

## **15.10.2021 – Giornata del bastone bianco**

Fonte: Schweizerischer Blindebund – sezione di Zurigo

### **«Design for All» - ovvero, come le persone con disabilità visive o cieche si orientano grazie all'architettura moderna**

Sapevate che le canaline di scolo, i bordi dei marciapiedi, i cambi di pavimentazione e altri elementi costruttivi vengono intenzionalmente integrati nella costruzione degli spazi pubblici? E che essi fungono da sistema guida «naturale» per le persone cieche e ipovedenti? Pochi di noi ne sono consapevoli.

In occasione della giornata internazionale del bastone bianco, desideriamo concentrarci sugli elementi guida e di separazione presenti nelle aree costruite utilizzati dai pedoni ipovedenti e non vedenti per orientarsi in assenza di linee guida. Poiché queste ultime vengono impiegate solo laddove gli elementi costruttivi utili sono insufficienti, ecco che i primi assumono un'importanza enorme nella quotidianità delle persone con disabilità visive o cieche in grado di condurre una vita indipendente.

### **Costruire in modo socialmente sostenibile - «Design for All»**

Negli ultimi anni, il concetto di una costruzione sistematicamente adatta alle persone con disabilità, e con esso la filosofia del «Design for All», si sono affermati sempre di più sulla scena internazionale. Anche in Svizzera, le norme SIA 500 «Costruzioni senza ostacoli» e VSS SN 640 075 «Spazio di circolazione senza ostacoli» ne definiscono i requisiti e come applicarli alla pratica costruttiva contemporanea. Eva Schmidt, direttrice del Centro svizzero Architettura senza ostacoli, è convinta: «L'accettazione nei confronti della costruzione senza ostacoli è aumentata notevolmente negli ultimi anni. Oltre all'obbligo derivante dalla Legge federale sull'eliminazione di svantaggi nei confronti dei disabili (Legge sui disabili, LDis), si è diffusa la consapevolezza che tutte le persone possono essere colpite da limitazioni nel corso della loro vita; temporaneamente, a causa di un incidente, o perché con l'avanzare dell'età si sente e si vede meno bene, o perché ci si trova improvvisamente di fronte alle scale con un passeggino.»

Oggi, gli edifici di nuova costruzione accessibili al pubblico devono essere realizzati senza ostacoli per tutti, comprese le persone con disabilità motorie, visive o uditive. In conformità con la Legge sui disabili (LDis) e con le leggi edilizie cantonali, il Centro Architettura senza ostacoli elabora numerosi ausili alla pianificazione (direttive, norme etc.) riguardanti le misure costruttive da applicare agli spazi pubblici. Per le persone ipovedenti e cieche, ciò si traduce per esempio nella disposizione di sistemi di linee guida, di segnali acustici e elementi di delimitazione necessari a rendere sicure le aree pedonali.

### **Guida sui percorsi: marciapiedi, piazze, strade e zone d'incontro**

Per le persone con una disabilità visiva, la possibilità di acquisire e interpretare correttamente informazioni tattili tramite il «prolungamento del dito indice» - ovvero la punta del bastone bianco –

è limitata; per questo, per poter garantire il loro orientamento nello spazio di circolazione, è fondamentale che gli elementi con funzione di guida siano chiaramente identificabili e riconoscibili al tatto. Di fondamentale importanza sono gli elementi separatori disposti tra le aree destinate ai pedoni e la carreggiata; in particolare, nelle zone pedonali e d'incontro, due valide opzioni per la delimitazione di zone di circolazione diverse sono costituite da un **cordolo** (o **bordo alto**), oppure da una **fascia verde** (manto erboso). Se le fasce verdi sono abbastanza larghe, il loro uso è particolarmente adatto come delimitazione di strade in situazione di traffico intenso o veloce. Le persone non vedenti e ipovedenti che conoscono la zona sono di solito anche consapevoli della funzione dei **canaline di scolo** come elemento di orientamento.

Anche altri elementi guida possono essere riconosciuti con il bastone bianco, come per esempio i **cambi o le fasce di pavimentazione**, realizzati accostando rivestimenti per pavimentazione diversi, le cui diverse caratteristiche superficiali generano contrasti tattili. La pallina presente sulla punta del bastone permette di percepire le demarcazioni presenti a terra, i cambi di pavimentazione, i dislivelli e gli ostacoli.

Il bastone bianco garantisce così sicurezza, indipendenza e orientamento. Per i passanti ipovedenti con acuità visiva minima, anche il contrasto cromatico aiuta l'orientamento. Questo può essere ottenuto, per esempio, contrapponendo elementi in cemento chiaro o in pietra naturale alle superfici in asfalto. La marcatura ad alto contrasto degli ostacoli sulle superfici pedonali, come gradini, dissuasori, pali o barriere di cantiere, ne migliora la riconoscibilità per i passanti non vedenti.

### **«Shared Space» - una tendenza nuova e pericolosa**

Quando ci si trova a dover scegliere tra una soluzione con "traffico separato" e una con "traffico misto", è necessario tenere in considerazione la sicurezza delle persone con disabilità, le quali costituiscono uno dei gruppi di utenti più sensibili, secondo quanto richiesto dalla nostra Legge sui disabili. In concreto, questo significa che, laddove i pedoni in un determinato spazio di circolazione non hanno diritto di precedenza, la separazione tra area pedonale e carreggiata deve essere riconoscibile tattilmente, per esempio tramite bordi (cordoli dei marciapiedi) alti. Se invece l'intera superficie di circolazione è adibita contemporaneamente al traffico pedonale e veicolare, ciò deve esprimersi chiaramente nell'impianto urbanistico e nella segnaletica.

La tendenza - attualmente molto in voga - del cosiddetto «**Shared Space**», che prevede zone a traffico misto in corrispondenza di strade e piazze fortemente trafficate e senza una corrispondente regolamentazione del traffico, come per esempio la segnaletica relativa ad una zona di incontro o di una zona a velocità 30, dal punto di vista delle persone con disabilità è chiaramente da evitare. Infatti, nelle zone «Shared Space», essi non possono muoversi in autonomia (cfr. Rapporto di ricerca «Hindernisfreier Verkehrsraum» («Spazio di circolazione senza ostacoli») 2010, pag. 58).

### **Mezzi di trasporto pubblico – l'accessibilità è particolarmente importante**

Il trasporto pubblico gioca un ruolo centrale per l'autonomia degli spostamenti delle persone non vedenti e ipovedenti. Proprio per questo è di particolare importanza realizzare le **fermate degli autobus, degli autopostali e dei tram** ad alto contrasto, con posizionamento standardizzato dei supporti per informazioni e ausili all'orientamento riconoscibili sia visivamente che tattilmente. Un esempio noto in tal senso è la demarcazione tattilo-visiva della posizione di salita al mezzo in corrispondenza della porta anteriore dell'autobus per le persone con disabilità visiva. Ulteriori esempi sono la demarcazione visiva dei bordi di accostamento alti e le informazioni fornite secondo il principio die due sensi. Tale principio stabilisce che le informazioni utili, oltre che visivamente, devono essere trasmesse anche acusticamente o tattilmente tramite simboli in rilievo. (Cfr. Scheda tecnica 120, « Arrêts de bus » / « Bus-Haltestellen», Architettura senza ostacoli – il Centro svizzero specializzato, 2019).

Per garantire la sicurezza dei passeggeri e la continuità della guida sui percorsi nelle **stazioni e sulle banchine dei binari**, si ricorre all'installazione di demarcazioni di sicurezza tattilo-visive, quali le linee di sicurezza lungo i binari, le demarcazioni di «fine banchina» o «accesso/uscita della banchina» e le aree di attenzione «limite della zona dei binari».

Anche gli elementi costruttivi che caratterizzano le zone esterne ai binari, i sistemi di linee guida in tali zone e le demarcazioni di scale e gradini negli spazi pubblici adiacenti fanno parte della «catena di guida continua sui percorsi» delle stazioni. (Guida « Marquage tactile-visuel des quais de gare » / «Taktil-visuelle Markierung von Bahn- perrons», Architettura senza ostacoli – il Centro svizzero specializzato, 2020).

Come concetto generalmente applicabile e utile alla sicurezza di tutti, si devono cercare soluzioni semplici, non ambigue, intuitivamente riconoscibili e standardizzate, che permettono un buon orientamento per i vedenti come per gli ipovedenti e i non vedenti e trasmettono informazioni facilmente comprensibili.

### **Il potenziale visivo viene ottimizzato tramite i contrasti**

Buoni contrasti permettono di utilizzare in modo ottimale un'acuità visiva ridotta, contribuendo ad una migliore percezione delle informazioni. Ovunque sia necessario poter identificare rapidamente elementi costruttivi, demarcazioni e segnaletica, essi contribuiscono ad un aumento significativo della sicurezza. E ciò vale per tutti, con o senza disabilità visive.

I contrasti sono ampiamente usati agli incroci stradali con semafori. Il pulsante giallo del semaforo e la demarcazione tattilo-visiva facilitano l'individuazione del **palo del semaforo** e del **pulsante a chiamata pedonale**. La demarcazione ad alto contrasto (in giallo o bianco) delle scale e dei gradini è di grande aiuto anche nel caso di pianerottoli e dislivelli del terreno, aumentando la sicurezza per tutti gli utenti. Inoltre, ovunque siano presenti superfici vetrate, l'applicazione di demarcazioni non trasparenti ad un'altezza di ca. 1.50 m da terra (Direttive «Contrastes visuels», Architettura senza ostacoli – il Centro svizzero specializzato, 2017) è fondamentale ai fini della sicurezza: a nessuno piace andare a sbattere contro una lastra di vetro!

### **Scritte tattili nelle costruzioni e strutture**

La norma SIA 500 prevede informazioni tattili con scritte in rilievo e/o pittogrammi tattili per la designazione di ascensori, stanze, servizi igienici e piani. La scheda tecnica 121 « Écritures en relief et en Braille » (Architettura senza ostacoli – il Centro svizzero specializzato, 2020) precisa che le scritte in rilievo sono adatte per parole e designazioni brevi, in quanto di utilità non solo per le persone non vedenti; per designazioni e informazioni testuali più lunghe, invece, come per es. per la lettura di cartelli informativi o mappe in rilievo, è più adatto il Braille. Nel caso in cui le scritte vengano previste come ausilio all'orientamento specifico per persone con disabilità visive, come per es. per l'indicazione del numero del binario sul corrimano, i numeri delle stanze in un albergo ecc., la soluzione più sensata è quella di riportare le informazioni sia in rilievo che in Braille.

### **Le demarcazioni tattilo-visive come integrazione**

Le linee guida, le aree di attenzione ecc. (bianche sui marciapiedi, gialle sulla carreggiata) vengono applicate come misura **sussidiaria**; in altri termini, laddove l'orientamento non può essere garantito con l'uso del bastone bianco per riconoscere gli elementi costruttivi ed esse sono necessarie per ragioni funzionali o utili a garantire la sicurezza del traffico. I sistemi di linee guida devono essere installati solamente in assenza di misure architettoniche adeguate. Tuttavia, essi devono sempre essere presenti in corrispondenza delle fermate, dei semafori e degli attraversamenti. (Scheda tecnica 114 « Système suisse de lignes de guidage », Architettura senza ostacoli – il Centro svizzero specializzato, 2019).

La guida sui percorsi tramite elementi costruttivi è sempre da preferirsi alla demarcazione con linee guida, poiché tali elementi sono utilizzabili in modo più flessibile ai fini dell'orientamento,

richiedono minore manutenzione e soddisfano il principio del «Design for All» senza misure e costi aggiuntivi.

#### **«Principio di proporzionalità» - costi aggiuntivi**

Se le misure necessarie vengono prese in considerazione per tempo durante la pianificazione, i costi aggiuntivi sono quasi inesistenti. Elementi di drenaggio, cordoli e pavimentazioni sono sempre necessari nello spazio di circolazione. Se sono progettati per essere individuabili al tatto e disposti in modo intelligente, e se allo stesso tempo si tiene conto della disposizione degli elementi di arredo, dei parcheggi, dei pali e delle paline, questi elementi costruttivi possono garantire la guida sui percorsi. Costruendo bene, dunque, l'installazione e manutenzione delle demarcazioni tattilo-visive per gli ipovedenti può essere evitata in molti punti. Si applica dunque il «principio di proporzionalità» (Rue et trafic Nr. 12, Architettura senza ostacoli – il Centro svizzero specializzato, 2014).

Fruizione, sicurezza del traffico e pianificazione urbanistica dovrebbero essere conciliati: questa è un'abilità che verrà sempre più richiesta in futuro, perché una buona architettura offre qualità spaziale e comfort a tutti – senza necessariamente dover sacrificare l'estetica.

#### **Prospettive positive per il futuro - riveduta la legge federale sugli appalti pubblici**

Anche la politica guarda nella stessa direzione. La nuova legge federale sugli appalti pubblici (LAPub) è entrata in vigore il 1° gennaio 2021 e preannuncia un cambiamento di paradigma nella cultura delle gare d'appalto per i progetti di costruzione: ad aggiudicarsi l'incarico sarà l'offerta «più vantaggiosa» e non più quella «economicamente più vantaggiosa». La promessa è: in futuro, la sostenibilità economica, ecologica e sociale saranno giudicate come criteri ugualmente importanti negli appalti pubblici. Se questo non è un passo verso un futuro senza barriere! (Bulletin n° 65 - Aprile 2021/ Architettura senza ostacoli – il Centro svizzero specializzato)