



Ascensori in stazione. Ma la notte...No!

Rocco Artifoni

“Sono stati spesi milioni di euro per la ristrutturazione della Stazione ferroviaria di Bergamo, ma è da quasi trent’anni che sul problema delle barriere architettoniche e localizzative si ripetono le stesse cose, senza che si arrivi a soluzioni adeguate e rispettose delle normative vigenti” sostiene Rocco Artifoni, vicepresidente del Comitato provinciale bergamasco per l’abolizione delle barriere architettoniche.

Era il lontano 1991 quando per la prima volta un gruppo di persone con disabilità mise in scena una protesta contro le barriere architettoniche nella stazione di Bergamo: “Oggi alle 14 venti handicappati in carrozzella si imbarcheranno su due treni ordinari - L’iniziativa per sollecitare l’entrata in servizio di carrozze facilmente agibili per handicappati, anziani, infortunati”, scriveva il cronista del quotidiano locale nell’articolo datato 15 giugno 1991. Avevamo seguito le procedure richieste dalle ferrovie per l’accesso delle persone con carrozzina, telefonando 24 ore prima. Ma ovviamente le persone in carrozzina non hanno potuto salire sul treno.

Nel 2016, dopo che i cantieri hanno stravolto l’intera area, la situazione è migliorata, ma persistono diversi problemi di accessibilità. Chi ha problemi di mobilità si sente sempre un cittadino di serie B. Si tratta di un film già visto più volte. E tutto ciò nonostante il restyling dell’intera struttura sia costato molti soldi. Per fare un veloce elenco: non tutti i treni sono accessibili, bisogna chiamare almeno 12 ore prima per avere assistenza, il sottopasso viene chiuso, è obbligatorio fare il giro dell’oca per evitare un solo gradino.

Già, il giro dell’oca ... richiama il gioco inventato delle classi quarte della scuola elementare di Terno d’Isola dopo un intervento “educativo” effettuato dal comitato per l’abolizione delle barriere architettoniche. Sostentuto economicamente dalla Provincia di Bergamo e distribuito in tutte le scuole elementari della bergamasca, ha fatto la sua storia ed ha insegnato molto: eppure, ancora oggi, per viaggiare liberamente, le persone con disabilità devono affidarsi ai ... dadi e cercare la luna nel pozzo.

Tra i tanti disagi, uno tra i più evidenti è quello segnalato il 15 aprile 2016 da un cittadino a L’Eco di Bergamo, raccontando la disavventura successa alla madre (anziana e con problemi di mobilità) arrivata a tarda sera in stazione. Non solo l’altezza del treno risalente agli anni ‘70 ha reso molto difficoltosa la discesa dal mezzo ma, una volta arrivati sulla banchina, madre e figlio hanno scoperto che nessuno degli ascensori era in funzione. Né per scendere al sottopasso, né per risalire. La risposta degli addetti alla stazione è stata spiazzante: dalle ore 21 alle ore 6 gli ascensori (così come i bagni) non sono funzionanti. Un’informazione che viene confermata anche dalla responsabile delle ferrovie, contattata dal giornalista de “L’Eco di Bergamo” che ha seguito la vicenda. E che suggerisce ai viaggiatori con disabilità di usufruire del servizio di assistenza dedicato, che però deve essere richiesto con almeno 12 ore di anticipo. Il problema è che i treni arrivano anche dopo le ore 21. Se ascensori e bagni vengono chiusi a un determinato orario, quando però le persone continuano a usufruire della stazione, non si coprono interamente le esigenze di chi deve viaggiare. L’impossibilità a utilizzare gli ascensori dalle nove di sera in poi rappresenta un disagio non solo per le persone con disabilità, poiché se c’è un luogo che deve offrire il maggiore livello di accessibilità possibile ai propri utenti è proprio la stazione ferroviaria.

Ci sono le persone anziane, chi trasporta una valigia o bagagli pesanti, le famiglie con bambini e passeggino, persone con stampella. Oltre ovviamente alle persone con disabilità. E sembra assurdo dover ricorrere a un servizio di assistenza quando la stazione è dotata di ascensori perfettamente funzionanti. O si sospende la circolazione dei treni dopo le 21 o si permette l’utilizzo

degli ascensori, oltre che dei bagni, fino a quando ci sono treni in transito alla stazione: sembra talmente ovvio...

Questa vicenda è la classica dimostrazione del fatto che il problema delle barriere architettoniche riguarda tutti e non solo le persone con disabilità. Ma il problema più grave resta la discesa dal binario tronco "4 Est": un binario "morto", ma in servizio, separato da quello vicino da una sottile striscia di asfalto. Lo spazio per scendere è insufficiente e la pensilina non è in buone condizioni. È già molto pericolosa per i passeggeri che non hanno problemi, figuriamoci per le persone con disabilità, soprattutto per i non-vedenti, che rischiano di finire sui binari o di essere travolti da un treno in corsa. Ma i disagi per i viaggiatori con fragilità che usufruiscono della stazione di Bergamo non finiscono qui. Sul piazzale esterno ci sono ancora alcuni problemi rispetto ai percorsi "Loges" per non-vedenti e alcuni gradini vicino alle pensiline.

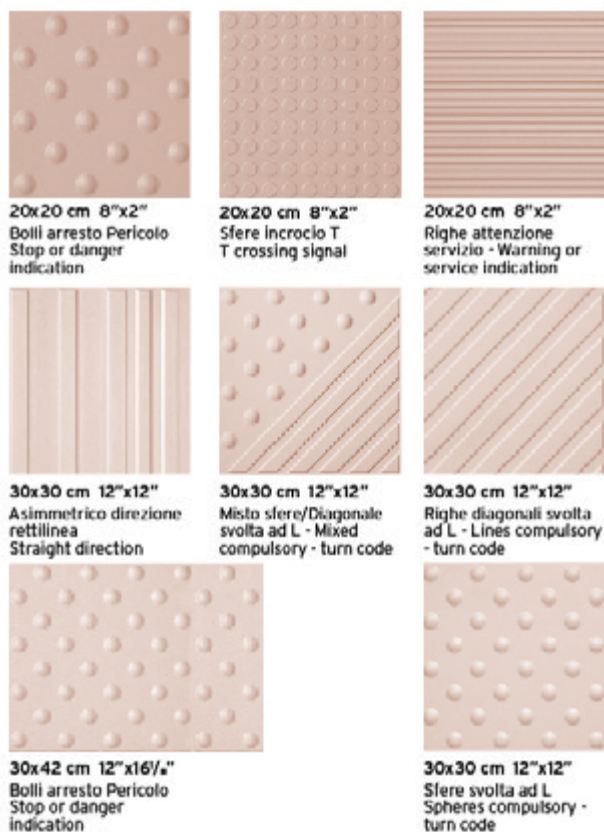
Dopo aver toccato con mano possiamo dire che ci si poteva aspettare qualcosa di meglio dalla ristrutturazione della stazione ferroviaria.

In teoria tutti i lavori dovrebbero essere realizzati senza barriere, in modo da rendere più agevole la vita di tutti. Ma la realtà continua ad essere una luna che si trova in fondo ad un pozzo...

Il gioco della Luna nel Pozzo

Quando abbiamo cominciato a pensare come chiamare il gioco, volevamo che nel nome comparisse la parola *luna* per ricordare il Centro Luna di Terno d'Isola che è il servizio rivolto ai disabili che stiamo imparando a conoscere. La maestra poi ci ha spiegato che volere la luna nel pozzo significa desiderare qualcosa di impossibile. Abbiamo perciò deciso di chiamare il nostro gioco "La Luna nel Pozzo", perché volevamo sottolineare il nostro desiderio di avere un mondo alla portata di tutti, dove diversità non è sinonimo di inferiore. Speriamo che questo nostro sogno non resti una luna nel pozzo.

*Le alunne e gli alunni delle classi quarte dell'anno scolastico 2001/2002 con le loro insegnanti
Dolore Facheris
Iole Gherardi
Francesca Viganò*



Il sistema "Loges", nasce dalla ricerca internazionale e si basa sul concetto di sopravvivere all'assenza di guide naturali, senza peraltro sostituirsi alla capacità del disabile visivo di analizzare gli indizi percettivi presenti nell'ambiente. Loges è un acronimo che significa "Linea di orientamento, guida e sicurezza" ed è un sistema costituito da superfici dotate di rilievi studiati appositamente per essere percepiti sotto i piedi, ma anche visivamente contrastate, da installare sul piano di calpestio, per consentire a non vedenti ed ipovedenti "l'orientamento e la riconoscibilità dei luoghi e delle fonti di pericolo", come prescritto dalla normativa vigente D.P.R. 503/1996, D.M. 236/1989, e successiva. Esso fornisce informazioni direzionali e avvisi situazionali attraverso quattro differenti canali: • il senso cinestetico e quello tattile plantare • il senso tattile manuale (attraverso il bastone bianco) • l'udito • il contrasto cromatico e di luminanza (per gli ipovedenti).

Fonte e immagine: www.cipagres.it