

Fonte: PAESAGGIO URBANO n.1/92 gennaio-febbraio, Maggioli Editore, Rimini

Titolo: **L'ACCESSIBILITÀ URBANA: CONSIDERAZIONI DI BASE E CONCETTI INTRODUTTIVI**  
di Fabrizio Vescovo

---

## L'ACCESSIBILITÀ URBANA: CONSIDERAZIONI DI BASE E CONCETTI INTRODUTTIVI

Per diverse e positive motivazioni di tipo culturale, socio-economico oltre che tecnico-progettuale, va delineandosi in questi ultimi anni ed in maniera sempre meno astratta e vaga, una nuova "disciplina" relativa alla progettazione ed alla riorganizzazione del territorio inteso nel senso più ampio del termine. Vogliamo alludere alla "accessibilità urbana". Essa, in analogia a quanto già definito dalla legislazione vigente per ciò che riguarda gli edifici (1), rappresenta l'insieme delle caratteristiche spaziali, distributive ed organizzative regionali 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. Perciò, al fine di perseguire l'obiettivo di una "città accessibile" occorre provvedere alla successiva eliminazione delle barriere architettoniche, delle fonti di pericolo e delle cause di disagio o di affaticamento.

Al proposito è opportuno fare riferimento all'ultima definizione ufficiale di "barriera architettonica" riportata all'art. 2 del D.M. 14.6.1989, n. 236.

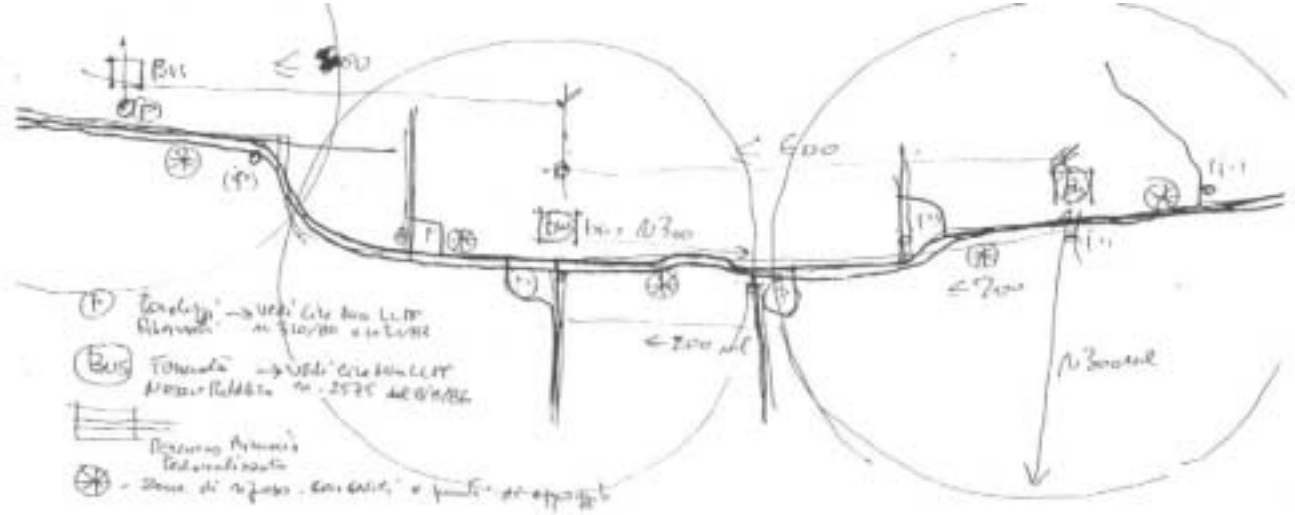
Si legge testualmente: "Per barriere architettoniche si intendono:

a) gli ostacoli fisici che siano fonte di disagio per la mobilità di chiunque ed in particolare di coloro che, per qualsiasi causa, hanno una capacità motoria ridotta o impedita in forma permanente o temporanea;

b) gli ostacoli che limitano o impediscono a chiunque la comoda e sicura utilizzazione di parti, attrezzature e componenti;

c) 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. La definizione dimostra quanto si sia evoluto culturalmente questo termine rispetto alla legge italiana che lo introduceva per la prima volta (l. 118/71, art. 27).

L'accessibilità urbana si sta sviluppando, anche se lentamente, come importante settore interdisciplinare, oltre che come movimento sociale interpersonale. Per tali motivi, con questo numero della rivista, che risulta rinnovata e potenziata, prende l'avvio una rubrica periodica su questo tema. Essa si ripromette di approfondire e sviluppare questo nascente ed importante filone concettuale ed applicativo, che peraltro ha ragguardevoli ricadute positive sulla effettiva operatività di qualsivoglia operazione progettuale che abbia per oggetto il territorio dell'uomo. La rubrica intende, nel tempo, prendere in esame i vari aspetti dell'ampia problematica. Da quelli informativi ed interpretativi della legislazione e della normativa sull'argomento, o a lui collegata, a quelli di illustrazione e di commento di studi, progetti o realizzazioni significativi. Ciò che si propone e la comunicazione di quello che possa, in qualche modo, risultare funzionale alla definizione ed alla sempre maggiore conoscenza della materia. La quale, peraltro, rappresenta uno degli essenziali aspetti qualitativi di base della progettazione degli spazi costituiti o, più in generale, dell'ambiente antropizzato. Si desidera cioè creare nel lettore una sorta di "corto circuito" rispetto alle prassi consolidate che risultano purtroppo caratterizzate da una notevole "distrazione" per quanto riguarda l'aspetto in argomento.



I ipotesi schematica per la individuazione di un "percorso pedonale primario", nell'ambito di un tessuto urbano antico. Nel caso di un percorso con una certa estensione è opportuno che esso venga suddiviso in vari "segmenti attrezzati" collegati tra loro con continuità, ma dotati di una certa autonomia. In particolare ogni segmento (150-250 m.) deve poter essere raggiungibile mediante un punto di contatto con la viabilità a traffico limitato ed essere dotato di un'area pedonale per la sosta e il riposo.

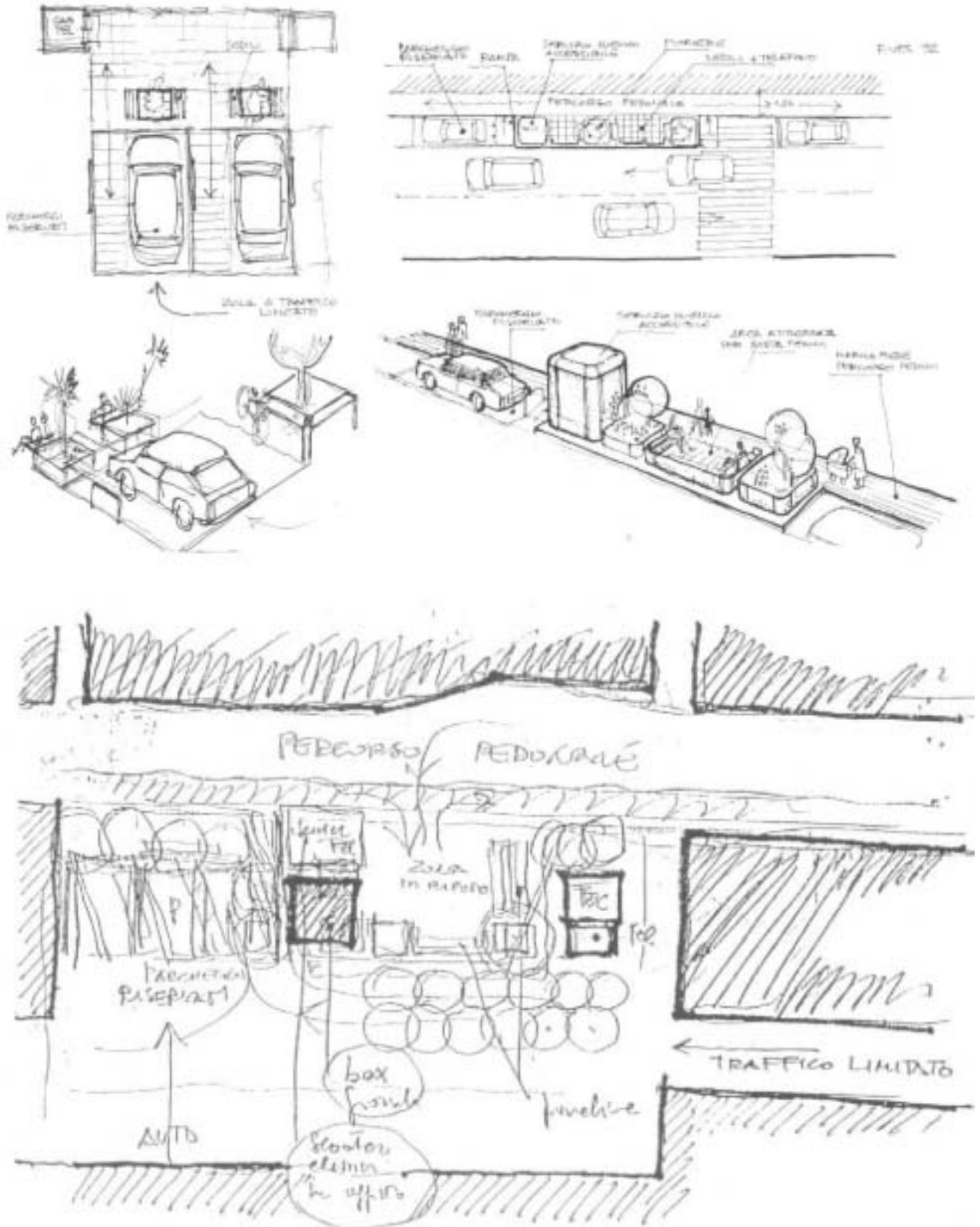
### Gli obiettivi dell'accessibilità urbana

Tra quelli prioritari che tale disciplina individua si evidenziano i seguenti;

- elevare il comfort dello spazio urbano per tutti i cittadini eliminando o riducendo gli ostacoli, le barriere architettoniche, le fonti di pericolo e le situazioni di affaticamento o di disagio; queste ultime possono essere ad esempio, nell'ambito della città, il percorrere a piedi distanze eccessive, ovvero dover permanere in posizione eretta un certo periodo di tempo alle fermate dell'autobus;
- aumentare la qualità della vita degli spazi urbani, intesa come rapporto tra le finalità che si intendono perseguire e la quantità delle energie psico-fisiche che si rendono necessarie per raggiungerle;
- rendere più tangibile il concetto di uguaglianza intesa come raggiungimento di pari opportunità di scelte, indipendentemente dalle condizioni specifiche di svantaggio delle singole persone (2);
- aumentare le possibilità di opzioni individuali mediante il potenziamento dell'autonomia personale;
- tendere ad una più corretta ed intelligente utilizzazione delle energie psico-fisiche dell'uomo, inteso anche come risorsa.

### Le modalità e le strategie d'intervento

L'accessibilità urbana deve essere intesa come disciplina "trasversale" di supporto e di raccordo tra i vari filoni normativi e di settore attinenti qualsiasi azione progettuale per l'uomo. Deve cioè fornire i necessari input, relativi alle reali caratteristiche psico-fisiche delle persone anche tenendo conto delle possibili situazioni di svantaggio, a tutti coloro che si occupano di pianificazione, governo e gestione del territorio e degli spazi urbani costruiti. Più in particolare essa deve costituire uno degli elementi di base per l'impostazione degli strumenti di pianificazione urbanistico-edilizia del territorio (3), di recupero del patrimonio immobiliare esistente, di restauro e riuso dei monumenti, di riorganizzazione ambientale. Inoltre deve fornire essenziali indirizzi nella predisposizione dei Piani urbani del traffico (PUT) e delle sistemazioni di arredo urbano (4), dell'organizzazione dei sistemi di trasporto collettivo e delle attrezzature connesse (5), degli adeguamenti alle prescrizioni antincendio o antinfortunistiche, delle soluzioni di sistemazione e di arredo degli spazi interni. Per tendere verso l'obiettivo della "città accessibile" occorre procedere con programmi organici e tra loro integrati cercando di agire in tal senso utilizzando ogni occasione e qualsiasi intervento edilizio da effettuarsi sull'esistente o di nuova realizzazione. La somma di tanti singoli episodi, se sono riferiti ad un piano generale, sarà in grado, nei tempi medi e lunghi, di far verificare un sensibile miglioramento delle situazioni ambientali urbane e sul territorio sotto l'aspetto di cui si parla (6).



Schema di un'area attrezzata pedonale lungo il "percorso primario", in connessione con la viabilità a traffico limitato. Il percorso primario è "prevalentemente" pedonale ma deve comunque essere previsto l'accesso ai veicoli per situazioni di emergenza (vigili del fuoco, autoambulanze, ecc.) vedi L.122/89- zone a traffico limitato oppure per aree estese, "aree pedonali".

## I benefici e le ricadute positive

Le azioni per il perseguimento degli obiettivi sopraccennati porteranno benefici sensibili, in modo particolare, nei confronti delle cosiddette categorie svantaggiate, ma si otterranno anche evidenti ricadute positive per la generalità dei cittadini. Essi, infatti, potranno usare al meglio uno spazio urbano più confortevole e sicuro, ottenendo un conseguente potenziamento dell'autonomia personale e facilitando per tutti lo svolgimento delle attività desiderate. Tutto ciò, a maggior ragione, per coloro che, per differenti motivi ed in modo temporaneo o definitivo, si trovano in condizione di invalidità più o meno sensibile, nella spostarsi nell'ambito cittadino o nel compiere determinate azioni. Si renderà quindi possibile una più intelligente gestione delle energie psicofisiche disponibili di ciascuno, anche se limitate o "residue". L'eliminazione delle barriere architettoniche e delle fonti di pericolo promuoverà anche un sensibile calo degli infortuni e degli incidenti che sono sempre da considerazioni danno economico e sociale oltre de, ovviamente un grosso problema personale. Inoltre potrà riscontrarsi un potenziamento della "partecipazione" dei cittadini ad ogni attività sociale, culturale, ricreativa, ecc., con maggiori entrate conseguenti per gli esercizi commerciali, ricettivi, del tempo libero. A livello più generale perciò, oltre che ridurre le condizioni di emarginazione delle categorie deboli, si renderà possibile elevare il numero delle persone in grado di svolgere un'attività produttiva e di relazione e quindi di trasformare soggetti "assistiti" in "contribuenti", con sensibili vantaggi, a livello di macro-economia, per la collettività. Da quanto sembra esposto risulta chiaro che l'accessibilità urbana non va intesa semplicemente come la risoluzione, in modo episodico e saltuario, di singoli elementi o porzioni dello spazio urbano rispetto ai quali vengano eliminate le barriere architettoniche. Al contrario essa va interpretata come un, sistema diffuso e complesso" per il comfort ambientale e per una mobilità agevole sul territorio. L'accessibilità deve essere considerata come uno dei parametri di base anche per arrivare a specifiche invenzioni dello spazio costruito e/o dell'organizzazione del servizio da cui far discendere le soluzioni tecniche e gli approfondimenti progettuali (7). Tutto ciò, pertanto, è cosa ben diversa dalla mera verifica o adeguamento ad astratte norme dimensionali, "a posteriori" di quanto già progettato o addirittura già costruito.

Fabrizio Vescovo

### Note:

1 Nel D.M. n. 236 del 14.6.1989, che costituisce il Regolamento di attuazione della legge 9.1.1989 n. 13, all'art. 2 -Definizioni, lettera G) si legge: "Per accessibilità si intende la possibilità, anche per persone con ridotte o impedite 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".

2 Vedi a proposito del concetto di "uguaglianza" quanto contenuto nelle "Note e commenti" all'art. 3 della Costituzione italiana su F. VESCOVO, Accessibilità e barriere architettoniche, Maggioli Editore, Rimini 1990.

3 Sull'argomento vedi, F. VESCOVO , Le previsioni dello strumento urbanistico comunale, con particolare riferimento all'accessibilità degli spazi urbani su Atti del Corso L'uomo e l'ambiente, IUAV. Regione Veneto - Venezia 1985.

4 Vedi "Note e commenti" alle circolari Ministero lavori pubblici n. 1030 del 13.6.1983 e n. 2575 del 8.8.1986 su F. VESCOVO, Accessibilità e Barriere architettoniche, Maggioli Editore, Rimini 1990.

5 Confronta L. PASTORE, Spostamento ridotto, su "Costruire" n. 104, gen. 1992. Nell'articolo si illustra quanto i mezzi collettivi di piccole dimensioni possano rappresentare una risposta integrata alle esigenze di mobilità dei grandi centri oramai soffocati dal traffico privato.

6 Vedi relazione F. VESCOVO su Atti del Convegno handicap e trasporti, Reggio Emilia, 8 e 9 maggio 1986.

7 Confronta G. MICHELUCCI, Anche l'età è un handicap, su "La nuova città" n. 6, Firenze 1985.