

## **ARCHITETTURA SENZA DIFFERENZA**

di Franco Porto

La proclamazione da parte dell'Unione Europea del 2003, ad anno europeo delle persone con disabilità, porta il progettare senza barriere ad essere un'esigenza prioritaria e di grande sensibilità, oltre che uno stimolo, nei confronti della pigra società. Se c'è un errore che spesso si compie a proposito delle persone disabili, è quello di pensarli incasellati in un canale della società specifico e separato. Un'architettura senza differenza è quella che mira alla rimozione di qualsiasi vincolo, dalle barriere fisiche a quelle culturali, quelle strutturali a quelle sociali che non consentono la fruizione degli spazi e dei ritmi urbani, non solo dai più deboli e svantaggiati ma dall'intera collettività urbana, sempre più caratterizzata dalla integrazione di stranieri ed immigrati. Ripensare, arricchire, sviluppare la relazione tra ambiente e persona, è importante per il raggiungimento della non discriminazione di tutti i cittadini che incontrano ostacoli e barriere create dalla società e ne limitano la loro partecipazione alla vita civile: l'accessibilità è un problema di democrazia.

Il concetto di accessibilità nel passato era riferito al disabile motorio su sedia a ruote ma successivamente è stato riconosciuto l'impatto negativo delle cosiddette barriere sensoriali e si studia l'impatto dell'ambiente antropico sulle persone con disabilità intellettive e relazionali. La sfera d'influenza del concetto di accessibilità tende nel tempo ad includere un numero di persone sempre maggiori (disabili motori, sensoriali, intellettivi e relazionali, anziani, bambini, donne in gravidanza, etc.), che differisce dallo standard di riferimento dei progettisti. Progettare e pianificare l'accesso all'esperienza significa considerare l'ambiente che ci circonda come un complesso insieme di opportunità per la crescita personale e sociale di tutti gli individui. Al di là del giudizio corretto sull'impostazione del corpus normativo nazionale in materia, si riscontra una inadeguatezza e una mancanza di efficacia nel dare risposte alle mutate esigenze che tutti hanno riconosciuto riguardante la totalità delle persone ed il complesso di tutti gli ambienti di vita. Bisogna affermare il principio della garanzia dell'accessibilità a tutte le persone indipendentemente dalle loro condizioni e dappertutto, cercando di renderlo realizzabile attraverso il rilancio degli strumenti di pianificazione, di programmazione e di promuovere l'utilizzo di strumenti pianificatori integrati e partecipati. Grande importanza riveste il ruolo che i progettisti hanno nei confronti della Società, perché costruttori di "habitat". L'Architettura, oltre a contenere tecnologia ed arte, per trasformarsi in poesia dovrebbe contenere umanità ed essere pensata per tutti gli uomini, siano essi bambini, anziani o disabili. Valorizzando la cultura della diversità si può ripensare in termini nuovi a tutto ciò che ci circonda, scoprire nelle cose quotidiane qualcosa di nuovo, che prima non

erano visibile, e soprattutto riscoprire che per soddisfare i bisogni umani è necessario ricordare che un uomo e una donna sono fatti di mente, corpo e cuore. Creare luoghi e strutture che possano essere utilizzati "normalmente" da tutti, abili e diversamente abili, non è una buona azione ma un segno del grado di civiltà del nostro Paese.

Quando le prime normative per l'abbattimento delle barriere architettoniche hanno promosso tutta una serie di interventi sull'edilizia esistente, prima quella pubblica e poi estesi a quella privata, la classe professionale dei progettisti si è fatta trovare completamente impreparata all'applicazione di tale normativa. Il disagio oltre che per le categorie professionali fu presto avvertito anche nel mondo universitario, improvvisamente la progettazione architettonica e urbanistica dovevano fare i conti con l'applicazione di tutta una serie di accorgimenti di tipo impiantistico e meccanico che si proponevano come uniche soluzioni ai problemi progettuali dell'accessibilità agli edifici ed agli spazi urbani. A rendere ancora più difficile l'applicazione delle nuove misure è stata la straordinaria valenza architettonica delle città italiane e dal ricorrente uso di tali bellezze per ospitare al loro interno quasi tutte le destinazioni pubbliche. Numerosi i conflitti tra gli organi preposti alla tutela architettonica ed ambientale, alla sicurezza strutturale, agli incendi, all'igiene, alla protezione civile in caso di calamità. Tanti gli interventi per adeguare il patrimonio edilizio esistente, con scale lungo i fronti esterni degli edifici, ascensori nei vani scala o nei cortili (di solito in prossimità di uno degli angoli), piattaforme elevabili, servoscale per i collegamenti verticali esistenti, cabine bagno per disabili. Questa, la prima ed unica risposta delle Istituzioni e dei progettisti ad una grande domanda di normalità e di accessibilità.

L'eliminazione delle barriere architettoniche in ambiti urbani consolidati deve essere intesa come una grande occasione di progettualità e rilancia il grande tema della grande capacità della Nuova Architettura di risolvere queste problematiche: vorrei segnalare tre interventi pensati in contesti storici consolidati, che oltre a riqualificare degli spazi urbani hanno inteso rispondere a specifiche problematiche di accessibilità. Due sono in Italia (infatti, non ancora realizzati): Il ponte di Santiago Calatrava sul Canal Grande a Venezia e la pensilina di Arata Isozaki per la sistemazione dello spazio urbano agli Uffizi a Firenze. Il terzo intervento è ubicato in Spagna, realizzato dall'anno 2000, il sistema di collegamento delle scale della Granja degli architetti Elias Torres e Antonio Martinez La Peña a Toledo. Ho scelto di approfondire, per i partecipanti di questo laboratorio a Biancavilla, il più controverso e nonostante si tratta della realizzazione di un ponte, in esso sono racchiuse tutte le peculiarità che mi interessa mettere in evidenza: il commissionare un'opera, il progettirla secondo un bando di concorso, il sottoporla ad un giudizio di esperti, il tentativo di realizzarla così come pensata

ed infine il rimetterla in discussione perché impopolare e ritenuta non accessibile a tutti. Ma andiamo con ordine e seguitemi nella presentazione dell'iter di un'Architettura senza differenza.

La costruzione del nuovo ponte per Venezia di Santiago Calatrava, il quarto sul Canal Grande dopo di quello di Rialto (1588), dell'Accademia (1932) e degli Scalzi (1934), entrerà a far parte della storia della città, del nostro Paese, della cultura e del patrimonio mondiale. Il progetto è stato redatto, le opere appaltate. Di recente è stato dato avvio ai lavori, in mezzo a molte polemiche, perché il nuovo ponte non sarà accessibile. Progettare per Venezia è sicuramente una sfida, perché Venezia stessa è una sfida, un immenso laboratorio dove tutto e tutti sono chiamati a sperimentare soluzioni uniche per una qualsivoglia azione quotidiana. Il progettista di un ponte, un ponte sul Canal Grande, progetta un tratto di un percorso pedonale di una città pedonale per antonomasia, di una città il cui presente e futuro sono legati sempre di più all'idea e al modo di essere città museo abitata sempre più da turisti provenienti da ogni parte del mondo e da veneziani che numericamente, forse più che in altre realtà italiane, sono sempre più rappresentati dagli anziani. Viene quasi da pensare che l'accessibilità dei luoghi sia una questione che sta fuori del mondo della progettazione e dell'Architettura, che sia ancora la noiosa appendice da appiccicare in qualche modo alla fine o, peggio, che sia un requisito che contrasta con gli aspetti formali ed estetici, ovvero che un costruito accessibile significhi un costruito di basso profilo architettonico. L'Architettura contemporanea forse ha dimenticato questi significati originari, ha dimenticato che l'Architettura è "costruzione dell'abitare", che l'Architettura è "ecologia". L'Architettura è definizione di un ambiente senza barriere, di un ambiente di libertà, di un ambiente di comunicazione, di comunità. Il territorio italiano è diffusamente connotato da innumerevoli valenze storico-artistiche e monumentali, e tale atteggiamento potrebbe costituire un pericoloso precedente a cui fare riferimento per successivi interventi a Venezia o nelle molte città storiche del nostro Paese deve essere superato un approccio che vede nel "servoscala" una soluzione di utilizzo semplice e immediato. Il "servoscala" non è una soluzione tecnicamente valida (l'esperienza stessa dell'adeguamento di alcuni ponti esistenti a Venezia ha dimostrato come queste apparecchiature, installate all'aperto, alla presenza di un ambiente salmastro, non siano in grado di garantire la necessaria affidabilità, autonomia e sicurezza) oltre ad essere stigmatizzante ed emarginante sotto il profilo psicologico la rilevanza dell'opera e del suo autore sono tali da rendere il nuovo ponte un riferimento per i progettisti, i quali potrebbero intendere che il requisito dell'accessibilità possa essere opzionale, se anche 'un grande' l'ha elusa.

A supporto di quanto esposto, è possibile portare circostanziate argomentazioni normative: tutte le opere pubbliche di nuova realizzazione devono essere accessibili (DPR 503/96); il progettista è obbligato a certificare la conformità degli elaborati alle disposizioni di norma (DPR 503/96 e L. 104/92 art. 24.5).

Gli elaborati tecnici devono chiaramente evidenziare le soluzioni progettuali e gli accorgimenti tecnici adottati per garantire il rispetto della norma e devono essere accompagnati da una specifica relazione

un'opera pubblica non accessibile non può essere finanziata (L. 41/86 e DPR 503/96); un'opera pubblica non accessibile in cui "le difformità siano tali da rendere impossibile l'utilizzazione dell'opera" da parte delle persone con disabilità è dichiarata inagibile. In questi casi "il progettista, il direttore dei lavori, il responsabile tecnico degli accertamenti per l'agibilità o l'abitabilità ed il collaudatore, ciascuno per la propria competenza, sono direttamente responsabili. il servoscala è consentito dalla normativa solo "negli interventi di adeguamento" (DM 236/89 art. 4.1.13) e pertanto non può essere considerata una soluzione logica e proponibile per realizzare l'accessibilità di un ponte di nuova costruzione, il servoscala è consentito dalla normativa solo "per superare differenze di quota contenute" (DM 236/89 art. Art. 4.1.13) e non è quindi adeguato per superare un dislivello notevole (indicato in circa 10 metri).

In questi giorni sembra definitivamente risolta la polemica, infatti l'architetto Santiago Calatrava ha accettato che un ascensore inclinato si sposterà a lato del ponte e consentirà anche ai disabili di superare agevolmente il quarto ponte sul Canal Grande che unirà Piazzale Roma alla Stazione ferroviaria di Santa Lucia.

Mi sembra, con quest'ultimo esempio, di essere riuscito a convincervi su quanta strada bisogna ancora percorrere per diminuire il grande divario di fruibilità tra i cittadini abili e quelli diversamente abili. Appuntamenti formativi, come questi di Biancavilla, sono da annoverare tra le circostanze in cui potrà essere allargata la conoscenza della tematica delle barriere architettoniche per la realizzazione di una città con un'Architettura senza differenza.