regione Marche, invece, con la definizione di 'barriere umane' ha sottolineato come la dimensione di accessibilità percepibile nell'ambito domestico non sia meno importante di quella presente nel paesaggio urbano. Questi temi legano in maniera indissolubile i due ambienti di vita e mettono al centro della problematica accessibilità la persona, nella sua sfera privata e pubblica; da segnalare anche il caso virtuoso della Regione Calabria, che si è fatta invece portavoce di una proposta di modifica di una legge nazionale riguardo l'aumento dei contributi per interventi di eliminazione delle barriere architettoniche. Questo a riprova che la possibilità di partecipazione e di promozione di iniziative attente ai reali bisogni dei cittadini può partire anche da un contesto locale che meglio individua le problematiche esistenti.

Numerose sono poi le regioni che hanno inserito le definizioni di 'barriera architettonica' e 'barriera localizzativa' all'interno della loro normativa: le prime sono state Lombardia e Liguria nel 1989, a cui sono seguite, con qualche modifica, Sardegna, Calabria, Molise, Puglia e Provincia Autonoma di Bolzano. Questo è forse l'unico punto in comune rintracciabile nel panorama normativo regionale italiano, che per parecchi tratti risulta invece molto disomogeneo e privo di indirizzi comuni che, in una logica di rete e di parità di trattamento, possano garantire eguali condizioni e diritti per tutti su tutto il territorio nazionale.

Condizioni che in alcuni casi non hanno subito ancora una regolamentazione legislativa, come per le regioni Piemonte e Sicilia, che non presentano disposizioni dirette in merito al superamento delle barriere architettoniche in ambito urbano, oppure non sono state pienamente recepite, come nel caso della Regione Marche.

Bisogna poi fare attenzione affinché le decisioni che vengono prese al fine di migliorare la qualità dell'ambiente privato per le persone disabili non contrastino con le norme più generali dell'urbanistica, che in Italia

sono quasi sempre considerate come un limite allo sfruttamento edilizio piuttosto che come una garanzia di un ambiente di vita equilibrato e sano. La Regione Molise ha ad esempio inserito agevolazioni per l'eliminazione delle barriere architettoniche in ambito privato all'interno di una legge regionale (la *L.R. 30/09* poi modificata con la *L.R. 01/18*) che deroga gli strumenti urbanistici esistenti, consentendo ampliamenti volumetrici fino al 20% per assicurare la fruibilità degli spazi. Anche in Toscana si sono riscontrate problematiche riguardanti un decreto, il *D.P.G.R. 41/09*, che ha introdotto specifiche tecniche e parametri lontani dalla realtà dell'ambiente urbano locale e spesso in contrasto con gli indirizzi più recenti della disciplina dell'accessibilità, come ad esempio un'equiparazione di utilizzo tra ascensori e rampe inclinate con servoscala, dispositivi che, oltre ad essere superati, sono considerati anche come poco sicuri e, in ambiente esterno, più soggetti a guasti e malfunzionamenti.

A proposito di questo va citato il caso emblematico di Venezia: seppur il Comune si sia impegnato, in collaborazione con le associazioni e con le Università ed i centri di ricerca, sotto il profilo dell'accessibilità fisica del suo territorio comunale, attraverso la riqualificazione dei ponti al di sopra dei canali e alla messa in sicurezza dei bordi di calli e fondamenta, non è stato in grado di controllare in maniera adeguata la progettazione, fondamentale da un punto di vista urbanistico, del Ponte della Costituzione. Esso è tuttora un esempio di inaccessibilità di un manufatto architettonico e di un mancato collegamento tra due parti di città che riguarda tutti, sia i disabili che i normodotati; il materiale con cui è costituito il piano di calpestio e la conformazione del manufatto creano infatti non pochi problemi in caso di pioggia e ghiaccio, e costituiscono un pericolo percettivo per le persone ipo- o non-vedenti.

Lo scostamento dalla realtà delle esigenze delle persone con difficoltà motorie e percettive viene sottolineato in maniera ancora più negativa dalle soluzioni pensate come rimedio: dapprima la realizzazione di un'ovovia-servoscala a fianco del ponte, inaccessibile in estate a causa della temperatura eccessiva all'interno e rimasta ferma dopo un breve periodo di funzionamento a causa dei costi eccessivi di manutenzione; successivamente la decisione di lasciare l'attraversamento del Canal Grande per le persone disabili in carico al servizio di navigazione pubblica, reso gratuito per alcune categorie di persone. Questo esempio è emblematico di quanto un progetto utile urbanisticamente per una città, ma non pensato con criteri in grado di soddisfare le richieste di tutte le categorie di utenti e con la collaborazione di esperti del settore, costituisca una barriera all'accessibilità per tutti, piuttosto che un miglioramento della stessa.

Molto importante nel campo dei progetti pubblici infatti sarebbe la partecipazione ad essi di specialisti di tutte le discipline che si occupano dell'ambiente urbano e sociale, in particolare di tecnici che abbiano una preparazione adeguata a recepire le istanze provenienti sia dai portatori di interesse che dalle associazioni di cittadini, che sono poi gli utenti principali di ogni ambiente urbano.

Sotto questo aspetto, in alcune regioni italiane sono attivi dei centri regionali che si occupano di accessibilità e benessere ambientale; essi costituiscono una risposta che le regioni hanno dato all'esigenza di risposte adeguate per i cittadini e per i loro bisogni e svolgono un ruolo di integrazione tra le richieste delle amministrazioni territoriali e i più recenti indirizzi riguardanti accessibilità ed inclusione. Costituiscono inoltre un riferimento per la formazione dei tecnici e dei professionisti che operano nel settore edilizio ed urbanistico.

## Note

1. *Decreto del Presidente della Repubblica del 24 luglio 1977, n. 616*, che attua la delega contenuta nell'Art. 1 della *Legge del 22 luglio 1975, n. 382*, "Norme sull'ordinamento regionale e sulla organizzazione della pubblica amministrazione".
2. *Legge del 15 marzo 1997, n. 59 (Legge Bassanini-uno)* "Delega al Governo per il conferimento di funzioni e compiti alle regioni ed enti locali, per la riforma della pubblica amministrazione e per la semplificazione amministrativa".
3. *Legge dell'8 novembre 2000, n. 328*, "Legge quadro per la realizzazione del sistema integrato di interventi e servizi sociali".
4. *Legge costituzionale del 18 ottobre 2001, n. 3*, "Modifiche al titolo V della parte seconda della Costituzione".
5. *Legge dell'8 novembre 2000, n. 328*, "Legge quadro per la realizzazione del sistema integrato di interventi e servizi sociali", Capo II, Art. 6, Comma 1.
6. *Legge costituzionale del 18 ottobre 2001, n. 3*, "Modifiche al titolo V della parte seconda della Costituzione", Art. 3.
7. Pretura di Firenze, *sent. penale n. 2239 del 23 ottobre 1989*.
8. Prefettura di Firenze, *sent. penale 13 dicembre 1989*.
9. *Legge costituzionale del 18 ottobre 2001, n. 3*, "Modifiche al titolo V della parte seconda della Costituzione", Art. 5.
10. G. Conte, *Disabilità: Le barriere architettoniche*, in *La situazione dei diritti nelle Marche*, 2009.
11. A. Rosu, op. cit.



## ***I Centri regionali per l'accessibilità e il benessere ambientale***

### ***Emilia-Romagna***

Con la *L.R. 29/97* la Regione Emilia-Romagna ha istituito, all'interno del 'Programma Casa Amica' due centri di eccellenza di secondo livello che si occupano di accessibilità e di autonomia delle persone disabili: il *C.R.I.B.A. - Centro Regionale di Informazione sulle Barriere Architettoniche* e il *C.R.A. - Centro Regionale Ausili*. Il primo è gestito da CERPA - Centro Europeo di Ricerca e Promozione dell'Accessibilità, il secondo dall'Azienda USL di Bologna in convenzione con AIAS – Associazione Italiana Assistenza Spastici.

Il C.R.I.B.A. ha assunto una posizione di rilievo in ambito progettuale, in quanto è riuscito a stringere accordi con le amministrazioni affinché qualunque progetto significativo in ambito comunale passasse prima dalla verifica da parte dei tecnici facenti parte della struttura, come nel caso di Reggio Emilia: Il contatto diretto con i tecnici comunali e professionisti del settore su singoli progetti ha permesso a questo centro di poter fare in maniera indiretta formazione e sensibilizzazione rispetto alle problematiche di tutto l'ambiente di vita che ruota attorno al disabile.

Il C.R.A. si occupa di problematiche legate a disabilità motorie e multiple, attraverso prestazioni gratuite rivolte a persone con disabilità e famiglie, e collabora con altri professionisti e servizi nella proposta di ausili per tutte le tipologie di disabilità. Gli interventi dell'equipe multidisciplinare sono relativi alla scelta e all'uso di ausili negli ambiti della vita quotidiana, della cura della persona, degli adattamenti e dell'accessibilità di casa e arredi, della mobilità, dei trasferimenti e sollevamenti, delle tecnologie per l'interazione con l'ambiente e della domotica.

La stessa legge regionale ha inoltre finanziato i *C.A.A.D. – Centri per l'Adattamento dell'Ambiente Domestico*, centri di primo livello di importanza strategica, la cui competenza è passata nel tempo ai Comuni e alle ASL locali. Essi sono diventati punti di riferimento per i privati cittadini, che possono trovare tecnici in grado di fornire consulenza in materia di accessibilità e barriere architettoniche nell'edilizia privata.

A Parma è nato, sempre su iniziativa della Regione Emilia-Romagna, anche il *Centro Adattambiente*, che opera in tutta la provincia. In esso opera un'equipe multi-professionale specializzata in soluzioni per l'adattamento dell'ambiente domestico ed è rivolto a persone disabili e ad anziani che vivono in ambienti che possono costituire limitazioni nello svolgimento delle attività della vita quotidiana.

### ***Friuli-Venezia Giulia***

Nel 2009 la Regione Friuli-Venezia Giulia ha finanziato il *C.R.I.B.A. - Centro Regionale di Informazione sulle Barriere Architettoniche*, con funzioni pressoché identiche al suo omologo emiliano-romagnolo. La gestione è sotto la direzione della Consulta con il coinvolgimento del CERPA, delle Università di Udine e Trieste, degli Ordini e Collegi professionali, e delle realtà associative.

Il centro svolge gratuitamente consulenze riguardanti l'accessibilità di edifici, spazi e servizi, la normativa, le agevolazioni fiscali e i contributi pubblici in tema di barriere architettoniche. Si occupa inoltre di formazione e aggiornamento professionale e svolge un lavoro di ricerca e sviluppo sui temi connessi all'accessibilità ed usabilità e dell'abbattimento delle barriere architettoniche.

## **Toscana**

Con la *L.R. 60/17* la Regione Toscana ha istituito formalmente il *C.R.A.* - *Centro Regionale per l'Accessibilità*, che sostituisce il precedente *C.R.I.D.* - *Centro Regionale per l'Informazione e la Documentazione sulla Disabilità*. Esso è in grado di fornire informazioni, valutazioni e consulenze sulle problematiche connesse al superamento delle barriere architettoniche, intese non solo come architettoniche ma anche culturali, sensoriali e cognitive. Già attivo dal 2008, questo centro, gestito dal 2018 dall'USL Toscana Centro, è il principale vettore di diffusione e promozione della cultura dell'accessibilità e dell'inclusione delle persone con disabilità sia a supporto del singolo cittadino che dei professionisti ed operatori del settore, fino a svolgere una funzione di supporto alle direzioni regionali per il coordinamento e l'attuazione delle politiche regionali in tema di disabilità.

Il centro è impegnato nella sperimentazione degli indirizzi per la redazione dei Piani per l'accessibilità<sup>1</sup>, nella promozione di iniziative sul territorio, nella messa a disposizione di risorse tecniche e nella raccolta di materiale ed informazioni utili al miglioramento delle condizioni di vita dei soggetti con disabilità. È inoltre diventato, collaborando con ANCI Toscana, il più grande centro in Italia per la formazione professionale di tecnici, dirigenti regionali e personale pubblico.

## **Altre regioni**

L'unico progetto riguardante l'istituzione di un centro regionale per l'accessibilità è quello della Regione Lombardia che ha finanziato il progetto del *C.R.A.B.A.* - *Centro Regionale per l'Accessibilità e il Benessere Ambientale*, che mira a coinvolgere una rete di circa 250 associazioni in progetti locali attraverso il supporto per partecipazione ai bandi, l'organizzazione degli spazi e altri progetti integrati.

## Note

**1.** A seguito di una sperimentazione presso sei comuni della Provincia di Pistoia, nel 2012 è stato pubblicato il manuale *I Piani per l'Accessibilità. Una sfida per promuovere l'autonomia dei cittadini valorizzare i luoghi dell'abitare*, frutto di un percorso di ricerca realizzato dalla Regione in collaborazione con UNCEM Toscana, CRID, la Provincia di Pistoia e con il coordinamento scientifico del Centro TESIS – Dipartimento di Tecnologie dell'Architettura e Design "Pierluigi Spadolini" dell'Università di Firenze.



## **Sintesi**

La situazione normativa a livello regionale è varia e complessa, ma nella maggior parte dei casi prevede disposizioni che favoriscono il superamento delle barriere architettoniche. Queste leggi devono ancora trovare una chiara applicazione negli strumenti pianificatori e nelle politiche territoriali, al fine di ottenere un ambiente che sia più confortevole e sicuro per tutti.

*Quali sono gli strumenti di pianificazione già attivi  
utili all'accessibilità per tutti?*

# 5

**Esame di alcuni strumenti  
di pianificazione e  
programmazione utili  
all'accessibilità per tutti**



## **Rubrica**

Oltre a quello reso obbligatorio per legge, sono numerosi altri strumenti di pianificazione e programmazione che contengono principi e occasioni di progettazione riconducibili all'accessibilità e applicabili in ambito urbano.

## 5.0. Inquadramento

Attualmente, l'unico strumento operativo in materia di accessibilità e barriere architettoniche presente in maniera chiara nella normativa italiana è il *P.E.B.A. – Piano per l'Eliminazione delle Barriere Architettoniche*. Malgrado l'obbligatorietà e l'inadempienza di adozione, questo strumento, che molti addetti ai lavori etichettano come obsoleto, può ancora esercitare un ruolo e una funzione virtuosa nei confronti dell'assetto urbano.

L'applicazione di questo piano si scontra spesso con situazioni di criticità oggettive, evidenti soprattutto nei comuni medio-piccoli, che rappresentano la maggioranza nel territorio nazionale: da quelle di carattere ambientale, come la conformazione orografica del territorio italiano e le stratificazioni storiche che caratterizzano le nostre città e i nostri borghi, alle questioni relative alla proprietà del patrimonio costruito all'interno del singolo comune, che talvolta non detiene la proprietà di tutti gli immobili pubblici presenti nel proprio territorio. Spesso un'amministrazione, pur volenterosa, si trova a dover affrontare situazioni incerte e difficoltose dal punto di vista burocratico, che creano condizioni tali da non permettere di adempiere alle normative. A questo si deve aggiungere la ridotta capacità finanziaria dei bilanci comunali, che non riescono a gestire un tale investimento.

In Italia l'attuazione e la modalità operativa di queste tipologie di piani è stata ed è ancora molto diversa da caso a caso, a seconda delle condizioni ambientali del contesto e delle situazioni legislative nelle quali sono stati redatti. Non esistendo disposizioni statali chiare ed unificate in merito alle modalità di redazione e ai requisiti prestazionali di un P.E.B.A., ogni amministrazione ha elaborato, attraverso i tecnici incaricati, un proprio metodo per la redazione del piano, così come

diverse testimonianze raccolte evidenziano. Se da un certo punto di vista questa situazione rappresenta una possibilità di adattamento dello strumento ai diversi contesti (ambientali, storici, culturali, ecc...) che i Comuni italiani offrono, questo aspetto rappresenta in ogni caso una carenza dell'impianto normativo italiano.

Un tentativo di superamento dello strumento del P.E.B.A. e delle sue difficoltà di applicazione è stato fatto in Toscana, dove un gruppo di ricerca multidisciplinare ha utilizzato un altro strumento, il *P.A.U. – Piano per l'Accessibilità Urbana* (pensato inizialmente come analogo del P.E.B.A. per quanto riguarda gli spazi urbani) per andare oltre il mero adempimento della normativa in materia di barriere architettoniche e considerare tutto quello che è necessario per innalzare il grado di accessibilità dei luoghi. Questo piano, come avrebbe dovuto fare il P.E.B.A., ha la necessità di rapportarsi con gli altri strumenti pianificatori vigenti a scala urbana, in una logica di sistema e di integrazione per obiettivi e contenuti. Nelle aspettative dei promotori infatti il P.A.U. costituisce un metapiano, contenitore di tutti gli altri strumenti di settore.

Nella previsione di una loro futura integrazione è necessario conoscere, analizzare e saper utilizzare al meglio alcuni strumenti urbanistici e programmatori che già esistono, al fine di evitare sovrapposizioni e scelte non compatibili o addirittura contrastanti tra un piano e l'altro. Si è ritenuto perciò utile analizzare, oltre a P.E.B.A. e P.A.U. tutti quegli strumenti di pianificazione e programmazione utilizzati ed utilizzabili per promuovere una progettazione rispettosa dei principi dell'accessibilità per tutti in ambito urbano.

## 5.1. P.E.B.A. – Piano per l’Eliminazione delle Barriere Architettoniche

Questo piano è lo strumento attuativo di settore individuato dalla nostra normativa per pianificare, progettare e monitorare interventi atti al raggiungimento della soglia ottimale di accessibilità. Introdotto nel 1986<sup>1</sup> per gli edifici pubblici, ha subito nel 1989<sup>2</sup> un’estensione del campo di azione agli edifici privati e nel 1992<sup>3</sup> agli spazi pubblici. Esso avrebbe dovuto avere non solo il compito di rilevare e classificare tutte le barriere architettoniche presenti in un’area circoscritta, individuare le proposte progettuali di massima per l’eliminazione delle stesse e fare una stima dei costi, ma anche quello di fornire, come osserva L. Fantini (2019), una lettura più ampia dell’ambiente in cui si vive, in stretto rapporto con gli altri strumenti per il governo del territorio<sup>4</sup>.

In alcune realtà il piano è diventato un elemento di raccordo tra gli aspetti prettamente progettuali e quelli più estesi di sostenibilità ed inclusione delle persone, come nella realizzazione del Piano dell’accessibilità di sei Comuni della Provincia di Pistoia<sup>5</sup> ; in altri casi di particolare rilevanza ha rappresentato un elemento guida di più ampia prospettiva nell’adozione di soluzioni in contesti ricchi di sfide, come nei comuni di Milano e di Venezia. Il Comune di Milano ha avviato da diversi anni una mappatura delle criticità degli spazi e degli edifici pubblici, indicando i parametri di gravità e di priorità di intervento, con un lavoro intersettoriale tra direzioni del Comune e con un confronto costante con le associazioni degli *stakeholders* e il mondo dei progettisti. A Venezia, le particolarità urbanistico-ambientali e architettoniche dovute allo stretto rapporto con l’acqua hanno caratterizzato in maniera determinante il P.E.B.A. redatto dall’amministrazione comunale nel 2004, che, impossibilitata temporalmente ed economicamente ad operare su un numero altissimo di manufatti, ha perseguito la strada

di soluzioni sperimentali, circuiti alternativi ed ha riconosciuto un ruolo determinante al trasporto pubblico.

Non essendoci un regolamento di attuazione che specifichi le modalità da seguire e stabilisca le prerogative, come rimarcato da Leris Fantini nel saggio già citato, ogni comune ed ogni ente che ha assolto l'obbligo normativo di redazione del P.E.B.A. ha operato in maniera autonoma, secondo propri criteri. Può essere però rintracciata un'articolazione standard in tre fasi realizzative principali, a seguito dell'approvazione in consiglio comunale e la definizione delle risorse disponibili. Queste fasi sono state ben descritte nel documento redatto dalla Direzione Generale Musei del MIBAC – Ministero per i beni e le attività culturali, contenente le linee guida per la redazione di un P.E.B.A. nei musei, complessi monumentali, aree e parchi archeologici.<sup>6</sup> In questo documento viene rimarcato come il piano debba essere concepito attraverso un approccio progettuale integrato e sistemico, individuando quali sono le azioni che si intendono realizzare in un'ottica di miglioramento dell'accessibilità, considerata insieme ad altri temi rilevanti quali la sicurezza di opere e persone, la conservazione del patrimonio, la sostenibilità ambientale, sociale ed economica.

La prima è la fase di *programmazione*: a partire dalla ricognizione dello stato di fatto, con la rilevazione e l'analisi delle criticità, la struttura operativa preposta alla redazione del piano si occupa di effettuare una mappatura di aree, percorsi e servizi accessibili, ed un censimento delle barriere presenti, sia in maniera diretta, attraverso indagini sul campo, che in maniera indiretta, attraverso il coinvolgimento e la partecipazione di associazioni rappresentative di categoria e degli utenti. In seguito, viene stilata una classificazione delle stesse, sulla base di un confronto tra lo stato di fatto e le esigenze concrete di miglioramento dell'ambiente costruito.

La seconda fase, quella dell'*attuazione*, incomincia con la redazione di un quadro organico delle attività da realizzare nel breve termine, secondo obiettivi, linee di azione e progetti ispirati ai principi dell'*Universal Design*. È fondamentale stilare una gerarchia di priorità di attuazione degli interventi previsti, nell'ambito della redazione di un cronoprogramma. Anche nella definizione delle priorità dei fabbisogni è importante creare un percorso partecipato che coinvolga i cittadini e le associazioni locali riguardo alle tematiche di accessibilità, per conoscere e individuare le esigenze più sentite. La priorità degli interventi prefissati deve essere commisurata sia alle risorse finanziarie, anche in accordo con i programmi triennali e annuali delle opere pubbliche, sia alle risorse umane effettivamente disponibili, per evitare di costruire piani di difficile attuazione.

Dopo la messa in opera del piano, la terza fase consiste nella *verifica* e nel un *monitoraggio* periodico, per misurare il grado di accessibilità e fruibilità, in itinere e post-intervento, sulla base della situazione pregressa e degli obiettivi prestabiliti durante la fase di redazione. Dopo quest'ultima fase potrebbero seguire aggiornamenti del piano, in ragione dei mutati bisogni o condizioni specifiche del caso.

L'evoluzione prevista in campo pianificatorio dal P.E.B.A. aveva come obiettivo l'adozione di soluzioni per una migliore vivibilità, conciliando la fruizione di edifici ed aree all'aperto, diventando strumento di 'sistema' utile a risolvere le criticità rilevate attraverso un piano organico delle azioni necessarie nei quali fossero coinvolti più interlocutori: l'amministrazione, i cittadini e le associazioni di settore. Si era previsto, come detto, che anche gli abitanti potessero contribuire, attraverso tavoli partecipati, questionari ed eventi, al processo di conoscenza del territorio e comprensione delle criticità del proprio ambiente di vita.

## PARTECIPAZIONE

Queste previsioni sono state ampiamente disattese nel corso degli anni, e il P.E.B.A. non è mai riuscito ad imporsi come documento guida dell'azione pianificatoria delle amministrazioni comunali, evidenziando al contrario numerosi punti critici. Uno di questi è stato individuato proprio nella mancanza di partecipazione da parte degli *stakeholders* ai processi decisionali<sup>7</sup> (A. Laurià, 2014): nella maggior parte dei casi la comunicazione con la cittadinanza, gli utenti finali, e con le associazioni ed organizzazioni presenti sul territorio non è stata così efficace come prospettato poiché non si è data l'importanza necessaria ai processi di partecipazione, che vengono percepiti dalle amministrazioni più come un'incognita che come un'opportunità di confronto e di crescita per la comunità.

## PROGETTAZIONE INTEGRATA

Un'altra difficoltà riscontrata nell'applicazione dei P.E.B.A. è stata la mancanza di una visione completa ed integrata della città e delle sue dinamiche, sia da parte delle amministrazioni che da parte dei tecnici incaricati alla redazione dello strumento. Questo tipo di piano infatti, come ribadito da numerosi esperti, non può non essere coordinato rispetto agli altri piani di settore che contraddistinguono un organismo urbano: il Piano di gestione delle emergenze, il Piano urbano della mobilità, il Piano urbano del traffico, il Piano della rete ciclopedonale, il Piano del verde e dell'arredo urbano e il cosiddetto 'Piano dei servizi', che programma la gestione e la realizzazione delle dotazioni urbanistiche sul territorio. In una prospettiva più ampia, il P.E.B.A. sarebbe dovuto diventare il documento strategico di politica urbana integrata utile, contenuto all'interno dei Piani di Governo del Territorio o Piani Regolatori comunali, in grado di proporre l'accessibilità per tutti come strategia cardine. Invece, nella maggior parte dei casi, il P.E.B.A. è stato costruito e considerato come uno strumento autonomo e settoriale, quasi mai centrale nelle politiche di governo del territorio, specchio di una concezione per cui i temi di accessibilità ed inclusione

ancora oggi faticano ad essere compresi e risolti nel campo degli interventi di pianificazione e programmazione urbanistica.

L'idea di accessibilità datata e legata alla mera dimensione tecnico-normativa, che persiste all'interno degli uffici tecnici comunali, è, come osserva A. Laurià (2014), anche frutto di un percorso formativo e preparatorio non adeguato ad affrontare al meglio l'argomento. Ma bisogna riconoscere anche altri aspetti problematici: la limitata conoscenza della macchina tecnico-amministrativa dei Comuni da parte dei redattori dei P.E.B.A., spesso studi tecnici esterni rispetto a quelli comunali, e la mancanza di una struttura tecnico-amministrativa in grado di programmare e indirizzare gli interventi di adeguamento in un processo di lungo termine. Queste criticità sono da imputare per lo più alla non volontà da parte delle amministrazioni di aggiornarsi e di dotarsi delle risorse, anche in termine umano, necessarie per poter dar corso alle indicazioni normative.

Molti piani di questo tipo, dopo essere stati concepiti e redatti in forma preliminare, hanno subito uno stop nell'iter di attuazione, in ragione dell'impegno politico e finanziario che le amministrazioni devono prendersi nel momento dell'atto di adozione. E anche nei rari casi nei quali sia stato approvato, spesso del P.E.B.A. rimangono solo le buone intenzioni, azioni non coordinate e progetti chiusi negli archivi comunali. Ancora oggi, seppur la normativa preveda la rispondenza ai requisiti di accessibilità e sicurezza per tutte le nuove realizzazioni su spazi urbani pubblici e privati, vengono costruiti nuovi edifici ed aree urbane con soluzioni architettoniche che contrastano con i principi a norma di legge.

La costruzione di spazi accessibili ben progettati fin dall'inizio invece, così come l'adeguamento di spazi e edifici esistenti, apportano

benefici sociali ed economici, che spesso ammortizzano i costi, tra l'altro contenuti: valgono come esempio i numerosi ascensori installati per superare i dislivelli nei borghi storici con orografia complessa, che oltre a garantire la possibilità di accesso per le persone con difficoltà motorie, sono un ausilio utile anche per il resto della popolazione e per i turisti. Questi interventi però non si devono risolvere con l'utilizzo di soluzioni standard per problemi circoscritti, o la compilazione di semplici *check-lists*, prodotte considerando edifici o spazi pubblici come elementi isolati da adeguare alla normativa. Senza considerare i sistemi infrastrutturali che innervano il territorio e senza una reale programmazione e pianificazione degli interventi necessari, un habitat, seppur formalmente 'a norma', non sempre risulta essere accessibile.

**MULTIDISCIPLINARIETÀ**

**PARTECIPAZIONE**

Inoltre, l'approccio multidisciplinare che sta alla base di un processo di partecipazione, e che ancora manca nella cultura progettuale italiana, riesce a dar voce sia alle competenze che alle richieste di tutti i soggetti interessati al bene comune, come avere una città ed un territorio accessibile. L'accessibilità deve essere quindi percepita come risorsa e opportunità per una comunità<sup>8</sup> (A. Rosu, 2018) e promossa insieme alla partecipazione diretta, poiché una città che non sia completamente accessibile impedisce a tutti di vivere bene, e solo attraverso l'ascolto di quante più possibili voci si potrà orientare le scelte di trasformazione verso gli interessi comuni.

## **5.2. P.A.U. – Piano per l'Accessibilità Urbana**

Il Piano per l'Accessibilità Urbana, declinazione del più generale Piano per l'accessibilità, è, "un programma operativo finalizzato al miglioramento del grado di accessibilità di luoghi, servizi e beni collettivi esistenti per mezzo di una pluralità di azioni e interventi coerenti programmati sulla base di priorità condivise"<sup>9</sup> (A. Laurià, 2012). Questo

strumento attuativo, rintracciabile nella normativa italiana all'interno della *Legge 104/92* ma scarsamente utilizzato nei Comuni italiani, è stato riproposto in una veste diversa a conclusione di una ricerca, condotta dal Centro Interuniversitario TESIS<sup>10</sup>. Questo progetto ha avuto come obiettivo la definizione delle *Linee guida per l'elaborazione dei Piani per l'Eliminazione delle Barriere Architettoniche*, prima parte di un processo di sperimentazione finanziato dalla Regione Toscana a partire dal 2008. Il percorso di ricerca ha portato nel 2010 alla stipula di un Protocollo di Intesa da parte della provincia di Pistoia con sei comuni<sup>11</sup> facenti parte del suo territorio, che in precedenza avevano collaborato attivamente ai lavori.

La ricerca è stata avviata dopo aver constatato la realtà attuale di non applicazione dei P.E.B.A. e con la convinzione che, sebbene la maggioranza delle amministrazioni veda l'accessibilità come una problematica circoscritta alle sole persone disabili e alle loro famiglie, essa possa essere un efficace motore per innescare e consolidare processi di sviluppo umano durevoli e sostenibili, "volti a promuovere stili di vita sani e ad elevare il 'capitale sociale' delle comunità"<sup>12</sup>. Secondo le indicazioni presenti sia nei programmi di azione della Commissione Europea sia nei report delle Nazioni Unite<sup>13</sup>, infatti, aumentare il livello di accessibilità corrisponde a rendere le società locali più eque e vitali, attraverso il raggiungimento di condizioni socio-economiche più favorevoli e la valorizzazione della qualità urbana.

Il Piano per l'Accessibilità Urbana è stato concepito per creare una visione sistemica, in cui possano essere legate tra loro le principali tematiche che caratterizzano un organismo urbano: l'accessibilità ambientale ai servizi sociali, l'attività di prevenzione e sicurezza, le funzioni e i servizi urbani, la dimensione spazio-temporale della città connessa con la mobilità, la promozione della cultura dell'accessibilità

e l'uso efficace delle risorse. La metodologia proposta è stata pensata per saldare insieme fasi attuative e operatori distinti, sempre in un'ottica organica di processo integrato.

La prima fase consiste nel costituire una *struttura operativa* tecnico-amministrativa per redigere il Programma operativo del P.A., coordinare e dare attuazione allo svolgimento delle diverse fasi del P.A., monitorare le conseguenze delle politiche e delle scelte della Pubblica Amministrazione in ordine all'accessibilità di luoghi, beni e servizi. Il controllo dell'efficacia dei risultati prodotti dalle scelte amministrative è cruciale, in quanto il percorso di un tale piano si sviluppa nel lungo periodo.

Le figure competenti individuate si devono successivamente occupare di definire un *quadro conoscitivo*, a partire dall'analisi dei bisogni degli utenti e dall'analisi dei luoghi, scegliendo i metodi di partecipazione più adeguati, utili a coinvolgere il più alto numero possibile di persone nel processo decisionale. In questo modo gli utenti 'reali' coinvolti si responsabilizzano e una corretta classificazione delle loro opinioni secondo criteri di priorità può evitare errori di interpretazione da parte dei tecnici. Poiché spesso si verifica un forte divario tra accessibilità 'legale', secondo normativa, e accessibilità 'reale', l'analisi delle cosiddette 'criticità ambientali' deve comprendere sia le barriere architettoniche e urbane, che sono realmente presenti nello spazio, sia gli indicatori di qualità ('facilitatori') considerati ugualmente utili per elevare il grado di accessibilità di un habitat, che all'inizio della fase di analisi risultano assenti.

A seguito della fase conoscitiva, la struttura tecnico-amministrativa deve predisporre un *programma* con l'elenco completo degli interventi da attuare, distinti per tipologie, e definire delle priorità di intervento. Queste

devono essere condivise attraverso un processo decisionale in grado di coinvolgere tutti i portatori di interesse, in primis le persone disabili. Le azioni da intraprendere sono decise a seconda delle risorse finanziarie disponibili e devono essere coerenti alle diverse scale territoriali.

A questo punto viene concepito il *progetto* vero e proprio, che ha come obiettivo il miglioramento del grado di accessibilità di un luogo. Questo aspetto è strettamente legato alle caratteristiche intrinseche dello stesso, così come alla qualità complessiva del processo partecipativo e della proposta che ne è seguita, non per ultimo alle già citate risorse finanziarie. Attualmente le strategie progettuali individuate in ambito di design accessibile sono due: la prima tende a mimetizzare l'intervento all'interno dell'habitat, cercando di armonizzarlo funzionalmente, esteticamente e simbolicamente con gli altri obiettivi architettonici; la seconda, laddove sono presenti vincoli all'intervento o specifiche motivazioni, ricerca soluzioni di addizione permanente o temporanea ad integrazione dell'esistente. Spesso questi due approcci sono utilizzati in sinergia, dimostrando ancora una volta quanto sia importante l'approccio multidisciplinare e la progettazione integrata.

A conclusione del processo di pianificazione, comunque presente in tutte le sue fasi, il *monitoraggio* mira alla valutazione dei risultati associabili alle realizzazioni degli interventi secondo indicatori di rilevanza, efficienza, efficacia, utilità e sostenibilità. Questo a conferma del fatto che l'accessibilità non sia un dato di fatto sancito da una legge, ma un processo in evoluzione che deve essere guidato da un programma di intervento a medio-lungo periodo, abbastanza esteso per misurarne gli effetti.

Rispetto al precedente strumento operativo del P.E.B.A, i Piani per l'accessibilità, sperimentati nei loro concetti e metodologie in strumenti di programmazione di alcuni comuni, soprattutto nelle regioni

Toscana, Liguria e Friuli-Venezia Giulia, propongono il passaggio da una concezione tecnica e specialistica ad una visione sociale ed integrata, nonché il superamento in ambito progettuale di interventi conformi alla mera normativa, per ricercare soluzioni innovative che rispecchino sempre più i bisogni reali della popolazione. Lo scopo dell'operato di un'amministrazione deve essere infatti quello di garantire i diritti inviolabili della persona, come le libertà di movimento e di autodeterminazione, ma anche di ampliare le libertà, migliorando il benessere dei cittadini, l'integrazione e la coesione sociale. Facendo ciò, l'accessibilità ambientale diventa uno strumento di valorizzazione della persona e una risorsa collettiva, perché permette a ciascuno di dare un contributo diretto e personale alla crescita della propria comunità.

### **5.3. Strumenti da integrare**

Oltre a questi due strumenti attuativi ce ne sono altri che contengono e prevedono all'interno interventi volti al miglioramento dell'accessibilità e che, in un'ottica di integrazione, possono accrescere quella 'cassetta degli attrezzi' utile a costruire programmi e strategie locali e di area vasta che mettano a sistema settori differenti del governo del territorio.

Uno dei più significativi è il *P.U.M. – Piano Urbano della Mobilità*, che nella sua accezione più moderna prende il nome di *P.U.M.S. – Piano Urbano della Mobilità Sostenibile*, ed è uno strumento di pianificazione volontario, a differenza del Piano Urbano del Traffico, che i comuni possono allestire per definire adeguati progetti relativi al sistema territorio-trasporti, con un periodo di riferimento che di solito è di 10 anni. Pur non essendo obbligatorio, questo documento è stato codificato nella normativa italiana con l'Art. 22 della *L. 340/2000*<sup>14</sup>, che istituisce un fondo apposito presso l'ex-Ministero dei Trasporti e della

Navigazione e sancisce che solo i comuni o aggregazioni di comuni limitrofi con popolazione superiore a 100.000 abitanti, le province e le regioni interessate siano abilitati a presentare richiesta di cofinanziamento allo Stato. Un limite che di fatto esclude dalla richiesta di appositi fondi la maggioranza delle città italiane, compresi numerosi capoluoghi di provincia, e che non trova ancora risoluzione nel più recente decreto *D. Lgs. 18 Aprile 2016 n.50*<sup>15</sup>, che sostanzialmente ribadisce le aree urbane beneficiarie.

Le strategie europee sulla mobilità urbana tuttavia, in linea con gli obiettivi fissati dall'Unione Europea per la riduzione delle emissioni di gas serra prevista entro il 2050 e il miglioramento della qualità dell'aria nei centri urbani, indicano il P.U.M.S. come strumento essenziale e necessario per stimolare e promuovere un cambiamento di rotta. E proprio dal network europeo *ENDURANCE*<sup>16</sup> è nato in Italia l'Osservatorio PUMS che, con il patrocinio del Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare, si propone come punto di riferimento per tutte le città (in Italia per il momento se ne contano circa 60) che affrontano o gestiscono il tema della mobilità urbana in un'ottica strategica, di partecipazione e di sostenibilità.

Con il *D.M. 4 agosto 2017*<sup>17</sup>, il M.I.T., evoluzione del Ministero dei Trasporti e della Navigazione, ha elaborato le *Linee guida per la redazione dei Piani Urbani di Mobilità Sostenibile*, per favorirne l'applicazione omogenea e coordinata su tutto il territorio nazionale. Le indicazioni contenute si possono riassumere in: uniformità delle procedure di redazione ed approvazione; individuazione delle strategie di riferimento, degli obiettivi e delle azioni che contribuiscono all'attuazione concreta delle strategie, degli indicatori utili per la verifica del raggiungimento degli obiettivi; monitoraggio degli obiettivi minimi obbligatori con relativi indicatori.

Anche in questo documento gioca un ruolo fondamentale la partecipazione: essa deve essere presente sia nella costruzione del quadro conoscitivo sia nella definizione degli obiettivi utili alla costruzione dello scenario di piano. Viene inoltre opportunamente segnalato come il gruppo di lavoro da creare debba essere di tipo interdisciplinare/ interistituzionale, in modo tale da acquisire le conoscenze dai diversi attori istituzionali e dalle diverse discipline coinvolti nel governo del territorio.

Negli obiettivi minimi da monitorare e negli obiettivi specifici di ogni realtà urbana definiti dal sopracitato decreto troviamo il “miglioramento dell’accessibilità di persone e merci”, il “miglioramento della inclusione sociale”, “garantire l’accessibilità alle persone con mobilità ridotta”, “garantire la mobilità alle persone a basso reddito” e “garantire la mobilità alle persone anziane”<sup>18</sup>. Queste indicazioni rientrano appieno nella visione di città accessibile che abbiamo sostenuto fino a questo momento e dimostrano come anche il P.U.M.S. sia uno strumento che integra la pianificazione, in questo caso della mobilità, all’interno della progettazione urbana in un’ottica di sostenibilità ambientale, sociale ed economica. Per citare due esempi concreti, nel P.U.M.S del Comune di Milano si fa esplicito riferimento all’idea di una città universalmente accessibile, con la verifica delle condizioni di accessibilità dei trasporti urbani relativamente ad utenti con disabilità motoria, deficit visivo e deficit uditivo; nel P.U.M.S. di Roma invece la garanzia ed il miglioramento dell’accessibilità sono due delle linee di indirizzo attorno alle quali è costruito il piano, tra i cui obiettivi c’è l’accessibilità per tutti.

Altro strumento programmatico è il D.U.P. – Documento Unico di Programmazione, che può essere usato, in collaborazione con i documenti di bilancio pubblico e gli indicatori BES (Benessere Equo Sostenibile), per cambiare gli schemi di azione dell’Amministrazione

Pubblica, attraverso l'utilizzo di indicatori complementari al PIL. Un esempio è rintracciabile nel lavoro del gruppo 'BES nel DUP' della community *Agenda Urbana*: esso sta cercando di creare un sistema che standardizzi il modo di leggere il benessere di un territorio e di una popolazione, al fine di migliorare la comprensione delle politiche implementate dagli enti locali, comunicarle maggiormente agli stakeholders e agevolare i processi di valutazione delle stesse. Tra gli indicatori del benessere equo e sostenibile dei territori individuati dall'ISTAT<sup>19</sup>, al tema accessibilità afferiscono quelli di salute, relazioni sociali, benessere soggettivo, paesaggio/ambiente e qualità dei servizi.

Il DUP è lo strumento che permette agli Enti Locali, in particolare ai Comuni e alle Province, di organizzare l'attività di guida strategica ed operativa e costituisce il presupposto necessario di tutti gli altri documenti di programmazione. Esso si compone di due parti: la *Sezione Strategica*, che sviluppa e concretizza le linee programmatiche e individua gli indirizzi strategici dell'ente con un orizzonte temporale pari a quello del mandato amministrativo (4/5 anni); la *Sezione Operativa*, che contiene la programmazione operativa dell'ente avendo come riferimento pari a quello del bilancio di previsione.

Il processo di formazione di questo strumento di programmazione è andato in crisi con l'entrata in vigore della *Legge n. 56/14*<sup>20</sup>, che ha coinvolto le Province in un processo di revisione istituzionale con contestuale riesame delle proprie competenze e funzioni e la ridefinizione del quadro delle risorse, umane e finanziarie. In essa non viene chiarificato se l'orizzonte temporale di riferimento e le competenze riguardo l'approvazione del DUP debbano seguire il mandato del consiglio provinciale o quello del presidente. Questa situazione si è trasformata ulteriormente nel 2016, con il passaggio definitivo dalle Province agli enti di governo di area vasta.

La riassegnazione delle funzioni tra i diversi enti territoriali ha interessato, oltre che gli strumenti di pianificazione, anche quelli di programmazione, che hanno bisogno di ri-adattarsi alle nuove realtà e bacini territoriali di influenza. Secondo il pensiero di C. Rapicavoli<sup>21</sup>, il riesame dell'impostazione del Documento Unico di Programmazione dovrebbe quindi tener conto delle tre tipologie di funzioni degli Enti di area vasta: quelle proprie, quelle delegate dalle leggi regionali e quelle di supporto ai comuni. Tra le prime rientrano le funzioni di programmazione e pianificazione, "rilette oggi in una prospettiva di 'programmazione condivisa' in cui l'area vasta diventa un "hub" delle autonomie locali"<sup>22</sup>, e quelle riferite a viabilità, edilizia scolastica e ambiente. In quelle delegate dalle leggi regionali, in virtù delle disposizioni presenti nella *Legge di stabilità 2016*, vi sono le funzioni relative all'assistenza per l'autonomia e la comunicazione personale degli alunni con disabilità fisiche o sensoriali, oltre a quelle relative ai servizi di supporto organizzativo del loro servizio di istruzione. Nel campo delle funzioni di supporto ai Comuni si segnalano quelle relative all'organizzazione dei servizi a rete per ambiti territoriali ottimali, come ad esempio il trasporto pubblico locale, la pianificazione e la programmazione collegata ai finanziamenti europei, la gestione dei servizi informativi, della raccolta ed elaborazione dati, e dell'innovazione collegata alle nuove tecnologie.

Così come determinato dalle disposizioni normative<sup>23</sup>, il DUP assume grande importanza nella definizione delle politiche, delle priorità e dei progetti delle amministrazioni locali. Precedendo temporalmente e programmaticamente il bilancio di previsione, esso contiene la visione complessiva dell'amministrazione riguardo al proprio territorio, "mentre il bilancio di previsione è soltanto la rappresentazione dei flussi finanziari in entrata e in uscita"<sup>24</sup> (S. Fabiano, 2015). Questo documento rappresenta quindi un'occasione per superare una visione

tecnicista e settoriale del governo del territorio e per ripensare le modalità di governo delle amministrazioni attraverso lo strumento della programmazione, un 'sistema di programmazione' teso a dare risposta ai bisogni tramite la definizione di politiche, ad individuare gli obiettivi da perseguire all'interno di ogni progetto e a fornire un riferimento, sia per verificare lo stato di conseguimento, sia per aggiornarne il contenuto degli altri documenti programmatici.

Entrando nell'ambito della pianificazione territoriale possiamo trovare indicazioni in merito all'accessibilità nei *P.T.C. – Piani Territoriali di Coordinamento*, di livello regionale (P.T.R.) o provinciale (P.T.C.P.), nei *P.T.P. – Piani Territoriali Paesaggistici* e, a livello locale, negli istituti del *P.R.G.C. – Piano Regolatore Generale Comunale (P.G.T. – Piano di Governo del Territorio* in Lombardia) e del *R.E. – Regolamento Edilizio*.

Il *P.R.G. – Piano Regolatore Generale* può contenere indicazioni relative all'incremento dell'accessibilità, in particolare nel Piano Operativo, strumento che insieme al Piano strutturale ne definisce la composizione, a seguito dello sdoppiamento proposto dall'INU nel 1995<sup>25</sup>. Ne sono esempio i Piani operativi dei P.R.G. della Regione Toscana, che con la *L.R. 65/14* hanno l'obbligo di contenere "le disposizioni per la programmazione degli interventi volti all'abbattimento delle barriere architettoniche nell'ambito urbano, finalizzati a garantire un'adeguata accessibilità delle strutture di uso pubblico, degli spazi comuni delle città e delle infrastrutture per la mobilità".<sup>26</sup>

Simili disposizioni sono state adottate, senza però un obbligo legislativo, dalla Regione Liguria che, attraverso la pubblicazione delle *Linee di indirizzo per l'accessibilità urbana*<sup>27</sup>, ha definito l'accessibilità come una delle finalità principali del governo del territorio e pertanto obbligata ad essere presente nei suoi atti e negli strumenti della



Comune di Milano; nel secondo invece dovrebbero essere definite le modalità di intervento urbanistico.

Il R.E. – Regolamento Edilizio, in alcuni casi confluito nel R.U.E. – Regolamento Urbanistico Edilizio, è il documento che definisce nel dettaglio i parametri urbanistico-edilizi per gli interventi ordinari nel territorio urbanizzato e nel territorio rurale. Esso è, ad oggi, lo strumento di più facile utilizzo per proiettare il tema dell'accessibilità all'interno delle prescrizioni riguardanti gli interventi edilizi, gli spazi verdi e gli altri elementi che caratterizzano l'ambiente urbano. Questo documento, come riconosce I. Fasolino<sup>28</sup>, può costituire un luogo di integrazione tra il P.E.B.A. e gli altri piani specialistici di settore. Resta però il difficile compito di coordinare le disposizioni contenute nel R.U./R.U.E. con quelle contenute nel documento urbanistico generale, che sia il P.R.G. o P.G.T., raccordo che sarebbe più semplice se entrambi i documenti contenessero al loro interno disposizioni opportune e concordanti in materia.

Buoni esempi di Regolamento Edilizio che hanno fatto dell'accessibilità uno degli obiettivi per una città a misura di tutti sono quelli del Comune di Reggio Emilia, alla cui redazione ha partecipato CERPA Italia attraverso il C.R.I.B.A. – Centro Regionale di Informazione sul Benessere Ambientale, e del Comune di Milano, nei quali sono stati ripresi criteri di *Universal Design* della *Convenzione ONU sui diritti per le persone con disabilità*, e le soluzioni tecniche per garantire l'accessibilità sono state pensate per favorire la maggior parte delle persone.

Le iniziative più interessanti in ambito programmatico si possono invece trovare nel campo dei cosiddetti 'piani strategici'. Essi permettono una visione di insieme più progettuale che operativa e devono far parte

**PROGETTAZIONE  
INTEGRATA**

di quella già citata 'cassetta degli attrezzi' a disposizione di urbanisti ed amministratori del territorio. Questi documenti strategici dotano le Amministrazioni, portatrici di interessi pubblici, di strumenti "che fissano obiettivi e priorità (...) in grado di combinarsi secondo il principio di coerenza rispetto a priorità condivise"<sup>29</sup> (F. Marini, 2017). Essi devono risultare utili e agili per consentire la costruzione di una città più bella, più funzionale e più giusta, in sintesi più accessibile.

L'esempio della Regione Umbria è adatto per definire alcuni di questi strumenti. Il primo tentativo di per operare un intervento su larga scala nel settore della riqualificazione urbana e migliorare le condizioni di vita degli abitanti è stato compiuto con la *L.R. 13/97*, con la quale la Regione Umbria ha individuato come strumento principale per tali scopi il *P.U.C. – Programma Urbano Complesso*, che di volta in volta ha assunto denominazioni diverse quali *Q.R. – Contratto di Quartiere*, *P.I.R. – Programma Integrato di Recupero*, ecc. Esso ha maggiori caratteristiche programmatiche rispetto ai tradizionali strumenti urbanistici e ha risposto in modo abbastanza efficace all'esigenza di migliorare la qualità del patrimonio edilizio esistente e degli standard infrastrutturali. Per la prima volta si è cercato di sviluppare un approccio sistematico ed innovativo al tema della riqualificazione urbana, con una strategia connotata da pluralità di funzioni, di tipologie d'intervento, di operatori pubblici e privati e di risorse.

Successivamente ad esso, sono stati sviluppati i *P.U.C.3 – Programmi Integrati di Sviluppo Urbano*, rivolti ai Comuni con popolazione inferiore a 10.000 abitanti e finalizzati alla rigenerazione urbana di contesti storici e aree urbane degradate. Essi, redatti sia a scala locale che sovra-comunale, si propongono di valorizzare le vocazioni del territorio, la vivibilità e le forme di aggregazione, costruendo sistemi territoriali tematici attraverso interventi materiali e immateriali. Con questi piani si

è andato ad intercettare il difficile tema dell'elaborazione di programmi complessi con valenza territoriale e d'area vasta.

Questi programmi sono diventati i mezzi per dare concreta attuazione alle azioni e alle strategie definite mediante i Q.S.V. – Quadri Strategici di Valorizzazione, strumenti pianificatori riferiti soprattutto ai centri storici e obbligatori per i Comuni con popolazione superiore a diecimila abitanti o con centro storico di estensione superiore a quattordici ettari. Istituiti con la *L.R 12/08*<sup>30</sup>, essi indicano le azioni strategiche a carattere pluriennale per la rivitalizzazione e valorizzazione dei centri storici e delle aree prossime ad essi, al fine di promuovere lo sviluppo di attività, servizi e funzioni economiche, produttive, culturali, ricreative. L'attivazione del processo di sviluppo locale produce modificazioni continue al documento stesso in relazione all'attivazione di un sistema di monitoraggio<sup>31</sup>. Negli obiettivi specifici definiti da ogni Q.S.V. comunale è sempre presente il tema del miglioramento dell'accessibilità, nella maggior parte intesa in maniera generica come facilità di ingresso al centro storico, in altri con un riferimento diretto alle persone in situazione di handicap.

La stagione dei Programmi Urbani Complessi è stata superata, in Umbria come in altre regioni italiane, nel momento in cui si sono volute estendere su tutto il territorio regionale le indicazioni contenute nell'*Agenda Urbana Europea*, che ha dato la possibilità di accedere a fondi europei dedicati oltre a quelli stanziati dallo Stato. È il caso dei già citati *P.U.M.S.* ma anche dei P.S.R. – Programmi di Sviluppo Rurale, collegati ai fondi europei FESR<sup>32</sup>. Gli interventi si propongono di migliorare le infrastrutture su piccola scala, i servizi di base locali e la manutenzione e fruizione del patrimonio culturale e delle infrastrutture ricreative in ambito rurale. Tra le priorità individuate da questo strumento c'è la promozione dell'inclusione sociale che, come è stato esplicitato,

fa parte del concetto di accessibilità per tutti. Essa però viene declinata non solo all'interno del centro storico di una città o di un borgo antico, ma estesa ad un territorio più ampio, al fine di rendere quest'ultimo attrattivo, inclusivo e accogliente sia per i fruitori occasionali o i turisti, sia per le popolazioni che vi ci abitano.

Sempre legati all'utilizzo dei fondi europei sono i P.O.R. – Programmi Operativi Regionali, istituiti da molte regioni, come ad esempio Lombardia e Marche. Essi intercettano sia i *FESR – Fondi Europei per lo Sviluppo Rurale* che i *FSE – Fondi Sociali Europei*, e si compongono di diversi assi prioritari di intervento su base pluriennale; nello specifico, gli assi prioritari III e IV riguardano rispettivamente la valorizzazione delle risorse umane e il miglioramento della qualità della vita in città. Questi programmi operativi sono diventati il contributo fondamentale per l'attivazione di processi ed interventi di riqualificazione e miglioramento dell'accessibilità di edifici e spazi urbani.

È pratica diffusa infatti richiedere l'accesso a fondi, che siano europei, statali o regionali per contribuire alla formazione di un bilancio specifico per questo tipo di interventi. In alternativa, si è ricorso per lo più al Partenariato Pubblico-Privato, che sta trovando uno spazio sempre più importante nelle scelte comunali<sup>33</sup>. Le direttive europee da tempo mirano ad incentivare l'integrazione tra pubblico e privato al fine di accrescere le risorse a disposizione e acquisire soluzioni innovative anche dal punto di vista finanziario per opere pubbliche e di pubblica utilità. La ricerca e il coinvolgimento del settore privato per questo tipo di infrastrutture può incentivare un miglioramento nella qualità progettuale e garantire una più adeguata gestione e manutenzione delle opere, da cui discende la loro utilità sociale.

## 5.4. Potenzialità degli strumenti riguardanti l'accessibilità per tutti

L'accessibilità oggi non può più essere considerata solo una disciplina tecnico-normativa ma deve assumere una valenza progettuale, poiché il suo impatto sulla società risulta decisivo per il raggiungimento del 'benessere ambientale'. I Piani che se ne occupano, strumenti di alta valenza sociale, devono coinvolgere tutta la popolazione, dal singolo cittadino con o senza bisogni speciali all'amministratore e al tecnico, e devono dialogare ed essere integrati con tutti gli strumenti pianificatori, orientandone e verificandone le scelte. La pianificazione del territorio dovrebbe ritornare ad avere come cardine i Piani Regolatori, ormai troppo spesso svuotati di significato da leggi regionali che ignorano i principi della buona urbanistica. In essi, i P.E.B.A. troverebbero non solo maggior spazio, ma sarebbero i principali documenti di indirizzo per aumentare l'incidenza della cultura dell'accessibilità all'interno delle normative che si occupano di governo del territorio.

Oggi però ci ritroviamo in una situazione in cui il P.E.B.A, come osserva A. Laurià, risulta di difficile attuazione per un sindaco e la sua amministrazione, sui quali ricadono tutti gli oneri della sua realizzazione, poiché dovrebbe configurarsi come un assemblaggio di tutti i piani degli enti che erogano servizi all'interno di un territorio comunale, e la situazione incerta riguardo alle modalità della sua elaborazione e composizione non facilitano il lavoro dei tecnici preposti alla sua redazione.

Sarebbe quindi più opportuno che i P.E.B.A non comprendessero l'interno territorio comunale, almeno nelle prime fasi di applicazione, ma si limitassero in un primo momento solo ad un ambito urbano specifico, come ad esempio il centro città o un percorso che interessi

**PROGETTAZIONE  
INTEGRATA**

il maggior numero di servizi pubblici o privati aperti al pubblico. Successivamente, sempre lavorando per piani singoli, altre parti di territorio potrebbero essere comprese nel piano. In questo modo, come suggerito da F. Vescovo<sup>34</sup>, è possibile dare una veloce e sicura attuazione agli interventi individuati come prioritari ed utilizzare le risorse incamerate per ampliare sempre di più il perimetro di azione fino a ricomprendere, ottimisticamente, tutto il territorio comunale.

Spingendosi oltre, i P.E.B.A potrebbero diventare i contenitori di tutti gli altri piani urbani, attraverso lo sviluppo di programmi specifici di azione che, oltre ad occuparsi delle barriere architettoniche presenti, si occupassero anche dei servizi a supporto degli utenti, che spesso mancano o sono di qualità non adeguata. Qui la proposta di P.A.U. definisce il nuovo orizzonte di pensiero, quello di un'accessibilità al centro della pianificazione, attenta ai bisogni delle persone e calata nella realtà della vita quotidiana. La programmazione secondo priorità potrebbe innanzitutto considerare soluzioni organizzativo/gestionali, prima ancora che fisiche, e comprendere forme compensative in caso di limiti oggettivi alla fruibilità più completa di un luogo.

Saper utilizzare al meglio gli strumenti numerosi che già esistono per costruire quadri condivisi programmatici e strategici in grado di fornire visioni di medio e lungo periodo significherebbe migliorare la fruizione di un bene comune, come è lo spazio pubblico, senza la necessità di altri provvedimenti legislativi specifici. Inoltre, la possibilità di usufruire di fondi strutturali europei, statali o regionali dovrebbe invogliare qualsiasi Amministrazione a partecipare ai bandi proposti attraverso progetti che siano utili alla comunità. Al fine di coniugare al meglio le esigenze politico-economiche con quelle sociali, i professionisti e i tecnici dovrebbero conoscere tutte le possibilità a loro disposizione al fine di trovare soluzioni efficaci per agevolare il governo del territorio e delle città.

In questo senso l'I.N.U. – Istituto Nazionale di Urbanistica, con la produzione di un catalogo di buone pratiche e l'allestimento di un portale di raccolta di esperienze ed indirizzi, vuole incidere nell'integrazione delle politiche per territori accessibili, al fine di far conoscere a tutti le proposte concrete e i progetti già realizzati che hanno saputo sfruttare le condizioni esistenti per portare a termine un intervento di miglioramento dell'accessibilità.

## **5.5. Il P.E.B.A. e gli altri strumenti per l'accessibilità per tutti: confronto di opinioni**

***Quali potenzialità possono ancora avere i P.E.B.A. nel momento storico attuale e in futuro?***

*Alessandro Bruni - Architetto, Presidente INU Umbria*

Gli strumenti di programmazione attivabili dai Comuni, a valere sui diversi fondi strutturali, avrebbero bisogno di una cornice programmatica di scala regionale, in grado di fornire griglie condivise di integrazione tra programmi finanziari regionali, come il Programma di Sviluppo Rurale, il POR-FESR e il POR-FSE, programmi che contengono misure, assi, azioni a valere sulla coesione sociale, sullo sviluppo rurale e sulla riqualificazione e valorizzazione del paesaggio, sulla sicurezza e sulla prevenzione dai rischi. Si dovrebbe sviluppare un quadro programmatico su base territoriale a forte regia regionale sul quale poter innescare strumenti di programmazione di scala comunale e intercomunale, dove il P.E.B.A. assume valore programmatico e strategico, capace di declinare programmi di spesa pubblica con la dimensione spaziale del territorio alle diverse scale fino all'intervento edilizio e urbano. Su questo, come ripeto, la Regione Umbria e i Comuni Umbri, piccoli e grandi, vantano una pluriennale esperienza sul saper discernere la dimensione programmatica con quella di pianificazione e progettazione: sarebbe necessario inquadrare le politiche territoriali e urbane ad una scala regionale. In merito al contenimento dei costi direi che nell'attuazione degli interventi si dovrebbe proseguire nell'attivare azioni a forte regia pubblica ma attraverso la costituzione di partenariati pubblico-privati, sia per quanto attiene gli investimenti che nell'individuare forme di partenariato utile alla gestione degli interventi che si attuano nella città e nello spazio aperto.

*Armando De Salvatore - Architetto, Consigliere di L.E.D.H.A.*

Per attuare un P.E.B.A. è necessario avere fondi per l'esecuzione delle opere e sollecitare gli enti locali per avere una figura di riferimento che possa fare da catalizzatore delle istanze, come ad esempio un Accessibility o Quality Manager, persona formata che vada negli assessorati e si occupi di controllare che nei bandi di gara siano presenti i riferimenti necessari allo scopo: A Milano c'è Lisa Noja, delegata del sindaco. La città di Milano dopo Expo ha vinto il premio City Access Award 2016, premio per l'impegno contro le barriere architettoniche e per l'accessibilità delle persone con disabilità. Analizzando la situazione delle altre città europee che hanno vinto questo premio (Oslo, Bilbao, Stoccolma, Berlino, ecc...), quel che hanno fatto e come hanno impostato il loro lavoro per la promozione di una città accessibile, abbiamo trovato punti in comune: la figura del Disability Manager, la partecipazione con le associazioni per avere un consulta che intervenga nelle diverse fasi della progettazione cittadina, un portale web dinamico dove si possa avere un'interfaccia dinamica con la cittadinanza, che preveda però una sorta di contratto e di presa a carico dei problemi che dovessero essere segnalati dalla popolazione.

*Leris Fantini - Vicedirettore C.E.R.P.A. Italia Onlus*

Il P.E.B.A. è uno strumento trasversale il grado di far emergere tutta una serie di problematiche, di attivare la partecipazione e di dare voce agli *stakeholders*, ma anche di parlare di altri temi, come quello della sicurezza, della prevenzione. Le soluzioni proposte attraverso il P.E.B.A. sono soluzioni politiche. Bisogna però avere la sensibilità per leggere i problemi reali che si incontrano nell'ambiente urbano, altrimenti non si possono fare buone ipotesi e proporre soluzioni adeguate. E per fare ciò bisogna fare molta esperienza e lavorare il più possibile con persone che devono affrontare tutti i giorni i problemi di una città non accessibile a tutti.

È necessario che il P.E.B.A. sia concepito in modo tale da entrare nel meccanismo della macchina che realizza le opere. Bisogna capire come lavorano gli uffici tecnici, come gestiscono la manutenzione, poi si fa lo strumento che si adatta ai loro bisogni e che i tecnici comunali possono consultare facilmente. Alcuni processi in atto in Italia sono a mio avviso troppo teorici: ci si scontra con una realtà di piccoli comuni con un paio di tecnici comunali che hanno tutto in testa, magari senza un supporto digitale aggiornato. Perciò è importante che gli strumenti che si creano posano essere utilizzati quotidianamente da chi ne ha necessità, altrimenti restano chiusi in un cassetto e non se ne fa niente.

*Isidoro Fasolino - Ingegnere, Professore di Tecnica e pianificazione urbanistica presso l'Università di Salerno*

Il P.E.B.A. risponde all'esigenza di avere un piano organico dell'insieme delle azioni necessarie e non per mezzo di interventi contingenti e slegati tra loro. Rappresenta indubbiamente un tema multidimensionale, che richiede un approccio sistemico, che coinvolga gli elementi (spazi o edifici) e le relazioni tra di essi (percorsi), e valutazioni apposite a seconda dell'elemento considerato. Utilizzando uno schema a grafo aperto, costituito da nodi e archi, ogni elemento deve essere accessibile dall'esterno del sistema, cioè dall'esterno del centro urbano o del territorio comunale considerato.

È fondamentale stabilire una scala di priorità delle criticità per la programmazione delle opere, in riferimento alla disponibilità finanziaria e in accordo con i programmi triennali e annuali delle opere pubbliche, mediante l'utilizzo di metodi di valutazione di tipo tecnico-scientifico oltre che di percezione sociale. L'intero processo si basa sulla collaborazione tra l'amministrazione, i cittadini e le associazioni di settore, attraverso strumenti partecipativi utili a comprendere le criticità dell'ambiente urbano dovute a carenze progettuali, inadempienze normative o al patrimonio obsoleto.

Il P.E.B.A. avrebbe senso se riferito alle nuove realizzazioni o trasformazioni ma lo avrebbe in quanto applicabile alla città esistente, con le sue barriere da eliminare, superare o ridurre. Le nuove trasformazioni, infatti, non dovrebbero ottenere qualsiasi livello di autorizzazione se non rispondenti alle specifiche normative vigenti, che hanno per obiettivo esplicito o implicito lo *Universal Design*. Inoltre, esso non dovrebbe essere uno strumento autonomo ma un apposito elaborato del piano urbanistico comunale, o del regolamento urbanistico, che integri i propri contenuti con quelli di altri specialismi propri di altri piani di settore.

Si avverte da tempo l'esigenza di una riduzione, un accorpamento, una integrazione dei diversi piani specialistici, perseguendo sinergie tra i vari strumenti di settore che possono avere obiettivi e contenuti abbastanza comuni. Un P.E.B.A., ad esempio, non può non essere coordinato con: il piano di gestione dell'emergenza, quale parte del piano di protezione civile; il piano urbano della mobilità; il piano urbano del traffico, il piano della rete ciclopedonale, il piano del verde e dell'arredo urbano e il piano dei servizi, se, con quest'ultimo, intendiamo lo strumento che programma la gestione e la realizzazione delle dotazioni urbanistiche sul territorio. Un accorpamento eviterebbe che si facciano scelte non compatibili o addirittura contrastanti tra un piano e l'altro. Tale esigenza di integrazione dovrà sempre più necessariamente estendersi agli interventi connessi con la realizzazione dei dispositivi finalizzati all'elevazione della resilienza delle città e dei centri urbani per effetto della recrudescenza dei cambiamenti climatici.

Il Regolamento urbanistico, in una accezione ampia in cui, internalizzati e messi a sistema, trova collocazione organica e coerente la pluralità di piani e regolamenti settoriali a livello comunale o di unione di comuni, è, senza dubbio, lo strumento più indicato a contenere le disposizioni per la programmazione degli interventi volti al superamento delle barriere architettoniche della città esistente, quali contenuti strettamente

integrati con gli ordinari temi dell'organizzazione fisica e funzionale del territorio.

*Emilio Natarelli - Architetto, Consigliere INU Abruzzo-Molise*

Le potenzialità future del P.E.B.A. sono tutte legate al recupero di un ruolo cardine dei Piani Regolatori per la programmazione e pianificazione del territorio; ma, come tutti sappiamo, l'urbanistica e il ruolo del PRG sono praticamente in crisi.

Il P.E.B.A., come tanti altri piani di settore, dovrebbe trovare ragion d'essere e sostanza all'interno della pianificazione generale di un Comune, regolamentata da un PRG, cosicché attraverso questo strumento si possano prevedere tutte le normative specifiche sull'accessibilità parallelamente a quelle che hanno incidenza sulla modifica del territorio.

*Piera Nobili - Architetto, Presidente C.E.R.P.A. Italia Onlus*

La cronica mancanza di integrazione delle politiche urbane è una delle criticità attuali che l'accessibilità deve affrontare. Ogni ambito della città investe la vita di ogni cittadino\* con i propri bisogni e desideri. Pensare che possano essere soddisfatte alcune esigenze in un luogo ed altre in un altro, è un controsenso. La frammentarietà delle politiche porta necessariamente a leggere la città per singole porzioni e singole coorti di cittadini\*, mentre è un unico sistema e come tale dovrebbe funzionare, e conduce inevitabilmente ad un aumento dei costi d'intervento senza alcun beneficio di ritorno.

L'integrazione di diversi piani di programmazione e intervento sulle città è diventato, a mio modo di vedere, un imperativo. Ad esempio, parlando di accessibilità raramente si pensa a cosa succede ai molti anziani, persone con disabilità e loro familiari in caso di disastri ambientali (terremoti, alluvioni, esplosioni, crolli, ecc.), se non quando accadono. Uno dei tanti piani mancanti in molte città è quello della sicurezza in emergenza.

Risulta evidente la sua congruenza con il P.E.B.A. e con il PAU, con i sistemi ambientali di contrasto alle isole di calore e contenimento di inondazioni sempre più probabili, con il PUMS, con il piano comunale di manutenzioni ordinarie e straordinarie, sia che si tratti di rigenerare e riqualificare l'esistente, sia di nuovi interventi.

*Fabrizio Vescovo - Architetto, Professore di Architettura presso l'Università Valle Giulia – La Sapienza di Roma.*

È necessario svolgere una rilettura delle vigenti norme al fine di una concreta applicazione delle stesse. Dovendosi dotare di un P.E.B.A., occorre suggerire a tutti gli enti pubblici strumenti e modalità per ottenere il giusto coordinamento e l'integrazione dei diversi interventi, mediante accordi sui tempi e priorità. Inoltre, in particolare nelle città medie e grandi si riscontrano notevoli difficoltà nell'affrontare con un unico piano aspetti così complessi. A tale scopo ritengo migliore la soluzione di predisporre più strumenti delimitando ambiti più contenuti e di maggiore urgenza, tenendo conto delle attività e dei luoghi con più frequentazione e/o con presenze turistiche. Ovviamente avendo cura di definire una logica unitaria dei criteri, un'integrazione dei tempi di attuazione e un collegamento anche spaziale dei diversi interventi.

***Quali le strategie e le azioni da adottare per migliorare l'integrazione tra gli strumenti pianificatori attuali i programmi ed iniziative utili all'accessibilità per tutti e le politiche di accessibilità, inclusione sociale, sicurezza e pari opportunità ?***

*Leris Fantini - Vicedirettore C.E.R.P.A. Italia Onlus*

Ti parlo dell'esperienza che ho seguito tramite il C.R.I.B.A. a Reggio Emilia per il progetto *Reggio Città Senza Barriere*. Abbiamo raggiunto un accordo con la giunta comunale, per il quale ogni progetto che fosse

significativo per città doveva passare al vaglio del C.R.I.B.A. Questo è stato per noi un grande vantaggio: ci ha permesso di affrontare progetti importanti e relazionarci con tecnici del comune, oltre che entrare in contatto diretto con gli studi professionali di progettisti. Ci è stato permesso, come già detto, di poter fare indirettamente momenti di formazione, attraverso una consulenza su singoli progetti. Con il Comune abbiamo avuto occasione di confrontarci riguardo al R.U.E. – Regolamento Urbanistico Edilizio sul tema dell'accessibilità, la cui modifica è stata come un 'cavallo di troia' per entrare nei meccanismi della progettazione edilizia, poiché interessa tutti i soggetti che progettano. Intervenire su strumenti di pianificazione come il R.U.E. o anche il P.U.M.S. è fondamentale per proiettare il tema dell'accessibilità verso il futuro.

*Antonio Lauria - Professore di Tecnologia dell'architettura presso l'Università di Firenze*

È importante che un Piano per l'accessibilità venga concepito ed implementato all'interno delle amministrazioni comunali, perché se non c'è una consapevolezza di tutti gli strumenti vigenti non si può tendere verso una loro integrazione. Ogni piano di settore ha le proprie peculiarità: ad esempio il Piano dei tempi ha a che fare con l'accessibilità e con la mobilità, ma anche con inquinamento e sicurezza dei pedoni. Tutte questi temi devono essere visti in maniera coordinata.

È necessaria una conoscenza delle criticità ambientali ma anche l'acquisizione dei bisogni delle persone, ovvero la conoscenza della realtà: da un lato le barriere architettoniche e le facilitazioni presenti o assenti, dall'altra le necessità delle persone.

Un Piano per l'Accessibilità Urbana non deve esaurirsi in una dimensione tecnica, ma deve coinvolgere a cerchi concentrici tutta la popolazione, poiché è uno strumento partecipato e ad alta valenza sociale. Esso deve aiutare a superare la cultura delle barriere architettoniche, per evitare di restare sempre indietro.

*Emilio Natarelli - Architetto, Consigliere INU Abruzzo-Molise*

Sarebbe opportuno adottare un Regolamento comunale sull'accessibilità che integri il Regolamento Edilizio e Urbanistico Comunale. Nel Regolamento dovrebbe essere inserito l'obbligo di un 'progetto per l'accessibilità', da redigere per ogni singolo intervento edilizio con una dettagliata descrizione delle criticità e del superamento delle stesse, senza rimandare a una semplice dichiarazione del progettista sul rispetto della legge, che a volte si risolve come pura e semplice formalità. Il progetto, in tal caso, come quello edilizio, sarebbe conservato, unitamente a questo, agli atti del Comune facendone parte integrante, allo stesso modo degli altri progetti specifici: termici, acustici, strutturali, ecc.

Al fine di recuperare risorse per migliorare l'accessibilità, sarebbe opportuno che, o attraverso normative di legge (nazionali o regionali) o normative comunali, si accantonasse una quota parte degli oneri concessori per il miglioramento dell'accessibilità nei luoghi e negli spazi pubblici. Quando ero vicesindaco e assessore all'urbanistica del Comune di Campobasso, feci questo per la realizzazione delle opere d'arte urbana, prevedendo con delibera consiliare l'accantonamento del 10% degli introiti concessori.

*Piera Nobili - Architetto, Presidente C.E.R.P.A. Italia Onlus*

Le parole che usiamo non sono mai neutre, sono simboli di come vediamo e di che idea abbiamo del mondo, lo disegnano e lo costruiscono. Usare e diffondere un uso delle parole corretto è indispensabile alla decostruzione dello stigma che tutt'ora segna le persone con disabilità. Ad esempio, dire persone con disabilità nasconde una parte cospicua di loro: più corretto sarebbe dire uomini e donne con disabilità. Pertanto, sostenere il cambiamento del linguaggio usato non è indifferente al tema dell'inclusione.

## Note

**1.** *Legge del 28 febbraio 1986, n. 41* “Disposizioni per la formazione del bilancio annuale e pluriennale dello Stato (Legge finanziaria 1986)”.

**2.** *Legge del 9 gennaio 1989, n. 13* “Disposizioni per favorire il superamento e l’eliminazione delle barriere architettoniche negli edifici privati”.

**3.** *Legge del 5 febbraio 1992, n. 104* “Legge-quadro per l’assistenza, l’integrazione sociale e i diritti delle persone handicappate”.

**4.** L. Fantini, *Il P.E.B.A. questo ‘oggetto’ sconosciuto*, in I. Rossi (a cura di), *Accessibilità, integrazione e scale: web, territori, città, quartieri*, in *Urbanistica Informazioni*, 2018, n°280-281, pp. 94-96.

Loris Fantini, Vicedirettore C.E.R.P.A. Italia Onlus, responsabile del CRIBA e coordinatore dei CAAD - Regione Emilia-Romagna, del CRIBA - Regione Friuli-Venezia Giulia, del CRID - Regione Toscana.

**5.** *Protocollo d’intesa tra la provincia di Pistoia ed i Comuni di Pescia, Monsummano Terme, Pistoia, Quarrata, San Marcello P.se ed Agliana relativo alla sperimentazione degli indirizzi operativi per l’attuazione dei piani per l’accessibilità*, 2010.

**6.** Il Gruppo di lavoro che si è occupato della redazione delle linee guida è costituito da: prof. arch. Fabrizio Vescovo (Università di Roma “Sapienza”) per il coordinamento scientifico; arch. Manuel Guido (DG Musei) per il coordinamento amministrativo; dott.ssa Gabriella Cetorelli (DG Musei, Responsabile Progetti speciali) per il coordinamento tecnico. Componenti: dott. Alberto Bruni (Segreteria tecnica del Segretariato generale, Direttore informatico); dott.ssa Anna Contardi (Coordinatore nazionale AIPD - Associazione Italiana Persone Down); cav. Giuseppe Corsini (Consigliere direttivo ENS - Ente Nazionale Sordi); prof. Aldo Grassini (Presidente Museo Tattile Statale “Omero” di Ancona) ; arch. Tiziana Maffei (Presidente ICOM Italia); dott.ssa Maria Vittoria Marini Clarelli (DG ABAP); arch. Martina Murzi (Uffici di diretta Collaborazione del Ministro); ing. Luca Papi (CNR - DSU

Roma, Tecnologo e Security manager); dott.ssa Rita Paris (Direttore del Parco archeologico dell'Appia Antica); dott.ssa Maria Utili (Direttore del Segretariato regionale del MIBAC per la Campania).

**7.** A. Laurià, *L'Accessibilità come "sapere abilitante" per lo Sviluppo Umano: il Piano per l'Accessibilità*, in *Techne, journal of technology for architecture and environment*, 2014, VII.

**8.** A. Rosu, *Piani e progetti senza barriere. Linee guida per una città più accessibile e inclusiva*, tesi di laurea A.A. 2017-2018.

**9.** A. Laurià, *I Piani per l'Accessibilità. Una sfida per promuovere l'autonomia dei cittadini e valorizzare i luoghi dell'abitare*, Gangemi Editore, Roma, 2012.

**10.** Centro di Ricerca Interuniversitario TESIS "Sistemi e Tecnologie per le Sanitarie e Strutture Sociali", Università di Firenze, Università di Roma "La Sapienza", Politecnico di Milano.

**11.** vedi nota 5.

**12.** A. Laurià, op. cit.

**13.** Commissione Europea, *Pari opportunità per le persone con disabilità: un Piano d'azione europeo (2004-2010)*, 2003; United Nations, *Human Development Report 2010 - The Real Wealth of Nations: Pathways to Human Development*, 2010.

**14.** *Legge 24 novembre 2000, n. 340* "Disposizioni per la delegificazione di norme e per la semplificazione di procedimenti amministrativi".

**15.** *Decreto Legislativo 18 Aprile 2016, n. 50*, "Fondo per la progettazione di fattibilità delle infrastrutture e degli insediamenti prioritari per lo sviluppo del Paese, nonché per la project review delle infrastrutture già finanziate".

**16.** Network europeo sui Piani Urbana della Mobilità Sostenibile (Sustainable Urban Mobility Plans, S.U.M.P.), coordinato da EPOMM, la piattaforma europea per la gestione della mobilità.

**17.** *Decreto Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti 4 agosto 2017* "Individuazione delle linee guida per i piani urbani di mobilità sostenibile

(...)”.

**18.** *ibid*, Allegato 2, comma 2

**19.** I.S.T.A.T., *Gli indicatori del benessere equo e sostenibile dei territori*, 2018.

**20.** *Legge 7 aprile 2014, n. 56* “Disposizioni sulle città metropolitane, sulle province, sulle unioni e fusioni di comuni”.

**21.** Carlo Rapicavoli, Avvocato, Direttore Generale della Provincia di Treviso

**22.** C. Rapicavoli, *Il documento unico di programmazione 2016-2018: le ragioni che ne richiedono la predisposizione e le modalità*, 2016.

**23.** *Decreto Legislativo 18 agosto 2000, n. 267* “Testo Unico delle leggi sull’ordinamento degli Enti locali”, Art. 150

**24.** S. Fabiano, *Il documento unico di programmazione: occasione di integrazione organizzativa*, in *Management locale Rivista di amministrazione, finanza e controllo*, 2015, IX.

Santo Fabiano, docente all’Università Roma Tre di Diritto degli Enti locali.

**25.** D.D.L in materia di Governo del Territorio, promosso dall’INU al Congresso di Bologna del 1995.

**26.** *Legge regionale 10 novembre 2014, n. 65* - Regione Toscana “Norme per il governo del territorio”, Art. 95, comma 6.

**27.** Regione Liguria, *Linee di indirizzo per l’accessibilità urbana*, 2008

**28.** Isidoro Fasolino, Ingegnere, Professore Associato di Tecnica e pianificazione urbanistica presso il Dipartimento di Ingegneria Civile dell’Università di Salerno.

**29.** F. Marini, *La necessità di una nuova agenda urbana*, in I. Rossi (a cura di), *Verso città accessibili*, Roma, INU Edizioni, 2017

Franco Marini, Architetto, Membro dell’Ufficio di Presidenza INU.

**30.** *Legge regionale 10 luglio 2008, n. 12* - Regione Umbria, “Norme per i centri storici”.

- 31.** Regione Umbria, *Quadri strategici di valorizzazione idee progetti risultati per i centri storici dell'Umbria*, 2013.
- 32.** *Fondo Europeo di Sviluppo Rurale*, collegato al Programma di sviluppo rurale europeo 2014-2020.
- 33.** C. Giorgio, G. Marinuzzi, W. Tortorella (a cura di), *Documento di Analisi n. 15 - I comuni italiani e il Partenariato Pubblico Privato*, Ufficio Valutazione Impatto del Senato della Repubblica, 2018.
- 34.** Architetto, Professore presso la Facoltà di Architettura di Valle Giulia – La Sapienza di Roma.

## **Sintesi**

Gli strumenti operativi e per attivare iniziative di miglioramento dell'accessibilità urbana esistono, così come esistono buone pratiche.

Per cambiare prospettiva però, le amministrazioni, ancora non pronte per preparazione tecnica ed approccio culturale, devono conoscerli e promuoverli.

*Quali sono le buone pratiche  
da far conoscere ed applicare alle amministrazioni?*

# 6

**Linee guida e buone pratiche  
del progetto**  
*Città accessibili a tutti*



## **Rubrica**

La raccolta e diffusione di documenti e buone pratiche ha cambiato il punto di vista degli addetti ai lavori ed introdotto una visione più ampia dell'accessibilità legata al funzionamento urbano.

## 6.0. Inquadramento

Dal 2016 l'INU – Istituto Nazionale di Urbanistica, insieme ad importanti enti<sup>1</sup> sta sviluppando il progetto pilota *Città accessibili a tutti*, che si è proposto di definire, in occasione del XXX Congresso dell'Istituto (Riva del Garda, 3-6 aprile 2019) e della VII Rassegna Urbanistica Nazionale, delle linee guida per politiche ed integrazione riguardanti le città accessibili.

Il progetto pilota ha coinvolto, attraverso azioni di ascolto e confronto, oltre 120 esperienze eterogenee riferite al superamento delle barriere architettoniche, sensoriali, percettive, cognitive, culturali, sociali, economiche, sanitarie e di genere in Italia, mostrando le azioni e i progetti che le istituzioni, le amministrazioni, le associazioni, le imprese e l'università stanno conducendo nel campo della cosiddetta 'accessibilità a 360°'. Queste esperienze sono portatrici di interesse ed innovazione nel campo della promozione di una cultura urbana, incentrata sulla persona e sul principio di pari dignità di tutti i cittadini.

Accessibilità infatti è una caratteristica intrinseca di una città, intesa come insieme di luoghi e di persone. Essa, come fa notare F. Alberti, dovrebbe essere “una precondizione all'uso di qualsiasi spazio o servizio, e quindi in definitiva all'esercizio stesso del ‘diritto alla città’”<sup>2</sup> che un organismo urbano, attraverso il settore amministrativo pubblico, dovrebbe garantire attraverso la costruzione di politiche integrate e il coordinamento delle trasformazioni urbane. Tale diritto risulta spesso negato ad una parte di cittadinanza, sebbene sia stato più volte riportato all'attenzione sia a livello nazionale, attraverso la pubblicazione della *Carta dello Spazio Pubblico* (vedi approfondimento Cap.7) da parte dell'INU nel 2013, sia in ambito internazionale, ad esempio dal programma *Habitat* delle Nazioni unite, di cui il documento citato in

precedenza ne costituisce una parte.

In Italia le norme in materia, che pur esistono e sono considerate all'avanguardia in ambito europeo, vengono nella maggior parte dei casi applicate solo in modo formale, limitandosi a perseguire l'adempimento di legge, e lavorando attraverso iniziative singole, facendo mancare una logica di messa a sistema, necessaria invece in un contesto complesso come quello urbano. L'accessibilità 'a norma di legge' però è molto diversa da quella reale; il miglioramento del grado di accessibilità dello spazio urbano deve invece concentrarsi sui bisogni effettivi delle persone e ,come sostiene A. Lauria, "per dare la possibilità al più ampio spettro di popolazione di poter utilizzare un luogo, un bene o un servizio".

I numerosi progetti, interventi, studi, ricerche e attività didattiche inerenti il superamento delle barriere al funzionamento urbano presenti sul territorio italiano sono stati raccolti attraverso *calls for papers*, intitolate *Buone pratiche delle città accessibili a tutti*, workshops, seminari e convegni. Ad essi hanno partecipato le pubbliche amministrazioni, gli atenei, i centri di ricerca, gli osservatori sulla condizione delle persone con disabilità, le associazioni di categoria e gli operatori privati le cui esperienze, riconosciute come migliorative e dell'accessibilità e dell'inclusione in ambiente urbano, hanno accolto il tema dell'accessibilità come elemento cardine di progetto.

Queste buone pratiche, organizzate in un database in continuo aggiornamento<sup>3</sup> e in un portale dedicato<sup>4</sup>, insieme ad alcuni esempi di utilizzo virtuoso degli strumenti di pianificazione e programmazione analizzati in precedenza, costituiscono il punto di partenza per la definizione di linee guida e per l'individuazione di indirizzi e tematiche per città accessibili a tutti.

## 6.1. Gli esiti del Progetto Paese INU Città accessibili a tutti

L'elaborazione delle *Linee guida per città accessibili a tutti* è stato l'esito dell'operato da un gruppo di lavoro ampio ed eterogeneo<sup>5</sup> all'interno del progetto pilota Città accessibili a tutti. Il documento, al quale ho dato il mio contributo, è stato prodotto per facilitare il lavoro di tecnici, amministratori e professionisti e diffondere tutti i saperi e le conoscenze sviluppate dalle esperienze individuate, ed è risultato fondamentale per la costruzione del ragionamento sul quale si incardina questa tesi e si basa il progetto di Borgomanero città accessibile a tutti, che verrà trattato nei prossimi capitoli.

L'approccio proposto si basa su alcuni indirizzi generali, che riassumono i nodi che sono emersi maggiormente durante tutto il percorso di indagine: la necessità di operazioni che facciano riconoscere l'accessibilità di spazi pubblici e del bene comune; il superamento della settorialità, ancora manifesta in alcuni strumenti come i P.E.B.A., e l'integrazione più efficace dei temi riguardanti l'accessibilità nella progettazione ordinaria e in tutti i procedimenti amministrativi attinenti alla trasformazione dello spazio urbano; il riconoscimento di un valore imprenditoriale ed economico dei temi riguardanti l'accessibilità; l'importanza della costruzione di reti e relazioni tra soggetti pubblici e privati come base per ogni processo di inclusione e trasformazione di spazi pubblici, attrezzature e servizi; la necessità e l'importanza della formazione per le amministrazioni pubbliche, per le professioni, tra gli operatori privati e tra gli studenti delle discipline progettuali.

Le Linee guida successivamente descritte sono il frutto della proposta elaborata dal Dipartimento di Ingegneria e Architettura dell'Università di Trieste; esse sono state strutturate in sottosezioni all'interno di

quattro categorie tematiche: *progetti, strumenti; processi; formazione*. Alla definizione di queste categorie si è arrivati dopo l'analisi e la classificazione sia delle buone pratiche raccolte che dei risultati derivanti dalla cosiddetta 'rete dei saperi', ovvero gli incontri pubblici organizzati durante il percorso di ricerca.

Nelle intenzioni del programma di Città accessibili a tutti e del gruppo di lavoro che ne ha curato la redazione, queste linee guida non sono uno strumento direttamente regolativo, ma sono state formulate con l'intento di fornire indirizzi di approccio, per consentire ulteriori declinazioni e specificazioni in relazione ai tanti e diversi spazi e territori cui potranno essere applicate. Le finalità che stanno alla base di questi indirizzi sono molteplici: operare affinché gli spazi pubblici e la rigenerazione dei beni comuni possano essere 'riconoscibili' da tutti in quanto accessibili; uscire dalla settorialità che ancora connota strumenti di pianificazione, come i P.E.B.A., per integrare più efficacemente i temi dell'accessibilità nella pianificazione urbanistica generale, ordinaria ed in tutti i procedimenti amministrativi attinenti alla trasformazione dello spazio urbano; riconoscere il valore che i temi dell'accessibilità hanno anche in campo imprenditoriale ed economico; costruire reti e relazioni tra soggetti pubblici e privati, come base per ogni processo di inclusione e trasformazione di spazi pubblici, attrezzature e servizi; riconoscere la necessità e l'importanza della formazione per le amministrazioni pubbliche, le professioni e gli operatori privati.

Le quattro categorie tematiche che sintetizzano le Linee guida sono state utilizzate anche come impianto di organizzazione di una selezione di esperienze significative, seguendo lo schema utilizzato nel già citato portale web<sup>6</sup>. Dall'analisi di linee guida e buone pratiche sono stati infine estrapolati gli indirizzi e i temi principali che saranno poi utili per la definizione di un progetto di città accessibile a tutti a Borgomanero.

## **6.2. Linee guida e Buone pratiche utili ad un progetto di accessibilità per tutti**

### ***Progetti per la fruizione di spazi, tempi e servizi***

In questa categoria sono state raccolte le esperienze che, a diverse scale, hanno saputo migliorare la fruibilità dei singoli luoghi ed attività di interesse comune, che sono riuscite ad assicurare la connessione efficace tra gli spazi urbani, la loro permeabilità, il progetto dei sistemi del verde e della mobilità (pedonale, ciclabile, del trasporto pubblico e di quello privato), in un'ottica di rete interconnessa ed aperta a tutti.

### ***Adeguare le attrezzature e gli spazi aperti di uso collettivo***

Spazi e attrezzature pubbliche devono essere pensati non solo per chi è portatore di una o più disabilità, ma per tutti coloro che possono trovare difficoltà nella fruizione urbana: le persone con lesioni temporanee o permanenti, le donne in gravidanza, chi ha problemi di obesità, i bambini a piedi o nei passeggini, gli anziani, gli utenti con carenze sensoriali e cognitive, le persone provenienti da altri paesi e appartenenti a culture diversi. Tutti questi utenti devono poter sentirsi sicuri e a proprio agio all'interno di un ambiente inclusivo.

È compito di chi progetta, realizza, organizza e gestisce spazi aperti al pubblico, come esercizi commerciali, luoghi di svago e ritrovo, operare affinché il maggior numero di persone abbia eguali opportunità di accesso. Progettare per tutti non rappresenta una limitazione alla creatività, ma anzi deve stimolare i progettisti e porre davanti a loro nuove sfide: pensare ad architetture che, così come devono tener conto dei risvolti energetici ed ecologici, assicurino l'accessibilità motoria, percettiva e sociale per tutti.

Occorre perciò superare la ancora comune tendenza a far coincidere

il concetto di 'accessibilità per tutti' con quello di mera conformità alle normative sul superamento delle barriere architettoniche, e rendere l'accessibilità un tema trasversale ed integrato in ogni progetto.

### *Attrezzare gli spazi del tempo libero*

Negli ultimi anni l'accessibilità viene vista sia dagli amministratori che dagli imprenditori sempre più come un'opportunità anche economica. La promozione di luoghi maggiormente accessibili implica di fatto una maggiore attrattività; tale tipo di opportunità non deve tuttavia essere legata esclusivamente alla fruizione del turismo o del commercio, ma anche a quella quotidiana dell'accesso ai servizi di base. Una città o un territorio non possono essere considerati maggiormente accessibili solo se lo sono le loro strutture museali o ricettive, ma è necessario che anche il loro meccanismo di funzionamento consenta un'accessibilità migliore a tutti i livelli. In questa ottica, accessibilità e attrattività concorrono alla definizione delle opportunità economiche che si aprono con l'ottimizzazione e la specializzazione dell'offerta di beni e servizi.

Fornire prestazioni elevate di accessibilità a luoghi e ambienti può diventare un volano per il successo delle attività proposte e contenute in essi. In Italia si stanno diffondendo siti turistici ed itinerari veramente accessibili; in questa direzione, molti musei hanno adottato soluzioni integrate ed innovative riguardo alle possibilità di accesso e fruibilità.

Particolare riguardo deve essere infatti posto al patrimonio culturale; in questo caso gli interventi non possono limitarsi al miglioramento delle specifiche condizioni di fruibilità interne allo stesso patrimonio, sia esso un luogo aperto o un edificio, ma devono prevedere un'accessibilità allargata e integrata. Il fine ultimo deve essere quello di aumentare attrattività e competitività dei territori, integrando impianti urbani, edifici, eccellenze storiche, enogastronomiche, turistiche ed economiche.

## **Accessibilità del patrimonio architettonico. Una sfida progettuale tra trasformazione e conservazione (Firenze - Lisbona, 2008)**

*MULTIDISCIPLINARIETÀ*

*PATRIMONIO CULTURALE*

Rendere accessibile il patrimonio architettonico esistente rappresenta un obbligo culturale a cui la nostra società deve rispondere attraverso nuove strategie progettuali. Le strategie devono essere espressione di un nuovo atteggiamento culturale che veda il bene monumentale come luogo di continua e intensa ricerca progettuale e non come un 'corpo cristallizzato' sul quale operare interventi una tantum, scarsamente integrati.

Attraverso tecnologie leggere e reversibili si possono approntare interventi edilizi nell'ambito dei beni monumentali che puntino a preservare il bene nel tempo e a renderlo disponibile a tutti cittadini garantendo il diritto all'accessibilità.

### ***Indirizzi***

Riconfigurazione del patrimonio edilizio museale esistente in maniera organica.

Limitazione e non-sovrapposizione di interventi 'di fortuna' riferiti all'accessibilità nelle strutture museali.

## Area giochi inclusiva nel Parco Fellini a Rimini. Parco giochi “tutti a bordo!” (Rimini, 2015)

Le aree giochi inclusive sono aree attrezzate dove i bambini con disabilità fisiche o sensoriali o con problemi di movimento possono giocare e divertirsi in sicurezza, insieme a tutti gli altri.

È stata individuata un'area da attrezzare partendo da una progettazione condivisa, un'area che potesse essere utilizzata da una vasta gamma di utenti aventi diverse abilità, senza adattamenti particolari, studiata per consentire ai bambini di divertirsi assieme, senza barriere e senza divisioni.

L'estensione del progetto è di circa 1500 mq.

### **Indirizzi**

Costituzione di un tavolo di progettazione partecipata e condivisa (associazioni, genitori, ecc...) per realizzare un'area giochi inclusiva ed accessibile a tutti i bambini.

Percorso principale planare in graniglia, riconoscibilità al tatto e aspetto naturale; aree vicino ai giochi realizzate per obblighi normativi in gomma colata dai colori vivaci.



Fig. 13: Rimini, Italia. Vista di alcune installazioni all'interno dell'area giochi inclusiva “Tutti a bordo!”.

## ASPASSO, Progetto di mobilità urbana inclusiva e sostenibile (Senigallia - Bologna, 2016)

NUOVE TECNOLOGIE

RISORSE

Aspasso è la bici speciale che permette alle persone con disabilità motoria di essere accompagnate. senza spostarsi dalla carrozzina. Si tratta di un mezzo leggero e semplice da usare: in pochi secondi la carrozzina è agganciata in totale sicurezza e, grazie all'innovativo sistema di pedalata assistita e di retromarcia, tutti possono guidare la bicicletta senza sforzo, dal momento che è elettrica, e condurre il disabile a destinazione.

### **Indirizzi**

Bici speciale che permette alle persone con disabilità motoria di essere accompagnati senza spostarsi dalla carrozzina.

Bicicletta utilizzata come mezzo di inclusione.



Fig. 14: Senigallia, Italia. La bicicletta speciale inclusiva Aspasso utilizzata durante la presentazione da un disabile motorio in carrozzina, con il Sindaco di Senigallia a condurre il mezzo.

## **Barriere percettive nella progettazione dell'accessibilità urbana. Spunti di riflessione per un primo bilancio sulle risposte progettuali (Italia)**

Nella progettazione dell'accessibilità urbana, il tema delle barriere architettoniche di tipo percettivo, pur riguardando la maggior parte della popolazione, appare scarsamente compreso e, di conseguenza, non affrontato concretamente.

In Italia la risposta progettuale alle esigenze di mobilità sicura e di orientamento nell'ambiente costruito delle persone con disabilità visiva appare alquanto squilibrata e poco inclusiva, sicuramente non rispondente ai principi dell'*Universal Design*.

### ***Indirizzi***

Qualità e buon senso nella progettazione dell'accessibilità urbana per le barriere percettive.

Progetto di soluzioni efficaci per un ambiente sufficientemente comunicativo e capace di garantire la mobilità autonoma, l'orientamento e la fruizione degli spazi in sicurezza e in pieno comfort.

Necessità urgente di una specifica formazione universitaria per includere i temi dell'accessibilità nella normale attività progettuale.

## **Biblioteca di tutti. Leggere è un diritto per tutti (Foligno, 2013)**

La lettura ad alta voce è necessaria allo sviluppo cognitivo, emotivo e relazionale. I bambini con disabilità della comunicazione, che avrebbero maggior bisogno di essere esposti alla lettura, sono spesso quelli a cui si legge di meno.

L'apertura di una sezione *inbook* con libri tradotti in simboli all'interno della Biblioteca Ragazzi permette a tutti i bambini, anche a quelli con disabilità comunicativa, di avere accesso a libri adatti a loro e alla lettura. La sezione, in cui sono presenti libri non solo in simboli, ma generalmente accessibili (libri a caratteri ad alta leggibilità, libri in Braille, libri tattili, libri con caratteri ingranditi), è divenuta punto di riferimento rispetto a genitori, operatori, insegnanti, servizi territoriali.

### ***Indirizzi***

Utilizzo di simboli della CAA (Comunicazione Aumentativa Alternativa) per facilitare la comunicazione di persone con disabilità della comunicazione.

Creazione di una rete di biblioteche aumentative e *inbook*, con adesione ad un protocollo di scambio.

Collaborazione tra enti interessati dal tema dell'accessibilità.

**MULTIDISCIPLINARIETÀ**

**NUOVE TECNOLOGIE**

**FARE RETE**

MULTIDISCIPLINARIETÀ

NUOVE TECNOLOGIE

SICUREZZA

## **Linguaggio tattilo vocale LVE e Linee guida per la sua progettazione.**

### **Superamento delle barriere senso-percettive per i disabili visivi (DPR 503/96) (Italia, 2013)**

Il linguaggio tattilo-vocale LVE e le Linee guida per la sua corretta progettazione sono il frutto della sperimentazione UICI - Unione Italiana Ciechi ed Ipovedenti e ADV - Associazione Disabili Visivi, che nel 2013 hanno costituito l'organismo tecnico INMACI (Istituto Nazionale per la Mobilità Autonoma di Ciechi e Ipovedenti).

Il sistema LVE trasmette ai disabili visivi una percezione immediata tramite le linee in rilievo, per seguire la direzione desiderata e da una sensazione di disagio nei punti pericolosi.

Un centinaio di Comuni italiani hanno adottato l'evoluzione tecnologica del vecchio sistema *LOGES*, denominata *LVE - LogesVet-Evolution*, che alle classiche informazioni tattili dei sei codici, ritenuti dalle Associazioni nazionali della categoria come l'unico sistema idoneo a garantire l'orientamento e la riconoscibilità dei luoghi e delle fonti di pericolo, aggiunge le informazioni vocali che pervengono all'auricolare del non vedente tramite un trasponder passivo posto al di sotto delle piastre tattili. Questa tecnologia avanzata offre al non vedente la 'riconoscibilità dei luoghi', altrimenti non ottenibili con i semplici percorsi podo-tattili.

#### ***Indirizzi***

Linee guida per la progettazione dei segnali e percorsi tattili necessari ai disabili visivi per il superamento delle barriere percettive.

Soluzioni *high-tech* utilizzate per fornire informazioni sui luoghi a individui con deficit visivi.

Collaborazione tra enti interessati dal tema dell'accessibilità.

**P.E.B.A. e ... molto di più.  
Primo Piano di Eliminazione delle Barriere  
Architettoniche (Imperia, 2015)**

*NUOVE TECNOLOGIE*

*P.E.B.A.*

*VISIONE MULTISCALARE*

Città, rispetto, diritti, inclusione, architettura, libertà. Una città accessibile ovunque, che rispetta i suoi cittadini nessuno escluso, che ne riconosce i diritti di ognuno senza discriminazioni, che promuove l'inclusione sociale anche attraverso progetti di architettura senza barriere edilizie.

Perché l'architettura non crea barriere ma le elimina, favorendo ed amplificando la libertà di movimento e di espressione di ogni persona.

***Indirizzi***

Concentrazione azioni su porzioni omogenee di città e non su totalità del territorio comunale.

Utilizzo di mini-autobus elettrici ed accessibili per linee di trasporto urbane.

Implementazione sito internet comunale con sezione dedicata all'accessibilità e creazione di una casella di posta elettronica specifica.

### ***Strumenti per programmare e pianificare***

La normativa vigente richiede che gli ambienti accessibili debbano raggiungere prestazioni minime attraverso soluzioni tecnico-progettuali e distributive indicate dalle stesse disposizioni, oppure con l'impiego di 'soluzioni alternative' in grado di garantire una qualità equivalente o migliore degli esiti ottenuti seguendo alla lettera le prescrizioni. La riflessione intorno alle esperienze significative di accessibilità per tutti pone il focus sulla capacità di progettisti e amministrazioni di diventare attori di integrazione sul piano culturale, sociale e ambientale.

### ***Costruire nuovi quadri normativi e programmi***

L'accessibilità deve diventare un tema imprescindibile per ogni buon progetto al pari della mobilità, dell'ecologia e del risparmio energetico. Dovrebbe inoltre coinvolgere più ambiti progettuali: dalla pianificazione alla rigenerazione urbana, fino alla progettazione edilizia, superando i dettami contenuti nel *D.M. 236/89*.

Gli interventi di miglioramento dell'accessibilità per tutti implicano la necessità di una cultura progettuale sempre più aggiornata, consapevole delle condizioni del funzionamento urbano e territoriale. È necessario anche un dinamismo amministrativo in grado di proporre norme e disposizioni semplici, che affrontino con elasticità e rapidità i caratteri complessi e in continua evoluzione delle città.

I problemi derivanti dall'esigenza di accessibilità nella complessità del mondo attuale non sono risolvibili solo con soluzioni 'standard'; proprio per questo essi possono stimolare l'uso di un pensiero critico e creativo da parte dei progettisti. Le soluzioni creative possono diventare veri e propri standard in grado di promuovere l'attrattività degli spazi urbani, migliorandone la fruibilità.

Le conoscenze utili all'individuazione di questi nuovi modelli e prestazioni per il sistema urbano sono raggiungibili anche con l'ausilio di innovativi strumenti di pianificazione e progettazione degli interventi, costruiti in modo tale da poter rispondere alle esigenze che scaturiscono dai continui mutamenti della società e non basati esclusivamente sulla rispondenza a modelli quantitativi e settoriali.

L'ideazione e l'utilizzo di nuovi strumenti sono favoriti anche dalle innovazioni tecnologiche; esse stanno diventando un fattore sempre più importante nel miglioramento dell'accessibilità dei luoghi. Tutte queste innovazioni richiedono però maggiori sforzi per integrare soluzioni capaci di rispondere alle richieste quotidiane e diversificate delle persone. Lo sviluppo di tecnologie è importante anche per l'attivazione di nuove economie che facciano leva sul tema dell'accessibilità, che potrebbero essere l'oggetto di specifici piani o programmi di rivitalizzazione e promozione sia alla scala urbana che a quella territoriale.

### *Utilizzare le risorse in maniera adeguata e creativa*

L'accessibilità per tutti deve essere pensata e praticata come un sistema in grado di agire alle diverse scale spaziali, di essere sviluppato sui vari piani istituzionali e all'interno delle differenti dimensioni pianificatorie. Ciò massimizzerebbe la qualità dei differenti risultati attesi e destinerebbe finanziamenti congrui alla realizzazione di opere indispensabili a sostenere e promuovere la vita indipendente, oltre che al godimento di diritti sanciti per tutti.

La difficoltà maggiore che ad oggi molte amministrazioni pubbliche incontrano nel portare avanti i progetti pilota è quella dell'esaurimento dei finanziamenti inizialmente predisposti ad hoc. Il nodo dell'assenza di risorse deve essere affrontato con maggiore creatività: un miglior uso degli oneri di urbanizzazione, il ricorso all'appalto integrato e a

forme di partenariato pubblico-privato, la ricerca di occasioni tra i fondi messi a disposizione dalle Fondazioni e dall'Europa.

Esistono inoltre numerosi canali di finanziamento comunitari, cui lo Stato, le Regioni e gli enti locali possono attingere, anche per promuovere bandi per l'erogazione di fondi specificamente dedicati a promuovere l'accessibilità: alcuni esempi sono il già citato *FSE - Fondo Sociale Europeo*, il *FESR - Fondo Europeo di Sviluppo Regionale* erogato attraverso i *POR - Piani Operativi Regionali*, e altri bandi regionali che incentivano ed erogano contributi. In questo modo le regioni potrebbero finanziare e promuovere una mappatura dell'accessibilità su tutto il territorio regionale, da attuarsi su base volontaria e anche con il concorso di soggetti privati, la cui collaborazione con il settore pubblico può essere uno strumento utile a reperire le risorse necessarie a rendere accessibili spazi urbani, attrezzature e servizi.

### *Innovare i piani*

Non essendoci una scala di intervento specifica per l'accessibilità, non è più possibile ragionare soltanto per adeguamenti progressivi di singoli spazi. Il tema dell'accessibilità deve entrare in maniera pervasiva nel modo di ripensare la fruizione di tutti i luoghi.

Alla scala edilizia l'accessibilità interessa gli elementi fisici, mentre a quella strategica interessa le politiche: la mancata integrazione dei due livelli è una delle criticità che in questi anni hanno impedito ai P.E.B.A. e ai vari Piani Strategici di indirizzare gli elementi di pianificazione e di affrontare il tema dell'accessibilità. Diventa quindi necessario che le singole operazioni di adeguamento di un territorio siano trattate all'interno di un processo strategico e pianificato di ampio respiro. In questo modo le singole buone pratiche diventeranno i pezzi di una strategia coerente.

Prima di introdurre o ricercare nuovi strumenti occorre però usare al meglio e in modo più consapevole i dispositivi normativi che già esistono. I P.E.B.A., unici strumenti attuativi individuati dalla normativa italiana nel settore degli interventi atti al raggiungimento della soglia ottimale di accessibilità, devono trasformarsi e attualizzarsi per divenire, anche attraverso la partecipazione dal basso e la ricerca di finanziamenti, occasioni di conoscenza, di sviluppo tecnico e tecnologico per rendere gli spazi e gli ambienti accessibili a tutti. Devono inoltre uscire dalla settorialità ed evolversi per diventare lo strumento di indirizzo e di governo delle strategie integrate all'interno della pianificazione generale.

Per fare ciò, occorre che questo ed altri strumenti che si occupano di accessibilità urbana, come possono essere i P.A.U. o i P.U.M.S., utilizzino le migliori esperienze di mappatura, progettazione e modalità operative di intervento e si integrino nei piani urbanistici, delle opere pubbliche, nei progetti e piani paesaggistici e di sviluppo turistico e negli interventi sui beni culturali.

In questi complessi strumenti l'accessibilità dovrebbe acquisire un ruolo cardine sia nella rigenerazione urbana sia nella predisposizione di piani per la sicurezza da applicare nelle fasi di emergenza. È infatti ancora scarsa la progettualità nella prevenzione dai rischi naturali rivolta alle diverse forme di disabilità. Le risorse destinate a interventi di rigenerazione urbana e all'adeguamento di reti e servizi possono contribuire a ridisegnare opportunamente gli spazi urbani in modo da renderli più accessibili a tutti e ad integrare i piani della Protezione Civile con informazioni sulle necessità dei cittadini portatori di diverse abilità.

### *Raccogliere e armonizzare i dati*

Quasi sempre un progetto di accessibilità manca di banche dati adeguate e aggiornabili automaticamente, necessarie per una migliore

contestualizzazione e integrazione di qualsiasi intervento. Tali database dovrebbero supportare la costruzione di rappresentazioni spaziali che individuino diversi livelli di accessibilità in relazione a diversi tipi di disabilità, al fine di redigere a livello locale strumenti integrati di pianificazione e programmazione pluriennale delle opere pubbliche.

La mappatura dei gradi di fruibilità degli spazi urbani rappresenta l'incrocio tra le innovazioni nella cultura dell'accessibilità e quelle nelle soluzioni tecnologiche che ne consentono la fruizione: in questa direzione sta andando la messa a punto, da parte di numerose amministrazioni comunali, di un sistema informativo integrato (SIT) che consenta un facile aggiornamento. Attingendo alle tante banche dati rese disponibili da diversi organi istituzionali è possibile avere un quadro aggiornato della localizzazione e delle modalità di gestione dei servizi, dell'entità e della qualità della fruizione delle attrezzature pubbliche, dell'accessibilità alle strutture ricettive, ai siti e agli itinerari di interesse turistico-culturale.

La mappatura rappresenta una delle fasi strategiche nella costruzione sia dei piani e progetti di rigenerazione urbana, sia degli strumenti di comunicazione e interazione con le persone, come lo sono le applicazioni per dispositivi mobili. È un processo di fondamentale importanza anche per sviluppare, a seguito degli interventi, fasi di monitoraggio delle attività e dell'efficacia dell'approccio metodologico adottato nella loro realizzazione.

Negli esempi di buone pratiche che vengono di seguito presentati sono stati utilizzati strumenti innovativi di promozione e gestione del costruito, soprattutto per quanto riguarda il settore culturale e turistico, con larga applicazione di nuove tecnologie per il miglioramento dell'accessibilità e fruibilità degli spazi.

## **A piccoli passi verso trasformazioni urbane partecipate (Venezia, 2009)**

Il programma EBA per la città storica prevede delle azioni coordinate: partendo dall'aggiornamento del P.E.B.A. si è individuata una nuova pedonalità accessibile tra insula ed insula e lungo le direttrici di maggiore frequentazione con tre itinerari tra Piazzale Roma e i Giardini; l'obiettivo è costruire un piano di facile consultazione e informazione anche attraverso apposite App; il tutto condiviso e partecipato con *stakeholders* e Soprintendenza.

### ***Indirizzi***

Coinvolgimento di competenze specifiche interne al Comune relative alle diverse Direzioni (Lavori Pubblici, Mobilità, Trasporti, Turismo, Attività produttive, SUE etc) per raccogliere in maniera precisa ed aggiornata i dati sull'ambito urbano ed edilizio e costruire un piano partecipato, evidenziando i temi trasversali interdisciplinari della cultura dell'accessibilità.

Percorso condiviso e partecipato con *stakeholders*, Soprintendenza, ecc. per testare e migliorare le sperimentazioni finora realizzate.

Multifunzionalità del progetto, che coniuga accessibilità e valorizzazione con la tutela di Beni Culturali.

Piano di facile consultazione e informazione anche attraverso apposite App.

**MULTIDISCIPLINARIETÀ**

**NUOVE TECNOLOGIE**

**PATRIMONIO CULTURALE**

**TURISMO**

E' parte integrante dell'Azione di Sistema per la Promozione dell'Accessibilità e della Domiciliarità promossa dalla Regione FVG. Il P.E.B.A. ha interessato il centro città, le periferie e i centri minori, è stato pensato in concertazione con i settori della pianificazione urbana e della mobilità, per le implicazioni riguardanti la mobilità pedonale e con l'assessorato alle politiche sociali e i vari portatori di interesse.

### ***Indirizzi***

Impostazione di una metodologia di processo partecipativo per la valutazione dell'accessibilità dei luoghi urbani per le successive fasi del P.E.B.A..

Istituzione tavolo permanente, con coinvolgimento di Ambito distrettuale socio-assistenziale, ASS, ufficio Lavori Pubblici e associazioni dei portatori d'interesse del territorio.

Individuazione delle parti di territorio da analizzare e sui quali fornire osservazioni, indicazioni e proposte. Scelta delle aree e percorsi ritenuti maggiormente utilizzati e che collegano i principali servizi della città: l'Ospedale, la scuola primaria e materna, le scuole medie inferiori e superiori presenti nel centro città, le poste, la sede comunale, la piazza principale, il Duomo, la fermata degli autobus nei pressi delle scuole e dell'ospedale, il parcheggio pubblico a ridosso del Centro Storico

## Accessibility Tourism Evolution (Venezia, 2016)

Realizzazione di un sistema innovativo per la mobilità e guida di vedenti e non vedenti in ambienti turistici e museali al fine di valorizzare il patrimonio culturale, dare autonomia ai non vedenti, sviluppare marketing di prossimità, attraverso una rete di *Beacon*, una apposita App per dispositivi mobili ed una piattaforma di gestione.

I *Beacon* sono delle antenne Bluetooth che permettono di stabilire una comunicazione interattiva con dispositivi mobili; essi servono a stabilire una relazione personalizzata tra persone e luoghi di interesse, che possono essere monumenti, musei e i contenuti delle loro collezioni esposti e non, attività artigianali e commerciali qualificate per il loro impatto culturale. La comunicazione che viene ad instaurarsi è bilaterale: il *Beacon* non comunica solo informazioni, ma le riceve anche. Le informazioni ricevute confluiscono in un sistema di CRM al servizio delle attività commerciali.

La rete *Beacon* è integrata con il GPS, che consente, in base alla posizione dell'utente, di proporre percorsi basati sulle preferenze del turista. Raggiunto il luogo, grazie al *Beacon*, si ricevono informazioni circa quel luogo.

### ***Indirizzi***

Utilizzo di App su dispositivo mobile per comunicazione tra persone e luoghi di interesse.

Coinvolgimento di associazioni di esercizi commerciali. Convenzione con associazioni, fondazioni e comune.

Utilizzo di finanziamenti derivati da bando regionale POR-FESR di consolidamento per le startup innovative, finanziamenti derivanti da vendita di App e marketing di prossimità.

COMUNICAZIONE

NUOVE TECNOLOGIE

PATRIMONIO CULTURALE

FARE RETE

RISORSE

TURISMO

*COMUNICAZIONE*

## **Aggiornamento del P.E.B.A. (Arezzo, 2015)**

*PARTECIPAZIONE*

*P.E.B.A.*

*PROGETTAZIONE  
INTEGRATA*

Sin dal 1995 la città di Arezzo ha affrontato la misurazione e validazione del grado di accessibilità urbana attraverso progetti realizzati in sinergia con le associazioni afferenti alla disabilità, promuovendo campagne mirate al monitoraggio e alla realizzazione di opere per il superamento delle condizioni di conflitto uomo-ambiente rilevate.

Dal 2015 l'amministrazione comunale ha iniziato il lavoro di aggiornamento del P.E.B.A., con l'obiettivo di verificare le trasformazioni urbane ed aggiornare i piani di intervento relativi alle tematiche di fruibilità ed accessibilità.

Il lavoro di realizzazione del P.E.B.A., predisposto per aree urbane omogenee corrispondenti alle principali circoscrizioni urbane, è stato definito per fasi di cui la prima ha riguardato il centro storico della città e i principali servizi e percorsi che si ricollegano alle sue aree limitrofe. Il Piano è stato realizzato con l'ausilio di un gruppo di persone disabili rappresentanti delle disabilità motorie, sensoriali e di comunicazione, coadiuvate dal personale dell'amministrazione comunale e dai tecnici incaricati, per verificare i dati raccolti.

### ***Indirizzi***

Creazione di un database digitale delle barriere facilmente aggiornabile.

Realizzazione di mappe per l'accessibilità dedicate ad ogni tipo di disabilità.

Partecipazione di persone disabili rappresentanti delle disabilità motorie, sensoriali e di comunicazione nel processo di formazione del piano.

## **Bolzano per tutti. Comune e cittadini insieme per l'accessibilità (Bolzano, 2011)**

*COMUNICAZIONE*

*NUOVE TECNOLOGIE*

*PARTECIPAZIONE*

*RISORSE*

L'obiettivo degli interventi è quello di permettere a tutte le persone che vivono o visitano la città di Bolzano di poter usufruire dei vari servizi comunali, in modo da favorire uno stile di vita autonomo, confortevole e privo di ostacoli sia fisici che sociali. Al centro dell'attenzione è posta la persona, la quale deve essere non solo libera di muoversi, ma soprattutto protagonista delle attività e delle proprie scelte di vita.

La verifica dei percorsi pedonali per il superamento delle barriere ha avuto come obiettivo l'individuazione sistematica di tutte le barriere architettoniche sia per disabili fisici che sensoriali e la conseguente elaborazione di proposte di miglioramento che permettano al Comune di programmare gradualmente interventi.

Le barriere, in parte segnalate dagli stessi cittadini, sono state rilevate in loco da due addetti specializzati e, tramite tecnologia GPS, individuate su mappe cartografiche, misurate, descritte e fotografate. I dati sono stati poi elaborati, raccolti e resi disponibili a tutta la cittadinanza.

### ***Indirizzi***

Individuazione barriere architettoniche tramite segnalazioni su pagina Facebook, rilevazione localizzazione GPS. Dati resi disponibili a tutti.

Creazione di App per cercare e raggiungere un parcheggio riservato a persone con mobilità ridotta vicino alla destinazione scelta.

Promozione del progetto presso le istituzioni e il pubblico residente tramite l'organizzazione di una conferenza stampa di presentazione.

Co-finanziamento pubblico-privato ed autofinanziamento.

COMUNICAZIONE

FORMAZIONE

NUOVE TECNOLOGIE

RISORSE

TURISMO

## Ccar-CO2 for All. Liberi Ecologicamente Ovunque (Foligno, 2015)

Ccar-Co2 for All è sia un prodotto che un servizio. Il prodotto è un veicolo elettrico omologato a 2/4 posti, fuoristrada con guida anche per disabili. Il servizio turistico consiste nel rendere accessibili a tutti molti siti e percorsi naturalistici che oggi sono visitabili soltanto a piedi, a cavallo o con mountain-bike.

Il servizio offre anche una App chiamata *Naturaccessibile*, con la rete dei percorsi accessibili; essa funge da navigatore e fornisce le informazioni necessarie sui luoghi visitati.

### ***Indirizzi***

Multifunzionalità del progetto, che unisce accessibilità e sostenibilità.

Progetto rivolto a tutti gli utenti (locali e turisti), non solo disabili.

Coinvolgimento degli studenti in attività di servizio alla collettività (uso intelligente alternanza scuola/lavoro).

Valorizzazione di iniziative nate dal basso.

Fig. 15: Foligno, Italia. Il veicolo Ccar-CO2 a Foligno lungo il percorso del parco del fiume Topino; in versione a due posti con sedia a rotelle sul piano di carico.



‘Città delle persone’ è lo slogan che l’amministrazione comunale di Cassola ha scelto per l’elaborazione del Piano di Eliminazione delle Barriere Architettoniche, realizzato come esito concreto del programma elettorale dell’amministrazione, da cui emergono l’attenzione alla persona a 360° al fine di favorire l’integrazione sociale, la sicurezza, la qualità della vita e la mobilità di tutti i cittadini.

Il P.E.B.A. dopo aver indagato il livello di accessibilità di edifici comunali, aree verdi e principali vie di comunicazione e di collegamento tra essi, ha previsto la creazione di un database con schede di descrizione delle soluzioni prestazionali da adottare ed analisi degli interventi.

In tutte le fasi la partecipazione è utilizzata come strumento di indagine, concertazione e promozione della cultura dell’accessibilità.

### ***Indirizzi***

Istituzione di una banca dati per la programmazione annuale degli interventi e possibilità di partecipare a bandi per accedere a contributi a tal scopo erogati.

Redazione su supporto cartografico informatico collegato ad uno schedario con immagini quali principali strumenti individuati per il suo aggiornamento e controllo degli interventi programmati.

Partecipazione utilizzata come strumento di indagine, concertazione e consultazione di cittadinanza e associazioni.

Consultazione diretta degli utenti e/o dei comitati di quartiere che animano e curano la gestione degli edifici e delle aree verdi.

Realizzazione P.E.B.A. tramite autofinanziamento.

*RISORSE*

*TURISMO*

## **Destinazione “for all friendly”. Predisporre e affinare la catena dell’accessibilità in una meta turistica (Sicilia, 2017)**

Progetto sperimentale pilota per implementare la catena dell’accessibilità e dell’inclusione su una porzione circoscritta di territorio. Tale dimensionamento risponde all’esigenza di affinare un modello su scala ridotta che disponga già dei caratteri di replicabilità. Il contesto di riferimento è la destinazione in quanto tale, affinché risulti accogliente e fruibile nel suo complesso. Aspetto questo che non si esaurisce nel tasso di accessibilità di singole strutture ricettive.

### ***Indirizzi***

Incentivo per le amministrazioni locali a strutturare la filiera del prodotto turistico nella maniera più inclusiva possibile.

Implementazione dei servizi accessori ed aggiuntivi per la costruzione di una destinazione attrattiva e totalmente accessibile per tutti.

## **Disabilità in emergenza. Strumenti e procedure per la risposta alle necessità nella gestione dell'emergenza (Ascoli Piceno, 2016)**

*COMUNICAZIONE*

*MULTIDISCIPLINARIETÀ*

*SICUREZZA*

La finalità del progetto è quella di assicurare una gestione dell'emergenza efficiente adeguando procedure e strumenti alle esigenze dei cittadini con disabilità e più in generale con specifiche necessità.

Obiettivo perseguibile attraverso la mappatura delle situazioni di maggiore fragilità e delle eventuali criticità ambientali che possono interferire con le fasi di soccorso e/o di esodo.

### ***Indirizzi***

Informazione ed educazione dei cittadini all'auto-protezione e all'intervento immediato nell'attesa del soccorso operato dalle squadre dei Vigili del Fuoco.

Integrazione del Piano di protezione civile con informazioni puntuali sulle specifiche necessità dei cittadini.

Definizione di adeguate procedure per gestire gli interventi di supporto in caso di evacuazione o trasferimento della popolazione.

*COMUNICAZIONE*

*NUOVE TECNOLOGIE*

*FARE RETE*

*TURISMO*

*VISIONE MULTISCALARE*

## **MateraMare. Destinazioni ed itinerari accessibili (Matera - Costa Ionica e Tirrenica, 2016)**

*MateraMare* è un progetto sull'accessibilità e la fruibilità turistica regionale collegata alla città di Matera. Il progetto si pone in un'ottica di identificazione, mappatura ed elaborazione di dati, in relazione al tema dell'accessibilità di Matera collegata ai due mari: lo Ionio e il Tirreno. È parte di una visione complessiva che vuole suggerire percorsi attraversabili anche da persone con disabilità e migliorarne la disponibilità dal punto di vista logistico, architettonico, tecnologico e dell'informazione.

### ***Indirizzi***

Proposta di soluzioni e azioni volte a facilitare la visita di un turista con disabilità, non derogando alla normativa esistente riguardante il territorio.

Autovalutazione livello di accessibilità in base alle proprie abilità.

Utilizzo di app e piattaforme web, oltre che strumenti cartacei, per informazioni specifiche e adatte a persone con esigenze particolari.

## **Non avere PAUra della tua città (Ravenna, 2014)**

*COMUNICAZIONE*

*FORMAZIONE*

*MULTIDISCIPLINARIETÀ*

*PARTECIPAZIONE*

Il progetto coinvolge attori a vari livelli e si propone di impedire che città e territorio si impoveriscano delle presenze significative. L'obiettivo è quello di una normalizzazione dei luoghi allo scopo di ottenere la maggiore inclusione sociale di tutte le persone nel campo della mobilità con l'azione costante di tutti i livelli tecnici. Un Piano elaborato da: tecnici, stagisti, rappresentanti delle persone con disabilità e studenti degli istituti superiori (come l'istituto geometri).

Nella redazione del Piano, le principali fasi hanno riguardato: la raccolta delle norme, delle informazioni e del materiale cartografico; l'individuazione dei luoghi (edifici o spazi) pubblici e di pubblico interesse e la classificazione degli stessi secondo una priorità legata alle esigenze delle persone; l'incontro con rappresentanti del Tavolo delle Disabilità e un sopralluogo illustrativo; il rilievo puntuale dei percorsi per l'accessibilità sia con mezzi pubblici che privati, considerando tre tipologie di disabilità fisica-motoria, sensoriale, cognitiva; l'informatizzazione delle schede e redazione della Mappa dell'Accessibilità Urbana, supporti per una facile ed immediata consultazione delle informazioni; la stima degli adeguamenti necessari e la determinazione di una scala di priorità degli interventi, con possibile definizione di stralci funzionali; la raccolta di particolari necessità o richieste, in relazione alla presenza di persone con determinate esigenze.

### ***Indirizzi***

Previsione di un momento di aggiornamento professionale per i tecnici progettisti del Comune attraverso incontri specifici e workshop.

Approvazione Piano per l'Accessibilità Urbana.

COMUNICAZIONE

NUOVE TECNOLOGIE

PARTECIPAZIONE

P.E.B.A.

FARE RETE

## **P.E.B.A. partecipati. Map my Day per l'accessibilità digitale delle città per tutti (Foligno, 2017)**

Questa proposta di connessione dell'accessibilità degli spazi con il governo del territorio, sottoposta alle amministrazioni locali e alla Regione Umbria, parte dalle possibilità di utilizzo offerte dalla piattaforma *open-source* e *open-data* OpenStreetMap, strumento di raccolta e condivisione dei dati accessibile a sempre più persone.

L'idea è quella che un connubio fra l'innovazione sociale e tecnologica possa promuovere una cultura e nuovi modelli per rendere il territorio sempre più accessibile.

Una delle iniziative è stata l'organizzazione di un workshop per ottenere una mappa partecipata dell'accessibilità del centro storico, attraverso la collaborazione di amministrazione locale, associazioni interessate, università e scuole. Questo strumento può essere utilizzata come base per la redazione, da parte del Comune, di un piano partecipato per l'abbattimento delle barriere architettoniche.

### ***Indirizzi***

Utilizzo di una mappa *open source* e *open data*, continuamente aggiornata dagli utenti, condivisa in rete e utilizzabile nei vari software GIS.

Facilità di utilizzo e di accessibilità garantita dalla presenza di app e tutorial.

Connessione accessibilità degli spazi e governo del territorio.

Sviluppo di processi partecipativi finalizzati alla raccolta di informazioni sullo stato di accessibilità delle città.

### ***Processi per politiche integrate e interattive***

Essendo trasversale a tutte le politiche pubbliche, il tema dell'accessibilità non può essere relegato solo ai settori socio-sanitario e delle politiche assistenziali e di sostegno. È necessaria invece la presenza di un dibattito permanente tra tutti i settori preposti al governo del territorio e le componenti della società che sono interessate da politiche e progetti spaziali.

### ***Integrare politiche e settori di intervento***

Le amministrazioni locali hanno spesso relegato i compiti di intervento in ambito disabilità e sociale a specifici assessorati, non comprendendo come le soluzioni migliori possano derivare solo dall'integrazione delle azioni e delle politiche tra i diversi uffici comunali. Rendere le città accessibili a tutti richiede infatti strategie in grado d'integrare discipline e campi operativi diversi: urbanistica, design urbano, architettura degli interni, welfare socio-sanitario, economia dei servizi collettivi, mobilità e trasporti, governo e gestione amministrativa degli spazi pubblici, restauro e recupero del patrimonio storico e archeologico.

La criticità comune riscontrabile in molte delle esperienze sviluppate fino ad oggi, indipendentemente dai risultati conseguiti e dalla loro scala di intervento, è la mancanza di sistematicità: il singolo intervento, sebbene estremamente efficace e virtuoso, spesso non ha la capacità di fare sistema o di entrare a far parte di una filiera più ampia.

Il rispetto dei termini di legge, seppur positivo, non assicura quella rivoluzione culturale necessaria affinché l'accessibilità diventi un diritto riconosciuto a tutti. L'amministratore pubblico non deve avere solo il compito di fare rispettare gli obblighi normativi o di promuovere interventi di adeguamento negli spazi di propria competenza, ma deve costituire una regia affinché le singole esperienze possano fare sistema.

### *Costruire processi di ascolto e partecipazione*

La partecipazione allargata di cittadini, associazioni e istituzioni gioca un ruolo fondamentale nella definizione di processi di definizione delle politiche pubbliche. Numerosi sono infatti gli esempi che comprendono, all'interno di un progetto di miglioramento dell'accessibilità e dell'inclusione, momenti di comunicazione, condivisione e dibattito sui temi cardine di un progetto urbano e sulle sue ricadute sociali ed economiche, sia in forma diretta sia attraverso le nuove tecnologie di comunicazione, che permettono al singolo cittadino una interazione diretta con lo spazio pubblico e con chi lo gestisce, con la possibilità di segnalare in maniera immediata le criticità rilevate, informarsi ed esprimere la propria opinione riguardo alle scelte politiche.

Il passaggio dal singolo individuo, portatore di un'istanza soggettiva, alla pluralità della comunità, comporta un'assunzione di responsabilità. È un atto politico dal basso che obbliga ad interrogarsi su chi sia veramente il soggetto delle scelte che riguardano l'ambiente e gli spazi della vita comune e di quali esigenze sia portatore.

Notevole importanza stanno assumendo anche gli accordi fra associazioni e istituzioni, finalizzati sia alla realizzazione di progetti che alla creazione di condizioni favorevoli per operare. Appare perciò strategica la costituzione di tavoli permanenti interni alle amministrazioni, a livello comunale e regionale, utili sia all'integrazione tra i loro diversi settori e promotori di partenariati esterni con le associazioni sia valutazione della qualità dei progetti di opere pubbliche per ciò che attiene i contenuti riferibili all'accessibilità per tutti.

### *Comunicare in maniera interattiva*

L'innovazione tecnologica sta diventando un fattore sempre più importante nel miglioramento dell'accessibilità dei luoghi, come veicolo

di informazioni puntuali sulla fruibilità dei luoghi e dei servizi disponibili, come strumento di monitoraggio per progetti ed interventi, come supporto al superamento di barriere percettive o sensoriali. Tutte queste innovazioni richiedono però maggiori sforzi per integrare soluzioni capaci di rispondere alle richieste quotidiane e diversificate delle persone.

Le applicazioni per dispositivi digitali che segnalano e guidano chi ha limitazioni di fruizione all'utilizzo di percorsi verso attrezzature e servizi pubblici, alberghi, musei, ristoranti e altri punti di interesse dovrebbero essere inserite in strategie globali riguardanti l'accessibilità urbana: ad esempio piattaforme ICT - *Information and Communications Technology* e App per fornire ai cittadini informazioni sul livello di fruibilità di spazi, servizi, forme di trasporto pubblico accessibili, dati necessari a programmare in tranquillità un'esperienza. Le nuove tecnologie permettono anche lo sviluppo di progetti di accessibilità immateriale; percorsi multisensoriali e di accessibilità ampliata, postazioni multimediali, realizzazioni di ambienti digitali sono già realtà in alcuni spazi culturali, e possono ampliare la fruizione di un bene a un più vasto pubblico di utenti.

Assicurare il diritto all'accessibilità dei luoghi costringe a rivedere le scelte nell'ottica della loro selezione; per chi ha delle limitazioni è fondamentale poter scegliere in anticipo dove andare sulla base delle proprie effettive capacità di raggiungimento e fruizione dei luoghi. Diventa perciò fondamentale l'accesso ad un'informazione corretta e preventiva, personalizzabile sulla base delle proprie esigenze specifiche. Questo aspetto introduce un nuovo modello di inclusione, basato su una profilatura più precisa dell'utente e su un'attenzione diversa da parte degli operatori, specialmente quelli del settore turistico e culturale, attraverso politiche di sistema che integrino eventi, strutture e luoghi effettivamente accessibili e pubblicizzabili in quanto tali.

*COMUNICAZIONE*

*MULTIDISCIPLINARIETÀ*

*NUOVE TECNOLOGIE*

*PARTECIPAZIONE*

*FARE RETE*

*RISORSE*

## **Accessibilità, beni comuni e partecipazione: l'esperienza dei Patti di collaborazione per il miglioramento dell'accessibilità urbana (Terni - Narni, 2016)**

I Patti di Collaborazione per il miglioramento dell'accessibilità urbana, nati nei Comuni di Terni e Narni in applicazione dei Regolamenti per la cura e la rigenerazione dei beni comuni, rappresentano strumenti innovativi e sperimentali di partecipazione e collaborazione tra amministrazioni e associazioni per la tutela dei diritti della disabilità.

Il confronto ha promosso la realizzazione di interventi di rigenerazione volti a migliorare l'accessibilità ambientale di spazi pubblici della città, l'integrazione dei temi dell'accessibilità e dell'accoglienza all'interno processi di riqualificazione e sviluppo urbano sostenibile, l'attivazione di innovativi processi di rigenerazione sociale ed economica.

Questi progetti, ad alto riscontro economico e sociale, sono dotati di una sostenibilità finanziaria in grado di generare un positivo impatto nel territorio, attraendo investitori sociali interessati alla loro realizzabilità e diffusione su scala locale ed utilizzando risorse provenienti sia da canali istituzionali che da diversi e innovativi strumenti finanziari.

### ***Indirizzi***

Strumenti innovativi e modelli sperimentali di partecipazione e collaborazione.

Costituzione di Laboratori o Osservatori, spazi di confronto, co-progettazione e monitoraggio, in cui si definiscono obiettivi e azioni di cura condivisa.

Attivazione 'dal basso' e assunzione di responsabilità da parte della cittadinanza.

## **Accessibilità, sicurezza e superamento delle barriere architettoniche. Protocollo d'intesa della Prefettura di Isernia. (Molise, 2016)**

*FORMAZIONE*

*MULTIDISCIPLINARIETÀ*

*RISORSE*

*SICUREZZA*

*TURISMO*

Il Protocollo d'intesa, sottoscritto da un'ampia rappresentanza di istituzioni, si inserisce nel quadro delle attività, demandate ai Prefetti, volte a garantire l'effettivo esercizio dei diritti civili e sociali da parte di tutti i cittadini, in modo da dare piena attuazione all'Art.3 della Costituzione: " [...] È compito della Repubblica rimuovere gli ostacoli di ordine economico e sociale che, limitando di fatto la libertà e l'eguaglianza dei cittadini, impediscono il pieno sviluppo della persona umana e l'effettiva partecipazione di tutti i lavoratori all'organizzazione politica, economica e sociale del Paese".

### ***Indirizzi***

Costituzione di Gruppo tecnico di consulenza per l'elaborazione e coordinamento dei P.E.B.A. e per la predisposizione di linee guida in materia di accessibilità e sicurezza di spazi ed edifici pubblici.

Contributi regionali per censimento di immobili, edifici e spazi pubblici interessati a interventi per l'abolizione delle barriere architettoniche, nonché per incentivare all'adozione dei P.E.B.A..

Strategie per il miglioramento della qualità del territorio che tengano conto delle esigenze di turisti con disabilità e delle persone anziane.

Promozione dello sviluppo della cultura tecnico-progettuale in tema di accessibilità e di progettazione universale e realizzazione di corsi di aggiornamento e di giornate di formazione professionale per i tecnici di settore iscritti agli ordini professionali e operanti nei Comuni.

**COMUNICAZIONE**

**PARTECIPAZIONE**

**RISORSE**

**VISIONE MULTISCALARE**

## **Approccio sistemico alla formazione dei P.E.B.A.. Una sperimentazione per il Comune di Gragnano (Gragnano, 2017)**

La proposta metodologica per la formazione e la redazione dello strumento P.E.B.A. nel Comune di Gragnano si è basata sul concetto di sistema, quale insieme di elementi (spazi o edifici) e di relazioni fra gli elementi (percorsi). Tale sistema è stato schematizzato mediante un grafo, costituito da nodi e archi, di cui i sono definiti i nodi di origine e di destinazione. La definizione di una scala di priorità di intervento è stata fondamentale per la programmazione delle opere in riferimento alla disponibilità di risorse finanziarie.

L'obiettivo posto come principio base dello strumento P.E.B.A. è stato quello di realizzare spazi e percorsi inclusivi per ogni possibile diversità. Il processo si basato sulla collaborazione dell'amministrazione e dei cittadini, associazioni di settore, attraverso la creazione di tavoli partecipati, questionari cartacei o in formato digitale, organizzazione di eventi mirati alla conoscenza del territorio e campagne di sensibilizzazione per la formazione del P.E.B.A. sul territorio comunale,

### ***Indirizzi***

Individuazione delle priorità di intervento, in funzione della disponibilità di risorse finanziarie.

Programmazione su archi temporali diversi degli interventi.

Coinvolgimento attivo degli utenti e degli *stakeholders*.

## **CITabilitY (Santarcangelo di Romagna, 2017)**

Il percorso partecipativo CITabilitY si pone lo scopo di aprire le porte ad un ragionamento di ampio respiro sull'accessibilità della città, valorizzando il contributo atteso dalla partecipazione di persone portatrici di differenti abilità e differenti punti di vista. Fulcro del dibattito è il funzionamento dello spazio urbano secondo i livelli di accessibilità facilitata od ostacolata da soluzioni materiali e immateriali. Il Documento di Proposta Partecipata, esito delle attività informative, formative, progettuali e anche esperienziali, è un primo strumento utile all'amministrazione per far sì che la dimensione normativa venga integrata con una visione sociale e culturale dello spazio pubblico, promuovendo l'immagine di una città inclusiva.

Il risultato atteso dal percorso è la redazione concertata dai diversi attori di un patto di collaborazione per l'attuazione sperimentale di interventi, materiali e immateriali, che migliorino l'accessibilità di uno o più percorsi riconosciuti importanti nella vita di comunità. Il patto e la sua attuazione dovranno concretizzare l'idea che l'accessibilità non sia una cultura esperta, ma una cultura comune, un processo conoscitivo ed esperienziale in grado di favorire, nella comunità, la conoscenza, la comprensione e l'accettazione delle diversità.

### ***Indirizzi***

Approccio progettuale e programmatorio dell'ente locale incentrato sull'accessibilità intesa come abilità che deve maturare come bene comune nel sistema urbano.

Momenti partecipativi per sviluppare negli abitanti la cultura dello spazio comune per tutti.

Elaborazione di un bilancio annuale dedicato alle attività relative

*COMUNICAZIONE*

*FORMAZIONE*

*MULTIDISCIPLINARIETÀ*

*PARTECIPAZIONE*

*PROGETTAZIONE  
INTEGRATA*

*FARE RETE*

all'accessibilità con indicazione di tutte le risorse umane, materiali, strumentali, conoscitive, economiche.

Riconoscimento attraverso marchio delle attività, dei servizi e delle imprese che si impegnano per rendere la città più inclusiva.

Attivazione di piccole attenzioni temporanee ma giornaliere verso la diversità per l'inclusione di tutti.

Azioni materiali di urbanistica tattica per migliorare la percorribilità pedonale della città e il trasporto pubblico locale.

Formazione esperienziale di operatori, imprenditori, esercenti, gestori e funzionari pubblici, rivolta alla cultura dell'attenzione alle diversità e all'inclusione.



Fig. 16: Santarcangelo di Romagna, Italia. 14 fotografie dei momenti di confronto ed esperienza sul campo con i partecipanti al progetto-percorso CITabilityY.

## Città alla pari (Novara, 2016)

MULTIDISCIPLINARIETÀ

PARTECIPAZIONE

FARE RETE

Il progetto si pone l'obiettivo di costruire la città inclusiva partendo dall'approccio culturale sulla disabilità, capovolgendo la visione assistenzialista verso un'ottica di sviluppo sostenibile, lavorando per un ambiente che crei autonomia, sicurezza, inclusione, quale unico possibile percorso verso un nuovo equilibrio delle comunità.

Il progetto vede coinvolti tutti gli attori che contribuiscono alla vita sociale ed economica del territorio, perché ciascuno possa contribuire, per quanto di propria competenza e secondo i propri mezzi e le proprie risorse, a realizzare una città accogliente, arredata con oggetti e corredata di servizi accessibili a tutti, secondo i seguenti ambiti di sviluppo: sicurezza stradale e di genere; mobilità lenta e meccanizzata; socialità; sostenibilità.

Il progetto si sviluppa secondo la metodologia del *work-in-progress*: piuttosto che fissare un termine, pone nel monitoraggio la sua vera forza propulsiva e di continuo aggiornamento.

### **Indirizzi**

Idea di città inclusiva, alla pari, luogo accogliente, sicuro e adatto alle esigenze di ciascuno.

Coinvolgimento di tutti gli attori che contribuiscono alla vita sociale ed economica del territorio tramite un Protocollo d'intesa tra le associazioni, il gruppo di lavoro Novara Città alla pari e l'Ordine degli Architetti.

Avvio di un tavolo di lavoro aperto alle categorie sociali interessate ai temi dell'inclusività urbana e finalizzato a sistematizzare e mettere in rete le istanze e i suggerimenti.

Monitoraggio delle attività nell'ottica di un continuo aggiornamento

**COMUNICAZIONE**

**FORMAZIONE**

**MULTIDISCIPLINARIETÀ**

**NUOVE TECNOLOGIE**

**PARTECIPAZIONE**

**PROGETTAZIONE**

**INTEGRATA**

## **Città senza barriere. Vietato non copiare (Reggio Emilia, 2014)**

Obiettivo del progetto è stato quello di ripensare insieme attività e progetti centrali ai fini della qualità della vita delle persone disabili, cercando di riprogettare coi servizi del territorio nuove formule di intervento partendo dal ricco patrimonio di esperienze già esistenti.

Il progetto si basa sulla creazione di tavoli di lavoro misti dove famiglie, Comune, AUSL, associazioni, servizi possano costituire una risorsa operativa ed essere portavoci di istanze reali. L'obiettivo è quello di costruire una strategia comune e progettare insieme una città che non dimentica le persone fragili, che le rispetta, non le nasconde e ne fa un punto di forza della sua politica di innovazione attraverso un programma/progetto.

### ***Indirizzi***

Azioni di sistema rivolte al tema dell'accessibilità ambientale e modifica degli strumenti di gestione del territorio (Regolamento urbanistico ed edilizio, Piano del commercio, ecc).

Formazione di professionisti e tecnici della Pubblica Amministrazione

Affermazione del diritto alla bellezza come base per ripensarsi come città e cittadini.

Finanziamento attraverso Ministero delle Infrastrutture e Trasporti, Regione, F.C.R. e enti ed associazioni locali.

Costituzione di un servizio informativo in rete che mostri e faccia conoscere i luoghi in cui sono presenti servizi igienici accessibili, pubblici e aperti al pubblico.

## **P.E.B.A. 2.0.**

### **Asse circolare come strumento dinamico per la programmazione della Smart City (Foligno, 2017)**

Il P.E.B.A. di Foligno, sviluppato lungo un percorso viario tangente ai principali luoghi ed edifici che contraddistinguono il funzionamento dell'organismo urbano, prosegue un modello affermato in altre realtà locali e denominato *P.E.B.A. 2.0*, il cui processo prevede un'operazione progettuale iniziale solo su una parte del territorio comunale, per estendere successivamente il lavoro ad altre aree omogenee.

Esso costituisce un valido esempio per la creazione di un database digitale e di utilizzo di una piattaforma *open-source*, accessibile e in taluni casi aggiornabile da tutti, per la segnalazione di barriere all'accessibilità urbana,

Il processo si è avviato con la costituzione di un Tavolo per l'accessibilità ed ha coinvolto i soggetti interessati dal processo decisionale.

Il percorso ad anello individuato come prioritario si presta ad essere un elemento guida per il coinvolgimento di enti ed esercizi commerciali presenti attorno ad esso, in un progetto di rete che comprenda tutti.

Lo strumento del P.E.B.A., infine, è stato pensato come un riferimento per il P.U.M.S., in un'ottica di integrazione tra piani afferenti a settori diversi ma intrinsecamente connessi.

#### ***Indirizzi***

Costituzione di un tavolo per l'accessibilità per coinvolgere i soggetti interessati nel processo decisionale degli interventi.

Proposta di un modello operativo di coinvolgimento e ricerca di compatibilità di bisogni, visioni e culture diverse.

P.E.B.A. utilizzato come strumento per programmare la *smart city*.

**COMUNICAZIONE**

**PARTECIPAZIONE**

**MULTIDISCIPLINARIETÀ**

**NUOVE TECNOLOGIE**

**P.E.B.A.**

**FARE RETE**

**TURISMO**

Progetto che integra l'azione di promozione turistica e il miglioramento della qualità urbana per i residenti.

Guida per piani urbani e per il coinvolgimento di altre agenzie in un progetto di rete per tutti.

Suggerimenti operativi e realizzativi, flessibili nel tempo, ma possibilità effettiva di risultati positivi percepibili anche in tempi medi.

Coinvolgimento scuole nell'ambito dei progetti di Alternanza scuola-lavoro.

Realizzazione di testi accessibili a tutti con audiodescrizioni e versioni in CAA.

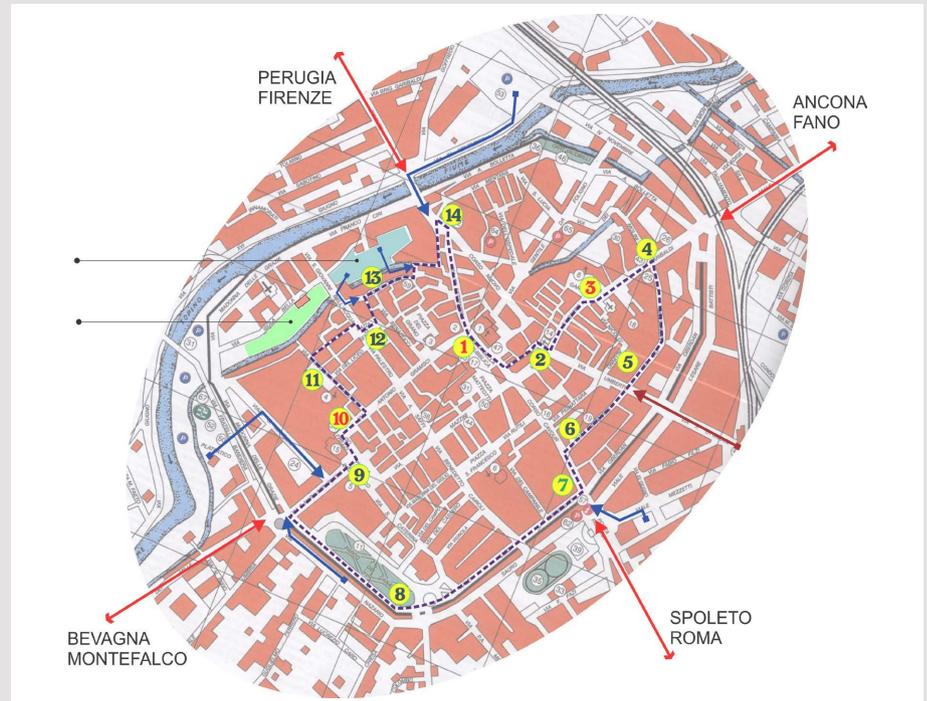


Fig. 17: Foligno, Italia. Identificazione dell'asse viario circolare lungo il quali si sviluppa il P.E.B.A. su di una mappa turistica di uso comune, riportante i luoghi principali del centro città.

## **Piano di inclusione universale (Bologna, 2017)**

*PARTECIPAZIONE*

*MULTIDISCIPLINARIETÀ*

*NUOVE TECNOLOGIE*

Il centro della visione di città inclusiva ed accessibile è la persona, spogliata delle caratteristiche della sua disabilità e resa partecipe di un processo.

L'intervento si è posto i seguenti obiettivi: allargare la visione; generare inclusione; fare con tutti, nulla per noi, senza di noi; procedere con una strategia; partecipare al progetto.

Il processo partecipato coinvolge, oltre alla cittadinanza, le associazioni del territorio, gli assessorati e tutte le realtà portatrici di interesse, con l'obiettivo di favorire l'autonomia delle persone con disabilità nonché l'incontro e la condivisione dello spazio al di sopra di ogni categoria sociale.

La visione della città è stata estesa oltre i confini territoriali ed integrata a livello tecnologico, perseguendo la visione di una *smart city* riconosciuta a livello nazionale.

### ***Indirizzi***

Riqualificazione come occasione di ampliamento della visione del progetto per una città inclusiva, per tutti.

Costruzione di un processo partecipato con la cittadinanza, con le associazioni del territorio, gli assessorati e tutte le realtà portatrici di interesse a diverso titolo coinvolte.

## ***Formazione***

Ancora oggi l'aspetto più penalizzante per la diffusione delle politiche di accessibilità è la mancanza di formazione negli addetti ai lavori, sia a livello tecnico-amministrativo che a livello di professionisti del settore. Anche le università, e prima ancora gli istituti tecnici, sono carenti da questo punto di vista: allo stato attuale sono pochi i percorsi formativi che prevedono l'analisi e lo sviluppo di tematiche relative all'accessibilità, che se presenti sono trattate solamente in moduli integrativi o in master e corsi post-laurea, attivi storicamente solo in presenza di sponsorizzazioni esterne.

### *Costruire percorsi di formazione e sensibilizzazione*

Affinché venga promossa e contraddistinta i nuovi progetti, la cultura dell'accessibilità deve essere radicata all'interno di percorsi educativi a tutti i livelli, a partire dall'ambito scolastico-universitario, per proseguire con la formazione continua attraverso approfondimenti tematici rivolti a tecnici ed imprese.

È importante però che l'istruzione non avvenga in maniera passiva e cattedratica, come nella maggior parte degli incontri che vedono i professionisti poco coinvolti ed interessati soltanto in relazione all'acquisizione di crediti professionali. Gli esempi migliori da questo punto di vista sembrano essere le esperienze laboratoriali e di simulazione di esperienze reali nello spazio costruito, oltre che le consulenze, durante le quali dalle risposte ad un problema specifico possono essere analizzate anche altre problematiche legate alla fruibilità di un ambiente da parte di tutte le categorie di utenti.

Insieme ai programmi di formazione deve essere perseguita l'integrazione tra saperi tecnici, nell'ottica della multidisciplinarietà che il tema dell'accessibilità per tutti presenta in ambito architettonico,

urbanistico, sociale, sanitario, culturale ed economico. Possono essere attivate sinergie importanti tra università, associazioni ed enti pubblici, al fine di praticare forme sempre più congiunte di formazione e di promuovere campagne di sensibilizzazione sui temi della città inclusiva.

### *Costruire reti*

Nelle esperienze di progetti che interessano lo spazio pubblico e il funzionamento urbano appare ancora generalmente limitata l'attitudine a lavorare 'in rete' tra i vari operatori del settore, sia a livello istituzionale che associativo. Questo a conferma che è importante promuovere sia la formazione che l'informazione, utili a mettere in condivisione le iniziative più significative attraverso i più moderni strumenti, al fine di favorire la loro replicabilità.

La creazione di reti fra realtà che portano avanti progetti simili consente sia di aumentare la visibilità delle singole azioni, sia di diffondere le competenze necessarie per affrontare determinati problemi in altre situazioni di riferimento.

Di seguito vengono presentati alcuni esempi di buone pratiche che hanno saputo essere occasioni per la divulgazione e discussione di tematiche riguardanti la città accessibile a tutti.

*FORMAZIONE*

*MULTIDISCIPLINARIETÀ*

*NUOVE TECNOLOGIE*

## **Abbattimento Barriere Percettive. Formazione, sensibilizzazione e aggiornamento (Udine - Pordenone - Gorizia, 2013)**

Questo lavoro, una pubblicazione distribuita su richiesta ad enti pubblici e professionisti, costituisce il primo percorso formativo realizzato in Italia dopo l'accordo raggiunto tra U.I.C.I. - Unione Italiana Ciechi e A.D.V. - Associazione Disabili Visivi per la realizzazione e diffusione del sistema di segnaletica tattilo-plantare LVE®

Il piccolo volume contribuisce ad ampliare le conoscenze e le competenze in materia per aiutare i progettisti a considerare il mondo della disabilità nella sua complessità, con l'obiettivo di ottenere la vera e totale accessibilità dei luoghi pubblici e privati e dei percorsi che li connettono.

### ***Indirizzi***

Collaborazione delle due principali associazioni di e per le persone con disabilità visiva: U.I.C.I e A.D.V.

Realizzazione e diffusione del sistema di alta tecnologia per la segnaletica tattilo-plantare e verbale detto Loges-Vet-Evolution (LVE®).

Proposta di percorso formativo per tecnici e futuri tecnici, per sensibilizzare il tessuto sociale alle buone prassi di cittadinanza attiva.

## **Cantiere Accessibilità. Quanto è Superabile la tua città? (Trieste, 2018)**

Il progetto consiste nella creazione di un laboratorio di indagine sulla fruibilità degli spazi urbani, i cui obiettivi sono la sensibilizzazione sui temi dell'*Universal Design* e l'elaborazione di soluzioni condivise per il miglioramento dell'accessibilità di un'area, partendo dall'analisi delle sue criticità.

La metodologia sviluppata prevede il coinvolgimento degli attori attraverso fasi di *gaming* e progettazione partecipata e costituisce uno strumento replicabile in diversi contesti urbani.

### ***Indirizzi***

Sensibilizzazione dei partecipanti e raccolta dati relativi alla fruibilità attraverso la metodologia del *gaming*, riguardante la sperimentazione in prima persona di condizioni permanenti o temporanee di disabilità, e condivisione delle riflessioni sull'esperienza vissuta attraverso un *brainstorming*.

Creazione di una Mappa dell'accessibilità, costruzione di un Albero delle Criticità e di un Albero delle opportunità, avvalendosi del metodo di progettazione G.O.P.P. (Goal Oriented Project Planning).

Costituzione di un gruppo informale di approfondimento e discussione sui temi dell'accessibilità degli spazi urbani e della partecipazione.

Collaborazione tra ente titolare, gruppi informali, associazioni culturali territoriali.

Finanziamento tramite Bando regionale per la concessione di contributi per progetti di cittadinanza attiva a favore dei giovani.

**FORMAZIONE**

**MULTIDISCIPLINARIETÀ**

**NUOVE TECNOLOGIE**

**PARTECIPAZIONE**

**RISORSE**

COMUNICAZIONE

FORMAZIONE

## **Geometri progettano l'accessibilità. Progetto formativo e concorso nazionale (Italia, 2016)**

L'iniziativa ha il fine di sensibilizzare e formare sul tema della progettazione accessibile gli studenti degli Istituti CAT - Costruzioni, Ambiente e Territorio italiani con un'esperienza pratica, ovvero la realizzazione di un progetto di abbattimento di barriere architettoniche, avvalendosi sul territorio, ove disponibili, del supporto dei Collegi Provinciali e Territoriali dei Geometri e Geometri Laureati.

Il progetti elaborati dagli studenti devono rispettare la normativa vigente in materia di accessibilità e seguire la PdR/UNI "Abbattimento barriere architettoniche – Linee guida per la riprogettazione del costruito in ottica *universal design*".

Gli elaborati progettuali realizzati sono messi a disposizione delle amministrazioni locali che ne possono disporre per migliorare la fruibilità del loro territorio, diffondendo degli esempi di progettazione innovativa e accessibile replicabili anche in altri contesti.

In questo modo il seme dello *Universal Design* potrà essere instillato non solo negli studenti, negli insegnanti e nei professionisti che vi parteciperanno, ma anche in tutti i loro conoscenti e parenti, nella cittadinanza e infine nell'amministrazione locale.

### ***Indirizzi***

Formazione per l'inserimento lavorativo degli studenti con un'esperienza pratica adeguata all'esercizio della loro professione.

## **LABAC - Laboratorio Accessibilità (Trieste, 2011)**

Il Laboratorio di Accessibilità *LabAc*, è un progetto avviato nel 2011 dalla Provincia di Trieste per migliorare la fruizione del territorio attraverso l'innalzamento del livello di accessibilità di spazi e servizi in relazione alle persone con disabilità o con esigenze speciali, anche garantendo la sicurezza e il massimo grado di autonomia possibile.

Il progetto si configura come un modello di processo/spazio/tavolo di lavoro integrato, finalizzato alla lettura delle criticità ambientali che inficiano la fruibilità di spazi e servizi di pubblico interesse, e alla definizione di strumenti per indirizzare la pianificazione, programmazione, realizzazione e gestione di interventi su spazi e servizi per innalzarne il grado di accessibilità.

L'approccio metodologico vede la condivisione e partecipazione tra vari soggetti rappresentanti di più competenze e responsabilità, a partire dai tecnici comunali e i liberi professionisti, ma anche i responsabili delle aziende di trasporto pubblico locale, gli operatori socio sanitari e gli organismi di rappresentanza quali la Consulta delle Associazioni delle persone con disabilità e le cooperative del sociale.

Il progetto si è sviluppato attraverso moduli formativi con incontri e *workshop*, sopralluoghi, riunioni e preparazione di documenti per i Comuni, elaborazione di strumenti di lavoro per il rilievo e l'elaborazione di informazioni sulle criticità ambientali per il monitoraggio dell'accessibilità, e con la costruzione di 'Mappe della criticità' georeferenziate come strumento guida per programmare gli interventi nelle pubbliche amministrazioni.

E' stato infine realizzato un applicativo che permette di conoscere il grado di accessibilità di un percorso cittadino affinché un potenziale utente possa valutare la modalità migliore per accedervi, in base alle sue condizioni psico-fisiche.

*FORMAZIONE*

*MULTIDISCIPLINARIETÀ*

*NUOVE TECNOLOGIE*

*PARTECIPAZIONE*

*FARE RETE*

*RISORSE*

## **Indirizzi**

Coinvolgimento di competenze provenienti da discipline diverse: architetti, ingegneri, geometri, fisioterapisti, insegnanti, operatori sociali.

Sessioni di osservazione strutturata e non strutturata, con rilievi guidati e schede di rilievo, questionari specifici.

Attività di divulgazione e diffusione del progetto attraverso corsi di formazione e workshop finalizzati allo scambio di buone pratiche con altre amministrazioni italiane.

Digitalizzazione degli strumenti per migliorare e velocizzare la comunicazione tra amministratori e cittadini.

Finanziamenti regionali e provinciali.

Convenzioni con Provincia, Comune ed Università.

Fig. 18: Trieste, Italia. Bozza della mappa dei gradi di accessibilità redatta a seguito degli incontri del laboratorio partecipato LabAc.

© Dipartimento di Ingegneria e Architettura, Università degli Studi di Trieste.



## **Ufficio Benessere Ambientale. Dalle Norme allo Universal Design (Ferrara, 2013)**

Istituito nel 2013, l'Ufficio Benessere Ambientale ha un compito preventivo e non di controllo sui procedimenti tecnici e amministrativi, deve occuparsi di tutto ciò che è attinente al benessere ambientale, riservando una particolare attenzione all'accessibilità nella sua accezione più ampia. Questo non solo per garantire il rispetto delle norme sulle barriere architettoniche ma anche per favorire una progettazione più attenta ai principi dello *Universal Design* e quindi ai bisogni di tutti i cittadini.

### ***Indirizzi***

Istituzione ufficio benessere ambientale all'interno dell'amministrazione comunale.

Promozione mentalità nuova, modi di progettare che soddisfino esigenze diverse e che consentano l'indipendenza e l'autonomia concepita nella maggior estensione possibile.

Accordi di collaborazione tra Comune ed associazioni provinciali delle persone con disabilità, Scuole Superiori di Formazione Professionale, Università ed Ordini Professionali.

Reinvestimento dei risparmi derivanti da ottimizzazione servizi in realizzazione dell'aggiornamento strumenti urbanistici come il P.E.B.A..

*FORMAZIONE*

*MULTIDISCIPLINARIETÀ*

*P.E.B.A.*

*FARE RETE*

*RISORSE*

### **6.3. Dalle linee guida al progetto: considerazioni**

A questi importanti esempi di azioni, materiali ed immateriali, raccolti negli anni dal progetto *Città accessibili a tutti* si aggiungono azioni di ascolto e confronto come conferenze, seminari, workshops, nei quali sono stati individuati alcuni temi ricorrenti, comuni a più esperienze, e per questo ritenuti rilevanti dal punto di vista progettuale.

Questi temi, attribuiti e riportati a lato delle buone pratiche esposte in precedenza, saranno affrontati nel capitolo successivo riferiti al caso specifico della città di Borgomanero. Essi costituiscono le indicazioni che questa tesi vuole esportare e diffondere per la realizzazione e gestione di politiche, prima ancora che di progetti, che si occupino di inserire all'interno dell'amministrazione di una città la questione dell'accessibilità, e che la assumano come elemento base per la ricerca di una buona qualità della vita in ambito urbano.

## **6.4. L'importanza della formazione: confronto di opinioni**

***Che ruolo ha e quanto la formazione risulta importante sia in ambito universitario che in ambito tecnico-amministrativo? E in che modo la conoscenza del tema accessibilità può essere migliorata?***

*Barbara Chiarelli - Studentessa di Dottorato presso l'Università degli Studi di Trieste*

Per lo sviluppo di politiche integrate che considerino l'accessibilità per tutti una prerogativa imprescindibile, ritengo che il ruolo dell'Università sia di fondamentale importanza, in quanto unica istituzione che attraverso le sue tre missioni principali ha la facoltà di intervenire trasmettendo il passato, divulgando il presente e progettando il futuro di un Paese. La mia personale esperienza è un esempio lampante di come l'Università sia stata per me efficace in tutte e tre le missioni, formandomi come studentessa, sostenendo il mio percorso di dottorato di ricerca e dandomi la possibilità di intraprendere attività di Terza Missione sul territorio.

Mi sono avvicinata al mondo dell'accessibilità nel 2011 lavorando alla tesi triennale con una proposta di P.E.B.A. per un'area della città di Trieste. Ciò che mi ha spinto a scegliere di proseguire il percorso di ricerca su questo tema è aver constatato che ciò che emergeva durante i confronti con gli uffici del Comune di Trieste non erano i fascicoli archiviati di un Piano, bensì grande titubanza, perplessità, e che di P.E.B.A. nessuno aveva mai sentito parlare. P.E.B.A., Piano Eliminazione Barriere Architettoniche, una legge del 1986 imponeva a tutte le Pubbliche Amministrazioni di dotarsene: era solo il mio Comune ad averla ignorata? Com'era possibile? Nel corso del tempo, e soprattutto grazie all'esperienza del progetto della Provincia di

Trieste LabAc – Laboratorio Accessibilità, ho capito che tale lacuna non riguardava solamente il mio Comune, bensì la stragrande maggioranza delle Pubbliche Amministrazioni in Italia. Questo dato mi ha portata a riflettere sul tipo di professionista che sarei voluta diventare e da lì ho capito di voler affrontare il problema del nostro Paese alla base, facendo ricerca sul campo.

Oggi, dopo 8 anni di lavoro, ho la fortuna di far parte di un gruppo di ricerca pluridisciplinare all'interno del Dipartimento di Ingegneria e Architettura dell'Università di Trieste che è riuscito negli anni ad instaurare un buon dialogo con gli Enti pubblici sul territorio regionale, dialogo dal quale emerge una grande complessità procedurale soprattutto laddove la volontà politica si oppone allo sviluppo di nuove progettualità, ma che mette in luce anche alcuni spiragli di cambiamento, di nuove sensibilità e nuovi modi di agire per la gestione del territorio e dei suoi cittadini. Credo sia fondamentale che l'Università continui a mantenere un dialogo costante con la Pubblica Amministrazione, e laddove non vi sia, cerchi di instaurarlo coinvolgendo nei processi i propri studenti e stimolando i propri ricercatori a rivolgersi alle questioni più urgenti che necessitano di essere affrontate.

*Armando De Salvatore - Architetto, Consigliere di L.E.D.H.A.*

Abbiamo a che fare con un ambito formativo e culturale molto trasversale, che tocca tutti gli ambiti di progettazione e dunque deve necessariamente entrare in tutti i corsi di progettazione, come la sicurezza, il risparmio energetico e l'accessibilità, già nei primi anni accademici.

L'ideale sarebbe che fosse trasversale su più corsi; la cosa più facile all'inizio sarebbe fare corsi sullo *Universal Design*. E bisognerebbe cominciare a rendere inagibili i progetti che non rispettano le normative, che ci sono e sono chiare, in merito all'accessibilità.

*Leris Fantini - Vicedirettore C.E.R.P.A. Italia Onlus*

La formazione è fondamentale per accrescere la sensibilità riguardo alle tematiche dell'accessibilità, ma non è efficace nel modo in cui la si conduce di solito. Oggi viene fatta in maniera cattedratica, passiva: i professionisti che partecipano agli incontri legati ai crediti professionali sono spesso disattenti e non riescono a comprendere appieno le tematiche. Ci sono poi persone che tengono corsi senza sapere le cose o in maniera troppo generica, oppure al contrario esperti del tema che non riescono a comunicare in maniera efficace. Come CERPA abbiamo constatato nel corso degli anni che la formazione migliore è quella che utilizza il metodo laboratoriale: riflettere su un problema specifico oppure far vivere direttamente esperienze che simulano la disabilità permette di arrivare meglio alle orecchie dei professionisti. Anche la consulenza funziona bene: i professionisti che vengono da noi fanno domande, magari inerenti alla singola problematica che devono risolvere, ma attraverso le risposte ricevute possono essere sensibilizzati rispetto alle problematiche di tutto l'ambiente di vita che ruota attorno al disabile.

Per quanto riguarda l'ambiente universitario, l'accessibilità è trattata laddove ci sia un professore sensibile al tema, in qualche tesi o in alcuni corsi post-laurea. Manca completamente nei normali piani di studio, ma non solo in università, anche negli istituti tecnici dei geometri. Nel passato c'è stato qualche caso isolato, a Milano, Torino, Venezia, Firenze, Roma, per lo più master post-laurea, che però possono resistere solo se sponsorizzati da qualche azienda, altrimenti sono costretti a chiudere.

*Antonio Lauria - Professore di Tecnologia dell'architettura presso l'Università di Firenze*

Dal punto di vista della formazione di un architetto, ho sempre visto l'accessibilità non come un sapere specialistico ma come uno dei tanti

aspetti che dovrebbero alimentare il progetto di architettura, insieme a tutti gli altri.

Nei miei corsi universitari cerco di portare avanti i contenuti di accessibilità indipendentemente dalla normativa, cercando di far capire come questa sia una disciplina progettuale, a forte valenza sociale. Alla prima lezione dei miei corsi mostro una slide con scritto “quando progetti pensa a tuo nonno” e “non progettare agli altri ciò che non vorresti fosse progettato a te”; attraverso il confronto con gli studenti emerge l’approccio che voglio proporre, ovvero non progettare per un’entità astratta o per un adulto medio sano. Bisogna progettare per le persone reali.

Anche nelle tesi possiamo fare un passo avanti, soprattutto quelle dottorali, quando troviamo persone che abbiano attitudine a trattare questi temi.

*Andrea Malaspina - Architetto, Membro volontario della Consulta Comunale e provinciale per i problemi degli handicappati di Genova e della Consulta Regionale Handicap Regione Liguria.*

Dal 2007 è attivo a Genova un corso per architetti, geometri ed ingegneri specifico sull’accessibilità, con prova pratica, mettendo i tecnici in sedia a rotelle.

Questo approccio apre molto la mente dei progettisti, perché in questi anni il mero rispetto della norma si è rivelato molto limitativo, c’è bisogno di andare oltre. In questi anni molti progetti non solo non sono andati oltre, ma non hanno rispettato neanche la norma.

Stiamo cercando attraverso A.N.C.I. di esportare anche nelle altre provincie il corso sull’accessibilità che proponiamo a Genova.

Stiamo cercando di avere un contatto con l’università; incontrando il preside della Facoltà di Architettura di Genova, per sviluppare dei moduli all’interno di corsi strutturati. Abbiamo già fatto un’esperienza con i corsi di Design, ma non basta un modulo, ci vorrebbe un corso intero.

Non esiste ancora un corso codificato a livello di università, come non esiste ancora un albo di professionisti 'certificatori' di accessibilità. In questo modo si crea la falsa convinzione che tutti gli architetti possano fare questo tipo di lavoro, e che sappiano cosa significhi 'accessibilità'.

*Andrea Valdrè - Membro dell'Osservatorio Nazionale sui diritti delle persone con disabilità e Coordinatore del CRA - Centro Regionale Accessibilità Toscana.*

Il nostro Centro Regionale organizza corsi di formazione per tecnici. Insieme ad A.N.C.I. Toscana abbiamo coordinato il più grande intervento di formazione sull'accessibilità in Italia a Siena, Pisa e Firenze, con la partecipazione di centinaia di ingegneri ed architetti, diffondendo il tema dell'accessibilità attraverso l'illustrazione di buone pratiche, normative, ecc...

Abbiamo fatto anche altri interventi di formazione, come quello che ha interessato la rete delle biblioteche ed archivi e musei in Toscana, a proposito del miglioramento dell'accoglienza delle persone.

Abbiamo inoltre fatto eventi insieme all'università di Firenze, con il Dipartimento di Architettura, il nostro riferimento culturale e scientifico.

## Note

**1.** Anci e Confcommercio Imprese per l'Italia; Cerpa Italia Onlus; Progetto Bandiera Lilla; Consiglio Nazionale Architetti P.P.C.; Marchio Qualità Design For All; Festival per le città accessibili, Foligno; Sezioni Marche, Umbria e Toscana dell'Istituto Nazionale di Urbanistica; Università La Sapienza, Roma.

**2.** F. Alberti, *Le chiavi della città accessibile: spazio pubblico e patrimonio culturale*, in I. Rossi (a cura di), *Accessibilità, integrazione e scale: web, territori, città, quartieri*, in *Urbanistica Informazioni*, 2018, n°280-281, pp. 92-94.

Francesco Alberti, Architetto, Presidente di INU Toscana, Professore associato di Urbanistica, Università di Firenze.

**3.** <http://www.urbanisticainformazioni.it/Progetto-Paese-Citta-accessibili-a-tutti.html>

**4.** <http://atlantecittaccessibili.inu.it/>

**5.** Coordinatore Iginio Rossi, Coordinatore Città accessibili a tutti. Componenti: Roberta Angelini, INU Marche; Francesco Alberti, presidente INU Toscana; Oscar Borsato, INU Veneto; Alessandro Bruni, presidente INU Umbria; Claudio Centanni, presidente INU Marche; Barbara Chiarelli, Università di Trieste; Ilaria Garofolo, direttore Dipartimento di Ingegneria e Architettura, Università di Trieste; Gaetano Manuele, Ricercatore Università di Catania; Elena Marchigiani, Università di Trieste; Luca Marzi, Università di Firenze; Piera Nobili, presidente CERPA Italia Onlus; Lorenzo Porzio, studente Scuola di Architettura, Politecnico di Milano; Alessia Rosu, studente scuola di Architettura, Università di Firenze; Francesco Sbetti, direttore Urbanistica Informazioni; Piero Toseroni, INU Umbria.

**6.** Vedi nota 4.

## ***Il superamento delle barriere architettoniche nei luoghi di interesse culturale – Le Linee guida MIBAC***

L'elaborazione di linee guida volte al superamento delle barriere architettoniche, cognitive e sensoriali è stata sperimentata anche dal Ministero dei beni e delle attività culturali. L'accessibilità è un tema intrinseco alla valorizzazione, che è diventato il centro di tutte le politiche settoriali condotte dal Ministero, promosso dalle associazioni del terzo settore che hanno collaborato e collaborano tuttora con esso. Rendere più accessibile il patrimonio culturale italiano permette, come osserva I. Borletti Buitoni (2017), di aumentarne la centralità anche nel campo della formazione e di far evolvere l'identità nazionale italiana, favorendo lo scambio tra persone e culture diverse<sup>1</sup>. Anche in questo campo è necessario attuare il passaggio da una progettazione di prodotti 'fatti apposta' a prodotti 'per tutti' e continuare ad ampliare la fruibilità dei luoghi della cultura a seconda delle mutate esigenze della società e degli utenti; l'accessibilità culturale, ovvero essere in grado di accogliere i visitatori provenienti da altre culture e parti del mondo, sembra essere la sfida del futuro.

A partire dal 2008, l'Italia ha affrontato il tema dell'accesso delle persone con disabilità alla cultura, dapprima con l'elaborazione delle *Linee guida per il superamento delle barriere architettoniche nei luoghi di interesse culturale*<sup>2</sup> da parte di un'apposita Commissione Ministeriale, e l'anno successivo con l'istituzione della *Direzione generale per la valorizzazione del patrimonio culturale*<sup>3</sup>. Durante la loro elaborazione, avendo come prevalente ambito di applicazione un patrimonio architettonico antico recante condizioni di accessibilità difficili connaturate alla storicità degli immobili, è emersa la necessità di declinare il tema dell'accessibilità nel campo del superamento delle barriere architettoniche. Si è pertanto ritenuto difficile applicare

i concetti e principi dell'*Universal Design* agli interventi sul patrimonio architettonico, in quanto per sua natura esso presenta spesso situazioni pensate solo per ristrette fasce di utenza, legate all'identità stessa degli immobili. Si è tuttavia cercato di superare l'idea della mera 'messa a norma' del costruito, stimolando la riflessione su un tema complesso, ovvero quello dell'accessibilità nel settore della tutela e del restauro.

Partendo dalla considerazione che fa R. Picone (2004), per la quale un bene non è tale se non è fruibile<sup>4</sup>, si è giunti a comprendere il tema dell'accessibilità nel più complesso ambito del rapporto tra conservazione e fruizione del patrimonio architettonico; alla luce di una mutata percezione della condizione di disabilità, passata da evento eccezionale a fenomeno comune e diffuso, e dall'ampliamento del concetto stesso di disabilità, esteso anche a situazioni transitorie, si è evidenziato che non esistono a priori elementi che determinano incompatibilità tra la salvaguardia degli immobili vincolati ed il loro adeguamento alla normativa per una fruizione degli spazi. Per gli immobili di interesse culturale, l'accessibilità è determinante sotto l'aspetto della vivibilità degli spazi, soprattutto se essi devono garantire l'accoglienza per tutti in caso di attività ed eventi. In questo caso i vincoli vengono trasformati in opportunità di partecipazione.

Nella fase conoscitiva iniziale del patrimonio architettonico è già possibile individuare punti idonei a collocare le necessarie opere di adeguamento, con la consapevolezza che, seppur un bene dovrebbe essere salvaguardato nella sua maggiore integrità possibile, esiste il rischio di individuare diversi 'gradi' di tutela all'interno di uno stesso bene. La verifica della compatibilità della destinazione d'uso con la domanda di accessibilità è fondamentale: in alcuni casi l'accessibilità totale di un edificio o di un sito può rappresentare un reale pericolo per la sua conservazione, è il caso di alcuni ambienti che necessitano di un

microclima particolare e di una conseguente limitazione del numero di visitatori, come le grotte con dipinti rupestri o locali in cui sono presenti pitture e affreschi molto fragili; in altri casi l'inaccessibilità rappresenta l'essenza stessa del bene da salvaguardare, come possono essere le vette delle montagne o i castelli arroccati in luoghi impervi.

Per quanto riguarda i criteri di progettazione e gestione nell'ambito dei beni culturali, si fa riferimento alle tematiche di *orientamento*, superamento delle *distanze*, superamento dei *dislivelli*, *fruizione* delle unità ambientali e delle attrezzature, *raccordo con la normativa* di sicurezza e antincendio, allestimento di *spazi espositivi*, *monitoraggio* e *manutenzione*. Il tema degli orientamenti si relaziona con quelli della riconoscibilità e della fruibilità dei luoghi. In questo caso una barriera architettonica si configura come "la mancanza di accorgimenti e segnalazioni che permettono l'orientamento e la riconoscibilità dei luoghi e delle fonti di pericolo per chiunque e in particolare per i non vedenti, per gli ipovedenti e per i sordi"<sup>5</sup>. Per facilitare il senso di orientamento, che è "intimamente legato al nostro senso di equilibrio e di benessere"<sup>6</sup> (K. Lynch, 1960), è necessario che l'ambiente fornisca quante più informazioni utili per determinare con ragionevole esattezza la propria posizione rispetto all'ambiente medesimo e per individuare il percorso più efficace per raggiungere la meta desiderata<sup>7</sup>. Nei luoghi di interesse culturale possono essere individuati punti e linee di riferimento, progettata una adeguata segnaletica e utilizzate mappe che rappresentino efficacemente l'ambiente in cui ci troviamo.

Il superamento delle distanze può costituire una significativa barriera architettonica per tutte le persone con ridotta capacità motoria, in quanto rappresenta una situazione di forte disagio psico-fisico ed un serio problema di affaticamento. La condizione peggiora ulteriormente se il percorso presenta un andamento altimetrico variabile o risulta

caratterizzato da un fondo irregolare o disomogeneo. Risulta necessario perciò predisporre percorsi con pavimentazioni il più possibile omogenee ed antisdrucchiolevoli, o in sostituzione parziale di una pavimentazione storica o con una sovrapposizione di elementi reversibili al di sopra della stessa, prevedendo inoltre opportune zone di riposo e di servizi ogni 50-100 metri, possibilmente al coperto e dotate di sistemi di seduta o appoggi ischiatici. In questo modo si riducono le sensazioni di affaticamento e di disagio indotte psicologicamente da una visione monotona ed omogenea. Particolare attenzione poi deve essere posta alla riduzione degli ostacoli lungo i percorsi, essenziale per tutte le persone con disabilità visiva. Più articolati, invece, devono essere gli interventi da attuare in presenza di distanze notevoli, dove è necessario pensare a soluzioni che contemplino l'uso facilitato, ed in successione, di diversi dispositivi di trasporto e di ausilio alla mobilità. Per quanto riguarda infine le aree archeologiche ed i siti di interesse paesaggistico caratterizzati da percorsi molto estesi ed articolati è opportuno individuare luoghi o postazioni adatti a favorire una visione d'insieme o panoramica del sito, al fine di agevolarne la lettura e la comprensione della struttura morfologica, edilizia e paesaggistica.

Nel campo del superamento dei dislivelli il costruito storico presenta diverse forme di barriere architettoniche da superare: ostacoli fisici come dislivelli, scale, rampe con pendenze inadeguate; situazioni fonti di pericolo come assenza di idonee protezioni per il rischio di caduta dall'alto, assenza di corrimani, o fonti di affaticamento come pianerottoli di riposo su scale esistenti. Gran parte di queste barriere però sono spesso strettamente connaturate con l'edificio oggetto di intervento. Considerando le diverse soluzioni possibili sono state individuate quattro diversi sistemi di superamento di dislivelli: la rampa, l'ascensore, la piattaforma elevatrice ed i servoscala, spesso integrati in soluzioni complesse in grado di costituire un 'sistema', ricorrendo nel

caso anche a soluzioni alternative.

Assicurare la piena fruizione delle varie unità ambientali che compongono un bene architettonico è difficile nel caso di un edificio esistente, a volte addirittura impossibile. In questo caso la normativa permette di ricorrere al livello inferiore della visitabilità, individuando alcuni ambienti che devono comunque risultare accessibili<sup>8</sup>, e che nei luoghi di interesse culturale dovrebbero essere implementati con gli ambienti più significativi in quanto fondamentali per la comprensione e valorizzazione del manufatto.

Ogni progetto di adeguamento dell'esistente dovrebbe poi prevedere soluzioni tecniche e gestionali che raccordino e sintetizzino le diverse prescrizioni normative contestualmente vigenti nei vari settori. Questa sintesi diventa fondamentale per la tutela stessa del bene nell'ambito di un progetto di conservazione e risulta emblematica di una qualità di progettazione raggiunta tramite l'integrazione delle problematiche tecniche, elaborate da vari professionisti che si confrontano, nel progetto finale. La stretta interconnessione che sussiste tra accessibilità e sicurezza è espressa anche dai testi normativi che individuano come barriere architettoniche anche "(...) gli ostacoli che limitano o impediscono a chiunque la comoda e sicura utilizzazione di parti, attrezzature o componenti; la mancanza di accorgimenti e segnalazioni che permettono l'orientamento e la riconoscibilità dei luoghi e delle fonti di pericolo (...)"<sup>9</sup>. Le soluzioni che si possono adottare per permettere a chiunque di poter usufruire rapidamente delle misure di sicurezza sono le rampe, se si è in presenza di un dislivello massimo di un piano, oppure di ascensori antincendio o di soccorso. Se l'impianto planimetrico del manufatto è troppo complesso, sarebbe necessario predisporre anche i cosiddetti 'luoghi statici sicuri', ambienti compartimentati in cui le persone possano attendere in sicurezza l'arrivo dei soccorsi, e che

possano essere usati abitualmente anche per altri scopi. Per quanto riguarda le misure gestionali, un'adeguata formazione del personale per le situazioni di emergenza è da affiancare alla presenza di sistemi di segnaletica, segnalazione ed allarmi automatici che possano essere percepibili facilmente da chiunque, attraverso più canali sensoriali<sup>10</sup> (F. Vescovo, 1997)

Per le problematiche riguardanti l'allestimento degli spazi espositivi, le linee guida fanno riferimento alla premessa presente nell'*Atto di Indirizzo sui criteri tecnico-scientifici e sugli standard di funzionamento e sviluppo dei musei* del MIBAC<sup>11</sup>, secondo cui "Ogni museo affianca al dovere della conservazione del proprio patrimonio la missione, rivolta a varie e diversificate fasce di utenti, di renderne possibile la fruizione a scopo educativo, culturale, ricreativo e altro ancora. Interpretare il suo patrimonio e renderlo fruibile da parte dei visitatori, specialmente esponendolo, è dunque parte integrante della sua ragion d'essere". Un allestimento è accessibile se è progettato in modo da rendere la visita fruibile da tutti, se presenta elementi ausiliari finalizzati a rendere sicuro il percorso espositivo sicuro, se facilita il movimento delle persone negli ambienti.

Per garantire una reale accessibilità di un bene d'interesse culturale è infine fondamentale gestire correttamente gli interventi attuati. Nella scelta tra più soluzioni progettuali bisognerebbe valutare da subito anche gli oneri connessi con la successiva gestione e predisporre un adeguato Piano di manutenzione, cosicché già a livello progettuale si possano introdurre alcuni accorgimenti che semplifichino le successive operazioni. Ad intervento realizzato poi, il monitoraggio ne permette la valutazione dell'efficacia nel corso del tempo e rispetto alle reali esigenze, mentre la manutenzione garantisce pulizia, efficienza e corretto funzionamento delle soluzioni concepite.

In conclusione, le Linee guida redatte dal MIBAC vogliono evidenziare il fatto che non esistono soluzioni standardizzate definite e di applicazione comune che possano essere adeguate per la molteplicità e singolarità dei beni compresi nel patrimonio culturale italiano. Lo spazio per il progetto è perciò molto ampio, in quanto è fondamentale una piena comprensione sia del bene che delle esigenze dei suoi fruitori, che cambiano ogni volta e permettono la ricerca e la proposta di soluzioni originali ed innovative nell'ottica di un approccio di tipo prestazionale che supera il concetto di obbligo per il superamento delle barriere architettoniche.

## Note

**1.** I. Borletti Buitoni, in G. Cetorelli, M. R. Guido (a cura di), *Quaderni della valorizzazione – NS 4*, Roma, 2017.

Ilaria Borletti Buitoni, Sottosegretario di Stato del Ministero dei Beni e delle Attività Culturali e del Turismo.

**2.** *Decreto Ministero per i beni e le attività culturali del 28 marzo 2008*, “Linee guida per il superamento delle barriere architettoniche nei luoghi di interesse culturale”.

**3.** *Decreto del Presidente della Repubblica del 2 luglio 2009, n° 91* “Regolamento recante modifiche ai decreti presidenziali di riorganizzazione del Ministero e di organizzazione degli Uffici di diretta collaborazione del Ministro per i beni e le attività culturali”.

**4.** R. Picone, op. cit.

Renata Picone, Architetto, Professoressa di Restauro, Università Federico II di Napoli.

**5.** *Decreto Ministero dei Lavori Pubblici 14 giugno 1989, n. 236*, Art. 1.

**6.** K. Lynch, *L'immagine della città*, Marsilio, Venezia, 2006.

**7.** Vedi nota 8.

**8.** *Decreto Ministero dei Lavori Pubblici 14 giugno 1989, n. 236*, Art. 5.

**9.** *Decreto del Presidente della Repubblica 24 luglio 1996, n. 503*, Art. 1 e *Decreto Ministero dei Lavori Pubblici 14 giugno 1989, n. 236*, Art. 2 punto a.

**10.** F. Vescovo, *Sicurezza e raccordi con la normativa antincendio*, in Id. (a cura di), *Progettare per tutti senza barriere architettoniche*, Maggioli, Santarcangelo di Romagna, 1997.

Fabrizio Vescovo, Architetto, Professore presso la Facoltà di Architettura di Valle Giulia – La Sapienza di Roma.

**11.** *Decreto Ministero per i beni e le attività culturali 10 maggio 2001* “Atto di indirizzo sui criteri tecnico-scientifici e sugli standard di funzionamento e sviluppo dei musei”.



## **Sintesi**

Le buone pratiche e le conseguenti linee guida redatte dall'INU hanno fatto emergere alcuni temi che ricorrono spesso nei progetti riguardanti l'accessibilità per tutti: essi costituiscono i cardini per la creazione di politiche urbane efficaci.

*Come è possibile realizzare un buon progetto  
che migliori l'accessibilità?*

# 7

**Città di Borgomanero:  
un progetto di accessibilità  
per tutti**



## **Rubrica**

La sfida di un progetto di accessibilità urbana è dare risposte alle esigenze mutevoli e contribuire al benessere di una comunità, mettendo in campo politiche integrate in un processo che prosegua nel tempo.

## 7.1. Contesto territoriale e sociale

Il Comune di Borgomanero, città in cui risiedo, sorge in Piemonte, in provincia di Novara, poco più a sud del Lago d'Orta e a sud-ovest del Lago Maggiore. Il suo territorio si estende per circa 33 km<sup>2</sup> lungo le rive del torrente Agogna, in un contesto ambientale a cavallo tra le colline moreniche e la Pianura Padana.

È il secondo centro urbano più importante della provincia, dopo il capoluogo, ed è composto da un centro storico cittadino e da sette centri storici frazionali. Cittadina moderna ma dalla spiccata identità storica e culturale, Borgomanero si presenta come sintesi della varietà di paesaggi e degli orientamenti economici della zona, luogo di incontro tra le realtà locali e l'influenza dei maggiori centri della vicina sponda lombarda del fiume Ticino.

L'impianto urbanistico di modello tardo-medioevale del centro storico deriva dalla predisposizione naturale dell'abitato ad essere crocevia di strade provenienti dal Sempione e dal Lago d'Orta a nord, da Novara a sud, da Torino e Valsesia a ovest e dalla vicina Lombardia ad est, punto di riferimento per il commercio e per la ricettività. La città, di forma pressappoco rettangolare, si dispone sui due assi ortogonali delle vie principali che intersecandosi originano la piazza centrale porticata, sulla quale si affaccia la chiesa di San Bartolomeo. La dimensione degli isolati nei quattro rispettivi quartieri decresce dal centro alla periferia, con alcune normali anomalie dovute sia a ragioni geografiche che a ragioni storiche.

La popolazione residente al 01.01.2018 è di 21.719 abitanti; le indagini riguardanti la struttura per età evidenziano una sostanziale omogeneità del Comune rispetto alle situazioni più generali del contesto territoriale

regionale. La situazione rappresenta bene le grandi modificazioni sociali in corso: la struttura 'a piramide' che caratterizzava la distribuzione della popolazione fino a qualche decennio fa è divenuta un 'fuso'; la base ha un peso molto ridotto rispetto alle fasce di età centrali. Nel caso specifico i valori della popolazione femminile sino agli anni 80 sono in alcuni casi superiori a quelli delle classi di età più giovani.

I bisogni di una popolazione con queste caratteristiche sono diversi da quelli di una società con forte presenza di giovani, sia in termini di servizi e alloggi che di qualità e struttura urbana. L'assottigliarsi delle fasce d'età più giovani produce il rinforzo del peso delle fasce di età più anziane, moltiplicando un processo di aumento dell'età media favorito dalle migliori condizioni di vita.

Borgomanero è un centro caratterizzato da una forte presenza di insediamenti commerciali, con un numero di attività molto considerevole in rapporto al numero di abitanti. Nel borgo storico non sono da tempo presenti realtà industriali importanti, che invece tendono a concentrarsi nelle aree periferiche ed in particolare nelle nuove aree ad esse dedicate.

Nella tradizione storica e nel tessuto economico della città è ben radicato anche il commercio su aree pubbliche, favorito dalle condizioni territoriali in cui esso si colloca; fa da esempio il mercato settimanale che richiama commercianti e visitatori dai territori adiacenti.

## **7.2. I punti fermi dell'amministrazione per la città**

L'impegno politico-amministrativo del Comune di Borgomanero è stato rivolto ad una accorta programmazione di soluzioni che si adattassero alla situazione sociale, economica ed ambientale del suo territorio.

Nel corso del tempo la città ha assunto un ruolo territorialmente importante, con strutture e servizi utilizzati da un bacino d'utenza di circa 100.000 abitanti: l'obiettivo è quello di inserirsi maggiormente nelle strategie di sviluppo di area vasta e di fare rete, integrando i diversi livelli istituzionali e sociali che operano nel territorio.

Tralasciando gli obiettivi economici di riduzione del debito comunale, degli interventi di contrasto agli sprechi e di efficientamento della struttura organizzativa comunale, si possono trovare molteplici iniziative interessanti dal punto di vista di attenzione alle problematiche di accessibilità per tutti. Esse sono afferenti a diversi obiettivi che l'Amministrazione si è prefissata per il suo mandato.

#### *Attivazione di processi di progettazione partecipata*

Rendere Borgomanero un punto di riferimento sempre più centrale per gli enti pubblici e privati è l'obiettivo per la costruzione di processi di progettazione strategica del territorio. Per fare ciò, si prevede lo sviluppo di processi partecipativi che coinvolgano in maniera trasparente ed accessibile il maggior numero di cittadini, enti ed associazioni, in una logica di rete. In questo campo è prevista l'attivazione di tavoli di lavoro permanenti e la partecipazione a bandi di finanziamento locali, regionali, nazionali e comunitari, individuati da un apposito responsabile interno all'Amministrazione.

**PARTECIPAZIONE**

La partecipazione allargata alla comunità si assicura anche attraverso la semplificazione dell'accesso ai servizi dedicati: si prevede un potenziamento degli strumenti telematici di interazione e delle strutture pubbliche esistenti, per consentire un confronto pubblico continuo.

**NUOVE TECNOLOGIE**

#### *Costruzione di una città bella ed inclusiva*

Per garantire il benessere ambientale, sociale ed economico dei

cittadini, tre dimensioni cui afferiscono anche i concetti di sostenibilità e accessibilità, devono essere assicurati interventi ambientali di miglioramento della qualità abitativa e sociale, al fine di valorizzare le relazioni urbane ed assicurare i diritti alla salute, alla casa, alla scuola e alla sicurezza.

Gli interventi in questo campo sono rappresentati dall'approvazione di un P.U.T. - Piano Urbano del Traffico, che persegue un riordino della viabilità ed incentiva la mobilità lenta mediante la realizzazione di parcheggi limitrofi al centro storico, marciapiedi e piste ciclabili, in un progetto di collegamento tra centro e frazioni attraverso percorsi sicuri a scala urbana ed extraurbana.

Il centro storico, bene comune e luogo dove avvengono le relazioni tra le persone, diventa oggetto di processi di riqualificazione e rigenerazione urbana, attraverso il rifacimento della pavimentazione dei corsi principali e iniziative a sostegno delle realtà commerciali locali. Tra questi, la riduzione degli oneri di urbanizzazione e l'esenzione dal pagamento del canone di occupazione del suolo pubblico per gli interventi di ristrutturazione edilizia nel centro storico e lo studio di sgravi fiscali e contributi all'insediamento.

La manutenzione prevista di edifici e spazi pubblici comprende numerosi interventi interessanti, che costituiscono sfide progettuali riguardanti l'accessibilità sia edilizia che urbana: l'attuazione di un progetto di 'abitare collettivo' per anziani autosufficienti e persone con disabilità all'interno di un edificio ex-industriale; il progetto di recupero e di individuazione di una nuova destinazione d'uso per un ex-cinema in centro storico; la valorizzazione di uno spazio esterno adibito ad esposizioni fieristiche e contenitore di eventi; la riqualificazione dei parchi cittadini e l'individuazione di nuove aree da destinare a verde

pubblico, con gli obiettivi di assenza di barriere architettoniche e di fruibilità ed inclusione per tutti. In quest'ottica si colloca anche il completamento del P.E.B.A.- Piano di eliminazione delle Barriere Architettoniche, ora fermo ad una fase di studio di fattibilità.

### *Rivitalizzazione del commercio cittadino e promozione di una città attrattiva per tutti*

Il commercio urbano, settore storicamente importante e caratteristica propria di tutti i centri storici italiani medio-piccoli, contribuisce alla vitalità e alla sicurezza dell'ambiente urbano.

Il rilancio dell'economia locale passa anche da strategie integrate di promozione del territorio e di rigenerazione urbana del centro storico, individuate attraverso un confronto tra l'Amministrazione, i commercianti e le associazioni di categoria. Nel caso specifico di Borgomanero, l'organizzazione e promozione di eventi che richiamino pubblico proveniente dai territori limitrofi ha sempre costituito un forte fattore attrattivo; la continua proposta di manifestazioni di qualità mantiene viva l'anima culturale del borgo e allo stesso tempo ne sviluppa le capacità sia economiche che sociali.

Gli investimenti in ambito culturale non devono essere considerati come un costo superfluo, ma contribuiscono alla crescita della comunità e aumentano l'attrattività turistica, fondamentale per il sostegno di un'economia a scala locale. La valorizzazione del patrimonio artistico, culturale ed eno-gastronomico porta giovamento sia ai residenti sia ai turisti in una realtà territoriale come Borgomanero.

### *Coordinamento ed indirizzo delle politiche sociali*

Sempre in un'ottica di città più accessibile ed inclusiva, è forte l'impegno dell'Amministrazione per quanto riguarda il miglioramento dei servizi di

*welfare* presenti, al fine di rispondere alle esigenze e ai bisogni primari della comunità.

**FARE RETE**

**MULTIDISCIPLINARIETÀ**

La creazione di reti di partenariato con enti ed associazioni operanti sul territorio è finalizzata all'individuazione di soluzioni innovative e funzionali ai problemi sociali, con la valorizzazione delle competenze ed esperienze esistenti. Il lavoro in rete dovrà comprendere anche il dialogo con la Regione, le Fondazioni e i canali di finanziamento europeo.

Particolare attenzione è riposta sia al tema dell'integrazione socio-sanitaria nell'ambito della non autosufficienza e della disabilità, con un impegno a sostenere non solo le singole persone in difficoltà ma gli interi nuclei familiari di appartenenza, sia al tema degli anziani, con un impegno alla valorizzazione e alla cura della persona come soggetto rilevante per la società. A questo proposito si ricorda il già citato progetto di residenza collettiva finalizzato all'inclusione e coesione sociale.

Le azioni di contrasto al disagio sociale, di sostegno alla disabilità delle persone anziane e ai giovani vanno coordinate con la sviluppata rete di associazioni presenti nell'area di Borgomanero, in una logica di sistema, di valorizzazione delle risorse e ricchezze e di partecipazione ai processi progettuali: l'istituzione di una Consulta delle associazioni si inserisce in un intervento che persegue questi obiettivi.

### **7.3. La rete dei servizi sociali, le associazioni e le esperienze locali**

Nell'ambito di una comunicazione sempre più viva tra comune e cittadini, l'Assessorato alla Comunicazione del Comune di Borgomanero ha presentato un progetto denominato *La Vetrina delle*

*Associazioni*, destinato a dare visibilità al lavoro svolto dai sodalizi nell'ambito cittadino. Nel Comune di Borgomanero sono infatti presenti numerose associazioni, il cui impegno spazia dall'ambito culturale a quello sportivo, civile, sanitario e socio-assistenziale. Di queste ultime, alcune si occupano di assistenza e supporto a persone normo-atipiche e disabili: di seguito è riportata una breve presentazione del loro lavoro.

### *ANFFAS Onlus (Borgomanero - Gozzano)*

Fondata nel 1978, ANFFAS Onlus Borgomanero fa parte delle 169 strutture associative della grande famiglia ANFFAS sul territorio regionale e nazionale. Essa promuove, realizza e gestisce attività e servizi a favore delle persone con disabilità e delle loro famiglie secondo gli orientamenti propri delle strutture associative a marchio ANFFAS. L'obiettivo del suo lavoro è la miglior condizione di benessere possibile per le persone disabili e le loro famiglie nell'arco di tutta la loro esistenza, senza discriminazioni. L'attenzione prioritaria viene posta all'interazione tra i fattori personali, ambientali e sociali in cui la persona disabile e la sua famiglia vivono. L'azione viene svolta attraverso iniziative e servizi, volti alla cura della persona nella sua unicità e globalità.

L'auspicio è che società, comunità, organizzazioni e servizi includano le persone nel pieno rispetto della loro diversità e sviluppando le loro capacità, agendo di comune accordo per rimuovere barriere, ostacoli e pregiudizi.

Tra i servizi erogati dell'associazione ci sono due Centri Diurni a Borgomanero ("Il Borgo" e "La Magnolia") ed uno nel comune limitrofo di Gozzano ("La Locomotiva") e due Centri Residenziali ("il Girasole" ed "Il Glicine"); questi ultimi sono strutture a carattere socio-sanitario-assistenziale destinate a persone con disabilità intellettive e relazionali che risultano prive temporaneamente o definitivamente del necessario supporto familiare, seguite 24 ore su 24 da personale specializzato.

*C.I.S.S. - Consorzio Intercomunale per la Gestione dei Servizi Socio-Assistenziali (Borgomanero)*

Il Consorzio, fondato nel 1998, ha come scopo la gestione in forma associata della funzione fondamentale di “Progettazione e gestione del sistema locale dei servizi sociali”, di competenza dei Comuni.

Tra le finalità che esso persegue ci sono: il mantenimento a domicilio delle persone e sviluppo della loro autonomia; il soddisfacimento delle esigenze di tutela residenziale e semi-residenziale delle persone non autonome e non autosufficienti; la tutela dei diritti del minore e della donna in difficoltà; la piena integrazione dei soggetti disabili; l’informazione e consulenza corrette e complete alle persone e alle famiglie per favorire la fruizione dei servizi.

Tra i servizi per la non-autosufficienza c’è il *C.A.D.D. - Centro Addestramento Diurno Disabili*, che offre accoglienza, affiancamento e cura alla persona disabile attraverso la costruzione di relazioni educative, proponendo percorsi e contesti d’esperienza formativa e attività a valenza socio-riabilitativa, nell’ambito della struttura ma anche in spazi diversi dislocati nel territorio. La finalità del Centro è garantire alla persona disabile, dopo la frequenza della scuola dell’obbligo, un’ulteriore opportunità socio-formativa e socio-riabilitativa, sostenendo in parallelo la famiglia nelle sue funzioni di cura quotidiana del familiare con bisogni speciali.

Un altro servizio è quello di intervento a favore di persone non vedenti ed udolose: esso consiste nella presa in carico del disabile sensoriale, attraverso la progettazione di interventi socio-educativi o socio-riabilitativi.

Il servizio di intervento di Educativa Territoriale è volto ad accompagnare il disabile nei contesti di vita quotidiana, come la scuola, il territorio di residenza, la città con i suoi luoghi pubblici e i servizi, al fine di

promuovere l'integrazione sociale, l'inclusione e la partecipazione. In questo modo viene potenziata l'autonomia, le abilità e la qualità di vita della persona, contro l'emarginazione e la solitudine.

Esiste anche un servizio di assistenza domiciliare, che sostiene la persona in situazione di non autosufficienza, supportandone il nucleo familiare nella funzione di cura primaria, al fine di consentire il più a lungo possibile la sua permanenza nel proprio ambiente di vita.

Tra i progetti proposti a favore dei disabili e non-autosufficienti ci sono quello di "Vita Indipendente", che eroga un contributo alla persona disabile affinché provveda direttamente all'assunzione di un assistente personale che gli consenta una maggiore indipendenza personale in casa e fuori casa, e il progetto "Home Care Premium", che prevede prestazioni socio-assistenziali in rapporto alla gravità della non autosufficienza e all'ISEE familiare.

### *ISPAM - Iniziative Studi Psicosociali Amelia Monastra Onlus (Borgomanero - Bolzano Novarese)*

L'associazione di volontariato ISPAM, nata nel 1994, si occupa del recupero e reinserimento di persone con malattie mentali, favorendo l'accoglienza e l'assistenza soprattutto nei confronti dei pazienti psichiatrici, considerati sia nella loro individualità sia all'interno di un determinato ambiente familiare, sociale e comunitario. Essa promuove la salute psichica, il miglioramento della qualità della vita e delle relazioni tra i cittadini e le pubbliche istituzioni, con le quali collabora in maniera attiva.

L'associazione organizza, nei suoi due centri, laboratori di creazione di oggettistica, incontri di condivisione ed accoglienza ludico-creativa e diverse uscite sul territorio. Nel contempo ha partecipato alla

realizzazione ed attivazione di alcuni 'gruppi-appartamento', ubicati nei comuni della zona, nei quali i pazienti possono vivere, con differenze a seconda del grado di assistenza richiesto. L'obiettivo di questi progetti è creare mini-appartamenti nei quali i pazienti, che hanno terminato il percorso terapeutico o sono in procinto di farlo, possano essere completamente autosufficienti ed autonomi.

L'ISPAM è una associazione gestita in autonomia e in maniera volontaristica gratuita, senza compensi e finanziamenti pubblici, ma sostenuta dai fondazioni bancarie, *service club* e lasciti privati, oltre che da forme di autofinanziamento, derivanti dalla vendita degli oggetti prodotti e dall'organizzazione di eventi collettivi.

### *Centro Gazza Ladra (Invorio)*

Questo centro psicopedagogico per il recupero funzionale e l'inclusione delle persone con bisogni educativi speciali, attivo dal 2004 nel territorio borgomanerese, ha diversi scopi: il sostegno alle persone con disabilità; il trattamento delle difficoltà di apprendimento delle persone con esigenze educative speciali; l'offerta di servizi personalizzati e professionali in rete con i servizi del territorio per le persone con disabilità ed Esigenze Educative Speciali; la tutela della dignità e il miglioramento delle qualità della vita; la promozione e sperimentazione di metodologie nuove.

Al Centro opera un'equipe che lavora in un'ottica di presa in carico globale secondo un modello bio-psico-sociale in cui la famiglia assume un ruolo attivo e importante per la crescita e il benessere della persona.

I servizi offerti vanno dalle prestazioni di carattere abilitativo, per i bambini e i ragazzi, a quelle di tipo riabilitativo, afferenti alle aree dell'educazione, della logopedia e della psicoterapia.

Il centro è molto attivo sia in abito associativo, lavorando spesso in rete insieme ad altre realtà locali, sia in ambito di supporto alle amministrazioni, per le quali è incaricata di erogare servizi.

### *Emisferi Musicali (Borgomanero)*

L'associazione di promozione sociale *Emisferi Musicali* è nata nel 2012 dall'incontro di professionisti di diversi settori accomunati dall'idea di un mondo diverso, possibile grazie alla musica. Questa associazione organizzata su base volontaria, senza fini di lucro, opera in coordinamento con gli Enti Locali e le altre associazioni presenti nel territorio.

Vengono realizzate attività di gruppo performative, artistiche e musicali, educative e terapeutiche, che danno origine a orchestre sinfoniche partecipative ed integrate e a spettacoli multidisciplinari e multi-modali, Il tentativo è quello di abbattere le barriere conducendo attività 'normali' con un gruppo persone che comprende disabili e normodotati.

L'Associazione pone particolare attenzione alla realizzazione di progetti inclusivi che vedono l'interazione alla pari di persone diversamente abili in contesti di altro profilo culturale.

Tra i progetti più interessanti ci sono: *L'orchestra per tutti*, percorso integrato, musico-relazionale e terapeutico di gruppo; *NOI – Prove per un'orchestra Integrata*, rivolto agli istituti ad indirizzi musicale o a studenti musicisti, allo scopo di partecipare insieme a eventi culturali e sociali significativi dove il lavoro artistico e performativo è il risultato dell'interazione dei partecipanti.

Esistono anche progetti specifici sostenuti da altre associazioni presenti nel territorio borgomanerese, che afferiscono i temi dell'inclusione e dell'accessibilità per le persone disabili

### *Diversamente Lago / Rotary for Mobility - Rotary Club*

I sei Rotary Club del Lago Maggiore, tra i quali anche quello di Borgomanero-Arona, si sono uniti in un ambizioso progetto contro le barriere derivanti da handicap, con l'obiettivo di aiutare chi ha disabilità o difficoltà motorie.

Le iniziative portate a termine hanno riguardato: una mappatura dell'intero perimetro del Lago Maggiore per individuare gli attuali approdi accessibili a disabili motori; la realizzazione di una app collaborativa che consente di individuare con facilità e di avere informazioni riguardanti questi approdi accessibili ed altri aggiornabili direttamente dagli utenti; l'installazione di sei sollevatori realizzati appositamente per permettere di salire e scendere agevolmente da barche a remi, motore o vela. L'iniziativa è stata poi estesa al Lago d'Orta, con l'utilizzo della medesima app e l'installazione di altri tre sollevatori.

Dalle diverse interviste realizzate durante gli incontri con i rappresentanti di queste associazioni, si è delineato un quadro territoriale abbastanza chiaro, che colloca Borgomanero e la sua zona al centro di una realtà sociale aperta, in cui esiste una sensibilità molto sviluppata riguardo ai temi della disabilità e delle difficoltà che le persone possono incontrare nel corso della loro vita.

Il passo che però ancora non è stato fatto, in questa realtà locale come in tutta la società, è quello del superamento dello stigma della persona con problematiche, soprattutto in campo mentale, e dell'integrazione più ampia all'interno della società di questa parte di cittadinanza, che da alcuni dati rilevati durante gli incontri conta circa 2000 persone in tutto il bacino del distretto sanitario. Nel campo delle malattie mentali, a causa sia di un arretratezza culturale sul tema sia di un senso di

vergogna e non-accettazione da parte della società, soltanto il 30% dei malati psichici viene segnalato ai servizi di assistenza da parte degli altri famigliari.

La questione più importante rimane quella del *Dopo di noi*, ovvero cosa è in grado di fornire la società ad una persona svantaggiata dopo che è venuto meno il supporto familiare. In questo senso, una maggiore integrazione soprattutto a livello abitativo non può che essere una risposta adeguata alle problematiche riguardanti l'accessibilità per tutti: pensare a mini-alloggi diffusi all'interno del tessuto residenziale consolidato, organizzare momenti di aggregazione comunitari e coinvolgere il più possibile le associazioni ed anche le strutture religiose, in un'ottica di rete, sono le prime piccole azioni che possono migliorare l'ambiente di vita e renderlo accessibile a 360°.

#### **7.4. Piano comunale per l'abbattimento delle barriere architettoniche: lo Studio di fattibilità**

Il comune di Borgomanero non si è ancora dotato in via definitiva di un documento che riguardi l'abbattimento delle barriere architettoniche, così come la normativa italiana richiede dal 1986.

Questo documento, che prende in questo caso specifico il nome di Piano comunale per l'abbattimento delle barriere architettoniche, è stato sì previsto, ma risulta ancora fermo alla fase dello studio di fattibilità commissionato dall'amministrazione ad uno studio esterno, lo Studio Tecnico FP di Milano, nel marzo del 2009.

Questo studio si è concentrato sull'individuazione delle possibili barriere architettoniche esistenti all'interno del tessuto viario comunale al fine di arrivare ad una proposta e ad una stima dei costi di possibili interventi di concreta attuazione.

L'attenzione del piano è stata posta sulla totale libertà di fruizione della città per tutte le categorie di cittadini e visitatori e sulla compatibilità degli interventi per ogni tipologia di utente, ricordando come il miglioramento dell'ambiente urbano non giovi soltanto alle persone che hanno difficoltà circa la sua fruizione, ma a tutti.

Nel lavoro condotto dallo studio tecnico sono state però considerate solo due categorie di disabilità: quella motoria e quella visiva (non-vedenti ed ipovedenti), trascurando invece le altre tipologie di cui si è parlato nei primi capitoli. Una mancanza importante, considerando che i documenti internazionali riguardanti le persone con disabilità e i loro diritti erano al tempo della redazione già stati pubblicati. Sono stati tuttavia valutati anche altri aspetti importanti, quali il fenomeno dell'aumento del numero di persone anziane, la possibilità di infortuni ed incidenti nel corso della vita di una persona, la tutela della mobilità delle donne in gravidanza e dei nuovi nati, la movimentazione di carichi connessi alle attività commerciali in zona centro storico.

Attraverso una serie di sopralluoghi con annesse campagne fotografiche sono state individuate e rappresentate su una cartografia di base tutte le barriere architettoniche presenti nel territorio comunale. Il lavoro ha previsto anche un momento di incontro con un gruppo di persone con disabilità, il 'Gruppo Calamaio' dell'Associazione Orizzonti Onlus, fondatrice del Centro Gazza Ladra, che ha dato ai progettisti la possibilità di immedesimarsi in una situazione di disabilità reale.

Nel centro storico, le barriere architettoniche che sono state rilevate sono connesse all'irregolarità del fondo stradale e agli avvallamenti della pavimentazione, alla presenza di auto parcheggiate in divieto di sosta lungo i muri delle strade a carreggiata più stretta e alla presenza di percorsi sterrati nei due parchi pubblici.

Nel resto del centro abitato, le rilevazioni hanno fatto emergere la presenza di situazioni di pericolo e disagio per gli utenti con disabilità,

quali tratti di marciapiede in cui è impossibile salire o scendere per la mancanza di scivoli, la mancanza, la non fruibilità o l'inadeguatezza degli stessi in corrispondenza di alcuni attraversamenti pedonali, le pessime condizioni di alcuni tratti di marciapiede.

Nei nuclei frazionali il problema maggiormente rilevato è stato l'assenza stessa dei marciapiedi, oltre alle cattive condizioni del fondo stradale. Questo lavoro di rilievo però non ha rispecchiato pienamente gli obiettivi che sono stati posti in partenza: le barriere architettoniche individuate infatti sono ascrivibili per lo più a problematiche connesse alla mobilità di persone in sedia a rotelle, e non considerano ad esempio numerose problematiche legate alla non-visione o alla ipo-visione, che verranno successivamente segnalate nella proposta di progetto di questa tesi.

A conclusione dello studio di fattibilità sono state proposte quattro tipologie di interventi: la delimitazione dei percorsi pedonali, con l'impedimento della sosta per le autovetture; la sistemazione degli avvallamenti sia del fondo stradale che dei marciapiedi; la realizzazione di un breve percorso ciclo-pedonale pavimentato all'interno dei due parchi; la realizzazione degli scivoli di raccordo tra piano del marciapiede e piano stradale, laddove mancanti. Infine è stato stimato il costo di tali interventi, riferiti puntualmente alle criticità segnalate e raffigurate nella cartografia, senza però definire le specifiche tecniche.

Il lavoro commissionato dall'amministrazione, sebbene carente sotto molti aspetti, può essere considerato come punto di partenza nell'individuazione delle criticità e nella presa di consapevolezza dei reali problemi presenti nell'ambiente urbano.

## **7.5. Il Piano Urbano del Traffico**

Altro importante documento commissionato dall'Amministrazione ad

uno studio di progettazione esterno all'ufficio tecnico comunale è stato l'aggiornamento del Piano Urbano del Traffico, redatto dalla società di progettazione Tau di Milano e adottato dal Consiglio comunale nel mese di febbraio 2018. Il piano è composto da un 'quadro conoscitivo' nel quale sono state raccolte le analisi sull'offerta e sulla domanda di trasporto, e da un 'quadro progettuale' che contiene le indicazioni sui provvedimenti da adottare, riguardanti la razionalizzazione dell'offerta e la gestione della domanda. Gli obiettivi dichiarati del piano sono il miglioramento delle condizioni di circolazione e sosta, la riduzione di incidenti e inquinamento atmosferico ed acustico, il rispetto dei valori ambientali, il contenimento dei costi ed il recupero degli spazi urbani. A questi si aggiunge la volontà di definire interventi la cui realizzazione sia possibile nell'orizzonte di breve periodo individuato dallo stesso piano.

Per quanto riguarda il miglioramento delle condizioni di circolazione e sosta, il documento richiama il concetto di accessibilità, ma il riferimento è quello soltanto all'utenza pedonale alla quale offrire una maggiore fruibilità della città, una diretta accessibilità ai mezzi di trasporto collettivo ed un minore disagio in rapporto all'interferenza veicolare: una visione troppo generale che non approfondisce i diversi aspetti del tema. Nel documento viene dichiarata anche un'attenzione all'utenza definita 'debole', citando soltanto la mancanza di una rete pedonale e ciclo-pedonale adeguata, anche nel settore del centro storico, ma facendo però osservare come in quell'ambito la marcia veicolare sia lenta e i flussi siano relativamente bassi, non costituendo quindi un pericolo significativo.

Non c'è nessun riferimento ad un'utenza di persone con disabilità o con problemi di mobilità, realtà che un documento che incide sull'organizzazione ed il disegno dell'ambiente urbano dovrebbe invece considerare in maniera più approfondita.

Le criticità emerse dalla fase di analisi sono: la mancanza di una rete di itinerari ciclo-pedonali lungo la viabilità principale; la pericolosità puntuale di alcune intersezioni, a causa della mancata definizione di specifici spazi per la circolazione, la sosta e il passaggio pedonale; la presenza di carreggiate strette e senza marciapiedi lungo la rete stradale locale di più antica formazione; la presenza di numerosi passaggi a livello a raso, che incide sul traffico e sulla viabilità in entrata al centro città; le elevate velocità di percorrenza lungo alcuni assi della viabilità principale. Individuate queste problematiche, sono stati definiti come prioritari gli interventi riguardanti la fluidificazione della marcia lungo la viabilità principale tramite il potenziamento di alcune intersezioni, l'istituzione di sensi unici di marcia lungo i tratti di strade locali inadeguate per il doppio senso e attualmente non dotate di marciapiede, la definizione di nuovi itinerari ciclo-pedonali facilmente di infittimento della maglia attuale.

Il quadro progettuale ha quindi individuato, tra gli altri, interventi a favore di un maggior sicurezza per gli attraversamenti dei flussi pedonali e ciclistici. In questa parte viene ricordato come bambini ed anziani, insieme con le persone con disabilità fisiche siano utenti particolarmente a rischio alle intersezioni. Essi però vengono presentati nel testo del documento come 'problemi' per i progettisti: sicuramente una definizione infelice, soprattutto perché riportata in un documento ufficiale, ed in parte rivelatrice di una cultura progettuale ancora non completamente allineata con in canoni della progettazione per tutti.

Per quanto riguarda le infrastrutture per la cosiddetta 'utenza debole' il piano propone l'adozione di regole progettuali per l'adeguamento e la realizzazione di spazi pedonali riguardanti: sezioni minime in relazione alle tipologie stradali e agli ambiti urbani; protezione degli spazi pedonali; progettazione integrata con altre attrezzature per l'utenza,

come pensiline e panchine; attraversamenti pedonali; dislivelli tra sede stradale e marciapiede e raccordi altimetrici tra superfici; disciplina di uso di sedi promiscue ciclo-pedonali; concessione di spazi per occupazione temporanea o permanente. Viene inoltre nuovamente ricordata la necessità di intervenire affinché le strade sprovviste di marciapiedi ne vengano dotate e si abbiano delle discontinuità trasversali che indichino spazi riservati al pedone.

Il documento si conclude con l'individuazione delle priorità e dei costi di realizzazione delle opere, la cui valutazione è stata fatta individuando i costi parametrici per tipologia di opere, con l'indicazione dell'importanza della fase di monitoraggio nel tempo dell'evoluzione dei flussi di traffico, al fine valutare l'efficacia delle misure implementate e la coerenza con gli obiettivi prefissati.

## **7.6. Le barriere al funzionamento urbano**

A partire dalle interviste condotte a rappresentanti di associazioni e servizi sociali presenti sul territorio e dallo studio dei documenti ufficiali redatti dall'Amministrazione, con i quali ho potuto avere un confronto diretto, è stato possibile definire le barriere al funzionamento urbano che interessano il territorio comunale, sia nella sua parte centrale, della quale si occuperà quest'ultima parte di elaborato, che nelle sue frazioni.

Seguendo la classificazione tipologica di barriere al funzionamento urbano descritta all'inizio di questa tesi (Cap.1), in alcuni ambiti del territorio comunale urbano di Borgomanero sono individuabili *barriere fisiche* e *sensoriali, percettive o comunicative*. L'assenza di marciapiedi in alcune strade del centro storico, soprattutto quelle più strette, rende difficoltoso e pericoloso il transito per i pedoni per la presenza di parcheggi su uno dei lati della carreggiata. In altri ambiti i marciapiedi

presentano una larghezza inadeguata, alcuni elementi materici scivolosi, oppure un'altezza di scalino pericolosa ed inaccessibile per gli utenti con disabilità motoria; seppur siano presenti nella maggior parte dei casi scivoli e discese che raccordano il piano stradale con quello di marciapiede, in alcuni casi si riscontra la loro assenza in corrispondenza degli attraversamenti pedonali. Questi ultimi sono stati segnalati come carenti in luoghi e situazioni in cui ve ne sarebbe la necessità, poiché l'eccessiva presenza di veicoli circolanti su strada è risultata essere uno dei fattori indicati come più sfavorevoli dalle associazioni che si occupano di persone con difficoltà motorie e sensoriali e della loro mobilità in ambito urbano.

Soltanto in alcuni casi i marciapiedi e le banchine sono stati dotati del sistema di segnaletica tattilo-plantare LVE, utilizzato ad esempio nel recente intervento di riqualificazione adiacente all'ospedale oppure nei percorsi all'interno della stazione ferroviaria, ma assenti nella quasi totalità del territorio comunale. Nei quattro corsi del centro storico, i marciapiedi a raso, soluzione ottimale per gli utenti con disabilità fisico-motoria, costituiscono un pericolo per gli utenti con disabilità visiva, in quanto le intersezioni con le vie perpendicolari alla viabilità principale non sono in alcun modo percepibili come tali da parte di un utente che si dovesse servire di un bastone-guida. Quando la guida fisica costituita dal fronte edificato si interrompe, non è possibile definire se si è in presenza di un'apertura di un esercizio commerciale, di un cortile interno aperto (spazio per altro molto comune a Borgomanero), oppure di una strada secondaria e trasversale a quella di marcia.

Un'altra problematica riscontrata è quella degli ingressi agli esercizi commerciali: soprattutto in quelli che affacciano sui corsi principali è presente un salto di quota tra il piano stradale e l'interno, variabile in altezza a seconda dei piani ma tale da costituire un impedimento per

l'ingresso a sedie a rotelle, mentre non costituisce un grosso problema per le persone non-vedenti. Questa ultima categoria di utenti potrebbe trovare difficoltà invece in alcune situazioni nelle quali, per ovviare al problema del salto di quota all'ingresso, sono state posizionate delle rampe rimovibili all'esterno, sui marciapiedi nello spazio prospiciente l'entrata degli esercizi commerciali. Un altro pericolo, sia per gli utenti non-vedenti che per i disabili motori, è rappresentato dai *dehors* dei bar e gelaterie: sebbene nella maggior parte dei casi essi siano posizionati all'interno della carreggiata, seguendo regolamenti e corrispondendo i corrispettivi oneri comunali, in alcuni casi sedie e tavolini occupano anche i marciapiedi.

All'interno dei due parchi pubblici principali, Parco Marazza e Parco della Resistenza, la presenza di ghiaia come componente materica principale per i percorsi interni non favorisce il loro utilizzo da parte di utenti in sedia a rotelle o con problemi della vista.

Per quanto riguarda l'aspetto *comunicativo*, a Borgomanero non sono presenti totem informativi, segnali o mappe tattili che possano consentire ad una persona con disabilità visiva di comprendere la sua posizione all'interno dell'ambiente urbano. Le uniche mappe tattili presenti sono quelle della stazione ferroviaria, che però si limitano a descrivere soltanto gli spazi corrispondenti alle banchine e al sottopasso pedonale; una di esse era posizionata in cima ad una scalinata che rappresentava l'ingresso dell'edificio viaggiatori, prima di essere rimossa, mentre le altre non sono più state aggiornate in seguito alla nuova configurazione dell'edificio stesso, i cui ambienti interni ora non sono più adibiti a biglietteria e a sala d'aspetto. Nella medesima stazione, è presente un percorso tattilo-plantare LVE, ma manca la possibilità di accedere direttamente alle banchine da parte degli utenti in sedia a rotelle.

Le barriere legate alla *rete di mobilità*, oltre che per la mancanza di alcune pensiline per l'attesa dei bus di linea, sono molto significative per quanto riguarda le frazioni che compongono il territorio comunale. I sette nuclei esterni sono diffusi in un territorio di quasi 33 km<sup>2</sup> e gli spostamenti tra essi e il nucleo centrale sono per la maggior parte affidati ai mezzi di trasporto privato, data la scarsa presenza di piste ciclabili e lo stato non ottimale del manto stradale. Questi aspetti vanno ad incidere sul traffico e sulla richiesta di parcheggi presso il centro storico, quindi sulla presenza di veicoli sulla strada.

Non esiste un servizio di trasporto pubblico urbano che consenta agli abitanti delle frazioni di spostarsi da e verso il centro: questo servizio, rivolto soprattutto ad anziani e a persone con problemi di mobilità, viene svolto da alcune delle associazioni sopracitate, che però spesso devono affidarsi a consorzi o società esterne per l'affitto di mezzi, che in alcuni casi non sono attrezzati per l'occorrenza. Il fattore tempo incide anche nell'utilizzo del trasporto ferroviario: la stazione di Borgomanero non è attrezzata per l'accoglienza 24h/24 delle persone a mobilità ridotta ed il servizio di salita e discesa dai convogli deve essere prenotato in anticipo rispetto al giorno previsto del viaggio. Da segnalare anche il fatto che non tutti i convogli sono attrezzati per l'accesso ai passeggeri a mobilità ridotta, specialmente quelli in sedia a rotelle.

Dal punto di vista *culturale e sociale*, a Borgomanero si possono individuare barriere relative ai luoghi percepiti come insicuri e mal-frequentati: in primis la stazione ferroviaria, che presenta al di sotto del piazzale un parcheggio coperto capiente, attualmente ad accesso libero, utilizzato durante il giorno ma evitato durante la notte per via della posizione un po' decentrata e per gli stereotipi legati al luogo. Altri luoghi giudicati insicuri, soprattutto durante le ore che ne precedono la chiusura notturna, sono i parchi pubblici, che specialmente nel periodo invernale non vengono pienamente vissuti ed utilizzati.

## **7.7. 10 temi per le politiche urbane di accessibilità per tutti**

Come è stato più volte ribadito negli scorsi capitoli, sono molte le tematiche che afferiscono alla materia dell'accessibilità, sia a livello politico che sociale. All'interno di questo elaborato, estrapolate sia dalle esperienze progettuali documentate nel capitolo precedente ma anche individuabili all'interno dell'intero elaborato, ne sono state evidenziate dieci, che si ritrovano a lato del testo nei box di colore grigio. Esse possono essere considerate come elementi chiave per un buon progetto di miglioramento dell'accessibilità e per la creazione di politiche urbane che siano veramente integrate e funzionali al superamento delle barriere che limitano l'accesso delle persone al funzionamento della città. Le stesse devono inoltre ispirare e accompagnare i processi decisionali riguardanti l'iter di impostazione e disegno di uno strumento urbanistico, che nel nostro caso si configura come un P.E.B.A., che possa integrare le informazioni e le scelte contenute negli altri strumenti di settore, coordinare gli atti e fornire un'ossatura di base per il documento urbanistico generale del piano regolatore, proponendo come concetto cardine l'accessibilità per tutti.

Il concetto di politica urbana, l'insieme delle scelte pubbliche orientate al raggiungimento di uno o più obiettivi che interessano l'intera collettività, contiene al suo interno un principio intrinseco di cambiamento, inteso come tendenza al miglioramento di una condizione di partenza. In questa direzione si orienta il pensiero di Gianluigi Nigro (2003), che definisce gli atti politici come finalizzati a promuovere azioni rivolte alla soluzione dei problemi; non solo quindi a soddisfare bisogni, ma anche a cogliere le opportunità e le potenzialità offerte dal territorio e dai piani<sup>1</sup>. Nel nostro caso specifico, il processo di trasformazione del territorio interessa gli strumenti urbanistici, i piani ed i programmi, promossi,

come afferma G. Pasqui (2001), da soggetti pubblici e realizzati da una pluralità di attori che provengono da discipline e formazioni diverse<sup>2</sup>.

I 10 temi presentati di seguito sono stati declinati al caso specifico di Borgomanero, sintetizzando ed integrando gli indirizzi descritti dalle linee guida per le città accessibili con la situazione ambientale, sociale e culturale della città e le proposte e le iniziative portate avanti dall'Amministrazione comunale.

### ***Formazione***

La sensibilizzazione dei tecnici e degli addetti ai lavori affinché l'accessibilità si radichi come elemento imprescindibile in ogni progetto deve partire innanzitutto dai processi di formazione dei professionisti pubblici e privati. In Piemonte non sono attivi centri regionali per l'accessibilità ed il benessere ambientale, come invece avviene in Emilia Romagna ed in Toscana (vedi Approfondimento Cap. 4): sarebbe invece auspicabile che questi organismi si formassero in ogni regione d'Italia, per aiutare e cooperare con il settore pubblico e privato circa i temi dell'inclusione e del benessere di tutti. Inoltre sarebbe opportuno che all'interno dell'Amministrazione comunale venisse istituito un gruppo di persone, o almeno una figura specifica con competenze adeguate, che si occupi di verificare l'accessibilità riguardo alle scelte urbanistiche, così come si è impegnata per l'individuazione di responsabili del monitoraggio del territorio e di reperimento dei fondi provenienti da bandi.

L'informazione e l'educazione può incominciare già dai percorsi scolastici degli istituti superiori e di quelli tecnici. A Borgomanero e nelle zone limitrofe sono presenti diversi istituti superiori e di indirizzo professionale; gli istituti tecnici della provincia sono invece concentrati nel capoluogo Novara. Con essi possono essere organizzati incontri ed

iniziative, come quella realizzata nel 2016 in tutta Italia con gli Istituti CAT - Costruzioni, Ambiente e Territorio italiani, con la produzione di elaborati progettuali che possono poi essere messi a disposizione dell'amministrazione locale.

Così come si sono rivelati utili in altri contesti, potrebbero essere organizzate delle giornate di conoscenza della propria città 'con gli occhi' di una persona disabile, al fine di comprendere quali siano le difficoltà reali che i disabili motori, visivi e cognitivi possono avere nella fruizione dell'ambiente cittadino. Queste iniziative di simulazione di esperienze reali aumentano non solo la consapevolezza per i professionisti del settore, ma anche per tutti quei cittadini che vi partecipano, e sono più efficaci delle sole giornate di formazione classica di tipo 'cattedratico'.

Come detto, l'attivazione di collaborazioni tra istituti scolastici, associazioni ed enti pubblici, in un'ottica multidisciplinare, diventa veicolo di promozione per campagne di sensibilizzazione sui temi della città inclusiva.

### ***Multidisciplinarietà***

Le politiche per l'accessibilità devono poter integrare i diversi saperi e coinvolgere più ambiti progettuali: urbanistica, design urbano, architettura degli interni, welfare socio-sanitario, economia dei servizi collettivi, mobilità e trasporti, governo e gestione amministrativa degli spazi pubblici, restauro e recupero del patrimonio storico e archeologico sono discipline che devono essere integrate all'interno dell'operato dell'Amministrazione.

La cultura progettuale deve essere diffusa, oltre che negli uffici tecnici comunali, anche all'interno degli studi di progettazione che collaborano con l'Amministrazione, in modo tale da creare un sistema virtuoso in

grado di raccogliere e rispondere alle esigenze reali delle persone, consapevole delle condizioni del funzionamento urbano e territoriale e delle dinamiche sociali.

### ***Fare rete***

La rete di collaborazione deve essere estesa anche alle associazioni operanti nel settore delle politiche socio-sanitarie e culturali, che unendo le forze e le richieste provenienti da differenti ambiti possono avanzare richieste e fare proposte presso l'Amministrazione comunale.

In precedenza si è descritto come la realtà di Borgomanero sia molto attiva a proposito di enti e servizi sociali che si occupano di persone con disabilità e difficoltà.

Queste esperienze dovrebbero essere sfruttate in maniera maggiore di quanto non lo siano attualmente. Si potrebbero prevedere incontri periodici, laboratori, tavoli per l'accessibilità sull'esempio di alcune esperienze raccolte nell'Atlante Città Accessibili, al fine di mantenere i contatti tra Amministrazione ed operatori del settore e di condividere impressioni ed esperienze.

La creazione di questo tipo di reti non solo aumenta la visibilità delle singole azioni, ma contribuisce a diffondere le competenze necessarie per affrontare determinati problemi e prendere decisioni politiche da parte dell'Amministrazione. L'importante è che queste reti siano costituite attorno ad un interesse comune e finalizzate alla produzione di azioni reali sul territorio.

### ***Partecipazione***

Gli stessi Tavoli per l'accessibilità, laboratori e incontri sono anche occasione per promuovere la partecipazione dei cittadini nella fase di messa a punto di piani e programmi per una città più bella e inclusiva.

La realtà sociale di Borgomanero è molto aperta, e negli ultimi anni è cresciuta la sensibilità rispetto ai temi della disabilità fisica e intellettiva. È molto utile creare occasioni partecipative affinché la cittadinanza si interfacci con le problematiche connesse alla difficoltà di utilizzo dello spazio pubblico da parte di alcune persone, e che si sviluppi la cultura dello spazio comune per tutti.

La costruzione di un processo partecipato che riunisca la cittadinanza, le associazioni del territorio e le persone disabili rappresentanti delle disabilità motorie, sensoriali e comunicative, gli assessorati e tutte le realtà portatrici di interesse a diverso titolo coinvolte, costituisce un esempio valido di attivazione 'dal basso' e comporta un'assunzione di responsabilità da parte di tutti i partecipanti.

### ***Comunicazione e nuove tecnologie***

Le innovazioni tecnologiche e i nuovi metodi di comunicazione possono avere un peso importante nel processo di miglioramento dell'accessibilità dei luoghi.

Sono diversi gli esempi di strumenti ed applicazioni che possono arricchire l'esperienza di spazi urbani e che possono dare un supporto valido per le persone che hanno difficoltà ad orientarsi o a fruire appieno delle opportunità che un luogo fornisce.

A Borgomanero, come detto, si registrano alcune difficoltà per quanto riguarda la mobilità e l'accessibilità alle attività commerciali: è possibile innanzitutto utilizzare la tecnologia dei *beacon* per dare informazioni, per esempio alle persone non-vedenti, circa la prossimità di uno specifico esercente, di un servizio di base, o di un luogo di interesse, con la possibilità di farsi guidare attraverso un navigatore verso di esso. Questi trasmettitori possono essere posti tanto in corrispondenza delle

entrate dei negozi quanto incorporati nella segnaletica tattilo-plantare LVE di nuova generazione.

Per quanto riguarda la mobilità, possono essere introdotti sistemi di trasporto utili non solo per un'utenza disabile ma per chiunque non abbia la possibilità di spostarsi con mezzi propri, soprattutto dai nuclei frazionali più lontani dal centro storico. Questo servizio può essere gestito direttamente dal Comune o dalle associazioni, alcune delle quali ne sono attualmente prive e ne stanno richiedendo l'attivazione. Una rete di trasporto pubblico a scala ridotta può essere costituita da mini-autobus elettrici, come ne esistono per esempio nel capoluogo di provincia Novara, attrezzati per poter accogliere utenti con difficoltà motorie, oppure attraverso iniziative come quelle proposte a Bologna e Senigallia, esemplari di biciclette attrezzate per trasportare una sedia a rotelle, o a Foligno, un veicolo elettrico prenotabile tramite app e utilizzabile anche per escursioni nei percorsi naturalistici che circondano Borgomanero.

Sempre rivolta ad utenti con difficoltà cognitive, esiste la possibilità di implementare l'attuale offerta della biblioteca comunale, con sede nella Villa Marazza all'interno dell'omonimo parco, con una sezione di libri *inbook*, aderendo così ad un protocollo di scambio di libri che sta crescendo in tutta Italia e rimarcando il valore ed il ruolo della biblioteca come punto di incontro e centro per attività culturali rivolte a tutta la collettività. L'utilizzo della simbologia CAA - Comunicazione Aumentativa Alternativa può essere utilizzata anche nella segnaletica posizionata nei luoghi pubblici, nelle mappe predisposte per i turisti e nelle vetrine degli esercizi commerciali: un'ulteriore attenzione verso l'inclusione di tutti nella vita della città.

Le nuove tecnologie permettono anche di rendere disponibili e *open*

*source* le cartografie dei piani riguardanti accessibilità e barriere architettoniche, oltre che le mappe turistiche del territorio: oltre alla costituzione di un sistema informativo che faccia conoscere i luoghi in cui sono presenti servizi accessibili per tutti, la possibilità di segnalazione e di aggiornamento continuo dei dati da parte degli utenti permette una nuova forma di comunicazione sia tra utente ed utente che tra cittadino ed Amministrazione. Quest'ultima dovrebbe attivarsi al fine di portare avanti la digitalizzazione dei suoi strumenti cartacei, per migliorare e velocizzare la comunicazione con la popolazione e per condividere in rete le informazioni con tutti gli enti che ne facessero richiesta, accorciando i tempi e diminuendo le spese.

### ***Visione multiscalare***

La condivisione di informazioni è essenziale per poter rivolgere le attenzioni e le azioni verso un'ottica multiscalare, che esuli dai confini comunali e metta in rete le esperienze, le opportunità e le risorse che un territorio può offrire.

Il distretto sanitario detto 'Area Nord' comprende il territorio di Borgomanero, Arona e Romagnano Sesia: esso può essere individuato come bacino di utenza a scala più ampia sul quale impostare un sistema di servizi e interventi che riescano a connettere tutti gli stimoli e i progetti già avviati, nonché come ambito per la redazione di piani coordinati riguardanti accessibilità e sicurezza.

È sicuramente necessaria l'integrazione tra le disposizioni riguardanti la scala edilizia e quelle riguardanti la scala urbana: le disposizioni devono tener conto del miglioramento delle condizioni e dell'allungamento della vita media delle persone, ed agire di conseguenza attraverso politiche mirate riguardanti il ripensamento della fruizione dei luoghi rispetto ad un intervallo temporale più ampio.

I P.E.B.A. e i vari Piani Strategici devono perciò essere utilizzati come strumento di indirizzo per la pianificazione all'interno di un processo strategico e pianificato di ampio sguardo.

### ***P.E.B.A. e progettazione integrata***

Proprio il P.E.B.A. - Piano di Eliminazione delle Barriere Architettoniche, che ricordiamo essere attualmente l'unico strumento attuativo individuato dalla normativa italiana nel settore degli interventi atti al raggiungimento della soglia ottimale di accessibilità, deve diventare lo strumento urbanistico di integrazione delle informazioni e delle scelte contenute negli altri strumenti di settore, coordinare gli atti e fornire un'ossatura di base per il documento urbanistico generale, che nel caso di Borgomanero è il P.R.G. - Piano Regolatore Generale e sue varianti.

Sarebbe utile trasportare nel suo processo di definizione tutte le conoscenze e le indicazioni accumulate nel corso degli anni circa questo strumento, per indirizzare le sue finalità secondo le più recenti indicazioni e far sì che esso acquisisca un ruolo cardine nella pianificazione proponendo il tema dell'accessibilità per tutti come principio ispiratore delle politiche urbane.

Il Comune di Borgomanero ha già numerosi strumenti pianificatori attivi, che contengono anche disposizioni circa l'utilizzo dello spazio pubblico: il Piano dell'arredo urbano, il Piano urbano del traffico, il Regolamento dehors, il Piano di Protezione Civile ed il Regolamento edilizio. Inoltre, come già presentato, ha richiesto l'elaborazione di uno studio di fattibilità per un piano di eliminazione delle barriere architettoniche. Da quest'ultimo documento si può partire per definire, ancor prima che interventi puntuali, degli indirizzi di azione e degli obiettivi prioritari per la progettazione degli interventi sullo spazio

pubblico e per l'integrazione delle disposizioni contenute in tutti gli strumenti pianificatori prima elencati.

È infatti necessario che uno strumento come il P.E.B.A. venga redatto prima di tutto comprendendo le caratteristiche peculiari e le esigenze reali del territorio per il quale viene predisposto. Questa analisi può essere favorita soprattutto dalla partecipazione al processo decisionale da parte degli *stakeholders*, le associazioni e i rappresentanti delle categorie di utenti.

Seguendo i suggerimenti contenuti in alcune esperienze e nell'opinione degli esperti, è auspicabile che in una prima fase il P.E.B.A. si concentri soltanto su una parte di territorio, come può essere un quartiere, un ambito o un percorso urbano; da questo primo lavoro poi, esso si può espandere e comprendere anche altre parti del territorio comunale, utilizzando in maniera proficua i proventi derivati dalle scelte progettuali iniziali.

### ***Risorse***

L'ostacolo più grande che riguarda i progetti portati avanti dalle amministrazioni pubbliche è appunto quello dei finanziamenti.

Se l'accessibilità diventasse un tema realmente trasversale e imprescindibile, alla realizzazione di interventi migliorativi di spazi e attrezzature potrebbero concorrere molti finanziamenti, definiti con finalità diverse e provenienti da più ambiti programmatori, così come le risorse a bilancio di diversi assessorati regionali e comunali, che potrebbero impostare forme innovative e condivise di programmazione e progettazione di interventi e azioni sul tema dell'accessibilità per tutti.

Molte difficoltà oggi riguardano i progetti pilota portati avanti dalle amministrazioni pubbliche, che il più delle volte si esauriscono con il venire meno dei finanziamenti inizialmente predisposti ad hoc. Il nodo dell'assenza di risorse deve essere affrontato con maggiore creatività: le soluzioni possono proporre un miglior uso degli oneri di urbanizzazione, ricorrere all'appalto integrato e a forme di partenariato pubblico-privato, oltre che cercare le occasioni tra i fondi messi a disposizione dalle Fondazioni e dall'Europa, motivo per il quale è opportuno che venga individuato un responsabile incaricato a questo compito all'interno degli uffici comunali.

Ad esempio, un reinvestimento dei risparmi derivanti dall'ottimizzazione dei servizi o dalla riscossione degli oneri di urbanizzazione può essere utile ad aggiornare gli strumenti urbanistici o a predisporre di nuovi, come il P.E.B.A. che manca alla città di Borgomanero. Esistono inoltre numerosi canali di finanziamento comunitari, statali o regionali utilizzabili dal Comune anche per erogare di contributi dedicati a migliorare l'accessibilità negli spazi privati: contributi regionali per censimento di immobili, edifici e spazi pubblici interessati a interventi per l'abolizione delle barriere architettoniche, bandi regionali POR-FESR di consolidamento per le *startup* innovative. Per questi, va ricordato, è necessario che la cultura progettuale si diffonda, oltre che negli uffici tecnici e nelle amministrazioni comunali, anche ai livelli amministrativi superiori, in modo tale che essi predispongano iniziative adeguate che ricadano su una scala territoriale più piccola.

Anche la collaborazione tra attori pubblici e privati attivi nel settore dei servizi, dell'imprenditoria e del commercio può essere utile a reperire le risorse necessarie per progetti di miglioramenti dell'accessibilità: il partenariato pubblico-privato e il ricorso all'esperienza di associazioni attive in città possono incrementare le possibilità di successo di

iniziative e progetti calati nella realtà territoriale di Borgomanero.

L'accessibilità si porta dietro un potenziale economico ad oggi ancora poco conosciuto e sfruttato, che va fatto emergere e reso interessante sia per il settore pubblico che per il settore privato. Essa può infatti rappresentare un vantaggio competitivo per le città sia in termini di vivibilità che di attrattività turistica, tanto più in un contesto come il nostro caratterizzato dal progressivo invecchiamento della popolazione; così come essa costituisce un punto a favore per quelle attività commerciali che adottano soluzioni per favorire l'utilizzo dei loro servizi da parte di tutti.

### ***Patrimonio culturale e turismo***

L'accessibilità ha, oltre che una dimensione qualitativa, una dimensione quantitativa, con ricadute di tipo economico e sociale legate al settore del turismo e del patrimonio culturale. Su questo punto è necessaria una riflessione generale che si discosta dal contesto specifico di Borgomanero, ed è applicabile ad ogni realtà territoriale italiana.

In un Paese ricco di arte e storia come il nostro, la promozione di una cultura dell'accessibilità, sempre più indicatrice di accoglienza e qualità, risulta fondamentale per far sì che il nostro patrimonio, un potenziale 'museo diffuso' a scala nazionale, diventi un volano per uno sviluppo sostenibile.

L'accessibilità, allo stato attuale, deve collocarsi all'interno di un progetto di restauro in virtù della condizione intrinseca dell'architettura, ovvero lo stretto legame tra monumento ed uso, la migliore garanzia per la conservazione del patrimonio. Accessibilità e conservazione trovano infatti un punto di contatto nelle ragioni stesse della salvaguardia dei beni storici, considerando l'idea che il 'riconoscimento' dei molteplici valori che caratterizzano un bene culturale è la radice di un intervento

conservativo: nel momento stesso della percezione individuale, tale riconoscimento “appartiene alla coscienza universale, e l’individuo che gode di quella rivelazione immediata si pone immediatamente l’imperativo categorico, come l’imperativo morale, della conservazione”<sup>3</sup> (C. Brandi, 1963). La necessità che questa esperienza si ripeta in altri fruitori e il sopracitato carattere collettivo della coscienza rivelano, come spiega Andrea Pane (2004), quanto il problema dell’accessibilità si manifesti ben prima dell’intervento conservativo, ovvero già nella fruizione del bene culturale<sup>4</sup>.

Appare in questi casi più consono fare riferimento al concetto di ‘visitabilità’, che come indica il *D.M. 236/89* comprende “la possibilità (...) di accedere agli spazi di relazione e ad almeno un servizio igienico di ogni unità immobiliare”, a cui vanno aggiunti gli ambienti più significativi di un edificio o di un sito, intesi come spazi irrinunciabili per l’intera collettività fondamentali per la comprensione dell’identità architettonica e dei valori.

È opportuno anche ricordare come si differenzino i concetti di ‘fruibilità’, declinata in tre gradi dal *D.M. 236/89*, e di accessibilità, che è appunto uno di questi. Spesso si tende a differenziare il concetto di ‘accessibilità’ da quello di fruibilità: ‘accessibilità’, rimanda alla possibilità di utilizzo in piena autonomia di spazi e attrezzature secondo precise disposizioni normative; ‘fruibilità’ si riferisce alla effettiva possibilità di utilizzazione di un ambiente o un’attrezzatura da parte di persone con disabilità seppur non esplicitamente progettati per tale scopo. Un ambiente o un’attrezzatura possono essere comunque fruibili pur non essendo ‘accessibili’ a norma di legge, nel caso in cui presentino caratteristiche di raggiungibilità o ne permettano l’utilizzo da parte di persone con disabilità. Al contrario, ambienti considerati accessibili possono di fatto risultare non fruibili: è il caso di impianti fermi per guasti o di percorsi lungo i quali

sono stati posizionati ostacoli oppure oggetto di scarsa manutenzione. La legge italiana per il superamento delle barriere architettoniche, tra le più avanzate e complete nell'ambito dei paesi occidentali, ha introdotto disposizioni a carattere innovativo, fondate su un approccio di tipo prestazionale che prevede la possibilità di conseguire risultati analoghi o migliori di quelli prescritti ricorrendo alle cosiddette 'soluzioni alternative'<sup>5</sup>. Queste norme valgono anche per gli immobili vincolati, anche se spesso si ritiene che gli interventi per l'eliminazione delle barriere architettoniche siano lesivi per le caratteristiche storico-artistiche del bene tutelato, e che quindi non si applichino ad essi. La norma, permettendo comunque la possibilità di negare l'autorizzazione ad intervenire in caso di 'serio pregiudizio' per il bene tutelato<sup>6</sup>, prevede che si provveda alla soluzione del problema almeno con opere provvisoriai<sup>7</sup> reversibili e in grado di garantire la tutela del bene, e con l'utilizzo di soluzioni alternative, purché rispondano alle esigenze sottintese dai criteri di progettazione.

Queste soluzioni si adattano meglio al patrimonio edificato esistente rispetto alle disposizioni di carattere prescrittivo che fino agli anni Ottanta sono state utilizzate per rendere gli edifici conformi alle disposizioni generali, causa spesso di interventi invasivi e lesivi delle peculiarità materiche e formali. Tuttavia, la 'provvisorietà' delle opere consentite per il soddisfacimento del requisito di accessibilità ha talvolta portato a realizzazioni mal progettate e non consone al contesto, frutto di un'interpretazione di temporaneità e di velocità di realizzazione. Per questo motivo nelle disposizioni normative recenti non viene più imposta l'adozione di una specifica misura ma si chiede di dimostrare l'adeguatezza delle scelte compiute alla luce degli obiettivi prefissati. Se tali prestazioni non sono conformi alle disposizioni normative, si può anche ricorrere a soluzioni originali ed innovative; qualora gli interventi siano comunque di

notevole impatto si può valutare la possibilità di limitare la fruibilità del bene stesso, a salvaguardia della preservazione del manufatto. Compito del progettista diventa quindi quello di interpretare il vincolo normativo, dopo averlo compreso, come una risorsa, un'occasione per ricercare una soluzione calata nel contesto del singolo bene che sia "sintesi creativa delle diverse esigenze, dove ciò che si fa per rimuovere le barriere assume, come tante altre necessità funzionali, il ruolo di normale provvidenza destinata ad assicurare, a tutti, la migliore fruizione del bene"<sup>8</sup>.

Per quanto concerne poi le ricadute di un progetto di miglioramento dell'accessibilità in campo turistico, il potenziale economico è ancora spesso sottovalutato ed inesplorato. Come già descritto, la creazione di nuove economie a tema accessibilità diventa interessante sia per il settore pubblico che per quello privato, poiché genera un miglioramento consequenziale del settore dell'accoglienza e un innalzamento della qualità delle strutture ricettive, oltre che attirare una quota di clientela che ricerca luoghi e strutture in cui possa vivere senza difficoltà i propri periodi di vacanza e relax.

Tornando ad occuparci di Borgomanero e soprattutto del suo territorio limitrofo, sono già state intraprese iniziative a favore della piena inclusione delle persone con disabilità, come ad esempio il già citato progetto *DiversamenteLago* dei sei Rotary Club dell'area del Novarese-VCO. Molto però si potrebbe fare per migliorare l'accoglienza turistica della città, a partire proprio dai due ingressi principali del trasporto pubblico: la stazione ferroviaria e l'autostazione dei pullman. Esse necessiterebbero di interventi ad hoc per le persone con mobilità ridotta. L'Amministrazione in primo luogo, gli albergatori ed esercenti privati dovrebbero attivarsi per proporre soluzioni per la facilitazione della visita di un'utenza turistica spesso dimenticata, ma che può

rappresentare una fetta significativa per l'economia di un territorio ricco di qualità naturalistiche, gastronomiche e culturali.

### ***Sicurezza - Prevenzione del rischio***

Una città ed un territorio, per essere inclusivi ed accessibili a tutti, si devono proporre come luoghi accoglienti, sicuri e adatti alle esigenze di ciascuno. In essi deve essere consentito il movimento il più possibile in autonomia e sicurezza al più ampio numero di persone portatrici di diverse abilità. Questo comporta la definizione di trame e connessioni tra spazi, attrezzature, servizi pubblici e di interesse collettivo, al fine di costituire un sistema complesso e articolato che funzioni in maniera diffusa e capillare.

I già citati percorsi podo-tattili con sistema LVE possono aiutare i disabili visivi nell'attraversamento di punti pericolosi di intersezione con la carreggiata stradale, mentre le nuove tecnologie, sotto forma di app per dispositivi mobili, possono essere utili nella comunicazione di un'improvvisa emergenza sia da parte dell'utente, sia da parte degli organi preposti al controllo e alla sicurezza del territorio.

È importante che siano predisposti dei piani di emergenza che tengano conto delle esigenze particolari delle persone con difficoltà di movimento e di orientamento; il Comune di Borgomanero dovrebbe adeguare il proprio Piano di Protezione Civile con indicazioni puntuali circa i pericoli riguardanti la percorribilità delle vie d'esodo e i percorsi per il raggiungimento dei luoghi sicuri, declinate secondo le specifiche necessità di alcune categorie di cittadini. Queste ultime dovrebbero già essere prese in esame nel corso della redazione di un P.E.B.A., a cui il Piano di Protezione Civile, così come gli altri documenti pianificatori urbani, deve conformarsi ed integrare informazioni.

## 7.8. Analisi e proposte per un percorso urbano accessibile a tutti

A partire dai 10 temi individuati è stata condotta un'analisi su un ambito specifico della città di Borgomanero: quello che si estende dalla stazione ferroviaria, considerata come punto di ingresso della città per un visitatore, e la struttura ospedaliera, importante riferimento a livello territoriale per un bacino di utenza di più di 150.000 persone.

Nello specifico, quest'ultima parte di lavoro si concentra sul percorso urbano che si sviluppa tra questi due punti strategici. Esso comprende due dei quattro corsi principali che raggiungono la piazza centrale, Corso Garibaldi e Corso Cavour, i rispettivi prolungamenti verso la stazione e l'ospedale e l'asse Viale Zoppis - Viale Don Minzoni. La scelta di concentrarsi soltanto su una parte di città, e non sulla sua totalità, è stata fatta condividendo l'idea che questa tipologia di processo debba in una prima fase prendere in esame un settore urbano contenuto, poiché è difficile, anche nell'ambito di una città di dimensioni medie, affrontare in un'unica soluzione aspetti complessi su tutto il territorio.

A seguito della fase analitica sono state prospettate alcune soluzioni che, prendendo spunto da esempi già conclamati, possono contribuire al miglioramento dell'accessibilità urbana ed all'incremento del benessere per la comunità. Infine sono stati proposti alcuni sviluppi futuri che possano far proseguire le intenzioni ed estendere lo sguardo al resto del territorio cittadino.

### *Il percorso urbano dalla stazione ferroviaria all'ospedale*

Il percorso urbano preso in esame si sviluppa nel settore nord-orientale del centro storico cittadino e segue due tragitti: il primo comprende i corsi Sempione, Garibaldi, Cavour e viale Marazza, alla testa del

quale si trova la stazione ferroviaria; il secondo ne è una deviazione e comprende i viali Zoppis, lungo il quale è presente l'entrata del presidio ospedaliero, e Don Minzoni. Questi tracciati intercettano numerosi edifici che contengono quelli che possono essere considerati come *servizi di base*: partendo dalla stazione si incontrano, seguendo il primo itinerario, la biblioteca comunale ed il parco pubblico che la ospita, il palazzo comunale, la chiesa parrocchiale e altre chiese minori; lungo il secondo itinerario invece sono presenti l'ufficio postale e l'edificio che ospitava il tribunale ed ora è sede dell'agenzia delle entrate. Entrambi convergono poi nella zona che ospita l'autostazione e la fermata principale dei bus di linea, centro nevralgico per il trasporto locale che viene effettuato su gomma. Nei pressi del percorso urbano considerato sono inoltre presenti alcuni edifici sedi dei servizi sociali e delle associazioni attivi sul territorio, dalla cui voce è stato possibile comprendere alcune criticità dell'ambiente urbano, soprattutto riguardo alle difficoltà che un certo tipo di utenza può incontrare nella percorrenza dello stesso.

L'analisi è stata organizzata intorno a tre tematiche: *gli spazi ed i nodi della mobilità urbana, la prevalenza dell'uso commerciale dei piani terra dell'edificato che affaccia su percorso di riferimento e le barriere al funzionamento urbano*. Nella descrizione del lavoro di analisi si è stato utilizzata la direzione est-ovest, seguendo il verso che va dalla stazione ferroviaria all'ospedale, considerando la percorrenza di un ipotetico utente che arriva a Borgomanero con il treno per recarsi nella struttura ospedaliera.

Lungo il percorso urbano di riferimento sono presenti, come detto, la stazione ferroviaria e le fermate del trasporto pubblico locale su gomma. Essi costituiscono i nodi principali della mobilità urbana. Per quanto riguarda la modalità di trasporto privato, invece, sono

presenti numerose aree di parcheggio: la prima si trova proprio sotto il piazzale antistante la stazione ferroviaria, al coperto; la seconda si estende lungo i due lati della carreggiata e i controviai di viale Don Minzoni. Oltre a queste, Piazza Salvo d'Acquisto e la nuova area a libero parcheggio nei pressi dell'ospedale si trovano ai due lati opposti del torrente Agogna, collegati da una passerella pedonale. Poco più a sud di quest'ultimo si trova Ponte Araldo, a poca distanza sia dall'autostazione che della fermata dei bus di linea che collegano Borgomanero verso nord con Domodossola, ovest con Romagnano Sesia, est con Arona e sud con Novara.

Il percorso urbano è per lo più in piano, e si sviluppa planimetricamente in maniera ortogonale alla maglia viaria medioevale che caratterizza la parte più antica del centro città. I due corsi principali, Cavour e Garibaldi, sono stati oggetto tra il 2011 ed il 2012 di lavori di rifacimento della pavimentazione che, insieme all'istituzione della ZTL durante il fine settimana, alla conferma dei sensi unici di marcia e all'allargamento dei marciapiedi, ha ridato un volto nuovo alla zona centrale. I cubetti di porfido di forma quadrata, già presenti nella configurazione precedente, sono stati riutilizzati per la pavimentazione delle corsie di marcia, con ai lati i marciapiedi a raso costituiti da lastre di granito, stesso materiale utilizzato anche per marcare la fascia centrale della carreggiata, lungo la quale sono presenti i tombini per lo scolo dell'acqua piovana.

Il resto del percorso urbano, tranne viale Marazza che presenta una carreggiata sempre in cubetti di porfido quadrato, ha una pavimentazione stradale asfaltata, mentre i marciapiedi, rialzati dalla carreggiata in alcuni casi anche di 10 cm, sono costituiti da cubetti di porfido di forma rettangolare, esclusi alcuni tratti che presentano anch'essi una copertura in asfalto. Sono presenti anche alcuni tratti di percorsi pedonali a terra, delimitati dalla carreggiata solamente da una linea di segnaletica orizzontale.

Per quanto riguarda invece l'attraversamento di Parco Marazza, i cui due ingressi principali sono posizionati lungo il viale omonimo e viale Don Minzoni, i camminamenti interni principali sono costituiti da ghiaia, mentre quelli secondari sono in sabbioncino.

I piani terra che si affacciano sul percorso urbano sono caratterizzati da un utilizzo prevalentemente commerciale, con attività che spaziano dalla somministrazione di cibi e bevande alla vendita al dettaglio. Alcune di esse risultano sfitte al momento dell'analisi, altre hanno aperto da poco o si sono trasferite ad un altro indirizzo, rimanendo però sempre nell'ambito del centro città. Sono presenti anche locali ad uso ufficio, come quelli di agenzie viaggi, interinali o istituti bancari. Soltanto in pochi casi il piano terra è occupato da unità immobiliari residenziali.

Le barriere al funzionamento urbano, di cui si è già trattato in precedenza, sono per lo più di tipo fisico-percettivo e comprendono la difficoltà di accesso agli esercizi commerciali a causa del dislivello tra piano di calpestio interno e marciapiede, le intersezioni stradali pericolose e non segnalate adeguatamente per i disabili visivi, i percorsi pedonali a terra non protetti, la mancanza di rampe e le difficoltà dei percorsi in ghiaia nei parchi per disabili i sedia a rotelle, oltre che la presenza, pericolosa per i disabili visivi, di *dehors* non segnalati sui marciapiedi. Esistono poi barriere di tipo comunicativo, come la mancanza di una comunicazione delle informazioni riguardanti lo spazio pubblico adatta ad un'utenza con problemi sensoriali e barriere culturali e sociali costituite da luoghi che vengono evitati nelle ore notturne, come i parchi urbani e la zona della stazione. Senza dimenticare una possibile barriera alla mobilità costituita dalla mancanza di spazi di attesa coperti per il servizio di trasporto su gomma di linea, nonché la mancanza generale di un trasporto pubblico urbano che colleghi il centro storico con i nuclei frazionali.

### *Gli interventi possibili*

A seguito dell'individuazione degli elementi di analisi più importanti ai fini dello sviluppo di un progetto urbano sull'accessibilità, sono stati definiti alcuni interventi la cui realizzazione è possibile e compatibile i temi che sono stati trattati fino a questo punto.

Partendo dalla mobilità, è immaginabile la creazione di un servizio di trasporto pubblico urbano adatto a tutti, che possa aiutare gli spostamenti all'interno del centro urbano (seguendo la traccia del percorso individuato) e con le frazioni che compongono il territorio comunale. Questo servizio potrebbe essere affidato a navette elettriche o ad un sistema di *bike-sharing*, che era già stato predisposto qualche anno fa ma poi soppresso. Per l'utenza con difficoltà motorie o sensoriali si possono introdurre soluzioni innovative come quelle del progetto *Ccar-CO2 for All* a Foligno o del progetto *Aspasso* a Senigallia e Bologna.

I nodi costituiti da stazione ferroviaria ed autostazione risultano essere ottimi centri di interscambio tra il trasporto privato e quello pubblico, in quanto nelle loro vicinanze sono presenti aree parcheggio libere e abbastanza capienti. Per quanto riguarda nello specifico quella situata al di sotto del piazzale della stazione ferroviaria, sarebbe necessaria, più che il potenziamento del servizio di videosorveglianza, una promozione al suo utilizzo in quanto luogo utile e pratico per la rimessa delle auto. Pregiudizi culturali e sociali come quelli che limitano l'utilizzo dei parchi urbani durante le ore serali possono essere superati con la riqualificazione di questi spazi attraverso iniziative che possono comprendere l'organizzazione di eventi, raduni, manifestazioni culturali e sportive in luoghi che sono strategici per la mobilità, la vivibilità ed il benessere della città.

È necessario invece migliorare le attrezzature a terra: per quanto riguarda la stazione ferroviaria è auspicabile la realizzazione di

ascensori che garantiscano l'accessibilità ai binari da parte delle persone con mobilità ridotta, intervento che sarebbe da coordinare con la società che gestisce le linee di trasporto su rotaia; per le fermate dei bus di linea, a parte l'edificio dell'autostazione, mancano adeguati spazi coperti di attesa, sia per quanto riguarda la fermata prospiciente la stazione ferroviaria sia per quella in corrispondenza del Ponte Nuovo lungo la statale che attraversa Borgomanero in direzione nord-sud. In tutti i casi mancano delle banchine di altezza adeguata per un facile accesso da parte di persone con mobilità ridotta, oltre a cartellonistica, percorsi e segnali tattili a terra che indichino la posizione delle fermate per i disabili con difficoltà sensoriali e cognitive.

Entrando nello specifico del percorso urbano individuato e delle sue caratteristiche materiche e strutturali, la pavimentazione, pur essendo ottima dal punto di vista del contrasto cromatico per quanto riguarda i settori in cubetti di porfido e granito (un aspetto favorevole all'orientamento e alla marcia degli utenti ipo-vedenti), non presenta i necessari accorgimenti per un utente non-vedente. Per ovviare a ciò, in corrispondenza delle intersezioni trasversali con strade secondarie che caratterizzano i due corsi principali analizzati, corso Cavour e corso Garibaldi, è possibile introdurre lungo i marciapiedi degli elementi in granito lavorati superficialmente che riportino, come nel caso di Venezia citato alla fine del Capitolo 4, il linguaggio podo-tattile LVE con i codici adeguati di attenzione e di pericolo valicabile.

Questa soluzione può essere applicata inizialmente lungo uno dei due lati di marciapiede che affiancano i corsi principali, quello cioè dove non sono presenti i *dehors* di bar e gelaterie. Per questi ultimi è opportuna una migliore segnalazione e, nei casi critici, una limitazione al solo spazio della carreggiata, evitando di costituire intralci al passaggio lungo i marciapiedi.

La segnaletica tattilo-plantare è opportuna anche nei pressi degli scivoli

per disabili presenti o in previsione di realizzazione in corrispondenza degli attraversamenti pedonali. È inoltre necessario separare in maniera più adeguata la sede stradale dai camminamenti pedonali a raso, laddove essi non sono marcati da un marciapiede: in questi casi è ipotizzabile l'utilizzo di cordoli di gomma, che costituiscano un riferimento netto e visibile per gli automobilisti, ma allo stesso tempo siano calpestabili e superabili senza inciampo da persone con difficoltà motorie o sensoriali. Particolarmente critica è la situazione del Ponte Vecchio (o Ponte Araldo), la cui ampiezza permette il passaggio degli automezzi soltanto in un senso e rende molto difficoltoso l'attraversamento da parte dei pedoni. A questo si è ovviato con la costruzione di una passerella pedonale poco più a monte, che collega Piazza Salvo d'Acquisto e uno degli ingressi della struttura ospedaliera attraversando il torrente Agogna. Oltre a segnalare meglio questo percorso, si potrebbe realizzare una nuova passerella pedonale di fianco al Ponte Vecchio, al fine di evitare un lungo giro a chi si trova nelle sue prossimità.

Per i due parchi urbani, uno dei quali è contiguo al percorso analizzato, vanno pensate apposite soluzioni: la sostituzione della ghiaia come componente dei percorsi principali interni agli spazi verdi con un materiale di pavimentazione più compatto e drenante, come la terra battuta o il calcestruzzo, può essere una soluzione, come può essere una soluzione posizionare delle passerelle in legno che creino nuovi percorsi. Quest'ultima soluzione è particolarmente apprezzata nel design degli spazi aperti in quanto non necessita di fondazioni, può essere facilmente rimovibile e può costituire sia un'attrazione per i bambini che un comodo attraversamento per anziani e persone in sedia a rotelle.

Andrebbe inoltre migliorata ed implementata la cartellonistica, con

Nella pagina a fianco, dall'alto verso il basso:

Fig. 19: Vista di un attraversamento pedonale di una via trasversale a Corso Cavour a Borgomanero. Non esiste una discontinuità materica e tattile tra marciapiede e area di passaggio dei veicoli.

Fig. 20: Blocchi di trachite lavorati superficialmente con i codici della segnaletica tattilo-plantare, in prossimità del ponte Corrente a Venezia.

© Valeria Tatano, Francesca Peltre

Fig. 21: Segnaletica tattilo-plantare posta in prossimità di un attraversamento pedonale nei pressi dell'Ospedale di Borgomanero

Fig. 22: Vista di un camminamento in legno sopraelevato rispetto al prato all'interno del Parco Nazionale di Doñana, presso El Acebuche in Andalusia Spagna.

© Alessandro De Rossi



totem informativi recanti segnali comprensibili anche per i disabili visivi e cognitivi: testi in braille e in CAA possono rendere agevole la lettura ed inclusa la fruizione anche di questi importanti spazi urbani di incontro e tempo libero.

Le soluzioni riguardanti il miglioramento dell'accessibilità per gli esercizi commerciali collocati al piano terra degli edifici possono comprendere sia interventi fisici sugli ingressi, come il posizionamento di pedane, la modifica della soglia da gradino a rampa o l'installazione di dispositivo di avviso alla porta per le persone con disabilità sensoriali, sia azioni dirette ad una maggiore visibilità ed identificazione, come possono essere l'installazione di insegne con caratteri ad alta leggibilità e simboli in CAA, oppure l'utilizzo di trasmettitori *beacon* che possono interagire con dispositivi mobili e dare informazioni sull'esercente.

Sempre riguardo l'aspetto comunicativo, è possibile installare totem informativi lungo il percorso urbano dotati di trasmettitori *beacon*, di mappe tattili e di informazioni in scrittura agevolata anche per comunicare informazioni riguardanti lo spazio urbano: essi possono guidare gli utenti alla scoperta del centro città e dare indicazioni sull'orientamento e la posizione all'interno di esso.

## **7.9. Prosecuzione del progetto-processo**

L'attivazione di interventi relativi al percorso urbano individuato dal progetto può essere considerato il primo passo per la definizione di un processo di più ampio raggio ed orizzonte temporale, che permetta di riproporre lo stesso schema di analisi e di indirizzi di intervento.

Una successiva fase potrebbe coinvolgere gli altri due corsi principali del centro storico di Borgomanero, corso Roma verso sud e corso Mazzini verso ovest, e porre l'attenzione al tema dei percorsi per raggiungere i numerosi istituti scolastici che hanno sede in città.

Allo stesso tempo lo sguardo deve essere rivolto verso l'ampio patrimonio paesaggistico e ambientale che circonda il centro cittadino, e le iniziative ad esso dedicate devono, in un'ottica di rete, essere coordinate con le realtà territoriali limitrofe. Per esse, Borgomanero può diventare sia il modello di riferimento che il motore per avanzare iniziative di crescita e sviluppo riguardanti i 10 temi orientativi delle scelte politiche dell'Amministrazione comunale.

L'obiettivo è quello di migliorare, settore per settore, l'accessibilità in ogni ambito, riprendendo la prospettiva di una città "bella ed inclusiva in cui siano valorizzate le relazioni urbane, ambientali, economiche e sociali", ma anche di un territorio che possa essere gestito coerentemente con le scelte prese in ambito urbano, e che ne possa sviluppare la visione.

## 7.10. Il futuro dell'accessibilità: confronto di opinioni

***Quali sono le prospettive future per l'accessibilità? Quali le potenzialità ancora inesprese degli strumenti programmatori che se ne occupano? Quali tematiche sarà importante affrontare e promuovere più incisivamente nell'immediato futuro?***

*Barbara Chiarelli - Studentessa di Dottorato presso l'Università degli Studi di Trieste*

Se oggi viviamo in un mondo ancora fatto di barriere, sia fisiche che mentali, è perché paghiamo le conseguenze di un mondo costruito da una cultura basata sui discutibili principi dell'uomo standard. Negli anni Settanta, in *La città a dimensione umana* di Leopold Kohr, i temi oggetto di interesse erano di natura estetica (la bellezza urbana), di natura numerica (il sovraffollamento), di alleggerimento del traffico (la congestione). Oggi abbiamo la consapevolezza che una 'città a dimensione umana' non può prescindere dai concetti di accessibilità, fruibilità, inclusione: 'dimensione umana' significa considerare le esigenze del più ampio numero di persone, ricercando la qualità dei rapporti tra persone e contesto di vita per consentirne il godimento. Ma aver raggiunto questa consapevolezza non è sufficiente, va trasmessa e tramandata: formazione e sensibilizzazione sono le reali urgenze su cui intervenire, a tutti i livelli.

*Leris Fantini - Vicedirettore C.E.R.P.A. Italia Onlus*

Non credo ci sia un tema preciso. Accessibilità per me è un concetto riduttivo, poiché al suo interno ci stanno i principi dello *Universal Design*. Il futuro sta andando in quella direzione, la prospettiva è quella della ricerca della qualità della progettazione, dei materiali di qualità, dell'ambiente. Le normative, anche a livello europeo, ti obbligano a prestare più

attenzione a questi aspetti, e anche i bandi europei tendono a premiare maggiormente i progetti che seguono i principi dello *Universal Design* e del *Design4All*.

L'accessibilità diventerà uno dei parametri di valutazione edilizia, alla pari del contenimento energetico e del rispetto dell'ambiente, ma purtroppo sta crescendo in maniera più lenta a causa di alcuni stereotipi che ancora ci frenano e di una terminologia ancora troppo riduttiva. L'accessibilità deve diventare un valore aggiunto per un immobile, non un freno alla costruzione.

*Antonio Laurià - Professore di Tecnologia dell'architettura presso l'Università di Firenze*

È molto difficile rispondere a questa domanda. Credo che sulla spinta del nostro lavoro sui P.A.U. ci sia stato un risveglio di molte amministrazioni e studiosi rispetto a queste tematiche. Ad esempio al MIBACT, nella redazione delle loro Linee guida del 2008, si sono resi conto di non aver affrontato il tema della programmazione degli interventi, e ora stanno colmando questa lacuna.

Per il futuro immagino che nelle realtà più evolute del paese si redigeranno dei P.E.B.A. ma con contenuti dei Piani per l'accessibilità, forse anche per i luoghi di interesse culturale, le aree archeologiche e i complessi monumentali. Nel futuro, oltre al Piano per l'accessibilità comunale, meta-piano che dovrebbe contenere tutti gli altri piani, si svilupperanno quindi anche strumenti specifici per programmare in aree particolari; in questi contesti è infatti necessario ricercare prima soluzioni di tipo organizzativo e gestionale, e, solo in caso di inefficacia delle soluzioni adottate, intervenire sulla fisicità dell'opera o del luogo. Ad esempio, un elemento cruciale per un Piano dell'accessibilità è avere un canale web, un sito internet, che dia notizie fondamentali sull'accessibilità di un sito, sulla presenza e sulla formazione di personale specializzato, su forme compensative o su un'alternativa per poterlo

visitare (tecnologie digitali, ricostruzioni virtuali, realtà aumentata); oppure predisporre forme di compensazione attraverso una diversa dislocazione degli spazi e delle funzioni pubbliche (spostare una sala comunale al piano terra piuttosto che investire su un'ascensore) o trovare un sistema per diminuire le file e quindi rendere più agevole l'attesa anche per il disabile e non solo. Queste scelte sono le prime da prendere in considerazione e devono anticipare gli interventi sulla fisicità dell'opera architettonica.

Infine, è molto facile per un architetto stabilire se una piazza o un edificio sia conforme alle normative. Ma è diverso valutare lo stesso luogo rispetto all'accessibilità, che, essendo un costruito culturale, non è un prodotto ma un processo. È necessario ragionare per gradi di accessibilità, declinati su ogni profilo di utenza, poiché non esistono dati assoluti. Quando si opera sul costruito non sempre si è in grado di rendere l'ambiente accessibile, ma soltanto di elevare il grado di accessibilità; non posso quindi avere come vincolo le normative, ma posso procedere con l'istituto della deroga. In questo modo posso fare piccoli o grandi interventi per elevare il grado di accessibilità, oppure intervengo con misure compensative, come la creazione di un centro visite con tour virtuali.

*Piera Nobili - Architetto, Presidente C.E.R.P.A. Italia Onlus*

Non ho la sfera di cristallo, non so dire le prospettive future per l'accessibilità, anche se sto notando una maggiore attenzione al tema, quantomeno nelle intenzioni. So per certo che la disabilità è un concetto in continuo divenire, così come ogni umano lo è individualmente, sicché anche il concetto di accessibilità subirà delle mutazioni, vedi la già avvenuta trasformazione in 'Benessere ambientale'.

C'è già chi sta mettendo in crisi il concetto d'inclusione, ad esempio, e sono persone con disabilità. Sostengono che fin tanto che si parlerà di inclusione significherà avere in mente un segmento, un gruppo

di specifiche persone unite dalla caratteristica di avere una qualche disabilità e, quindi, fra loro omologati e, pertanto, ancora stigmatizzati. Aggiungo anche alcune considerazioni che ritengo basilari per il progetto urbanistico, architettonico e dell'oggetto d'uso.

Sessismo, razzismo, disabilismo, specismo, xenofobia, omofobia hanno tutte la stessa radice. Una definizione data da Annamaria Rivera nel saggio *La Bella, la Bestia e l'Umano*, una fine studiosa di questi fenomeni descrive "Un sistema di idee, discorsi, simboli, comportamenti, atti e pratiche sociali che, attribuendo a gruppi umani e agli individui che ne fanno parte differenze naturali, quasi-naturali o comunque essenziali, generalizzate, definitive giustifica, legittima, persegue e/o realizza ai loro danni comportamenti, norme e prassi di svalorizzazione, stigmatizzazione, discriminazione, inferiorizzazione, subordinazione, segregazione, esclusione, persecuzione o sterminio." Partendo da qui, che è ciò che accade da sempre e sta ancora accadendo, cosa fare?

S'inizia dalla *scuola*, il cui scopo non è solo l'apprendimento ma anche la formazione di futur\* cittadin\*: educare alla differenza, vuol dire educare a non sopraffare gli altri, chiunque essi siano; educare ad imparare, vuol dire incentivare la curiosità e con ciò essere aperti al nuovo, al diverso e incentivare la creatività che porta al cambiamento; educare alla cittadinanza, vuol dire essere un domani adulti consapevoli, responsabili e, spero, cooperanti.

Si prosegue con l'*università*, il cui scopo non è solo quello di preparare bravi tecnici e competenti professionisti, ma anche quello di formare persone che sapranno comprendere il presente per migliorare il futuro. Mi riferisco, in questo caso, a quelle d'indirizzo progettuale (urbanistica, architettura, design, ingegneria, comunicazione, ecc.): educare a un pensiero riflessivo, vuol dire sapersi porre domande di senso in relazione al progetto, non sono solo di natura strettamente tecnico-disciplinare, ma che riguardano anche le esigenze di tutt\* i futuri

utilizzatori (da questo punto di vista, l'approccio proposto dai principi guida dello *Universal Design* aiuta a porsi in ascolto delle differenze); educare a comprendere e interpretare anche altri e fondamentali saperi, come sociologia e psicologia ambientale; educare a lavorare in equipe inter- e multi-disciplinare, facendo esperienza di percorsi partecipativi con la cittadinanza; educare al progetto sapiente, vuol dire far dialogare il 'bello' (concetto greco di bello) con l'utile, il fruibile per tutt\*, un progetto che va ben al di là della sola ricerca formale.

Per concludere con le *pubbliche amministrazioni*, il cui scopo è governare con pari-dignità e opportunità tutte le persone che compongono il tessuto sociale del proprio territorio: ridurre la pletora di strumenti urbanistici a disposizione a pochi elementi fra loro integrati, che promuovano programmi d'intervento sul territorio verificati e validati per i diversi interessi legittimi, e le differenti esigenze manifestate e descritte dalla cittadinanza; far rientrare nella suddetta pianificazione anche quella degli orari della città.

Mai come oggi, e di più lo sarà in futuro, il tempo viene considerato una risorsa e come tale consumato e solo in parte valorizzato. Un'attenzione all'approccio spazio-temporale al disegno della città consentirebbe una mobilità urbana più fluida ed efficace, l'uso di spazi altrimenti desertificati in alcune ore della giornata, una con-fusione di funzioni e funzionamento che aiuterebbe a superare l'avvenuta zonizzazione con le non piacevoli conseguenze che questa ha portato.

E ancora, richiedere in ogni bando o concorso pubblicato l'approccio al progetto tramite *Universal Design*, avendo a riferimento la legge nazionale n. 18/2009; coinvolgere gli *stakeholders* nella redazione del bilancio sociale, che espliciti in modo chiaro l'esito del processo, qualunque esso sia, mettendo a confronto risultati ed obiettivi iniziali, costi e benefici raggiunti, grado di soddisfazione degli abitanti. Tale strumento, poco praticato e spesso poco esplicito, consentirebbe un cambio di passo fondamentale nella *governance* locale.

## Note

**1.** G.L. Nigro. e G. Bianchi (a cura di), *Politiche, programmi e piani nel governo della città*, Gangemi Editore, Roma, 2003.

Gianluigi Nigro, Presidente INU 1990-92, Professore di Urbanistica, Facoltà di Architettura dell'Università La Sapienza di Roma.

**2.** G. Pasqui, *Il territorio delle politiche. Innovazione sociale e pratiche di pianificazione*, Franco Angeli Editore, Milano, 2001.

Gabriele Pasqui, Professore di Tecnica e Pianificazione Urbanistica, Politecnico di Milano.

**3.** C. Brandi, *Teoria del Restauro*, Einaudi, Torino, 2000.

**4.** A. Pane, *L'accessibilità nel progetto di restauro*, in R. Picone, *Conservazione e accessibilità. Il superamento delle barriere architettoniche negli edifici e nei siti storici*, Napoli, Arte tipografica, 2004.  
Andrea Pane, Architetto, Professore associato di Restauro, Università Federico II di Napoli.

**5.** *Decreto Ministero dei Lavori Pubblici 14 giugno 1989, n. 236*, Art. 7.2 (edifici privati) e *Decreto del Presidente della Repubblica 24 luglio 1996, n. 503*, Artt. 19 e 20 (edifici pubblici e privati aperti al pubblico).

**6.** *Legge del 9 gennaio 1989, n. 13*, Art. 4 e Circolare Ministero dei Lavori Pubblici del 22 giugno 1989, n. 1669, Par. 3.8, Art. 5.

**7.** *Decreto del Presidente della Repubblica 24 luglio 1996, n. 503* "Regolamento recante norme per l'eliminazione delle barriere architettoniche negli edifici, spazi e servizi pubblici", Art. 19 e *Decreto del Presidente della Repubblica 6 giugno 2001, n. 380* "Testo unico delle disposizioni legislative e regolamentari in materia edilizia", Art. 82.

**8.** G. Carbonara, Testo della lezione tenuta alla X edizione del corso post-lauream diretto da F. Vescovo "Progettare per tutti senza barriere architettoniche", Roma, 2002.



## **Sintesi**

I temi sulle le politiche integrate per le città accessibili a tutti definiscono gli argomenti sui quali un'amministrazione deve puntare per costruire un valido progetto di accessibilità.

## Suggerimenti finali

*Accessibilità: tutti inclusi* è stato il presupposto iniziale di questo lavoro.

È difficile, forse anche inopportuno, tirare le fila di ciò che fino a qui è stato analizzato e proposto, in quanto presenta numerose opportunità di sviluppo e progresso all'interno di un processo che inevitabilmente deve essere condiviso ed interfacciarsi con il lavoro delle amministrazioni pubbliche, con quello dei professionisti del settore e con la cittadinanza in tutte le sue componenti. Diventa infatti sempre più urgente che ci si occupi di tutti i cittadini e di tutte le persone tutte che compongono il tessuto sociale, con uno sguardo più attento per chi ha problemi invalidanti temporanei o permanenti.

Nonostante le normative comunitarie e nazionali spingano a tenere maggior conto di quello che viene definito *Universal Design*, la nostra società è ancora frenata da stereotipi e visioni settoriali, mentre invece l'accessibilità deve essere un costrutto culturale ed appartenere ad una mentalità condivisa. La società dovrà superare necessariamente il concetto di uomo-standard e personalizzare sempre più servizi e strutture anche riguardanti l'accessibilità, per arrivare ad una 'progettazione per tutti'.

Se mai si raggiungerà tale consapevolezza, questo sarà solo un punto di partenza, un passaggio: ancor più importante sarà farne memoria da tramandare anche ai progettisti futuri ed alle generazioni a venire.

Punto di partenza d'elezione è la scuola (sia nel percorso dell'obbligo che universitario), in quanto luogo di formazione di futuri cittadini consapevoli, da educare alla differenza, alla cittadinanza e alla cooperazione.

C'è ancora molto da fare e molte potenzialità, ancora inesprese dalle risorse umane e tecnologiche, devono essere messe in atto, nella consapevolezza che comprendere al meglio la realtà multiforme dell'oggi serve a migliorare le condizioni di vita future.

## Ringraziamenti

Desidero ringraziare il professor Andrea Arcidiacono per la sua disponibilità e collaborazione, l'architetto Iginio Rossi per il suo prezioso supporto e la pazienza che ha dedicato a me e a questo mio lavoro, oltre che tutti i professionisti e gli esperti, i cui contributi sono citati in questa tesi, che si sono resi disponibili a collaborare con me durante questi mesi attraverso incontri ed interviste.

Ringrazio di cuore la mia famiglia, che mi ha aiutato e mi ha sempre sostenuto in questi anni di studi, di momenti belli e di altri meno belli, con tutta la forza possibile.

Ringrazio tutti i compagni di viaggio che mi hanno supportato fino a qui: i compagni di corso e di laboratorio durante gli anni, i miei coinquilini, tutti i miei amici, da quelli più stretti alle persone conosciute anche solo per un breve periodo. Sarebbe sgarbato citarne solo alcuni, perché a loro modo sono stati tutti importanti: senza di voi non sarei riuscito ad arrivare fino a qui ed essere la persona che sono.

Infine ringrazio me stesso: sinceramente, non avrei mai pensato di fare tutto quello di cui sono stato capace, soprattutto in alcuni momenti della mia vita. Spero che questo sia solo uno dei tanti traguardi che mi attendono da qui in avanti.

Grazie



## Indice di tabelle, figure, immagini

<i>Tab. 1</i>	Sintesi delle principali disposizioni legislative nazionali	Pag. 85
<i>Fig. 1</i>	Mumbai, India. I grattacieli, simbolo di una città sviluppata, contrastano con lo slum poco distante © Unequal Scenes	Pag. 14
<i>Fig. 2</i>	Grafico delle interazioni nel modello di Disabilità ICF	Pag. 23
<i>Fig. 3</i>	Vista del primo piano di Ville Savoye a Poissy	Pag. 49
<i>Fig. 4</i>	Vista interna della cupola del Palazzo del Reichstag a Berlino © Cristina Buzzella	Pag. 49
<i>Fig. 5</i>	Vista di insieme della rampa interna al Guggenheim Museum a New York	Pag. 49
<i>Fig. 6</i>	Mappa tattilo-visiva che rappresenta Matera e i Sassi © meson•ro studio	Pag. 52
<i>Fig. 7</i>	Progetto Tooteko: utilizzo di un anello NFC per ricevere informazioni vocali su un manufatto artistico. © Tooteko	Pag. 52
<i>Fig. 8</i>	Simbolo internazionale di accesso	Pag. 92
<i>Fig. 9</i>	Simbolo internazionale di accesso alla comunicazione per le persone sorde	Pag. 92
<i>Fig. 10</i>	Proposta per un nuovo simbolo di accesso	Pag. 92
<i>Fig. 11</i>	Simbolo ONU dell'accessibilità	Pag. 93
<i>Fig. 12</i>	Comune di Pisa. Mappa dei percorsi accessibili del centro città	Pag. 167
<i>Fig. 13</i>	Rimini, Italia. Vista di alcune installazioni all'interno dell'area giochi inclusiva "Tutti a bordo!".	Pag. 199 Pag. 200
<i>Fig. 14</i>	Senigallia, Italia. La bicicletta speciale inclusiva Aspasso	
<i>Fig. 15</i>	Foligno, Italia. Il veicolo Ccar-CO2 a Foligno lungo il percorso del parco del fiume Topino	Pag. 215

- Fig. 16* Santarcangelo di Romagna, Italia. 14 fotografie dei momenti di confronto ed esperienza sul campo con i partecipanti al progetto-percorso CITabilityY. Pag. 229
- Fig. 17* Foligno, Italia. Identificazione dell'asse viario circolare lungo il quali si sviluppa il P.E.B.A. Pag. 233
- Fig. 18* Trieste, Italia. Bozza della mappa dei gradi di accessibilità  
© Dipartimento di Ingegneria e Architettura, Università degli Studi di Trieste. Pag. 241
- Fig. 19* Vista di un attraversamento pedonale di una via trasversale a Corso Cavour a Borgomanero. Pag. 307
- Fig. 20* Blocchi di trachite lavorati superficialmente con i codici della segnaletica tattilo-plantare, in prossimità del ponte Corrente a Venezia.  
© Valeria Tatano, Francesca Peltrera Pag. 307
- Fig. 21* Segnaletica tattilo-plantare posta in prossimità di un attraversamento pedonale nei pressi dell'Ospedale di Borgomanero Pag. 307
- Fig. 22* Vista di un camminamento in legno sopraelevato rispetto al prato all'interno del Parco Nazionale di Doñana, presso El Acebuche in Andalusia Spagna.  
© Alessandro De Rossi Pag. 307

Dove non specificato, le fotografie presenti nell'elaborato sono state scattate dal sottoscritto

## Bibliografia

AA. VV. (2014), *Disability Studies*, Erickson, Trento.

Åhman H., Gulliksen J., Persson H., Yngling A. A. (2014), *Universal design, inclusive design, accessible design, design for all: different concepts—one goal? On the concept of accessibility—historical, methodological and philosophical aspects*, in *Universal Access in the Information Society*, Vol.14, n°4.

Alberti F. (2018), *Le chiavi della città accessibile: spazio pubblico e patrimonio culturale*, in I. Rossi (a cura di), *Accessibilità, integrazione e scale: web, territori, città, quartieri*, in *Urbanistica Informazioni*, n°280-281, pp. 92-94.

Assemblea Generale delle Nazioni Unite (2006), *Convenzione sui diritti delle persone con disabilità, risoluzione A/RES/61/106 del 13 dicembre*, Art. 1.

Bandini Buti L. (2016), *Io c'ero: Riflessioni di chi ha vissuto gli anni d'oro del design e dell'ergonomia italiani*, Maggioli, Santarcangelo di Romagna.

Bianchi G., Nigro G.L. (a cura di) (2003), *Politiche, programmi e piani nel governo della città*, Gangemi Editore, Roma.

Borletti Buitoni I. (2017), in G. Cetorelli, M. R. Guido (a cura di), *Quaderni della valorizzazione – NS 4*, Roma.

Brandi C. (2000), *Teoria del Restauro*, Einaudi, Torino.

Carbonara G. (2002), Testo della lezione tenuta alla X edizione del corso post-lauream diretto da F. Vescovo “Progettare per tutti senza barriere architettoniche”, Roma.

Cetorelli G., Guido M.R. (2017), *Quaderni della valorizzazione – NS 4: Il patrimonio culturale per tutti. Fruibilità, riconoscibilità, accessibilità*, Direzione generale Musei, Roma.

Commissione Europea (2003), *Pari opportunità per le persone con disabilità: un Piano d'azione europeo (2004-2010)*.

Congresso Europeo “La Città e le persone Handicappate” (1995), *Carta di Barcellona*.

Conte G. (2009), *Disabilità: Le barriere architettoniche*, in *La situazione dei diritti nelle Marche*.

D’Angelo S. (1996), Traduzione delle *Regole standard delle Nazioni Unite per l’eguaglianza di opportunità delle persone con disabilità*, in Seminario europeo DPI - Italia *I diritti umani delle persone con disabilità*, Caserta.

Dostoevskij F., *L’idiota*.

Fabiano S. (2015), *Il documento unico di programmazione: occasione di integrazione organizzativa*, in *Management locale Rivista di amministrazione, finanza e controllo*, IX.

Fantini L. (2018), *Il P.E.B.A. questo ‘oggetto’ sconosciuto*, in I. Rossi (a cura di), *Accessibilità, integrazione e scale: web, territori, città, quartieri*, in *Urbanistica Informazioni*, n°280-281, pp. 94-96.

Ghedin E. (2009), *Ben-essere disabili. Un approccio positivo all’inclusione*, Liguori Editore, Napoli.

Giorgio C., Marinuzzi G., Tortorella W. (a cura di) (2018), *Documento di Analisi n. 15 - I comuni italiani e il Partenariato Pubblico Privato*, Ufficio Valutazione Impatto del Senato della Repubblica.

I.S.T.A.T. (2018), *Gli indicatori del benessere equo e sostenibile dei territori*.

Kant E. (1995), *Critica della Ragion Pura – Estetica*, Adelphi, Milano, (ed. or. 1781).

Lauria A. (2012) , *I Piani per l’Accessibilità. Una sfida per promuovere l’autonomia dei cittadini e valorizzare i luoghi dell’abitare*, Gangemi Editore, Roma.

Lauria A. (2014), *L’Accessibilità come “sapere abilitante” per lo Sviluppo Umano: il Piano per l’Accessibilità*, in *Techne, journal of technology for architecture and environment*, VII.

Lynch K. (2006), *L’immagine della città*, Marsilio, Venezia.

Manuele G. (2018), *Opportunità e prospettive del web per rendere la città accessibile a tutti*, in I. Rossi (a cura di), *Accessibilità, integrazione e scale: web, territori, città, quartieri*, in *Urbanistica Informazioni*, n°280-281, pp. 100-102.

Marini F. (2017), *La necessità di una nuova agenda urbana*, in I. Rossi (a cura di), *Verso città accessibili*, INU Edizioni, Roma.

Metha S. (2016), *Vita segreta delle città*, Einaudi, Milano, 2016.

Musio A. (2018), *A proposito di disabilità e 'accomodamento ragionevole'. Per un'analisi filosofico-morale* [<https://welforum.it/proposito-disabilita-accomodamento-ragionevole/>].

Mutti L. (2017), *Città che comunicano*, in I. Rossi (a cura di), *Verso città accessibili*, INU Edizioni, Roma.

P. Nobili P. (2017), *Cambiare la prospettiva*, in I. Rossi (a cura di), *Verso città accessibili*, INU Edizioni, Roma.

Nobili P. (2018), *Donne con disabilità, democrazia e diritti*, in I. Rossi (a cura di), *Accessibilità, integrazione e scale: web, territori, città, quartieri*, in *Urbanistica Informazioni*, n°280-281, pp. 98-100.

Oliver M. J. (1990), *The politics of disablement*, The Macmillan Press, London.

Organizzazione Mondiale della Sanità (1980), *Classificazione Internazionale dei Danni, della Disabilità e degli Handicap: Un manuale di classificazione relativo alle conseguenze delle malattie*, Brescia.

Organizzazione Mondiale della Sanità (2001), *Classificazione Internazionale del Funzionamento, della Disabilità e della Salute (ICF)*.

Organizzazione delle Nazioni Unite (2006), *Convention on the Rights of Persons with Disabilities (CRPD)*.

Pane A. (2004), *L'accessibilità nel progetto di restauro*, in R. Picone, *Conservazione e accessibilità. Il superamento delle barriere architettoniche negli edifici e nei siti storici*, Napoli, Arte tipografica.

Pasqui G. (2001), *Il territorio delle politiche. Innovazione sociale e pratiche di pianificazione*, Franco Angeli Editore, Milano, 2001.

Pretura di Firenze (1989), *sent. penale n. 2239 del 23 ottobre 1989*.

Prefettura di Firenze (1989), *sent. penale 13 dicembre 1989*.

*Programma amministrativo del candidato sindaco al Comune di Borgomanero (NO) Sergio Bossi, 2017.*

*Protocollo d'intesa tra la provincia di Pistoia ed i Comuni di Pescia, Monsummano Terme, Pistoia, Quarrata, San Marcello P.se ed Agliana relativo alla sperimentazione degli indirizzi operativi per l'attuazione dei piani per l'accessibilità, 2010.*

Rapicavoli C. (2016), *Il documento unico di programmazione 2016-2018: le ragioni che ne richiedono la predisposizione e le modalità.*

Rossi I. (a cura di) (2017), *Verso città accessibili*, INU Edizioni, Roma.

Rosu A. (2018), *Piani e progetti senza barriere. Linee guida per una città più accessibile e inclusiva*, tesi di laurea A.A. 2017-2018.

Saulle M. R. (2007), *Il lungo cammino dei diritti delle persone con disabilità*, in *La Convenzione O.N.U. sul diritto alle Persone con disabilità (traduzione italiana)*.

Schianchi M. (2013), *Disabilità. Sai cos'è?*, Mondadori, Milano.

Steffan I. T. (2006), *Barriere architettoniche e Design for All. Quale contributo dell'ergonomia?*, in *Ergonomia*, VI.

Tatano V. (2018), *Atlante dell'accessibilità urbana a Venezia*, Anteferma, Conegliano.

Tosi F. (2006), *Ergonomia e Design for All. Il contributo dell'ergonomia per il progetto*, in *Ergonomia*, VI.

Vescovo F. (1997), *Sicurezza e raccordi con la normativa antincendio*, in Id. (a cura di), *Progettare per tutti senza barriere architettoniche*, Maggioli, Santarcangelo di Romagna.

Vitali R. (2010), *Turismo accessibile: un'indagine per riflettere sul mercato*, in *Le pagine di Risposte Turismo*, II.

World Wide Web Consortium (2018), *Linee guida internazionali per l'accessibilità dei contenuti digitali, versione WCAG 2.1.*

## Legislazione

Camera dei Deputati (2010), *Atto n. 1013 del 21/10* “Disposizioni per il coordinamento della disciplina in materia di abbattimento delle barriere architettoniche”.

*Decreto del Presidente della Repubblica del 24 luglio 1977, n. 616*, che attua la delega contenuta nell'Art. 1 della *Legge del 22 luglio 1975, n. 382*, “Norme sull’ordinamento regionale e sulla organizzazione della pubblica amministrazione”.

*Decreto del Presidente della Repubblica del 27 aprile 1978, n. 384* “Regolamento di attuazione dell’art. 27 della L. 30 marzo 1971, n. 118, a favore dei mutilati e invalidi civili, in materia di barriere architettoniche e trasporti pubblici”, Titolo I, Art. 1.

*Decreto del Presidente della Repubblica 24 luglio 1996, n. 503* “Regolamento recante norme per l’eliminazione delle barriere architettoniche negli edifici, spazi e servizi pubblici”.

*Decreto del Presidente della Repubblica del 6 giugno 2001, n. 380* “Testo unico delle disposizioni legislative e regolamentari in materia edilizia”, Titolo IV, Parte II, Capo III.

*Decreto del Presidente della Repubblica del 2 luglio 2009, n° 91* “Regolamento recante modifiche ai decreti presidenziali di riorganizzazione del Ministero e di organizzazione degli Uffici di diretta collaborazione del Ministro per i beni e le attività culturali”.

*Decreto del Presidente della Repubblica del 4 ottobre 2013* “Adozione del programma di azione biennale per la promozione dei diritti e l’integrazione delle persone con disabilità”.

*Decreto Interministeriale del 27 febbraio 2018, n°67* “Riparto del fondo speciale per l’eliminazione ed il superamento delle barriere architettoniche negli edifici privati”.

*Decreto Legislativo n. 626, del 19 settembre 1994* “Attuazione delle direttive 89/391/CEE, 89/654/CEE, 89/655/CEE, 89/656/CEE, 90/269/CEE, 90/270/CEE, 90/394/CEE, 90/679/CEE, 93/88/CEE, 95/63/CE, 97/42/CE, 98/24/CE, 99/38/CE, 99/92/CE, 2001/45/CE, 2003/10/CE, 2003/18/CE e 2004/40/CE riguardanti il miglioramento della sicurezza e della salute dei lavoratori durante il lavoro”.

*Decreto Legislativo 18 agosto 2000, n. 267* “Testo Unico delle leggi sull’ordinamento degli Enti locali”, Art. 150.

*Decreto Legislativo 18 Aprile 2016, n. 50*, “Fondo per la progettazione di fattibilità delle infrastrutture e degli insediamenti prioritari per lo sviluppo del Paese, nonché per la project review delle infrastrutture già finanziate”.

*Decreto Legislativo n. 106 del 10 agosto 2018* “Riforma dell’attuazione della direttiva (UE) 2016/2102 relativa all’accessibilità dei siti web e delle applicazioni mobili degli enti pubblici”.

*Legge costituzionale del 18 ottobre 2001, n. 3*, “Modifiche al titolo V della parte seconda della Costituzione”.

*Legge del 30 marzo 1971, n. 118* “Conversione in legge del D.L. 30 gennaio 1971, n. 5 e nuove norme in favore dei mutilati ed invalidi civili”.

*Legge del 28 febbraio 1986, n. 41* “Disposizioni per la formazione del bilancio annuale e pluriennale dello Stato (Legge finanziaria 1986)”.

*Legge del 9 gennaio 1989, n. 13*, modificata dalla *Legge del 27 febbraio 1989, n. 62* “Disposizioni per favorire il superamento e l’eliminazione delle barriere architettoniche negli edifici privati”.

*Legge del 5 febbraio 1992, n. 104* “Legge-quadro per l’assistenza, l’integrazione sociale e i diritti delle persone handicappate”.

*Legge del 15 marzo 1997, n. 59 (Legge Bassanini-uno)* “Delega al Governo per il conferimento di funzioni e compiti alle regioni ed enti locali, per la riforma della pubblica amministrazione e per la semplificazione amministrativa”.

*Legge dell'8 novembre 2000, n. 328* “Legge quadro per la realizzazione del sistema integrato di interventi e servizi sociali”.

*Legge 24 novembre 2000, n. 340* “Disposizioni per la delegificazione di norme e per la semplificazione di procedimenti amministrativi”.

*Legge 9 gennaio 2004, n. 4* “Disposizioni per favorire l'accesso dei soggetti disabili agli strumenti informatici”, Art. 2, Comma a e Art. 12, Comma 2.

*Legge 3 marzo 2009, n. 18*, “Ratifica ed esecuzione della Convenzione delle Nazioni Unite sui diritti delle persone con disabilità, con Protocollo opzionale, fatta a New York il 13 dicembre 2006 e istituzione dell'Osservatorio nazionale sulla condizione delle persone con disabilità”.

*Legge 11 dicembre 2012, n. 220* “Riforma del condominio”, Art. 5.

*Legge 7 aprile 2014, n. 56* “Disposizioni sulle città metropolitane, sulle province, sulle unioni e fusioni di comuni”.

Ministero dei Lavori Pubblici (1968) *Circolare n. 4809, del 19 giugno 1968*, “Norme per assicurare l'utilizzazione degli edifici sociali da parte di minorati fisici e per migliorarne la godibilità generale”.

Ministero dei Lavori Pubblici (1989), *Decreto 14 giugno 1989, n. 236* “Prescrizioni tecniche necessarie a garantire l'accessibilità, l'adattabilità e la visitabilità degli edifici privati e di edilizia residenziale pubblica sovvenzionata e agevolata, ai fini del superamento e dell'eliminazione delle barriere architettoniche”.

Ministero dei Lavori Pubblici (1989), *Circolare del 22 giugno 1989, n. 1669, Par. 3.8, Art. 5*.

Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti (2017), *Decreto del 4 agosto 2017* “Individuazione delle linee guida per i piani urbani di

mobilità sostenibile (...)."

Ministero dell'Interno - *Circolare 1° marzo 2002, n. 4* "Linee guida per la valutazione della sicurezza antincendio nei luoghi di lavoro ove siano presenti persone disabili".

Ministero per i beni e le attività culturali (2001), *Decreto 10 maggio 2001* "Atto di indirizzo sui criteri tecnico-scientifici e sugli standard di funzionamento e sviluppo dei musei".

Ministero per i beni e le attività culturali (2008), *Decreto del 28 marzo 2008*, "Linee guida per il superamento delle barriere architettoniche nei luoghi di interesse culturale".

Organizzazione delle Nazioni Unite (1993), *Risoluzione O.N.U. n 48/96 del 20 dicembre 1993*.

Organizzazione delle Nazioni Unite (2006), *Risoluzione A/RES/61/106*.  
Organizzazione delle Nazioni Unite (2010), *Human Development Report 2010 - The Real Wealth of Nations: Pathways to Human Development*.

Regione Friuli-Venezia Giulia (2018), *Legge regionale 19 marzo 2018, n. 10*, "Principi generali e disposizioni attuative in materia di accessibilità".

Regione Liguria (2008), *Deliberazione della giunta regionale n.1297/2008*, "Linee di indirizzo per l'accessibilità urbana".

Regione Toscana (1995, 2001), *Legge regionale 16/01/1995, n°5 e Legge regionale 15/05/2001, n°23*, "Mappa dell'accessibilità urbana".

Regione Toscana (2014) *Legge regionale 10 novembre 2014, n. 65* "Norme per il governo del territorio", Art. 95, comma 6.

Regione Toscana (2008), *Sperimentazione degli indirizzi operativi per l'attuazione dei Piani per l'Accessibilità*.

Regione Umbria (2008), *Legge regionale 10 luglio 2008, n. 12* "Norme per i centri storici".

Regione Umbria (2013), *Quadri strategici di valorizzazione idee progetti risultati per i centri storici dell'Umbria*.

## Sitografia

<http://www.abitazioniecologiche.it>  
<http://www.agendaurbana.it>  
<http://www.agid.gov.it>  
<http://www.architutti.it>  
<http://www.assistentsociali.org>  
<http://www.associazionelucacoscioni.it>  
<http://atlantecittaccessibili.inu.it>  
<http://www.bandieralilla.it>  
<http://www.brocardi.it>  
<https://bur.regione.veneto.it>  
<http://www.cerpa.org>  
<http://www.cittaincaa.it>  
<http://www.cittasenzabarriere.re.it/>  
<http://www.comune.borgomanero.no.it>  
<http://www.darvoce.org>  
<http://www.dida.unifi.it>  
<http://www.disabili.com>  
<http://www.edilportale.com>  
<http://www.epomm.eu>  
<http://www.fondazionepromozionesociale.it>  
<http://www.giurdanella.it>  
<http://www.governo.it>  
<http://www.handylex.org>  
<http://www.indicenormativa.it>  
<http://www.ingegneri.info>  
<http://www.inu.it>  
<http://www.istat.it>  
<http://www.ledha.it>  
<http://lau.csi.it>

<http://www.lavoro.gov.it>  
<http://www.letturagevolata.it>  
<http://www.lvesystem.com>  
<http://leg16.camera.it>  
<http://www.konemotus.it>  
<http://mobility-access-pass.org>  
<http://musei.beniculturali.it>  
<http://www.osservatoriopums.it>  
<http://www.pianiaccessibilita.it>  
<http://proborgo.blog>  
<http://www.progettarepertutti.org>  
<http://www.promopa.it>  
<http://www.regione.calabria.it>  
<http://www.regione.molise.it>  
<http://www.regione.umbria.it>  
<http://open.toscana.it>  
<http://www.treccani.it>  
<http://www.urbanisticainformazioni.it>  
<http://www.wikitecnica.com>  
<http://www.turismoaccessibile.eu>  
<http://www.strategicancona.it>  
<http://www.studio-in.org>  
<http://www.studiosteffan.it>  
<http://www.superando.it>  
<http://www.superabile.it>  
<http://www.trentinosociale.it>  
<http://triestepertutti.comune.trieste.it>  
<http://www.webaccessibile.org>  
<http://www.weproject.it>  
<http://it.wikipedia.org>  
<http://www.wikitecnica.com>