



Unione Italiana dei Ciechi e degli Ipovedenti

ETS-APS

Presidenza Nazionale

COMUNICATO N.

Questo comunicato e' presente in forma digitale sul Sito Internet: http://www.uiciechi.it/documentazione/circolari/main_circ.asp

OGGETTO: *Buone prassi per un PIANO DI ELIMINAZIONE DELLE BARRIERE ARCHITETTONICHE (PEBA)*

Care amiche e cari amici,

Questo comunicato intende promuovere e favorire la comunicazione delle sezioni territoriali sui temi dell'accessibilità urbana.

Il PNRR sta fornendo molte risorse finanziarie ai comuni anche in relazione alle barriere architettoniche.

Non è possibile intercettare alla fonte progetti così complessi, ma si possono stimolare con le proposte minime che accludiamo, molte progettualità che devono tenere conto delle barriere Sensoriali.

Invitiamo tutte le nostre sedi territoriali a inviare alle amministrazioni comunali di interesse sul proprio territorio, queste richieste minime, facilmente integrabili nei progetti in fase di predisposizione, come per quelli già in corso, anche alla luce della obbligatorietà dei tali requisiti, richiesti dalla normativa vigente.

Non sempre, tuttavia, le criticità risultano chiare in relazione alle soluzioni destinate ai ciechi e agli ipovedenti.

Altresì, invitiamo a consultare il nostro manuale LA CITTA' DEL PRESENTE, scaricabile sul sito www.uici.it.

Mario Barbuto - Presidente nazionale

SP/(vl)



Unione Italiana dei Ciechi e degli Ipovedenti

ETS-APS

Presidenza Nazionale

Buone prassi per un PIANO ELIMINAZIONE BARRIERE ARCHITETTONICHE P.E.B.A.

Premessa

La normativa di riferimento, sia negli spazi pubblici che negli edifici aperti al pubblico, nonché i collegamenti relativi ai trasporti, risiede nella legge n. 236/1989 e nel D.P.R. n. 503/1996, dove sono riportate, oltre alle disposizioni tecniche, anche le definizioni di barriere architettoniche.

Attraversamenti stradali

Le intersezioni stradali sono, per ciechi e ipovedenti (ancorché con cane guida), un punto critico e pericoloso. Per i cittadini con disabilità visiva sia le intersezioni regolate da semaforo, sia le rotatorie sono una sfida giornaliera. L'art. 6 del D.P.R. 503/1996 obbliga i Comuni a installare i semafori sonori in caso di adeguamento e riqualificazione di un incrocio. La rotatoria, nella classificazione della pericolosità, è al primo posto, per tutta la generalità dei cittadini, e a maggior ragione per i disabili visivi.

Un impianto semaforico con dispositivo acustico e relativa pavimentazione per l'individuazione delle strisce e della palina sono ormai un patrimonio diffuso.

Nel caso delle rotatorie, purtroppo non ancora. In questa fattispecie di intersezioni, è ancora più indispensabile una pavimentazione a terra tipo L.V.E. che orienti il pedone in modo corretto e lo renda visibile agli automobilisti; le rotatorie prive di questi accorgimenti sono impossibili da fruire, se non a costo di grandi sforzi di orientamento e di una pericolosa approssimazione da parte del pedone cieco nella fase di accostamento alle strisce pedonali.

Nelle rotonde si dovrebbero aggiungere attraversamenti pedonali rialzati e con restringimento della carreggiata. Risulta molto utile aggiungere dei cartelli con segnale luminoso che indichi l'attraversamento pedonale, poiché porterebbero l'attenzione dell'automobilista sull'attraversamento, prima di procedere; utile anche delimitare le rotonde con transenne del tipo a croce di Sant'Andrea.

LETISMART

In molte città, ormai il sistema di radiofari Letismart, da integrare all'interno di semafori sonori esistenti o di nuova installazione, rispondono alle esigenze di sicurezza di cui si è accennato (scaricare il libro "LA CITTÀ DEL PRESENTE" www.uici.it).

Proposte per migliorare la sicurezza delle intersezioni regolate da rotatorie: anatomia di una rotonda per pedoni ciechi e ipovedenti

Tutti noi, cittadini ciechi e ipovedenti o con cane guida, attraversiamo incroci stradali di varia natura. In molti comuni, magari anche in posti periferici, le rotonde hanno sostituito l'incrocio stradale con semaforo sonoro per non vedenti (che è "sonoro" quando siamo fortunati). Ma se andiamo per sottrazione – ovvero attraversamento con semaforo sonoro, oppure semaforo non sonoro, oppure strada senza semaforo – la rotonda racchiude in sé tutti gli incubi e le paure di un cittadino con problemi visivi. Perché? Semplice, perché la rotonda che è considerata dalla legge una intersezione, quindi un incrocio come gli altri, ma senza semaforo, con una politica di reciproco rispetto fra auto e pedoni: nel nostro indisciplinato Paese, semplicemente funziona poco e male.



Unione Italiana dei Ciechi e degli Ipovedenti

ETS-APS

Presidenza Nazionale

Ecco, la disciplina. Le rotonde, in città, per quanto concerne le persone con disabilità visiva, per quanto preparate e attente, sono un disastro. Mentre il semaforo, sonoro o non sonoro, regola il via libera dei pedoni, il cieco e l'ipovedente mettono in campo l'esperienza, la familiarità con l'incrocio utilizzato da anni, l'udito (con cui percepisce il traffico laterale), magari anche la percezione dei pedoni che in massa si muovono dando l'informazione del via libera... Insomma, tutta una serie di dati e accorgimenti che la rotonda spazza via. Ovviamente anche un semaforo non sonoro risulta meno pericoloso di una rotatoria. Ma un pedone non vedente come affronta una rotonda? Diciamo che se può, la evita; ma se sostituiscono il semaforo con una rotatoria, non ci sono alternative.

Prima fase

La prima criticità è individuare le strisce bianche da dove iniziare ad affrontare il fiume di automobili.

Seguendo con il bastone bianco la guida naturale di un edificio, si dovrà individuare necessariamente un percorso a terra del tipo L.V.E. (Loges Vet Evolution) che indirizzi la persona a ridosso delle strisce bianche per l'attraversamento. Quindi, senza percorso pedo-tattile per non vedenti non si individua il punto di attraversamento. Prima di partire, però, bisogna capire "quando".

Seconda fase

Lasciamo il pedone in preda ai suoi dubbi e concentriamoci sul traffico. Un automobilista, nervoso per natura, di fronte ad una rotonda va in fibrillazione: arriva a ridosso delle prime strisce di attraversamento, dove dovrebbe rallentare o fermarsi; dopo, entra nella rotonda, stando attento alle precedenze. Una volta immessosi nella rotatoria cercherà di sfilarsi – illeso – verso l'uscita desiderata. Qui c'è un punto negativo per il pedone, che entra nel mirino delle auto. Uscito dalla rotatoria, dopo pochi metri, in accelerazione per togliersi dal traffico rotante, si trova davanti al secondo attraversamento pedonale: naturalmente, in caso di transito di pedoni dovrebbe fermarsi o rallentare. Ma se la strada è costituita da due corsie, avviene spesso che magari la prima auto nella corsia più interna si ferma per far passare il pedone, mentre il secondo accelera per superarlo, ma solitamente, quando il pedone è fortunato, riesce a frenare per tempo ed evita di investire il passante oscurato dalla prima auto, che sta cercando di guada il fiume. Spesso è il pedone stesso che, intuendo il pericolo, non si fida di buttarsi alla leggera nella seconda corsia: viene sfiorato ma – per pochi millimetri – non investito; senza contare che spesso ci rimette un bastone bianco – investito, questo sì, poiché sporge rispetto all'auto che si è fermata.

Il pedone a questo punto è in gioco e quasi blocca la rotonda; di conseguenza, con una certa ansia guadagna il secondo tratto da attraversare, che è meno pericoloso, dato che chi proviene dalle due corsie opposte vede benissimo il pedone mentre si accinge ad attraversare.

Una volta che il pedone si trova in area pedonale può tirare un sospiro di sollievo, percependo di essere sfuggito a una vasca di piranha su gomma.

Ecco, pensate a noi non vedenti. Il traffico laterale non è più un rumore percepibile e affidabile, in quanto è rallentato, uniforme: solo poche auto si staccano dal flusso della rotonda. Inoltre, essendo in fase di rallentamento, il rumore non è utilizzabile con certezza dal punto di vista della direzionalità, e ci si chiede: l'auto è ferma prima delle strisce? oppure non ci sono auto in transito? L'assenza di rumore è ambigua, senza tener conto dell'aumento significativo delle auto elettriche.

Terza fase

00187 Roma - Via Borgognona, 38 - Tel. 06/699881 r.a. - Sito internet: www.uiciechi.it - E-mail: archivio@uiciechi.it - archivio@pec.uiciechi.eu

Ente morale riconosciuto con R.D. n. 1789 del 29/7/1923 e D.P.R. 23/12/1978 (G.U. 3/3/1979 n. 62), posto sotto la vigilanza del Governo (D.P.R. 17/2/1990 in G.U. 11/6/1990 n. 134); iscritto al RUNTS (Determinazione Regione Lazio n. G02811 del 02/03/2023); già iscritto al n. 32/99 del Registro delle Persone Giuridiche presso il Tribunale di Roma; Associazione di Promozione Sociale iscritta al Registro Nazionale (L. 7/12/2000 n. 383) con il n. 17 - Cassiere: Intesa Sanpaolo - Via del Corso, 226 - 00186 Roma - Coordinate bancarie: IBAN IT38X0306905020100000062318 BIC: BCITITMM - Unione Italiana dei Ciechi e degli Ipovedenti ETS - APS Roma - Cod. Fisc. 01365520582 - Part. I.V.A. 00989551007.



Unione Italiana dei Ciechi e degli Ipovedenti

ETS-APS

Presidenza Nazionale

Durante la fase di attraversamento, mantenere la direzione lineare, per il pedone cieco, non è agevole in assenza di sonoro che guida, soprattutto se si debbono attraversare quattro corsie: sappiamo che dopo otto o nove metri cominciamo a deviare dal nostro rettilineo mentale, rischiando di non approdare al marciapiede opposto in modo ordinato e sicuro.

Raramente, a metà attraversamento, c'è una piattaforma pedonale che dia un conforto e una posizione sicura e che ci permetta di orientarci meglio.

Solitamente, superare l'incrocio regolato da una rotonda è un'azione da compiere senza soluzione di continuità. Certamente una intersezione regolata da rotonda "semplice", con una corsia per senso di marcia per le auto, risulta più sicura e crea meno ansia.

Ma esistono anche super-rotonde, dove confluiscono sei o sette strade, una sorta di frullatore di automobilisti, con i pedoni che dovrebbero utilizzare una bussola satellitare per orientarsi.

Figuriamoci noi! che non ci vediamo, o vediamo poco e male.

Quindi, in assoluto, le rotonde, dal punto di vista del pedone con disabilità, in particolare visiva, sarebbero da evitare; ma, realisticamente parlando, non abbiamo forza contrattuale al riguardo.

Soluzioni

Allora le soluzioni sono:

1. Percorso tattile a terra, obbligatorio, presidio ormai diffuso nelle nostre città, presentato nei corsi di orientamento come un "accorgimento utile" (vedasi D.P.R. n. 503/1996) a indirizzarci in modo corretto verso le strisce bianche. Ormai le amministrazioni pubbliche hanno acquisito la cultura dei percorsi tattili, menzionati sempre di più negli affidamenti diretti o negli appalti: imprese e mercato sono in grado di supportare tale domanda.
2. Dividere a metà l'attraversamento con una zona salvagente da posizionare a metà percorso, come, ad esempio, la delimitazione delle corsie carrabili con spartitraffico dotato di cordolo (al fine di dividere in due parti la distanza da attraversare);
3. dotare, se possibile (dipende dalla classificazione della strada), la rotonda di dossi di rallentamento;
4. utilizzare metodi, già sperimentati in grandi rotonde, per convogliare le varie corsie in un'unica corsia all'imbocco e all'uscita dalla rotonda creando una sorta di "imbuto" – poiché, come detto, la pericolosità dell'attraversamento è direttamente proporzionale al numero di corsie;
5. Spesso, i cartelli con freccia (quelli per invitare le auto ad entrare nella corona di rotazione) sono troppo alti e possono rendere meno visibili i pedoni in attraversamento: indispensabile, quindi, un posizionamento che non limiti la visuale degli automobilisti.

Conclusioni

Evidenziamo che le statistiche stradali prendono in considerazione solo gli incidenti mortali: nelle rotonde si verificano tantissimi incidenti non mortali per i pedoni, ma certamente non piacevoli. Infatti, l'associazione che riunisce i Pronto soccorso 118 segnala un aumento notevole di incidenti di questo genere, proprio in presenza di rotonde. Evidenziamo, inoltre, che i suggerimenti e gli accorgimenti di cui sopra aumenterebbero in modo esponenziale la sicurezza di tutti i pedoni.



Unione Italiana dei Ciechi e degli Ipovedenti

ETS-APS

Presidenza Nazionale

Nel disegno di legge per aggiornare il Codice della Strada suggeriamo alle scuole guida di attenzionare i neo-patentati sulle tematiche sopra esposte, sulle criticità dei pedoni che attraversano più corsie, con particolare attenzione ai pedoni con bastone bianco o cane guida.

Finanziare studi o convegni che analizzino le dinamiche delle rotonde, individuando in modo più scientifico i pericoli insiti nelle rotonde, sia per i pedoni sia per gli automobilisti: in caso di progettazione di rotonde future, si potrebbe tener conto di risultati di tali ricerche.

Le assicurazioni dovrebbero essere interessate a questi temi preventivi, poiché farebbero diminuire in modo significativo i sinistri. Accrescere la cultura e la consapevolezza è un investimento a lungo termine che viene sempre ripagato.

Aree pedonali

Nelle varie mappature obbligatorie in un PEBA, abbiamo appreso che sono molti i chilometri di aree pedonali prese in considerazione. In questo caso i presidi per noi sono di semplice attuazione, ma per essere efficaci devono essere attuati sistematicamente.

1. In caso di attraversamento, anche di vie secondarie, e non solo di quelle principali, si deve prevedere, sempre e comunque, l'installazione di pavimentazione tattile dedicata ai non vedenti e agli ipovedenti, del codice di "pericolo valicabile", tipo L.V.E. (vedere sempre la città del presente) che rappresenta l'unico metodo per discriminare in anticipo il confine fra area carrabile e area pedonale. In ogni rifacimento questo accorgimento deve essere necessariamente previsto. Negli attraversamenti più semplici questo codice, a pochi passi dalle strisce adiacenti a una guida naturale che sia dotata di strisce agli angoli delle due strade, è sufficiente a orientare in modo corretto il pedone.

In altre situazioni più complesse, per esempio a distanze di parecchi metri dai muri, nelle rotonde o nelle zone cosiddette "30", è necessario anche un tratto di codice "lineare" tipo L.V.E. che conduca il pedone fino alle strisce.

Arredo urbano

I nostri soci con problemi visivi hanno posto l'accento sull'arredo urbano. Cassonetti dei rifiuti, cestini, stalli per bici, panchine, pali debbono essere posti lontani dalle cosiddette "guide naturali", lasciando un corridoio il più possibile ampio sul marciapiede o sull'area pedonale, dove il procedere con cane guida o con bastone bianco non venga intralciato. Evitare cartelli o ostacoli inferiori ai due metri e venti di altezza, come ad esempio tendoni o cartelloni.

Linee guida per la raccolta differenziata

Suggeriamo la redazione di alcune linee guida che riguardano il gestore dei servizi di igiene ambientale (nel Comune di Torino è AMIAT - Azienda Multiservizi Igiene Ambientale Torino, afferente al Gruppo IREN).

Le modalità di raccolta dei rifiuti sono: porta a porta; tramite Eco-isole; tramite Eco-stazioni.

Porta a porta: i contenitori, suddivisi per tipologia di rifiuto da conferire, vengono collocati, quando possibile, nelle aree comuni condominiali: l'esposizione in strada degli stessi è cura dell'amministrazione, nel rispetto del calendario di raccolta.

Parentesi accessibilità: UICI Torino, su richiesta degli interessati, dialoga con gli amministratori degli stabili affinché i contenitori vengano sempre riposti nella medesima posizione. Contestualmente, UICI Torino opera con gli amministratori condominiali affinché venga



Unione Italiana dei Ciechi e degli Ipovedenti

ETS-APS

Presidenza Nazionale

predisposto da AMIAT uno spazio idoneo all'esterno ove collocare i contenitori, al fine di non creare ingombro sul marciapiede. Ove non sia possibile il posizionamento dei contenitori all'interno dell'edificio, questi vengono posizionati direttamente in strada (minima percentuale): anche in questo caso si chiede agli operatori AMIAT di posizionarli sempre nella medesima posizione. Le posizioni sono conosciute dagli utenti interessati.

Eco-isole: trattasi di contenitori di recedente introduzione, che sono posizionati in strada. L'utente conferisce i rifiuti, differenziandoli in base alla tipologia, utilizzando una tessera di identificazione che permette l'apertura del contenitore.

Ancora sull'accessibilità: su richiesta, AMIAT provvede a collocare su ogni contenitore un adesivo con lettera in rilievo e scritta ad alto contrasto recante l'iniziale del rifiuto da conferire: ad esempio, per C carta, V per vetro, etc. L'adesivo viene collocato sempre nella medesima posizione, accanto al lettore di tessera magnetica. UICI ha proposto ad AMIAT di intercedere presso il costruttore delle Eco-isole affinché i prossimi contenitori vengano realizzati con la lettera di identificazione in rilievo e ad alto contrasto direttamente sulla scocca. Se occorre, possiamo inviarvi un campione di adesivi e il video di presentazione di questa soluzione.

Eco-stazioni: sono grandi contenitori posizionati in strada e preposti a ricevere i rifiuti (sempre in modo differenziato). Orami questa modalità di raccolta è presente in poche aree e probabilmente verrà dismessa nei prossimi mesi/anni. Anche in questo caso si rammenta ad AMIAT la possibilità di collocare i contenitori sempre nella medesima posizione.

Negli altri Comuni della Città Metropolitana di Torino è cura di UICI Torino interfacciarsi con i gestori e/o consorzi al fine di promuovere ogni forma di accessibilità.

Dehors

L'occupazione del suolo pubblico da parte di commercianti deve prevedere sempre un corridoio di passaggio libero, onde evitare disorientamento e pericolose deviazioni dal percorso regolato dalle guide naturali degli edifici o dai cordoli.

Aree verdi

Non è facile dare suggerimenti al riguardo. Certamente, se esistono dei percorsi verdi, è opportuno garantire al sentiero (che sia in asfalto o in terra battuta non importa) una buona compattatura e fornirlo, ove possibile, di un cordolo che segni il confine tra manto erboso e area pedonale.

Inoltre, sarebbe opportuno far rientrare le panchine di sosta all'interno di un rettangolo che non invada il sentiero pedonale, per evitare ai passanti con disabilità visiva di incappare nelle persone sedute; infine, prevedere una caratterizzazione del parco, che ci aiuterebbe ad individuare le panchine. Evitare in ogni modo che la mancata potatura di siepi o rami di alberi possa ferire il viso o le braccia di chi passeggia, e segnalare in modo chiaro le aree cani.

Nel comune di Roma hanno sperimentato le aree dedicate ai cani guida, in quanto la salute di un cane come questo è vitale per l'animale ma anche per la vita autonoma del conduttore non vedente. Diminuire la promiscuità con altri cani protegge da potenziali infezioni, poiché non tutti i cani vengono sottoposti a rigorosi cicli di vaccinazione.

P.A.U.

Il P.A.U. (piano di accessibilità urbana) prevede l'armonizzazione con i punti di accesso ai trasporti (ad esempio, le pensiline bus), che debbono essere ben collegati e individuabili con percorsi tattili a terra.



Unione Italiana dei Ciechi e degli Ipovedenti

ETS-APS

Presidenza Nazionale

Edifici pubblici

In tali edifici si deve, per legge, tener conto delle necessità dei cittadini ciechi e ipovedenti. In caso di rinnovo della segnaletica, occorre prevedere cartelli con scritte in braille e a caratteri ingranditi ad alto contrasto (tipo scritte gialle su sfondo blu scuro), ad altezze non elevate (per quelle poste sui muri ovviamente). Inoltre, piccole griglie di percorsi tattili agli ingressi, che portino a un box informazioni, agli ascensori o ai servizi igienici, alle scale fisse, a eventuali punti ristoro. Queste griglie potrebbero servire negli atrii più disorientanti, di solito posti all'ingresso di tali edifici.

Gli ascensori di nuova generazione debbono rispettare in modo rigoroso le prescrizioni della legge n. 236/1989, e quindi evitare ascensori con pulsantiere touch screen.

- Piste ciclabili

Sempre di più le città si attrezzano con piste ciclabili. Per il pedone cieco o ipovedente questo tipo di mobilità è un problema ulteriore da affrontare durante spostamenti e attraversamenti. In caso di pista ciclabile, i requisiti indispensabili per i cittadini con disabilità visiva sono:

- Individuazione del pedone che attraversa: niente ostacoli che possano limitare la visibilità dei ciclisti.

- Indispensabile prevedere le strisce bianche di attraversamento anche sul tratto ciclabile.

In linea generale, le piste ciclabili, tranne nei rari casi in cui la promiscuità con le aree pedonali lo impedisca, sono aree carrabili: verranno quindi progettate come spazi in cui transitano veicoli come bici, bici a pedalata assistita, monopattini. Le regole stradali e il buon senso obbligano alla massima attenzione i possessori di tali velocipedi, in modo da garantire la sicurezza dei pedoni. Purtroppo, il comportamento scorretto nell'utilizzo di questi veicoli fa percepire al pedone cieco o ipovedente il transito di questi mezzi come pericolosi al pari degli autoveicoli.

Anticipiamo un dettaglio importante sulla progettazione dei percorsi tattili per non vedenti a ridosso di una pista ciclabile: premettendo che ogni situazione deve essere affrontata in modo peculiare e con sopralluoghi in loco, in linea di massima i percorsi tattili per non vedenti non dovranno mai invadere la corsia ciclabile, ma interrompersi prima di attraversarla. Il motivo risiede nel fatto che i pedoni ciechi o ipovedenti potrebbero facilmente essere tratti in inganno e sentirsi troppo sicuri in un'area utilizzata da bici e monopattini. Più sicuro, per il pedone cieco e ipovedente, arrestarsi un po' prima e regolarsi meglio nel suo incedere.

Conclusioni

Per evidenti motivi di spazio, abbiamo fatto riferimento in particolare alla disabilità visiva, ma il nostro libro "La città del presente" (scaricabile dal sito www.uici.it), offre molti approfondimenti su tutte le forme di disabilità. Per non creare disagi o barriere, un'amministrazione pubblica deve sviluppare un approccio trasversale: il finale sarà una città più comoda e fruibile per tutti, anche per chi ha più difficoltà.