

Il progetto per tutti

1. LA RIVOLUZIONE CULTURALE DELL'ACCESSIBILITA'

Architettura per tutti.

Prof. Arch. Fabrizio Vescovo

- a. Accessibilità per una fruibilità generalizzata*
- b. I principi della fruizione generalizzata*
- c. Approfondimenti*

2. I BENI CULTURALI E AMBIENTALI ITALIANI: ACCESSIBILITA' DEGLI SPAZI PREZIOSI

Accessibilità come valorizzazione del patrimonio vincolato.

Prof. Arch. Fabrizio Vescovo

L'accessibilità come chiave simbolica del progetto di recupero.

Arch. Mao Benedetti e Arch. Sveva Di Martino

Progettare per una utenza ampliata

Prof. Arch. Fabrizio Vescovo

Premessa

A distanza di alcuni decenni dall'emanazione della prima legge per il superamento delle barriere architettoniche (L.118/71) e delle diverse esperienze disponibili sembra opportuno fare alcune considerazioni ed esaminare i più comuni comportamenti riscontrati nel trascorrere del tempo, tentando di individuare le modalità più opportune per modificare alcuni persistenti stereotipi che provocano effetti non desiderati e spesso poco efficaci.

Innanzitutto occorre far assimilare il concetto che il mondo non è costituito da persone normali e dai cosiddetti "portatori di handicap". Infatti le persone che soffrono per svantaggi di tipo motorio o sensoriale sono una parte del mondo e non "un mondo a parte".

Ancora, i "disabili" non devono essere fatti coincidere schematicamente con le persone su sedia a ruote.

Le disabilità a compiere determinate azioni, spesso sono dovute a normali motivi fisiologici, e sono molto differenziate tra loro, così come risultano le conseguenti esigenze ed aspettative.

A livello europeo si è stimato che le persone con ridotta mobilità siano oltre il 20 o/o della popolazione totale.

Per queste motivazioni occorre immaginare e mettere in atto nuove soluzioni degli spazi costruiti e dei relativi aspetti gestionali che tengano anche conto delle esigenze di una "utenza ampliata".

Occorre infatti prendere in considerazione non solo il problema dei gradini o degli ascensori stretti ma anche ad esempio quelli dell'orientamento e del superamento delle distanze da compiere a piedi, che costituiscono disagio e fonte di affaticamento per chi ha problemi visivi o per chi ha difficoltà di deambulazione o ridotta autonomia.

Una delle caratteristiche essenziali di un qualsiasi spazio pensato e costruito per l'uomo deve essere quella della sua possibile "fruizione", completa ed agevole, da parte di tutti. Compresi coloro che per periodi temporanei o in modo permanente soffrono per una ridotta capacità motoria o sensoriale.

Infatti l'aspetto della accessibilità risulta è senza dubbio uno dei più determinanti dal punto di vista della vivibilità degli spazi costruiti e quindi risulta un'essenziale caratteristica qualitativa dell'immobile e delle sue attrezzature.

Per capire meglio cosa intendiamo per "accessibilità" dobbiamo riferirci, al di là dell'esigenza di poter disporre di spazi privi di ostacoli fisici (barriere architettoniche), al concetto di "comfort ambientale", in situazione di sicurezza ed autonomia, anche da parte di chi, per periodo brevi o in maniera permanente, ha svantaggi di tipo motorio o sensoriale.

Questi aspetti devono risultare comunque compresenti nell'affrontare qualsiasi progetto per l'uomo, così come peraltro si evidenzia da una attenta e ragionata lettura delle prescrizioni normative vigenti da tempo nel nostro Paese e specificamente della definizione ufficiale di "accessibilità", riportata all'art.2 del DM n.236/89.

Tutto ciò vale, a maggior ragione, per gli immobili "significativi", soggetti o non a vincoli di tipo storico, archeologico o ambientale, in quanto gli stessi rappresentano indubbiamente degli "spazi preziosi" per la collettività. Quindi devono poter essere goduti dal maggior numero possibile di persone, in qualsiasi situazione psico-fisica si trovino.

Proprio per questi motivi un progetto "responsabile" deve essere impostato, fin dalle sue prime fasi, tenendo anche conto delle "caratteristiche reali" dei futuri utilizzatori.

Questi infatti rappresentano esigenze ed aspettative tra di loro molto variegata e non a caso si comincia ad avere come riferimento per le diverse operazioni da compiere sul territorio la

cosiddetta “utenza ampliata”. Essa deve infatti ricomprendere anche le persone anziane, quelle incidentate e quelle che per qualsiasi motivo hanno difficoltà motorie o sensoriali ed i bambini. Tutto quanto sopraesposto, che fa riferimento ai criteri del “universal design”. Questo viene riconosciuto nei paesi più evoluti come punto essenziale di riferimento per un corretto approccio pluriesigenziale alla progettazione che deve pertanto risultare “inclusiva”. Questo approccio non deve essere considerato dai tecnici e dai “decisori” come un ulteriore vincolo riduttivo per le diverse operazioni progettuali e di gestione.

Al contrario deve costituire una buona opportunità per lo sviluppo e l’immaginazione di corrette soluzioni distributive nonché di valide configurazioni formali.

Solo come esempio è opportuno riferirsi a quanto realizzato dall’architetto Pei nella sua “piramide” immaginata per il complesso del Louvre di Parigi. Molto significativo è l’aver immaginato il superamento di un notevole dislivello di quota mediante una scala elicoidale all’interno della quale si muove un originale elevatore cilindrico di acciaio che risolve brillantemente i problemi di tutti coloro che hanno, temporaneamente o no, difficoltà motoria.

Un buon progetto di architettura elaborato nel nostro tempo deve quindi avere questo significativo elemento informatore come “punto di forza”. Esso, nei modi opportuni, deve anche essere esplicitato come visibile immagine spaziale, rappresentativa e simbolica delle conquiste culturali del terzo millennio.

Questi grandi temi dell’architettura, intesa anche come ineludibile missione sociale, interessano prima o poi tutti noi. Infatti il semplice trascorrere degli anni modifica comunque fisiologicamente le caratteristiche e le conseguenti esigenze di ciascuno.

Negli ultimi tempi si riscontra un crescente interesse da parte di molti colleghi su questi argomenti; essi peraltro vengono “virtualmente” condivisi ma rimangono purtroppo ancora sottovalutati nella concretezza della quotidiana pratica professionale.

a. Accessibilità per una fruibilità generalizzata

Il “diritto alla accessibilità” nell’ambito degli spazi urbani o del territorio diventa sempre più pressante da parte di tutti. In modo particolare da parte di quella ampia fascia di persone che per differenti situazioni fisiologiche o patologiche, ha poca autonomia per limitate energie disponibili o per svantaggi dovuti ad una ridotta capacità motoria o sensoriale (anziani, ipovedenti, ecc.).

Uno “sviluppo” corretto e responsabile del Paese quindi non può prescindere dal mettere in atto ogni tentativo di avvicinarsi ad una “mobilità sostenibile” da parte di chiunque. Occorre consentire a tutti di esercitare, in modo autonomo, le proprie scelte per poter raggiungere i diversi specifici obiettivi di tipo professionale, culturale, ricreativo o di partecipazione. Non a caso qualunque programma o finanziamento da parte della Comunità europea deve necessariamente prendere in considerazione due aspetti fondamentali: la sostenibilità ambientale ed i presupposti per il raggiungimento delle pari opportunità. Trasversale, quindi, a tutte le azioni ipotizzabili per il perseguimento di questi obiettivi, peraltro condivisi da tutti, risulta il problema della “accessibilità” urbana ed edilizia, intesa anche come agevole usabilità degli spazi costruiti e del territorio nel suo insieme.

Nell’ambito urbano e nelle strutture edilizie complesse tra i diversi “input” da considerare per una corretta progettazione risultano di notevole peso quelli che rendono più facile l’orientamento.

Quest’ultimo inteso come capacità di sapere dove uno si trovi nonché come possibilità di capire quali possano essere gli spostamenti da compiere, e con quali modalità, per raggiungere un determinato obiettivo prescelto (wayfinding). Questi aspetti si evidenziano di particolare importanza per tutti coloro che hanno una ridotta autonomia individuale in quanto essi devono utilizzare al meglio le limitate (a volte “residue”) energie disponibili per raggiungere una determinata meta.

Infatti le incertezze e le perplessità dovute alla non conoscenza dei luoghi, delle attrezzature e dei sistemi di trasporto, specie se articolati e complessi, provocano in chiunque un aumento dell'affaticamento fisico e psichico. Aumenta l'ansia, lo stress e quindi, come sosteneva anche il prof. Giovanni Klaus Koenig, si produce un conseguente abbassamento della "qualità della vita". Pertanto occorre la massima attenzione affinché, gli ambienti costruiti, specie quelli urbani che sono caratterizzati da percorsi di grandi dimensioni, vengano progettati (o adeguati) in modo da facilitare l'orientamento mediante informazioni utili per interagire con il conteso spaziale in cui ci si trova.

b. I principi della fruizione generalizzata

Prima di affrontare il problema delle norme, leggi e regolamenti specifici appare indispensabile fare chiarezza su alcuni concetti essenziali che devono, a nostro avviso, costituire la base di qualsiasi approfondimento successivo.

In questa sede non si vuole parlare soltanto di “barriere architettoniche” e della loro eliminazione, ma di tutto ciò che attiene l'accessibilità, cioè la fruibilità, la sicurezza ed il comfort dell'ambiente urbano e più in generale dello spazio costruito.

In base alla definizione di “accessibilità”, contenuta nell'art. 2 del D.M. 236/89, la progettazione deve tendere ad un'ambiente privo di fonti di pericolo, di fonti di affaticamento o di disagio e necessariamente privo di barriere architettoniche.

Ad esempio si pensi ad una qualsiasi scala, essa rappresenta un ostacolo per chi non può superarla e comunque una fonte di affaticamento per chi ci riesce. Essa inoltre costituisce, per tutti, anche una fonte di pericolo: quante persone pur non avendo alcun problema particolare hanno perso l'equilibrio e sono cadute?

Bisogna tenere sempre presente la necessità di eliminare questi tre elementi: barriere architettoniche, fonti di pericolo e fonti di affaticamento.

In questi anni si è parlato spesso del problema dell'accesso e degli ostacoli architettonici senza fare mai gli indispensabili collegamenti con le fonti di affaticamento che sono una “barriera” che limita sensibilmente la possibilità di azione da parte di molte persone.

Un'altro concetto essenziale di cui occorre sempre tener conto è quello relativo alla definizione di “disabile”. Spesso coloro che pensano all'accessibilità hanno come unico riferimento la persona su sedia a ruote, il paraplegico. Questo è un errore sostanziale che porta a sottovalutare molti problemi della città “scomoda” che è fortemente limitante per un gran numero di persone con ridotte capacità motorie o sensoriali.

Si immagini un lungo percorso pedonale, anche senza gradini, come ad esempio quello della Stazione Termini. Il luogo dove il taxi o il veicolo privato può lasciare una persona in difficoltà dista dall'ultima vettura del convoglio ferroviario circa 650-700 m. La persona che usa la sedia a ruote non ha particolari problemi nel percorrere questa notevole distanza mentre li ha chi ha forti difficoltà nel camminare. Tale dimensione sembra facilmente percorribile perché non ci sono gradini né dislivelli di quota: quindi una persona su sedia a ruote, abile nel muovere le braccia, può agevolmente superare questo sforzo, invece una persona anziana o che soffre di problemi collegati alla deambulazione può avere notevoli svantaggi e in certi casi trovarsi in situazioni insuperabili.

Queste osservazioni vengono fatte perché le soluzioni tecniche che vengono generalmente adottate dai progettisti sono pensate esclusivamente in funzione della persona su sedia a ruote. Spesso senza alcuna chiarezza di idee; quasi sempre, infatti, le rampe hanno pendenze eccessive e vengono realizzate con materiali sdruciolevoli, sono scomode anche se sono “a norma”.

Infatti la norma va sempre interpretata e vanno capite le vere esigenze dell'utenza, disabile e non.

E' estremamente importante considerare le diverse forme di disabilità tenendo conto del fatto che attualmente non esistono statistiche precise che possano dare indicazioni certe sui vari aspetti di un problema così complesso.

Il numero delle persone anziane è in notevole aumento ed esse non sono, generalmente, considerate “handicapate” anche se spesso hanno delle limitazioni, non particolari, dovute al solo passare degli anni.

Altre difficoltà incontrano le persone cardiopatiche, con vari livelli di gravità. Esse si trovano spesso di fronte a varie situazioni di svantaggio. Ancora più frequenti disagi dovuti ad artrosi e artriti.

Non va neppure sottovalutato che molte patologie provocano delle disabilità “part-time”; ci sono giorni in cui ciascuno di noi è più o meno “abile” nel compiere determinati movimenti o sforzi fisici.

Anche l'obesità costituisce un notevole problema; infatti l'eccessivo peso crea molte difficoltà di movimento in una città piena di ostacoli e di spazi a volte troppo angusti (cabine telefoniche, ascensori, etc.).

Tutti questi aspetti vanno tenuti ben presenti perché moltiplicati per il numero notevole di persone che sono interessate rendono il problema piuttosto rilevante.

Secondo stime elaborate dall'Organizzazione Mondiale della Sanità le persone che hanno difficoltà, più o meno sensibili, nello spostarsi nell'ambito del tessuto urbano e del territorio più in generale, rappresentano una percentuale molto elevata stimata in oltre il 20% della popolazione.

C'è una tendenza frequente da parte di alcune persone, in particolare negli ambienti burocratici e nelle Pubbliche Amministrazioni, a considerare in modo schematico i problemi degli “handicapati” senza comprendere appieno il senso delle reali difficoltà.

Nel D.M. n°236 del 1989, che ha un notevole numero di elementi positivi e di suggerimenti, non si legge mai la parola “disabile”, “menomato”, “handicapato” o “portatore di handicap”: questi termini sono stati correttamente sostituiti dalla dizione “persone con ridotte o impedito capacità motorie o sensoriali”.

Va fatta anche un'attenta riflessione sulla quantità degli svantaggi che si presentano per la intera collettività a causa delle nostre città scomode e piene di ostacoli.

Molte persone col passare degli anni sono costrette, per via delle barriere architettoniche, a limitare la loro attività fisica pur essendo ancora in grado di svolgere in maniera positiva le loro capacità lavorative di tipo intellettuale professionale. La collettività si autolimita perciò non consentendo a questi individui, considerati “disabili” o “handicapati”, di estrinsecare le loro possibilità, a volte ancora notevoli sotto il profilo “produttivo”.

Bisognerebbe invece fare in modo che essi potessero svolgere le attività lavorative ed avere una vita di relazione, andare al teatro, incontrare gli amici e svolgere una vita più “normale” possibile.

Il concetto da sviluppare è che lo Stato deve mettere in grado i cittadini meno fortunati di altri di svolgere le proprie attività al meglio diminuendo per quanto possibile gli svantaggi e utilizzando appieno le disponibilità anche se solo “residue”.

In sintesi una città “handicapata” che continua ad avere ostacoli di vario genere è una città fortemente diseconomica oltre ad essere certamente discutibile dal punto di vista umano e sociale.

Sociologi urbani hanno dedicato svariati saggi su questo argomento e sono generalmente concordi nel dichiarare che il non provvedere all'eliminazione delle barriere architettoniche è anche un “cattivo affare” per la collettività.

Purtroppo l'accezione comune da parte di molti settori dello Stato e degli Enti Pubblici è tuttora quella che la loro eliminazione porterebbe un eventuale beneficio solo per quelle poche persone “handicapate”.

Questo ragionamento errato moltiplicato per migliaia di casi porta a delle concrete ingiustizie e a notevoli diseconomie generali, basti pensare, solo per fare un esempio, al caso della possibilità di fruire di spazi per spettacoli teatrali. Ormai non ci sono, per notevoli fasce di popolazione, grosse limitazioni dal punto di vista economico ma svariate persone che intendono andare a teatro spesso si trovano nell'impossibilità “architettonica” di poterlo fare. Il non rendere i teatri accessibili a tutti fa diminuire sensibilmente il numero degli spettatori perché coloro che non possono fruire di queste attrezzature non sono solo le persone con ridotta mobilità ma anche, spesso, i conviventi o gli amici.

Bisogna quindi considerare anche gli effetti indotti in relazione al potenziale mercato.

Negli Stati Uniti d'America da oltre 20 anni esiste una vera “cultura dell'accessibilità”. Basti considerare il contenuto di molti film che vengono trasmessi in televisione per rendersi conto che spesso nel loro contesto viene inserito, in positivo, un personaggio che usa la sedia a ruote: questo per fare sì che nell'immaginario collettivo venga recepito questo aspetto come una situazione “normale” e non come anomalia.

E' questo uno degli aspetti che dobbiamo far maturare nel nostro Paese, superando anche le difficoltà di operare nell'ambito di città storiche e monumenti vincolati sui quali si interviene per operazioni di recupero o di cambi di destinazione d'uso generalmente senza tenere conto di queste norme di civiltà.

Quello dell'accessibilità urbana è un problema di vasta portata che si può risolvere solo con costanza e gradualmente: occorre essere convinti della necessità di raggiungere l'obiettivo di uno spazio costruito, urbano ed edilizio, adatto a tutti i cittadini compresi coloro che appartengono alle categorie svantaggiate.

Tale concetto dovrebbe essere assimilato da ognuno di noi nel proprio lavoro quotidiano come tecnico o professionista. Ciascuno dovrebbe cercare di intervenire modificando, anche di poco, la realtà in cui opera anche attraverso modesti ma costanti interventi. In tal modo si avrebbe, nel tempo, una ricaduta certamente positiva sulla città.

La finalità da perseguire è quella di potenziare l'autonomia di ciascuno consentendo l'accesso e la fruizione generalizzata di tutto l'habitat in cui si svolge la nostra esistenza.

f1. A che punto siamo?

In presenza di un ampio e positivo “corpus” legislativo (tra i migliori e più flessibili dei Paesi avanzati) si continuano a verificare incertezze, se non addirittura carenze di base nella elaborazione di progetti e nelle realizzazioni illegittime e non più giustificabili.

Vediamo di identificarne ad oltre 31 anni dall'emanazione del primo provvedimento (L.118/71, art.27), le cause:

- 1) Pochissimi, tra i “decisori” (Amministratori, Progettisti, Tecnici) hanno compreso il vero valore generalizzato di una agevole fruibilità, da parte di tutti, degli spazi urbani e dei relativi sistemi per la mobilità ;
- 2) La normativa, peraltro cogente fin dal 1971, viene ancora percepita come un “vincolo” aggiuntivo al progetto e non come una fantastica “opportunità” per migliorare la qualità dei nostri centri abitati e quindi le modalità del vivere quotidiano.
- 3) I programmi universitari per la formazione dei tecnici (ingegneri e architetti) e gli insegnamenti per i geometri ignorano, o quasi, la disciplina dell'accessibilità, peraltro individuata da numerose leggi, comprensive delle modalità sanzionatorie.
- 4) Tuttora quindi, si diplomano o si laureano professionisti che ignorano alcuni elementari obblighi derivanti da norme, cogenti da anni, con evidenti rischi sanzionabili con ammende pecuniarie e con la sospensione dall'Albo. Anche gli Ordini professionali risultano assolutamente carenti sia nell'informare che nel monitorare i comportamenti degli iscritti.
- 5) E' opinione diffusa, quanto superficiale, che le norme per l'abbattimento delle barriere architettoniche riguardino solo “gli handicappati” (nell'immaginario collettivo le persone su sedia a ruote),
- 6) Quasi mai gli “addetti ai lavori” riflettono attentamente sul fatto che tutti, nel migliore dei casi, diventano vecchi e quindi per naturali motivi fisiologici, dovranno quasi sempre convivere con deficit motori e sensoriali, a volte molto limitanti.
- 7) Conseguentemente si continua a suddividere, inutilmente, la popolazione in “normodotati” e “disabili” – schematizzando in maniera totalmente errata la situazione di fatto che invece presenta innumerevoli sfaccettature.
- 8) Le “persone reali” hanno invece esigenze molto differenziate tra di loro, in relazione alla loro età, ed alle specifiche situazioni individuali, anche di tipo temporaneo (artrosici, cardiopatici, obesi, incidentati, ecc.).
- 9) Tecnici e costruttori sono, purtroppo, ancora convinti che per “mettersi a norma” occorre avviare operazioni costose (che servono a pochi) e che necessitano di notevoli spazi (grandi bagni con maniglioni di ogni tipo, ampi ascensori, larghi corridoi, ecc.) e che comunque pochi richiedono.
- 10) Pertanto, viene individuata ogni possibile interpretazione (spesso forzata) per eludere le prescrizioni normative che invece sono finalizzate ad elevare, per tutti, la qualità ed il comfort ambientale degli spazi costruiti e degli immobili.

E' evidente, da quanto sopra considerato, che occorra impegnare molte energie nella "comunicazione positiva" di concetti basilari per una corretta ed efficace applicazione delle norme vigenti.

f2. I decisori degli spazi costruiti

Il periodo che stiamo vivendo è caratterizzato indiscutibilmente da una complessità legislativa e spesso dalla confusione interpretativa.

Questo si riflette anche sui comportamenti e sulle azioni che dovrebbero attuare programmi, individuati e finalizzati al miglioramento della qualità degli spazi di vita. In particolare per ciò che attiene la fruibilità ed il superamento degli ostacoli architettonici nel tessuto urbano ed edilizio. Al proposito si può notare quanto segue.

Bisogna convincere tecnici e amministratori dei vantaggi generalizzati che possono derivare, da un più elevato "comfort ambientale diffuso", anche sotto il profilo macroeconomico.

Occorre inventare strategie nuove per far conoscere alle fasce più "fragili" della popolazione le soluzioni progettuali e tecnologie innovative in grado di migliorare la qualità della vita, superando situazioni di disagio, comunque frustranti e limitanti.

Solo così potrà aumentare, dal basso, una "sana e costante pressione" sugli organi decisionali e operativi che riguardano il territorio e le relative attrezzature per le mobilità, pretendendo una meno distratta applicazione delle numerose leggi in vigore.

Alle luce di quanto sopra l'accessibilità deve quindi essere considerata anche come continuo desiderio di "andare oltre"; come propensione a sperimentare spazi e attrezzature ,sempre più integrati con l'uomo.

Devono essere colte, dai tecnici responsabili ,le enormi potenzialità che scaturiscono dalle richieste delle nostre specifiche diversità e identità culturali.

E' proprio da questo punto di vista che ci interessa, a questo punto, evidenziare la recente modifica effettuata all'art.118, ultimo comma, della Costituzione il quale dispone che: "Stato, Regioni, Città Metropolitane, Province e Comuni favoriscano l'autonoma iniziativa dei cittadini, singoli e associati, per lo svolgimento di attività di interesse generale, sulla base del principio di sussidiarietà".

Cambia quindi il rapporto tra pubblica amministrazione e cittadini.

Essi (specificamente nel nostro caso i tecnici) autonomamente possono attivarsi nell'interesse generale, affiancandosi all'amministrazione pubblica, per il raggiungimento di risultati più coerenti con le reali esigenze della cittadinanza, in rapporto al superamento degli ostacoli architettonici ed il miglioramento del comfort ambientale. Questo nuovo rapporto fra amministrazioni pubbliche e cittadini è di tipo reticolare, fondato su una pluralità di interazioni che, da punti di partenza diversi e con motivazioni e strumenti differenti convergono nella stessa direzione.

L'interesse generale , alla fine, si identifica con il pieno sviluppo delle capacità di ogni persona e con la tutela della sua dignità e dei suoi diritti (art.3, 2° comma . Cost.).

In questi casi i cittadini si attivano sulla base di una propria autonoma valutazione di ciò che può risultare di interesse generale, utilizzando risorse proprie, senza attendere sollecitazioni o autorizzazioni da parte delle amministrazioni pubbliche, (sussidiarietà orizzontale). Naturalmente vanno fatte salve l'efficacia e la qualità degli interventi proposti al fine di perseguire il superamento delle barriere architettoniche ⁽³⁾.

Sotto questo aspetto è interessante considerare che i vigenti provvedimenti legislativi nazionali (L.13/89 D.M.236/89 D.P.R.503/96, ecc.) sono caratterizzati da una possibile flessibilità delle soluzioni tecniche proponibili, derivante da una positiva impostazione di tipo "prestazionale". Quello che conta quindi, ciò che il tecnico deve sempre considerare come inderogabile, è la "prestazione" che il prodotto/progetto deve avere per consentire una fruibilità agevole da parte di tutti, (accessibilità), comprese le persone con deficit motorii o sensoriali.

La norma non prescrive obbligatoriamente "standards" dimensionali assoluti , da applicare in ogni caso, ma obbliga comunque a pervenire ad un risultato (uno spazio) che consenta a chiunque la possibilità di effettuare liberamente le proprie scelte e di poter perseguire i propri programmi. Questa impostazione, contenuta nel DM 236/89, all'art.7 - Soluzioni alternative, ha quindi notevoli contenuti innovatori.

Essa, purtroppo, non è stata ancora assimilata dalla stragrande maggioranza dei tecnici professionisti, anche perché una soluzione "innovativa" che funzioni implica una buona dose di studio e di ricerca e la necessita di attente verifiche sul campo, anche effettuate mediante l'aiuto degli effettivi utilizzatori.

Vale la pena pertanto di approfondire e di utilizzare questo sottovalutato aspetto della normativa vigente in quanto può risultare di particolare interesse per le svariate possibilità , anche di tipo espressivo, che conseguono nei confronti dell'opera del progettista architetto.

Specie nel recupero delle situazioni esistenti, nelle ristrutturazioni e nel riuso degli immobili, nella sistemazione di spazi o di tessuti urbani antichi, la flessibilità delle norme (Art.7, D.M.236/89), consente anche soluzioni innovative,

purchè esse rispondano alle reali esigenze sottintese dai criteri di progettazione (art. 4 --5 e 6) e purchè venga chiaramente “illustrata l’alternativa proposta e l’equivalente o migliore qualità degli esiti ottenibili.”. Questi ultimi aspetti, relativi alle caratteristiche prestazionali della normativa vigente caratterizzata quindi da una “non rigidità” delle prescrizioni dimensionali, sono sconosciuti e quindi non vengono considerati quasi mai.

f3. Gli utenti degli spazi costruiti

Per avvicinarsi ad una città per tutti occorre organizzare e realizzare sul territorio diversificate ed opportune opere, adeguamenti ed accorgimenti, oltre che predisporre provvedimenti per una attenta e responsabile gestione, dopo aver ben compreso le variegate esigenze dei possibili fruitori, compresi coloro che sono caratterizzati da difficoltà motorie o sensoriali, temporanee o permanenti. Queste persone devono essere messe in grado di utilizzare al meglio le disponibilità e le opportunità che queste particolari porzioni di territorio possono offrire.

E’ evidente che l’obbligo di legge di rimuovere gli ostacoli architettonici si riferisce essenzialmente agli spazi costruiti quali edifici, piazze, percorsi, ecc.

Ovviamente però le finalità dei provvedimenti vigenti sono quelle di consentire a chiunque la maggiore libertà possibile di scelte, nella fondamentale ed irrinunciabile direzione delle pari opportunità.

I diversi documenti normativi succedutisi nel tempo (L.118/71- art.27, DPR 384/78, L.394/91, L.104/92 , DPR 503/96) hanno sempre più cercato di evidenziare un concetto informatore: qualsiasi opera realizzata dall’uomo deve poter essere utilizzabile agevolmente da tutti . Quindi anche le azioni di adeguamento o di mantenimento degli immobili e delle opere costruite, nonché degli spazi e degli ambienti non racchiusi, devono essere pensati ed organizzati tenendo anche conto delle esigenze delle “ persone reali”, peraltro tra di loro molto diversificate.

Il concetto di rendere “visitabile” da tutti , cioè fruibile almeno nelle sue parti essenziali o nelle porzioni più caratteristiche, un parco, uno spazio aperto, un’area naturalistica, in analogia a quanto previsto dalla normativa vigente per i luoghi pubblici o aperti al pubblico, è relativamente recente.

E’ lo sviluppo di un sacrosanto diritto di pretendere da parte della collettività tutto il possibile per adeguare il territorio antropizzato, nelle sua più ampia accezione, alle vere necessità della popolazione e non viceversa.

Peraltro le persone che soffrono per limitazioni o svantaggi di tipo motorio o sensoriale, a causa dell’età avanzata o per eventi negativi, non pretendono certo l’impossibile, non chiedono una accessibilità “estrema” dei luoghi, come ad esempio percorrere sentieri impervi e difficili o scalare “agevolmente” montagne o pendii. Chiedono invece, con forza e consapevolezza crescente, che sia loro consentito di accedere e di potersi “immergere” e di godere di questi meravigliosi ambienti naturali.

Per far questo è necessario, per superare distanze e dislivelli, poter utilizzare con le dovute cautele ed attenzioni il veicolo al loro servizio (che costituisce per alcuni l’indispensabile “ausilio protesico”) per conquistare alcuni punti panoramici o di particolare suggestione, di poter utilizzare “normalmente” e senza particolari difficoltà le attrezzature collettive ed i servizi del Parco (punti informazione, ristoro, toilette, ecc.) e possibilmente di poter disporre di mezzi di trasporto alternativi per il superamento delle distanze e dei notevoli dislivelli di quota (minibus ecologici, veicoli elettrici, elettro-scooter, ecc.).

f5. Soluzioni progettuali “ in progress”: tra opere e gestione

La mera operazione del superamento degli ostacoli fisici, che limitano fortemente la qualità della vita di molte persone che soffrono per una ridotta capacità di movimento, è assolutamente insufficiente; spesso inutile se non è raccordata e coordinata con altri fondamentali aspetti , in primis con quelli “psicologici”.

L’accessibilità quindi va intesa, in modo più ampio, come l’insieme delle caratteristiche spaziali, distributive ed organizzativo-gestionali dell’ambiente costruito (e dei relativi sistemi per la mobilità), che consenta realmente una fruizione agevole, ed in condizioni di adeguata sicurezza ed autonomia, dei luoghi e delle attrezzature della città, da parte di un “utenza ampliata”.

Cioè anche da parte di bambini , di anziani o di persone con deficit di movimento o sensoriale, per i motivi più disparati, in modo temporaneo o permanente.

Questa consistente “fetta” della cittadinanza rappresenta oltre il 20% della popolazione europea (60 o 80 milioni) . Occorre tenere presente questo significativo dato per le sue forti ripercussioni oltre che sugli aspetti sociali anche su quelli economici.

Le conseguenti e necessarie attenzioni progettuali (peraltro prescritte da molti anni da svariate e “illuminate” leggi) devono riguardare, in maniera trasversale e sistematica, qualsiasi operazione venga immaginata nell’ambito dei centri urbani e più in generale del territorio antropizzato.

Accessibilità, quindi, come “sistema” complesso e articolato di elementi, collegati tra loro o interdipendenti, che consenta di avvicinarsi al concetto di autonomia o di autosufficienza.

Il salto di scala, di tipo culturale, che va compiuto per ottenere davvero risultati positivi è quello di considerare le norme e le prescrizioni vigenti per il superamento dei vari tipi di barriere (ambientali, architettoniche, burocratiche, ecc.) non come un "vincolo" penalizzante ma come una "opportunità" positiva, finalizzata ad un beneficio generalizzato.

Non quindi rigide norme "per gli handicappati" ma provvedimenti operativi e "linee guida" per ottenere un ambiente per l'uomo, che sia più "amichevole" e più sicuro per ciascuno di noi, ed in particolare per quella fascia, crescente, di anziani che devono essere considerati non come un "peso" ma come una "risorsa" di tutto rispetto.

Progettazione Universale significa immaginare, sviluppare e comunicare spazi e prodotti, servizi, sistemi ed ambienti, di uso generale, in modo che essi possano risultare agevolmente accessibili e fruibili dal più vasto numero possibile di utenti e non siano specificamente "dedicati" alle persone disabili.

Questo modo "responsabile" di fare progettazione tiene conto, costantemente, delle esigenze multigenerazionali; cioè di quelle dei bambini, degli anziani e di coloro che per qualsivoglia motivo hanno difficoltà di movimento o di tipo sensoriale.

Il risultato positivo è quello di un notevole contenimento dei costi e di un maggior gradimento anche da parte delle persone con "necessità particolari" le quali peraltro non si sentono oggetto di "speciali" attenzioni.

In questo senso, l'accessibilità, come obiettivo irrinunciabile anche se complesso, sta prendendo forma, come importante settore interdisciplinare, oltre che come "movimento" sociale interpersonale.

f6.1 quattro contenitori

Occorre affrontare e risolvere una serie di ostacoli o di difficoltà tra le quali:

1) Il superamento delle distanze

Il dover percorrere a piedi tratti di notevole estensione (a volte anche poche centinaia di metri), costituisce per molti una situazione di disagio ed un serio problema di affaticamento; in alcuni casi una vera "barriera" insormontabile, per le persone che hanno forte difficoltà di deambulazione e/o limitazioni dell'autonomia.

La situazione peggiora ulteriormente se il percorso è irregolare, con andamento altimetrico variabile o con pavimentazioni o fondo irregolare.

Occorre perciò tener conto delle diverse esigenze di ciascuno e provvedere a far superare questo tipo di ostacolo mediante la possibilità di utilizzare mezzi e veicoli di vario genere, a seconda delle situazioni specifiche.

Interessante al proposito riferirsi al contenuto di una importante direttiva del Min.LL.PP.(circ.n. 1030/83). Come criteri orientativi si possono ad esempio immaginare soluzioni che contemplino l'uso facilitato, ed in successione, di diverse tipologie e caratteristiche e dimensioni di veicoli. (Minibus ecologici a metano o elettrici, auto fuoristrada, club-car, elettro-scooter, ecc.). In questo caso si può parlare di micro-intermodalità, cioè della possibilità di passare agevolmente da un mezzo all'altro senza incontrare ostacoli.

2) Il superamento dei dislivelli

Ovviamente questo aspetto comprende casi ed ipotesi molto variegati in funzione delle diverse situazioni contingenti da risolvere. Si va dalla necessità di superare modesti dislivelli risolvibili con brevi piani inclinati di opportuna pendenza, alla necessità di superare forti salti di quota utilizzando a seconda dei casi mezzi e veicoli appropriati e comunque accessibili ovvero attrezzature meccanizzate quali funicolari, teleferiche, ascensori inclinati, ascensori da cantiere, piattaforme elevatrici, ecc. Spesso occorre immaginare soluzioni articolate e complesse che siano in grado di costituire "sistema" utilizzando cioè un insieme di attrezzature, di veicoli con caratteristiche e dimensioni differenti, ed di apparati tecnici che siano in grado comunque di raggiungere il risultato da perseguire.

3) L'Accessibilità alle attrezzature ed ai servizi di uso pubblico

Tutti gli immobili, costituiti da spazi racchiusi o aperti, nei quali si svolgono attività pubbliche o aperte al pubblico devono garantire l'accessibilità o la visitabilità, nel rispetto delle norme vigenti. Ed in particolare del DM n.236/89, della L. n.104/92 e del DPR n.380/2001.

4) Il Raccordo con le diverse normative di settore; tra queste si individuano le seguenti: Norme urbanistiche ed edilizie L. n.1150/42, DPR n.380/2001, Codice della Strada L. n.295/92, Legge quadro sulle aree protette del 6/12/1991 n.394, Legge quadro sul Turismo, Legge sulle strutture agrituristiche, Testo unico bellezze naturali, ecc.

I BENI CULTURALI E AMBIENTALI ITALIANI: L'ACCESSIBILITÀ DEGLI SPAZI PREZIOSI

Accessibilità come valorizzazione del patrimonio vincolato

Prof. Fabrizio Vescovo

Appare utile cogliere questa occasione per comunicare, di seguito, una serie di interessanti notizie riguardanti nello specifico interventi di restauro e valorizzazione di immobili nell'ambito dell'area romana. Essi, tuttavia, sono caratterizzati dalla positiva "replicabilità" delle soluzioni progettuali, anche in altre situazioni ed in altri contesti, incoraggiando quindi l'effetto "moltiplicatore".

Possono, comunque, essere considerate come un forte "segnale positivo" perché gli adeguamenti riguardano immobili di particolare valore storico - archeologico aspetto che costituiva, fino a poco tempo fa, un vero e proprio "tabù".

Va anche considerato che questa attrezzatura tecnologica, al di là delle sue specifiche funzioni pratiche, può rappresentare un elemento "forte", significativo, nei confronti dell'architettura, dell'organizzazione degli spazi costruiti e della loro capacità espressiva e formale. Può quindi diventare un "segno", una "emergenza".

E' interessante al proposito aver presente i numerosi esempi positivi di "ascensori panoramici" che da anni vengono immaginati all'interno di ampi volumi racchiusi, frequentati da notevoli flussi di pubblico, quali quelli di stazioni, aeroporti, centri commerciali, etc.

Particolarmente significativo e originale è il caso dell'impianto installato a Parigi al museo del Louvre, in corrispondenza della "piramide" dell'arch. Pei. Esso è costituito da una sorta di cilindro di acciaio, a scomparsa nel pavimento, localizzato all'interno di una scala a spirale. Si configura quindi come una sorta di scultura astratta e dinamica.

L'ascensore può, altresì, costituire uno degli elementi determinanti nei confronti di come i frequentatori di uno spazio complesso siano in grado di percepire e di appropriarsi dei volumi edilizi nei quali si muovono, migliorando, quindi, per tutti, anche l'orientamento.

ALTRETTANTO PER I COSIDETTI SPAZI PREZIOSI..... Si intendono per "Spazi preziosi" quei luoghi racchiusi o aperti che risultano particolarmente significativi (a volte unici) sotto il profilo storico, archeologico o ambientale.

Questi luoghi "evocano" sensazioni forti per il semplice fatto di essere in essi contenuti ovvero per la possibilità di partecipare, di fruire di particolari visioni panoramiche, gradevoli sonorità o aromi, che da lì possono essere percepiti.

Spesso sono le "sensazioni plurisensoriali" che contribuiscono sensibilmente ad alzare il livello d'attenzione ed a memorizzare la circostanza, l'evento.

Tutto ciò vale, a maggior ragione, per gli immobili "significativi", soggetti o non a vincoli di tipo storico archeologico o ambientale, in quanto gli stessi rappresentano "spazi preziosi" per la collettività. Quindi devono poter essere goduti dal maggior numero possibile di persone in qualsiasi situazione psico- fisica si trovino.....

Un buon progetto di architettura elaborato nel nostro tempo deve quindi avere questo significativo elemento informatore come "punto di forza". Esso, nei modi opportuni, deve anche essere esplicitato come visibile immagine spaziale, rappresentativa e simbolica delle conquiste culturali del terzo millennio.

Questi grandi temi dell'architettura, intesa anche come ineludibile missione sociale, interessano prima o poi tutti noi.....

Anfiteatro Flavio (Colosseo)

In questo prestigioso edificio, connotato da un particolare valore simbolico per Roma, sono stati compiuti recentemente lavori di restauro e valorizzazione che hanno compreso anche l'installazione di due capaci ascensori.

Questi, dotati di cabina con pareti di cristallo, consentono a tutti di raggiungere agevolmente l'ambulacro del 2° ordine. In esso sono situati ambienti di visita ed espositivi, ad una quota di circa 12 m. dal suolo, prima raggiungibili solo da persone in "piena efficienza" fisica.

Tale attrezzatura tecnologica è stata installata in una porzione dell'immobile completamente libera e non risulta affatto incompatibile con il valore e l'unicità del monumento.

Peraltro, questa importante "novità" aumenta di molto il comfort del Colosseo e viene apprezzata dalla opinione pubblica in generale e non solo da chi ha svantaggi nella mobilità.

Viene anche ritenuta gradevole una diversa possibilità di fruizione di questo "Spazio prezioso"¹ attualmente consentita nel percorrere il tragitto verticale, con la possibilità di traggare verso il colle del Celio, attraverso le pareti trasparenti delle due cabine.

Complesso monumentale dei Mercati di Traiano.

Gli interventi realizzati dal Comune di Roma – Assessorato Politiche Culturali² all'interno del complesso e del relativo Foro, perseguono quattro finalità principali.

- rendere il sistema, costituito da spazi racchiusi e spazi aperti, fruibile e visitabile da una ampia fascia di utenza, mediante il superamento delle barriere architettoniche ed ambientali.

Sono stati, allo scopo, predisposti ascensori, piattaforme elevatrici, e realizzati percorsi pedonali e passerelle inclinate per ristabilire la continuità del tracciato storico dell'antica via Biberatica e per riconnettere via della Salita del Grillo con via IV novembre.

- recuperare alla fruizione pubblica e specialistica settori di rilevante importanza monumentale che si trovavano in grave stato di degrado ed abbandono.

L'intervento riguarda il recupero archeologico e architettonico del "diverticolo" che si sviluppa tra via IV novembre e la facciata monumentale della Grande Aula, di via della Torre, del giardino delle Milizie, del tratto della via Biberatica che si sviluppa tra il grande fornice e la connessione con la Salita del Grillo.

- facilitare la leggibilità tra i diversi ambiti esterni ed interni, attualmente di difficile comprensione per il visitatore.

Sono stati effettuati interventi di reintegrazione delle pavimentazioni e del parterre archeologici.

- restaurare e valorizzare il sistema delle "tabernae", lungo l'antica strada, provvedendo anche alla necessità di dotare l'area dei servizi mancanti.

Rispetto a questi importanti obiettivi il miglioramento dell'accessibilità, ed il potenziamento del comfort ambientale sono stati tenuti presenti fin dall'inizio. Hanno costituito un punto di forza per una godibilità generalizzata del complesso, attraverso un sistema di percorsi agevolati, che contribuiscono anche a rendere più comprensibile a tutti l'articolazione ed il susseguirsi degli spazi e dei dati archeologici.

Villa D'Este a Tivoli

Il complesso monumentale di Villa D'Este a Tivoli ed il relativo Parco è stato oggetto recentemente di notevoli opere di restauro e valorizzazione.

In particolare, per quanto riguarda l'edificio, sono state superate le barriere architettoniche esistenti mediante l'installazione di un ascensore, la realizzazione di servizi igienici accessibili, e di piccole rampe di raccordo ove necessario.

Invece, l'obiettivo della "visitabilità" del Parco e delle relative fontane e giochi d'acqua, è stato raggiunto mediante una particolare "soluzione alternativa", così come previsto dalla normativa vigente (DM LL.PP. n. 236/89, art. 7 e DPR n. 503/96, art. 19.3)

Il Parco in argomento ha un particolare valore monumentale ed ambientale ed è caratterizzato da notevoli pendenze e dislivelli di quota.

Questi aspetti hanno da sempre costituito un forte ostacolo alla fruizione da parte di tutti coloro che hanno ridotte capacità motorie. Di fatto, per le sue difficoltà orografiche ed i suoi numerosi percorsi pedonali di notevole estensione (svariati ettometri), questo "Spazio prezioso" ha selezionato fortemente gli eventuali visitatori, escludendo molte persone anziane o con disabilità di vario tipo.

La "soluzione alternativa" prescelta e condivisa dalla Soprintendenza, appare semplice ed efficace.

Dotare il Parco stesso di un servizio di trasporto interno, su richiesta di chi abbia particolari esigenze, utilizzando piccoli veicoli elettrici a quattro posti, condotti da personale addetto.

Questi mezzi, in grado di superare agevolmente ed in totale sicurezza anche forti pendenze, sono assolutamente compatibili con il particolare contesto in quanto silenziosi ed emissione zero e di facile manutenzione.

Sono simili a quelli usati da tempo all'interno dei campi da Golf.

Questo positivo ed utilissimo "espediente" consente a chiunque di raggiungere almeno i luoghi e gli impianti significativi del prestigioso complesso monumentale evitando di ricorrere a sconvenienti attrezzature, quali servoscala, ecc., ed individuando, quindi, una modalità di visita agevole e non emarginante per alcuno.

Inoltre, sempre al fine di potenziare le Azioni che possano risultare "efficaci" nei confronti di un miglioramento concreto della fruibilità generalizzata, ci sembra utile segnalare un esempio di "buona prassi".

Esso è costituito dal Corso di formazione post lauream "Progettare per tutti senza barriere architettoniche"³. Tale iniziativa formativa, per architetti e ingegneri, ha iniziato il suo percorso nell'A.A. 1992-93, nell'ambito della Facoltà di Architettura dell'Università di Roma La Sapienza.

Nel 2002 vedrà la sua decima edizione e costituisce quindi una iniziativa che comincia ad avere una sua apprezzata "tradizione".

Nei vari anni si sono avuti un totale di circa duemila iscritti che hanno pienamente condiviso l'impostazione ed i concetti base che costituiscono i fondamenti dell'iniziativa stessa.

Al Corso, che fornisce frequenti scambi interattivi, hanno partecipato più di cento docenti, italiani e stranieri, esperti nella disciplina dell'accessibilità.

Sono state organizzate anche numerose "tavole rotonde" con l'intento di "coinvolgere" funzionari e dirigenti di Ministeri, Soprintendenze, Comuni, Vigili del Fuoco, ASL, ecc.

Da questa opera, difficoltosa ma costante di sensibilizzazione e di trasferimento delle conoscenze, cominciano a conseguire risultati evidenti e positivi tra i quali quelli relativi ai tre esempi di cui abbiamo sopra riferito.

L'accessibilità come chiave simbolica del progetto di recupero.

Arch. Mao Benedetti e Arch. Sveva Di Martino

Nel panorama nazionale sono noti gli esempi di edifici e di luoghi storici simbolo, mete predilette del turismo internazionale, come i già citati Colosseo, Mercati Traianei e Villa D'Este a Tivoli, che sono stati messi a confronto con il tema contemporaneo dell'accessibilità e che da questa non solo non hanno subito "danni" come qualcuno temeva, ma hanno ricevuto valore aggiunto: la possibilità nuova di essere percorsi, conosciuti e vissuti agevolmente, da tutti.

Qualcuno potrebbe essere portato a pensare che la necessità dell'intervento di adeguamento si ponga solo in quei casi inevitabili, troppo famosi per sottrarli al desiderio di un pubblico sempre più vasto. Non ci potrebbe essere interpretazione più fuorviante.

Infatti, mai come quando si interviene nel recupero dei beni culturali della cosiddetta Italia minore, risulta chiaro come l'accessibilità non sia un semplice problema di comfort o di ottemperanza di una normativa, ma il nocciolo di una vera e propria rivoluzione culturale che ci investe tutti e che prefigura per il nostro paese il ruolo di modello, di esemplare laboratorio della trasformazione della storia in attualità. Mai come quando ci si trova ad operare in uno dei 6000 comuni italiani al di sotto dei cinquemila abitanti – quasi l'80% del totale -, ci si rende conto di quanto le parole dello storico della letteratura Remo Ceserani siano vere “...chiedersi se quelle che potevano apparire delle difficoltà per l'Italia, la sua frammentazione, le sue molte differenziazioni e tradizioni, la sua natura stratificata e policentrica, non possano nel mondo di oggi, che amiamo definire postmoderno, offrire un improvviso vantaggio e addirittura un modello significativo per gli altri paesi. (.....) Può essere che la stessa caratteristica principale dell'Italia, l'essere il Paese delle contraddizioni, delle diversità, delle grandi questioni irrisolte lo metta in grado di affrontare meglio la nuova temperie e le sfide del nuovo millennio...”⁴

Accessibilità è oggi nel mondo una nuova parola d'ordine che rimbalza a tutte le latitudini; la rete di Internet offre a ciascun essere umano, a prescindere dalla sua età, sesso, cultura, aspirazioni e abilità, la possibilità di trovarsi di fronte alle stesse opportunità di conoscenza e di scambio sociale.

In un recente volume⁵ Zygmunt Bauman, professore emerito di Sociologia nelle Università di Leeds e Varsavia, stigmatizza l'evolversi dello spazio dell'uomo. La spazialità delle società tradizionali si organizzava attorno alle più immediate capacità del corpo umano e faceva ricorso a metafore tratte dalla vita organica: “ i conflitti si svolgevano faccia a faccia; le battaglie si combattevano a viso aperto. La giustizia voleva l'occhio per occhio, dente per dente. La discussione era accorata. La solidarietà si faceva spalla a spalla. Il senso della collettività si manifestava mettendosi a braccetto, l'amicizia mano nella mano. E le innovazioni venivano introdotte un passo alla volta...”⁶. Quando l'uomo sviluppa capacità e mezzi grazie ai quali le sue interrelazioni si inquadrano in un orizzonte che va al di là “dell'occhio e del braccio”, lo spazio si emancipa da quei limiti e la tecnica viene applicata alla sua razionalizzazione secondo principi di ordine sociale che attengono alla scala nazionale. Al di sopra di questo spazio territoriale- urbanistico- architettonico, oggi si è aperta quella che Bauman definisce la terza dimensione del mondo umano: il ciber spazio. Ciò che è veramente interessante dal nostro punto di vista è che la caratteristica degli elementi di

⁴ Remo Ceserani, *Il castello assediato*, in AA.VV., a cura di Ivano Dionigi, *Di fronte ai Classici. A colloquio con i Greci e i Latini*, BUR, Milano 2002, pagg. 105

⁵ Zygmunt Bauman, *Dentro la globalizzazione. Le conseguenze sulle persone*, Editori Laterza, Bari, 2002, pagg.20-21

⁶ Timothy W. Luke, *Identità, Meaning, and Globalization: Detraditionalization in Postmodern Space- Time Compression*, in Paul Heelas, Scott Lash e Paul Morris (a cura di), *Detraditionalization*, Blackwell, Oxford 1966, pp.123,125.

questo spazio è quella di essere privi di dimensioni spaziali: "...da ora in poi, ostacoli fisici o distanze temporali non potranno più separare la gente..."⁷.

Proprio questo è il segno del nuovo modo, tutto contemporaneo, degli uomini di relazionarsi tra loro e con le cose; rispetto ad esso, si annunciano diversi gli sviluppi nelle diverse regioni del mondo. Certamente però per chi opera nella trasformazione fisica dello spazio nell'Occidente avanzato, esso pone delle incalzanti domande.

L'energia vitale di questa nuova cultura unificatrice non può, infatti, non cercare, soprattutto nello spazio fisico, i suoi luoghi di espressione e celebrazione.

Il fenomeno del turismo culturale è la concretizzazione di quello stesso desiderio di scambiare e di conoscere, dettato da un'identica volontà di accorciare le distanze tra sé e gli oggetti del sapere che, a nostro avviso, non ha ancora trovato un'appropriata accoglienza.

Folle sempre più numerose visitano musei, aree archeologiche, parchi naturali e tutto quanto di conoscitivamente rappresentativo un territorio possa offrire, ma quasi sempre questa energia viene mortificata da un'idea piattamente consumistica della cultura, tutta proiettata sul potenziamento dei servizi più che della fruizione. Ma questa è una strada che si sta già rivelando come perdente proprio nei paesi che, prima di noi, l'hanno trionfalmente incarnata.

Dovremmo invece pensare alle mete del turismo culturale e naturalistico come ai nuovi centri della vita associata, anche per i cittadini residenti, come ai luoghi del risveglio delle celebrazioni e degli avvenimenti collettivi, come agli spazi di esperienze nelle quali potersi sentire parte di una comunità superiore. Dovremmo caricarli di sempre nuovi significati simbolici, investendoli con una nuova immaginazione che scaturisca dalla collaborazione di tutte le forze creative e che sia in grado di elaborare per essi le nuove possibilità tecniche, i nuovi materiali, i nuovi linguaggi.

Il punto di partenza di questo processo dovrebbe comunque essere una riflessione sulla nuova figura di fruitore che, tutt'altro che standardizzata, è invece intrinsecamente complessa. Il nuovo cittadino del mondo potrà avere, infatti, qualsiasi età, provenire da qualsiasi paese, parlare una qualsiasi lingua, avere una qualunque formazione culturale, avere le più diverse abilità fisiche o mentali ma sarà, comunque, ugualmente desideroso di stabilire una distanza intima tra sé e gli oggetti della conoscenza, secondo una propria, personale modalità.

Il nostro territorio, proprio in forza della sua ricchezza e complessità, potrebbe trasformarsi in un ideale scenario per accogliere questo nuovo pubblico. La sua complessità si articola in un mosaico di identità locali che oggi rischiano di essere assorbite da nuovi accorpamenti amministrativi in grado di garantirne la sopravvivenza in una diversa economia di scala. Queste identità sono però anche in cerca anche di una sopravvivenza culturale che può essere trovata proprio nelle nuove forme di relazione tra patrimonio e fruitori, siano essi cittadini residenti o turisti.

Ma ciò implica delle scelte chiare e coerenti che devono essere sinergiche ed andare tutte nella direzione di una trasformazione dell'*Italia chiusa* della storia nell'*Italia aperta* della contemporaneità.

Il nostro paese, infatti, è il luogo simbolo della storia e dell'arte ma anche il frutto di una plurisecolare civiltà dell'inaccessibilità: borghi murati, castelli, palazzi, ed altro, disegnano fisicamente l'Italia bellissima, ma ostile, della storia.

Gli amministratori locali, e i tecnici che li affiancano, devono uscire da una visione ristretta ed acquisire la consapevolezza di essere i possibili attori di una vera e propria rivoluzione, di analoga portata di quella che tra XIII e XIV secolo investì l'oggetto libro, trascinandolo fuori dagli armadi monastici e dando origine al modello di conservazione bibliotecaria aperto.

Il bisogno sempre più diffuso di accostarsi alla lettura aveva creato, nel contesto della rinascita urbana, la biblioteca come scenario del sapere: uno spazio centrale con ai lati i banchi di lettura dove erano incatenati i libri, ora però offerti alla pubblica fruizione.

⁷ Paul Virilio, *The Lost Dimension*, Semiotext(e), New York, 1991, p.13.

Analogamente oggi, i nostri beni culturali ed ambientali - la cui tutela è un dettato costituzionale – dovranno attraversare intatti il nostro tempo, ma nuove distanze fisiche e concettuali, nuovi spazi di relazione, dovranno essere inventati per trasformarli negli scenari del sapere contemporaneo.

E la rivoluzione avrà inizio proprio dalla consapevolezza che il superamento delle barriere fisiche è il solo primo ma ineludibile traguardo di un più vasto e complesso “progetto di avvicinamento”.

Gli oggetti simbolo di una nuova accessibilità fisica al patrimonio sono perciò la prima e più diffusa testimonianza architettonica delle nuove potenzialità del nostro tempo; essi resteranno nel futuro, al pari delle fortificazioni che segnano il nostro territorio, ad attestare l'avvenuta affermazione di una nuova concezione della vita dell'uomo e dei suoi valori.

Ma, come agire concretamente? E' bene dire che non esistono soluzioni standard a un tema che si cala in modo sempre diverso nei diversi organismi. L'ambiente di sviluppo della soluzione, infatti, è complesso. La complessità deriva dal fatto che l'azione di recupero per essere efficace deve contenere finalità che appartengono alle diverse peculiarità del bene sul quale intervenire: un bene da tutelare, da modernizzare e da trasferire al futuro. Queste tre peculiarità attengono ciascuna ad una delle dimensioni spaziali dell'uomo elencate da Bauman, il progetto di recupero ha come scopo prioritario la ricerca di un equilibrio tra di esse.

I materiali e i mezzi del progetto di recupero sono sia quelli della tradizione, sia quelli della contemporaneità. Manufatti architettonici ed apparati tecnologici ma anche sistemi di mobilità alternativa, sistemi che poggiano sulle tecnologie avanzate, sull'innovazione nelle risorse umane e sull'invenzione gestionale. Materiali che pesano nello spazio fisico e materiali invisibili che costruiscono gli spazi di nuovi campi d'azione per l'uomo.

Un esempio concreto dell'accessibilità come chiave simbolica del progetto di recupero che si colloca nel panorama dell'Italia minore, è l'intervento che ha dato vita a Castelnuovo di Farfa, un piccolo borgo medievale di soli 900 abitanti alle porte di Roma, al Museo dell'Olio della Sabina. A partire dal progetto di abbattimento delle barriere architettoniche in un palazzo rinascimentale che ospitava la sede municipale, è stato realizzato un itinerario che rilega edifici e gli spazi storici, prima in abbandono, in un percorso museale. Il percorso risale fisicamente il borgo medievale, arroccato sul crinale, e porta, cittadini e visitatori, sulla sommità della città.

Il progetto di accessibilità è diventato la chiave simbolica che ha dato l'avvio ad un processo di trasformazione di un'identità storica in un'identità contemporanea. Il processo ha condotto alla realizzazione di un nuovo Museo che è stato concepito rifondando il rapporto tra patrimonio e fruitori.

La rampa accessibile che collega il palazzo alla parte bassa della città, non solo è solo il collegamento pedonale “ a norma”, ma l'ingresso al Museo, l'ingresso alla città ed il fondamentale spazio di relazione tra i visitatori e i giovani cittadini, gli animatori museali, che li accolgono e stabiliscono con loro un nuovo tipo di dialogo, tra comunicazione, didattica e teatro.

L'ascensore occupa il punto architettonicamente più connotato dell'edificio preesistente: un volume absidato che lo attraversa verticalmente per tutta la sua altezza. La nuova architettura dell'accessibilità, l'ascensore con il nuovo sistema di corridoi di distribuzione, disegna anche lo spazio basilicale della sala consiliare del Municipio.

L'obiettivo di potenziare l'accessibilità come valore globale, di costruire una fruibilità del patrimonio aperta ad ogni individuo del mondo, ha portato a sperimentare nel Museo la forza contestualizzante dell'arte contemporanea, la sua capacità di dare nuova voce alla storia, di muovere tutti i sensi dei visitatori stimolando in loro pensiero ed emozioni.

La vita di quel Museo è la riprova dell'esistenza di un bisogno, già maturo nella nostra società, di nuovi spazi che consentano agli individui di ritrovarsi con altri nella celebrazione di un'appartenenza ad una comunità universale.

Oggi, alla luce delle realizzazioni che si stanno moltiplicando dal nord al sud del paese, nell'Italia delle grandi città e dei piccoli paesi, sui famosi monumenti e sui tanti, diffusi, monumenti che rendono famosa l'Italia, è sempre più evidente che l'accessibilità fisica non è un dovere verso una minoranza ma il primo atto simbolico di un vasto progetto culturale e civile per il raggiungimento di

una meta che unisce tutti gli italiani e può unire l'Italia al mondo e che i segni architettonici dell'accessibilità possono essere a buon diritto considerati i monumenti del nostro tempo se, come dice Lewis Mumford, il monumento è una: *“dichiarazione di amore e di ammirazione in rapporto alle mete superiori che gli uomini hanno in comune”*.