

COMUNE DI FIRENZE

Assessorato alla Pubblica Istruzione e Politiche dei Tempi

Ufficio Tempi e Spazi della città

"La città e la pedonalità dei bambini"

Approfondimenti, idee progettuali, azione degli amministratori.

15 aprile 2004

Palazzo Vecchio – Firenze

ACCESSIBILITÀ DEGLI SPAZI E INTERVENTI DI ARREDO URBANO

FABRIZIO VESCOVO - Direttore del Corso "Progettare per tutti senza barriere" -Facoltà di Architettura "Valle Giulia"- Università degli studi di Roma La Sapienza

Ringrazio innanzitutto per avermi dato la possibilità di condividere con Voi una serie di considerazioni basate sulla mia esperienza di Direttore del Corso post lauream che da 12 anni svolgiamo a Roma nell'ambito dell'offerta formativa della facoltà di Architettura "Valle Giulia". Si tratta di un osservatorio privilegiato che fa emergere con chiarezza quanti siano i preconcetti e le barriere culturali che ancora ci caratterizzano. Non a caso il Corso ha come titolo "Progettare per tutti senza barriere": *in primis*, le barriere dovute alle schematizzazioni culturali; in secondo luogo, tutte le altre barriere, certamente non secondarie, che sono costituite dagli ostacoli che tutti noi incontriamo nel vivere in città, in centri urbani più o meno grandi. Molto spesso questo concetto di "spazio urbano ostacolante" viene collegato in particolare alle cosiddette persone "disabili", senza sapere cosa s'intenda esattamente con questa dizione assolutamente generica. Questo è un punto che vorrei chiarire subito, un preconcetto da smantellare, altrimenti rischiamo di non comprenderci. Normalmente, nello schema mentale di ciascuno di noi, esiste una suddivisione del mondo in due categorie: "normodotati" e "disabili". Taluni, credendo di essere più raffinati, usano la dizione "portatori di handicap"; questa espressione, utilizzata spesso nel linguaggio comune ricomprende una vasta gamma di situazioni di svantaggio tra loro anche molto differenziate. Di fatto se ci pensiamo bene per la sua genericità non ha alcun senso, non significa assolutamente nulla. Il tentativo che volevo fare insieme a Voi non consiste nell'immaginare come realizzare la "città dei bambini", in quanto sarebbe un'ulteriore schematizzazione, quanto piuttosto nel pensare una città fruibile facilmente "anche" da parte dei bambini, il che come capite è profondamente diverso.

La città deve essere immaginata, costruita, gestita per le "persone vere", reali, con tutta una serie estremamente diversificata di esigenze. A mio avviso quindi, non dobbiamo avere come obiettivo percorsi pedonali solo per bambini, ma più responsabilmente percorsi "accessibili" e sicuri per tutti. Non credo ai percorsi, alle attrezzature "dedicate a". Non mi sembra che

questo possa costituire l'approccio giusto per risolvere i problemi. Molti pensano che i bravi architetti e i progettisti seri debbano prima predisporre il loro progetto e poi "dedicare" una rampa ai "disabili." È una maniera troppo schematica, spesso negativa, che può avere come effetto indesiderato quello di creare disagi ulteriori a coloro che hanno degli svantaggi o delle disabilità.

Le nostre città sono piene di ostacoli, "handicappate", i percorsi pedonali sono spesso scomodi e pericolosi; cerchiamo allora di modificare questo concetto secondo cui la barriera architettonica riguarda solo i cosiddetti "disabili". Il termine disabile è astratto :comprende la persona che soffre di disagio mentale, l'artrosico, l'obeso, il cardiopatico, il paraplegico, il tetraplegico, il cieco, il depresso, ecc.. Quindi, non significa niente di preciso, parlare di disabili come dicevamo non fornisce alcun elemento significativo per la progettazione. Bisogna invece individuare e conoscere le caratteristiche specifiche ,le esigenze individuali per ciascuna persona. A tal proposito, è opportuno quindi riferirsi alla definizione ufficiale di "barriera architettonica", che peraltro quasi nessuno considera con la dovuta attenzione. Quindici anni fa è stato emesso un provvedimento, a mio parere molto significativo, il Decreto del Ministero dei Lavori Pubblici n° 236/89, che definisce per la prima volta, in modo completamente diverso rispetto al periodo pregresso, che cosa debba intendersi veramente per barriera architettonica. Questo concetto è stato ripreso anche da un provvedimento più recente, che riguarda gli spazi urbani e quindi proprio i percorsi pedonali , ed è formulato come segue. "Per barriere architettoniche si intendono:

A) gli ostacoli fisici che sono fonte di disagio per la mobilità di chiunque" – e ribadisco, di chiunque – " ed in particolare per coloro che per qualsiasi causa hanno una capacità motoria ridotta , in forma permanente o temporanea". Mi pare che non si possa negare che anche i bambini siano presi in considerazione in tale definizione.

B): gli ostacoli che limitano o impediscono per *chiunque* la comoda e sicura utilizzazione di spazi, attrezzature e componenti". Indubbia, anche in questo caso, l'inclusione dei bambini.

C): la mancanza di accorgimenti e di segnalazioni che permettono l'orientamento, la riconoscibilità dei luoghi e delle fonti di pericolo per chiunque, ed in particolare per i non vedenti, per gli ipovedenti e per i sordi". Ed ecco che molte delle difficoltà dei bambini piccoli rientrano ancora in quanto enunciato riguardo all'orientamento e la sicurezza.

Sono contento di aver ascoltato oggi gli interventi precedenti, che condivido *in toto*. Ho apprezzato molto il discorso sull'autonomia, così come quello sul "traffico lento", rispetto al quale cercherò di dare qualche ulteriore piccolo contributo. Occorre quindi a mio avviso immaginare non una città organizzata per schematiche categorie (gli anziani, i portatori di handicap, i bambini, ecc.), ma una città che in qualche modo risponda e consideri *le esigenze più diversificate*, anche perché col trascorrere del tempo la stessa persona passa "fisiologicamente" da una situazione ad un'altra. Volendo approfondire questo aspetto, bisogna riconoscere che ci sono delle categorie più "fragili" di altre che si trovano ad esempio nella prima fascia di età ,così come quelle appartenenti alla terza e quarta età. Ciò lo verifico

frequentemente come architetto progettista e spesso anche come docente nell'ambito del corso post-universitario che, come ho già detto, mette a confronto molto positivamente colleghi di età diversa. Le operazioni tecniche che si devono compiere per le persone giovanissime (bambini), sono in molti casi le stesse operazioni che devono essere messe in atto per le persone molto anziane. Un esempio concreto è fornito dai percorsi in ghiaia di un qualsiasi giardino pubblico cittadino, che sono scomodissimi e pericolosi sia per i bambini molto piccoli che per le persone anziane. Pertanto invito tutti a riflettere in termini di integrazione di provvedimenti da attuare nei diversi spazi urbani ed edilizi non operando suddivisioni teoriche, per compartimenti stagni. Anche perché singolarmente abbiamo tutti meno capacità di incidere e condivido quindi pienamente l'aspetto evidenziato prima dall'Assessore di unire le forze, per potenziare reciprocamente le nostre azioni. In pratica, cosa possiamo fare per affrontare questo grande problema che ci troviamo di fronte come urbanisti, come decisori, come "validatori" di quello che avviene nei nostri centri urbani, ossia il problema di rendere le città più confortevoli e sicure per una "utenza ampliata" (termine che preferisco rispetto a disabile, che ripeto è troppo generico e quindi non significativo)? L'utenza ampliata richiede un'attenzione specifica che tenga conto di svariati e determinati aspetti. Quali sono le aree all'interno delle quali dobbiamo agire come tecnici professionisti? Come può essere immaginata una "mobilità sostenibile", se non si tiene conto delle diverse esigenze delle persone vere? Secondo il mio punto di vista, possiamo suddividere questo importante obiettivo di realizzare una città "amichevole", confortevole per tutti secondo "quattro contenitori": come superare le distanze; come superare i dislivelli; come rendere concretamente fruibili le unità ambientali o le attrezzature di arredo urbano; infine, il quarto contenitore (sul quale si pone sempre pochissima attenzione), è come raccordare tra di loro i diversi provvedimenti normativi vigenti "di settore".

Infatti, ad esempio, i provvedimenti normativi che riguardano le piste ciclabili, con le relative risorse finanziarie disponibili, possono essere immaginati anche per rendere più confortevoli i percorsi compatibili con gli stessi, cioè quelli pedonali. Si dovrebbe fare in modo che i percorsi ciclabili e i percorsi pedonali, visto che comunque rientrano nell'ambito del cosiddetto "traffico lento" e riguardano gli "utenti deboli della strada" così come definiti dal Codice della strada, vengano presi in considerazione anche da questo punto di vista della fruizione agevole. Non si capisce per quale motivo spesso i tecnici del traffico debbano prendere in considerazione il Codice della strada ed il suo Regolamento tralasciando gli aspetti prescritti dal DPR 503/96, che riguarda come sappiamo la fruibilità ed il superamento delle barriere architettoniche degli spazi urbani, dato che molti aspetti si sovrappongono. L'oggetto su cui s'interviene è lo stesso e perciò non vi è alcuna ragione per cui chi si occupa di "arredo urbano" debba acquistare con risorse della collettività ed installare panchine senza braccioli laterali, che quindi risulteranno nel tempo scomodissime per i nonni che accompagnano i nipotini.

Ritengo che un notevole sforzo debba essere compiuto in questa direzione. Tornando ai percorsi pedonali adatti anche ai bambini, ci sono comunque delle precise regole individuate da

decreti che dovrebbero quindi essere rispettate nella progettazione delle pavimentazioni pubbliche di spazi urbani. C'è chi pensa, ad esempio, che il "sampietrino" sia l'unico materiale adatto ai percorsi relativi ai centri antichi. In realtà si sbaglia, perché usandolo in modo generalizzato, su tutta la superficie percorribile non si rispettano le "caratteristiche prestazionali" individuate dalla legge. Infatti una piazza pavimentata esclusivamente con sampietrini risulta in aperto contrasto con quanto prescritto dal DPR 503/96 e la sua realizzazione fa emergere anche una certa disinvoltura da parte dei "decisori" nell'investire risorse della collettività che poi daranno problemi a molte persone. Occorre invece individuare le modalità che permettono d'integrare i vari provvedimenti e li rendano tra loro compatibili. A tal riguardo vorrei riportare un esempio romano.

Alcuni anni fa è stata sostituita la intera pavimentazione di Piazza del Pantheon. Un'operazione complessa, che è consistita nell'eliminazione dei marciapiedi esistenti e nel rifacimento integrale dell'area pedonale riutilizzando i sampietrini. Ebbene vista la superficie irregolare e la non possibile complanarità tra i diversi piccoli elementi lapidei frequentemente essi costituiscono una insidiosa "fonte di pericolo" e di caduta per bambini piccoli e persone anziane. Ciò dimostra che le progettazioni dovrebbero sempre tener conto delle esigenze concrete delle diverse persone, che fanno parte del mondo reale. Ci sono esempi in tutta Italia di pavimentazioni di piazze e di strade di grande valore ambientale, storico o archeologico, realizzate con diversi tipi di pavimentazione, in parte con opportuni elementi a superficie regolare e complanari su cui non si inciampa ed in parte con altri elementi come i cubetti di porfido o l'acciottolato che, dal punto di vista pedonale, è il tipo di pavimentazione più scomoda in assoluto. Quello che affermo è basato su specifici provvedimenti legislativi; se si esula da queste prescrizioni, non si rispetta la legge (cosa che nessuno sembra prendere in considerazione). Ancora: il percorso pedonale più frequente e più noto è il cosiddetto "marciapiede". Ma chi ci obbliga a realizzare il marciapiede rialzato rispetto alla zona carrabile? Nessuno. Il codice della strada, infatti lo definisce come "parte della strada, esterna alla carreggiata, rialzata o *altrimenti delimitata e protetta*, destinata ai pedoni" (art.2 ,D.lvo 285/92). Ecco perché noi architetti, noi tecnici, dovremmo sforzarci ad ideare e proporre progetti meno stereotipati, meno schematici riguardo ai percorsi "marciapiede", che comunque in ogni caso non dovrebbero superare i 15 centimetri di altezza. In Svizzera, ad esempio, i marciapiedi sono molto più bassi. Essi possono essere a raso, o quasi, rispetto alla parte carrabile; ciò non significa che non ci debba essere una precisa divisione. Ad esempio, si potrebbero predisporre (come in altre nazioni o varie città dell'Italia) dei cordoli o degli elementi "para-pedonali", che siano comunque compatibili con il contesto da un punto di vista estetico- ambientale, perché anche questi, talvolta, possono degradare un ambiente prezioso. Se si realizzasse un percorso pedonale "accessibile" e complanare o quasi con la zona carrabile, i bambini piccoli nei loro passeggini potrebbero avere meno scossoni, meno saliscendi, consentendo, al contempo, anche alle persone con problemi motori o di equilibrio precario di percorrere più agevolmente il percorso. Per non parlare di coloro che sono costretti

a muoversi con la sedia a ruote, che fanno anch'essi parte del *traffico lento*, e che sui sampietrini o sul terreno sconnesso riscontrano notevoli disagi e difficoltà, così come i bambini piccoli. Da questo diverso approccio deriverebbe quindi una serie di vantaggi, tra cui quello di ridurre leggermente il numero delle persone che ricorrono al pronto soccorso negli ospedali per cadute, più o meno gravi, soprattutto come sappiamo, da parte degli anziani. Questa serie di accorgimenti riguardano i percorsi pedonali e conseguentemente possono agevolare anche i bambini. D'altronde spesso i bambini sono accompagnati dai nonni e, quindi, percorrono gli stessi tragitti che devono essere compatibili con le loro diverse esigenze. Lo stesso vale anche per i dislivelli, il continuo saliscendi di piccole rampe quasi sempre scomode anche per la loro eccessiva pendenza, costituisce fonte di pericolo per i bambini, gli per gli anziani e le persone distratte, che sono davvero tante. Facendo un'indagine negli ospedali, si rileva infatti che molte cadute sono dovute alle pavimentazioni sbagliate "handicappanti", specie nell'ambito dei centri urbani.

Il terzo contenitore è quello della fruibilità delle unità di arredo urbano, ossia le attrezzature per gli spazi esterni. Anche queste unità devono essere concepite per un'utenza ampliata. Per esempio, non si riflette mai abbastanza sul fatto che non è sufficiente mettere un cartello di divieto di accesso agli autoveicoli ed ai motoveicoli nei parchi pubblici e nelle zone pedonali, perché spesso non viene rispettato. Bisogna immaginare delle soluzioni alternative che consentano a tutte le tipologie di pedoni, ed in particolare ai bambini, di accedere ad esempio ad un parco pubblico o ad un'area pedonale evitando che possano avere sgradevoli interferenze con i ciclomotori che spesso invadono tali zone. Esistono, a tale scopo, alcuni sistemi, i cosiddetti "dissuasori fisici", che però non ho il tempo d'illustrare esaurientemente in questa sede. A Roma ne ho proposti e realizzati alcuni anch'io. Essi sono stati verificati nell'arco di parecchi anni rivelandosi decisamente efficaci.

Sinteticamente sono costituiti da elementi tubolari curvilinei che permettono l'accesso ai pedoni, anziani con bastone, ai passeggini, alle persone su sedie a ruote, impedendolo invece il passaggio ai ciclomotori che rimangono bloccati grazie ad un accorgimento tecnico che rende il passaggio molto ristretto, non compatibile con le dimensioni dei veicoli. Naturalmente anche altri elementi di arredo urbano, devono tener conto delle diverse esigenze, come le fontanelle che devono essere costruite a misura di bambino, benché la parola bambino sia estremamente vaga, dato che comprende da 0 a 10/13 anni di età e quindi con esigenze assolutamente diversificate. A mio avviso, parlare di "bambini" è piuttosto vago, in quanto bisogna distinguere le varie caratteristiche e rapportare ad esse le nostre operazioni progettuali.

Le panchine devono essere progettate in modo che anche le persone anziane che accompagnano i nipotini possano rialzarsi senza particolari sforzi (a Roma ci sono molte panchine con il sedile a 20 centimetri da terra e quindi scomode). La panchina inoltre deve essere munita di braccioli e, visto che non esiste ancora alcuna legge statale specifica in merito, le amministrazioni comunali potrebbero provvedere avvalendosi del "principio di

sussidiarietà" prevedendo normative relative al Comune stesso e prescrivere questo tipo di "caratteristica prestazionale" per rendere i sistemi di seduta più confortevoli e sicuri.

L'ultimo "contenitore" consiste nella necessità di armonizzare i vari aspetti contemplati dalle diverse leggi o provvedimenti di settore. Prima, parlando con la collega che si occupa di mobilità sostenibile, accennavamo alla possibilità di istituire e gestire sul piano della mobilità e del traffico lento, nell'ambito dei centri antichi, splendidi e preziosi come quello di Firenze, sistemi di trasporto integrativo per l'ausilio delle persone con difficoltà di deambulazione, all'interno delle aree pedonali o nelle ZTL.

Poiché non esiste un mezzo di trasporto che risponda efficacemente alle varie esigenze di ciascuno (lunghi viaggi, piccole distanze o "spostamenti ettometrici"), dovremmo individuare dei nodi attrezzati in cui sia possibile prevedere, per alcune persone, una micro-intermodalità. Ad esempio, per raggiungere questa bellissima sede l'architetto Vescovo, che cammina con molta difficoltà, se avesse potuto avere un'alternativa concreta, non sarebbe stato costretto ad utilizzare la sua auto, parcheggiandola nelle vicinanze dell'ingresso, come peraltro consentito dal "contrassegno speciale" che viene rilasciato a chi ha "sensibile difficoltà di deambulazione". In una città come Firenze, ci dovrebbe essere la possibilità di lasciare il proprio autoveicolo in parcheggi riservati e prendere in uso un piccolo mezzo elettrico monoposto a tre o quattro ruote (eletto-scooter) che ha dimensioni ridottissime, come una sedia a ruote, ed è utilizzabile facilmente anche dalle persone anziane. La sua ridotta velocità è compatibile con quella del pedone. E' di facile uso, ecologico perché utilizza batterie ricaricabili e costa relativamente poco anche in termini di manutenzione. Questo servizio di micro-intermodalità potrebbe essere positivo anche nei confronti dei bambini, poiché diminuirebbero le fonti di pericolo derivanti dai veicoli che sono autorizzati a transitare nelle aree e nei percorsi pedonali e in zone che dovrebbero risultare invece calme e riservate.

In conclusione: esistono tanti provvedimenti cogenti e tutti noi dobbiamo impegnarci congiuntamente per cercare d'integrare e raccordare questi stessi dando luogo ad una progettazione più responsabile. In altri termini, occorre un tentativo di sintesi dei vari aspetti, utilizzando necessariamente tutte le possibili fonti di finanziamento, altrimenti non riusciremo a fare molti passi in avanti. Ad esempio, ci sono vari provvedimenti che riguardano il disinquinamento delle città e ci sono quindi anche risorse finanziarie, utilizzando le quali si potrebbero sperimentare questo tipo di servizi per la mobilità alternativa. In Inghilterra ci sono oltre 200 città che hanno istituito servizi chiamati di *shop mobility*, che funzionano perfettamente! E allora perché non prendere esempio da questi, dato che in tal modo si riesce realmente a ridurre il numero di veicoli privati nei centri urbani, con vantaggio di tutti e in particolare dei bambini. Il nostro obiettivo finale deve quindi essere quello di trasformare una città ostacolante, a volte addirittura antagonista, in una città più confortevole e sicuramente più sicura per tutti. Vi ringrazio.>>