

A dieci anni dalla costituzione del "Comitato Provinciale Bergamasco per l'Abolizione delle Barriere Architettoniche"

Una marcia "ad ostacoli"

È trascorso un quarto di secolo da quando in Italia è stata approvata la prima legge che prescriveva l'eliminazione delle barriere architettoniche. E sono passati dieci anni dalla costituzione del "Comitato provinciale bergamasco per l'abolizione delle barriere".

Cosa è cambiato in tutti questi anni?

Il recente convegno che il Comitato ha organizzato sul tema "Comune e barriere architettoniche", a partire dall'omonimo libro (Edizioni Junior), è stata una buona occasione per cercare di dare risposte concrete a questo interrogativo. E purtroppo i risultati non sono confortanti. Vediamo perché.

Anzi tutto, persistono situazioni vergognose, come il distacco del Ministero del Tesoro in via Borfuro 12/B, dove una Commissione medica verifica la persistenza dell'invalidità e il conseguente diritto a percepire l'assegno di accompagnamento. Questo ufficio (che ha come utenti esclusivamente gli invalidi) è praticamente irraggiungibile da un disabile, poiché ci sono scalini all'ingresso e un ascensore troppo piccolo all'interno. Tant'è che spesso le visite si svolgono sul marciapiede o dentro le auto (quando piove o fa freddo).

È una situazione scandalosa, ma nessuno interviene. In fondo qui non si tratta di falsi invalidi, ma di quelli veri: e quelli veri fanno meno notizia.

Un secondo scandalo riguarda i contributi previsti dalla Legge 13 del 1989. Questa normativa stabilisce che ai disabili che eliminano le barriere nella propria abitazione di residenza spetti un determinato contributo. Attualmente lo stato italiano ha pagato il dovuto a chi ha presentato domanda nel 1989 e in parte nel 1990. Tutti gli altri stanno ancora aspettando. La Lombardia ha attualmente un credito dallo stato di 17 miliardi. L'ultimo stanziamento statale in materia è di 200 milioni! Si tratta evidentemente di una grande ipocrisia: da un lato

si stabiliscono contributi a cui si ha diritto, dall'altra nelle leggi finanziarie si prevedono cifre largamente insufficienti, per non dire ridicole, rispetto al reale fabbisogno. In questo modo il pagamento viene rinviato continuamente. Nel frattempo i disabili hanno già pagato e spesso si sono indebitati per terminare i lavori. Mai come in questo caso vale il detto popolare: a pagare sono sempre quelli!

La Legge della Regione Lombardia n. 6 del 1989, prevede che "nella misura media annua del 5% della dotazione del parco rotabile", vengano immessi mezzi dotati di caratteristiche che garantiscono l'accessibilità a tutti. Dato che i mezzi di trasporto sono circa 6 mila in Lombardia, dopo sei anni dovremmo avere circa 1.800 autobus o tram accessibili. In realtà, ne sono stati finanziati soltanto 43. È evidente che, per questo punto specifico, la legge è stata disattesa quasi totalmente. Interrogata in merito a questa mancata applicazione, l'attuale Assessore

competente della Regione Lombardia (Milena Bertani) ha così risposto: "L'Assessorato ai Trasporti si è mosso con provvedimenti ed iniziative che, pur non corrispondendo ancora pienamente al dettato della legge stessa, costituiscono un significativo sforzo in questa direzione". Alla faccia dello sforzo significativo: chissà se non si fosse sforzato...

Gli ultimi dati disponibili sulla situazione dei comuni in provincia di Bergamo risalgono al 1992. Su 250 comuni solo 194 avevano fornito dati (i 56 comuni che non hanno risposto al questionario inviato dalla Provincia, non fanno certo immaginare una realtà positiva). Su 194 comuni solo 173 hanno accantonato una percentuale delle entrate per gli oneri di urbanizzazione (la legge prevede l'obbligo di almeno il 10%) per finanziare i piani per l'eliminazione delle barriere (predisposti solamente da 131 comuni). L'esperto in materia è stato inserito nelle commissioni edilizie da 64 comuni e solamente 22 hanno adeguato il regolamento edilizio (come previsto dalle leggi vigenti). I dati non sono entusiasmanti: sarebbe interessante verificare cosa è cambiato in 4 anni. Per saperlo si dovrebbe fare una nuova indagine, promossa dalla apposita Commissione (sulle barriere) costituita dalla Amministrazione Provinciale presso l'Assessorato agli affari sociali e politiche della persona. Da quando si è insediata la nuova Giunta provinciale (maggio 1995) sono trascorsi parecchi mesi. Da allora questa Commissione non è stata mai convocata. Non ci resta che ... aspettare!

Il Comitato provinciale per l'abolizione delle barriere architettoniche negli ultimi due anni ha realizzato sul territorio della città di Bergamo cinque in-



dagini (due in collaborazione con la scuola per fisioterapisti di Mozzo), circa il grado di accessibilità dei parcheggi custoditi, delle cabine telefoniche, degli uffici postali, dei bar del centro, delle sale per riunioni e spettacoli. Parcheggi custoditi: avrebbero dovuto essere 79 riservati ai disabili, ne esistono 50, solo 6 sono idonei, solo 4 erano liberi (poiché 2 erano occupati abusivamente). Cabine telefoniche: indicate dalla telecom come accessibili anche ai disabili 55, raggiungibili 25, utilizzabili 0 (poiché hanno una profondità di 108 cm., insufficiente perché un disabile in carrozzina riesca ad entrare). Uffici postali: esistenti 18, accessibili 0 (solo recentemente si è aperto un nuovo Ufficio PT, abbastanza accessibile). Bar del centro: testati 43, accessibili 21, fruibili (con servizi igienici idonei) 4. Sale per riunioni e spettacolo: esistenti 39, pienamente accessibile 1, abbastanza accessibili 3. I dati sono sconfortanti, ma il lato peggiore della vicenda è che quando li abbiamo resi pubblici, nessuno ha detto o fatto nulla. Abbiamo mostrato un volto della città che nessuno vuole vedere. Quindi basta ignorarlo...

Per il 1996 l'Azienda municipalizzata per i trasporti di Bergamo (ATB) acquisterà sei nuovi autobus a pianale ribassato (35 cm., al posto dei 55 o 75 degli attuali mezzi). Meglio di niente: ma ci piacerebbe sapere quando si deciderà di acquistare autobus completamente accessibili, cioè dotati di pedana di raccordo con il marciapiede e di sistemi di ancoraggio per le carrozzine. Anche i disabili vorrebbero usare i mezzi pubblici e diminuire i livelli di traffico e di inquinamento delle città: la legge lo prevede, la realtà no.

Prossimamente si ripristinerà la ferrovia delle valli con una tramvia veloce o una metropolitana leggera: saranno accessibili a tutti? Speriamo che non prendano ad esempio i vagoni delle ferrovie dello stato: altrimenti ... ci arrabbiamo!

Nel dicembre 1993 è stata inaugurata la nuova ala del municipio di Seriate, costata quasi un miliardo e mezzo. Dopo tre giorni è stata chiusa e transennata: tra i vari problemi c'era anche la presenza di notevoli barriere architettoniche. Allora, fu promesso che la questione sarebbe stata risolta al più presto. Un anno dopo nulla era cambiato. Dopo due anni, l'edificio è ancora chiuso, ma è stato aperto un cantiere per installare un ascensore. Quando sarà ultimato l'ascensore, saranno accessibili alcuni locali, ma non tutti. Nessuno ha pagato una lira di multa per gli errori, i ritardi e i disagi procurati. Eppure, la Legge 104 del 1992 prevede in casi come questi precise multe e sanzioni. Perché non si apre un'inchiesta della ma-



gistratura su tutta la vicenda? Possibile che, quando si tratta di barriere architettoniche, non ci sia mai un responsabile?

Nel febbraio del 1995 il Comitato anti-barriere, con la collaborazione degli scouts dell'Agesci, ha realizzato l'operazione "multe morali". Un sabato pomeriggio alcune decine di scouts si sono appostati nei pressi dei parcheggi riservati ai disabili ed hanno fatto la ronda per i marciapiedi della città. In poche ore hanno distribuito 310 multe morali ad altrettanti automobilisti che avevano occupato abusivamente uno spazio riservato agli invalidi o parcheggiato l'auto sul marciapiede, impedendo o ostacolando il passaggio a pedoni e disabili. La multa morale consisteva in un invito a modificare il proprio comportamento ed a pagare un'ammenda di lire 10 mila, che sarebbe servita a finanziare iniziative contro le barriere architettoniche. Risultato: 8 automobilisti hanno pagato, altrettanti ci hanno telefonato per insultarci, 294 hanno fatto finta di nulla. Non è l'inciviltà che preoccupa di più, ma l'indifferenza.

Nel 1990 il Comitato ha inviato una lettera al Provveditorato agli studi, offrendo la propria collaborazione affinché il problema delle barriere fosse sviluppato anche nelle scuole, come argomento di educazione civica, che riguarda i diritti dei cittadini. Infatti, l'art. 3 della Carta Costituzionale stabilisce che "è compito della Repubblica rimuovere gli ostacoli di ordine economico e sociale che, limitando di fatto la libertà e l'eguaglianza dei cittadini, impediscono il pieno sviluppo della persona umana e l'effettiva partecipazione di tutti i lavoratori all'organizzazione politica, economica e sociale del Paese". Purtroppo stiamo ancora aspettando una risposta!

Nel frattempo rappresentanti del Comitato sono andati direttamente in alcune classi su invito degli insegnanti, mentre la

Commissione Provinciale ha promosso alcuni corsi di formazione per tecnici ed esperti e parecchi interventi nelle scuole medie superiori in collaborazione con l'Organismo tecnico-scientifico della Regione Lombardia. Ma adesso tutto è fermo in attesa che la Commissione Provinciale venga convocata. Possibile che la formazione in questo settore debba dipendere da tempi e umori di qualche Provveditore o Assessore?

Il libro "Comune e barriere architettoniche" scritto dal Comitato anti-barriere contiene tre paradossi. Il primo è il fatto che sia un gruppo di cittadini a ricordare alle amministrazioni comunali le competenze in materia (il volume è stato spedito gratuitamente a tutti i comuni della Lombardia!). Di solito sono le istituzioni che ricordano ai cittadini di rispettare le leggi! Il secondo paradosso è che esistono (tra leggi nazionali e regionali) oltre 100 disposizioni sulle barriere. Il fatto che esistano così tante normative è inversamente proporzionale al grado di accessibilità nella realtà. Nei paesi dove esiste una cultura progettuale attenta ai bisogni di tutti i cittadini, non c'è la necessità di continuare ad emanare leggi per impedire la costruzione di barriere. L'ultimo paradosso è la storia di Natale Marzari, un disabile di Trento che è stato più volte condannato e incarcerato per aver abbattuto da solo alcune barriere. Natale ha pagato di persona per aver cercato di eliminare (con metodi discutibili) ostacoli che non avrebbero dovuto essere costruiti. Nessuno di coloro che hanno costruito quelle barriere ha pagato con una multa o un giorno di reclusione. È giustizia questa?

Nel 1993 un sindaco di un paese della provincia di Bergamo ha detto ad un ragazzo disabile, membro del Comitato: "non spenderemo così tanti milioni per sistemare i marciapiedi per due disabili!". Dopo poco tempo quel disabile si è ucciso. Forse i due eventi (che sono realmente accaduti) non sono direttamente collegabili. Certamente, la risposta di quel sindaco non ha contribuito ad aumentare il livello di integrazione di quel ragazzo in carrozzina. Quel sindaco alle ultime elezioni non è stato rieletto (e forse i due fatti non sono ancora collegabili). Ma sarebbe un passo avanti, se in futuro nessun sindaco o architetto, assessore o cittadino, pronunciasse ancora le parole di quel sindaco. E chissà che domani venga un sindaco che ai suoi concittadini riesca a dire: "se anche nel nostro paese non abitasse una persona disabile, è necessario eliminare le barriere, poiché le barriere rendono la vita più difficile per tutti".