

SONO ANCORA MOLTI I COMUNI INADEMPIENTI

Una provincia di barriere

Ogni comune d'Italia per legge è tenuto ad un preciso comportamento in materia edilizia. Esiste quindi una pianificazione nella costruzione come nella ristrutturazione che tiene conto di esigenze urbanistiche ed ambientali. Questi accorgimenti di riflesso dovrebbero facilitare l'esistenza degli abitanti, migliorare le condizioni di vivibilità con l'ambiente circostante, ma come sappiamo non tutti hanno le medesime necessità. Ci sono infatti persone anziane, infortunati che possono avere difficoltà davanti a scale, scivoli troppo ripidi e gradini mentre per altre persone su una sedia a rotelle queste difficoltà diventano le famigerate e insormontabili "barriere architettoniche". La legge regionale dell'89 si occupa di questo aspetto e a discapito dei soliti detrattori occorre dire che si tratta di un documento ritenuto tra i migliori in Europa. Ma tra questo riconoscimento della capacità politica di legiferare in maniera utile e la concreta applicazione della legge stessa c'è una differenza che possiamo constatare quotidianamente.

Al Comitato per l'abbattimento delle barriere architettoniche uno dei problemi più sentiti è riuscire a raccogliere dati precisi sulla situazione dei disabili.

"In via generale - ci dicono dalla segreteria - si può dire senza paura di essere smentiti che non esista un comune in regola nella nostra provincia. Scendendo nel particolare sappiamo che alcuni interventi sono stati fatti, ma non si sa come, sappiamo che alcuni fondi sono stati stanziati, ma non viene specificato quanto".

"Abbiamo spedito centinaia di lettere per avere notizie dalle amministrazioni ottenendo solo una decina di risposte. La difficoltà nella raccolta delle informazioni da parte nostra non è casuale, innanzitutto nessuno è tenuto a risponderci e poi i comuni inadempienti hanno tutto l'interesse affinché la cosa venga messa a tacere e si eviti lo spauracchio del commissariamento".

Infatti, in teoria, il comune che non ha provveduto alle disposizioni della legge va incontro a questa spiacevole eventualità amministrativa. Nel vicino Veneto, sono 600 i comuni che hanno subito il commissariamento, mentre in Lombardia c'è stato solo un caso. Possibile che siano tutti così diligenti?

"No - rispondono dal Comitato - molto semplicemente non c'è volontà politica per un'azione così vasta e traumatica".

Pare comunque che qualcosa si stia muovendo a livello istituzionale. L'assessorato provinciale ai servizi sociali ha mostrato interesse per le tematiche dei disabili e sta prendendo provvedimenti per creare un servizio di informazioni e di intervento.

Particolarmente significativo inoltre il gesto del Comitato di controllo regionale che ha inviato una circolare a tutti i comuni dove chiede gli estremi delle delibere sulle disposizioni di legge. Queste interessano l'inserimento del tecnico per le barriere nelle commissioni edilizie, la realizzazione dei censimenti e dei piani per l'abbattimento e l'ammontare delle somme (almeno il 10 per cento) accantonate dagli oneri di urbanizzazione. "È stata la prima volta - dicono al comitato - che un organismo pubblico si è mosso per verificare quanto si sta facendo. Siamo perciò soddisfatti di questa attenzione e ci auguriamo che si prosegua su questa strada". ■



Un treno chiamato desiderio

I disabili e i servizi: un rapporto difficile. Il racconto di un disperato assalto alla stazione.

I riferimenti cinematografici non sono davvero mancati in quell'afoso pomeriggio di metà giugno, dal classico *assalto al treno*, alle storie di ordinaria follia. Solo che le due decine di carrozzelle, i pittoreschi personaggi muniti di grandi martelli di polistirolo e i colorati striscioni che intralciavano il traffico della stazione ferroviaria di Bergamo non appartenevano alla finzione propria del cinema, bensì erano sintomo di una spiacevole realtà quotidiana. L'esempio di un ennesimo disservizio, le cui prerogative sono frutto di ingegnosi difetti, lunghi rimpalli di responsabilità e in definitiva spaventosi vuoti di pubblico impegno. Tutto ciò si traduce in un ulteriore elemento di frustrazione per chi condivide la propria vita con una sedia a rotelle, non vedendosi garantito il diritto di "pari dignità sociale", che la costituzione assicura ai cittadini della repubblica italiana.

Il comitato per l'abbattimento delle barriere architettoniche è da diversi anni impegnato per cambiare questo atteggiamento di colpevole dimenticanza delle esigenze dei disabili. Un impegno che non si è arrestato davanti a facili promes-

se e che si è dimostrato pronto a dare qualche salutare scrollone quando sia necessario. Non a caso, pur proseguendo la loro attività organizzativa in seno alla Uildm, la consulenza tecnica nelle commissioni edilizie e il controllo del comportamento comuni nei confronti della normativa vigente, hanno ritenuto opportuno riprendere il sentiero della protesta. Numerose sono le pubbliche manifestazioni che li hanno visti protagonisti, ma in questo episodio l'obiettivo è stato uno specifico: le Ferrovie dello Stato.

L'assalto al treno è stata una doverosa dimostrazione di insofferenza nei confronti di un ente inadempiente in materia di barriere architettoniche, e di conseguenza anche nella sua funzione primaria, ossia il pubblico trasporto.

Nel corso di una conferenza stampa era stato illustrato l'attuale livello di sensibilità alle problematiche dei disabili da parte delle Ferrovie dello Stato.

"Non si può parlare di totale mancanza - esordiva il presidente del comitato Rocco Artifoni - ma allo stato attuale viaggiare in treno per un disabile è possibile solo grazie ad una serie di fortunate coincidenze".

"Infatti per risolvere il problema si sono fatti dei passi. A partire dall'88 è stato presentato in una relazione di Mario Lopuci un provvedimento tecnico che avrebbe evitato molti disagi; la costruzione di una carrozza ferroviaria con elevatore incorporato. Una soluzione che venne considerata fattibile ed economicamente conveniente piuttosto che adeguare tutte le carrozze e dotare ogni stazione delle strutture necessarie. Purtroppo dopo un periodo di avvio tutto si blocca

misteriosamente e con un repentino cambio di idea si passa di nuovo all'impostazione dell'elevatore a terra. Le carrozze fino ad ora costruite riposano nei depositi o in casi sporadici sono agganciate a treni con percorsi speciali, inutili a chi debba spostarsi localmente".

Nonostante questo, esiste una specifica procedura per il disabile che voglia viaggiare in treno. Il comitato ha voluto mettere alla prova quanto disposto dalle ferrovie limitandosi a seguire alla lettera le disposizioni.

"Prima di manifestare, abbiamo preferito accertarci delle condizioni a cui si deve sottoporre chi vuole viaggiare partendo da Bergamo - diceva Artifoni - e abbiamo invitato due dei nostri, Rita e Dante, a prenotare un viaggio per due percorsi con destinazione Brescia e Milano".

Rita ha prenotato telefonicamente, con almeno 24 ore d'anticipo, secondo il regolamento, riuscendo ad ottenere il posto solo dopo aver superato l'incredulità e il successivo imbarazzo dell'operatore. Recatasi in stazione ha atteso a lungo che gli incaricati si facessero vivi, mentre a Brescia non si è presentato nessuno ed è ricorso all'aiuto di alcuni volenterosi.

"Tutta l'operazione - diceva Rita - malgrado la buona volontà dimostrata, era piuttosto improvvisata".

Non è stato molto più fortunato Dante, che ha provato la disastrosa accoglienza degli

spaziosi e moderni treni doppi. Bloccato all'entrata dalla sbarra di sostegno, ha potuto essere "issato" a bordo solo dopo che questa è stata smontata. Il ritorno invece, con un altro treno, non si è rivelato meno scomodo, essendo stato sistemato nel bagagliaio insieme e scatole e pacchi. Ma Dante, che è un veterano del disagio ferroviario, ha osservato che era già tanto che non l'avessero sistemato in un carro per il bestiame, come gli era capitato altre volte. Da sottolineare il fatto che in entrambi i casi era stato domandato quale fosse il treno più adatto per il viaggio.

La manifestazione ha voluto forzare questa fragile parvenza organizzativa ed è bastato un semplice gesto, sempre legio al regolamento. Sono stati infatti prenotati una ventina di posti, specificando le esigenze dei passeggeri, su treni per Brescia e Lecco.

"L'afacilità con cui hanno accettato - diceva Artifoni - ci ha un po' sorpreso, del resto saremmo stati i primi a rallegrarci di un servizio effettivamente efficiente".

Nessuna sorpresa quel pomeriggio, alla partenza un puntuale caos. Il treno arrivato non solo presentava un dislivello di circa mezzo metro con gradini impervi, ma aveva atrio e corridoi talmente stretti che una carrozzella ci sarebbe entrata a malapena. Il personale della stazione, cercando un rimedio che non esisteva, si aggirava perplesso sotto gli sguardi incuriositi dei viaggiatori. Le reazioni delle persone coinvolte andavano dalla espressione di solidarietà, al brontolio sommo, dalla battuta salace indirizzata ai ferrovieri all'impotente sconcerto degli stessi per la confusione che era stata creata. Alla fine si è mosso anche il capostazione che ha ascoltato le ragioni dei manifestanti, poi replicando: "Se da una parte devo prendere atto della vostra giusta protesta, devo anche difendere l'ente da cui dipendo che si sta adoperando per alcuni interventi nelle stazioni, che già sono dotate di appositi servizi, come i parcheggi e i servizi igienici".

Pur non riuscendo a capire che tipo di utilità abbiano i servizi, se poi non si riesce a viaggiare, il nostro gruppo di gitanti speciali, attrezzati di cartelli e striscioni con slogan e vignette, ha preferito lasciare partire il treno per Brescia. Questo comunque solo dopo aver ricevuto dal capostazione l'impegno ad informare i superiori delle carenze e non ultimo, il rimborso dei biglietti. L'attesa del seguente convoglio, con destinazione Lecco, è stata "addolcita" dagli interventi di altri membri del comitato. Questi con l'aiuto del megafono hanno raccontato alcuni aneddoti, non tanto di latente solidarietà per i problemi dei disabili, quanto di palese spregio delle leggi vigenti.

"Le Ferrovie Nord, per il quadruplicamento della linea Milano-Saronno, hanno costruito quattro nuove stazioni: Novate, Garbagnate, Cesate e Bollate. Quattro costruzioni impraticabili non solo per chi è in carrozzella ma anche per degli atleti, perché carenti dal punto di vista della sicurezza



(sottopassaggi angusti, marciapiedi stretti, gradini a non finire). Da notare che la responsabilità di questi capolavori non è solo dei privati, ma della Regione Lombardia che per prima non rispetta la legge. Quando abbiamo fatto notare queste pecche non hanno dato spiegazioni, ma si sono impegnati, udite, udite, a fare un piano di abolizione per le barriere architettoniche".

Altra questione non meno singolare è quella di un servizio veramente speciale, ovvero la disposizione che prevede solo sugli Intercity la carrozza allestita appositamente per il trasporto del disabile; non considerando che i viaggi affrontati da queste persone sono perlopiù su treni espressi o locali.

Intanto giungeva alla stazione di Bergamo il treno per Lecco, una gloriosa littorina, dotata di gradini vertiginosi e priva di adeguati spazi interni. È riuscito a salire, dopo notevoli sforzi del personale, un ragazzino, Riccardo Brambilla, quello che forse più di tutti sarebbe rimasto deluso dalla mancata gita.

Come si può ben capire, sul versante della sensibilità il lavoro da fare è ancora molto; anche dove determinate conquiste sono state fatte. Il comitato per l'abbattimento delle barriere ne ha avuto una recente conferma per la nomina dei componenti la commissione edilizia del Comune di Bergamo, col quale, fino ad ora, i rapporti sono stati costruttivi.

"La legge prevede che il comune debba favorire la partecipazione" di un esperto in materia di barriere, - spiega Artifoni - ma, c'è chi dice a causa di una dimenticanza, chi per una distribuzione dei posti secondo strategie partitiche, nessuno ci ha interpellati. Ora noi non vogliamo fare i presenzialisti a tutti i costi ma abbiamo otto architetti e una ventina di persone disponibili con la loro professionalità, senza contare l'esperienza maturata sul campo. Non vorrei che questa esclusione fosse dettata dalla paura di avere un "rompicatole" in commissione, quando noi ci limitiamo a far notare l'impatto e la fattibilità di determinate scelte".

A queste parole e ad una lettera di spiegazioni c'è stato il silenzio ufficiale ma si può stare certi che presto, in un modo o nell'altro, verrà infranto.

