Barriere architettoniche e Design for All

Quale contributo dell'ergonomia?

ISABELLA TIZIANA STEFFAN
Arch. Eur/Erg,Osservatorio Edilizio del Comune di Milano

1. Il mondo del progetto con e senza barriere architettoniche

Negli anni Cinquanta e Sessanta in Italia si parlava poco di eliminazione di *barriere architettoniche*, poco di *handicap*, poco persino di emarginazione, non si parlava affatto di Design for All. È negli anni Cinquanta, negli Stati Uniti, che nasce il movimento *Barrier Free,* - per rispondere prima alle richieste delle numerose persone colpite da poliomielite e negli anni successivi a quelle dei reduci dal Vietnam disabili – ed è negli anni Sessanta che compare il termine inglese *Design for All*, che è la semplice traduzione della versione svedese *Design för Alle,* a sua volta coniato nel periodo in cui lo stato assistenziale tipico dei paesi scandinavi ha avuto il suo massimo splendore.

In Italia il primo segnale di attenzione a queste tematiche è del 1965, quando l'ANMIL (Associazione Nazionale Mutilati e Invalidi del Lavoro) e l'AIAS (Associazione Italiana per l'Assistenza agli Spastici), entrambe di Roma, organizzarono la Conferenza Internazionale di Stresa, proponendo come tema di discussione e dibattito le "barriere architettoniche". Lo scopo della conferenza era la sensibilizzazione delle autorità competenti, delle persone che si occupavano di architettura, di città e di *invalidità*, dell'opinione pubblica internazionale sulle difficoltà che l'*invalido in carrozzina* incontra quando vuole inserirsi nella vita sociale. Le difficoltà derivavano da erronei criteri progettuali con i quali venivano realizzate le città e gli edifici e l'impossibilità di utilizzare mezzi di trasporto, e tali difficoltà vennero allora definite *barriere architettoniche*.

Tale termine è la traduzione letterale di *architectural barriers e* compare in Italia per la prima volta circa 40 anni fa, con notevole ritardo rispetto ai Paesi anglosassoni; l'icona di riferimento – in contrapposizione al *modulor* di Le Corbusier – è la persona in carrozzina del manuale di Goldsmith (Ornati, 2000).[1]

La conferenza di Stresa del 1965 e poi di Arezzo del 1966 ebbero il merito di avviare un processo di conoscenza del problema e la nascita di una coscienza sociale, così che in Italia uscì nel 1967 la prima circolare ministeriale che accennava al tema delle *barriere architettoniche* nell'ambiente costruito, nella città; ma si dovrà aspettare il 1971 per avere una prima legge cogente. Il mondo della progettazione degli spazi architettonici, compatibile con le problematiche della disabilità, da allora vanta in Italia una ricca legislazione con diversi riferimenti prestazionali e prescrittivi[2].

È quindi al mondo del progetto di edifici, servizi e ambienti comuni – e non a quello dei prodotti d'uso – a cui viene richiesto per primo di garantire una maggiore accessibilità, che vada oltre una fruibilità riservata e attrezzature dedicate a singoli profili d'utenza, quali ad esempio spazi gioco per bambini, case e arredi per anziani, ausili per anziani e disabili: è a questa richiesta sociale che fa seguito una precisa risposta normativa.

1.1 La fruibilità ambientale tra percezione sociale e normativa

È interessante notare come la percezione sociale rispetto ai temi relativi alla disabilità e alla fruibilità dell'ambiente sia mutevole nel corso degli anni e si rifletta in modo similare anche a livello normativo, e come un diverso approccio socio-culturale possa portare a una sorta di rivoluzione anche nel progetto.

Si prenda ad esempio la terminologia usata nelle norme, in particolare i termini a connotazione negativa usati nelle prime norme: *barriere architettoniche* (l'ambiente è costituito da ostacoli); *e, spastici*, *persone impedite o minorate* (1967*)*, *minorati fisici, mutilati e invalidi civili (1978), individui con ridotte capacità motorie, disabili, categorie svantaggiate* di utenti (le persone

possiedono caratteristiche limitanti). La terminologia normativa poi si evolve di pari passo con la percezione sociale della disabilità/diversità, in concetti quali la necessità di: *superare le barriere architettoniche e le fonti di pericolo*; *e, superare* le *barriere psicologiche, garantire l'autonomia a soggetti con difficoltà* motoria, sensoriale, psichica, di natura permanente o temporanea, *tener conto delle variazioni delle esigenze individuali* e delle diverse caratteristiche anatomiche, fisiologiche, senso-percettive delle persone.

Nel 1989, anno in cui la legislazione italiana sulla fruibilità va oltre l'edilizia sociale, l'edilizia pubblica e i trasporti, e considera finalmente anche l'edilizia privata, compaiono delle innovazioni fondamentali nei concetti di *accessibilità, visitabilità, adattabilità,* intesi come tre livelli di qualità dello spazio, da garantire in base al tipo di edificio o luogo (pubblico o privato), e al tipo di intervento (dalla nuova edificazione sino al cambio d'uso senza opere). Anche se non esplicitato, il risultato atteso é quello di attivare un processo progettuale che conduca gradualmente alla piena fruibilità dello spazio costruito, e al *conforto* di *tutti i cittadini*.

Un'ulteriore evoluzione è riscontrabile nel "Testo unico delle disposizioni legislative e regolamentari in materia edilizia" n. 380 del 2001 (capo III artt-77-82), in cui vengono indirizzati criteri di progettazione generalizzati allo spazio urbano ed edilizio, e non solo per specifiche categorie edilizie e destinazioni d'uso collegate a fasce di utenza debole (quali edifici scolastici, case di cura, etc), e nelle recenti norme a tutela anche del *lavoratore disabile*, in cui vengono affrontati i temi della sicurezza e prevenzione degli incendi[3] . Tuttavia attualmente il tema dell'accessibilità viene ancora considerato come un problema da trattare in realtà architettoniche esistenti, o comunque da affrontare alla fine del processo progettuale; purtroppo non viene considerato con un approccio globale, volto a garantire la compatibilità del progetto con le esigenze dei diversi utilizzatori finali.

Progettare senza barriere dovrebbe indurre a pensare a una città più vivibile e sicura non solo per persone con limitazioni a carattere temporaneo quali gambe ingessate, oppure bambini, donne incinte, anziani, ma anche per persone che possono trovarsi in situazioni di disagio ad esempio a causa di bagagli, a non conoscenza del luogo o dei mezzi di comunicazione locali; dovrebbe essere un modo per elevare la qualità di vita per tutti, in tutti i luoghi; ma così non è. Tutte queste norme tecniche infatti sono state associate quasi sempre solo alla disabilità motoria permanente, e la loro applicazione a lungo trascurata da tecnici e Amministrazioni in quanto percepite come ulteriore limite normativo alla creatività, al risultato estetico finale dell'opera.

Nella percezione degli addetti ai lavori sembra che le rampe, ad esempio, non siano un elemento di qualità dei percorsi e siano state introdotte nell'architettura solo per favorire l'accessibilità ai disabili motori. E' noto invece come nei grandi esempi di architettura il muoversi sia fattore determinante per la concezione e comprensione della stessa (vedi *Promenade architecturale di Le Corbusier*)

Garantire l'accessibilità del costruito non é solamente superare una differenza di quota ma é legare l'architettura al movimento. Alcuni illustri colleghi ad esempio, hanno riconosciuto alle rampe un importante ruolo estetico-funzionale: si ricorda Le Corbusier nella Villa Savoy a Poissy (1929) ma anche nell'Università di Arti Visive di Harvard Cambridge nel Massachusetts (1961) dove la rampa collega due strade, passando dal secondo piano dell'edificio; James Stirling nel museo statale di Stoccarda (1977-1983) dove la rampa è un percorso con una notevole valenza estetica, alternativo alla scala e all'ascensore; Richard Meier nel Museo di Arte Contemporanea di Barcellona (1987-1995) dove utilizza una rampa a lieve pendenza come percorso principale (fig. 1); Norman Foster nel Reichstag (1992-1999) dove realizza una rampa a spirale per la salita alla copertura.

Figura 1. Barcellona: Museo di Arte Contemporanea. Fonte: Steffan

Garantire la fruibilità di uno spazio non significa solo movimento, accessibilità, ma il pieno godimento fisico percettivo dello stesso. La generica pretesa di garantire la "qualità architettonica", non è sufficientemente esplicativa e non perseguibile tramite la normativa di settore: come può essere garantita e verificata la funzionalità, la fruibilità, il confort ambientale e la gradevolezza dello spazio, se non attingendo anche agli strumenti e metodi tipici dell'ergonomia?

1.2 La fruibilità dei luoghi pubblici

Merita un'attenzione particolare la progettazione di spazi e ambienti pubblici fruibili, quegli spazi che maggiormente rappresentano la città: è in questo settore che i *Piani per l'Eliminazione delle Barriere Architettoniche e localizzative* costituiscono un elemento importante. Questi piani furono previsti dal legislatore per sanare situazioni pregresse, prima negli edifici pubblici e poi nei percorsi pubblici, prima con attenzione alle esigenze di persone con disabilità motorie, poi anche alle persone con disabilità percettive (sensoriali e cognitive), per rendere accessibile ciò che era già stato costruito, in assenza di criteri adeguati alle esigenze reali del cittadino.

L'adozione graduale nel corso degli anni dei PEBA per gli edifici pubblici e poi nei percorsi urbani da parte di molte Amministrazioni, soprattutto in Italia settentrionale, ha portato all'eliminazione di molti elementi di disagio esistenti per tutti. Dalla regione Emilia Romagna in cui vigeva una legge ad hoc sui PCU (Piani di Circolazione Urbana), dal 1989 in poi si sviluppano soprattutto in Veneto, Toscana e Lombardia diversi piani, adattati alle diverse richieste dell'Amministrazione, che sostanzialmente seguono la stessa metodologia: essi sono assimilabili a progetti preliminari per l'eliminazione delle barriere esistenti, e sono in genere gestiti con un programma informatico, che analizza le problematiche anche in relazione alle esigenze degli utenti presenti sul territorio e stabilisce di volta in volta le priorità d'intervento.

Figura 2. Barcellona: fontana utilizzabile a tre diverse altezze. Fonte: Aragall

L'obiettivo dei PEBA era sanare il patrimonio urbano esistente, anche se purtroppo troppo spesso si vedono ancora soluzioni architettoniche in contrasto con i più elementari principi di accessibilità, per non parlare dell'abisso culturale rispetto la percezione delle "disabilità" di tipo sociale o culturale, ben lontana dai principi e dai paradigmi introdotti dalla Organizzazione Mondiale della Sanità nel 2001, con l'approvazione del nuovo strumento di classificazione del funzionamento del corpo umano ICF- *International Classification Of Functioning, Disabilty and Health*.

A un recente convegno ad Arezzo sono stati analizzati i risultati dei PEBA dopo 20 anni dalla loro istituzione, ed è emersa l'attuale necessità di coinvolgere l'utente finale anche nella progettazione di percorsi e spazi pubblici.

Se è vero che il *comfort* e il *discomfort* di un prodotto può essere valutato solo dagli utilizzatori, poiché il prodotto in sé non può mai essere confortevole, e questo è il motivo per cui l'utente finale dovrebbe essere sempre coinvolto nel processo progettuale (Vink, 2004), anche il comfort, la gradevolezza e la fruibilità di uno spazio possono essere valutati solo dai suoi utilizzatori finali, cittadini e visitatori occasionali, in termini di usabilità e compatibilità. Nell'articolo "Ergonomia e Design for All. Il contributo dell'ergonomia per il progetto" pubblicato in questo stesso numero della rivista, Francesca Tosi afferma che l'ergonomia rappresenta uno strumento strategico capace di guidare tutte le fasi del processo di progettazione garantendo la continua verifica della rispondenza del prodotto ai diversi profili di esigenze degli utenti reali, e come tale può essere un valido contributo al Design for All. Analogamente si ritiene che l'ergonomia possa dare un efficace contributo anche alla fruibilità dell'ambiente urbano, so-

prattutto utilizzando strumenti metodologici di coinvolgimento di tutti gli attori interessati, sin dalle prime fasi del processo progettuale (*participatory ergonomics*).

2. Fruibilità e Design for All: che rapporto con l'ergonomia?

L'approccio culturale a livello europeo nella seconda metà degli anni '90 si sposta decisamente dal concetto di progetti speciali pensati per utenze speciali (*Design for special needs*), e dal concetto dell'abbattimento delle barriere (*Architectural barriers free design*), ad un concetto più olistico, usando i termini "*Inclusive Design*", "*Universal Design*" e "*Design for All*"[4].

Figura 3. Londra: percorso urbano con rampa e gradini. Fonte: Steffan

Abbiamo visto come i termini utilizzati nelle norme, siano cambiati; anche il termine Design for All – la cui valenza sta nella sua connotazione positiva e intraducibile – si evolve nel corso degli anni, acquistando sempre più forza comunicativa e diventando possibile strumento di "rivoluzione progettuale". In occasione di un importante convegno internazionale sulla didattica organizzato a Bologna nel 1996[5], venne stilato da esperti europei un documento in cui comparivano i criteri della *progettazione senza barriere per tutti* (*criteria for barrier free design for all*), mentre nella Giornata Europea delle Persone Disabili nel 2001, Design for All viene definito in modo autonomo[6]. Lo stesso IIDD (Istituto Italiano Design e Disabilità), spostò nel corso degli anni la sua attenzione dal design per la disabilità, e senza barriere, ad un approccio più olistico, modificando recentemente anche il nome in IIDD-Design for All Italia, coordinandosi con il cambio di EIDD (European Institute for Design and Disability) in EIDD-Design for All Europe. Prima di adottare nel 2005 la dichiarazione di Stoccolma[7], IIDD prende come riferimento la definizione della Commissione Europea sopraccitata per una sua importante iniziativa denominata Cittàbile[8], e in seguito chiarisce i suoi rapporti con il tema della sostenibilità economica. Il documento EIDD/IIDD "Etica Design e sostenibilità", presentato al "Primo incontro nazionale con il design", ADI–CNAD-CUNDI, Roma, nel novembre 2003, precisa che il *design sostenibile* ha un approccio progettuale che sopperisce alle carenze di un progetto *standard* e ai limiti di un progetto *speciale,* riprendendo i postulati proposti dall'ergonomia. E' un approccio basato su un quadro esigenziale che ingloba i bisogni e le aspettative più diversificate degli utilizzatori, così che ogni ambiente/prodotto/sistema possa essere fruito dalla più ampia gamma di popolazione possibile. Il mondo degli affari si sta rendendo conto che tale approccio inclusivo può generare un beneficio sia economico che sociale sia per il "core business" di ogni azienda sia per migliori rapporti interni alla azienda stessa. Questo approccio fa parte di una politica aziendale di responsabilità sociale e imprenditoriale conosciuto come "Corporate Social Responsibility. Il documento conclude sostenendo che, oltre al CSR, il design sostenibile deve avere come riferimento anche il "Design for All", che è una filosofia ma anche una pratica progettuale [9].

Il *design sostenibile* ha un ruolo importante nell'inclusione sociale: la progettazione, anche dei grandi spazi pubblici, dovrebbe essere basata sull'osservazione delle diversità dell'uomo, dell'evolversi delle sue esigenze nel corso della vita; tutti gli ambienti dovrebbero essere progettati partendo dalla conoscenza delle diverse esigenze dell'uomo e sulla verifica della loro rispondenza al mondo costruito. Stiamo parlando di un approccio ergonomico al progetto, che ha molto in comune con il Design for All. Partendo dall'approccio ergonomico, la *bio-diversità*, la variabilità umana dovrebbe essere assunta dai progettisti in modo cosciente, come dato centrale nel rapporto tra l'uomo e l'ambiente costruito e verificata in termini di compatibilità. La progettazione dovreb-

ETICA DESIGN E SOSTENIBILITÀ

Documento EIDD/IIDD presentato al "Primo incontro nazionale con il design", ADI–CNAD-CUNDI, Roma, novembre 2003.

Dal riconoscimento del ruolo sociale del design si giunge naturalmente ad una cultura della progettazione basata sui reali bisogni dell'uomo, sul rispetto della dignità umana e sul diritto di ciascuno di poter partecipare alla vita sociale della moderna società e di poter usufruire degli spazi/servizi/manufatti in piena autonomia, sicurezza, comfort. Questo consente da un lato di rispondere con flessibilità alle esigenze mutevoli delle persone, riducendo gli interventi di modifica a posteriori, generalmente affatto economici, e dall'altro di permettere a tutti di dare un contributo alla costruzione della nostra società.

La realtà dell'uomo è basata sulla diversità: ciascun individuo è diverso da un altro, ma è diverso anche rispetto a se stesso nel corso degli anni, e questo va riconosciuto come valore. Abilità diverse dovute a diverse condizioni psicofisiche o culturali, sono le variabili che entrano in gioco nell'interazione con l'ambiente e i prodotti.

Per raggiungere una situazione di comfort, di benessere psicofisico, il mondo che ci circonda deve essere *compatibile* con le diverse abilità utilizzate per svolgere le attività umane. La compatibilità del prodotto o ambiente si raggiunge coinvolgendo nel processo progettuale anche gli aspetti relativi all'usabilità, e dovrà essere di ordine funzionale, linguistico, semantico, culturale.

Normalmente intervenendo nei processi di trasformazione degli habitat si utilizza come riferimento l'adulto-medio-sano. Tuttavia, da alcuni anni il mondo della progettazione, della produzione e della legislazione tecnica, presta una sempre maggiore attenzione verso le persone con abilità fisiche, sensoriali, cognitive "ridotte", le cui esigenze sono state solitamente trascurate nelle fasi di progetto, realizzazione e verifica. Questa attenzione è stata spesso rivolta verso soluzioni "speciali" quali ausili per disabili, arredi per anziani, spazi riservati per bambini, etc. Spesso queste soluzioni speciali hanno prodotto ambienti a fruibilità riservata e attrezzature dedicate per singoli profili d'utenza, sovente rivelatesi di ostacolo all'integrazione sociale del destinatario.

Il design sostenibile ha un approccio progettuale che sopperisce alle carenze di un progetto "standard" e ai limiti di un progetto "speciale", riprendendo i postulati proposti dall'ergonomia. E' un approccio basato su un quadro esigenziale olistico che ingloba i bisogni e le aspettative più diversificate degli utilizzatori, così che ogni ambiente/prodotto possa essere fruito dalla più ampia gamma di popolazione possibile. L'obiettivo di soddisfare il maggior numero possibile di esigenze è anche raggiungibile fornendo modalità alternative di fruizione dello spazio/prodotto, in modo che ciascuno possa scegliere la modalità più compatibile alle esigenze del momento.

Il mondo degli affari in Europa e altrove si sta rendendo conto che un approccio inclusivo alla concezione e realizzazione di ambienti, prodotti, sistemi di comunicazione può generare un beneficio sia economico che sociale sia per il "core business" di ogni azienda sia per migliori rapporti interni alla azienda stessa. Questo approccio inclusivo fa parte di una politica aziendale di responsabilità sociale e imprenditoriale conosciuto anche come "Corporate Social Responsibility". Oltre al CSR, il design sostenibile deve avere come riferimento anche il "Design for All" – una filosofia e una pratica progettuale - promosso da EIDD a livello europeo e da IIDD a livello nazionale, e sostenuto dalla UE.

be essere basata sull'osservazione della realtà e dell'evolversi delle esigenze nel corso della vita, anche di tutti gli utenti descritti dal 5°e 95° percentile, e gli spazi dovrebbero essere progettati in base alla compatibilità con le diverse abilità ed esigenze dell'utente, quindi fruibili in modo autonomo da parte del maggior numero di persone possibile, a costi limitati.

In realtà, includere il 5° e 95° percentile nella progettazione pratica è un obiettivo decisamente ambizioso da raggiungere, anche se questa inclusione sarebbe comunque parziale, in quanto una parte considerevole di popolazione non riscontrerebbe ancora alcuna compatibilità con il prodotto/ambiente. Si ritiene perciò che per soddisfare il maggior numero possibile di esigenze, sia più realistico cercare di garantire la massima usabilità del prodotto/ambiente, tenendo conto anche delle esigenze "estreme", fornendo nel contempo anche modalità alternative di fruizione in modo che ciascuno possa scegliere la modalità più compatibile (Fig. 2) .

Volendo fornire modalità alternative di utilizzo, nel caso di accessibilità verticale urbana ed edilizia, per esempio si dovrà ricordare che l'ascensore può essere apprezzato da una grande fascia di utenti, tranne da chi soffre di claustrofobia, mentre le scale possono essere preferite alle rampe, nel caso di problemi all'articolazione della caviglia (Fig. 3); nel caso della segnaletica urbana, si dovranno prevedere modalità di lettura non solo visiva e iconica ma anche tattile e acustica, prendendo in considerazione diversi riferimenti culturali.

L'attenzione alla compatibilità con le diverse esigenze degli utenti, la diversificazione delle risposte progettuali garantendo la possibilità di scelta, sono parametri abituali dell'approccio ergonomico, e possono dare un utile contributo alla fruibi-

lità ambientale e al Design for All.

L'ergonomia richiede che per l'uso dei manufatti e fruibilità degli spazi sia necessario uno sforzo psico-fisico di adattamento minimo rispetto alle soglie umane; il Design for All sottolinea che tali soglie debbano essere riferite ad abilità/esigenze umane che possono essere molto diverse.

Conclusioni

Usabilità e *compatibilità* riferiti a *User Centered Design* sono parametri propri dell'Ergonomia; Design for All mette in evidenza il concetto di *diversità*, di *variabilità dei profili di esigenze*.

Si è detto che per attuare una rivoluzione positiva nel campo della progettazione, la variabilità umana dovrebbe essere assunta in modo più cosciente come dato centrale nel rapporto tra uomo e ambiente costruito, anche se è importante ricordare che le soluzioni progettuali non devono necessariamente fornire risposte esaustive a tutte le esigenze, ma devono essere articolate in termini di compatibilità. La progettazione di prodotti di uso quotidiano e ambienti sia privati che pubblici, dovrebbe garantire requisiti di fruibilità, sicurezza, autonomia, facilità di percezione e d'uso, ma anche modalità alternative d'utilizzo, in base a esigenze – e anche stati d'animo – variabili. Questi parametri dovrebbero essere assunti come dati prioritari soprattutto nella progettazione degli ambienti urbani: quelli che sono usufruiti dal numero più variabile di utenti, anche occasionali, anche con *background* culturali totalmente diversi dal contesto d'uso.

L'architettura di qualità non deve avere solo elevate caratteristiche di estetica e funzionalità, ma anche di fruibilità. La normativa tecnica di settore appare essere un valido strumento per garantire ambienti con requisiti minimi di fruibilità, ma non sufficiente per garantire ambienti di qualità per tutti: non dobbiamo tuttavia augurarci di avere ulteriori norme relative al Design for All, se non limitate a indirizzi generali.

Per garantire la qualità e la compatibilità del progetto con la diversità di esigenze degli utenti reali, possiamo attingere alla filosofia del Design for All e agli strumenti dell'ergonomia.

Gli strumenti e metodi dell'Ergonomia possono essere utili all'approccio del Design for All, dalla loro sinergia si può trarre reciproco vantaggio. In particolare, utilizzando metodi di progettazione con la partecipazione degli utilizzatori finali e di tutti gli attori interessati, sin dalle prime fasi del processo, l'ergonomia può dare un contributo significativo alla fruibilità dell'ambiente costruito, e al Design for All.

Note

[1] In seguito alla conferenza di Stresa uscì il volume "Gli invalidi e le barriere architettoniche" ANMIL, 1966, ove erano raccolti gli atti della conferenza. Tra gli altri, Selwyn Goldsmith illustrò i suoi studi alla Conferenza di Stresa. Il suo manuale "*Designing for the Disabled*" è stato per anni l'unico riferimento dei progettisti italiani. Tutti i testi erano allora disponibili presso il Centro Studi e Consulenza Invalidi (CSCI) di Milano.

[2] La prima normativa è la Circolare n. 425 del Ministero dei Lavori Pubblici del 20 gennaio 1967 – Standards residenziali, che tratta il tema all'art. 6. *Aspetti qualitativi. Barriere architettoniche.*
Nel 1967 ISES (Istituto per lo Sviluppo dell'Edilizia Sociale) organizzò un convegno, dove venne presentata ufficialmente una proposta di norme redatta sulla base dei risultati dei lavori di varie commissioni di studio relative al settore medico, sociologico, edilizio: tale proposta divenne la Circolare del Ministero di Lavori Pubblici n.4809 del 19 giugno 1968 col titolo: *"Norme per assicurare l'utilizzazione degli edifici sociali da parte di minorati fisici e per migliorarne la godibilità generale*" . Le prescrizioni tecniche contenute in tale circolare saranno rese cogenti dall'art.27 della legge del 30 marzo 1971 n.118, *Conversione in legge del D.L: 30 gennaio 1971, n. 5*.
Il successivo D.P.R. 384 del 27 aprile 1978, Regolamento di attuazione dell'art. 27 della legge 30 marzo 1971, n. 118, a favore di mutilati e invalidi civili, in materia di barriere architettoniche e trasporti pubblici è stato per anni il caposaldo legislativo nel campo degli edifici e spazi pubblici e aperti al pubblico – poi sostituito con il DPR 503/96 – ed è stato a lungo ignorato dagli operatori e dalle Pubbliche Amministrazioni, tanto che otto anni dopo, la L. 41/86 (sostanzialmente finanziaria) stabilì che tutte le Amministrazioni Pubbliche dovessero redigere un piano comunale di individuazione delle barriere negli edifici pubblici esistenti, per la loro eliminazione (PEBA). La legge-quadro per l'assistenza, l'integrazione sociale e i diritti delle persone handicappate, n.104/92 all'art.24.9 chiede inoltre l'integrazione di questi piani per garantire l'accessibilità dei percorsi e attraversamenti pedonali.

[3] Si vedano a proposito i decreti legislativi 626/94 e 242/96; il D.M. 10 marzo 1998, «Criteri generali di sicurezza antincendio e per la gestione dell'emergenza nei luoghi di lavoro»; la

Circolare 1°marzo 2002, n. 4, «Linee guida per la valutazione della sicurezza antincendio nei luoghi di lavoro ove siano presenti persone disabili» e la Lettera circolare 18 agosto 2006, n. P880/4122 , «La sicurezza antincendio nei luoghi di lavoro ove siano presenti persone disabili: strumento di verifica e controllo check list» del Ministero dell'Interno, Dipartimento dei Vigili del Fuoco, del Soccorso pubblico e della Difesa civile.

[4] Questo approccio innovativo è stato introdotto dall'EIDD a livello europeo e dalla sua affiliata nazionale IIDD, sin dai primi anni '90, la cui "mission" è di diffondere tale cultura anche la di fuori del mondo del progetto, e definito ufficialmente con la dichiarazione di Stoccolma nel 2004 (vedi articolo su Ergonomia n. 3/05).

[5] "A syllabus for teaching design and disability", Bologna 1996, organizzato da IIDD con l'appoggio del programma Helios e l'Unione Europea.

[6] La Commissione Europea Direzione Generale Impiego e Affari Sociali in occasione della Giornata Europea delle Persone Disabili, che il 3 dicembre 2001 sceglie il Design for All come tema e ne adotta una definizione, organizza un grande incontro tematico a Bruxelles e un premio, Breaking Barriers, che si riferisce specificamente ai prodotti e servizi che incorporino i principi di Design for All. Tale definizione precisa che con Design for All si intende "la progettazione, lo sviluppo e la commercializzazione di prodotti, servizi, sistemi e ambienti per il grande pubblico, in modo che siano accessibili per la più ampia gamma possibile di utenti. Questo obiettivo si realizza attraverso:

- la progettazione di prodotti, servizi e applicazioni che siano prontamente utilizzabili dalla maggior parte degli utenti senza dover apportare nessuna modifica;
- la progettazione di prodotti che siano facilmente adattabili a utenti diversi (per esempio tramite la modifica dell'interfaccia con l'utente). Tale modifica può ottenersi, nelle forme più semplici, mediante la variabilità dell'assetto o l'integrazione di elementi accessori;
- l'utilizzo di interfacce standardizzate che siano compatibili con attrezzature specializzate (per esempio tecnologie assistive)".

[7] "The EIDD Stockholm Declaration", documento approvato il 9 maggio 2004, a Stoccolma, in occasione dell' EIDD Annual General Meeting, è stato recepito anche da IIDD in sede di assemblea ordinaria il 26 aprile 2005.

[8] L'iniziativa "Cittàbile", fu inaugurata da IIDD il 3 dicembre 2001 con il seminario "Vivere e muoversi tutti in autonomia e libertà", alla Triennale di Milano. Svolta dal 2001 al 2004, è stata coordinata da I. Steffan (allora vicepresidente e poi presidente IIDD), membro del comitato scientifico, presieduto da L. Bandini Buti. Nelle linee guida si stabilisce che verranno privilegiate le soluzioni che garantiscano un pronto utilizzo da parte del maggior numero di utenti possibile, senza alcun adattamento o modifica, e verranno positivamente considerate le modalità alternative di fruizione di ambienti e prodotti.

[9] Vedi finestra del documento EIDD/IIDD (a firma dei presidenti Kercher/Steffan) "Etica Design e sostenibilità", presentato al "Primo incontro nazionale con il design", ADI–CNAD-CUNDI, Roma, novembre 2003, anticipatorio della dichiarazione di Stoccolma.

Bibliografia

AA.VV., *Progettare l'autonomia dei ciechi ed ipovedenti*, "Il corriere dei ciechi", 55 speciale UIC, Roma, 2000.

Augè M., *Un etnologo nel metrò*, Elèuthera,1992.

Cosulich P., Ornati A. *Progettare senza barriere. Manuale di informazione tecnica, legislativa, culturale per una progettazione senza barriere architettoniche nell'ambito dell'ambiente del costruito, nei mezzi di trasporto, per una migliore qualità della vita di tutti gli uomini*, Pirola, Milano 1980-96.

EIDD/IIDD, *Etica, Design e sostenibilità*, Roma, 2003, http://www.iidd.it

EIDD-Design for All Europe, *The EIDD Stockholm Declaration*, Stoccolma 2004, http://www.design-for-all.org

Fantini L., Steffan I.(a cura di), *Quaderni tecnici sulla fruibilità ambientale. Guida alla progettazione senza barriere architettoniche secondo l'applicazione delle prescrizioni di legge. Edifici privati aperti al pubblico. Edifici pubblici e di edilizia residenziale pubblica*, Comune di Milano, 2000-2002.

Felli p., Laurìa A., Bacchetti A., *Comunicatività ambientale e pavimentazioni. La segnaletica sul piano di calpestio*, ETS, Pisa, 2004.

Goldsmith S., *Designing for the Disabled RIBA*, Technical Information Service, London 1963.

IIDD Comitato Scientifico di Cittàbile, *Linee guida del progetto Cittàbile*, Milano 2001, http://www.iidd.it.

Marzagaglia A., Steffan I., A*nalisi delle condizioni oggettive e soggettive potenziali di handica*,. Tesi di laurea in architettura, Politecnico di Milano, a.a. 1979-80.

Ornati A., *Architettura e barriere. Storia e fatti delle barriere architettoniche in Italia e all'estero*, Franco Angeli, Milano 2000.

Ribolzi L., Ornati A., *Sintesi della ricerca CER. La casa senza barriere. Contributo per una normativa tecnica finalizzata all'eliminazione delle barriere architettoniche*, Quaderni del segretariato generale n. 14, CER, Roma, 1985.

Rota G.L., G. Rusconi, *Barriere architettoniche. Prontuario della normativa nazionale e regionale e della giurisprudenza fondamentale*, Il sole 24 Ore-Pirola, Milano 1996.

Slovic, P., *The Legitimacy of Public Perceptions of Risk*, "Journal of Pesticide Reform", 10, 1990, pp. 13-15.

Tosi F., *Progettazione ergonomica. metodi strumenti. riferimenti normativi e criteri di intervento*, Il Sole24ore, Milano 2001.

Vescovo F., *L'accessibilità come buona abitudine progettuale*, "Paesaggio urbano", 1, 2005, pp. 21-24.

Vink, P., Lourijsen, E., Wortel, E. & Dul, J., *Experiences in participatory ergonomics: results of a round table session during the 11th IEA congress*, Ergonomics 35, 2, 123–127.

Vink, P., S. Nichols S., Davies R.C., *Comfort and design*, 2004.

Wilson J.R., Corlett E.N., *Evaluation of Human Work*, Taylor & Francis, Londra-Philadelphia 1995.