

I.N.M.A.C.I.

ISTITUTO NAZIONALE PER LA MOBILITÀ AUTONOMA DI CIECHI ED IPOVEDENTI



ORGANISMO INTERASSOCIATIVO



Unione Italiana dei Ciechi e degli Ipovedenti - ONLUS

Associazione Disabili Visivi - ONLUS

GRUPPO DI COORDINAMENTO PER LA MOBILITÀ AUTONOMA DEI DISABILI VISIVI

REQUISITI PER LA FRUIBILITÀ E LA SICUREZZA DEI SISTEMI DI TRASPORTO PUBBLICO DA PARTE DEI NON VEDENTI ED IPOVEDENTI

I requisiti che un sistema di trasporto pubblico deve presentare per essere autonomamente accessibile, fruibile e sicuro per i disabili visivi, in ottemperanza alla normativa vigente sull'eliminazione delle barriere percettive e alla Convenzione ONU sui diritti delle persone con disabilità (Art. 9), possono essere sintetizzati come segue:

- Annunci vocali di prossima fermata all'interno dei mezzi.
- Annuncio vocale del numero di linea e della destinazione finale all'esterno almeno della porta anteriore del mezzo, attivato con l'apertura delle porte; anche per questi annunci, il volume della voce deve variare in funzione del rumore di fondo e il sistema non deve essere modificabile da parte del conducente.
- Esclusione di sistemi di annunci vocali che richiedano l'impiego da parte degli utenti di apparecchi speciali, precludendone in tal modo l'uso da parte di "chiunque" (ciechi provenienti da altre località, persone anziane, turisti, ecc.), come previsto dall'Art. 1.2.c) del D.P.R. 503/1996 e nel rispetto delle norme sulla non discriminazione (legge 67/2006).
- Reperibilità al tatto dei pulsanti per la richiesta di fermata o per l'apertura della porta.
- Assenza di sporgenze imprevedibili all'interno del mezzo che possano rappresentare un rischio per l'incolumità del passeggero con problemi di vista.
- Necessità che le tabelle informative poste su fronte, retro e fiancata del mezzo, siano collocate anche ad altezza d'uomo e che le scritte siano formate da caratteri a lettura facilitata composti da led luminosi o comunque illuminati in modo da consentirne una agevole lettura da parte di ipovedenti e persone anziane.
- Apposizione sulle paline di fermata di targhette in braille e in caratteri a rilievo e a lettura facilitata.
- Vocalizzazione delle eventuali paline di fermata con display a messaggio variabile mediante pressione di un pulsante posto sul palo stesso, in analogia a quanto stabilito per i segnalatori acustici ai semafori (Norma CEI 214-7). In alternativa, altri sistemi informatici, in aggiunta e non in sostituzione di quelli tattili, per l'individuazione dell'ubicazione della fermata, per informare i disabili visivi sulle linee che vi transitano e sui tempi di attesa di ciascuna linea.
- Segnalazioni tattili sul piano di calpestio per indicare ai non vedenti il punto della fermata, in modo che possano localizzare la palina e l'area di attesa.
- L'utilizzo dei segnali tattilo-vocali in PVC speciale per esterni (LVE), incollabili sulla pavimentazione esistente, agevola la segnalazione delle fermate senza la necessità di lavori edili e facilitando la percezione del segnale da parte dei non vedenti.
- Indicazione dei percorsi e dei relativi orari, soprattutto per le linee extraurbane, consultabili via Internet con i requisiti di accessibilità previsti dalla normativa vigente.
- I conducenti dei mezzi pubblici devono fermarsi sempre con la porta anteriore in corrispondenza del cartello di fermata quando vi si trovi un cieco, anche se, come spesso avviene, hanno già aperto le porte in coda ad altri autobus; infatti il non vedente non è in grado né di avvistare il mezzo che lo interessa, né di correre verso di esso; tale problema sussiste peraltro anche per le persone anziane.
- Necessità di dotare i mezzi su gomma a trazione elettrica di un dispositivo che crei un rumore artificiale tale da avvertire a breve distanza chi non vede del suo sopraggiungere. Il livello di tale rumore, che potrebbe consistere nella simulazione di un motore tradizionale, deve essere automaticamente regolato in base all'intensità del rumore di fondo.