

SEMINARI

Premessa

Abbiamo rivolto domande sui temi della sostenibilità e accessibilità a esperti del settore. Le loro risposte ribadiscono una formula che il progetto **“Sportello informativo città sostenibile”** ha sempre richiamato: "pensare ad una città accessibile significa anche pensare ad una città sostenibile". Il tema del rapporto tra queste due diverse qualità dovrebbe fondare le azioni per organizzare lo spazio urbano. Perché è importante poter accedere facilmente ai luoghi, ma è altrettanto importante che siano salubri, sicuri e di qualità. Diversamente è un controsenso. Soprattutto per le persone che non hanno ancora la libertà di scegliere dove andare quando lo vogliono.

E' utile fare un chiarimento metodologico: le domande e le risposte che seguono sono rielaborazioni degli interventi dei relatori, presenti agli incontri pubblici **“L'accessibilità dei territori montani: le aree di attenzione”** e **“La vivibilità nei paesi di montagna: affrontare i bisogni”**, durante i quali si è iniziato a trattare i temi che

The poster features a dark green background with a yellow graphic element on the left. At the top left is the logo of Regione Lombardia (a white cross on a green square) with the text "Regione Lombardia" and "Direzione Generale Industria PMI Cooperazione e Turismo". At the top right is the coat of arms of the Province of Bergamo with the text "PROVINCIA DI BERGAMO SETTORE POLITICHE SOCIALI". In the center, there is a circular logo for "Sportello informativo città sostenibile" with a map of mountainous terrain. Below this, the text "SEMINARI di STUDIO" is written in white. The main title "La sostenibilità e l'accessibilità nei territori montani: quali possibili relazioni" is written in large white letters. At the bottom right, the dates "BERGAMO 22 marzo 10 maggio 2004" are listed. At the very bottom right, the location "Università degli Studi di Bergamo Sala conferenze Serio Galeotti Via dei Caniana, 2" is provided.

Regione Lombardia
Direzione Generale
Industria PMI
Cooperazione e Turismo

PROVINCIA DI BERGAMO
SETTORE POLITICHE SOCIALI

SEMINARI
di STUDIO

La sostenibilità
e
l'accessibilità
nei
territori montani:
quali
possibili relazioni

BERGAMO
22 marzo
10 maggio
2004

Università degli Studi di Bergamo
Sala conferenze Serio Galeotti
Via dei Caniana, 2

sottendono al presente progetto. La responsabilità della sintesi fatta è quindi dei curatori della presente pubblicazione. Gli interventi completi potrete comunque trovarli sul sito della Provincia di Bergamo. Tra i motivi che ci hanno portato a fare la presente scelta vi è innanzitutto quello della leggibilità, è infatti nostra convinzione che solo una pubblicazione asciutta e sintetica possa ambire ad essere letta.

Occorre inoltre ricordare che il progetto è pensato e rivolto ai comuni di montagna e alle comunità montane dell'area Obiettivo 2. Aree quindi svantaggiate dal punto di vista della competitività economica e gravate da strutture sociali in fase di indebolimento. Aree che per le caratteristiche geografiche e topografiche non facilitano la mobilità dei soggetti deboli. Il ciclo di incontri che ha dato origine alle domande e risposte che seguono, ha voluto indicare ai Comuni di questi territori, i comportamenti programmatori adeguati, per dare risposte alle domande emergenti. Diventando occasione di riqualificazione dell'offerta territoriale che vada oltre un'amministrazione attenta solo alle esigenze degli abitanti stanziali.

Gli interventi della **prima giornata** partono da una riflessione di Aldo Capodaglio sulle attività di pianificazione e progettazione orientate all'eliminazione delle barriere architettoniche. I due interventi successivi indicano una strada possibile per dare senso alle azioni di trasformazione delle città e dei paesi: Antonio Lauria definisce un sistema di controllo dei messaggi che il paesaggio degli elementi urbani manda in modo differenziato, mentre Giovanni Del Zanna introduce l'idea di una progettazione solistica, capace di fare del bene a tutti in modo indifferenziato. L'intervento di Angela Ceresoli, che chiude i lavori della prima giornata, trova una connessione tra la città fisica e uno dei servizi di maggior impatto sulla sua organizzazione vitale: il sistema di trasporto che spesso è veicolo di esclusione per chi ha delle limitazioni allo spostamento.

La **seconda giornata** affronta tematiche, relative alla qualità ambientale e alle domande di gruppi sociali che possono trovare difficoltà di accesso alla città pur non essendo disabili. Pierluigi Tarenghi nel suo intervento, mette in luce come ogni politica di accessibilità che non tenga conto della sicurezza, possa avere poteri distruttivo e dare risultati negativi. Maria Berrini e Roberto Sacchi nei loro interventi confermano che esiste una crescente domanda di qualità ambientale, espressa anche, o soprattutto, da gruppi sociali





svantaggiati che non possono “comprarsi ambiente”. Qualità ambientale che oggi è possibile progettare e monitorare, strumento per costruire competitività e differenziare l'offerta di attrattività dei territori. Viviana Tanzi e Virginia Giandelli infine svelano come l'accessibilità e la fruibilità di tutti i centri abitati debbano passare da una attenta rilettura delle potenzialità, ancor prima che delle esigenze dei gruppi sociali.



ventidue marzo
duemilaquattro

L'ACCESSIBILITÀ DEI TERRITORI MONTANI: LE AREE DI ATTENZIONE





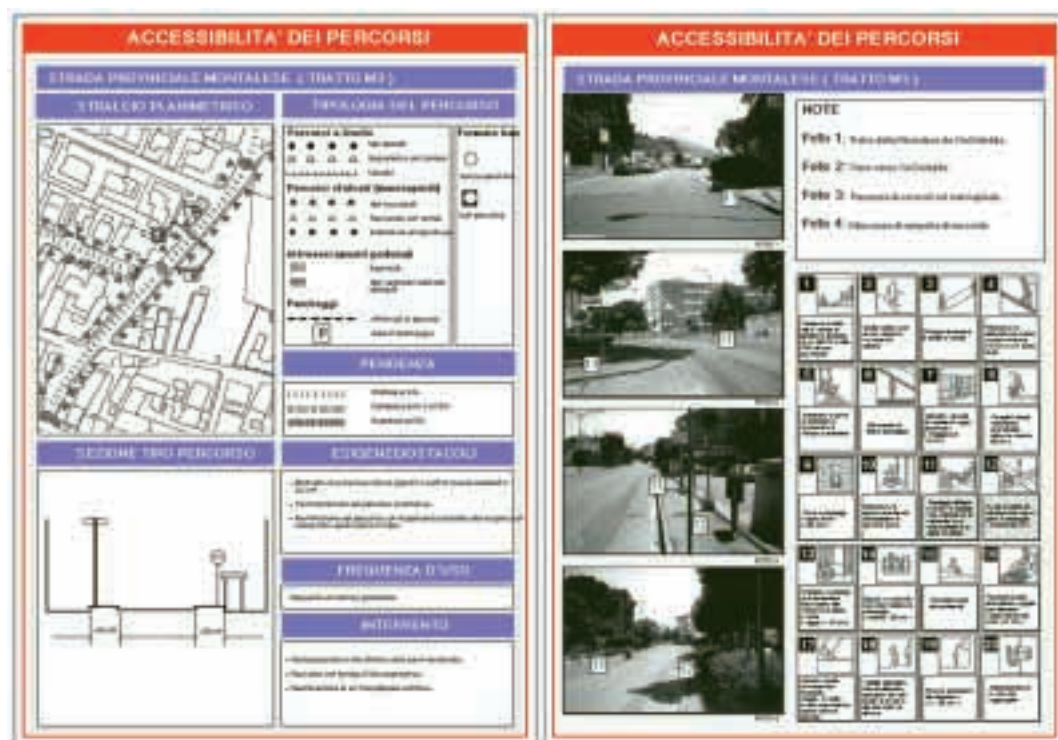
Aldo Capodaglio

Estensore del Piano Eliminazione Barriere Architettoniche dei Comuni di Venezia e Brescia

UNA DOMANDA A

Quale rapporto può esistere tra il livello di pianificazione e di progettazione, oppure di controllo e di azione, per eliminare le barriere architettoniche?

“Partendo dalla mia esperienza, il primo punto, da ritenersi fondamentale, che l'Amministrazione Comunale o il tecnico devono porsi è di individuare un preciso obiettivo: per favorire lo spostamento di chi ha difficoltà motorie, quando eliminiamo le barriere architettoniche non possiamo ovviamente avere come unici destinatari chi ha difficoltà motorie, ma dobbiamo generalizzare e pensare alla totalità degli individui che costituiscono la popolazione, anziani o cardiopatici, ma anche i bambini sono molto importanti nel quadro di una pianificazione attenta alle esigenze di un'utenza allargata”.



Esempio di scheda per il rilievo delle barriere architettoniche in un P.E.B.A.

“Il secondo passo che un'Amministrazione deve fare è di individuare all'interno della propria struttura la figura del R.U.P. (Responsabile Unico del Procedimento), al quale tutti i tecnici del Comune devono fare riferimento, quindi procedere ad individuare tutte quelle risorse economiche e tecniche necessarie ad affrontare e superare le tematiche proposte dall'obiettivo fissato”.

“L'analisi della normativa e la conoscenza diretta dell'ambiente nel quale si opera sono altri due aspetti importanti. E' impensabile che lo stesso piano adottato, ad esempio a Milano, possa andare bene anche a Bergamo”.

“La sequenza delle attività passa allora dalla conoscenza, anche attraverso forme di progettazione partecipata, alla verifica di realizzabilità del primo obiettivo identificato”.

“A seguito di tutto ciò si possono individuare e rappresentare sulla cartografia i punti cardine e gli elementi fisici presenti sul territorio, elementi di interesse pubblico generale che sono fondamentali per il vivere quotidiano. Poi occorre individuare sempre sulla cartografia i possibili collegamenti tra queste strutture ed analizzare quali sono le caratteristiche delle vie di comunicazione. Altra cosa importante è l'analisi dei trasporti pubblici”.

“Una volta individuati sulla cartografia tutti questi elementi, possono essere definite le barriere architettoniche e a quali categorie riferirle rispetto alla normativa che le definisce. Ci sono barriere legate, ad esempio, alla:

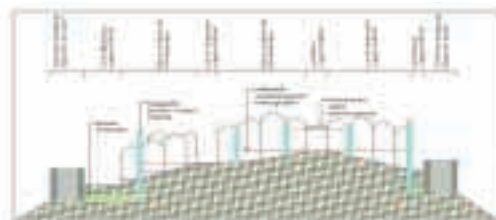
- pavimentazione (sdruciolevolezza, sconnessione, presenza di dislivelli o di ostacoli)
- arredo urbano
- assenza di parcheggio riservato ai disabili”.

“A questo punto si può entrare nell'edificio o nella piazza pubblica e cominciare a rilevare le barriere architettoniche descrivendole e riportandole su una scheda, usando la codificazione fatta in precedenza. Anche in questo caso è importante attribuire un peso alla barriera, ossia, quanto questa barriera è importante rispetto ad altre. Ciò permette di aiutare la pubblica amministrazione a scegliere le priorità di intervento”.

“Ultima verifica è il controllo della coerenza del risultato finale con le problematiche presentate in partenza, affinché le persone coinvolte possano dirci se il lavoro che stiamo svolgendo va bene, va cambiato e/o integrato”.



Stralcio di una tavola del piano per l'eliminazione delle barriere architettoniche



Schema organizzativo di percorsi orizzontali e verticali in un paese montano



Antonio Lauria

Dipartimento di Tecnologie dell'Architettura e Design "Pierluigi Spadolini" dell'Università di Firenze

E' possibile indirizzare le attenzioni tecniche a favore dell'accessibilità in un discorso più generale sulla qualità dello spazio, inteso come fattore comunicativo?

“Senza dubbio. Ogni essere umano conduce la propria esistenza in relazione e come parte del contesto che lo circonda. I segnali ambientali, siano essi suoni, luci, odori... 'diventano' quindi per ognuno di noi delle informazioni ambientali”.

“Si può dire che la comunicatività ambientale - argomento al quale ho dedicato negli ultimi anni molte energie - ha lo scopo di fornire all'uomo le informazioni necessarie per agire (orientarsi, muoversi, utilizzare attrezzature) nella consapevolezza. Si tratta, potremmo dire, del requisito ambientale che tenta di soddisfare le esigenze percettive dell'uomo che si muove nello spazio.”

“Evidentemente, ciascuna tipologia di informazione può avere diversa rilevanza in funzione delle potenzialità sensoriali e cognitive del fruitore: per una persona cieca, una tradizionale lanterna semaforica non fornisce informazioni utilizzabili ai fini dell'attraversamento stradale. Si tratta, per così dire, di un segnale 'muto’”.

“D'altra parte, il livello di comunicatività di un ambiente va necessariamente valutato in una dimensione plurisensoriale e alla luce delle potenzialità interpretative dei diversi profili d'utenza. Uno stesso segnale può, ad esempio, dare vita ad interpretazioni opposte da parte di una persona ipovedente o di una persona affetta da morbo di Alzheimer”.

“Dobbiamo considerare che l'ambiente comunica attraverso due tipologie di segnali: i segnali intenzionali, emessi allo scopo di fornire una informazione inequivocabile a tutti o a specifici utenti (pensiamo ai cartelli stradali), e i segnali non intenzionali, prodotti spontaneamente o, comunque, senza il fine primo di comunicare. Si pensi, a questo proposito, a quegli effetti sonori prodotti da fenomeni atmosferici quali la pioggia, la grandine o il vento cui, normalmente, non attribuiamo grande importanza, ma

che per alcuni soggetti o in specifiche situazioni possono arricchire non poco il nostro mondo percettivo”.

“Tra le persone che utilizzano in maggior misura i segnali non intenzionali per l'orientamento e la mobilità, occorre annoverare i disabili visivi, i quali possono contare solo su un'esigua minoranza di segnali ambientali (si pensi che circa il novanta per cento dei segnali ambientali raggiungono il cervello attraverso il canale visivo)”.

“In letteratura, gli elementi ambientali che producono segnali non intenzionali utilizzati tipicamente dalle persone con problemi di vista, sono definiti guide naturali. Possono essere di tipo discreto (punti di riferimento) o continuo (linee di riferimento). I punti di riferimento costituiscono per la persona con problemi di vista i capisaldi di un sistema di relazioni ambientali. Si pensi, ad esempio, allo zampillo di una fontana (rilevabile dall'udito), ad una pasticceria (rilevabile dall'olfatto), al varco di una quinta muraria (rilevabile dal senso igrotermico). Le linee di riferimento sono impiegate principalmente per orientarsi e per mantenere una determinata direzione nello spazio. Pensiamo, ad esempio, al ciglio del marciapiede o al rumore del traffico”.

“Va tenuto conto, che il livello di affidabilità delle guide naturali può cambiare nel tempo. Alcuni elementi svolgono la loro funzione di guida senza interruzioni (una quinta muraria o il ciglio di un marciapiede), altri, invece, solo periodicamente (le emissioni odorose di piante e fiori, o il rumore prodotto da attività che si interrompono o si modificano in alcuni periodi della giornata)”.

“Quando i segnali ambientali - intenzionali e non intenzionali- non risultano idonei o sufficienti a spiegare le qualità complessive dell'habitat ecco che si ingenerano quelle situazioni di conflitto uomo-ambiente che definiamo barriere percettive.

Queste, a differenza delle barriere fisiche, non si superano attraverso la loro rimozione o mediante la realizzazione di specifici manufatti (ad esempio rampe), ma attraverso un incremento informativo. Per ritornare all'esempio del cieco alle prese con un attraversamento pedonale semaforizzato, il superamento della barriera percettiva si può ottenere, come è noto, mediante un segnale acustico che si avvia in sincrono con quello visivo. Il segnale acustico è l'incremento informativo che può consentire al cieco di attraversare la strada in autonomia”.

“Lo studio dei processi percettivi in chiave di comunicatività ambientale può condurre a risultati progettualmente molto interessanti e, soprattutto, a habitat pensati in una logica plurisensoriale in grado di rendere più comoda la fruizione di spazi ed attrezzature, sicura ed accessibile per tutti”.



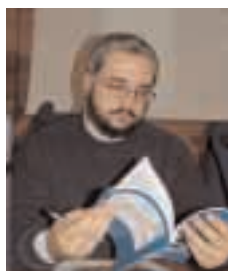
Linee di riferimento interne ed esterne lungo il percorso pedonale



Una fontana di Karlsbad



Scala/Fontana - Lega del Filo d'oro, Osimo (AN)



Giovanni Del Zanna
Architetto, membro di HBgroup

Con quali attenzioni va pensata la città per garantire un livello di fruibilità adeguato ai differenti tipi di utenza?

“Nel trattare temi legati alla disabilità, come abbiamo visto, il rischio è di focalizzare l'attenzione su pochi aspetti minimali, ormai codificati come stereotipi della disabilità, che non riescono a risolvere pienamente le difficoltà delle persone disabili. E' quindi necessario ripensare all'uomo, o meglio all'essere umano, che nel corso della vita può andare incontro a cambiamenti temporanei o permanenti e presentare caratteristiche differenti da quelle della cosiddetta normalità. Quindi mettere in evidenza la necessità di un nuovo approccio al progetto, un approccio olistico che consideri le problematiche nella logica dell'Utenza Ampliata”.

“Il tentativo deve essere cioè quello di estendere il grado di fruibilità del progetto in modo da tenere in considerazione le esigenze



del maggior numero possibile di persone, siano esse abili o disabili. Il progetto per l'*utenza ampliata* si pone in modo problematico a fronte di un ideale "progetto per tutti" che sa valutare come un bambino vive la città (il suo punto di vista, le sue dimensioni antropometriche), come si muove un anziano, che non sempre è disabile ne tanto meno si riconosce come tale”.

“Questo atteggiamento, però, non può far considerare soltanto alcuni oggetti su cui lavorare ma invita ad allargare la riflessione alla città nel suo complesso, come organismo nato per dare spazio alla solidarietà, in cui l'aiuto reciproco fra gli abitanti diventa elemento primario per garantire una migliore qualità della vita. Ma la città oggi tende ad essere qualcosa di diverso da ciò, luogo sempre più ostile alla vita dell'uomo, sinonimo di isolamento, di perdita delle relazioni di vicinato”.

“Volendo però riassumere schematicamente le dimensioni dell'accessibilità che concorrono ad una positiva realizzazione della città, è possibile individuare quattro ambiti: il progetto dei singoli elementi (che devono presentare adeguate caratteristiche per l'utenza) e il progetto dell'insieme (in cui i diversi elementi di arredo urbano vengono inseriti in modo ordinato per dare forma ad uno spazio coerente ed organizzato); la realizzazione, che deve avvenire in modo curato per assicurare che quanto ideato dal progettista si possa concretizzare in modo corretto; la manutenzione, che deve assicurare la durata nel tempo dei manufatti in modo da garantire sempre la funzionalità dei diversi elementi; il senso civico, quale ultima ma non meno importante dimensione, essenziale per l'ottenimento del risultato”.

“L'aspettativa generale è quindi quella di potersi tutti spostare ed orientare, in modo autonomo, agevole e sicuro non solo negli spazi pedonali, ma nei sistemi più complessi come le intersezioni e i collegamenti con i sistemi di trasporto pubblico o privato”.





UNA DOMANDA A

Angela Ceresoli

Membro del gruppo di lavoro Polinomia

Per un corretto approccio quali riflessioni si possono fare sulla relazione tra spazi del movimento pedonale e sistemi di accesso dei disabili alla rete di trasporto pubblico?

“In generale le principali difficoltà incontrate dai disabili nell'uso dei diversi vettori del trasporto pubblico sono tutte riconducibili alla continuità del percorso, che conduce il disabile dal punto di origine alla destinazione finale del suo spostamento. La principale resistenza dell'utenza disabile all'uso del trasporto pubblico consiste appunto nella ancora insufficiente garanzia di poter godere di tale continuità.

L'accessibilità degli scambi modali è determinante per garantire percorsi accessibili e per assicurare soprattutto al disabile quella continuità necessaria per consentirgli spostamenti autonomi. Ma purtroppo è ancora in buona parte trascurata”.

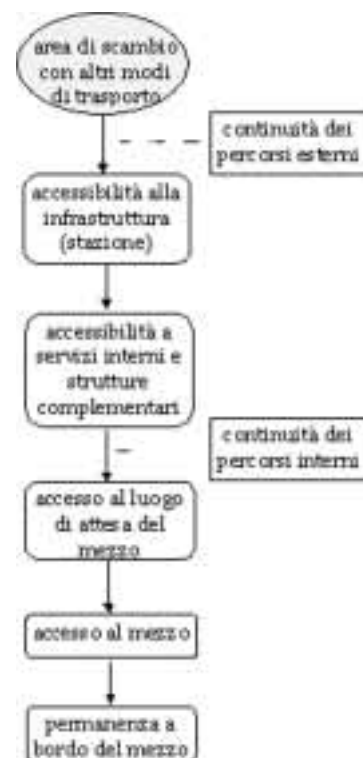
“Ecco quindi per punti alcuni possibili ambiti di azione. Innanzitutto l'area di scambio con altri modi di trasporto (collocare i posti di sosta per auto riservati ai disabili vicini all'ingresso della stazione o dell'attrattore; rendere il percorso dal posto auto alla fermata del bus e all'ingresso dell'attrattore privo di discontinuità orizzontali e verticali; collocare la fermata dell'autobus prossima all'ingresso della stazione o dell'attrattore e garantire la continuità del percorso accessibile tra la fermata e l'ingresso). Poi l'accessibilità alla infrastruttura (garantire il passaggio dallo spazio esterno a quello interno privo di discontinuità verticali o orizzontali), quindi l'accessibilità a servizi interni e strutture complementari (dotare di attrezzature dall'uso facilitato, come per esempio biglietterie e distributori automatici di biglietti, e garantire la possibilità di accedere alle sale d'attesa o ai servizi igienici per gli handicappati). A seguire l'accesso al luogo di attesa del mezzo (dotare di panchine o appoggi ischiatici per rendere più confortevole l'attesa del mezzo; dotare di attrezzature che forniscano informazioni accessibili a tutti). Quindi l'ac-



cesso al mezzo (nel caso dell'autobus: garantire sistemi di salita efficaci, come scivoli o metodi di “inginocchiamento” del mezzo, e utilizzabili, cioè garantire che il mezzo possa avvicinarsi al marciapiede senza automobili parcheggiate; adeguare i marciapiedi ai mezzi attrezzati, per esempio garantendo altezza e dimensioni adeguate per evitare difficoltà nella salita/discesa). A seguire la permanenza a bordo del mezzo (garantire adeguati spazi e sistemi di aggancio delle carrozzelle; sistemi di informazione accessibili a tutti - compresi i disabili visivi o uditivi - come avvisi fonici o pannelli visivi)”.

“Anche per l'auto privata, che spesso viene dimenticata come mezzo di mobilità dei disabili. E' necessario garantire la possibilità di circolare e soprattutto di parcheggiare comodamente, disincentivando l'occupazione abusiva dei posti di sosta riservati”.

“E' infine importante ricordare che può risultare strategico un atteggiamento che pianifichi la continuità dell'accessibilità di fruizione della città utilizzando contemporaneamente, e per le loro possibilità, i diversi strumenti a disposizione: oltre ai P.E.B.A. (Piani per l'Eliminazione delle Barriere Architettoniche), i P.I.S.U., (Piani Integrati per gli Spazi Urbani), i P.U.T. (Piani Urbani del Traffico), il Piano della Mobilità dei Disabili, i Piani Urbani della Mobilità”.





UNA DOMANDA A

Pierluigi Tarengi

Coordinatore dei sindaci della bassa Bergamasca per il Patto sulla Sicurezza

Esistono piani di accompagnamento all'eliminazione delle barriere architettoniche che possono ridurre il senso di insicurezza nei più deboli?

“L'idea di fondo che è stata espressa dagli attori del nostro territorio è che attraverso una concertazione locale, tra attori istituzionali e non, sia possibile predisporre politiche e pratiche preventive e di controllo che attenuino il senso di insicurezza per chi vive il territorio, in particolare per i soggetti più esposti”.

“Infatti, l'urgenza di affrontare il tema della sicurezza ha una sua prima spiegazione nel fatto che una dimensione del patto sociale tra amministrati ed amministratori si basa sulla promessa di sicurezza nella società civile. Ma, in secondo luogo, c'è la constatazione della progressiva crisi delle istituzioni a governare il problema”.

“In questo senso è possibile ricostruire un'idea, o più idee, di futuro, volute dalla società locale. Dobbiamo infatti partire da un'idea di futuro. Dove intende andare il territorio? Un requisito è di possedere un ambiente (sia naturale che produttivo) e delle infrastrutture di qualità”.

“Questo quadro impone, per affrontare i problemi fisici e quelli sociali, una riflessione attenta in relazione a:

- le forme di convivenza in contesti sociali fortemente variabili e/o modificati negli ultimi anni
- le forme di convivenza con le popolazioni immigrate
- la forza degli istituti tradizionali quali la famiglia e la scuola nella progettazione del futuro
- i nuovi spazi di socialità, i luoghi di aggregazione e come entrarvi in relazione”.

“Il diverso radicamento dei fenomeni di disagio fa emergere il carattere pluridimensionale del concetto di sicurezza e quindi la necessità di dare risposte differenziate. Quasi sempre si opta per un "mix"



Illustrazione del bando della Provincia di Bergamo "Verso una città sostenibile delle bambine e dei bambini"

di interventi che permettano anche la progressiva inclusione dei soggetti a rischio.

Le diverse problematiche possono suggerire almeno quattro linee di intervento:

- l'azione di prevenzione volta ad alimentare una coesione sociale
- la predisposizione di un ambiente dove vengano premiati i comportamenti di agire collettivo
- una capacità di concertazione degli interventi che "mettano al lavoro" enti locali, autonomie funzionali, associazionismo e rappresentanze della società locale
- la costituzione di tavoli mirati per definire gli interventi volti a ridurre i fenomeni criminali e le forme di disagio da essi derivanti".

“Già oggi si possono individuare ambiti entro cui sperimentare forme di coordinamento degli interventi:

- programmazione urbanistica ed economica
- programmazione dei flussi di ingresso e politiche attive di tipo attrattivo
- politiche attive di inclusione sociale
- coordinamento delle attività di volontariato
- programmazione di forme coordinate di servizi territoriali”.



Illustrazione del bando della Provincia di Bergamo "Progettare senza barriere"

