

Rendere le città accessibili per tutti

Iginio Rossi

URbit, Urbanistica Italiana (Istituto Nazionale di Urbanistica) iginiorossi@teletu.it

01
2015

Abstract

In Italia le città frequentemente risultano inaccessibili. Non è facile muoversi, in particolare se si è disabili, anziani, bambini. Politiche inadeguate e burocrazia miope complicano l'uso dei servizi. La crisi economica rende tutto sempre più costoso e amplia la forbice tra incipienti e ricchi. Relazioni umane squalificate e mancanza di solidarietà rendono la vita scadente. La conseguenza di queste condizioni porta le persone a chiudersi nel loro guscio per un senso d'insicurezza. L'incontro tra individui e comunità si riduce e avviene sempre meno. Per riuscire a mutare questo quadro un contributo può arrivare dal confronto tra punti di vista riferiti a scelte della pianificazione urbanistica, soluzioni della progettazione urbana, esperienze di chi vive le forme di disabilità, politiche e strategie delle amministrazioni pubbliche virtuose, ma sono necessarie anche nuove prospettive di ricerca.

Parole chiave

Accessibilità integrata delle città, pianificazione e progettazione condivise, fruizione strutturale e percettiva, rigenerazione urbana sostenibile.

Abstract

In Italy cities are frequently inaccessible. It is not easy to move, especially if you are disabled, elderly, children. Inadequate policies and short-sighted bureaucracy complicates the use of services. The economic crisis makes it more and more expensive and widens the gap between rich and poor. Human disqualified relations and lack of solidarity make life poor. The consequence of these conditions leads people to shut in their shells to a sense of insecurity. The meeting between individuals and communities is reduced and is always less. In order to change this picture a contribution can come from a comparison of points of view related to the choices of urban planning, urban design solutions, experiences of those living forms of disability, policies and strategies of virtuous government, but are also required new research perspectives.

Keywords

Integrated city accessibility, shared planning and design, structural and perceptual use, sustainable urban regeneration.

Received: February 2015 / Accepted: April 2015

© The Author(s) 2015. This article is published with Creative Commons license CC BY-SA 4.0 Firenze University Press.

DOI: 10.13128/RV-16733 - www.fupress.net/index.php/ri-vista/

Questo testo affronta materie varie che però riguardano quell'unica dimensione problematica che è possibile sintetizzare con il traguardo di rendere le città più accessibili. Un tema ancora poco esplorato nella ricerca e nelle pratiche di pianificazione urbanistica, nonostante le normative in materia possano ritenersi oggi ampiamente consolidate in ambito internazionale e nazionale. Il lavoro si propone d'evidenziare le principali lezioni apprese dal convegno di Urbanpromo¹, sintetizzando il contributo dei relatori e in conclusione indica alcune prospettive di ricerca che si stanno avviando all'interno di Urbit.

In Italia, la costruzione delle città, ma anche la manutenzione, come appare dall'osservazione degli strumenti prodotti attraverso i piani e i programmi delle amministrazioni territoriali, sembra impegnata solo nell'eliminazione delle barriere architettoniche tralasciando quadri complessivi e il coordinamento con le politiche sociali. Manca quella connessione tra opere e azioni che l'approccio maggiormente integrato impone. La previsione a bilancio di un montascale meccanico in un edificio pubblico raramente è abbinata all'investimento per azioni informative indirizzate agli utenti e condivise con i servizi presenti nella struttura, per programmi formativi rivolti agli addetti, per studi sulle condizioni di accessibilità a monte e a valle del dispositivo ma anche sulle caratteristiche tecniche che deve avere

lo stesso dispositivo per essere in grado di sopportare il carico delle nuove carrozzine elettriche.

La normativa vigente ha connotazioni di flessibilità ed ha anche lo scopo di sviluppare, da parte dei progettisti e dei produttori, l'interesse per il risultato finale e per il confronto tra le diverse soluzioni tecniche al fine di aumentare, conseguentemente, la soddisfazione degli utenti reali. Pertanto queste norme devono essere considerate non in modo statico ma come importante punto di partenza, per un continuo e proficuo atteggiamento di ricerca, sperimentazione e verifica delle soluzioni da parte dei tecnici e degli utenti. Si è voluto cioè superare la logica di prescrivere vincoli e misure assolute e di stabilire standard dimensionali troppo rigidi, definiti una volta per tutti e destinati specificamente a chi deve usare la sedia a rotelle (Vescovo, 1997). Tra gli stessi soggetti che subiscono questi malfunzionamenti non c'è quella coesione nelle azioni di protesta, proposta e di sensibilizzazione che si dovrebbe avere per riuscire ad essere più incisivi.

Eliminare questi difetti è possibile attraverso una visione a medio-lungo termine in grado d'indirizzare politiche, strategie, azioni che spesso appaiono incoerenti e purtroppo sono incapaci di affrontare le molteplici esigenze delle persone. Con l'obiettivo di sviluppare una disamina integrata sull'accessibilità degli spazi pubblici, nell'edizione 2014 di Urbanpro-

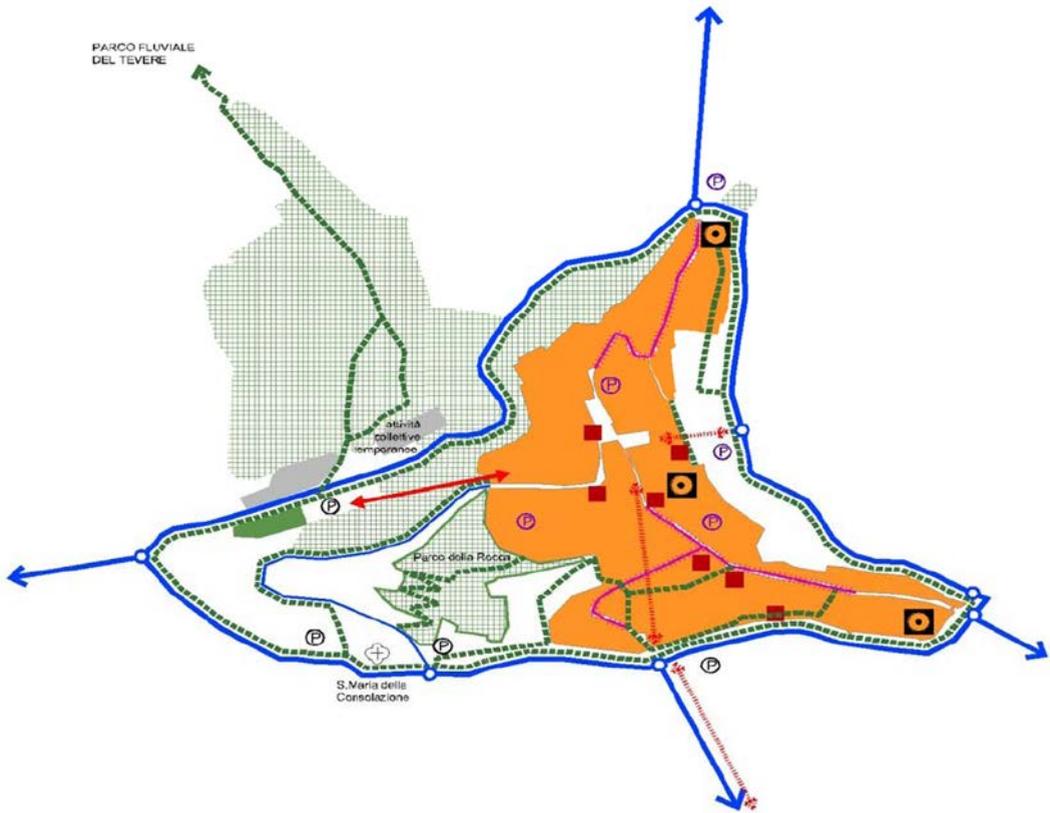


Fig. 1a, 1b – Documento Programmatico del PRG di Todi, Azione strategica integrata centro storico.

mo – la manifestazione annuale dell'Istituto Nazionale di Urbanistica, INU, dedicata alle trasformazioni urbane, al *social housing*, al marketing urbano, alle *smart city* e all'energia e sostenibilità – si è tenuto l'incontro *La città accessibile: come rendere le attrezzature e gli spazi pubblici più accessibili e fruibili (da tutti i cittadini)*. Il confronto ha seguito punti di vista articolati nelle scelte della pianificazione urbanistica ragionando sui criteri e gli strumenti per perseguire la fruizione di tutti (Nigro, 2014), nelle soluzioni della progettazione urbana occupandosi dell'accessibilità strutturale e percettiva (Monzeglio, 2014), nell'esperienza di chi vive le forme di disabilità indagando i luoghi per tutte le persone (Raffaelli, 2014), nelle politiche e strategie delle ammi-

nistrazioni pubbliche virtuose come sono quelle di Stoccolma in cui l'accessibilità integrata non è un'utopia (Giovannone, 2014).

La disamina sull'accessibilità parte dalla legge del 2009 che, ratificando la Convenzione delle Nazioni Unite del 2006 sui diritti delle persone con disabilità², ha avviato i processi per attuare modificazioni e adeguamenti assegnando all'accessibilità il ruolo centrale per assicurare le condizioni di pari opportunità derivanti da un progetto per tutti attraverso soluzioni ragionevoli e accomodanti. Con la dichiarazione universale, l'accessibilità assume un valore che definisce e misura la qualità urbana complessiva, però in un'ottica di contiguità tra gli insediamenti e di comunione tra i tessuti.

LEGENDA*Insedimenti*

-  Ridefinizione morfologica e qualificazione formale degli spazi pubblici e delle architetture, la specificità e l'identità dei luoghi
-  Area servizi
-  Sistema del verde
-  Rifunzionalizzazione di locali sottoutilizzati per lo sviluppo di un asse di concentrazione di attività artigianali e commerciali dei prodotti tipici
-  Definizione di nuove centralità locali
-  Recupero di complessi edilizi o singoli edifici, anche utilizzando finanziamenti pubblici, con destinazione residenziale e amministrativa

Prima di questo importante traguardo l'accessibilità degli edifici pubblici e privati era stata oggetto di una meritevole attenzione. Alla fine degli anni Ottanta il Ministero dei Lavori pubblici, con Decreto Ministeriale 14.06.1989, n. 236³, introduce le prescrizioni tecniche per superare ed eliminare le barriere architettoniche. Il testo normativo considera "tre livelli di qualità dello spazio costruito: l'accessibilità che esprime il più alto livello in quanto ne consente la totale fruizione nell'immediato; la visitabilità che rappresenta un livello di accessibilità limitato a una parte più o meno estesa dell'edificio o delle unità immobiliari, e che consente comunque ogni tipo di relazione fondamentale anche alla persona con ridotta o impedita capacità motoria o sensoriale; l'adattabilità che rappresenta un livello ridotto di qualità, potenzialmente suscettibile, per originaria previsione progettuale, di trasformazione in livello di accessibilità; l'adattabilità è, pertanto, un'accessibilità differita" (D.M. 236/1989, Articolo 3.1).

Purtroppo, nonostante le indicazioni molto chiare delle disposizioni legislative, i risultati finora ottenuti non hanno consentito alle città italiane di essere più accessibili, non le hanno rese maggiormente semplici da fruire; forse alcune sono più *smart* ma non alla portata di tutti, molti luoghi restano difficilmente raggiungibili dai diversi mezzi di trasporto, la maggiore parte degli impianti urbani mostra

scadenti caratteri inclusivi nei riguardi dell'abitare e del lavoro. L'uso quotidiano delle attrezzature urbane e della città in generale evidenzia i risultati insoddisfacenti precedentemente citati. È sufficiente ricordare le inefficienze di percorsi, servizi, tempi per validare l'affermazione.

Alcune domande, nate nella ricerca dell'approccio più aggiornato possibile agli argomenti che caratterizzano il concetto di accessibilità urbana, consentono di chiarire ulteriormente la portata ampia della materia ma anche gli ambiti sui quali occorre agire con politiche, strategie, strumenti e soluzioni. Le città accessibili sono semplici da fruire? Sono *smart*? Sono alla portata di tutti? Sono più comprensibili di altre? Sono facilmente raggiungibili dai diversi mezzi di trasporto? Propongono servizi poco costosi? Hanno un carattere inclusivo nei riguardi dell'abitare e del lavoro? Questi interrogativi, che potrebbero continuare individuando ulteriori punti di vista all'interno delle città immaginate che gli abitanti con la loro esperienza costruiscono (Calvino, 1972), ammettono tutti risposte esaurienti e non in contrasto tra loro ma fanno emergere sicuramente un aspetto problematico: la difficoltà di tenere insieme con coerenza le diverse caratteristiche che appartengono tutte al vissuto dell'impianto urbano e che esprimono attese funzionali alle differenti comunità di abitanti.



pagina a fronte

Fig. 2 – Parcheggio di Porta Orvietana con risalita meccanizzata, Todi (foto: F. Nigro).

Purtroppo le nostre città sono anche il risultato di approcci specializzati e di visioni di settore, risentono della presunzione delle discipline forti e dell'arroganza del profitto, tanto che si può definire insensibile il carattere dominante della città odierna in quanto nega i contatti diretti tra abitanti, spazi e funzioni (Sennet, 2014).

Negli ultimi anni è emersa con chiarezza la necessità di mettere a sistema risorse, sostenibilità e fattibilità delle soluzioni che le diverse trasformazioni urbane implicano in particolare all'interno dei processi di rigenerazione urbana. La direzione che appare maggiormente vigorosa è quella di affrontare la decadenza urbana tramite innesti e sostituzioni capaci di riadattare l'organismo alle nuove condizioni d'uso dotandolo di maggiore elasticità e flessibilità, ma anche operando su più ambiti disciplinari, superando gli ostacoli dei linguaggi specifici e adottando prospettive resilienti, avendo però precedentemente condiviso tra i soggetti-attori le visioni da perseguire al fine di migliorare la vitalità urbana.

Per ragionare sulle città accessibili, dal punto di vista della vitalità di abitanti, spazi pubblici e funzioni, è utile partire dal rapporto che in qualità di cittadini abbiamo con gli spazi pubblici riprendendo, però, concetti messi in luce dalla prossemica. Analizzando la Distanza, con la D maiuscola, si riesce a identificare un'entità di non appartenenza piuttosto che

la misura in cui si vede la Distanza come "la lingua naturale mediante la quale lo spazio si rappresenta – parla – e agisce. Per noi. A noi. Su di noi. Ma forse potremmo dire: nello spazio, intorno a noi, regna, in silenzio, la Distanza" (Tadini, 1998, p. 14). In questo stato di perdita dei sensi occorre riuscire a orientarsi in particolare all'interno della disciplina che si occupa dell'assetto urbano.

La pianificazione urbanistica al servizio dell'accessibilità urbana⁴

L'articolato sistema della pianificazione italiana, che è strutturato in rigidi istituti gerarchici corrispondenti agli enti amministrativi pubblici, implica lo sviluppo di politiche e misure alle diverse scale territoriali che, a loro volta, declinano contributi e ruoli propri della pianificazione con valenze educative spesso disomogenee. Rispetto a queste esigenze cosa può fare la pianificazione? L'organizzazione e la qualificazione del contesto all'interno del quale si colloca anche la qualificazione specifica degli spazi pubblici svolge un ruolo pedagogico-culturale sui comportamenti diffusi e orienta gli approcci progettuali promuovendo anche le soluzioni tecniche (Nigro, 2014). La struttura del sistema italiano della pianificazione è retto da un impianto nazionale frammentario e inadeguato, in parte attraverso leggi quadro, in parte con disposizioni puntuali e addirittura anche con

01
2015

misure poste all'interno di materie scollegate dalla disciplina urbanistica come, per esempio, i documenti di programmazione economico-finanziaria che introducono modificazioni legislative sostanziali. La struttura nazionale non riesce a tracciare la dimensione disciplinare e culturale omogenea all'interno della quale possono operare le strumentazioni regionali, che costituzionalmente sono competenti in materia urbanistica, in forma integrata. Ovviamente queste condizioni rendono difficoltosi i percorsi finalizzati al superamento di approcci separati e settoriali, tra i quali è possibile inserire il Piano di Eliminazione delle Barriere Architettoniche, PEBA⁵, nonostante lo strumento consenta di operare nella realtà urbana, non più attraverso episodici o frammentari progetti, ma disponendo di un quadro ordinato e omogeneo di interventi, in modo da razionalizzare l'uso delle risorse finanziarie e ridurre i disagi in fase di realizzazione.

Inoltre, la disciplina urbanistica e l'impianto normativo del piano possono favorire l'integrazione dell'accessibilità con gli altri aspetti della trasformazione della città, disciplinati da diverse norme di settore. La stessa strumentazione può introdurre procedure di controllo e verifica sui successivi livelli di progettazione urbanistico-edilizia, che rafforzano quelli già previsti nella legislazione nazionale e regionale (Nigro, 2014).

La definizione dei criteri che devono essere adottati dalla progettazione urbanistica si fonda sui principali aspetti del territorio e della città che determinano anche diversi livelli di accessibilità. Le caratteristiche morfologiche del suolo, con l'andamento e i dislivelli, rivestono il compito primario. La dimensione e il funzionamento dei centri urbani, con le distanze tra le localizzazioni dei servizi e delle attività abbinate ai sistemi di trasporto pubblico, costituiscono le implicazioni per adottare scelte strategiche inerenti le destinazioni. L'assetto storico-morfologico dei luoghi, con le varietà di forme e dimensioni degli spazi urbani stratificati e consolidati in particolare nei centri storici, costituisce l'indirizzo per localizzazioni e gerarchie delle funzioni d'interesse collettivo. Infine, le caratteristiche specifiche delle varie parti della città, che sono legate al livello di crescita insediativa e contrassegnate dalla densità edilizia, nonché qualificate dal livello di definizione e attrezzatura degli spazi pubblici connessi alla disponibilità di trasporto pubblico, dirigono politiche e soluzioni finalizzate al traguardo della città per tutti. Ai diversi livelli di accessibilità determinati da queste condizioni corrispondono differenti offerte di fruibilità del territorio e della città e conseguenti livelli di possibile perseguimento dell'accessibilità per tutti. La valutazione del livello di accessibilità potenziale per tutti è fondamentale per guidare le fasi

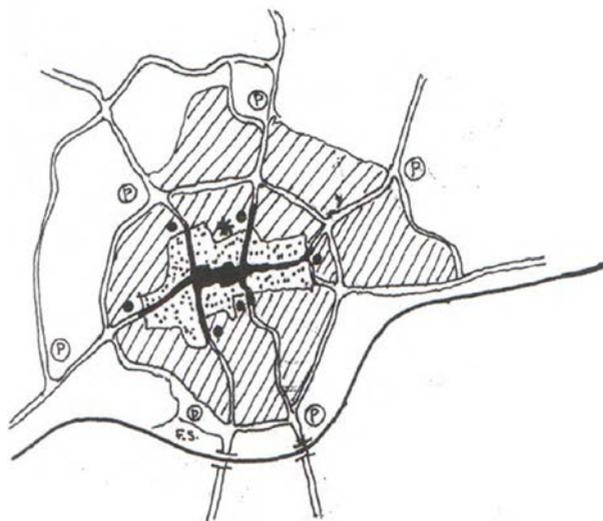


Fig. 4 – Schema organizzativo per facilitare la mobilità urbana delle persone disabili, Orvieto (F. Vescovo).

pagina a fronte

Fig. 3 – Superamento delle difficoltà di accesso di un centro storico collinare attraverso sistemi integrati, Orvieto (F. Vescovo).



di pianificazione e progettazione del territorio e della città, non sempre e non ovunque è possibile assicurare l'accessibilità diretta agli spazi, per condizionamenti insuperabili o per giudizi di valore condivisi che rendono alcune parti intoccabili (Nigro, 2014). Entrando nel merito operativo degli strumenti urbanistici sono possibili vari livelli d'intervento corrispondenti alle dimensioni dei luoghi e alle finalità fruibili e funzionali cui le stesse parti del territorio sono sottoposte.

Gli strumenti che consentono di affrontare l'ambito urbano generale – riconducibili alle forme del piano regolatore, occupandosi dell'organizzazione e del funzionamento complessivi della città e del territorio che si perseguono mediante l'insieme di norme tecniche attuative – sviluppano progetti e interventi relativi alla mobilità, alla localizzazione delle centralità e delle funzioni, agli spazi pubblici, affrontando il livello strategico-strutturale anche dell'accessibilità per tutti (Nigro, 2014).

La dimensione più ridotta, corrispondente a un insieme di luoghi o a parte della città e relativa alla mobilità urbana delle persone disabili, implica l'adozione di misure differenziate e specifiche in grado di realizzare condizioni di accessibilità, fruibilità, comfort e sicurezza di parti e spazi oggetto di interventi di riqualificazione dell'esistente o di nuova costruzione (Nigro, 2014). Nello schema organizzati-

vo della parte alta di Orvieto, i percorsi a piedi costituiscono una fonte di affaticamento per tutti e una vera barriera per coloro che soffrono per una ridotta capacità di deambulazione o per una ridotta autonomia. Per una mobilità sostenibile è stato necessario prevedere sistemi integrati di trasporto mediante mezzi e tecnologie diversi, organicamente collegati tra di loro e quindi in grado di consentire una possibilità agevole di passeggio da una modalità all'altra. Al riguardo è importante tenere presente che le esigenze di ogni persona possono risultare anche molto differenziate e contemplare anche casi di autonomia estremamente ridotta.

Scendendo ancora più di scala occorre affrontare l'accessibilità per tutti, per esempio, dello spazio pubblico e dell'edificio considerando molto attentamente prescrizione e controllo dell'applicazione delle normative vigenti. Nel caso di una realizzazione di un esteso percorso pedonale primario all'interno di un tessuto urbano antico, gli indirizzi per la progettazione corretta impongono che lo stesso percorso venga suddiviso in vari segmenti attrezzati, collegati tra loro con continuità ma dotati di autonomia affinché ogni tratto, che deve essere compreso tra 150 e 250 m, possa risultare 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.

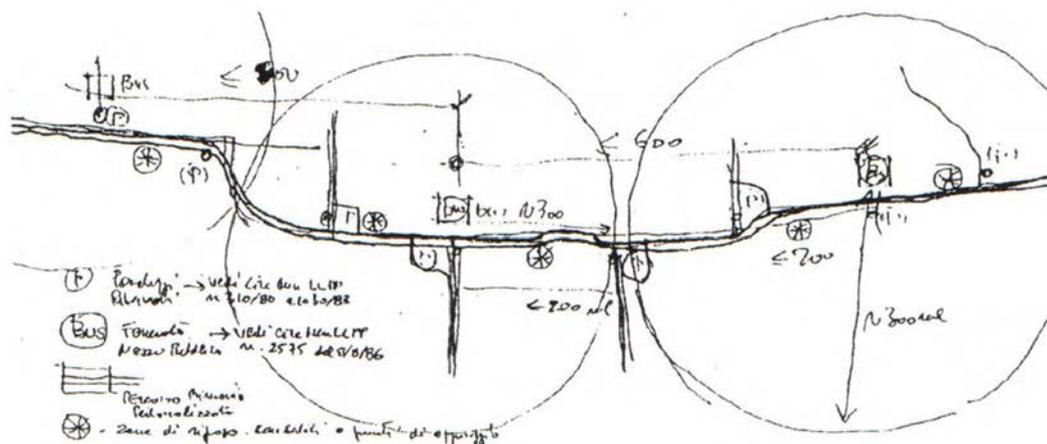


Fig. 5 – Schema concettuale per la realizzazione di un percorso pedonale primario all'interno di un tessuto urbano antico (F. Vescovo).

pagina a fronte

Fig. 6 – Le opportunità di accesso della The High Line di New York City.

Il progetto dell'accessibilità strutturale e percettiva⁶

Le condizioni fruibili dei luoghi urbani, ma anche degli ambienti interni agli edifici, sono una derivante socioculturale del periodo in cui si manifesta l'accessibilità. In questo connotato storico gli apporti delle varie discipline, che contribuiscono alla morfologia, alla costruzione, al clima e al significato degli spazi, svolgono un ruolo significativo. Nella visione della città accessibile, gran parte del livello qualitativo raggiunto ha origine all'interno delle pratiche internazionali riconducibili all'*Architecture and Urban Design for All*. Infatti, enorme è la responsabilità dei progettisti (Monzeglio, 2014). Altre valenze devono essere aggiunte. Per completare questo giudizio occorre considerare anche la produzione della filiera edilizia, il sistema degli investitori immobiliari, gli impianti della legislazione su città e territorio che, tutti insieme seppure in forme diversificate, assumendo il ruolo del committente di un'opera edilizia o di un insediamento urbano, rappresentano la risposta al quesito: per chi è il progetto?

Nel progetto per tutti, universale e inclusivo, sembrerebbe mancante uno specifico soggetto verso il quale il progetto deve rispondere ma non è così. *De-*

sign for All, Universal Design, Inclusive Design indicano che si deve progettare per le differenze umane (Monzeglio, 2014). È questo il carattere democratico di una concezione che ammette luoghi accessibili, con servizi utilizzabili autonomamente dagli individui indipendentemente dalle condizioni anagrafiche, sociali, fisiche ed economiche.

Un percorso utile a innalzare le qualità prestazionali dell'opera progettata è stato tracciato negli Stati Uniti nel 1995 dal *The Center for Universal Design* della North Carolina State University, attraverso l'elaborazione dei principi dell'*Universal Design*, che in una versione sintetica dirigono il progetto a individuare soluzioni con: utilizzo equo e non discriminatorio, flessibilità d'uso, utilizzo semplice e intuitivo, informazione efficace e comprensibile, tolleranza per l'errore, contenimento dello sforzo fisico, massima accessibilità spaziale.

La griglia dei ricercatori americani, che non contrasta con le disposizioni italiane, interviene con efficacia sulla configurazione finale del prodotto ricorrendo a delle linee guida articolate e puntuali per ogni principio cui l'accessibilità per tutti deve soddisfare riconoscendo però due livelli prestazionali. Il primo

LEGEND



STAIRS

GANSEVOORT STREET
WEST 14TH STREET
WEST 16TH STREET
WEST 18TH STREET
WEST 20TH STREET
WEST 23RD STREET
WEST 26TH STREET
WEST 28TH STREET
WEST 30TH STREET
11TH AVENUE



STREET-LEVEL ACCESS

34TH STREET*

*The Interim Walkway is open from dawn until 30 minutes prior to dusk.



ELEVATORS

WEST 14TH STREET
WEST 16TH STREET
WEST 23RD STREET
WEST 30TH STREET
GANSEVOORT STREET
(at The Diller - von Furstenberg Building)



RESTROOM

WEST 16TH STREET
GANSEVOORT STREET
(at The Diller - von Furstenberg Building)



FOOD AND BEVERAGE

Food and drink are available on the High Line in the spring, summer, and fall.



HIGH LINE SHOP

Open in the spring, summer, and fall. Every purchase supports the High Line.

WEST SIDE HIGHWAY/PA

INTERIM WALKWAY

FUTURE NO. 7
SUBWAY STATION

HIGH LINE AT THE RAIL YARDS
(OPENING SEPTEMBER 21)



ELEVENTH AVENUE

TENTH AVENUE

NINTH AVENUE

CHELSEA
WATERSIDE PARK

GALLERY
DISTRICT

CHELSEA
PARK

ELLIOTT-CHELSEA
HOUSES

CLEMENT CLARKE
MOORE PARK

FULTON
HOUSES

CHELSEA
MARKET

MEATPACKING
DISTRICT

HIGH LINE
HEADQUARTERS

WEST 35TH STREET

WEST 34TH STREET

WEST 33RD STREET

WEST 31ST STREET

WEST 30TH STREET

WEST 29TH STREET

WEST 26TH STREET

WEST 25TH STREET

WEST 23RD STREET

WEST 22ND STREET

WEST 21ST STREET

WEST 20TH STREET

WEST 19TH STREET

WEST 18TH STREET

WEST 17TH STREET

WEST 16TH STREET

WEST 15TH STREET

WEST 14TH STREET

WEST 13TH STREET

HUDSON

GANSEVOORT STREET

HORATIO STREET

JANE STREET

WASHINGTON STREET

BETHUNE STREET

HUDSON RIVER PARK



è riferito all'organicità della fruizione ed è traducibile con 'accessibilità strutturale', la possibilità per tutti e ciascuno di accedere e muoversi in autonomia e utilizzare spazi e componenti spaziali, in modo paritario, inclusivo, non discriminante (Monzeglio, 2014). Il secondo è connesso all'impianto emotivo dell'utilizzo e agisce sull'accessibilità percettiva, la capacità di un prodotto di essere percepibile e comprensibile da tutti e si concretizza attraverso un insieme di accorgimenti indirizzati a ottenere la comunicatività ambientale: consentire all'ambiente di fornire informazioni percepibili da tutti, in particolare, dalle persone con problemi sensoriali e cognitivi (Monzeglio, 2014). In quest'ultimo ambito il superamento delle difficoltà percettive è reso possibile da una progettazione che sappia intervenire sulle sensorialità comunemente considerate ma anche sulle altre fonti sensoriali, quali, per esempio, l'equilibrio, le sensibilità al dolore fisico, le variazioni di temperatura.

L'impianto valoriale dell'accessibilità all'interno di *Universal Design* e *Design for All* propone soluzioni

per l'accessibilità, e più ancora per l'inclusione, che riescano a puntare alla valorizzazione delle differenze conciliando e non contrapponendo effettive differenziate necessità evitando la lotta tra poveri, enfatizzando il progetto pluriversale. Un'ulteriore valenza riguarda pluriopzionalità, multisensorialità, sinestesia e polifonia dei sensi, tecnologia, espressività formale ed estetica, piacevolezza, soddisfazione. Tutte queste diventano parole chiave che si devono e possono ottenere senza aggravii finanziari e senza compromettere la valenza estetica. Lo stesso tracciato di valori da rispettare rifiuta la logica delle soluzioni speciali o dedicate ai ciechi, ai sordi e alle persone in carrozzina, che è forma di discriminazione, dando a ciascuno il suo in una visione integrata, olistica, non separante né segregante. Si tratta di vedere con occhi/mani/piedi, si tratta di ascoltare con gli occhi, si tratta di capire con le emozioni, si tratta di muoversi col pensiero.

Si impone un'inversione di tendenza declinabile con la metafora di alzare l'asticella dell'accessibilità ol-

pagina a fronte

Fig. 7 – Illustrazione del concetto di 'accessibilità per tutti' nei percorsi pedonali (The Norwegian Ministry of the Environment, Tema rapport/Thematic Report-Universellutforming Begrepsavklaring/Universal design Clarification of the concept, Ministry of the Environment, 2007).

trepassando la soglia, superando il limite imposto dalla prassi progettuale corrente, dai tecnicismi, schematiche soluzioni da incompetente manualista, da interpretazioni normative riduttive (troppo spesso esibite malamente!), ma anche dalla convenienza, dall'ignoranza, dalla supponenza, dall'ipocrisia. Ma non è sufficiente: occorre anche andare oltre la norma (il che non significa aggirare la norma), invece di accontentarsi di essere a norma, tranquillante per le coscienze (Monzeglio, 2014).

All'interno del progetto, le criticità per ottenere adeguati gradi di accessibilità sono numerose. Lo scoglio dell'essere a norma corrisponde alla prima difficoltà che spesso assume i significati del mito, oppure funziona come una trappola, o è il paravento per fare poco, fare male o addirittura per non fare. Si carica la normativa di richieste non presenti e di terminologie assolutamente inesistenti. L'aspetto economico è più volte dirimente. Attraverso l'affermazione 'l'accessibilità costa', che in parte è reale, se occorre demolire per rifare si fanno lavori di facciata, quasi sempre inutili, per ottemperare a presunte prescrizioni normative. Ulteriore ostacolo frequentemente posto al progetto di adeguamento dell'accessibilità consiste nell'affermazione che questa non si può raggiungere per vincoli di tutela, salvaguardia, impossibilità tecniche, per presunte esigenze di sicurezza. Ma non è raro ancora oggi

ascoltare l'asserzione che pochi usano la soluzione che consente la fruibilità per tutti e che i dispositivi dell'accessibilità sono brutti.

Tutti i luoghi per tutte le persone?

È compito di chi progetta, realizza, organizza e gestisce spazi aperti al pubblico, esercizi commerciali, luoghi di svago e ritrovo, operare perché ciascuna diversità abbia comunque uguali opportunità e possibilità di accesso. Una città accessibile a tutte le persone non è solo un atto tecnico, è per tutti una comunicazione chiara che la città è di tutti, è un promemoria concreto e reale che le diversità esistono davvero e che quelle meravigliose invenzioni che sono le nostre case, i nostri borghi, le nostre città, possono essere uno straordinario strumento perché tutti abbiano pari opportunità. Città, luoghi turistici, iniziative culturali, ricreative e di svago, attraggono i turisti, facilitano la mobilità dei residenti sostenendo le relazioni tra le persone. Fra queste in Italia 3 milioni sono persone disabili, persone che passeggiano (o vorrebbero farlo) col desiderio di entrare nei negozi, fermarsi al bar, utilizzare i mezzi di trasporto pubblico, andare al ristorante. Circa 12 milioni sono ultra 65enni, di cui circa 3,4 milioni oltre gli 80 anni, e tra i 2 e 3 milioni le bambine e i bambini tra 3 e 6 anni.

Quanti luoghi, quanta città, quante azioni sono pen-

sati a misura del loro orizzonte e dei loro tempi? Vi è un valore sociale e un interesse economico a includere tra i clienti dei propri spazi commerciali gli anziani, le mamme col passeggino, le persone in carrozzina o temporaneamente infortunate, chi ha problemi sensoriali o particolari esigenze nella comunicazione. Esiste un manuale, *Classificazione internazionale del Funzionamento, della Disabilità e della Salute (ICF)*, che probabilmente pochi conoscono, realizzato nel 2001 dall'Organizzazione Mondiale della Sanità (OMS, 2001): Nelle prime pagine descrive i due modelli fino ad allora prevalentemente utilizzati per la descrizione della disabilità. Il modello medico che descrive il problema come un problema della persona. Un problema fisico, sensoriale o relazionale. Un problema da trattare, riabilitare, curare o infine nei confronti del quale far adattare la persona stessa. Viceversa il modello sociale legge la disabilità per gli aspetti creati dalla comunità, dalla incapacità di accogliere e includere dei servizi, dei luoghi, delle azioni e delle relazioni. Il manuale integra queste due letture. Esamina lo stato fisico, sensoriale e relazionale delle persone mettendolo in relazione con il contesto dove questo è vissuto.

La traduzione in pratica delle osservazioni sociosanitarie consente una chiarezza maggiore. La mia compagna non è in grado di camminare né di stare in posizione eretta. In queste condizioni le abilità

spendibili sarebbero radicalmente ridotte. Con una carrozzina a spinta manuale la sua disabilità diminuisce sensibilmente. La sua poca resistenza fisica è sufficiente però per renderla autonoma nella mobilità all'interno di una casa, a patto che la casa e le sue cose siano utilizzabili da seduti su di una sedia. Con una carrozzina a batteria la sue opportunità o prestazioni aumentano ancora. Può avere le stesse opportunità di ogni altra persona nel muoversi in città; anzi, io invecchio e rallento, lei cambia le batteria e va più forte, a patto certo che la città e i luoghi siano raggiungibili e spendibili da seduti su di una sedia a rotelle. Il manuale contestualizza il quadro delle abilità individuali, classificando lo stato del funzionamento, della disabilità e della salute valutando l'interazione con l'ambiente dove la persona vive. Una persona sorda rispetto a un allarme acustico è molto disabile, una persona cieca a un attraversamento senza segnalatore acustico è più disabile rispetto a un'altra che all'attraversamento trova un segnalatore acustico. Paradossalmente il manuale per descrivere con maggior precisione lo stato di salute delle persone e misurare l'eventuale situazione di disabilità, affianca all'analisi delle persone quella del contesto.

Con la mia compagna abbiamo abitato in nove diverse case. Ogni volta abbiamo trasformato ciascuna di quelle case in modo che potesse generare me-

pagina a fronte

Fig. 8 – Illustrazione del concetto di 'accessibilità per tutti' nei percorsi pedonali, veduta notturna (The Norwegian Ministry of the Environment, Tema rapport/Thematic Report-Universellutforming Begrepsavklaring/Universal design Clarification of the concept, Ministry of the Environment, 2007).



no disabilità possibile. Uno dei lavori in una delle nostre prime case, un vecchio stabile nel centro di Fabriano nelle Marche, fu di spostare l'ingresso del servizio igienico che era posizionato accanto al lavello della cucina. La casa era rimasta disabitata da diversi anni e l'accesso al servizio igienico dalla cucina era già una notevole innovazione rispetto alla precedente versione del servizio igienico sul terrazzino di cui ancora c'erano le tracce in un quadrato della pavimentazione. Non mi risulta che per avere case con un bagno che non sia in cucina, anzi due come oggi è normale, o il doppio lavabo come oggi è molto richiesto, sia stata necessaria una convenzione internazionale sul diritto ai bisogni fisiologici e all'igiene personale, e meno che mai che i governi la sottoscrivessero.

Certamente il mercato e le condizioni economiche hanno avuto la loro parte, ma più ancora, secondo me, è stata l'ambizione di chi progetta a progettare per il meglio. La disabilità non è solo un fatto di na-

uscita o un accadimento della vita, ma è un ambiente che non considera tutte le persone per tutte le loro diversità. È il bagno sul ballatoio che ci fa diventare tutti un po' più disabili. Nei decenni trascorsi si usava il termine handicap. A me non dispiace, sta a significare una condizione di svantaggio iniziale, artificiale nelle corse ad handicap per compensare un presunto vantaggio dell'avversario. Essere persona rotodeambulante in un contesto dove un marciapiede non ha rampe di accesso, sordomuto e bloccato nell'ascensore di fronte all'inutile citofono, cieco a leggere la bolletta del gas, luoghi e servizi sono l'handicap che una città pone sulla strada delle persone disabili.

Per migliorare le condizioni trattate, il mio invito suggerisce di prendere in considerazione la città come ausilio. Ausilio definisce un oggetto che aiuta nello svolgere una funzione. Curiosamente tutto ciò che viene utilizzato dalle persone con disabilità diventa un ausilio, tutto tranne le città.



L'accessibilità integrata nell'esperienza di Stoccolma⁸

L'amministrazione comunale di Stoccolma, con i suoi 40.000 dipendenti, sta facendo tutto il necessario affinché Stoccolma si possa considerare una città di classe mondiale. La crescita demografica della città coincide infatti con un programma di sviluppo che prevede, tra l'altro, l'obiettivo di arrivare a essere nel 2030 la capitale mondiale più accessibile. Questo è un programma che è partito nel 1998, previsto quindi per la durata di ben 8 mandati elettorali⁹. La città è stata guidata prevalentemente da una coalizione di centro destra ma proprio l'ultima tornata elettorale ha portato ad un cambio di guida dell'amministrazione comunale, dove adesso governa una coalizione di centro sinistra.

Durante l'ultimo mandato il vice sindaco aveva anche una delega per l'accessibilità. Un'altra figura importante è il rappresentante legale per le questioni legate alla disabilità. È nell'organico dell'amministrazione comunale ed il suo ruolo prevede anche il monitoraggio e rapporto di responsabilità del lavoro svolto dalla giunta, includendo lo sviluppo di procedure e le carenze in corso, proponendo misure correttive. Inoltre, tutti i distretti e i comitati di zona hanno un consiglio consultivo per ciò che riguarda la disabilità. Per completare il quadro è utile richiamare il programma di partecipazione 2011-2016 *Stoccolma, la città di tutti*, con lo scopo di assicurarsi che

le persone con disabilità funzionali godano di condizioni di vita soddisfacenti e di pari opportunità alla vita della comunità, come stabilito nel 2002 direttamente dal consiglio comunale della città.

Nel giugno del 2011 il consiglio comunale decide un nuovo documento politico, un programma di partecipazione per le persone con disabilità. Il programma è una direttiva per tutti i comitati della città e consigli di amministrazione delle società private e deve essere applicato, ove possibile, nelle assegnazioni che il comune dà ad altre organizzazioni. Le linee guida di base per il programma sono: la convenzione delle Nazioni Unite sui diritti delle persone con disabilità; gli obiettivi per il piano nazionale d'azione; la visione della città per l'anno 2030.

L'accessibilità è diventata una voce a bilancio nel budget delle risorse economiche. La città spende ogni anno, in media, circa un milione di corone¹⁰ l'anno, per una quota di 100 corone derivanti dalle tasse di ogni singolo cittadino.

Risorse vengono investite anche per migliorare la conoscenza e la comprensione. Nel gennaio 2013 la città ha introdotto una *Guida al trattamento rispettoso*, una guida per la consapevolezza su come trattare i disabili con dignità e rispetto. Al fine di sviluppare l'empatia e quindi comprendere al meglio le sfide che ogni giorno incontrano le persone disabili, il Comune offre una formazione di sensibilizzazio-

pagina a fronte

Fig. 9 – Piattaforma meccanica per consentire l'accessibilità delle persone con carrozzina dall'ingresso principale, Pinacoteca Albertina, Torino (foto: E. Monzeglio).

ne per i politici, gli imprenditori, i consulenti e per i propri dipendenti. Questa consiste nell'attraversare la città in sedia a rotelle o bendati. È un'esperienza che si rileva sempre molto apprezzata! Con lo scopo di ispirare le persone e mostrare buoni esempi, è stato istituito anche il premio San Giuliano che viene assegnato a enti privati, associazioni e imprenditori che si sono distinti nelle tre categorie: accessibilità fisica; comunicazioni ed informazioni accessibili; caratteristiche del datore di lavoro.

Tutte le figure coinvolte nella progettazione di nuove costruzioni e nelle riconversioni-ristrutturazioni degli ambienti hanno la possibilità e la responsabilità di dimostrare come un ambiente moderno e all'avanguardia funzioni in modo benefico per le persone con disabilità. Il Comune ha prodotto un manuale per le nuove costruzioni e le ristrutturazioni. Lo scopo del manuale è quello di illustrare come possono essere creati ambienti accessibili, impostare le linee guida che si applicano a Stoccolma e stimolare la comprensione per le esigenze che le persone disabili hanno per i loro ambienti, sulla base della legislazione, dei regolamenti e delle raccomandazioni generali. Il manuale è da seguire ed è uno strumento fondamentale per i progettisti, responsabili di progetto, architetti, costruttori, installatori, organizzazioni dei disabili.

Dopo una decisione politica, nel 1999 è stato istitu-

ito il *progetto per l'accessibilità*. Tutte le carenze di accessibilità per l'ambiente esterno e negli immobili di proprietà della città sarebbero state eliminate. Si stanno rimuovendo i vecchi tipi di canali di scolo dell'acqua piovana ai margini delle strade che sono difficili da attraversare, per cambiarli con nuovi modelli, poco profondi e arrotondati. Circa l'85% (10.600) dei canali di scolo sono già stati sostituiti. Le sedute pubbliche esistenti sono state completate con braccioli e sono state installate nuove panchine. Gli attraversamenti pedonali vengono rifatti secondo il 'modello di Stoccolma'. Il 'modello di Stoccolma' per gli incroci è stato progettato per poter essere utilizzato sia dagli utenti su sedia a rotelle che dalle persone non vedenti. Gli attraversamenti pedonali sono dotati di rampe di accesso per le persone disabili, 0 cm di dislivello, e la marcatura di contrasto ha un cordolo di 5 cm di altezza per le persone con disabilità visive. Il comune ha ricostruito il 65% (1.700) degli attraversamenti pedonali del centro della città e il 25% (1.100) di quelli delle aree suburbane. Le fermate degli autobus sono progettate con un cordolo alto 16 cm per minimizzare il dislivello tra il cordolo del marciapiede e l'ingresso al bus. Piastrelle bianche lungo la lunghezza totale della piattaforma. Mattonelle tattili per indicare la pensilina e il punto in cui l'autobus si ferma. Sono state ricostruite il 55% (380) di tutte le fermate degli autobus del cen-

tro urbano ed il 20% (300) di tutte le fermate degli autobus interurbani. Tutti gli autobus hanno il pianale ribassato che consente un facile imbarco per le persone su sedia a rotelle o con difficoltà di deambulazione. Tutti gli autobus sono dotati di un sistema di comunicazione esterna e annunci automatizzati della prossima fermata del veicolo sia attraverso il testo scritto che l'annuncio vocale. Quasi tutte le fermate degli autobus sono munite di display digitale GSM che segnala i tempi di attesa e di altoparlante che, a richiesta, legge il testo del display. Le scale sono state completate con dei corrimano su entrambi i lati. Così come si è marcato il primo e l'ultimo gradino in contrasto con gli altri della scala per facilitare l'accesso da parte di persone con disabilità visive. Non solo sono state adeguate 1.500 scale in questo modo, ma molte sono state integrate con delle rampe. Superfici irregolari sono state integrate anche con una pavimentazione più liscia e scorrevole.

A Stoccolma le opportunità per il tempo libero sono molte. Le aree naturali sono state rese accessibili. Sono stati costruiti ponti e sono stati rimossi tutti gli ostacoli quali rocce e radici.

Anche i bambini con disabilità hanno bisogno di giocare. Nei parchi gioco che sono stati ridisegnati ci si è concentrati sulle superfici e si è reso più facile l'orientamento. Inoltre, si è anche lavorato con gio-

chi tranquilli per i bambini iperattivi. I parchi giochi di Stoccolma sono stati menzionati nella guida 2011 per le migliori esperienze mondiali, redatta dalle Nazioni Unite, per l'inclusione dei casi di persone con disabilità in tutti gli aspetti e gli sforzi di sviluppo. Una serie di luoghi di balneazione e di piscine sono stati ricostruiti e ridisegnati. L'entità delle ristrutturazioni sono state diverse ma includono, per esempio: parcheggio per disabili più vicino possibile; spogliatoio accessibile; pavimentazione e pontile accessibile ai disabili; ascensore, rampa o scale per entrare in acqua. I palazzetti dello sport sono stati ricostruiti. Ci si è concentrati sui servizi igienici, l'accessibilità degli spogliatoi, gli ascensori come complemento per le scale, l'illuminazione, la colorazione. Altoparlanti sono stati installati in luoghi di incontro, ricevimenti e dove sono previste visite guidate. I progetti di valutazione e di sviluppo sono importanti per aumentare la conoscenza. È stato allestito un percorso guida in cinque piazze e poi è stato valutato insieme a persone con disabilità visive. Esiste un progetto di sviluppo denominato *eAdept*, che rappresenta un aiuto per l'orientamento delle persone con disabilità visive. Esiste inoltre una rete pedonale digitale. L'utente ha bisogno di un contapassi avanzato e di un telefono cellulare con un GPS; egli specifica l'inizio e la fine del percorso e ottiene informazioni durante il percorso su come camminare.



Fig. 10 – Sistema integrato di rampa e scala, *Museum of Science and Industry*, Manchester (Foto: E. Monzeglio).

L'attenzione è alta anche rispetto alla dignità delle persone. Nessuno dovrebbe essere accompagnato all'ingresso posteriore o all'entrata per le merci. Il progetto *Entrata Dignitosa* è progettato per combinare le considerazioni di accessibilità ed estetica in edifici storici culturalmente sensibili. Il progetto è uno sforzo di cooperazione tra l'Istituto Europeo per il Design e la Disabilità / EIDD, il Consiglio Nazionale di Proprietà e la città di Stoccolma. Nel progetto, designers e architetti hanno lavorato insieme per prevedere nuove soluzioni per quegli edifici culturali protetti dalle belle arti in modo da accogliere i visitatori afflitti da disabilità sempre dall'accesso principale.

Tre prospettive di lavoro

Questo contributo ha evidenziato numerosi aspetti critici inerenti la progettazione e la fruizione delle città, ma anche le regole e gli strumenti che il governo delle stesse deve riuscire a darsi per potere raggiungere l'innovazione delle soluzioni rispetto ai servizi dell'accessibilità urbana. Sono stati dati anche orientamenti chiari e importanti che fanno riferimento a casi italiani e a una delle esperienze di scuola principale qual è quella di Stoccolma. Nonostante l'impianto amministrativo della capitale svedese non trovi facile confronto con quello delle città italiane, è possibile riprendere impostazioni e me-

todologie della *best practice* della Svezia che si potrebbero replicare, adattandole, nelle nostre realtà urbane.

L'incontro di Urbanpromo non ha prodotto delle conclusioni, ma i materiali pubblicati nel portale della manifestazione sono stati oggetto di esame da parte del Comitato tecnico-scientifico di Urbanpromo¹¹, che ha indicato il tema delle città accessibili quale ambito prioritario per avviare specifiche iniziative di ricerca.

Rendere le città accessibili per tutti: è questa l'azione, certamente non isolabile in un unico intervento, che emerge con evidenza dai paragrafi precedenti. Si tratta di sviluppare una strategia in grado d'integrare parti rilevanti e articolate di discipline diverse. Urbanistica, design urbano, architettura degli interni, welfare socio-sanitario, economia dei servizi collettivi, mobilità dei trasporti, governo e gestione amministrativi degli spazi pubblici. Tutti questi sono i principali ambiti all'interno dei quali devono essere declinati gli interventi inerenti la visione delle città accessibili per tutti. Il principio suggerisce anche una prospettiva di ricerca che riguarda l'individuazione di percorsi programmatici e progettuali desunti attraverso l'esame di esperienze di riferimento innovative nei riguardi di almeno uno degli aspetti ritenuti prioritari sia nella pratica nazionale, sia in quella internazionale.

Un'ulteriore criticità evidenziata in questo contributo è relativa alla mancanza di connessione tra i soggetti che subiscono e che determinano i malfunzionamenti delle città non accessibili. Le frammentazioni di proteste, proposte, analisi e iniziative di sensibilizzazione nonostante in molti istituti regionali siano attive meritevoli pratiche integrate di osservazione e formazione, risentono di un vuoto nel livello sovra-ordinato in grado di fornire maggiore coerenza alle esperienze territoriali. Per contribuire al raggiungimento di quest'ultimo obiettivo, la ricerca potrebbe impegnarsi nella mappatura e monitoraggio dei vari momenti di confronto regionale al fine di costruire un quadro nazionale da porre alla base di un indirizzo per le città italiane ma anche da sviluppare in processi formativi per la pubblica amministrazione, i professionisti tecnici e gli operatori sociali.

La mancanza di riscontro nella quotidianità dei nostri luoghi con i caratteri di accessibilità estesa declinati in questo contributo può essere letta anche come una delle cause, non certo secondaria, della decadenza urbana. La direzione, indicata nel testo, è quella di affrontare il decadimento tramite innesti e sostituzioni capaci di riadattare l'organismo alle nuove condizioni d'uso dotandolo di maggiore elasticità e flessibilità, ma anche definendo le visioni da perseguire al fine di migliorare la vitalità urbana

attraverso strumenti condivisi tra i soggetti-attori. Queste indicazioni operative aprono a una terza prospettiva di ricerca in cui occorre immaginare come possono essere rese coese le strategie di rigenerazione urbana e rivitalizzazione diffusa con quelle delle città sostenibili per tutti.

Note

¹ Il convegno, *La città accessibile: come rendere le attrezzature e gli spazi pubblici più accessibili e fruibili (da tutti i cittadini)*, di cui l'autore è curatore, si è tenuto l'11.11.2014 all'interno della XI edizione di Urbanpromo, che si è svolta alla Triennale di Milano. Gli atti sono pubblicati sul sito della manifestazione, <<http://urbanpromo.it/info/area-riservata/>>.

² Legge 3.03.2009, n. 18, *Rotifica ed esecuzione della Convenzione delle Nazioni Unite sui diritti delle persone con disabilità, con Protocollo opzionale, fatta a New York il 13.12.2006 e istituzione dell'Osservatorio nazionale sulla condizione delle persone con disabilità*, Gazzetta Ufficiale 61, 14.03.2009. L'articolo 9 della L. 18/2009 trattando dell'accessibilità indica che "al fine di consentire alle persone con disabilità di vivere in maniera indipendente e di partecipare pienamente a tutti gli ambiti della vita, gli Stati Parti devono prendere misure appropriate per assicurare alle persone con disabilità, su base di eguaglianza con gli altri, l'accesso all'ambiente fisico, ai trasporti, all'informazione e alla comunicazione, compresi i sistemi e le tecnologie di informazione e comunicazione, e ad altre attrezzature e servizi aperti o offerti al pubblico, sia nelle aree urbane che nelle aree rurali".

³ Decreto Ministeriale 14.06.1989, 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*, Gazzetta Ufficiale 145, 23.06.1989, Supplemento Ordinario 47.

⁴ Questo paragrafo riarticola la relazione svolta da Francesco Nigro nel convegno di Urbanpromo citato in bibliografia. Nigro è architetto e urbanista, dottore di ricerca in pianificazione territoriale e urbana. È progettista e consulente per amministrazioni locali in materia di pianificazione paesaggistico-ambientale, pianificazione urbanistica comunale, pianificazione esecutiva, programmi di riqualificazione, pianificazione dei centri storici.

⁵ Le fonti legislative di riferimento per il Piano di Eliminazione delle Barriere Architettoniche, PEBA, possono essere sintetizzate in alcuni dispositivi fondamentali, quali: la L. n. 41/1986, art.32, comma 21, per l'adeguamento degli edifici pubblici alle prescrizioni del DPR n. 384/1978, sostituito dal DPR n. 503/1996, da parte delle Amministrazioni competenti; la L. n. 104/1992 che estende i contenuti del PEBA all'accessibilità degli spazi urbani per realizzazione di percorsi accessibili, installazione semafori acustici, rimozione segnaletica che crea ostacoli alla circolazione; il DPR n.380/2001, Testo unico dell'edilizia, che conferma i contenuti del PEBA. Inoltre, le stesse leggi prescrivono l'adeguamento dei regolamenti edilizi comunali alla legislazione sul superamento delle barriere architettoniche. Infine, alcune Regioni hanno legiferato in materia, fornendo indicazioni specifiche sui contenuti e sulle procedure di formazione del PEBA (Veneto, Toscana, Lombardia).

⁶ Questo paragrafo riarticola la relazione svolta da Eugenia Monzeglio nel convegno di Urbanpromo citato in bibliografia. Monzeglio è architetto, dirige l'Istituto Italiano per il Turismo per Tutti di Torino, fa parte della Consulta per le Persone in Difficoltà Onlus (CPD) di Torino, è coordinatrice scientifica del Corso III livello del Politecnico di Torino *Universal Design. Progettazione inclusiva e sostenibile*.

⁷ Questo paragrafo riarticola la relazione svolta da Giorgio Raffaelli nel convegno di Urbanpromo citato in bibliografia. Raffaelli è operatore sociale, presidente Associazione Festival per le città accessibili, componente dell'Osservatorio della Regione Umbria sulla condizione delle persone con disabilità.

⁸ Questo paragrafo riarticola la relazione svolta da Enrico Giovannone nel convegno di Urbanpromo citato in bibliografia. Giovannone è architetto esperto in accessibilità che opera a Stoccolma.

⁹ In Svezia il mandato amministrativo è di 4 anni.

¹⁰ L'importo corrisponde a circa 100.000 euro.

¹¹ I componenti del Comitato tecnico-scientifico, con i relativi temi di competenza, di Urbanpromo 2014, sono: Stefano Stanghellini, Trasformazione Urbana; Franco Landini, Social Housing; Iginio Rossi, Marketing Urbano; Michele Talia, Smart City; Ennio Nonni, Energie e Sostenibilità; Simone Ombuen, Europa 2020; Vittorio Salmoni, Expo 2015; Daniela Mello, Urban-promogiovani.

Fonti bibliografiche

Calvino I. 1972, *Le città invisibili*, Einaudi, Torino.

Giovannone E. 2014, *Nella capitale svedese l'accessibilità non è un'utopia*, Atti del convegno *La città accessibile: come rendere le attrezzature e gli spazi pubblici più accessibili e fruibili (da tutti i cittadini)*, 11.11.2014, Urbanpromo, Milano.

Monzeglio E. 2014, *Progetto dell'accessibilità strutturale e percettiva*, Atti del convegno *La città accessibile: come rendere le attrezzature e gli spazi pubblici più accessibili e fruibili (da tutti i cittadini)*, 11.11.2014, Urbanpromo, Milano.

Nigro F. 2014, *L'accessibilità degli spazi pubblici: il contributo della pianificazione urbanistica. Criteri e strumenti per il perseguimento dell'accessibilità nella città e nel territorio*, Atti del convegno *La città accessibile: come rendere le attrezzature e gli spazi pubblici più accessibili e fruibili (da tutti i cittadini)*, 11.11.2014, Urbanpromo, Milano.

OMS 2001, *Classificazione internazionale del Funzionamento, della Disabilità e della Salute (ICF)*, Erickson, Trento.

Raffaelli G. 2014, *Tutti i luoghi per tutte le persone*, Atti del convegno *La città accessibile: come rendere le attrezzature e gli spazi pubblici più accessibili e fruibili (da tutti i cittadini)*, 11.11.2014, Urbanpromo, Milano.

Tadini E. 1998, *La distanza*, Einaudi, Torino.

Sennett R. 2014, *Paura del contatto*, «Lettera Internazionale», no. 118, pp.11-12.

Vescovo F. 1997, *Progettare per tutti senza barriere architettoniche*, Maggioli Editore, Rimini.