



Il diritto alla mobilità

dalla Costituzione alla
Convenzione dell'ONU

ROCCO ROLLI – TACTILE VISION ONLUS

UNA CITTÀ PER TUTTI
*L'accessibilità nei percorsi pubblici per le
persone con disabilità visiva*

L'ACCESSIBILITÀ E IL DIRITTO ALLA MOBILITA' SI FONDA SULLA COSTITUZIONE

- La posizione delle persone disabili, pur non essendo espressamente contemplata in Costituzione, trova comunque una protezione costituzionale adeguata nell'ambito del programma di giustizia sociale delineato dalla nostra Carta costituzionale in favore dei soggetti deboli e rivolto a perseguire – attraverso una disciplina legislativa **non discriminatoria**, bensì di **sostegno ed emancipatoria** – l'effettiva **inclusione sociale** e la **diretta partecipazione alla vita attiva** della persona con disabilità.

nella Carta costituzionale

- il "riconoscimento" e la "garanzia" (art. 2 Cost.) dei diritti dei disabili, per il conseguimento di quella loro "**pari dignità sociale**" (art. 3 al. Cost.) che consenta il "**pieno sviluppo della persona umana**" (art. 3 Cost.), trova un saldo fondamento proprio in quel parametro espansivo offerto dalla Costituzione e rappresentato dalla **pienezza dello sviluppo della persona umana**.
- Nel caso di specie, vanno riconosciuti quei **diritti alla riduzione delle disuguaglianze**, condizione imprescindibile per realizzare il loro **diritto ad avere pari opportunità**, anche in forza di quei "doveri inderogabili di solidarietà politica, economica e sociale" di cui l'art. 2 Cost. richiede perentoriamente l'adempimento.

CONVENZIONE ONU

- *13 dicembre 2006*

l'Assemblea Generale delle Nazioni Unite approva la Convenzione sui diritti delle persone con disabilità;

- *30 marzo 2007*

l'Italia sottoscrive la Convenzione;

- *3 marzo 2009*

con la legge n. 18 l'Italia ratifica e rende esecutiva la Convenzione;

- *data difficile da prevedere*

i diritti vengono riconosciuti e assicurati nella vita quotidiana delle persone.



Arricchiamoci delle nostre reciproche differenze.

Paul Valery

- La convenzione delle Nazioni Unite sui diritti delle persone con disabilità rappresenta un punto di svolta a livello planetario per 650 milioni di persone e costituisce un importante risultato per l'intera comunità internazionale: infatti, non esisteva sino ad oggi uno strumento vincolante per gli Stati in materia di disabilità.
- **La Convenzione non introduce nuovi diritti**, ma si prefigge lo scopo di **promuovere, proteggere e assicurare alle persone con disabilità il pieno ed eguale godimento del diritto** alla vita, alla salute, all'istruzione, al lavoro, ad una vita indipendente, **alla mobilità**, alla libertà di espressione e, in generale, alla partecipazione alla vita politica e sociale.

la normalità nella diversità

- Una cosa importantissima sancita dall'ONU è che la **disabilità non è più concepita in termini di deficit rispetto a una presunta normalità**. Rispetto al passato quando la disabilità era assimilata a una sorta di malattia, con i nuovi parametri ICF, (*classificazione internazionale del funzionamento, della disabilità e della salute*) si propone un nuovo modo di intendere i disabili, che **prende in considerazione le loro difficoltà nel rapporto con l'ambiente** e assume come centrale l'obiettivo dell'inclusione.
- La **disabilità non è** più considerata quindi come **una condizione soggettiva delle persone**, ma dipende tanto da fattori ambientali e sociali quanto da fattori individuali; **è una condizione che appartiene a tutto il genere umano** e che **ogni persona può sperimentare in vario modo nell'arco di tutta la propria vita** (da bambino, da anziano, in gravidanza, quando si muove con un passeggino o una carrozzina, con il bastone, con gli occhiali, ecc.).

Niente su di noi senza di noi

- la Convenzione ha riformulato i bisogni delle persone con disabilità in termini di diritti umani. Con questo essa ha segnato un punto decisivo di passaggio **da una cultura dei bisogni a una cultura dei diritti**: dalle politiche dell'assistenza e della sanità alle politiche dell'inclusione.
- Si è passati alla prospettiva della costruzione di una società inclusiva, in cui **ognuno può partecipare senza discriminazione alcuna e dare il proprio contributo allo sviluppo della società di tutti.**

Rimuovere le barriere

- In questa prospettiva è necessario **rimuovere le barriere** e gli ostacoli **che impediscono la piena partecipazione sociale**. **In particolare devono essere garantiti i diritti all'accessibilità** (art.9), **alla vita indipendente** (art. 19), alla **mobilità personale** (art. 20), per poter fruire dei *“diversi ambienti, così come dei servizi, delle attività, dell'informazione e della documentazione”*.
- **L'approccio è quello dell'*Universal Design*** che prevede *“la progettazione di prodotti, ambienti, programmi e servizi utilizzabili da tutte le persone, nella misura più estesa possibile, senza il bisogno di adattamenti o di progettazioni specializzate”*; il **che non significa escludere dispositivi di ausilio per particolari gruppi di persone con disabilità, quando necessario**.

Quali barriere?

- In tutta la vigente legislazione per **barriere architettoniche** si intende:
- **a) gli ostacoli fisici che sono fonte di disagio per la mobilità di chiunque** ed in particolare di coloro che, per qualsiasi causa, hanno una capacità motoria ridotta o impedita in forma permanente o temporanea;
- **b) gli ostacoli che limitano o impediscono a chiunque la comoda e sicura** utilizzazione di parti, attrezzature o componenti;
- **c) 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, gli ipovedenti e i sordi.

Barriere percettive

- Con il DPR n. 503/96 si estende l'applicazione della legge anche agli spazi pubblici.
- Risulta evidente come il concetto di barriera architettonica sia molto più esteso di quanto comunemente non si pensi. **Per barriera architettonica si intende infatti anche la barriera percettiva.** La norma evidenzia inoltre come le barriere architettoniche devono essere considerate come **un ostacolo per chiunque** e quindi non solo per le persone con disabilità, ma anche per tutti i potenziali fruitori del bene.
- Di recente, la necessità di superare le barriere percettive nei luoghi di interesse culturale, ma anche negli ambiti urbani, è stata ribadita dal Decreto Ministeriale del 28 marzo 2008 "*Linee Guida per il superamento delle barriere architettoniche nei luoghi di interesse culturali*".
Le "*Linee Guida*" affrontano dettagliatamente il tema delle barriere percettive, sostanziando la trattazione per mezzo di "*buone pratiche*": un radicale modo di porsi dinnanzi all'annoso problema di consentire a tutti una piena accessibilità a luoghi come quelli di interesse culturale

Barriere comunicative

- Dall'analisi della legislazione, molto importante diventa la messa in chiaro del concetto di **barriere percettive**, **individuate nelle situazioni di disagio o di conflitto comunicativo** e che possono essere eliminate per mezzo di un **incremento informativo**.
- In pratica, per un cieco o un ipovedente, il problema non è tanto quello di eliminare i gradini o gli ostacoli, quanto quello di segnalarli; per **il disabile visivo serve maggiore attenzione e cura sull'aspetto "emotional" del servizio e del prodotto**, in quanto quella condizione di disabilità invita a non considerare più le persone come semplici **utilizzatori, ma piuttosto come fruitori**.

MOBILITA' E ORIENTAMENTO

- Un'ulteriore aspetto riguarda quello che possiamo definire **le barriere della mobilità**. Possiamo affermare che la mobilità è la capacità, abilità e disposizione a muoversi autonomamente in ambienti familiari e sconosciuti con la massima sicurezza, il minimo sforzo e il massimo rendimento.
- **La cecità e l'ipovisione possono pregiudicare la mobilità e la capacità di orientamento spaziale** perché la specificità di tale minorazione risiede nella compromissione delle strutture e funzioni che permettono di rilevare informazioni a lunga distanza e conseguentemente di mettere in atto comportamenti anticipatori.

ORIENTAMENTO



- Per una deambulazione sicura è necessario ricorrere ad **ausili per la mobilità**.
- *Parte integrante della mobilità sicura è l'**orientamento**, quel processo percettivo-cognitivo, mediante il quale il soggetto si mette in relazione con gli oggetti e soggetti del mondo circostante. In pratica, non è possibile muoversi senza sapere **dove si è e dove si deve andare.***

"Un buon progetto abilita, un cattivo progetto disabilita" (P. Hogan)



Le immagini che seguono non sono fotomontaggi. Sempre più una cattiva progettazione sta creando un serio pericolo per le persone con disabilità: **in questo caso il percorso conduce su un palo.**

“Il sesto senso esiste ma solo i ciechi (e i supereroi) sanno usarlo”



Per attraversare questo incrocio la persona con disabilità visiva deve vederci benissimo: lasciare il percorso, spostarsi sul semaforo, ritornare sul percorso, attraversare, correggere la direzione almeno una decina di volte. Veri eroi urbani.

I ciechi sono come il super eroe non vedente
Daredevil che riesce a muoversi
nonostante il deficit grazie al sesto senso



- Dove indirizza il percorso?



Non è facile (mantenere) la vita semplice



Nel cuore antico di una città attenta ai bisogni delle persone con disabilità questo ostacolo è in quella posizione da alcuni anni

Secondo me non siamo diventati ciechi,
secondo me lo siamo, Ciechi che vedono,
Ciechi che, pur vedendo, non vedono. Josè Saramago



Il percorso
dovrebbe
condurre
dalla Metro
all'Oftalmico

All'attenzione del progettista: attività da compiere prima di attraversare una strada

- Sapere dove attraversare
- Comprendere lo scenario attraverso i rumori del traffico
- Interagire con i sistemi di regolazione del traffico
- Richiedere il segnale di via libera all'incrocio con semafori a chiamata.
- Individuare la posizione del palo del semaforo
- Individuare la posizione del dispositivo di chiamata
- Porsi nella mezzeria dell'attraversamento
- Assumere una posizione di attraversamento corretta
- Scegliere il momento in cui attraversare



Per una persona con problemi di vista, l'attraversamento della strada può risultare estremamente complicato e può richiedere un tempo per la comprensione dello scenario e dei fattori interagenti molto maggiore.

Attività da compiere nel corso dell'attraversamento

- Manifestare la propria presenza agli automobilisti
- Mantenere la direzione di marcia all'interno delle strisce
- Compiere l'attraversamento nei tempi del semaforo
- Individuare la fine dell'attraversamento



I processi di riconoscimento e identificazione avvengono grazie ad operazioni selettive nei confronti di tutta la stimolazione che raggiunge gli organi di senso

Questo aiuta o disorienta?



Per chi è stato inserito questo percorso?



In conclusione

- A circa quarant'anni dall'emanazione delle prime disposizioni in materia di superamento di barriere architettoniche, e a più di venti dalle cosiddette "recenti" normative occorre prendere atto che l'accessibilità è un diritto ancora lontano dall'essere garantito. Ancora oggi, forse, si centra l'attenzione nell'abbattere le barriere architettoniche esistenti, e meno **nell'evitare che si continuino a realizzare opere che presentano rilevanti problemi di accessibilità**, opere che, non di rado, appaiono o sono ritenute formalmente "a norma".

Niente su di noi senza di noi

- L'eliminazione delle barriere architettoniche risponde ad **un'esigenza di autonomia, di fruibilità in sicurezza di spazi privati e pubblici, di dignità sociale delle persone con disabilità.**
- L'UICI propone alla Regione Piemonte, alle Province, ai Comuni un approccio sistematico al tema delle barriere architettoniche e sensoriali, mettendo a disposizione la propria esperienza su questi problemi prioritari e quotidiani per un elevato numero di persone.

Promozione dei P.E.B.A.

- Le Pubbliche Amministrazioni, in particolare i Comuni, sono tenute alla predisposizione di appositi Piani di Abbattimento delle Barriere Architettoniche (P.E.B.A.) sulla base di indicazioni fornite dalle Regioni che hanno il compito di indicare agli Enti locali i criteri e le modalità per l'approvazione dei Piani (L. 41/86 art. 32 comma 21). Tali piani di abbattimento delle barriere architettoniche devono riportare indicazioni rispetto all'accessibilità degli spazi urbani. (L. 104/ 92 art. 24 comma 9).

I Piani di Accessibilità Urbana (PAU)

La legge 104/1992 stabilisce inoltre l'obbligo da parte dei comuni di integrare il P.E.B.A. con il Piano di Accessibilità Urbana (P.A.U.), cioè lo studio degli spazi urbani finalizzato alla realizzazione di percorsi pedonali sicuri e accessibili a tutti: i P.A.U. devono riportare indicazioni rispetto all'accessibilità degli spazi urbani, con particolare riferimento **all'individuazione di percorsi accessibili, all'installazione di semafori acustici per non vedenti, alla rimozione della segnaletica installata in modo da ostacolare la circolazione delle persone con disabilità** (L. 104/ 92 art. 24 comma 9).

Proposta di formazione

- Per tutto questo ci è sembrato necessario promuovere iniziative di aggiornamento specifico rivolte a professionisti e ai tecnici degli enti locali, per suggerire proposte progettuali che tengono conto delle esigenze dei cittadini con esigenze particolari non contemplate nelle normative vigenti: **dai percorsi pedotattili all'attraversamento in presenza di rotatorie, della segnaletica di calpestio alla comunicazione pubblica.**

fine



Credere nel progresso non
significa che un progresso
ci sia già stato.

F. Kafka