

# Contro il treno difficile manifestazione del Comitato barriere architettoniche

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

L'assalto al treno è per le 14,10 e i pellerossa sono tutti in carrozzella, della tribù delle Barriere Architettoniche.

Un assalto che segue puntigliosamente il regolamento delle Ferrovie e prende in parola il commissario straordinario delle Ferrovie italiane Necci che durante il Telethon organizzato dall'Unione Italiana per la lotta alla distrofia muscolare dichiarò che «gli handicappati sono passeggeri ai quali abbiamo sempre dedicato le nostre attenzioni».

Il Comitato per l'abolizione delle barriere architettoniche ha organizzato oggi una manifestazione regionale che segue quelle a livello provinciale dell'87 e dell'89. Allora gli obiettivi furono le barriere degli edifici e i trasporti pubblici urbani.

Questa volta si parla di ferrovie. Venti persone in carrozzella hanno prenotato un posto sui treni delle 14,10 e delle 15,40. «Abbiamo prenotato 24 ore prima a norma di legge e saremo presenti in stazione 45 minuti prima della partenza. Il regolamento prevede inoltre un massimo di due carroz-

zelle per carrozza. Poi si vedrà». La prova generale è stata fatta nei giorni scorsi da due soci della Uildm in carrozzella semplice con accompagnatore e in carrozzella elettrica senza accompagnatore rispettivamente sui tratti Bergamo-Brescia e Bergamo-Milano e ritorno. Risultato: binari attraversati, carrozelle sollevate a braccia, smontaggio del palo che impedisce l'ingresso alla carrozzella, infine ritorno da Milano nel bagagliaio. In compenso molta disponibilità da parte della gente incontrata.

I problemi sono: le barriere all'interno e intorno alle stazioni, lo spazio all'interno delle carrozze (manovrabilità, ancoraggi, servizi) e infine un problema tutto italiano: il dislivello tra marciapiede e vagoni. Un salto che va da dieci a trentacinque centimetri.

Nel 1982 l'ing. Mario Lapucci, che aveva avuto incarico dalle Ferrovie di studiare carrozze agibili, dimostrò conti alla mano che la soluzione più efficiente ed economica era di dotare una carrozza di elevatore incorporato che si abbas-

sa automaticamente all'arri-vo. A differenza dell'elevatore a terra che è fisso e può essere usato solo sul marciapiede, quello incorporato non ha bisogno di un addetto e funziona anche quando il treno (spesso) ferma fuori pensilina. Inoltre è utile anche in situazioni di emergenza. Nonostante le pressioni delle associazioni di paraplegici e miodistrofici le Ferrovie hanno scelto la soluzione più costosa e meno razionale: l'elevatore a terra solo nelle stazioni principali.

«Non vogliamo essere polemici o fare del folklore — chiarisce il Comitato — ma è un fatto che gli elevatori non ci sono quasi mai e che anche le stazioni nuove vengono costruite mantenendo tutti gli inconvenienti di quelle vecchie. In un'inchiesta fatta a livello nazionale con venti requisiti per definire il grado di accessibilità Bergamo ha avuto tre "sì" (parcheggio, servizi igienici, bar) e 17 no: ed è in media con le altre stazioni italiane».

Il Comitato per l'abolizione delle barriere architettoniche inoltre ha inviato in questi

giorni al sindaco Galizzi una lettera in cui esprime contrarietà per il fatto che nella nuova commissione edilizia (deliberazione di Giunta n. 1479 del 30 maggio '91) non è prevista la partecipazione di esperti in materia di abolizione delle barriere architettoniche così come indicato dal comma 3.0 dell'art. 13 della legge regionale n. 6/89.

«La legge regionale parla di favorire la partecipazione di esperti per le barriere architettoniche nominati all'interno di terne indicate dalle associazioni. A Bergamo questi esperti esistono, il Cite per esempio in collaborazione con il Comitato ha appena terminato un corso a cui hanno partecipato sessanta persone. Ci ha stupito questo atto del Comune perché la Giunta precedente aveva lavorato positivamente sul problema delle barriere, pubblicando un manuale due volte esaurito sulla progettazione senza barriere e inserendo norme nel regolamento edilizio. Perché allora questa marcia indietro?».

**Susanna Pesenti**