

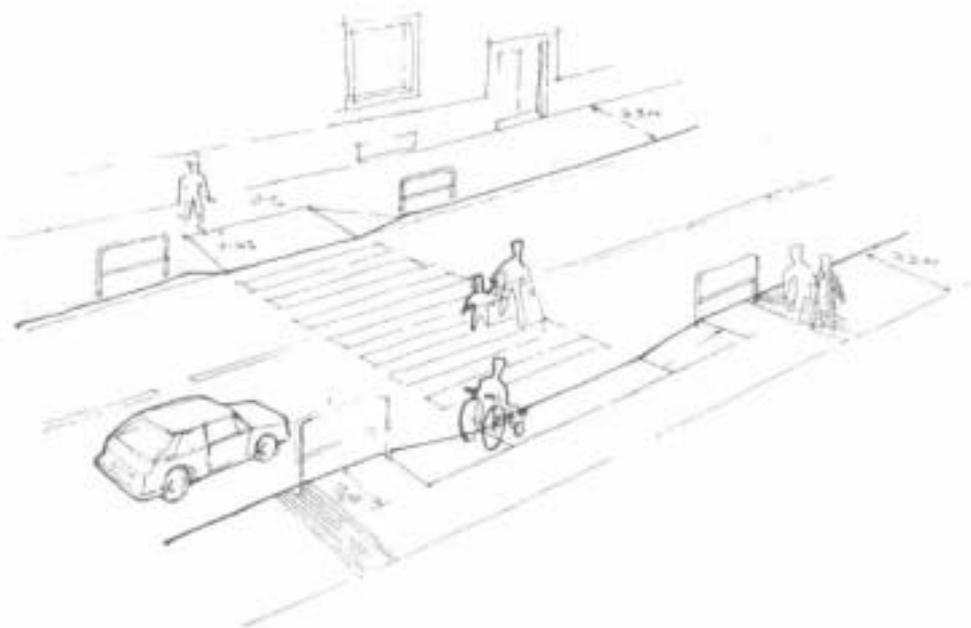
Fonte: Progettare per tutti senza barriere architettoniche, Maggioli editore, Rimini, 1997

Titolo: **CRITERI DI PROGETTAZIONE E PROBLEMI PERCETTIVI**

Fabrizio Vescovo

## **CRITERI DI PROGETTAZIONE E PROBLEMI PERCETTIVI**

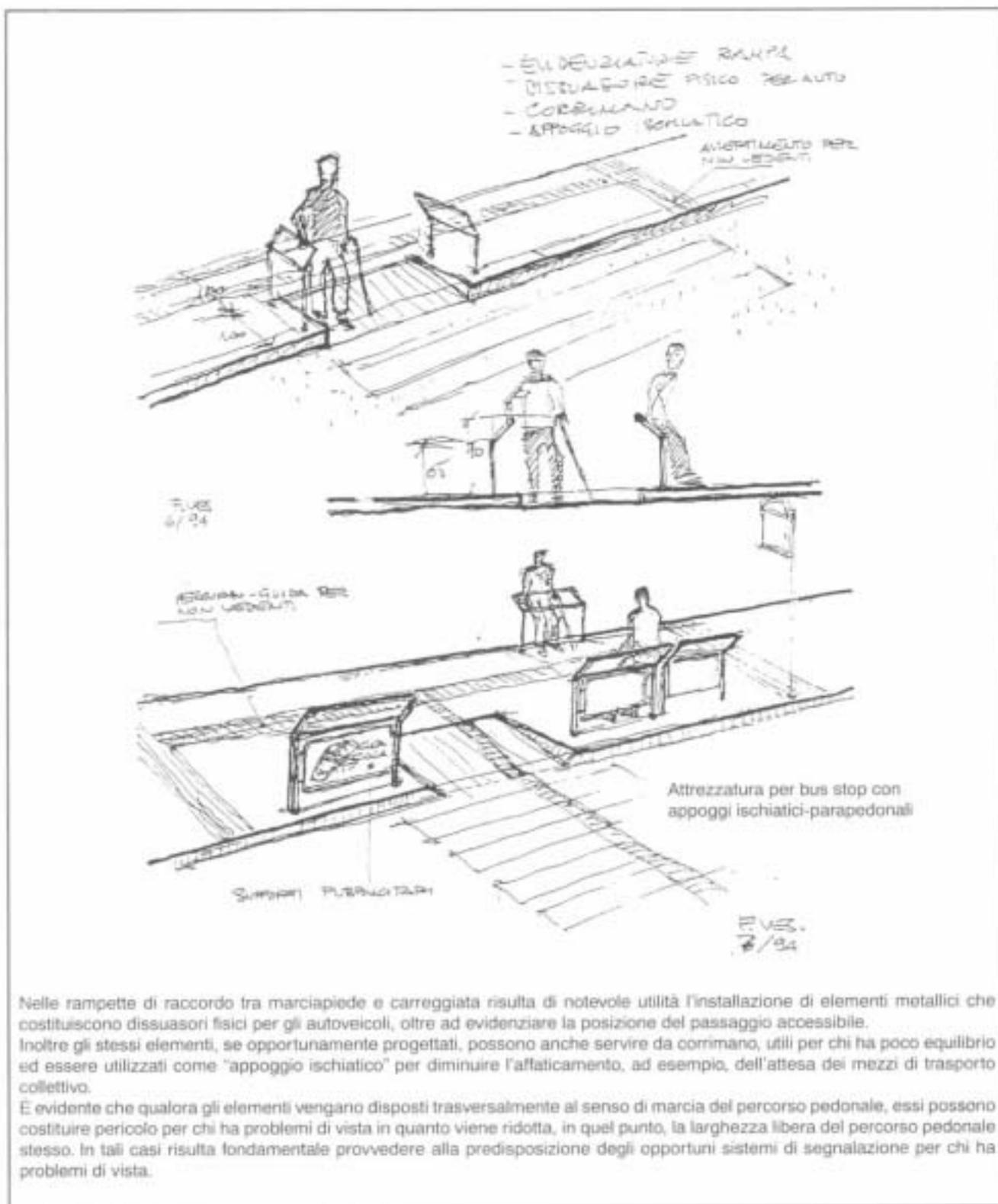
Dei problemi sensoriali si parla sin dal 1968 attraverso la Circolare 425 del Ministero dei LL.PP., il primo testo ufficiale del nostro Paese in materia di barriere architettoniche (che peraltro ha avuto una storia fortunata nel senso che è stato in larga misura recepito dalla Legge 118 del 1971). Sin dal 1971, in pratica, erano disponibili norme che obbligavano al rispetto di alcune prescrizioni anche per quanto riguarda il problema delle disabilità sensoriali. Si deve aggiungere, però, che questo primo provvedimento ha affrontato molto marginalmente questo problema. E forse non poteva essere diversamente: stiamo parlando di un fatto storico, stiamo parlando di molti anni fa, stiamo parlando di argomenti che allora venivano affrontati con un atteggiamento culturale e scientifico completamente diverso rispetto ad adesso. Successivamente, nel 1978, con il regolamento di attuazione della Legge 118 si è fatto un altro piccolo passo in avanti (D.P.R. n.384/78). Solo recentemente, però, si è cominciato a parlare, in maniera meno vaga, dei problemi relativi alle barriere delle persone con difficoltà sensoriali. Infatti, solo nel 1989 con la Legge 13 e il relativo decreto di attuazione (D.M. 236/89), ci sono dei fatti nuovi e particolarmente interessanti, a partire dalla definizione stessa di barriera architettonica. Oltre agli ostacoli fisici, “fonte di disagio per la mobilità di chiunque e in particolare per coloro che, per qualsiasi causa, hanno una capacità motoria ridotta o impedita in forma permanente o temporanea (...)”, e a quegli ostacoli che “limitano o impediscono a chiunque la comoda e sicura utilizzazione di parti, attrezzature o componenti”, si aggiungono ostacoli percettivi, ovvero “la mancanza di accorgimenti e segnalazioni che permettono l'orientamento e la riconoscibilità dei luoghi e delle fonti di pericolo per chiunque e, in particolare, per i non vedenti, per gli ipovedenti e per i sordi”. Quello compiuto dalla Legge 13 è concettualmente un salto di qualità veramente notevole perché, tra l'altro, il discorso dell'orientamento e della riconoscibilità dei luoghi, ha profonde implicazioni anche rispetto alla sicurezza, per chiunque, non solo per chi ha problemi sensoriali. Ci sono tante persone distratte, tante persone che per tutta una serie di motivi hanno difficoltà a concentrarsi su quello che fanno o sul percorso che compiono. Molto spesso gli ostacoli e le difficoltà per coloro che hanno problemi di vista sono ostacoli per tutti: i pronto soccorso degli ospedali sono pieni di persone distratte che urtano contro oggetti pericolosamente installati lungo i percorsi urbani. E' evidente la necessità di affermare, nell'ambito della concezione stessa delle prescrizioni normative, che i problemi di mobilità ed orientamento sono problemi di tutti e non solo di una minoranza di utenti svantaggiati. Per progettare in maniera più corretta e più responsabile, è necessario guardare a trecento sessanta gradi su quelle che sono le difficoltà di tutti gli uomini. Si conclude questa seppur sommaria elencazione di norme, richiamando la Legge 104/92, la cosiddetta Legge quadro sull'handicap. In questa legge c'è una modifica notevole ad una precedente legge che riguarda i percorsi pedonali urbani, e c'è una prescrizione che dice chiaramente che i marciapiedi e gli altri spazi urbani devono essere modificati in funzione del potenziamento dell'accessibilità del comfort e della sicurezza. Si fa riferimento alla modifica di una precedente legge che obbliga tutti i comuni a fare questo tipo di interventi entro un anno dall'uscita della prima legge che è la 41 del 1986. Nel 1992 si aggiunge questo tassello e si dice che non solo si devono adeguare gli edifici pubblici, di proprietà quindi della collettività, ma si devono adeguare (specificando come e riferendosi anche alle difficoltà delle persone con problemi sensoriali) i percorsi pedonali, rimuovendo gli ostacoli e le fonti di pericolo. Nonostante questa sia una prescrizione che è parte di una legge dello Stato, nonostante questa legge preveda delle sanzioni, purtroppo occorre ammetterlo, non ha prodotto i risultati sperati. I progettisti, secondo questa legge, possono essere puniti. Si parla di sanzioni molto severe, si arriva fino alla sospensione dall'Albo per sei mesi o all'ammenda fino a cinquanta milioni. Si tratta di sanzioni addirittura più severe di quelle relative al mancato rispetto delle norme antisismiche: si pensi a che punto era arrivata l'esasperazione delle associazioni e delle persone che soffrono della “città handicappata”. Però questo non è stato sufficiente: queste sanzioni di fatto possono essere raramente applicate perché c'è un meccanismo che consente spesso di eluderle.



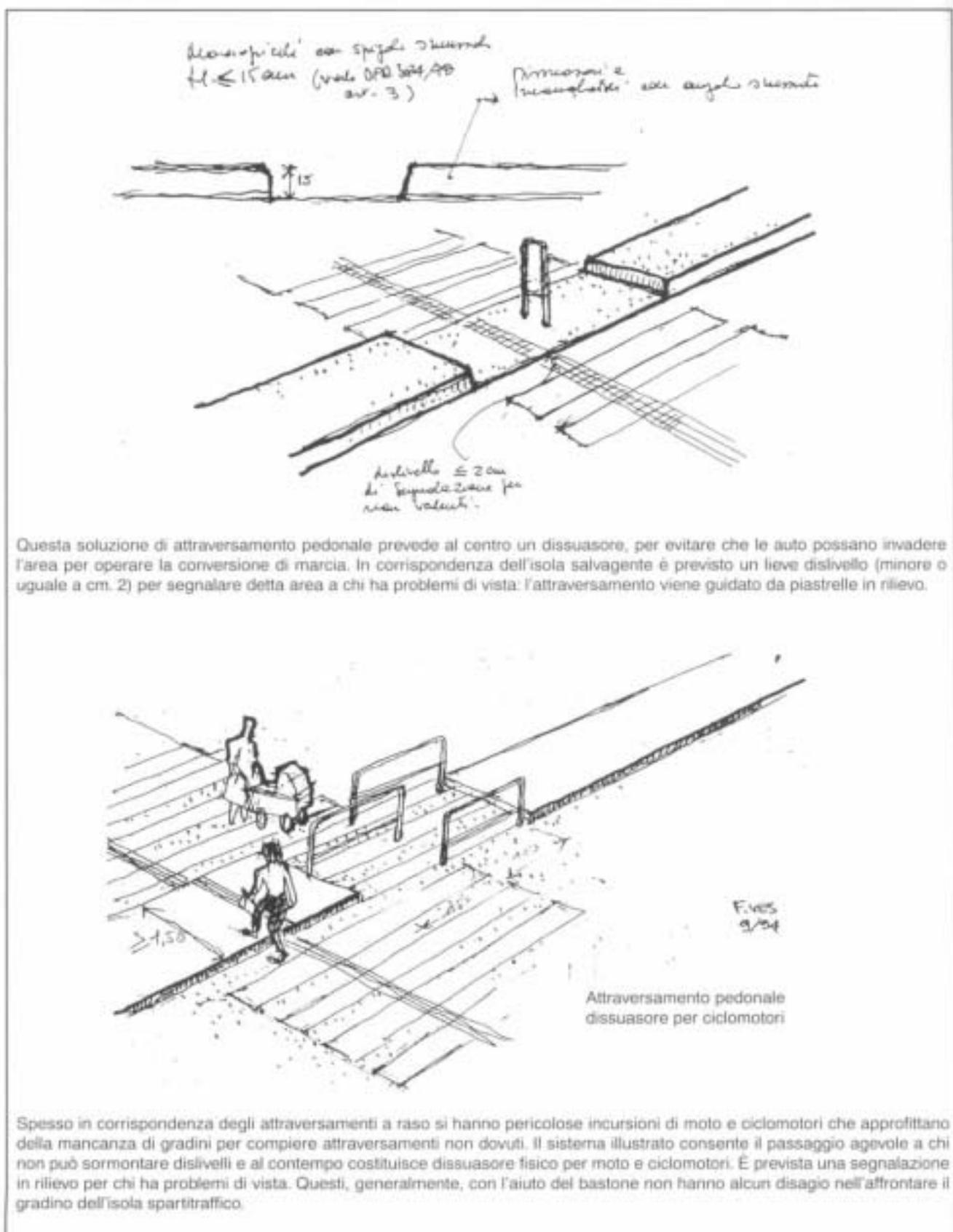
Nel grafico viene rappresentata una soluzione che consente un agevole attraversamento pedonale mediante rampette di pendenza modesta (8-10%).

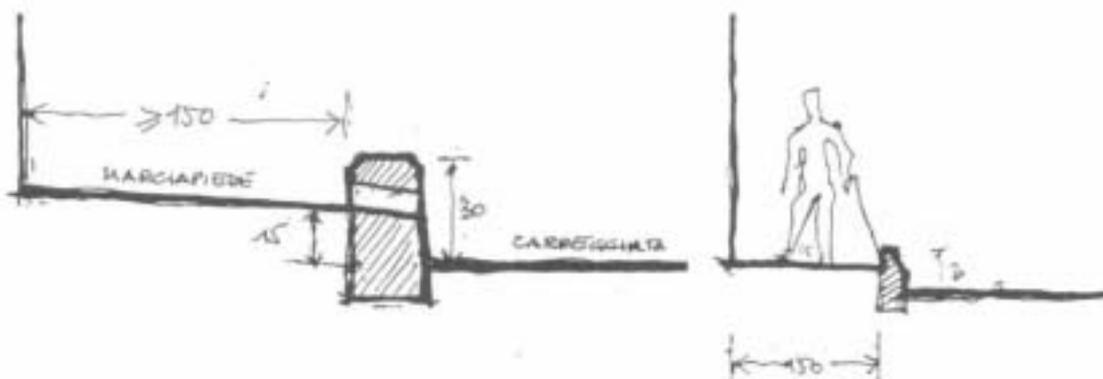
Le rampette di raccordo strada - marciapiede, disposte in senso longitudinale rispetto all'asse stradale, possono essere realizzate anche in presenza di marciapiedi con modeste larghezze disponibili (> 2,00 m.).

In tal caso è possibile disporre di una zona di "attesa protetta", alla stessa quota della sede carrabile, con evidenti vantaggi per la sicurezza degli utenti, in special modo per coloro che hanno limitate o impedito capacità motorie. Prima e dopo le due rampette può essere efficacemente usato un semplice dispositivo di avvertimento del cambiamento di quota, costituito da modeste zigrinature del marciapiede, disposte in senso trasversale al percorso, che costituiscono preavviso per le persone con problemi di vista o non vedenti.



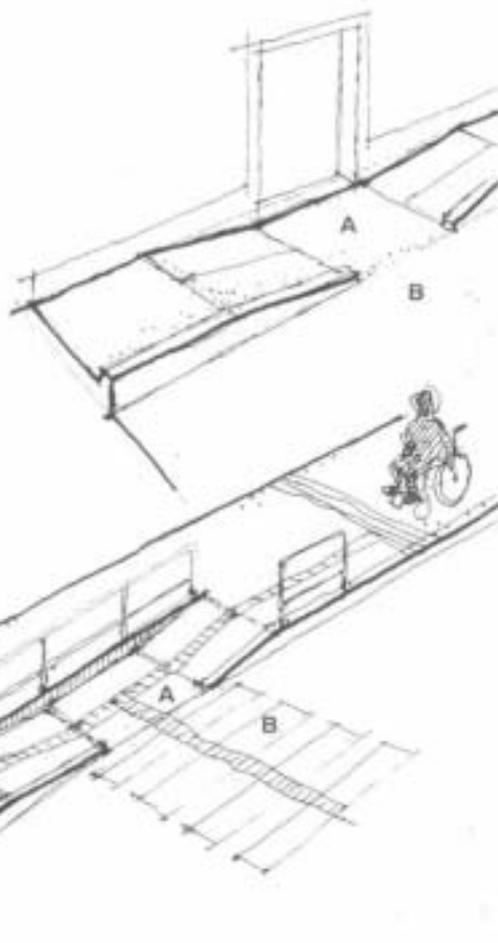
Nelle rampe di raccordo tra marciapiede e carreggiata risulta di notevole utilità l'installazione di elementi metallici che costituiscono dissuasori fisici per gli autoveicoli, oltre ad evidenziare la posizione del passaggio accessibile. Inoltre gli stessi elementi, se opportunamente progettati, possono anche servire da corrimano, utili per chi ha poco equilibrio ed essere utilizzati come "appoggio ischiatico" per diminuire l'affaticamento, ad esempio, dell'attesa dei mezzi di trasporto collettivo. È evidente che qualora gli elementi vengano disposti trasversalmente al senso di marcia del percorso pedonale, essi possono costituire pericolo per chi ha problemi di vista in quanto viene ridotta, in quel punto, la larghezza libera del percorso pedonale stesso. In tali casi risulta fondamentale provvedere alla predisposizione degli opportuni sistemi di segnalazione per chi ha problemi di vista.





Un valido metodo per separare il percorso pedonale del marciapiede da quello carrabile è quello di prevedere un cordolo di circa 30 cm. a delimitazione del marciapiede, che secondo le norme vigenti non può avere altezza superiore a 15 cm. In questo modo le rampe di raccordo con la zona carrabile possono avere una pendenza più lieve. Inoltre il cordolo è un notevole dissuasore nei confronti dell'irradenza dei veicoli e costituisce al contempo un forte elemento di ausilio per chi ha problemi di visivi ed utilizza il bastone lungo.

Relativamente alle zone indicate con le lettere A e B può anche essere previsto un piccolo dislivello di quota (max. cm. 2,5), poiché si tratta di due percorsi tra loro orizzontali quindi al di fuori delle zone inclinate. Tale piccolo dislivello può costituire aiuto a chi ha problemi di vista in quanto divide la parte "sicura" da quella "carrabile".



Il grafico rappresenta un modo corretto per risolvere il raccordo marciapiede – carreggiata individuando un'area di attesa per l'attraversamento che è già sullo stesso livello della zona da attraversare e quindi più sicura. Per segnalare il dislivello ed il punto di attraversamento alle persone con problemi di vista possono essere efficacemente previste zigrinature trasversali di avvertimento e linee guida in rilievo da seguire con il bastone lungo, per meglio individuare il percorso da compiere.