

Redazione del Piano di Eliminazione delle Barriere Architettoniche (P.E.B.A.)  
Comune di Bovalino (RC)  
CIG: B058B17390

# Tav. 1

## Relazione generale

### P.E.B.A.

Comune di Bovalino  
Provincia di Reggio Calabria (RC)

Progettista:  
**Ing. Giovanni Bilotti**

Responsabile Unico del Progetto:  
**Arch. Bruno Sansotta**  
U. O. Urbanistica

Data: 05/12/2024

**P.E.B.A.**

Piano di Eliminazione delle  
Barriere Architettoniche



## Sommario

1. Premessa	- 3 -
2. Obiettivi e finalità del P.E.B.A.	- 5 -
2.1 Obiettivi generali	- 5 -
2.2 Obiettivi specifici	- 7 -
3. Principi e definizioni	- 8 -
4. Normativa di riferimento	- 13 -
4.1 Normativa nazionale, sovranazionale, regionale e tecnica	- 13 -
4.2 Coerenza con gli strumenti urbanistici vigenti	- 14 -
4.3 Altri fonti normative in tema di accessibilità urbana: il Codice della Strada	- 16 -
5. Metodologia	- 17 -
5.1 Formazione del gruppo di lavoro	- 18 -
5.2 Fasi di lavoro	- 20 -
5.3 Mappatura e analisi del territorio	- 23 -
6. Descrizione del sito di intervento del P.E.B.A.	- 26 -
7. Inquadramento territoriale	- 28 -
8. Analisi dello Stato di Fatto	- 29 -
9. Attività di interlocuzione degli Stakeholders	- 36 -
10. Stato di Progetto	- 42 -
10.1 Piano generale degli obiettivi e delle azioni progettuali	- 42 -
A. EDIFICI PUBBLICI	- 42 -
B. IMPIANTI SPORTIVI	- 65 -
C. SPAZI PUBBLICI	- 67 -
D. VERDE URBANO ATTREZZATO	- 69 -

E. MOBILITÀ URBANA	- 72 -
10.2 Schede delle soluzioni progettuali	- 84 -
11. Programmazione	- 87 -
12. Allegati al P.E.B.A.	- 91 -

## 1. Premessa

Il Piano di Eliminazione delle Barriere Architettoniche (P.E.B.A.) è qui concepito come un percorso graduale di definizione coordinata e programmata degli interventi da eseguire allo scopo di raggiungere il superamento delle barriere architettoniche, qui intese come fisiche, senso-percettive, cognitive e culturali, attualmente presenti all'interno del Comune di Bovalino (RC).

Pur essendo stato definito nella sua originaria formulazione normativa quale mero strumento di programmazione di azioni strettamente finalizzate all'eliminazione delle barriere architettoniche e senso-percettive, in questa sede il P.E.B.A. viene sviluppato più compiutamente come **Piano di implementazione dell'Accessibilità**: un programma di azioni e soluzioni progettuali dirette a implementare l'accessibilità, intesa come sistema integrato di spazi, servizi e attività improntati alla massima fruibilità da parte di un pubblico universale in relazione alla specifica destinazione d'uso degli stessi.

L'accessibilità, in quest'ottica, è vista come un "pre-requisito" necessario per consentire alle persone con disabilità di godere pienamente di tutti i diritti umani e delle libertà fondamentali: non si traduce, quindi, soltanto nel pieno accesso all'ambiente fisico, urbano e architettonico, alle strutture e agli edifici, ma anche ai beni, all'informazione e alla comunicazione, ai trasporti nonché alle altre attrezzature e ai servizi offerti al pubblico.

È proprio per queste ragioni che il Comune di Bovalino (RC) ha inteso adottare e implementare il presente Piano di Eliminazione delle Barriere Architettoniche (P.E.B.A.) come strumento per la pianificazione e la programmazione coordinata degli interventi necessari per garantire la piena accessibilità e fruibilità degli spazi urbani e degli edifici pubblici. L'iniziativa del Comune di Bovalino è in linea con le disposizioni della L. 41/1986, che impone alle amministrazioni competenti l'obbligo di dotarsi di adeguati Piani di Eliminazione delle Barriere Architettoniche. L'art. 32 della legge 41/86 e l'art. 24, comma 9 della legge 104/92 definiscono il PEBA come uno strumento urbanistico volto a identificare e risolvere le situazioni di impedimento, rischio e ostacolo per la fruizione degli edifici e degli spazi pubblici. La legge 41/86 prevede che, entro un anno dalla sua entrata in vigore, le amministrazioni competenti avrebbero dovuto approvare il loro Piano per l'Eliminazione delle Barriere

Architettoniche. Nonostante queste prescrizioni, ogni anno gli Enti pubblici finanziano opere di realizzazione e manutenzione dell'arredo urbano, della rete stradale e di ristrutturazione degli edifici pubblici che non sempre tengono conto dell'abbattimento delle barriere architettoniche. Per una progettazione consapevole dei nuovi spazi, è imprescindibile considerare questo strumento, il cui obiettivo finale è garantire l'accessibilità degli edifici e degli spazi pubblici a tutte le categorie di utenti, promuovendo una migliore integrazione sociale e una maggiore qualità della vita.

Il Piano di Eliminazione delle Barriere Architettoniche dovrà quindi assicurare a tutti i cittadini la possibilità di muoversi autonomamente e in sicurezza all'interno dell'ambiente urbano, senza discriminazioni fisiche, sensoriali o anagrafiche. Da questo punto di vista, il concetto di accessibilità intesa in senso ampio innesca nella sua accezione più ampia il c.d. "*curb-cut effect*": in vero, gli interventi di accessibilità apportano così benefici a tutta la sfera dei potenziali destinatari, indipendentemente dalle capacità e/o dalle caratteristiche di questi ultimi, e non solo a quelli, come le persone con disabilità, a cui favore apparirebbero esclusivamente rivolti.

Per questo motivo, il Comune di Bovalino adotta il presente documento per disciplinare il complesso tema dell'abbattimento delle barriere architettoniche e utilizzare il P.E.B.A. come strumento fondamentale per una progettazione futura che includa le necessità e i diritti di tutte le categorie di utenti coinvolti.

Il P.E.B.A., sintesi delle analisi su diversi elementi e caratteristiche del territorio, prodotto della multidisciplinarietà che coinvolge aspetti tecnici, sociali, programmatici e normativi, sarà lo strumento operativo di riferimento per tutte le future attività pianificatorie e progettuali del Comune, costituendo il punto di partenza per la progettazione di tutti gli interventi futuri.

Con la redazione del P.E.B.A., il Comune di Bovalino, ha inteso avviare un processo di confronto continuo tra i soggetti e i progetti legati al mondo dell'accessibilità, auspicando che questo dialogo prosegua anche oltre la conclusione del Piano, per garantire che la massima fruibilità possibile a tutti degli spazi comunali diventi parte integrante della visione evolutiva del comune e di un acquisito bagaglio culturale di ciò che corrisponde all'interesse pubblico e al benessere dei cittadini.

La redazione del presente P.E.B.A. è frutto di un'analisi condotta sul territorio di Bovalino tenendo conto delle molteplici e complesse relazioni tra strutture, infrastrutture e fruitori, individuando, mappando e analizzando le problematiche esistenti per fornire un quadro chiaro e completo della situazione attuale, al fine di progettare e programmare in maniera ottimale e coerente gli interventi futuri.

## 2. Obiettivi e finalità del P.E.B.A.

La finalità generale del P.E.B.A. di realizzare uno “spazio per tutti”, essenziale e determinante nella possibile e concreta fruizione degli spazi pubblici, si collega direttamente all'art. 3 della Costituzione italiana, che regola il principio di eguaglianza non solo formale, ma anche sostanziale, indicando, in concreto, cosa debba intendersi per “eguaglianza tra i cittadini” a prescindere dalla condizione o dallo stato cui essi si trovino. Sull'argomento è intervenuta la Corte Costituzionale evidenziando che *“tale principio [...] è diretto evidentemente ad impedire che a danno dei cittadini siano disposte discriminazioni arbitrarie [...]”*. In tal senso, il Giudice delle Leggi richiama l'esigenza di trattare situazioni uguali in maniera uguale e situazioni diverse in maniera diversa. Infatti, tenere in considerazione la diversità di ciascuno è fondamentale per creare soluzioni e strumenti che siano idonei a realizzare un ambiente fruibile da tutti in modo paritario.

In accordo alla logica progettuale tracciata, l'obiettivo principale del P.E.B.A. è quello di mappare gli edifici e gli spazi pubblici, individuandone le criticità, per poter fornire una risposta chiara e definita attraverso la programmazione degli interventi necessari. Questo strumento deve essere utilizzato come base per gli interventi futuri, offrendo le linee guida necessarie per una progettazione più inclusiva, attenta alle esigenze di tutte le categorie di utenti.

### 2.1 Obiettivi generali

L'adozione del Piano per l'Eliminazione delle Barriere Architettoniche da parte dell'Amministrazione comunale assicura a tutti i cittadini un miglioramento

significativo dell'esperienza di fruizione degli spazi urbani, grazie alla realizzazione di obiettivi che vanno oltre la semplice mobilità, abbracciando aspetti come l'estetica, il decoro pubblico, la sicurezza e l'inclusione sociale. La formulazione di questi obiettivi è cruciale per trasformare le aspirazioni generali e di principio in linee guida pratiche, facendo del P.E.B.A. uno strumento pianificatorio concreto per delineare soluzioni progettuali efficaci.

I principali obiettivi che costituiscono la bussola progettuale del Piano per l'Eliminazione delle Barriere Architettoniche possono essere riassunti come segue:

- Autonomia: consentire agli utenti di muoversi autonomamente, in piena indipendenza e sicurezza, senza che si renda necessario l'ausilio di accompagnatori, garantendo spazi senza barriere;
- Accessibilità: assicurare che tutti gli spazi, sia pubblici che privati, che i connessi servizi, siano fruibili da un'utenza universale, indipendentemente dal possesso di determinate capacità;
- Integrazione estetica: creare soluzioni che non siano percepite come esclusivamente dedicate a determinate categorie, ma che si integrino armoniosamente con l'ambiente circostante;
- Chiarezza: progettare percorsi accessibili che siano intuitivi, immediati e facili da comprendere per tutti;
- Durabilità: garantire che le soluzioni adottate siano affidabili e funzionino correttamente nel tempo, considerando le necessità manutentive;
- Sicurezza: assicurare che le soluzioni proposte non presentino rischi aggiuntivi per gli utenti;
- Inclusione: promuovere l'integrazione sociale e spaziale di tutte le categorie valorizzando una progettazione che consenta la "convivenza delle differenze", in modo da non discriminare o emarginare nessuno.

## 2.2 Obiettivi specifici

Dopo aver stabilito le priorità degli obiettivi generali, si procede con la descrizione degli obiettivi specifici, essenziali per l'elaborazione di un P.E.B.A. che renda l'intero territorio accessibile a tutti.

### *Fruibilità dei percorsi pedonali e degli spazi pubblici*

Il P.E.B.A. esamina diversi problemi relativi ai principali percorsi pedonali, come i collegamenti tra edifici strategici, le vie che conducono alle scuole o le aree verdi. Lo studio di questo aspetto ha portato all'individuazione dei tragitti principali, lungo i quali è stata affrontata un'analisi dell'accessibilità volta all'individuazione delle barriere e degli ostacoli che limitano l'autonomia degli utenti con disabilità.

### *Accessibilità degli edifici di interesse comunale, delle scuole e degli impianti sportivi*

Per un'analisi accurata degli edifici, non ci si è limitati ad una valutazione degli spazi interni, considerando anche il percorso dal parcheggio all'ingresso, ottenendo un quadro completo sull'accessibilità delle strutture.

### *Accessibilità degli spazi pubblici*

Per garantire un'accessibilità completa agli spazi cittadini per le persone con disabilità, sono stati rilevati le piazze e le aree attrezzate, in modo da verificare l'assenza di barriere architettoniche su tutto il territorio.

### *Presenza di parcheggi riservati ai disabili e principali fermate del trasporto pubblico*

Per garantire agli utenti la piena autonomia negli spostamenti, è stato fondamentale mappare i parcheggi riservati alle persone con disabilità e le fermate del trasporto pubblico, evidenziando le carenze nel sistema di trasporto pubblico e privato.

Questi obiettivi specifici hanno costituito le linee guida per la stesura del P.E.B.A. Dallo schema tracciato emerge come tutti gli obiettivi siano strettamente interdipendenti e

come l'elaborazione del P.E.B.A debba considerare tutti questi aspetti per una pianificazione coerente ed efficace.

### 3. Principi e definizioni

Al fine di chiarire il quadro assiologico e tecnico attorno al quale si è improntata la stesura del presente Piano di Eliminazione delle Barriere Architettoniche, è necessario chiarire l'impianto terminologico alla base del presente documento. Tale passaggio è prodromico ad una piena comprensione del Piano, in quanto, allorché oggi si interviene per eliminare le barriere, si utilizza ancora un approccio che guarda esclusivamente al binomio barriera/disabilità con interventi che mirano a individuare soluzioni "dedicate" a una o più categorie di utenza. Tuttavia, allo stato dell'arte, progettare ancora in accordo a questa logica anacronistica significherebbe allontanarsi dalle esigenze reali delle persone, prendendo come unico riferimento un prototipo standardizzato di uomo, senza considerare la varietà delle persone, dei loro corpi, delle loro età e abilità, preferenze e capacità (motorie, sensoriali, cognitive): infatti, i **destinatari del P.E.B.A.** non sono solamente le persone con disabilità e le loro famiglie, ma anche gli anziani, i bambini, i genitori con passeggini e tutte le altre categorie che temporaneamente o situazionalmente vedono limitata la propria mobilità e le proprie possibilità di fruizione dei servizi. Chiunque nel corso della vita può trovarsi in una di queste condizioni ed è quindi di fondamentale importanza per ogni istituzione pubblica redigere un Piano per l'Eliminazione delle Barriere Architettoniche in grado di garantire una piena accessibilità e fruibilità degli spazi e dei servizi a qualunque utente. È fondamentale, a tal proposito, introdurre il concetto di "utenza ampliata": tale utenza non è intesa come un gruppo sociale definito o un insieme di cittadini con caratteristiche comuni, ma come l'insieme eterogeneo di persone che popolano la realtà urbana, ciascuna con i propri bisogni e necessità. È quindi necessario pensare a un progetto che si sforzi di ampliare il più possibile il numero di utenti che possono trovare compatibilità con le soluzioni adottate nella progettazione.

Per queste ragioni, il presente Piano è stato elaborato impiegando quali punti di riferimento i seguenti concetti che ne rappresentano il presupposto metodologico, ermeneutico e logico della sua redazione.

**Barriere:** in senso lato, si intendono i fattori presenti nel contesto ambientale e sociale di interazione di una persona che, in ragione della loro assenza o presenza, ne limitano la fruizione e determinano l'insorgenza di disabilità. Tra queste rientrano, ad esempio, un ambiente fisico inaccessibile, la mancanza di tecnologia d'assistenza rilevante e gli atteggiamenti negativi delle persone verso la disabilità, ma anche servizi, sistemi e politiche inesistenti o che ostacolano il coinvolgimento delle *“persone con una condizione di salute in tutte le aree di vita”* (vedi *Organizzazione Mondiale della Sanità, (a cura di), Classificazione Internazionale del Funzionamento, della Disabilità e della Salute (ICF), Erickson Libri, Trento, 2001*).

In senso stretto, e al solo fine di distinguere la specificità di alcune situazioni, si suole distinguere tra:

- a) **Barriere fisiche:** gli ostacoli fisici che limitano o impediscono la comoda e sicura utilizzazione degli edifici o di sue parti, di spazi aperti o di aree verdi. In generale, è afferente a qualunque elemento costruttivo che impedisca, limiti o renda difficoltosi gli spostamenti o la fruizione di servizi, in particolare di coloro che, per qualsiasi causa, abbiano una capacità motoria ridotta o impedita, anche in forma temporanea;
- b) **Barriere senso-percettive:** riguardano l'assenza di accorgimenti e di sistemi di segnalazione e/o informazione che permettano l'orientamento e la riconoscibilità dei luoghi e delle fonti di pericolo per chiunque e in particolare per le persone con disabilità visiva e uditiva;
- c) **Barriere cognitive:** hanno a che fare perlopiù con la modalità di trasmissione delle informazioni, che in quanto tali impediscono alle persone con disabilità intellettiva di avere pieno accesso alla fruizione dei contenuti dal punto di vista delle modalità comunicative adottate.

**Principio della multisensorialità:** principio in virtù del quale si tengono in considerazione le varie capacità sensoriali dell'uomo medio nelle decisioni di

progettazione per agevolare gli utenti e consentire loro di percepire le informazioni (per esempio, appunto, tramite l'uso della vista, dell'udito, del tatto).

**Orientamento**: la possibilità di percepire la configurazione spaziale degli ambienti, di conservare la direzione di avanzamento e di riconoscere gli elementi di interesse sensoriale (sia tattili che acustici) lungo i percorsi.

**Wayfinding**: le caratteristiche dell'ambiente costruito di un edificio o di un esterno che facilitano l'orientamento (*sapere dove ci si trova all'interno di un ambiente*) e gli spostamenti (*pianificare e seguire un percorso da un luogo all'altro*). essenzialmente coinvolge sia il sistema di informazioni orientative e direzionali che la progettazione degli spazi e le caratteristiche strutturali degli stessi.

**Universal Design**: progettazione di prodotti, ambienti, programmi e servizi fruibili da tutte le persone, nel modo migliore possibile, senza la necessità di adattamenti o di una progettazione specializzata. L'Universal Design non esclude la necessità di dispositivi assistivi per particolari gruppi o persone con disabilità ove pertinente.

**Disabilità**: il risultato dell'interazione tra persone con menomazioni e barriere comportamentali e ambientali, che ne impediscono la loro piena ed effettiva partecipazione alla società.

**Persona con disabilità**: soggetti con minorazioni fisiche, mentali, intellettuali o sensoriali a lungo termine che, in interazione con varie barriere, ambientali e comportamentali, possono impedire la loro piena ed effettiva partecipazione nella società.

**Disabilità motoria**: grave limitazione o impedimento, permanente o temporaneo, alle capacità di movimento di una o più parti del corpo o di uno o più arti tale da rendere difficoltoso o impossibile il movimento coordinato e le attività motorie quotidiane.

**Disabilità senso-percettiva:** parziale o totale assenza della vista o parziale o completa mancanza di capacità di udito o, ancora, la compresenza delle due disabilità visiva e uditiva. Questa limitazione sensoriale può influenzare la percezione e l'interazione dell'individuo con l'ambiente circostante, la vita di relazione e la comunicazione.

**Disabilità cognitiva:** comporta limitazioni o compressioni nelle funzioni cognitive, come l'abilità di apprendimento, memoria, ragionamento, risoluzione di problemi e altre attività. Queste limitazioni possono influire sulla capacità di comprendere, elaborare e interagire con le informazioni e l'ambiente circostante, oltre che procurare difficoltà relazionali.

**Accessibilità:** il più alto livello di qualità dello spazio aperto e dell'ambiente costruito che ne consente la totale fruizione nell'immediato a tutte le persone indipendentemente da disabilità, età o sesso. All'accessibilità, dunque, corrisponde il massimo grado di fruibilità. Pertanto, essa include la facilità di avvicinamento, ingresso, evacuazione e/o fruizione in autonomia di un edificio e dei suoi servizi e strutture, nonché degli spazi esterni da parte di tutti i potenziali utenti al fine di assicurare la salute, la sicurezza e il benessere personale durante lo svolgimento di tali attività. In senso lato, essa riguarda l'accesso all'ambiente fisico, sociale, economico e culturale, ai trasporti, all'informazione e alla comunicazione, compresi i sistemi e le tecnologie di informazione e comunicazione, e ad altre attrezzature e servizi aperti o forniti al pubblico (*v. art. 9, Convenzione delle Nazioni Unite sui diritti delle persone con disabilità, 2008*).

**Accessibilità condizionata:** la capacità, con il supporto di assistenza specifica, di accedere ad un edificio in modo agevole, di muoversi liberamente usufruendo degli spazi e delle attrezzature disponibili, dei servizi da esso forniti, nonché di accedere ai vari ambienti interni ed esterni.

**Accessibilità minima:** la capacità per individui con limitate capacità motorie o sensoriali di raggiungere e utilizzare in modo agevole gli ambienti principali e almeno un servizio igienico all'interno di uno spazio o edificio pubblico. Per ambienti

principali si intendono le aree (in uno spazio aperto) o i locali (in uno spazio costruito) in cui si svolgono le funzioni specificamente assegnate.

**Visitabilità:** la possibilità, anche da parte di persone con ridotta o impedita capacità motoria o sensoriale, di accedere agli spazi di relazione e ad almeno un servizio igienico di ogni unità immobiliare. Sono spazi di relazione gli spazi di soggiorno o pranzo dell'alloggio e quelli dei luoghi di lavoro, servizio ed incontro, nei quali il cittadino entra in rapporto con la funzione ivi svolta.

**Adattabilità:** la possibilità di modificare nel tempo lo spazio costruito a costi limitati, allo scopo di renderlo completamente ed agevolmente fruibile anche da parte di persone con ridotta o impedita capacità motoria o sensoriale.

**Formato accessibile:** utilizzo di presentazioni di diverso tipo per rendere le informazioni accessibili mediante l'utilizzo di un'altra abilità sensoriale, per esempio tramite informazioni visive presentate in formati audio e/o tattili o per mezzo di informazioni audio presentate in formati visivi.

**Fruibilità:** modalità in cui un prodotto, un servizio e l'ambiente costruito possono essere utilizzati da parte degli utenti – c.d. fruitori - al fine di raggiungere gli obiettivi/risultati finali del loro impiego in modo efficace, efficiente e soddisfacente in un contesto di utilizzo specificato.

**Disagio:** condizione derivante dalla presenza di ostacoli di varia natura, che limita la fruizione completa e/o il pieno godimento di uno spazio, di un servizio o l'esercizio pieno di un'attività relazionale.

**Autonomia:** la possibilità per la persona con disabilità, motoria, sensoriale o cognitiva, di utilizzare, anche con l'ausilio di rappresentanti ambientali e strumentali, le proprie capacità funzionali per la fruizione degli spazi o dei servizi in esso contenuti senza essere obbligati a tal fine a dipendere da qualcuno.

## 4. Normativa di riferimento

### 4.1 Normativa nazionale, sovranazionale, regionale e tecnica

#### Normativa nazionale e sovranazionale:

- Legge 30 marzo 1971 n. 118, Nuove norme a favore dei mutilati e degli invalidi civili;
- Legge 28 febbraio 1986, n. 41 - ex art. 32, comma 21 (successivamente integrato con art. 24, comma 9, della Legge n. 104/1992);
- Legge 25 agosto 1988, n. 376 - Gratuità del trasporto dei cani guida dei ciechi sui mezzi di trasporto pubblico e diritto di accesso in esercizi aperti al pubblico;
- Legge 9 gennaio 1989, n. 13 - Disposizioni per favorire il superamento e l'eliminazione delle barriere architettoniche negli edifici privati;
- Decreto del Ministro dei lavori pubblici 14 giugno 1989, n. 236 - Prescrizioni tecniche necessarie a garantire l'accessibilità, l'adattabilità e la visitabilità degli edifici privati e di edilizia residenziale pubblica, ai fini del superamento e dell'eliminazione delle barriere architettoniche;
- Legge 5 febbraio 1992, n. 104 - Legge-quadro per l'assistenza, l'integrazione sociale e i diritti delle persone handicappate;
- D.P.R. 24 luglio 1996, n. 503 - Regolamento recante norme per l'eliminazione delle barriere architettoniche negli edifici, spazi e servizi pubblici;
- D.P.R. 6 giugno 2001, n. 380 - Testo unico delle disposizioni legislative e regolamentari in materia edilizia;
- D.M. 28 marzo 2008 - Linee guida per il superamento delle barriere architettoniche nei luoghi di interesse culturale;
- Legge n. 18/2009 - Ratifica Convenzione ONU sui diritti delle persone con disabilità del 2006;
- Circolare n. 80 del 2016 MiBACT - Raccomandazioni in merito all'accessibilità a musei, monumenti, aree e parchi archeologici;
- D.M. n. 113/2018 - Adozione dei livelli minimi uniformi di qualità per i musei e i luoghi della cultura di appartenenza pubblica;

- Circolare Direzione Generale Musei n. 26 del 25 luglio 2018 – Linee guida per la redazione del Piano di Eliminazione delle Barriere Architettoniche (P.E.B.A.) nei musei, complessi monumentali, aree e parchi archeologici;
- 23 settembre 2020 - Ratifica italiana della Convenzione di Faro: Convenzione quadro del Consiglio d'Europa sul valore dell'eredità culturale per la società, Council of Europe Framework Convention on the Value of Cultural Heritage for Society, del 27 ottobre del 2005.

#### Normativa regionale

- Legge regionale 23 luglio 1998, n. 8 - Eliminazione delle barriere architettoniche;
- Legge regionale 26 novembre 2003, n. 23 - Realizzazione del sistema integrato di interventi e servizi sociali nella Regione Calabria.

#### Normativa tecnica

- UNI CEI EN 17210: 2021 - Accessibilità e usabilità dell'ambiente costruito;
- UNI 8207: 2023 - Metropolitane - Segnaletica per viaggiatori - Prescrizioni generali;
- UNI EN ISO 9241-971:2022 - Ergonomia dell'interazione uomo-sistema - Parte 971: Accessibilità dei sistemi interattivi tattili/aptici;
- UNI EN 301549:2018 - Requisiti di accessibilità per prodotti e servizi ICT.

## **4.2 Coerenza con gli strumenti urbanistici vigenti**

Per elaborare soluzioni efficaci, lo studio delle normative nazionali e regionali deve essere combinato, in vista di compiere un'opportuna ed efficace integrazione, con la comprensione degli strumenti urbanistici locali. Questo approccio garantisce che le soluzioni proposte non solo rispettino le leggi generali in materia di accessibilità, ma siano anche adattate alle specificità della città esaminata.

Per assicurare l'efficacia operativa del P.E.B.A., è fondamentale che esso sia conforme alle normative a tutti i livelli, dalle direttive nazionali alle regolamentazioni locali, in modo da creare un quadro di prescrizioni coerente e privo di contraddizioni nel processo di progettazione. Naturalmente, la prospettiva seguita sarà quella di recepire

al livello locale quanto prescritto dalla normativa nazionale e regionale in tema di accessibilità. Ciò, soprattutto, in quanto non risulta menzionato in alcuno degli strumenti urbanistico-edilizio vigenti il tema dell'accessibilità: il Comune non è dotato di altri Piani settoriali che possano in qualche modo riguardare la materia quali il PUMS (Piano Urbano Mobilità Sostenibile), il PGTU (Piano Generale del Traffico Urbano) o altri strumenti di pianificazione.

Il tema dell'accessibilità e del superamento delle barriere architettoniche non è trattato nemmeno nel Regolamento Edilizio vigente; il quale non ha recepito nemmeno le leggi riguardanti l'abbattimento delle barriere architettoniche del 1989 (L. 13/1989, D.M. 236/89, L.R. 8/1998).

Proprio per le ragioni summenzionate, il Piano attribuisce un ruolo cruciale agli strumenti di progettazione complessa e alle operazioni di rigenerazione urbana in quanto veicoli di una realizzazione concreta e ingrata del concetto di accessibilità. Ciò include valutazioni mirate e analisi approfondite volte a verificare di volta in volta l'efficacia delle trasformazioni urbane, finalizzate al miglioramento della mobilità, all'inclusione sociale e alla fruibilità degli spazi dal punto di vista dell'accessibilità e del concetto di "utenza ampliata" di cui al par. 3.

In questo contesto, sarebbe opportuno aggiornare il Regolamento Edilizio Comunale, coinvolgendo attivamente le associazioni cittadine e territoriali, locali e regionali, maggiormente rappresentative degli interessi delle persone con disabilità. L'aggiornamento dovrebbe estendere l'obbligo di adeguamento e accessibilità degli edifici e delle attività aperte al pubblico anche per interventi di manutenzione straordinaria, non limitandosi solo alle ristrutturazioni edilizie o a interventi di maggiore entità. Attualmente, la normativa italiana prevede queste prescrizioni esclusivamente per interventi edilizi classificati come ristrutturazione o superiori, permettendo quindi ai committenti di trascurare un diritto che è invece sancito da norme di carattere nazionale e sovranazionale, ma che dovrebbero appartenere ad una "cultura progettuale consolidata".

Il Piano di Eliminazione delle Barriere Architettoniche (P.E.B.A.) di Bovalino (RC) è stato elaborato in stretta conformità con gli altri strumenti di pianificazione territoriale e di programmazione dell'attività dell'Ente. Il P.E.B.A. non solo rispetta le normative vigenti, ma si integrerà perfettamente con gli strumenti pianificatori esistenti della

città, ampliandone le potenzialità. Questo approccio sinergico garantisce che le iniziative per migliorare l'accessibilità siano coerenti e armonizzate con la visione urbanistica complessiva di Bovalino (RC).

### **4.3 Altri fonti normative in tema di accessibilità e mobilità urbana: il Codice della Strada**

Il Decreto Legislativo del 30 aprile 1992, n. 285, c.d. Codice della Strada, è uno strumento normativo indispensabile che è stato utilizzato quale parametro di riferimento all'interno del presente P.E.B.A. Il reticolato normativo che regola la circolazione stradale affronta il tema dell'accessibilità e dell'uso degli spazi pubblici in diverse disposizioni, tra cui gli articoli 20 e 40; nonché in diversi articoli dei regolamenti attuativi. Queste normative sono fondamentali per garantire un ambiente urbano accessibile e sicuro per tutti i cittadini, compresi quelli con disabilità. In particolare, il Codice prescrive che ogni attraversamento pedonale debba essere accessibile a tutti gli utenti, in special modo con riferimento a quelli con limitate capacità motorie. Ciò implica che le rampe e i passaggi devono essere progettati e realizzati in modo da permettere il facile transito di carrozzine e altri ausili per la mobilità. Inoltre, per tutelare gli utenti con disabilità visiva, rende obbligatoria l'installazione di segnali tattili a pavimento o altri segnali di pericolo in prossimità degli attraversamenti. Questi segnali aiutano le persone con disabilità visive a orientarsi e a muoversi in sicurezza nelle aree urbane. Scendendo nel dettaglio l'articolo 149 del Regolamento di Attuazione specifica ulteriormente le caratteristiche degli stalli di sosta riservati agli utenti con disabilità. Questi spazi devono essere chiaramente delimitati con strisce gialle e devono avere un contrassegno sulla pavimentazione con l'apposito simbolo di accessibilità. Inoltre, è necessaria la segnaletica verticale per indicare chiaramente che il parcheggio è riservato. Gli stalli devono anche prevedere uno spazio libero sufficiente per consentire l'apertura completa delle portiere del veicolo e facilitare le manovre di entrata e uscita. Infine, deve essere garantito un accesso agevole al marciapiede per permettere agli utenti di spostarsi facilmente dalla loro vettura alla strada.

Queste disposizioni non solo migliorano l'accessibilità degli spazi pubblici, ma sono anche essenziali per promuovere l'inclusione sociale e la mobilità indipendente delle persone con disabilità e pertanto sono state integrate nella redazione del Piano di Eliminazione delle Barriere Architettoniche.

## 5. Metodologia

Il Piano, nella sua organicità, è stato elaborato prendendo in considerazione la specificità e la complessità operativa ed epistemologica dell'analisi da condurre. La programmazione del Piano di Eliminazione delle Barriere Architettoniche (P.E.B.A.) di un Comune rappresenta infatti un'attività complessa e multidisciplinare che va oltre la semplice analisi delle problematiche e la conseguente pianificazione degli interventi. A tal proposito, bisogna tenere in considerazione che il P.E.B.A. stabilisce un quadro di obiettivi di qualità della progettazione degli spazi pubblici attraverso un duplice approccio: da un lato, si concentra su iniziative di sensibilizzazione e supporto per le persone con disabilità, promuovendo una maggiore consapevolezza e comprensione delle loro esigenze attraverso le azioni di coinvolgimento della cittadinanza che danno vita ad una vera e propria co-progettazione. Dall'altro, attua azioni concrete per prevenire la creazione di nuove barriere architettoniche. Da questo punto di vista, il piano nell'identificare le modalità di intervento più appropriate per superare le barriere esistenti, definisce paradigmi progettuali validi universalmente e allo stesso tempo adattabili ad una molteplicità di situazioni. Questa impostazione progettuale consente dunque al Piano di essere flessibile e adattabile nel corso del tempo - specie nell'ipotesi in cui sopravvengano altre esigenze di accessibilità -, senza rinunciare all'accuratezza e specificità necessarie ad evidenziare e risolvere le criticità individuate *rebus sic stantibus*.

Naturalmente, nella scelta dell'impostazione metodologica si è tenuto conto delle esigenze connesse alla sicurezza delle opere edilizie e delle persone, alla conservazione dei patrimoni, all'accessibilità degli spazi e dei servizi da parte di un pubblico estremamente vario e diversificato, alla sostenibilità gestionale, alle finalità di studio, alle esigenze connesse ad una mobilità universale senza stravolgere l'attuale assetto edilizio e urbanistico. Tutto ciò ha richiesto un approccio

interdisciplinare nella programmazione, progettazione, realizzazione e manutenzione degli interventi.

Queste ragioni hanno condotto dunque ad elaborare un piano che, nell'affrontare il superamento delle barriere architettoniche - intese in accordo al perimetro semantico già citato -, e nell'implementare l'accessibilità attraverso una metodologia improntata all'**Universal Design**, amplifichi le capacità del Comune di Bovalino di diventare uno "spazio aperto a tutti", e dunque senza barriere.

## 5.1 Formazione del gruppo di lavoro

La prima fase del processo redazionale consiste nella formazione di un gruppo di lavoro qualificato, incaricato di definire gli obiettivi e le priorità degli interventi, organizzando sopralluoghi e incontri con la cittadinanza in modo efficiente. Per affrontare una questione delicata e complessa come l'eliminazione delle barriere architettoniche negli spazi pubblici, è indispensabile creare un team interdisciplinare e multipolare che coinvolge la Pubblica Amministrazione, e in particolare i settori direttamente coinvolti dalla progettazione, oltre alle politiche sociali anche l'Ufficio Tecnico, l'Urbanistica, ecc., le formazioni intermedie interessate e gli addetti alla progettazione. Questo gruppo ha il compito di coordinare le strategie pianificatorie e di stabilire un percorso condiviso tra il Comune, le Associazioni delle persone con disabilità e la cittadinanza. Questo percorso, non soltanto è fondamentale per intercettare gli *"access needs"* con riferimento al territorio comunale interessato, ma consente anche di definire una correlativa analisi del territorio e delle priorità associate utile nella fase di mappatura e sopralluogo.

L'approccio al tema da parte del gruppo di lavoro deve essere multidisciplinare, poiché l'utenza non comprende solo le persone con disabilità, ma tutta la popolazione. È proprio per questa ragione che si è optato, d'intesa con l'Amministrazione, di costituire un gruppo di lavoro composto da membri provenienti da diversi settori proprio durante la fase preliminare della redazione del piano, che include il rilievo dello stato attuale e la mappatura delle criticità, così da rendere

ancora più efficace e rispondente ai bisogni emersi la fase successiva di individuazione e pianificazione degli interventi.

Grazie al contributo di tutti i soggetti coinvolti, è stato possibile avviare un processo di elaborazione del Piano che ha considerato diversi punti di vista e approcci metodologici, beneficiando delle competenze specifiche nei vari settori, indispensabili per comprendere appieno tutte le tematiche affrontate.

Il gruppo di lavoro è così strutturato:

*Assessorato alle Politiche Sociali:* la partecipazione dell'ufficio servizi sociali è cruciale per confrontarsi con le realtà locali che si occupano di disabilità, specie per quanto concerne il loro coinvolgimento diretto nelle fasi di interlocuzione e co-progettazione. La presenza del settore dei servizi sociali è fondamentale anche nelle fasi successive per consolidare un punto di contatto con la cittadinanza che possa essere costante nel tempo e focalizzare l'attenzione sulle tematiche sociali associate alle istanze di accessibilità dei cittadini.

*Ufficio Tecnico:* Il contributo dell'Ufficio Tecnico è essenziale per la raccolta delle informazioni e il supporto durante i sopralluoghi, fornendo i dati tecnici relativi ai progetti in corso e futuri. La mappatura corretta del territorio dipende fortemente dall'accesso al bagaglio informativo e orientativo costituito dal settore che ha conoscenza compiuta della morfologia storica e contemporanea del territorio.

*Team di progettazione:* Il compito del Team nelle fasi preliminari non si è limitato solo alla raccolta delle informazioni e alla pianificazione degli interventi con un approccio epistemico specializzato, spettando anche il coordinamento dell'operato di tutti gli attori coinvolti e l'organizzazione delle informazioni in modo da funzionalizzarle alla stesura del Piano.

Segue uno schema esplicativo della composizione del gruppo di lavoro e del contributo apportato da ogni componente all'elaborazione del PEBA.



Figura 1 – Gruppo di lavoro del P.E.B.A.

## 5.2 Fasi di lavoro

Il lavoro necessario all'elaborazione del presente P.E.B.A. si è articolato in più fasi, che possiamo schematicamente riassumere come segue:

### Fase 1: Definizione delle strategie e della struttura del Piano

- a) Si è proceduto, anzitutto, con la definizione delle linee d'indirizzo per l'elaborazione e la realizzazione del Piano, la raccolta dei dati e delle informazioni generali, dunque con la definizione delle principali caratteristiche del P.E.B.A., inteso come **Piano di implementazione dell'accessibilità** e, infine, con la definizione delle finalità e degli obiettivi e dell'articolazione del piano, nonché con la scelta dei soggetti da coinvolgere (*stakeholders*);
- b) Si è, poi, proceduto con la predisposizione di una mappatura delle esigenze e dei bisogni degli *stakeholders* per conoscere e meglio individuare le problematiche e

- le esigenze più sentite dalle persone con disabilità e dalla cittadinanza nel suo complesso con riferimento all'accessibilità degli spazi comunali;
- c) È stata avviata un'analisi epistemologica volta a determinare le modalità con cui si sarebbe proceduto ad analizzare il territorio. Questa operazione preliminare è stata funzionale nel determinare il "perimetro" di azione concreto e metodologico del presente P.E.B.A.: se da un lato si è definito il quadro complessivo degli oggetti di indagine funzionali alla successiva mappatura del territorio (*quid*), si è nel contempo costruito l'impianto metodologico ad esso correlato determinante sia ai fini della costruzione del Piano che alla conduzione dei sopralluoghi (*ut*);
- d) Infine, sono state elaborate le schede di rilevazione finalizzate alla mappatura delle barriere presenti negli spazi e negli edifici oggetto di valutazione avuto riguardo anche ai servizi per i quali si riscontrano "bisogni di accessibilità".

### **Fase 2: Analisi delle criticità ed individuazione delle soluzioni progettuali**

- a) La seconda fase si è avviata con il rilievo puntuale e la mappatura degli spazi e degli edifici – effettuati sulla base dei criteri individuati nella Fase 1 – e la raccolta attraverso sopralluoghi di tutte le informazioni necessarie ad acquisire un quadro conoscitivo esaustivo in tema di accessibilità degli ambienti pubblici comunali in modo da effettuare un vero e proprio "screening" del territorio ed enucleare un *pattern* di accessibilità ad esso afferente. Si è ritenuto, a tal proposito, opportuno e imprescindibile definire i parametri di valutazione che coinvolgessero - senza escludere quelli connessi alle varie esigenze di accessibilità riguardanti i destinatari del P.E.B.A. in generale - in particolare le persone con disabilità. Appare evidente, infatti, come i fattori ambientali agiscano su ogni disabilità in modo differente e come sia quindi necessario tenerne debitamente conto nell'impostazione degli strumenti di studio del Piano;
- b) Alla luce di quanto rilevato, è stata avviata un'attività di intensa analisi e valutazione delle barriere e delle criticità individuate. Sulla base di questo esame è stata realizzata una mappatura delle priorità del territorio in modo da definire un quadro clinico delle aree dal punto di vista delle barriere presenti e delle emergenze associate. Dunque, sono state definite le azioni e gli interventi da approntare divisi per ambiti di interesse (attraversamenti pedonali, parcheggi,

percorsi verticali, ecc.). Quindi, al fine di rendere ancora più efficace la sezione di *supporto e guida* progettuale, sono state elaborate graficamente soluzioni progettuali standard per aree strategiche, tenuto conto dello specifico spazio pubblico oggetto di analisi, considerandone i relativi costi. Tali soluzioni sono state sviluppate in modo da essere pienamente conformi alla normativa, nonché da tenere conto dei principi e dei requisiti prestazionali dell'Universal Design/Design for All, offrendo alternative tra cui scegliere e da applicare di volta in volta a seguito degli approfondimenti eseguiti durante la progettazione di dettaglio esecutiva. Come già spiegato *supra*, il livello di analisi di un Piano, generale per definizione, presenta limiti non compatibili con il livello di approfondimento, tipico di un progetto esecutivo, necessario all'individuazione delle migliori e più corrette soluzioni puntuali alle problematiche del P.E.B.A. Pertanto, si è ritenuto più corretto, anche per ciò che concerne la stima dei costi, indicare stime parametriche all'interno delle singole schede delle soluzioni progettuali, che, come tali, vanno considerate attendibili ma suscettibili di perfezionamento in fase progettuale di dettaglio. Molti fattori, infatti, condizionano il costo di un insieme di interventi (*dalla quantità alla ripetitività delle varie lavorazioni, alla accessibilità delle aree, ecc.*) rendendo necessario integrare il costo base standardizzato con gli oneri per la sicurezza, l'IVA, gli imprevisti, le occupazioni temporanee, i costi di progettazione e collaudo, ecc.

### **Fase 3: Attività di programmazione ed attuazione del P.E.B.A.**

#### a) Programmazione degli interventi:

- definizione delle priorità anche in relazione alla rilevanza delle criticità da ovviare;
- definizione di un ordine potenziale/probabile di programmazione degli interventi in base ai livelli di priorità enucleati all'esito delle rilevazioni effettuate e dell'analisi del territorio.

#### b) Piano di monitoraggio e gestione con definizione delle modalità di aggiornamento dello stesso su base periodica da parte del coordinamento dell'amministrazione comunale.

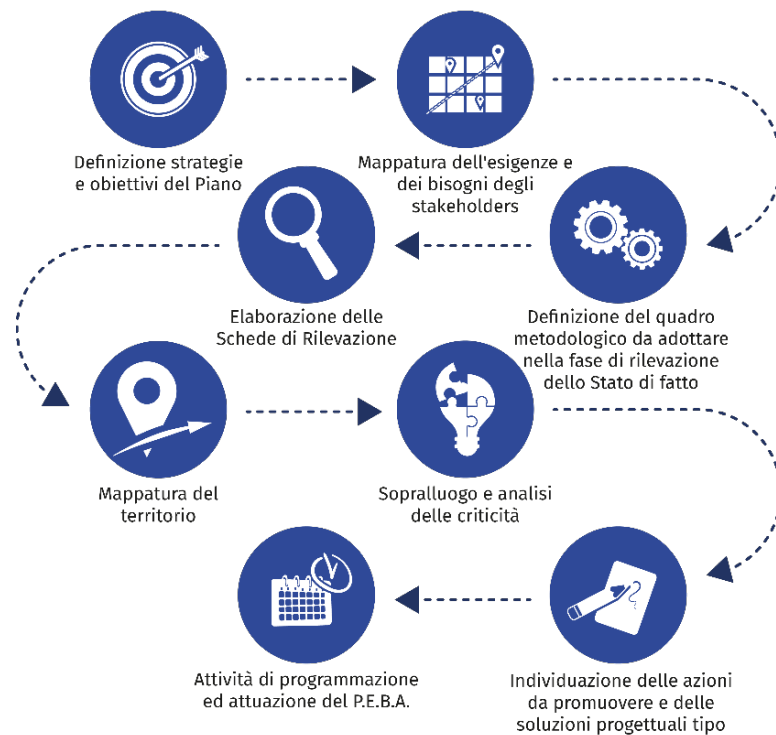


Figura 2 – Fasi attività di lavoro del P.E.B.A.

### 5.3 Mappatura e analisi del territorio

Dall'analisi approfondita del territorio e attraverso un dialogo costruttivo con i referenti locali, si è avviata una mappatura preliminare delle risorse esistenti, un passo fondamentale per organizzare in modo efficiente l'attività pianificatoria. Per facilitare questo processo, gli spazi della città sono stati suddivisi in cinque categorie principali:

1. Edifici pubblici o ad uso pubblico:
  - 1.1 Edifici di pubblico interesse, identificati con il codice **EP**
  - 1.2 Impianti sportivi, identificati con il codice **IS**
2. Spazi pubblici o ad uso pubblico, identificati con il codice **SP**
3. Aree verdi attrezzate e non, identificate con il codice **AV**
4. Tragitti principali di collegamento tra i punti di interesse analizzati, identificati con il codice **T**
5. Fermate del Trasporto Pubblico Locale, identificate con il codice **TPL**.

Partendo da questa classificazione, si è proceduto a individuare le strutture strategiche che necessitano in maniera prioritaria di interventi per l'abbattimento delle barriere architettoniche. L'individuazione ha privilegiato i servizi pubblici di primaria necessità e la loro collocazione, con un'attenzione particolare al polo Municipio-Scuole-Verde attrezzato, ma includendo anche strutture più periferiche ma di rilievo per la loro funzione e tipologia di utenza (es. Biblioteca, ecc.).

Tra gli spazi pubblici, sono stati considerati prioritari le piazze più prossime al centro cittadino e quelle in prossimità degli edifici strategici già individuati, così come le principali aree verdi di interesse. Sulla base di questa identificazione, sono stati tracciati percorsi diretti di collegamento tra i punti di interesse, le fermate del trasporto pubblico più vicine e i parcheggi riservati. Questi tragitti rivestono un'importanza cruciale nella redazione del P.E.B.A., poiché garantiscono l'autonomia agli utenti con disabilità, e dunque la piena accessibilità, permettendo loro di muoversi liberamente senza bisogno di accompagnatori.

Gli edifici, gli spazi pubblici, i percorsi, le fermate del TPL e i parcheggi esistenti sono stati mappati per mezzo di una tavola di inquadramento in cui ogni elemento è stato dotato di un codice identificativo (es. municipio: "EP1").

Questa metodologia ha reso la mappatura del territorio uno strumento efficace e immediato per comprendere la prima fase di analisi delle risorse esistenti, costituendo una base propedeutica per la successiva fase di studio dell'accessibilità.

L'analisi del territorio è stata condotta di concerto con il gruppo di lavoro costituito al principio della redazione del presente Piano. La prospettiva prescelta è stata quella di identificare gli edifici pubblici e gli spazi urbani nei quali vengono erogati i servizi pubblici di maggiore importanza per la comunità di riferimento, tenuto conto, se del caso, anche di quelli aventi una rilevanza peculiare atteso l'elevato valore turistico degli stessi, valutando il potenziale impatto sugli eventuali *stakeholder* "esterni".

Per quanto concerne i percorsi urbani, i c.d. tragitti, l'individuazione dei percorsi da analizzare è avvenuta in ottemperanza a quanto prescritto dall'articolo 24, comma 9, della legge 104, il quale prevede che i piani relativi agli edifici pubblici devono essere modificati e integrati con indicazioni specifiche sull'accessibilità degli spazi urbani, con un'attenzione particolare all'individuazione e alla realizzazione di percorsi accessibili. Questa normativa sottolinea l'importanza di garantire che i collegamenti tra le principali aree di interesse siano privi di ostacoli, consentendo a tutte le persone, indipendentemente dalle loro capacità fisiche, di muoversi liberamente e autonomamente all'interno del contesto urbano. Questa necessità ha impegnato il gruppo di lavoro in un'ulteriore analisi logica del territorio, tenuto conto delle aree, in termini di edifici e spazi pubblici, già individuate, al fine di circoscrivere i tratti urbani rilevanti ai fini del P.E.B.A. in funzione della loro potenzialità di interconnettere proprio gli spazi di pubblico interesse oggetto di analisi. L'approccio adottato nell'analisi dei percorsi tiene conto non solo della necessità di eliminare le barriere architettoniche esistenti nei soli edifici e spazi di interesse, ma rende evidente come le esigenze di accessibilità coinvolgano l'intera sfera della mobilità impattando sulla raggiungibilità dei luoghi. Ciò impone di tenere in considerazione i tragitti e, altresì, le fermate del sistema di trasporto pubblico locale di cui l'utenza usufruisce per giungere nei luoghi e negli spazi comunali.

#### Individuazione delle aree oggetto di analisi:

COD.	EDIFICIO	INDIRIZZO
EP1	Municipio	Via G. Garibaldi n. 120
EP2	Biblioteca comunale Mario La Cava	Via Francesco Calfapetra
EP3	Istituto Comprensivo La Cava	P.zza Camillo Costanzo

COD.	IMPIANTI SPORTIVI	INDIRIZZO
IS1	Stadio comunale	Via Uliveto

COD.	SPAZI DI PUBBLICO INTERESSE
SP1	Lungomare
SP2	Piazza Camillo Costanzo
SP3	Piazza Gaetano Ruffo

COD.	AREE VERDI
AV1	Villa comunale

COD.	TRAGITTI
T1	Via XXIV Maggio
T2	Via Giuseppe Garibaldi
T3	Via Vittoria
T4	Via Fratelli Bandiera

COD.	UBICAZIONE FERMATE TPL	COORDINATE
TPL1	Stazione ferroviaria	38.149281, 16.180269

## 6. Descrizione del sito di intervento del P.E.B.A.

Il Comune di Bovalino, situato lungo la costa ionica nella provincia di Reggio Calabria, presenta una morfologia variegata che combina una zona costiera pianeggiante e un'area collinare interna. Questa conformazione influenza la struttura urbana e la distribuzione degli insediamenti, con il nucleo abitato principale che si sviluppa lungo la fascia litoranea e una frazione storica, Bovalino Superiore, posizionata in un'area più elevata e distante dal mare. La morfologia del territorio influenza significativamente la disposizione urbanistica e le dinamiche di mobilità all'interno

del comune. Dal punto di vista urbanistico, Bovalino presenta un tessuto misto, con una parte più moderna e lineare lungo la costa e una parte storica caratterizzata da edifici antichi, vicoli stretti e una rete viaria poco regolare. La zona costiera ospita la maggior parte dei servizi commerciali, amministrativi e residenziali, con una pianificazione che segue l'andamento della Strada Statale 106 Jonica, arteria di fondamentale importanza per la mobilità regionale e locale. Bovalino Superiore, invece, conserva le caratteristiche tipiche dei borghi medievali calabresi, con strade ripide e anguste che limitano in parte l'accessibilità e la viabilità. La mobilità urbana a Bovalino è condizionata dalla presenza della SS 106, che funge da collegamento principale tra il centro abitato e i comuni vicini, ma al tempo stesso rappresenta una barriera fisica che separa l'area urbana dal lungomare. La rete viaria interna è costituita principalmente da strade secondarie, molte delle quali richiedono interventi per migliorare la sicurezza e l'accessibilità, soprattutto nelle zone più antiche del comune. I marciapiedi sono spesso stretti e non sempre dotati di rampe per il passaggio di persone con disabilità, passeggini o biciclette, rendendo difficoltoso il movimento pedonale in alcune aree. Inoltre, l'assenza di una rete ciclabile strutturata limita la possibilità di spostamenti sostenibili.

In termini di accessibilità e mobilità, Bovalino presenta alcune sfide tipiche dei centri storici e dei comuni costieri calabresi, dove la morfologia del territorio e la presenza di edifici storici condizionano la viabilità. Le strade del centro storico sono generalmente strette e con pavimentazione in basolato, il che potrebbe ostacolare la libera circolazione delle persone con disabilità motorie. La rete stradale urbana comprende marciapiedi recentemente costruiti o ristrutturati, anche se in alcune zone sono ancora necessari adeguamenti per garantire un passaggio privo di ostacoli a tutte le persone, compresi gli utenti con disabilità motorie.

## 7. Inquadramento territoriale

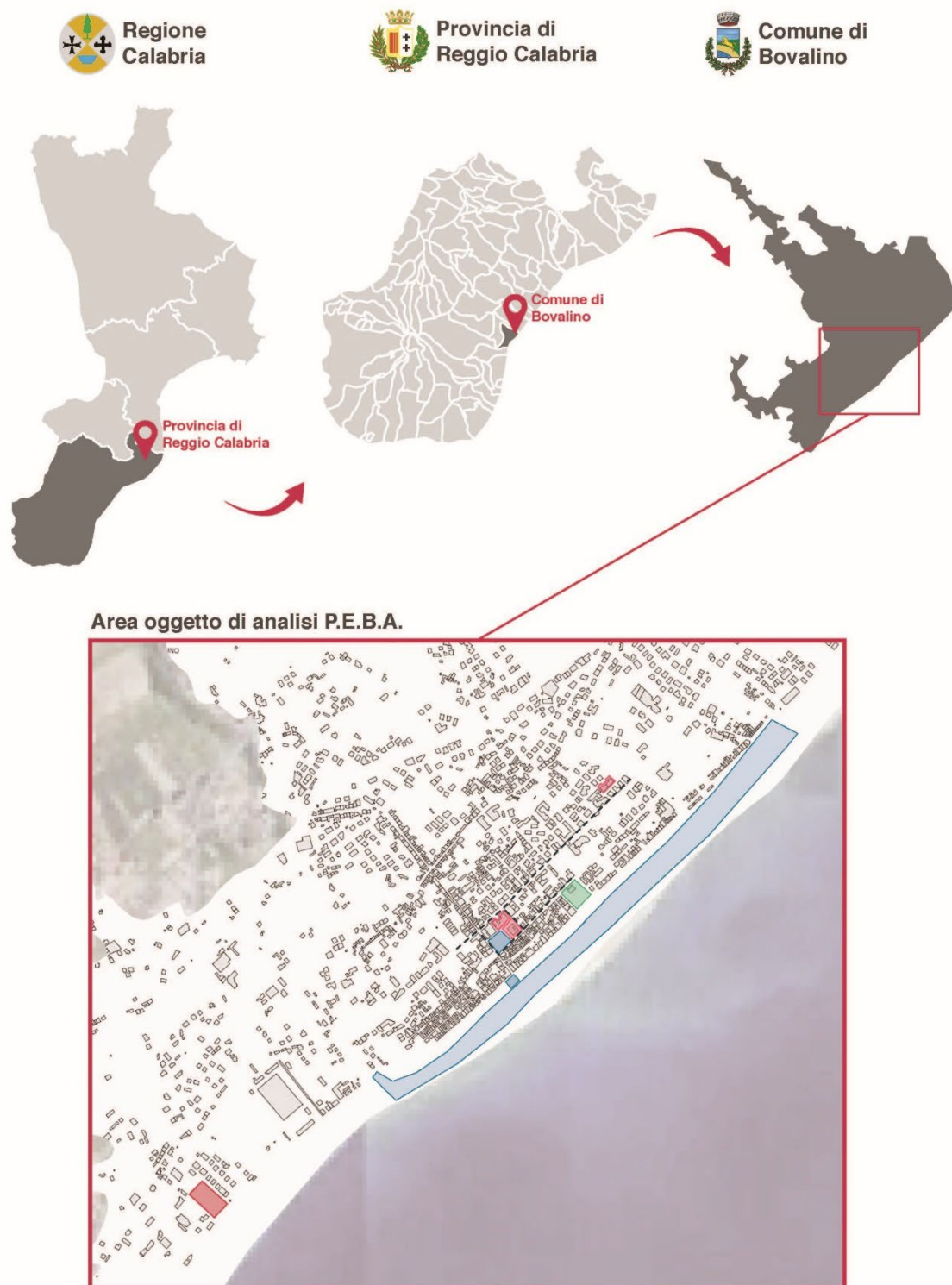


Figura 3 – Inquadramento territoriale dell'area oggetto di analisi del P.E.B.A

## 8. Analisi dello Stato di Fatto

La ricognizione dello stato di fatto è funzionale alla definizione di un'analisi delle criticità in grado di enucleare il livello di accessibilità presente nel momento in cui sono stati effettuati i rilievi in quelli che sono stati individuati come elementi di indagine a seguito dell'attività di mappatura e analisi del territorio di cui al par. 5.3. Detta analisi è stata compiuta nel corso di sopralluoghi sul campo, condotti basandosi su schede di rilevazione elaborate per aree di criticità generali formulate in modo da consentire lo screening organico e puntuale dello stato dell'accessibilità complessivamente considerato del Comune di Bovalino.

Le schede di rilevazione sono state enucleate avuto riguardo delle esigenze specifiche connesse alla destinazione d'uso dei vari spazi oggetto di indagine, in modo da differenziare, soprattutto, le esigenze di chi fruisce degli spazi come utente da quelle di chi ne fruisce come dipendente.

Le schede sono state elaborate utilizzando un approccio epistemico-analitico che assume quale presupposto l'accessibilità come ambito di indagine che coinvolge non soltanto degli elementi strutturali di un dato ambiente costruito, quanto piuttosto la relazione funzionale tra gli elementi fisici e non di uno spazio *de quo* da cui dipende la possibilità che questo assolva la propria destinazione d'uso in una dimensione universale e non escludente.

Questa impostazione progettuale ha suggerito di differenziare le metodologie di analisi di ciascun oggetto di studio seguendo la specificità dello stesso e della tipologia di rilevazione da effettuare. Ciascun elemento oggetto di analisi è stato quindi valutato dal punto di vista dell'accessibilità con una metodologia per "ambiti di interesse" considerati specificamente in relazione al tipo di verifica che si ha inteso effettuare, tenuto conto della tipologia di ambiente e della sua destinazione d'uso. È naturale, ad esempio, che nella valutazione dell'accessibilità di un edificio che eroga servizi pubblici (ad es. il Municipio) si terrà conto di parametri specifici alla tipologia di struttura e alla sua destinazione d'uso; per converso, i criteri di valutazione delle aree verdi o delle fermate del Trasporto Pubblico Locale saranno differenti in quanto parametrati sulle specificità tipiche di tali ambienti: ad es. posizionamento e

caratteristiche dell'arredo urbano, leggibilità delle informazioni sul percorso e sulle destinazioni raggiungibili, ecc.

Al fine di rendere agevole ed economica la consultazione del Piano, si è optato per riportare esclusivamente come Allegato alla presente relazione la documentazione relativa concernente le schede di rilevazione.

All'interno delle Schede di Rilevazione la valutazione complessiva dell'accessibilità è stata effettuata analizzando specifici ambiti generali di verifica (ad es. Sito Web, Percorsi esterni, Percorsi orizzontali, ecc.) sulla base della normativa tecnica e giuridica del settore in esame (parametro normativo di riferimento). All'interno di ciascun ambito di rilievo sono state effettuate delle verifiche di idoneità rispetto all'accessibilità in maniera puntuale e specifica: per la sezione "Percorsi verticali", ad esempio, si sono esaminati dal punto di vista dell'accessibilità l'idoneità delle rampe, degli ascensori, delle scale, ecc. Naturalmente, l'idoneità o meno della valutazione di accessibilità può riguardare più aspetti specifici che sono individuati accuratamente all'interno dei codici criticità. Infatti, si è proceduto a segnalare puntualmente le criticità rilevate assegnando a ciascuna un codice alfanumerico, il quale è stato riportato di volta in volta nell'area corrispondente all'interno della colonna "Codice criticità". Il codice è composto sempre dalla lettera **C**, indicatore generico di **criticità**, seguita dal codice che individua lo specifico spazio oggetto di analisi (ad es., **EP1**, sarà "Edificio Pubblico n.1), e dal numero progressivo di rilevazione della criticità (quindi: **1, 2, 3, 4**, ecc.). Di seguito uno schema esemplificativo:



Figura 4 – Schema sinottico della struttura dei codici criticità

I codici criticità sono riportati per ciascun ambiente costruito all'interno della rispettiva planimetria inserita in calce all'allegato "Schede di Rilevazione". Ciò è fondamentale al fine di offrire per ciascuna un riferimento localizzativo e rendere agevole l'individuazione della difformità in prospettiva di predisporre l'intervento risolutivo. Per rendere ancora più icastica e agevolare l'identificazione delle criticità, ciascuna scheda di rilevazione è integrata da un'apposita sezione fotografica dove è possibile consultare un quadro esemplificativo delle criticità presenti all'interno dello spazio di indagine distinte per aree di analisi.

Le Schede di Rilevazione si compongono anche di un'apposita colonna "Codice soluzione". All'interno della stessa, sono individuate per ciascun "Ambito di rilievo" le soluzioni progettuali idonee ad ovviare la singola criticità nella rispettiva area di interesse. La struttura delle schede delle soluzioni progettuali è riportata all'interno del par. 9.2.

Infine, all'interno delle Schede di Rilevazione è stata inserita un'apposita sezione denominata "Criteri di priorità". Lo scopo è quello di definire attraverso una funzione che tenga conto di parametri eterogenei, ma co-essenziali, una mappa che contenga gli ordini di priorità di intervento nelle varie aree di interesse oggetto di analisi. Infatti, pur rimanendo la definizione del cronoprogramma degli interventi P.E.B.A. una prerogativa esclusiva dell'Amministrazione comunale, il piano offre un approccio metodologico che l'ente potrà considerare nella pianificazione. Questo metodo mira a garantire un'efficace gestione degli interventi e un'ottimizzazione delle risorse disponibili, tenendo conto di eventuali urgenze, opportunità di finanziamento specifico e altre necessità contingenti. A tal proposito, e proprio nell'ottica di definire un quadro complessivo dei criteri da considerare nel delineare le priorità di intervento, questi sono stati individuati come segue:

- 1) Il carattere strategico del bene immobile;
- 2) Il livello di accessibilità del bene;
- 3) La circostanza che il bene sia già oggetto di interventi da parte dell'Amministrazione Comunale;
- 4) Il numero di segnalazioni pervenute con riferimento al bene stesso.

Il carattere strategico del bene dipende dalla presenza, singolare o contestuale, di uno o più fattori che risultano fondamentali in quanto connessi alla peculiare destinazione d'uso e funzionalità dello spazio considerato. Ciò in quanto si tratta di spazi o immobili destinati ad avere una funzione sociale e che quindi generano un impatto sulla comunità, specie in quanto erogano servizi pubblici essenziali: municipio, scuole, ecc. In casi come questi, la strategicità dell'immobile è prodotto della diretta e immediata connessione con il benessere della comunità. La destinazione d'uso, inoltre, rileva anche dal punto di vista della capacità dello stesso di essere utilizzato per funzioni specifiche e rilevanti non solo in quanto connesse a servizi pubblici essenziali, ma anche in quanto relative ad attività economiche o infrastrutture di importanza strategica per il territorio di riferimento. La presenza di vincoli di tutela o la rilevanza storico-artistica di un immobile sono elementi idonei ad influenzarne il carattere strategico, rendendolo un bene da preservare e valorizzare nel tempo. Egualmente, il valore economico, ossia la capacità dell'immobile di generare entrate o di incrementare il proprio valore nel tempo influisce sulla sua rilevanza strategica. Così come la localizzazione periferica o centrale, o, giocoforza, l'inserimento all'interno di un centro storico cittadino, costituiscono aspetti cruciali nel determinare il carattere strategico dell'elemento oggetto di analisi. Va da sé, che i parametri indicati (servizi pubblici essenziali, vincolo storico-artistico, localizzazione, valore economico del bene) rilevano diversamente nell'analisi del carattere prioritario dell'intervento a seconda del tipo di oggetto di analisi: nel caso dei tragitti i servizi pubblici essenziali rileveranno solo dal punto di vista quantitativo, ossia in ragione di quanti edifici erogatori di servizi pubblici risultano presenti lungo il tragitto considerato. Similmente deve dirsi per gli altri elementi, e, in ispecie, per le fermate del trasporto pubblico locale e gli spazi di pubblico interesse, per i quali i parametri di valutazione sono stati considerati dal punto di vista del criterio della strategicità in base alle caratteristiche precipue di ciascun oggetto di analisi verificate alla luce di come i parametri individuati (servizi pubblici essenziali, vincolo storico-artistico, localizzazione, valore economico del bene) possono rilevare di volta in volta (da un punto di vista qualitativo, quantitativo, ecc.). Per chiarire meglio è utile fare un esempio concreto: il parametro "servizi pubblici" rispetto all'oggetto di analisi "tragitti" è stato valutato considerando il numero di servizi pubblici, essenziali e non,

presenti lungo o nell'area di collegamento del tragitto. È evidente che dal punto di vista del parametro "servizi pubblici" maggiore è la concentrazione di edifici eroganti servizi pubblici entro l'area analizzata e più alto sarà il valore di strategicità della stessa. Nel caso degli edifici, invece - come è intuitivo immaginare -, il parametro viene valutato considerando la tipologia di servizio prestato: il Comune eroga servizi pubblici essenziali che hanno una priorità strategica primaria rispetto ai servizi "solo" pubblici erogati, per esempio, da una biblioteca, dunque il valore di strategicità dipenderà da questa caratterizzazione del servizio prestato.

Per quanto concerne il livello di accessibilità, questo dipende direttamente dall'esito del sopralluogo. Sulla base dei rilievi effettuati sarà possibile enucleare un livello di accessibilità globale dell'elemento oggetto di indagine. Da questo punto di vista, è bene chiarire che ai fini della definizione di un indice di priorità, questo è stato valutato alla luce delle criticità enucleate in base a due criteri: la necessità dell'intervento parametrata sugli aspetti dell'accessibilità direttamente collegati alla sicurezza dell'utenza portatrice di particolari esigenze; la funzionalità della soluzione a garantire, a partire da un livello base, la fruizione in autonomia degli spazi/elementi/ambiente considerati. L'assegnazione di una priorità ad una criticità - e dunque, di converso, all'intervento atto a rimuoverla - dipende essenzialmente dalla circostanza che la stessa pregiudichi gravemente la mobilità autonoma e sicura dell'utenza con esigenze speciali e/o sulle possibilità di quest'ultima di fruire dei servizi/spazi considerati in condizioni di eguaglianza. Da questo punto di vista, e solo al fine di assegnare un valore nella matrice di priorità, è stata considerata non soltanto l'assoluta accessibilità o inaccessibilità del bene, ma anche l'ipotesi di parziale accessibilità.

La circostanza che un bene sia già oggetto di interventi da parte dell'Amministrazione Comunale può determinare una priorità di intervento per l'accessibilità per diversi motivi legati all'efficienza, alla pianificazione integrata e all'ottimizzazione delle risorse. Intervenire sull'accessibilità mentre sono già in corso altri lavori (ad esempio, ristrutturazioni o riqualificazioni) permette di ridurre i costi complessivi. Questo perché le opere necessarie per l'eliminazione delle barriere architettoniche possono essere integrate nei lavori già pianificati, evitando successivi interventi separati che sarebbero più dispendiosi e migliorando la qualità della progettazione già in corso.

Affrontare le questioni legate all'accessibilità durante lavori già programmati consente una pianificazione più efficace e integrata. L'amministrazione può coordinare le diverse esigenze (strutturali, funzionali, estetiche) in un unico progetto, garantendo un risultato più coerente e completo.

A tal fine, nella matrice di valutazione è stato assegnato un valore progressivo a seconda che l'intervento fosse non programmato, programmato o in fase di realizzazione.

Il numero di segnalazioni pervenute con riferimento a un bene specifico può determinare una priorità di intervento per l'accessibilità per ragioni legate alla necessità di rispondere tempestivamente alle esigenze della comunità e all'importanza di garantire l'equità nell'uso degli spazi pubblici: un elevato numero di segnalazioni indica chiaramente che la mancanza di accessibilità rappresenta un problema significativo per molte persone. Questo suggerisce che il bene in questione è frequentemente utilizzato o necessita di un miglioramento urgente per garantire la fruibilità da parte di tutti, in particolare delle persone con disabilità. Così intervenire in risposta alle segnalazioni significa affrontare problemi che hanno un impatto reale sulla qualità della vita degli utenti.

Di seguito viene riportata una figura illustrativa della struttura della Scheda di Rilevazione, in legenda viene indicata la descrizione esplicitiva di ogni singolo elemento che la compone e delle connessioni logiche fra gli stessi.

## LEGENDA

1. Tipologia di edificio/elemento oggetto di analisi: **EP1** = Edificio Pubblico n. 1.
2. Denominazione edificio/elemento oggetto di analisi.
3. Scheda di verifica composta dall'**ambito di analisi** (es. Sito Web), dal **parametro normativo** in base al quale viene effettuata l'indagine e dall'oggetto di verifica concreto.
4. Codice criticità: Codice alfanumerico della singola criticità (es. CEP1.1) riportato nella rispettiva planimetria per consentire la geolocalizzazione della criticità.
5. Codice soluzione: Codice alfanumerico (es. SP1) che rinvia all'allegato "Soluzioni Progettuali" dove è contenuta la scheda esemplificativa della soluzione-tipo applicabile.
6. Parti di inquadramento geografico e informativo dell'edificio/elemento oggetto di analisi.
7. Tabella definitoria del criterio di priorità assegnato all'edificio/elemento oggetto di analisi attribuito sulla base di un esame multifattoriale.
8. Mosaico sinottico contenente i rilievi fotografici delle criticità enucleate, organizzate in accordo agli ambiti di verifica di cui alla scheda di rilievo.

The figure illustrates the structure and composition of the Survey Sheets (Schede di Rilevazione) used in the project. It is divided into three main sections, each corresponding to a number in the legend:

- Section 1 (Top):** A detailed survey sheet for 'MUNICIPIO'. It includes a header with 'EP1' and 'MUNICIPIO'. Below this, there are fields for 'UBICAZIONE' (Location) and 'COORDINATE' (Coordinates). A large 'FOTO' (Photo) section is present. The main part of the sheet is a table with columns: 'AMBITO DI RILIEVO' (Survey Area), 'PARAMETRO NORMATIVO' (Normative Parameter), 'VERIFICA' (Verification), 'CODICE CRITICITÀ' (Criticality Code), 'NOTE' (Notes), and 'CODICE SOLUZIONE' (Solution Code). The table lists various parameters such as 'Sito web', 'Cartelle', 'Parcheggi riservati', 'Percorso esterno', 'Aree di accesso/ingresso', 'Comunicazione dei servizi', and 'Stipendi/impiegati/risorse umane'. Each parameter has a corresponding verification table with columns for 'Ambito di Analisi', 'Parametro Normativo', 'Verifica', 'Codice Criticità', 'Note', and 'Codice Soluzione'.
- Section 2 (Middle):** A summary table for 'Ambito di Analisi: Servizi Igienici'. It follows the same column structure as the detailed sheet. It lists parameters like 'Servizi igienici', 'Parcheggi dei disabili', 'Percorsi riservati', 'Percorsi ortostatici', and 'Sicurezza ed emergenza'. Below the table, there are sections for 'Criterio di Priorità' (Priority Criterion) and 'Punteggi Assegnati' (Assigned Scores) for each parameter.
- Section 3 (Bottom):** A synoptic mosaic of photos. It is a grid with columns for 'Ambito di Rilievo' and 'Fotografie'. The rows correspond to the parameters listed in the table above, showing small thumbnail images of the identified criticalities.

Figura 5 – Struttura e composizione delle Schede di Rilevazione

## 9. Attività di interlocuzione degli Stakeholders

Per garantire l'efficacia del piano, è fondamentale un dialogo costante con la cittadinanza e i referenti locali, che possiedono una conoscenza approfondita delle realtà territoriali. L'interlocuzione con gli stakeholder è indispensabile per mettere in luce le problematiche e le criticità specifiche del Comune in esame, offrendo preziosi contributi per una programmazione realmente inclusiva e mirata.

Nel corso delle fasi preliminari alla stesura del Piano di Eliminazione delle Barriere Architettoniche è stata avviata dal Gruppo di lavoro una fase di interlocuzione dei potenziali *stakeholders* delle suddette attività progettuali. Interessando un'intera collettività che si muove entro spazi comuni e che definiscono una modalità del "vivere insieme", il Piano dovrà essere condiviso e partecipato dalla comunità e dalla cittadinanza tutta: ciò comporta il coinvolgimento attivo delle rappresentanze dei portatori di interesse nelle principali fasi del processo formativo, ovvero durante:

- 1) l'individuazione delle esigenze e dei bisogni;
- 2) l'individuazione delle criticità;
- 3) la redazione del Piano;
- 4) la verifica;
- 5) il monitoraggio.

L'azione di coinvolgimento "co-progettuale" degli *stakeholders* è determinante, non solo al fine di rendere maggiormente rispondenti le azioni progettuali alle esigenze che esse intendono soddisfare, bensì anche al fine di costruire rete tra soggetti istituzionali, progettisti, associazioni, ma anche tra imprese e singoli cittadini. Sviluppare gli interventi progettuali a partire da attività di ascolto, confronto, gestione e monitoraggio chiare e condivise, significa porre in essere un'azione strategica tale da consentire la circuitazione delle esperienze, aumentare la visibilità delle singole azioni, accumulare le lezioni apprese e favorirne la replicabilità a qualsiasi livello; in altre parole, significa costruire quel clima di cooperazione permanente indispensabile

alla costruzione di interventi più efficaci nel tempo. In questo senso, l'accessibilità va integrata ad ogni livello di sviluppo della progettazione.

Il Gruppo di lavoro, a tal uopo, si è ampiamente confrontato con gli *stakeholders* dell'area territoriale interessata dal P.E.B.A.

Le audizioni con le associazioni portatrici degli interessi delle persone con disabilità maggiormente rappresentative del territorio di interesse hanno consentito l'emersione di un quadro chiaro delle istanze di accessibilità da includere nella redazione del Piano.

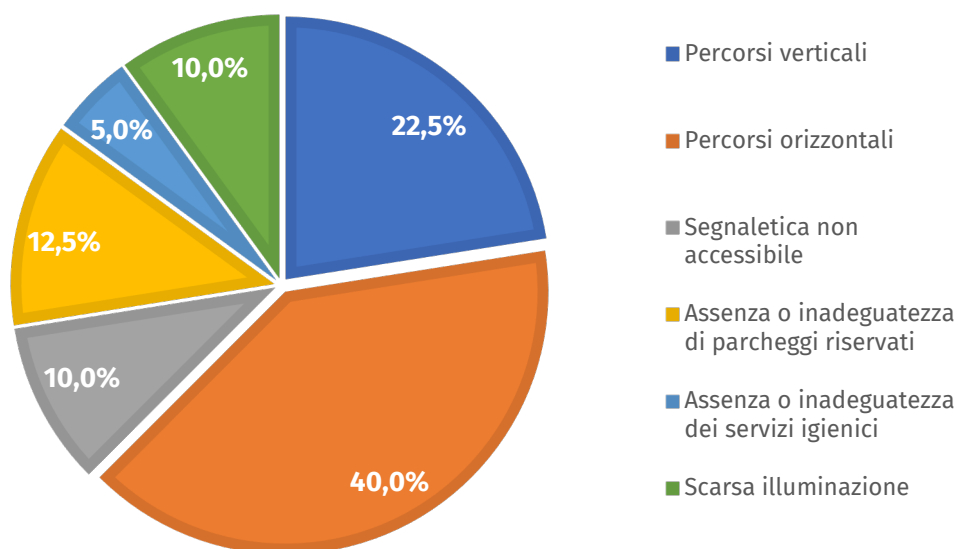
Si è trattato di un'indagine esplorativa volta a monitorare la valutazione dello stato di accessibilità degli edifici e degli spazi del territorio comunale effettuate proprio a partire dai fruitori ultimi dei servizi più coinvolti sotto questo aspetto, che sono stati interrogati attraverso una serie mirata di quesiti aperti e chiusi sulle barriere architettoniche, senso-percettive, cognitive e, più in generale, sulla fruibilità degli spazi pubblici.

Nelle fasi di colloquio e intervista sono stati posti, inoltre, quesiti relativi all'accessibilità in termini sia di mobilità autonoma che di modalità di fruizione degli spazi seguendo il modello epistemico-analitico poi adoperato in fase di rilievo tecnico. Al fine di rendere agevole e accessibile da qualunque posto e in qualunque momento il questionario, lo stesso è stato realizzato in modo da essere fruito online ed è stato somministrato sia contattando direttamente le associazioni maggiormente rappresentative degli interessi delle persone con disabilità del territorio, sia inserendovi il link in un'apposita sezione dedicata del sito Web istituzionale del comune, dandone previa comunicazione alla cittadinanza interessata.

Di concerto con l'Amministrazione, si è optato per la somministrazione periodica del sondaggio alla comunità e ai visitatori degli edifici, ciò al fine di creare un report progressivo nel tempo sullo stato dell'accessibilità da condividere con tutti gli interessati.

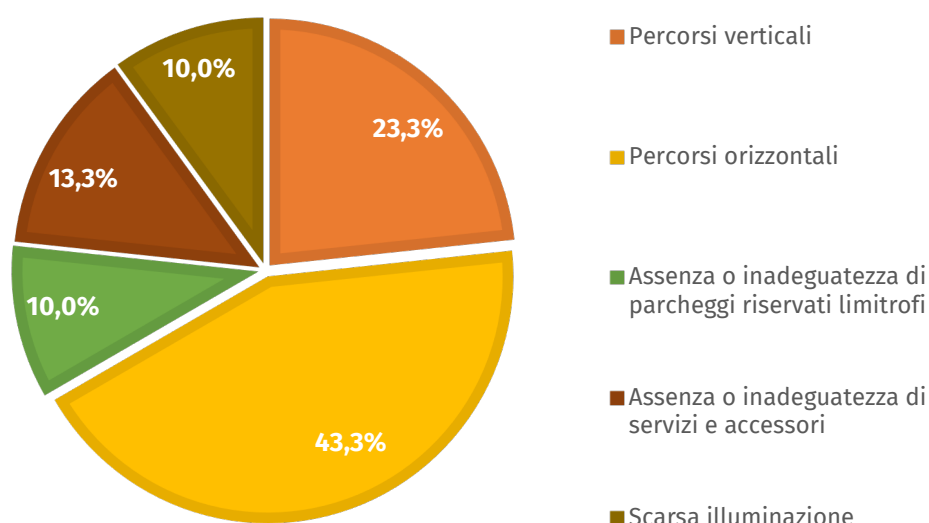
Come si evince dall'esame complessivo delle risposte fornite nella sezione dedicata alla profilazione del questionario, la maggioranza degli intervistati appartengono alla categoria dei cittadini interessati, mentre solo il 27,2% è costituito da associazioni. Solo uno degli interpellati è una persona con disabilità.

Il numero totale dei parcheggi riservati alle persone con disabilità viene valutato come insufficiente dal 63,6% degli intervistati che, in particolare, evidenzia che questi mancano soprattutto nelle aree strategiche: via XXIV Maggio, Via Giovanni Verga, nei pressi delle scuole e del lungomare. La maggioranza delle barriere che gli intervistati riscontrano nelle rispettive zone di residenza concernono le caratteristiche delle pavimentazioni, probabilmente non mantenute, che si segnalano essere disconnesse e sdruciolevoli. Viene inoltre rimarcata l'assenza della segnaletica tattile e la presenza di barriere fisiche costituite da dislivelli o cordoli del marciapiede. Per quanto concerne gli edifici di proprietà comunale, dalle risposte degli intervistati si evince chiaramente che le problematiche principali concernono gli aspetti legati all'accessibilità dei c.d. percorsi orizzontali. Nella specie viene segnalata l'inidoneità dei percorsi interni alle strutture specie con riferimento agli aspetti dimensionali degli spazi (corridoi, ecc.), alla presenza di ostacoli e dislivelli e all'inadeguatezza dei materiali della pavimentazione. Per quanto concerne i percorsi verticali, ad essere determinante nelle segnalazioni degli intervistati è l'assenza o inadeguatezza dei collegamenti verticali o delle rampe realizzati tramite ascensori, piattaforme di sollevamento, ecc. e per la carenza/insufficienza delle rampe di raccordo per il superamento dei dislivelli. Inoltre, gli intervistati rimarcano segnatamente l'assenza/insufficienza della segnaletica tattile necessaria a garantire l'orientamento e la mobilità autonoma delle persone con disabilità visiva.



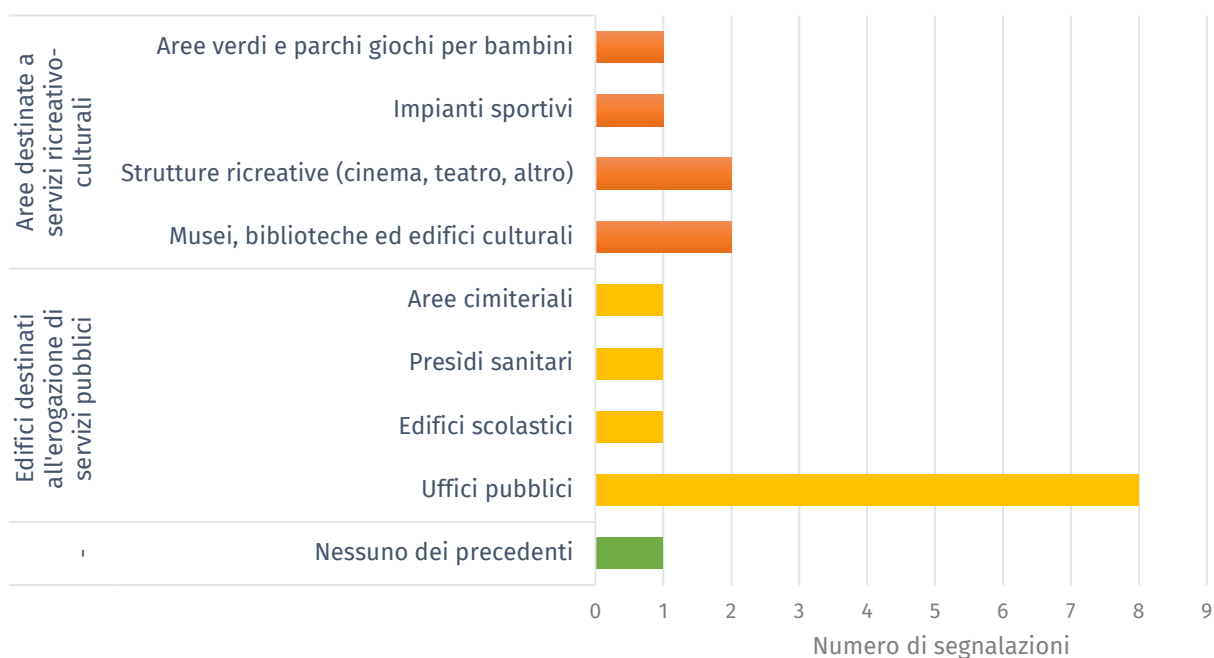
*Figura 6 – Diagramma descrittivo degli ostacoli alla mobilità segnalati dagli intervistati con riferimento agli Edifici Pubblici del Comune di Bovalino (RC)*

Per quanto concerne gli spazi pubblici rappresentati dalle aree verdi, piazze, piazzali e i percorsi esterni, il questionario somministrato rispecchia una situazione non dissimile da quella già descritta per gli edifici: spicca l'inadeguatezza dei percorsi orizzontali soprattutto per quanto concerne la presenza di ostacoli e dislivelli determinati da cordoli, ostacoli e mancanza di raccordi; molte delle risposte segnalano inoltre anche l'inadeguatezza dello stato delle pavimentazioni: sconnesse, sdruciolevoli e difficoltose. Ad essere oggetto di segnalazione è anche l'insufficienza/inadeguatezza dei parcheggi a servizio delle aree.



*Figura 7 – Diagramma descrittivo degli ostacoli alla mobilità segnalati dagli intervistati con riferimento agli spazi pubblici all'aperto del Comune di Bovalino (RC)*

Con riferimento alle disabilità senso-percettive, la quasi totalità degli intervistati denota che le problematiche principali relative all'accessibilità la cui risoluzione richiede la presenza della segnaletica tattile necessaria, si concentrano principalmente negli spazi destinati all'erogazione di servizi pubblici essenziali come il Municipio e, in generale, gli uffici pubblici.



*Figura 8 – Istogramma descrittivo delle aree del Comune di Bovalino (RC) in cui gli intervistati ravvisano la necessità di installare/implementare la segnaletica tattile*

Il sondaggio in oggetto ha confermato quanto accertato in sede di rilievo tecnico da parte del progettista. Non solo, grazie alla creazione di un'area dedicata alle eventuali proposte di intervento, è stato possibile far confluire all'interno del Piano i suggerimenti e le osservazioni emersi dalle risposte degli intervistati. Infatti, nell'area dedicata all'inserimento di considerazioni- suggerimenti rivolti all'amministrazione comunale ai fini del Piano di Eliminazione delle Barriere Architettoniche, gli intervistati, hanno evidenziato l'opportunità di rimuovere barriere fisiche come i cordoli dei marciapiedi e il miglioramento degli accessi agli uffici pubblici incoraggiando una azione di sensibilizzazione costante della cittadinanza sul tema dell'accessibilità.

## 10. Stato di Progetto

### 10.1 Piano generale degli obiettivi e delle azioni progettuali

Al fine di definire un programma organico e dettagliato di progetti e proposte risolutive, è fondamentale elaborare il piano delle azioni che per aree di intervento e criticità rilevate sarà necessario mettere in atto. A tal uopo, si è proceduto con l'individuazione degli obiettivi e delle azioni poste alla base della progettazione accessibile in modo da eliminare le criticità testé rilevate in maniera coerente con la logica dell'*Universal Design*.

#### A. EDIFICI PUBBLICI

##### A.1 ACCESSIBILITÀ DALL'ESTERNO

- Sito web

##### *Obiettivi*

Adeguare lo spazio digitale già esistente assicurando massima fruizione e utilizzo da parte di un vasto pubblico di utenti, in particolare dei soggetti con disabilità visiva e sensoriale, fornendo informazioni circa il grado di accessibilità presente all'interno dell'edificio, assicurando l'accessibilità dei servizi erogati digitalmente.

##### *Azioni*

- Considerare sempre che contenuti descrittivi e visivi presenti nell'Home Page e nelle altre pagine del sito devono avere le caratteristiche grafiche ed ortografiche idonee a consentirne la comprensione a tutti, in particolare ai soggetti ipovedenti.

- Prevedere un servizio di contatto diretto e indiretto al quale rivolgersi per ottenere tutte le informazioni sull'accessibilità (vedi sottoparagrafo "Contatti").
- Inserire tutte le informazioni chiare, certe e verificate, sulle reali condizioni di accessibilità in riferimento a:
  - come raggiungere l'Edificio (*es. trasporto pubblico, privato, ciclabile, pedonale*);
  - se e dove sono presenti posti auto riservati alle persone con disabilità munite di pass; se nell'area antistante è/non è consentito il transito alle auto; se è possibile parcheggiare sulle strisce blu nelle vie adiacenti;
  - orari;
  - modalità di prenotazione dei servizi;
  - caratteristiche di accessibilità con la descrizione di tutti gli ingressi accessibili, i sistemi di percorrenza, le caratteristiche degli ascensori e le ubicazioni; i servizi a disposizione (*es. toilette, luoghi di ristoro, auditorio ecc.*);
  - attrezzature e ausili a disposizione (*es. scanner OCR, display Braille, videoingranditori, ecc.*);
  - sedia a ruote manuale;
  - la presenza di guide o schede ad alta comprensibilità.
- Nella consultazione del sito fornire il maggior numero di alternative equivalenti con contenuti visivi e audio: video in lingua dei segni (*per garantire l'accesso alle persone sorde segnanti*), materiale (*immagini, video ecc.*) con linguaggio facilitato mirato a particolari esigenze di pubblico (*es. per persone affetta da autismo, o Alzheimer, ecc.*), sottotitoli e testi ad alta leggibilità secondo le norme dell'*Easy to Read* (adatte sia per le persone sorde che preferiscono la lingua scritta sia per le persone con disabilità intellettiva), testi e grafica comprensibili anche se consultati in monocromia (per le persone ipovedenti).
- le PA devono rendere disponibili per via telematica in formato accessibile moduli, formulari e documenti, compresi gli atti e i provvedimenti amministrativi oggetto di pubblicità legale. In merito si dovrà evitare pubblicazione di documenti-immagine, vale a dire scansioni digitali di documenti cartacei, come richiesto dall'allegato A del D.M. 8 luglio 2005.

- Aggiornare il sito per assicurare la correttezza e l'attualità dei contenuti.
- Effettuare costante monitoraggio del comportamento degli utenti tramite strumenti appositi (ad es. Google Analytics), al fine di intercettare modalità d'uso del sito web, provenienza utente, termini oggetto di ricerca, flussi di navigazione, ecc.

- **Contatti**

#### *Obiettivi*

Garantire un punto informativo al quale rivolgersi direttamente o da remoto, per avere informazioni sulla struttura (es. Municipio, ecc.).

#### *Azioni*

- Prevedere sistemi di prenotazione e contatto telefonico diretto, o indiretto da remoto, seguiti da personale con una formazione di base dedicata ai temi dell'accessibilità. Nel caso di telefono prevedere l'uso di video comunicatori, tramite web, strumenti instant come le chat per assicurare tempestività nella risposta. Nell'uso delle e-mail assicurare un servizio di risposta entro le 12 ore.
- Assicurare che gli operatori front-line siano compiutamente formati per affrontare adeguatamente le richieste di informazioni riguardanti le diverse forme di accessibilità e fornire approfondimenti sui servizi resi disponibili dalla struttura.

- **Raggiungibilità**

#### *Obiettivi*

In sinergia con le amministrazioni e gli enti competenti, assicurare il rapido e sicuro raggiungimento della struttura da parte di tutti. Ove possibile, favorire l'impiego di mezzi pubblici accessibili per garantire il raggiungimento dell'edificio.

## *Azioni*

- Realizzare o aggiornare possibili segnaletiche lungo i percorsi urbani di collegamento alla struttura in un approccio di sostenibilità, corretto impatto visivo, bassa manutenzione. Valutare l'opportunità che la segnaletica richiamante la struttura nelle aree di prossimità della medesima sia realizzata in modo da segnalare e rendere riconoscibile la presenza dello stesso nel contesto territoriale di riferimento, possibilmente integrando icone che possano immediatamente comunicare i servizi per l'accessibilità a disposizione e usando ogni strumento di riconoscimento alternativo o integrativo che possa facilitare l'individuazione e la raggiungibilità della struttura.
- Definire accordi con le competenti istituzioni, gli enti e i portatori di interesse per assicurare, nelle immediate vicinanze dell'accesso, fermate dedicate dei mezzi pubblici con salite e discese adeguate a tutti i fruitori (es. a persone con disabilità, anziani, famiglie con bambini piccoli ecc.), zone sosta taxi, punti di chiamata, parcheggi riservati alle persone con disabilità, car e bike sharing, rastrelliere per biciclette.

- **Parcheggio**

## *Obiettivi*

Assicurare la realizzazione e l'adeguata segnalazione dei parcheggi riservati alle auto con contrassegno o indicare zone per la sosta temporanea di mezzi a disposizione per persone con disabilità, assicurando il raccordo tra le diverse aree. Garantire un'ubicazione idonea a consentire un accesso agevole alle aree di ingresso della struttura.

## *Azioni*

- Ubicare gli stalli di sosta riservati alle persone con disabilità nei parcheggi asserviti agli edifici e alle aree di interesse il più vicino possibile agli ingressi principali degli stessi.
- Realizzare gli stalli di sosta progettandone le dimensioni tenendo in considerazione che l'accessibilità degli stessi include lo spazio per il veicolo, lo spazio per consentire le manovre necessarie per entrare e uscire dal veicolo, nonché i percorsi pedonali accessibili per raggiungere gli stalli.
- L'ubicazione degli stalli di sosta riservati dovrebbe essere chiaramente segnalata in prossimità delle aree della struttura da raggiungere e dei percorsi stradali contigui con informazioni relative alla direzione in cui si trovano gli stalli di sosta riservati.
- Gli stalli di sosta accessibili riservati devono essere opportunamente contrassegnati e segnalati con il simbolo internazionale di accesso - ISA - o il simbolo di accessibilità ISO (sia a terra che con un cartello verticale).
- Deve essere prevista un'indicazione idonea per il percorso dallo stallo di sosta accessibile riservato all'edificio o alle aree servite dal parcheggio, incluse le rampe, le uscite e tutte le strutture o i servizi accessibili (per esempio, toilette accessibili).
- Lo stallo accessibile deve essere servito da apposito percorso accessibile, e in particolare dal percorso tattilo-plantare, che colleghi direttamente l'area dei parcheggi riservati all'ingresso dell'edificio.

- **Accesso**

## *Obiettivi*

Assicurare un accesso agevole alla struttura.

## *Azioni*

- Implementare un'immagine architettonica dell'ingresso che manifesti in maniera chiara ed evidente la presenza della struttura (ad es. Municipio, scuola) nel contesto ambientale e permetta l'immediata individuazione dell'ingresso (es. pensilina di protezione, colore a contrasto cromatico del portone d'ingresso, banner esterni, stendardi in favore dei percorsi stradali in prossimità della struttura e nell'area del parcheggio, differenziazione della pavimentazione, illuminazione, ecc.).
- Prevedere all'interno delle aree del parcheggio percorsi accessibili che consentano spostamenti sicuri e il raggiungimento autonomo e comodo dell'ingresso principale delle strutture. A tal fine, valutare l'opportunità di inserire nell'area di accesso della struttura dei percorsi tattili e dei dispositivi sonori per aiutare ad individuare l'ingresso alle persone con disabilità visiva.
- Adeguare i dislivelli presenti in prossimità dell'ingresso in modo da consentire l'accesso sicuro e il più possibile a livello di tutti gli utenti.
- Assicurare nelle aree adiacenti l'ingresso uno spazio adeguato e libero da ostacoli per il movimento di sedie a ruote, di visitatori con passeggino, ecc.
- Adeguare le superfici degli ingressi in modo da essere piane, smussate, uniformi, solide, resistenti allo scivolamento, per assicurare un avvicinamento, un'entrata e un'uscita facili e sicure.
- Per le strutture per le quali si può verificare l'eventualità di criticità dovute al formarsi di file per intensa affluenza di pubblico prevedendo nelle aree di prossimità, esterne ed interne, la realizzazione di spazi temporanei di attesa che, oltre a proteggere il pubblico da disagi ambientali (es. sole, pioggia, ecc.) possano essere occasione per realizzare qualità spaziale, anticipare suggestioni culturali, fornire informazioni. Attuare in ogni caso politiche di gestione dei flussi (es. prenotazioni, tessere speciali, ecc.), in particolare prevedere delle c.d. corsie preferenziali per garantire priorità di ingresso agli utenti con esigenze speciali (persone con mobilità ridotta, anche temporanea, donne in stato di gravidanza, anziani, ecc.).

- Assicurare informazioni di base all'esterno (es. giorni di chiusura, orari, numero di telefono per informazioni, sito web, servizi per specifiche esigenze, ecc.).

## A.2 INFORMAZIONI E ACCOGLIENZA INTERNA

- **Atrio/Ingresso**

### *Obiettivi*

Rendere gli ingressi delle strutture accoglienti e confortevoli in cui muoversi in sicurezza e nei quali orientarsi con rapidità e autonomia.

### *Azioni*

- Se non è possibile sostituire le porte esistenti con porte automatiche (anticipate da segnale sonoro), assicurare che le porte abbiano il sistema a spinta verso l'esterno e che lo stesso non richieda grossi sforzi all'apertura. Le porte e i pannelli vetrati devono avere una marcatura permanente ben visibile, sotto forma di indicatori visivi a contrasto cromati, al fine di evitare urti accidentali. I bordi delle porte di vetro senza telaio dovrebbero essere marcati con chiarezza e resi riconoscibili in modo da essere facilmente identificati quando sono aperti e chiusi. Il lato di apertura della porta deve essere indicato e marcato (impiegare contrasto visivo).
- Organizzare gli atri in modo da consentire a tutti gli utenti di entrare nell'edificio senza intralci o barriere.
- Prevedere un'illuminazione adeguata a consentire una transizione facile e sicura tra l'ambiente esterno e quello interno.
- Prevedere uno spazio accogliente di attesa nel quale sia anche possibile sedersi. A tal fine prevedere, se possibile, l'allestimento di piccole zone comfort, con poltrona e stand di discrezione per consentire l'allattamento al seno dei neonati.
- Valutare l'opportunità di integrare la comunicazione tradizionale con totem e schermi in cui siano presentate in Lingua Italiana dei Segni (LIS), e/o Americana

(ASL) e/o International Sign Language (IS), oltre che con sottotitoli con caratteri ingranditi, le informazioni.

- Prevedere la disponibilità di sedie a ruote e di sgabelli da mettere a disposizione dei fruitori lungo il percorso.

- **Punto informativo**

### *Obiettivi*

Rendere immediato, accessibile e agevole la richiesta e la ricezione di informazioni e sui servizi erogati dalla struttura.

### *Azioni*

- Dotare gli spazi di accesso alla struttura di comunicazioni redatte con scritte chiare e immediate (es. immagini e testi brevi) per facilitare persone con disabilità uditiva e cognitiva che possano avere difficoltà ad interloquire con il personale, o persone che abbiano necessità di tempi maggiori nell'acquisire ed elaborare informazioni. Parimenti, per le persone con disabilità visiva, assicurare che le medesime informazioni siano rese in maniera tattile e/o auditiva (es. con schede informative appositamente redatte).
- Prevedere un percorso tattilo-plantare, con adeguato contrasto cromatico (contrasto di luminanza di almeno il 40%), per condurre il visitatore con disabilità visiva dall'ingresso al punto informativo.
- Utilizzare il contrasto cromatico e la differenziazione degli arredi per facilitare la rapida individuazione del punto informativo.
- Garantire che l'avvicinamento al bordo di un bancone sia diretto e non ostruito. Per facilitare l'interazione, prevedere dispositivi o accessori idonei presso i banconi per consentire alle persone che utilizzano ausili per la deambulazione (es. bastoni, stampelle) di appoggiare tali ausili accanto a loro per avere la possibilità di utilizzare entrambe le mani. Questi dispositivi o accessori devono essere visibili e segnalati in modo chiaro con apposite etichette.

- Gli arredi dei punti informativi, biglietterie, distribuzione materiale devono avere un'altezza e una sezione trasversale che permetta il diretto rapporto tra il personale e il fruitore, considerando l'accoglienza di persone su sedia a ruote, o di altezza limitata. La profondità della superficie di lavoro deve essere di larghezza adeguata a consentire, sia all'utente che all'addetto alla reception, di lavorare uno di fronte all'altro.
- Collocare il personale di front-office in modo che sia garantita la corretta posizione rispetto all'altezza del viso, un'adeguata illuminazione per consentire un eventuale lettura labiale e una buona acustica di contesto per garantire il dialogo.
- I banconi di servizio dovrebbero essere dotati di un sistema di potenziamento dell'ascolto, come un'amplificazione a induzione magnetica, se necessario, per agevolare gli utenti di apparecchi acustici e facilitare la conversazione. Essi devono essere chiaramente segnalati con il simbolo appropriato.
- Formare il personale di front-office affinché possa trovare le migliori modalità comunicative, rivolgendosi sempre alla persona con disabilità e non al suo accompagnatore, per venire incontro alle eventuali necessità rappresentate: accoglienza, indicazione, spiegazione dei percorsi e delle modalità di fruizione dei servizi, ecc.

- **Orientamento/Wayfinding**

### *Obiettivi*

L'ambiente costruito deve essere progettato, edificato e gestito in modo da facilitare il wayfinding e gli spostamenti. Deve essere, appunto, realizzato un sistema di informazioni appropriate per aiutare chiunque a spostarsi attraverso l'ambiente costruito in direzione di una destinazione specifica e sapere sempre dove si trova e, in caso di emergenza, assicurare il rapido allontanamento e la messa in sicurezza di tutte le persone.

## Azioni

- Optare per collocazioni logiche e ben pianificate della segnaletica in modo da valorizzare elementi essenziali come ingressi, reception, impianti sanitari, ecc. Le informazioni di wayfinding devono essere facili da trovare e percepire, chiare, concise, accurate e tempestive.
- Collocare all'ingresso della struttura una mappa tattile di orientamento che rappresenti i vari livelli della stessa e/o un plastico della struttura al fine di consentire di esplorare il luogo nel suo complesso, corredandolo opportunamente di sistema audio-descrittivo.
- Installare una segnaletica di orientamento secondo le norme *ISO23601 safety identification–escape and evacuation plan signs*.
- Prevedere buone condizioni di illuminazione con punti luce supplementari in corrispondenza di punti decisionali come percorsi accessibili, ingressi, scale, ascensori, ecc. In particolare, l'illuminazione deve evidenziare il percorso principale da seguire (i percorsi illuminati fungono da guida orientativa per l'utenza).
- Operare per una collocazione delle informazioni tale da consentire una facile e immediata relazione dell'utenza con lo spazio, permettendo il rapido orientamento individuale per fruire dei servizi e organizzare la visita secondo le proprie preferenze, come anche l'abbandono celere della struttura in caso di emergenza.
- La segnaletica deve essere leggibile, ben visibile, intuitiva, coerente con la strategia comunicativa della struttura. Assicurare l'accessibilità della segnaletica in funzione delle varie esigenze manifestate, in particolare sensoriali e cognitive, prevedendola in Braille, in caratteri ad alta leggibilità e a contrasto visivo, con testi semplificati e con simboli (v. Comunicazione Aumentativa e Alternativa CAA), video in Lingua Italiana dei Segni (LIS), Americana (ASL) e/o International Sign Language (IS).
- Sui segnali dovrebbero essere utilizzati pittogrammi e icone facilmente comprensibili e universalmente accettati. Vedere ISO 7000, ISO 7001, EN ISO 7010, ISO 16069 e ISO 28564-1.

- Per quanto concerne la segnaletica direzionale (che fornisce informazioni direzionali per spostarsi da un punto ad un altro), devono essere situate nei punti decisionali del percorso e devono costituire una sequenza logica di orientamento dal punto di partenza fino ai diversi punti di destinazione. Dovrebbero essere ripetuti, non troppo spesso, ma ogni volta che c'è una possibilità di cambiamento della direzione di marcia.
- Per i segnali funzionali (che offrono informazioni esplicative) oppure puramente informativi (ad es. un nome) deve essere possibile avvicinarsi al segnale per leggerlo da una breve distanza.
- I segnali direzionali e funzionali dovrebbero essere a un'altezza tale da essere facilmente avvicinabili per toccarli e leggere con le dita e informazioni tattili e in Braille.
- Occorre tenere in considerazione anche la segnaletica a terra: differenziando la pavimentazione, utilizzando le guide tattili o gli indicatori tattili a terra, percorsi codificati a colori, evitando superfici che potrebbero rendere più difficile l'orientamento.
- Le guide tattili e il relativo sistema di informazioni devono essere fornite in modo coerente e collocate in modo logico e sequenziale. La progettazione delle medesime deve essere il più possibile conforme alle "Linee guida per la progettazione dei segnali e percorsi tattili necessari ai disabili visivi per il superamento delle barriere percettive di cui all'art. 1.2. comma c) del D.P.R. 24 luglio 1996 n. 503 e art. 2.a comma c) del D.M. 14 giugno 1989 n. 236 redatte dalle associazioni di categoria. Ciò in quanto le presenti linee guida sono riconosciute dalle associazioni nazionali della categoria come l'unica norma tecnica di buona prassi esistente in materia in Italia; esse sono state anche inserite in vari regolamenti edilizi comunali e in Piani di Eliminazione delle Barriere Architettoniche (P.E.B.A.).
- Le informazioni tattili devono essere disposte anche su mappe tattili di orientamento, ossia rappresentazioni bidimensionali semplificate dello spazio che evidenziano relazioni fra i componenti di quello spazio, comunicate attraverso rilievi tridimensionale, caratteri alfanumerici ingranditi e in contrasto cromatico e in Braille. Esse devono essere realizzate in ottemperanza a quanto

previsto dal Disciplinare tecnico per la progettazione e la realizzazione di mappe tattili del 2019 emanato dalle Associazioni di categoria e dalla norma UNI 8207.

- Impiegare un contrasto visivo moderato per facilitare l'orientamento e gli spostamenti: tra le superfici di grandi dimensioni (pavimentazione, pareti, soffitti e porte); tra le porte e telai delle porte (inclusi gli ingressi che non possono essere facilmente identificati); sulle ferramenta delle porte (cioè elementi e componenti che facilitano l'apertura e la chiusura delle porte); tra un corrimano e lo sfondo adiacente, per esempio una parete; su sanitari e rubinetteria nei servizi igienici.
- Impiegare un contrasto visivo elevato per evidenziare potenziali pericoli e problemi di sicurezza, come: per pali o colonne indipendenti inevitabili entro percorsi accessibili; su pareti vetrate (vetro), porte completamente vetrate e tutti i bordi liberi degli schermi vetrati; sul sormonto dei gradini, ecc.
- Impiegare un contrasto visivo elevato per facilitare la lettura di segnali, informazioni e istruzioni: sul testo e i simboli informativi dei cartelli; sulle targhette delle porte; sui caratteri riportati su comandi e meccanismi di azionamento di piccole dimensioni.
- Le informazioni udibili devono essere fornite per indicare potenziali situazioni di pericolo, se applicabili in aggiunta alle informazioni tattili; per allarmi di richiesta d'assistenza d'emergenza (per esempio, ascensori, toilette, ecc.); in aggiunta alle informazioni visive (per esempio, sistemi per fare la fila ai punti informativi, display informativi). Le informazioni udibili devono essere chiare, facilmente comprensibili e non ambigue. I sistemi di altoparlanti devono consentire la riproduzione chiara e perfettamente udibile del linguaggio parlato e devono essere integrati da un sistema di potenziamento dell'ascolto.
- Deve essere installato un sistema di potenziamento dell'ascolto nei locali e negli spazi adibiti a riunioni, conferenze, lezioni, spettacoli.
- Distinguere in maniera chiara e precisa le informazioni suddividendole in quattro livelli:
  - livello 1: informazioni sulla sicurezza come i percorsi di evacuazione;
  - livello 2: informazioni direzionali e di localizzazione per il wayfinding;

- livello 3: informazioni generali e istruttive come gli orari di apertura e le modalità di utilizzo;
  - livello 4: informazioni pubblicitarie.
- Nel pianificare il sistema di segnali e informazioni, tenere presente che la disposizione di informazioni sulla sicurezza è la priorità più alta per quanto riguarda la loro percezione, seguita dalle informazioni di wayfinding, quindi dalle informazioni generali e istruttive.

- **Servizi igienici**

#### *Obiettivi*

Rendere il servizio igienico accessibile, comodo e confortevole all'impiego di tutti, evitando soluzioni specializzate.

#### *Azioni*

- I servizi igienici accessibili devono essere chiaramente identificabili e deve essere prevista una segnaletica adeguata utilizzando simboli internazionali riconosciuti (ISA).
- Le dimensioni del locale da bagno devono essere idonee per un'ampia gamma di utenti e deve avere uno spazio libero di manovra per le persone che utilizzano sedie a rotelle per consentire il trasferimento frontale, trasversale e laterale verso e dal WC, per soddisfare le diverse esigenze degli utenti (dimensioni minime 180 x 180 cm).
- Le porte dei bagni devono essere immediatamente riconoscibili, anche attraverso il contrasto cromatico. La larghezza della porta deve essere idonea per utenti su sedia a rotelle e preferibilmente per dispositivi di mobilità più grandi. Devono avere aperture verso l'esterno ed essere corredate di serrature che consentano l'apertura dall'esterno in caso di emergenza.
- Il WC va collocato ad un'altezza < 45 cm rispetto al livello del pavimento finito in modo da consentire il trasferimento da e verso una sedia a rotelle. Deve essere

inoltre corredato di ausili di appoggio. Il pulsante per l'erogazione dell'acqua va collocato al di sopra del wc in modo da essere facilmente individuato anche dai non vedenti.

- Se si installano orinatoio, questi devono consentire l'uso da parte di persone di statura diversa. Almeno un orinatoio dovrebbe avere maniglie e/o separatori che servano da supporto per le persone con problemi di equilibrio e da riferimento per le persone con disturbi della vista.
- Prevedere dei maniglioni orizzontali su ogni lato della tazza del water i quali devono essere installati ad uguale altezza per sostenere gli utenti durante il trasferimento verso e dalla tazza del water. I maniglioni devono essere in contrasto cromatico con la parete. Almeno uno dei maniglioni deve essere in grado di ripiegarsi, per consentire all'utente la libertà di manovra nell'effettuare un trasferimento laterale. I maniglioni devono essere tutti fissati ad un'altezza di 80 cm dal pavimento ed a una distanza di 5 cm dalle pareti.
- Deve essere previsto un lavabo accessibile per le mani, il quale deve essere installato ad un'altezza di 80 cm dal pavimento in modo da garantire la fruizione ergonomica da parte di persone su dispositivi di mobilità su ruote. Possibilmente lo stesso deve avere il fronte concavo così da permettere un accostamento ottimale a chi è in carrozzella. Lo spazio sotto il lavabo accessibile non deve essere ostruito e deve prevedere lo spazio per le ginocchia e i piedi delle persone che utilizzano una sedia a rotelle. I lavandini accessibili devono essere posizionati in modo appropriato all'interno del locale da bagno per consentire l'accesso alle persone che utilizzano una sedia a rotelle.
- Deve essere previsto un dispositivo di chiamata per l'assistenza (per esempio un cordoncino da tirare in caso di emergenza) in tutte le toilette e nei locali sanitari accessibili. Dovrebbe essere previsto un feedback visivo e sonoro per indicare che la chiamata di assistenza è stata riconosciuta e che è stata intrapresa un'azione.
- Dotare i locali di servizio di uno o più ganci per appendere borse e indumenti ad altezze diverse, per essere così utilizzati da persone su sedie a ruote e/o di ridotta altezza. Tutti gli appendiabiti previsti devono essere ad altezze diverse per consentirne l'uso a persone di diversa statura e in piedi o sedute.

- Tutti i pulsanti, gli interruttori e le maniglie devono essere facili da trovare e identificare, visivamente o al tatto, e devono essere facili da utilizzare, anche da parte di persone con limitata destrezza manuale (questo si applica anche ai bidoni per rifiuti con coperchio a tenuta).
- Inserire un servizio dedicato alla cura dei bambini dotato di fasciatoio e con adeguato spazio per il passeggino, o una piccola seduta dove collocare provvisoriamente il bambino.

- **Il personale**

#### *Obiettivi*

Assicurare al pubblico servizio di qualità formando adeguatamente il personale al fine di garantire una accoglienza adeguata alle persone con esigenze specifiche.

#### *Azioni*

- Il personale della struttura deve essere facilmente riconoscibile e identificabile anzitutto per motivi di sicurezza, ma anche per essere facilmente individuato dal pubblico – con particolare riguardo degli utenti con specifiche esigenze - in caso di richieste d'informazioni, nell'ordinarietà come nell'emergenza.
- Prevedere una formazione dedicata sia per un'accoglienza cortese, rispettosa, attenta a specifiche richieste relative a disabilità e, specialmente, per far fronte ad esigenze particolari nella fruizione dei servizi della struttura. Il personale va, inoltre, istruito affinché valuti costantemente le situazioni di pericolo nella fruizione.
- Prevedere aggiornamenti professionali dedicati all'accoglienza delle persone con esigenze specifiche, agli approcci comunicativi (es. l'uso della lingua dei segni), all'uso dei dispositivi di sicurezza e di primo soccorso dedicati a tutti i visitatori (defibrillatori, ecc.). Valutare l'opportunità di concludere accordi con le associazioni rappresentative degli interessi delle persone con disabilità per

l'espletamento dei corsi di formazione e il monitoraggio delle competenze acquisite.

- In caso di persone sorde è bene che sia garantito in maniera permanente entro ciascun sito o su prenotazione una unità di personale specializzato per la comunicazione con le persone sorde in italiano parlato e scritto (che abbia frequentato corsi di specializzazione specifici o, in alternativa, prevedere dei brevi corsi di formazione per il personale) e/o in Lingua Italiana dei Segni (interprete o in subordine persona che abbia raggiunto il 4° livello in lingua dei segni).
- Formare il personale dedicato all'accompagnamento in caso di persone con esigenze specifiche, con particolare riguardo all'accoglienza e all'assistenza rivolta ad un'utenza con disabilità cognitiva.

### A.3 DISTRIBUZIONE ORIZZONTALE E VERTICALE

- **Superamento di dislivelli di quota**

#### **Obiettivi**

Consentire di accedere a quote diverse dello spazio della struttura utilizzando in sicurezza e autonomia scale, rampe, ascensori. Considerare questi elementi non esclusivamente nella componente funzionale, ma come parti integranti di un'esperienza di fruizione accessibile.

#### **Azioni**

- Evitare per quanto possibile di risolvere l'accessibilità di aree con servoscala e montascale (si è dimostrato un utilizzo non scevro da inconvenienti legati al forte disagio psicologico dell'utente e alle rilevanti esigenze di manutenzione), quanto piuttosto valutando l'introduzione di collegamenti verticali meccanizzati o rampe.

- Prevedere una differenziazione della pavimentazione con la segnalazione plantare (codice pericolo valicabile/attenzione-servizio) all'avvicinarsi della scala. Nel caso, valutare l'integrazione di un avviso sonoro.
- Le scale devono essere accompagnate da una rampa o da un percorso alternativo accessibile come un ascensore. Se un ascensore non è tecnicamente realizzabile, si possono utilizzare piattaforme di sollevamento verticali.
- Nel caso di scale, ciascun gradino deve avere un'alzata e una pedata uniformi su tutto lo sviluppo della scala al fine di garantire una migliore fruizione e, quindi, per evitare scivolamenti e inciampi e per un'evacuazione assistita sicura delle persone.
- Prevedere il contrasto cromatico tra alzata e pedata per favorire la percezione visiva dei cambiamenti di quota dei gradini, sia a favore dei soggetti ipovedenti che dei normo-vedenti. I gradini devono essere resistenti allo scivolamento, sia in condizioni bagnate che asciutte.
- I pianerottoli intermedi devono essere disposti a intervalli regolari per consentire all'utente di riposare o riprendere fiato prima di salire o discendere il rampante successivo.
- Verificare l'opportunità di installare sui corrimani delle scale e, in ogni caso ove sia prevista una rampa, dei manicotti tattili (indicatori di direzione). Le scale devono avere corrimano continui su entrambi i lati che fungano da sostegno, stabilità e guida per l'utente. Sulle scale larghe dovrebbe essere previsto un corrimano centrale, in modo che le persone abbiano accesso a un corrimano su entrambi i lati. I corrimani devono estendersi orizzontalmente oltre il gradino iniziale e quello finale per fornire sostegno alle persone mentre passano da una superficie piana ai gradini e viceversa.
- I corrimani devono essere posizionati a un'altezza idonea per persone che utilizzano dispositivi di mobilità su ruote e persone che hanno difficoltà di deambulazione, equilibrio o mobilità e dovrebbe essere previsto un secondo corrimano ad altezza minore su rampe e scale per sostenere i bambini e le persone di statura più bassa che lo utilizzano.
- I corrimani devono avere un contrasto visivo rispetto allo sfondo adiacente in modo da poter essere facilmente identificati e devono avere una superficie che

consenta una resistenza adeguata allo scivolamento delle mani e che non causi danni o ferite alle mani dell'utente.

- Gli avvicinamenti alle rampe alle due estremità, in alto e in basso, devono essere evidenziati con un'indicazione colorata o un contrasto visivo per avvisare della loro presenza e per facilitarne l'utilizzo da parte della più ampia varietà di utenti, comprese le persone con disturbi della vista.
- La larghezza della superficie libera della rampa e la larghezza tra i corrimani devono consentire un passaggio non ostruito per tutte le persone, comprese quelle che utilizzano dispositivi di mobilità su ruote. La superficie della rampa deve essere stabile, liscia e antiscivolo per permettere a tutte le persone di muoversi facilmente e in sicurezza, sia sul bagnato che sull'asciutto.
- Le rampe devono avere una guida laterale o un parapetto ai loro lati quando il suolo adiacente è a un livello inferiore, per evitare che le persone cadano dalla rampa.
- Le rampe devono avere una pendenza e una lunghezza appropriate tra i pianerottoli, dove queste sono necessarie, per facilitare un utilizzo comodo, sicuro e indipendente da parte della più ampia gamma di utenti (non può superare una pendenza dell'8%).
- Devono essere previsti ascensori accessibili per tutti gli utenti e devono raggiungere tutti i livelli accessibili di un edificio (a proposito, considerare anche la EN 81-70 e la EN 81-20.). A tal fine, rivedere i blocchi ascensori considerando le esigenze di spazio di sedie a ruote, passeggini e relativi accompagnatori.
- Gli ascensori devono avere un sistema di allarme (sistema di comunicazione bidirezionale) comprensibile e accessibile a tutti, incluse le persone con disturbi della vista, uditivi e cognitivi secondo il principio della multisensorialità.
- Prevedere nei vani ascensori: 1) la pulsantiera Braille e sonora e l'annuncio sonoro del piano di fermata; 2) il dispositivo videotelefonico per sordi che permetta di dialogare tramite display/schermo e la tastiera tra vano cabina e sala di emergenza (EN 81-28).

- **Distribuzione orizzontale**

### *Obiettivi*

Consentire il pieno utilizzo degli spazi attraverso i collegamenti orizzontali eliminando ostacoli e garantendo la mobilità autonoma orizzontale anche degli utenti con esigenze specifiche.

### *Azioni*

- Facilitare la fruizione degli spazi progettando percorsi di circolazione chiari che comprendano corridoi facili da seguire consentendo alle persone di trovare facilmente la strada senza impedimenti. Assicurare l'assenza di ostacoli lungo i percorsi di collegamento.
- Tenere presente un'illuminazione appropriata e la scelta di porte, pavimenti, materiali per pareti e soffitti idonei sono considerazioni chiave per assicurare un utilizzo autonomo e confortevole da parte di tutti.
- Valutare l'eventuale affaticamento nei percorsi inserendo sedute.
- L'organizzazione generale dei corridoi e delle zone di passaggio in un edificio dovrebbe avere una collocazione logica in modo da essere facilmente comprensibile e facilitare il wayfinding per chiunque. In particolare, all'inizio dei corridoi o agli incroci devono essere previste informazioni di wayfinding e segnaletica.
- Non porre ostacoli al termine di una rampa e considerare sempre uno spazio di azione maggiore di 150 x 150 cm.
- In base alla frequenza d'uso e alla destinazione d'uso dell'edificio, deve essere prevista una larghezza non ostruita adeguata, esclusi il corrimano e tutte le altre sporgenze, per consentire a tutti gli utenti, compresi quelli che utilizzano un dispositivo di mobilità su ruote e quelli che utilizzano un deambulatore o un bastone o con un cane di assistenza, di spostarsi e incrociarsi lungo il corridoio.

- Gli oggetti sporgenti o altri pericoli sul percorso di marcia devono essere riparati in modo adeguato ed essere posti ad altezza tale da essere rilevabili mediante c.d. bastone bianco; in ogni caso evidenziare visivamente tali oggetti usando segnaletica specifica e impiegando i necessari contrasti cromatici.
- Gli oggetti sporgenti, come una colonna o un condotto sporgente, i radiatori e le manichette antincendio, dovrebbero essere evitati ove possibile ma, se inevitabili, dovrebbero essere incassati, in modo da non sporgere nella larghezza libera del corridoio.
- Le finiture delle superfici dei pavimenti e delle pareti devono avere caratteristiche a bassa riflessione, per evitare o ridurre l'abbagliamento da luce solare intensa proveniente da finestre o altre fonti di luce, per evitare disagio, confusione e disorientamento degli utenti.
- Garantire l'accessibilità dei percorsi ai visitatori con disabilità visiva attraverso l'installazione di percorsi tattilo-plantari e la distribuzione lungo il percorso e nelle aree chiave (es. punto informativo) di apposite mappe tattili di luogo e di percorso (v. supra) e di targhe tattili che indichino l'area di destinazione (es. aula studio).
- Dovrebbe essere utilizzato il contrasto visivo nelle superfici della pavimentazione, dove richiesto, per dare ulteriori informazioni visive agli utenti durante gli spostamenti lungo i corridoi. Tuttavia, è importante evitare disposizioni della pavimentazione o forti contrasti di colore che possono essere visivamente disorientanti.
- Le porte e i pannelli vetrati devono avere una marcatura permanente ben visibile, sotto forma di indicatori visivi, al fine di evitare urti accidentali.

#### A.4 AREA UFFICI

##### *Obiettivi*

Rendere le aree degli uffici e le postazioni di lavoro fruibili anche ad eventuali dipendenti con disabilità.

## *Azioni*

- Collocare gli uffici deputati all'inserimento del personale con disabilità lungo i percorsi accessibili e in prossimità dei servizi di maggiore rilevanza (es. servizi igienici).
- Garantire la fruibilità degli spazi di lavoro, e a tal fine implementare la progettazione degli arredi in modo che siano garantiti adeguati spazi di manovra all'interno degli ambienti a ciò dedicati.
- Prevedere all'interno degli uffici postazioni ergonomiche formate da:
  - sedute ergonomiche ad altezza regolabile;
  - tavoli antropometrici e optometrici che consentano di regolare sia l'altezza che l'inclinazione del piano di lavoro;
  - sistemi di illuminazione che consentano un'adeguata visibilità dell'area di lavoro e dotate di sistemi di regolazione dell'intensità e della tipologia della luce evitando abbagliamenti e ombreggiature che possano recare disagio;
  - dispositivi informatici dotati dei necessari software e/o hardware che fungano da supporti e ausili per l'accessibilità del lavoro: screen reader, video ingranditori, scanner OCR, display Braille, strumenti alternativi di input come: mouse stick, point stick, trackball gigante, tastiera gigante, tastiera adattativa, griglia copri tastiera, guanti per digitazione o "intelligenti", head wands, interruttori a soffio, eye-tracking, ecc.;
  - convertitore per connessione a telefoni con filo, particolarmente adatto a smartphone e tablet, in grado di convertire la parola parlata in testo: il testo viene visualizzato sull'app mobile per la lettura risultando di ausilio per il personale dipendente ipoudente.
- I dispositivi, i comandi, le prese di corrente, i dispositivi di rilevazione presenza, ecc. devono essere installati a un'altezza, un raggio d'azione e un'angolazione idonei che siano raggiungibili da tutti gli utenti, comprese le persone alte, le persone di bassa statura e su dispositivi di mobilità su ruote e devono essere correttamente segnalate alle persone con disabilità visiva;

- Se sono previste zone cucina, queste devono essere accessibili a tutti i dipendenti.
- Assicurarsi che il personale sia formato sull'importanza dell'accessibilità e su come supportare i colleghi con disabilità. Questo può includere la sensibilizzazione sul linguaggio appropriato da utilizzare e su come fornire assistenza quando necessario.

## A.5 SICUREZZA

- **Sicurezza**

### *Obiettivi*

Rendere i luoghi e le attività all'interno della struttura sicuri a tutti.

### *Azioni*

- Avuto particolare riguardo alle persone con disabilità intellettiva, sensibilizzare e preparare il personale ad agire nelle situazioni di pericolo tranquillizzando e/o accompagnando i visitatori; inserire in una possibile guida da offrire all'ingresso indicazioni sul comportamento da tenere in caso di pericolo o di imprevisto anche ad eventualmente accompagnatori.
- Monitorare costantemente la presenza di elementi pericolosi lungo i percorsi anche in relazione alla diversa tipologia di pubblico (es. persone con disabilità visiva, persone su dispositivi di mobilità su ruote, ecc.).
- Nel caso di oggetti o componenti adibiti alla percezione tattile verificare costantemente lo stato delle superfici (es. consunzione, elementi taglienti, viti che sporgono, ecc.) e l'accurata pulizia.
- Utilizzare pavimentazioni antiscivolo che garantiscano l'attrito nella percorrenza evitando rischi di cadute.
- Segnalare attraverso contrasti cromatici, segnaletica di orientamento, cambiamento di materiale, illuminazione ed eventuali dislivelli o salti di quota.

Tale operazione va condotta in una logica di visual design in coerenza con la strategia comunicativa dell'ente.

- Adeguare i sistemi di evacuazione segnalandoli opportunamente e consentendone la fruizione anche ai soggetti con disabilità. Valutare l'opportunità che rampe e scale siano dotate di dispositivi sonori che segnalino le aree terminali degli elementi. Collocare percorsi di sicurezza a disposizione di visitatori in carrozzina.
- In aree molto grandi e poco presidiate prevedere dispositivi di allarme in caso di difficoltà.

- **Emergenza**

#### *Obiettivi*

Assicurare una risposta efficace e rapida alla situazione di emergenza per la rapida messa in sicurezza di persone e del patrimonio.

#### *Azioni*

- Dotarsi di un Piano di Sicurezza ed Emergenza attento al tema dell'accessibilità e che valuti le situazioni connesse alle specifiche esigenze manifestate dai fruitori.
- Assicurare la formazione del personale per lo svolgimento delle procedure previste in caso di emergenza tenendo conto anche delle differenti modalità di approccio ai visitatori con disabilità sensoriali e cognitive.
- Rendere riconoscibile il sistema di esodo attraverso:
  - la segnaletica di sicurezza UNI EN ISO 70 10 correttamente posizionata e dimensionata;
  - la configurazione architettonica degli spazi anche in relazione agli allestimenti temporanei o mobili;
  - la differenziazione luminosa e coloristica;
  - la corretta identificazione direzionale;

- la corretta identificazione delle uscite di emergenza;
- l'uso di sensori acustici.
- Collocare e dimensionare la segnaletica di emergenza in rapporto alla posizione delle persone (vedi norme UNI EN 1838).
- Utilizzare simbologie standardizzate a livello internazionale che permettono un riconoscimento universale dei segnali da parte dei visitatori (vedi anche norma ISO).
- Collocare planimetrie semplificate, correttamente orientate, dove sia indicata in modo chiaro la posizione del lettore (es.: voi siete qui) e il layout di esodo (vedi norma ISO 23601). Rendere le succitate planimetrie in formato accessibile (rilievi tattili, Braille, ecc.).
- Dotarsi di sedie di evacuazione sicure e facilmente manovrabili utilizzabili per salire e scendere le scale, per percorrere lunghe distanze ed essere in grado di compensare le caratteristiche disagiati di un eventuale percorso di evacuazione.
- Evitare per quanto possibile di usare il colore rosso negli allestimenti considerando lo stesso viene identificato con il pericolo.

## **B. IMPIANTI SPORTIVI**

### *Obiettivi*

Garantire l'accesso e la partecipazione alle attività degli impianti sportivi, sia al chiuso che all'aperto, a tutte le persone, indipendentemente dalle abilità, dall'età o dal livello sportivo. Questo riguarda sia gli atleti che gli spettatori, i funzionari e i volontari. Progettare l'impianto seguendo le linee guida specifiche per gli sport dedicati a persone con disabilità.

## *Azioni*

- Installare schermi video e tabelloni in tutto l'impianto per la visualizzazione di informazioni visive e audio, progettati per aiutare spettatori con disturbi dell'udito o difficoltà linguistiche.
- Abbinare i sistemi di altoparlanti a schermi informativi per agevolare la comprensione delle informazioni da parte degli spettatori non udenti o con disturbi dell'udito.
- Allestire locali di primo soccorso accessibili con toilette accessibile integrata o nelle vicinanze, utilizzabili da atleti e spettatori con disabilità.
- Prevedere aree dedicate ai cani da assistenza, dove possano bere e svagarsi.
- Progettare parcheggi, punti di arrivo e di partenza idonei a veicoli più grandi come minibus e pullman con sollevatori o rampe, tenendo conto del numero previsto di spettatori e del flusso di traffico.
- Assicurarsi che l'area di parcheggio riservata agli atleti/partecipanti sia accessibile a tutti i tipi di veicoli.
- Installare una segnaletica direzionale uniforme e ripetuta a intervalli regolari lungo i percorsi accessibili, facilitando l'orientamento e minimizzando gli spostamenti non necessari. Attuare i necessari collegamenti installando i percorsi tattilo-plantari e le mappe tattili per consentire l'orientamento e la mobilità autonoma dell'utenza con disabilità visiva.
- Per quanto concerne i posti a sedere per gli atleti:
  - a) fornire accesso a livello all'area di gioco per i posti a sedere degli atleti;
  - b) quando sono previsti posti fissi per le squadre, includere spazi per persone che utilizzano sedie a rotelle e posti per i loro accompagnatori.
- Per quanto concerne i posti a sedere per gli spettatori:
  - a) assicurare che tutti i posti a sedere abbiano una visuale libera dei tabelloni e dei videoschermi;
  - b) riservare posti accessibili nelle aree assegnate ai tifosi per permettere loro di stare insieme;
  - c) progettare le aree di osservazione accessibili con coperture per proteggere gli spettatori dagli agenti atmosferici;

- d) garantire che le aree di osservazione accessibili offrano una visuale chiara del campo anche in caso di movimenti degli spettatori circostanti.
- Per quanto concerne i posti in piedi:
  - a) prevedere aree con accesso a livello e visuale non ostruita per chi utilizza dispositivi di mobilità o ha bisogno di sedersi;
  - b) se possibile, offrire posti a sedere temporanei per chi non può stare in piedi a lungo.
- Progettare almeno uno spogliatoio accessibile con ingresso a livello, spazi di manovra per chi usa dispositivi di mobilità e armadietti accessibili. Assicurare che i numeri degli armadietti siano leggibili anche al tatto mediante la apposita segnaletica tattile in Braille, a caratteri ingranditi e in contrasto cromatico. Collocare panchine accessibili e giacigli per cambiarsi vicino agli armadietti accessibili. Dotare gli spogliatoi chiusi a chiave di sistemi di allarme e segnali di emergenza adeguati.

## C. SPAZI PUBBLICI

### *Obiettivi*

Garantire che spazi pubblici che le piazze e i piazzali siano spazi in cui i pedoni abbiano la priorità sui veicoli, promuovendo un ambiente sicuro e accessibile per tutti. Nel progettare, considerare le esigenze di accessibilità di gruppi diversi di persone, come persone con difficoltà di deambulazione, persone fragili o anziane, assicurando un ambiente fruibile e accogliente per tutti.

### *Azioni*

- Assicurare che tutti i principali punti di ingresso pedonale e i percorsi di collegamento siano accessibili a tutti gli utenti, compresi quelli con disabilità.
- Utilizzare materiali antiscivolo, regolari e privi di ostacoli che non creino difficoltà alle persone con disabilità motorie o visive, evitando superfici sconnesse, ciottolati o pavimentazioni con dislivelli.

- Integrare percorsi tattili a terra per persone con disabilità visive, usando gli appositi codici per indicare la presenza di peculiari punti di interesse, come gli ingressi e le uscite principali. Installare in corrispondenza dei punti di ingresso delle mappe tattili rappresentative degli spazi e dei relativi percorsi guida da seguire per raggiungere le destinazioni di preferenza.
- Installare barriere, cordoli, paletti dissuasori o elementi simili per separare le aree pedonali dal traffico veicolare, evitando pericoli per i pedoni.
- Prevedere aree di carico/scarico accessibili per chi utilizza mezzi di trasporto privati o veicoli di assistenza, posizionate in modo strategico vicino agli ingressi o ai punti di accesso prioritari.
- Evidenziare chiaramente le aree o gli elementi situati a diversi livelli e proteggere contro il rischio di cadute o inciampi, ad esempio con segnali visivi e barriere di protezione.
- Integrare punti di riferimento visivi (ad esempio, sculture, colonne o elementi architettonici distintivi) che possano facilitare l'orientamento e il wayfinding per tutti gli utenti, compresi quelli con difficoltà cognitive.
- Installare un sistema di illuminazione sufficiente per evitare zone buie e migliorare la sicurezza, specialmente durante le ore notturne, riducendo il rischio di incidenti.
- In caso di eventi che modificano temporaneamente la configurazione della piazza, mantenere un livello equivalente di accessibilità, garantendo percorsi accessibili e arredi fruibili anche con soluzioni temporanee.
- Progettare i percorsi pedonali all'interno delle piazze e dei piazzali per essere accessibili a tutti gli utenti, senza barriere o ostacoli che impediscano il passaggio.
- Realizzare i percorsi pedonali seguendo le traiettorie naturali e preferite dalle persone, cercando di conformarsi alle direzioni di movimento più comode e dirette.
- Prevedere posti a sedere a intervalli regolari lungo i percorsi pedonali per consentire alle persone di fermarsi e riposare, facilitando l'accesso e la fruibilità per tutti, inclusi anziani e persone con difficoltà di deambulazione. Questi spazi

devono essere accessibili alle persone con disabilità e devono essere presenti in corrispondenza degli ingressi principali.

- Integrare aree coperte o con alberature che offrano protezione dal sole e dagli agenti atmosferici, rendendo lo spazio fruibile in diverse condizioni climatiche.

#### **D. VERDE URBANO ATTREZZATO**

##### *Obiettivi*

Progettare percorsi interni facilmente accessibili, con pavimentazioni regolari e prive di barriere architettoniche, per consentire una mobilità sicura e fluida sia per chi cammina che per chi utilizza dispositivi di mobilità come sedie a rotelle o passeggini. Assicurare che le strutture e le attrezzature presenti (es. panchine, fontanelle, aree giochi, tavoli) siano accessibili e utilizzabili da tutti, comprese le persone con disabilità motorie, visive o cognitive.

- **Parchi giochi**

##### *Azioni*

- I percorsi principali e le vie di collegamento tra le diverse aree di gioco devono essere accessibili per tutti, con pavimentazioni lisce e regolari, prive di ostacoli.
- All'ingresso dei parchi gioco, installare mappe di orientamento accessibili (incluso il formato tattile) che indicano le attrezzature principali e i punti di interesse.
- Le porte d'ingresso delle aree gioco separate devono essere facilmente azionabili con poco sforzo e sufficientemente larghe per consentire il passaggio di dispositivi di mobilità su ruote (es. carrozzine).
- Le entrate e le porte dei campi da gioco devono essere chiaramente segnalate e facilmente individuabili dalle persone con disabilità visive.

- Suddividere il parco in aree specifiche per fasce di età diverse, chiaramente segnalate, per migliorare la sicurezza e prevenire incidenti tra bambini di età e capacità differenti.
- Le superfici attorno e sotto le attrezzature devono essere ammortizzate (es. piastre di gomma, prato) per assorbire gli urti e ridurre il rischio di lesioni in caso di caduta.
- I bordi delle superfici devono essere smussati o a filo per evitare ostacoli o rischi di inciampo, garantendo la sicurezza di chi utilizza dispositivi di mobilità su ruote.
- Integrare elementi tattili naturali (es. percorsi guida) per facilitare l'orientamento di bambini non vedenti e ipovedenti e dei loro accompagnatori.
- Installare un sistema di drenaggio efficiente per prevenire allagamenti o ristagni d'acqua nelle aree di gioco, garantendo l'utilizzo in ogni condizione meteorologica.
- Integrare attrezzature di gioco accessibili per tutti i bambini, senza segregazione, promuovendo il gioco inclusivo e l'interazione tra bambini con e senza disabilità.
- Selezionare attrezzature di gioco che favoriscano attività fisiche, cognitive, sensoriali e sociali, come aree di gioco sulla sabbia accessibili anche ai bambini su dispositivi di mobilità, giochi d'acqua, altalene e scivoli con accessi adeguati.
- I percorsi tra le diverse aree del parco devono essere accessibili per bambini e adulti che utilizzano dispositivi di mobilità su ruote.
- Prevedere panchine e spazi per il riposo vicino alle attrezzature di gioco, per consentire a bambini e accompagnatori di sedersi e riposare.
- Progettare l'area in modo che vi sia continuità visiva tra i punti di seduta e gli elementi di gioco, evitando ostacoli che impediscano la visuale, favorendo così la supervisione e il monitoraggio dei bambini.
- Le attrezzature di gioco devono avere un contrasto visivo con lo sfondo circostante per essere facilmente individuabili, oltre a possedere contrasti cromatici tra gli elementi stessi.
- Integrare elementi che stimolino diverse esperienze sensoriali, come suoni, texture tattili, piante profumate e frutti commestibili, creando un ambiente ricco e stimolante per tutti i bambini.

- **Parchi e giardini**

*Azioni*

- Adottare materiali delle superfici dei percorsi durevoli e facili da mantenere per evitare la formazione di buche o ostacoli.
- Dotare le zone pedonali di un sistema di drenaggio efficace per prevenire ristagni e allagamenti, mantenendo percorsi asciutti e sicuri.
- Eseguire regolari potature di alberi e piante per evitare pericoli dovuti a rami sporgenti che potrebbero interferire con i percorsi pedonali.
- Installare ringhiere o parapetti lungo i bordi di specchi d'acqua, come stagni o laghi, e nei punti di osservazione rialzati per prevenire cadute.
- Progettare aree di sosta che offrano riparo dal vento, dalla pioggia o dall'eccessiva esposizione solare, creando ambienti confortevoli in ogni stagione.
- Installare segnaletica direzionale per aiutare gli utenti a orientarsi e trovare facilmente strutture come uscite, servizi igienici e punti di interesse.
- Rendere visibili le informazioni pubbliche, come gli orari di apertura, all'ingresso del parco.
- Segnalare chiaramente i percorsi accessibili, soprattutto quando la topografia non consente l'accessibilità su tutti i percorsi.
- Nei giardini botanici, le etichette per identificare le specie vegetali dovrebbero essere leggibili da lontano e integrate con elementi tattili o multisensoriali. Prevedere delle targhe in Braille e in nero a caratteri ingranditi e a contrasto cromatico contenenti le relative descrizioni, ovvero fornire le informazioni mediante audiodescrizioni e video in Lingua Italiana dei Segni (LIS), e/o Americana (ASL) e/o International Sign Language (IS).
- Posizionare i cartelli in modo che siano chiaramente visibili e non oscurati dalla vegetazione.
- Garantire che una parte dei servizi igienici sia accessibile alle persone con disabilità.

- Assicurare che le aree di osservazione abbiano superfici piane e spazi adeguati alla manovra delle sedie a rotelle, con visibilità anche da un livello visivo basso.
- Installare pannelli e cartelli informativi leggibili da tutte le persone, inclusi bambini, persone di bassa statura e utenti su sedia a rotelle. Prevedere, inoltre, che siano accessibili anche alle persone con disabilità sensoriali attraverso delle targhe in Braille e in nero a caratteri ingranditi e a contrasto cromatico contenenti le relative descrizioni, ovvero fornire le informazioni mediante audiodescrizioni e video in Lingua Italiana dei Segni (LIS), e/o Americana (ASL) e/o International Sign Language (IS). Le stesse devono assicurare la comprensione dei contenuti di base a chiunque abbia difficoltà cognitive o linguistiche attraverso l'utilizzo dell'easy-to-read e della Comunicazione Aumentativa e Alternativa (CAA).
- Disporre attrezzature come telescopi a un'altezza accessibile anche a bambini e persone su sedia a rotelle.
- Dove presenti scale, fornire ascensori o rampe, a norma di legge, per garantire l'accesso a tutti i livelli del punto di osservazione.

## **E. MOBILITÀ URBANA**

### *Obiettivi*

Garantire che tutte le persone, indipendentemente dalle loro capacità o dalle loro condizioni personali, possano muoversi liberamente e in sicurezza nello spazio pubblico. Questo significa creare un ambiente inclusivo, dove percorsi senza ostacoli collegano in modo efficace le diverse aree del territorio comunali, rendendo accessibili i collegamenti tra i maggiori punti di interesse. A tal fine, è essenziale considerare le esigenze di tutti gli utenti, compresi quelli con disabilità, anziani e famiglie, assicurando che i percorsi siano intuitivi, ben segnalati e facilmente navigabili. L'integrazione di elementi multisensoriali, come indicazioni tattili o visive, faciliterà l'orientamento e la fruizione degli spazi per tutti.

## *Azioni*

- **Percorsi accessibili**

- Devono essere previsti almeno un percorso accessibile che collega tutti i punti nevralgici di un ambiente urbano, come gli ingressi degli edifici accessibili, le infrastrutture, gli elementi del sito, i punti di fermata dei mezzi pubblici e le aree di sosta accessibili per passeggeri.
- I percorsi accessibili devono garantire il tragitto più breve e diretto possibile tra l'ingresso principale del sito, i parcheggi e l'ingresso degli edifici.
- I percorsi pedonali accessibili devono essere fisicamente separati dai percorsi veicolari e ciclabili tramite cordoli, ringhiere o barriere. Se tale separazione non è possibile, è necessario prevedere l'utilizzo di sistemi di guida tattile a terra come i percorsi tattilo-plantari o guide visive ad alto contrasto. È essenziale, dove appropriato, prevedere attraversamenti pedonali sicuri.
- I percorsi accessibili devono essere privi di gradini e presentare superfici piane o lievemente inclinate per permettere a tutti gli utenti un movimento sicuro e agevole.
- Le parti di percorso che presentano particolari pendenze longitudinali devono essere considerate rampe e progettate seguendo criteri specifici per garantire la sicurezza e l'accessibilità. Gli incroci dei percorsi devono essere a livello uniforme per facilitare il transito. Nei tratti dove sono presenti cambiamenti di livello, devono essere fornite soluzioni alternative come rampe accessibili o pendenze graduate, evitando gradini singoli isolati che potrebbero causare inciampi. Nel caso di pendenze che impongano l'installazione di corrimano o parapetti, questi devono essere installati dove necessario su entrambi i lati dei percorsi con pendenza o gradini.
- Le superfici devono essere uniformi, stabili e con caratteristiche antiscivolo adeguate sia in condizioni asciutte che bagnate. Inoltre, i materiali devono essere antiriflesso per evitare l'abbagliamento. Le superfici devono sostenere il peso sia dei pedoni che degli utenti di dispositivi su ruote, garantendo una scorrevolezza adeguata. Le pavimentazioni devono avere giunti minimi per

prevenire il rischio di intrappolare ruote, bastoni da passeggio o tacchi. Le superfici dei percorsi accessibili devono essere distinguibili dalle aree circostanti grazie a contrasti visivi e tattili.

- La larghezza del percorso deve essere proporzionata alla frequenza d'uso, per permettere il passaggio simultaneo di utenti con dispositivi su ruote, deambulatori o accompagnati da cani guida. Nei contesti ad alta densità, come le aree commerciali, si dovrebbe prevedere l'allargamento dei marciapiedi per ridurre l'affollamento. Gli elementi come panchine, cestini e altri arredi devono essere collocati in modo da non ridurre la larghezza utile del percorso.
- Gli elementi come panchine, cestini e altri arredi devono essere collocati in modo da non ridurre la larghezza utile del percorso. Per percorsi stretti, devono essere previsti spazi di sosta intermedi per consentire il passaggio reciproco tra utenti.
- I percorsi devono avere sistemi di drenaggio efficaci per prevenire accumuli di acqua e ghiaccio. Le griglie di scolo devono essere a filo e con fessure orientate perpendicolarmente rispetto alla direzione di marcia.
- Elementi come pozzetti o camere d'ispezione non devono essere collocati sui percorsi accessibili, soprattutto nelle aree di attraversamento pedonale, per evitare rischi d'inciampo.
- Dove il percorso è adiacente a dislivelli, devono essere installate protezioni visibilmente contrastanti per evitare cadute accidentali. Se il percorso è fiancheggiato da aree in pendenza, devono essere previsti margini stabili e sicuri. I parapetti devono essere progettati in modo da prevenire l'arrampicata, soprattutto da parte dei bambini, e le aperture devono essere dimensionate per evitare intrappolamenti.
- Dove un percorso termina in prossimità di rampe o scale aperte, devono essere previste barriere di sicurezza a un'altezza adeguata.
- Le superfici e i cambiamenti di livello devono essere evidenziati tramite contrasti visivi chiari.
- Il percorso deve essere uniformemente illuminato in modo da garantire la sicurezza e l'orientamento, evitando però abbagliamenti diretti o riflessi.

- Gli oggetti lungo il percorso, incluse le piante o la segnaletica, devono essere posizionati in modo da non costituire un rischio di collisione, soprattutto per persone con disabilità visive. Gli oggetti sporgenti o trasparenti devono essere segnalati chiaramente e dotati di protezioni per evitare urti.
- Lungo i percorsi devono essere previsti punti di sosta regolari con posti a sedere accessibili, posizionati in modo da non ostruire il passaggio. Dove necessario, i punti di sosta devono essere protetti dagli agenti atmosferici per garantire un utilizzo confortevole in tutte le stagioni.
- I percorsi accessibili devono essere dotati di elementi di orientamento visivi, tattili e, ove appropriato, acustici. Questi includono segnaletica chiara, illuminazione adeguata, variazioni di materiali e contrasti visivi per agevolare l'orientamento, specialmente per utenti con disabilità visive.
- Mappe informative e segnali direzionali devono essere progettati in formati accessibili e collocati strategicamente all'inizio dei percorsi o in prossimità degli incroci, dove l'utente necessita di informazioni sul tragitto.
- La segnaletica deve essere posizionata in modo da consentire agli utenti di avvicinarsi per una lettura ravvicinata, ma senza ostacolare il flusso pedonale. La segnaletica deve rimanere leggibile in tutte le condizioni di illuminazione, garantendo un adeguato contrasto visivo.

- **Arredo Urbano**

- L'arredo urbano non deve ridurre la larghezza minima non ostruita del percorso pedonale, garantendo uno spazio adeguato al passaggio sicuro di tutti gli utenti, inclusi quelli con disabilità.
- Posti a sedere, fermate degli autobus e segnali informativi devono essere progettati seguendo le specifiche indicate nel presente documento per garantire un accesso agevole e sicuro a tutti gli utenti, indipendentemente dalle loro capacità.
- Paletti dissuasori, cestini e fioriere devono essere facilmente rilevabili a livello del suolo tramite un profilo uniforme per tutta la loro altezza, oppure dotati di

uno zoccolo o guida di battuta per facilitare il rilevamento da parte di persone non vedenti.

- Gli elementi di arredo urbano devono avere bordi arrotondati e privi di spigoli vivi per minimizzare il rischio di lesioni in caso di contatto accidentale con i pedoni.
- La quantità e la collocazione di panchine, lampioni e cestini devono rispondere alle esigenze specifiche del contesto urbano, tenendo conto di fattori come la topografia e il flusso pedonale, per garantire l'accessibilità, la sicurezza e il comfort degli spazi pubblici.
- Deve essere previsto uno spazio sufficiente per evitare che l'arredo urbano diventi un ostacolo, come l'area per i piedi presso i posti a sedere o lo spazio per sostare in sicurezza davanti a mappe o segnali informativi.
- L'arredo urbano dovrebbe essere posizionato, ove possibile, lungo i margini del percorso accessibile o in spazi appositamente rientranti, per ridurre l'ingombro.
- Quando l'arredo urbano deve essere collocato lungo un percorso accessibile, gli elementi devono essere allineati e distribuiti in modo regolare e uniforme, creando una disposizione coerente e facilmente comprensibile, che agevoli l'orientamento e il movimento.
- Gli elementi di arredo urbano devono presentare un contrasto cromatico adeguato rispetto allo sfondo su cui sono visti, per facilitarne l'individuazione. Paletti dissuasori, cestini e altri elementi verticali devono essere dotati di bande contrastanti in corrispondenza della parte superiore, visibili sia da persone in piedi sia da seduti, per garantirne l'accessibilità visiva. Deve essere utilizzato un contrasto sia visivo che tattile per facilitare la localizzazione degli elementi da parte delle persone con disabilità visive. L'arredo urbano, tuttavia, non deve essere realizzato con materiali ad alta riflettanza, per evitare abbagliamenti e favorire la visibilità.
- L'installazione di paletti dissuasori deve avvenire solo nei punti in cui risultano necessari per specifiche funzioni, evitando la creazione di barriere inutili. I paletti dissuasori devono essere sufficientemente alti per essere rilevati sia dai pedoni che dai conducenti di veicoli, e devono presentare marcature visivamente contrastanti sulla sommità per essere facilmente individuati. I

paletti dissuasori devono essere disposti in linea retta, con una distanza uniforme e adeguata che consenta il passaggio a tutti i pedoni, inclusi coloro che utilizzano dispositivi di mobilità. Disposizioni triangolari o a U devono essere evitate per non creare barriere.

- I dissuasori devono mantenere un profilo uniforme per tutta la loro altezza a partire dal livello del suolo. Se più larghi nella parte superiore, deve essere previsto uno zoccolo o una guida di battuta per agevolarne il rilevamento da parte di persone non vedenti. I paletti dissuasori non devono essere collegati tramite corde o catene, in quanto ciò rappresenta un rischio per i pedoni, in particolare per quelli con disabilità visive. Si dovrebbero considerare dissuasori flessibili che, in caso di impatto, possano tornare alla posizione originale, soprattutto nelle vicinanze degli attraversamenti pedonali.

- **Attraversamenti pedonali**

- Gli attraversamenti pedonali devono essere progettati e realizzati in corrispondenza di tutti i punti di incrocio stradale e lungo le arterie principali, ove necessario, per garantire un passaggio sicuro e agevole della carreggiata ai pedoni. Nella fase di progettazione degli avvicinamenti agli incroci, deve essere garantita una visibilità reciproca adeguata tra pedoni e conducenti. Questo implica una pianificazione che consenta a entrambe le parti di vedersi chiaramente e in anticipo per evitare collisioni.
- Qualora siano installati semafori per gli attraversamenti pedonali, questi devono essere posizionati in modo tale da non ostacolare la visibilità reciproca tra pedoni e veicoli in avvicinamento. I semafori non devono interferire con la linea di vista tra i due gruppi.
- Elementi come alberi, colonne o arredi urbani che potrebbero limitare o compromettere la visibilità reciproca tra pedoni e veicoli in avvicinamento non devono essere collocati vicino agli attraversamenti pedonali. Qualora tali elementi siano già presenti, è necessario rimuoverli o riposizionarli per garantire una visibilità ottimale e la sicurezza di tutti gli utenti della strada.

- Gli attraversamenti pedonali dovrebbero avere una larghezza adeguata per consentire alle persone che utilizzano un dispositivo di mobilità su ruote di attraversare la carreggiata fianco a fianco o di superarsi a vicenda facilmente e in sicurezza in un tempo adeguato e senza inutili indugi o impedimenti.
- Il tempo concesso per attraversare la strada deve essere adeguato alla larghezza della carreggiata e alle capacità di movimento dei pedoni. Questo significa che deve essere previsto un tempo sufficiente che permetta alle persone con difficoltà motorie, come quelle che utilizzano bastoni, deambulatori o sedie a rotelle, di attraversare la strada senza fretta e in sicurezza.
- A seconda della tipologia di attraversamento pedonale si devono osservare le seguenti regole:
  - a) *Attraversamenti pedonali controllati con semafori con o senza pulsante per i pedoni:* gli attraversamenti pedonali dotati di semafori devono essere equipaggiati con segnali di attraversamento che integrano modalità di comunicazione multiple per garantire l'accessibilità a tutti i pedoni. Specificamente: devono essere dotati di segnali visivi chiari e riconoscibili, come il simbolo dell'omino verde, per indicare ai pedoni con disabilità uditiva quando è sicuro attraversare la strada. Questo segnale deve essere posizionato in modo ben visibile e facilmente identificabile. Per converso, è necessario installare dispositivi di segnalazione acustica, come suoni distintivi o segnali udibili, per avvisare i pedoni con disabilità visiva quando il semaforo è verde e il passaggio è sicuro. Questi segnali devono essere sufficientemente forti e chiari per essere percepiti senza interferenze ambientali. In aggiunta ai segnali visivi e uditivi, è fondamentale integrare dispositivi di segnalazione tattile, come coni rotanti, vibrazioni o altre forme di feedback tattile. Questi segnali forniscono un'indicazione fisica del momento in cui attraversare, aiutando i pedoni con disabilità visiva a orientarsi e a decidere quando è sicuro attraversare la strada. I segnali acustici e tattili devono essere sempre attivi o attivabili su richiesta. La combinazione di segnali visivi, uditivi e tattili deve essere progettata in modo sinergico per assicurare che tutte le persone, indipendentemente dalle loro capacità sensoriali, possano ricevere le informazioni necessarie per

attraversare in sicurezza. La sincronizzazione e la chiarezza dei segnali sono essenziali per evitare confusioni e garantire una transizione fluida e sicura attraverso l'attraversamento pedonale.

- b) *Attraversamenti pedonali non controllati* (assenza di attraversamento zebrato con marcatore in contrasto): gli attraversamenti pedonali non controllati dovrebbero essere progettati per collegare un marciapiede al marciapiede opposto, assicurandosi che entrambi appartengano allo stesso percorso pedonale accessibile. Questa progettazione garantisce una continuità sicura e accessibile attraverso la carreggiata, particolarmente quando l'intensità del traffico è relativamente bassa. Quando fattibile, si dovrebbe considerare l'inserimento di un'isola salvagente (o isola pedonale) all'interno dell'attraversamento pedonale non controllato. L'isola salvagente serve come punto di sosta sicuro a metà strada, permettendo ai pedoni di attraversare la strada in due fasi, riducendo il tempo esposto al traffico e aumentando la sicurezza complessiva dell'attraversamento. L'isola salvagente deve essere progettata per essere ben visibile e facilmente riconoscibile sia dai pedoni che dagli automobilisti. Deve avere dimensioni adeguate per permettere ai pedoni di fermarsi e attendere in sicurezza: si consideri la sosta ipotetica di due persone su dispositivi di mobilità su ruote. Inoltre, deve essere dotata di segnaletica e indicatori che evidenziano la sua funzione e facilitano il passaggio dei pedoni. Ove appropriato, i segnali acustici devono essere previsti anche sulle isole salvagente. Questo aiuta i pedoni a localizzare l'inizio e la fine degli attraversamenti, specialmente in situazioni in cui l'attraversamento è suddiviso in più fasi.
- Gli attraversamenti pedonali devono essere dotati di un'illuminazione supplementare adeguata e uniforme, se necessario. Questa illuminazione deve essere progettata per garantire che i pedoni siano chiaramente visibili di notte, riducendo il rischio di incidenti. L'illuminazione deve essere progettata in modo da evitare l'abbagliamento dei conducenti. Questo può essere ottenuto utilizzando lampioni con angoli di illuminazione regolabili o schermature per indirizzare la luce solo verso l'attraversamento pedonale e non verso la carreggiata.

- La superficie stradale degli attraversamenti pedonali deve essere contrassegnata con marcature visive chiare che indicano la direzione dell'attraversamento. Queste marcature aiutano i pedoni a orientarsi correttamente e a seguire il percorso sicuro attraverso la strada. Le marcature devono avere un contrasto sufficiente rispetto alla superficie stradale per garantire che siano visibili anche in condizioni di scarsa illuminazione o maltempo.
- Le superfici degli attraversamenti pedonali devono essere uniformi e solide. Questo aiuta a facilitare il movimento e ridurre il rischio di scivolare, inciampare o cadere. È essenziale che le superfici siano progettate per sostenere il traffico pedonale in modo sicuro e confortevole. L'uso di superfici antiscivolo, sebbene utile per prevenire scivolamenti, dovrebbe essere evitato se causa disagio o difficoltà di attraversamento per i pedoni con difficoltà motorie. La superficie deve essere progettata per essere antiscivolo senza compromettere il comfort e la facilità di attraversamento.
- Gli attraversamenti pedonali devono vedere la presenza dei necessari percorsi tattilo-plantari che guidano e informano i pedoni della presenza dell'attraversamento. Questi mezzi sono particolarmente utili per le persone con disturbi della vista, garantendo che possano individuare e avvicinarsi in sicurezza all'attraversamento. Specie se l'attraversamento pedonale non può essere disposto perpendicolarmente al marciapiede, è fondamentale utilizzare i percorsi tattilo-plantari che aiutano l'utente ad allinearsi correttamente con l'attraversamento.
- Le superfici di attraversamento devono essere libere da ostruzioni, come coperchi di accesso a servizi sotterranei, griglie e canali di scolo. Questo garantisce un percorso accessibile senza problemi per tutte le persone, evitando impedimenti che potrebbero rappresentare un rischio per la sicurezza.
- Si dovrebbe prestare particolare attenzione a prevenire l'accumulo di acqua nell'area dell'attraversamento pedonale. L'acqua stagnante può rendere la superficie scivolosa e pericolosa, compromettendo la sicurezza dei pedoni, specialmente in condizioni meteorologiche avverse. Le griglie per l'acqua piovana dovrebbero essere posizionate nelle immediate vicinanze dell'area di

attraversamento, ma non all'interno dell'area stessa. Questo assicura che l'acqua venga drenata efficacemente senza creare ostruzioni o rischi di inciampo direttamente sull'attraversamento pedonale.

- Gli attraversamenti pedonali devono essere progettati con un accesso a livello attraverso rampe per cordolo o attraversamenti stradali rialzati. Questo permette a tutte le persone, inclusi utenti di dispositivi di mobilità su ruote, genitori con passeggini e persone con difficoltà di deambulazione, di attraversare la carreggiata in modo autonomo e sicuro. L'accesso a livello dovrebbe essere previsto a intervalli regolari per facilitare la mobilità e garantire che tutte le persone possano muoversi liberamente nel proprio ambiente. Nei punti in cui sono previste rampe per cordoli, queste devono essere collocate perpendicolarmente alla linea di marcia dell'attraversamento e direttamente di fronte alla rampa per cordolo sull'altro lato, per assicurare un attraversamento sicuro e continuo.
- Nel caso di attraversamenti pedonali rialzati: la superficie deve essere a filo con il marciapiede su entrambi i lati; devono essere previste marcature ai bordi esterni dell'attraversamento per avvertire gli automobilisti in avvicinamento e informare i pedoni della presenza dell'attraversamento rialzato; gli attraversamenti pedonali rialzati devono avere un contrasto visivo e tattile adeguato, come una definizione chiara del bordo, per essere facilmente identificabili; la forma degli attraversamenti pedonali rialzati non deve rappresentare un ostacolo per i pedoni o i veicoli.
- Per quanto riguarda eventuali parapetti di protezione: se necessario, deve essere progettato per garantire una buona visibilità reciproca tra bambini, persone di bassa statura e conducenti. Questo aiuta a prevenire incidenti e a migliorare la sicurezza degli attraversamenti; non deve ostacolare la vista e non creare punti ciechi che possano compromettere la visibilità tra pedoni e veicoli; dovrebbe partire dal palo del segnale per evitare di limitare l'accesso al pulsante di richiesta del semaforo. Questo assicura che il parapetto non interferisca con l'utilizzo dei pulsanti da parte dei pedoni; il parapetto non deve impedire l'accesso ai pulsanti per la richiesta del semaforo, assicurando che tutti i pedoni possano utilizzare facilmente i dispositivi di controllo.

- **Vegetazione urbana**

- Le piante e gli alberi devono essere collocati al di fuori della larghezza libera dei percorsi e dei sentieri accessibili per garantire un passaggio non ostruito per tutti gli utenti. Questo impedisce che il vegetale invada lo spazio di transito e comprometta l'accessibilità.
- Le piante e gli alberi devono essere distanziati dalla segnaletica agli attraversamenti pedonali o potati regolarmente per mantenere la visibilità della segnaletica per pedoni e automobilisti.
- Piante che lasciano cadere grandi baccelli di semi non dovrebbero essere posizionate vicino ai percorsi pedonali per evitare che questi baccelli causino scivolamenti e cadute.
- Gli alberi adiacenti a sentieri e percorsi accessibili devono essere dotati di parapetti idonei rilevabili con un bastone o griglie che circondano la superficie per evitare urti o cadute. Le griglie devono essere a filo con la superficie e avere aperture strette per evitare intrappolamenti.
- Non utilizzare cavi di ancoraggio o supporti simili per i parapetti poiché possono non essere facilmente notati dagli utenti, creando rischi di incidenti.
- Rami sporgenti di alberi o arbusti sui percorsi accessibili devono essere potati a un'altezza idonea per garantire un accesso non ostruito e non ridurre l'altezza libera di passaggio. Arbusti e cespugli ai confini dei percorsi accessibili o vicino alle aree di seduta devono essere potati a un'altezza idonea per non ostruire la visibilità di chi è seduto, comprese le persone con dispositivi di mobilità su ruote.
- Le piante vicine ai percorsi e alle aree di seduta devono essere selezionate considerando il rischio di avvelenamento e l'esposizione a possibili allergeni, come i pollini. Evitare l'uso di piante con spine e foglie appuntite su percorsi e sentieri accessibili per prevenire lesioni. Gli alberi con sistemi radicali sporgenti non devono essere utilizzati poiché possono danneggiare la superficie del percorso o renderla irregolare, creando pericoli per gli utenti.

- Evitare alberi che producono frutti che possono causare lesioni se cadono sui pedoni o causano scivolamenti. Dove appropriato, utilizzare piante che emettono aromi innocui e fiori con forte contrasto visivo lungo i percorsi accessibili per aiutare l'orientamento delle persone con disturbi della vista.
- **Fermate del Trasporto Pubblico Locale**
  - Le fermate degli autobus devono essere facilmente identificabili visivamente a distanza. Questo può essere ottenuto utilizzando segnali chiari e ben visibili che facilitano il riconoscimento della fermata da parte di tutti i passeggeri.
  - Le fermate devono essere dotate di mezzi tattili o acustici per facilitarne l'identificazione da parte di persone con disturbi visivi. Per esempio, si possono utilizzare segnali tattili, come mappe in rilievo o segnali acustici, per aiutare i passeggeri a riconoscere la fermata.
  - Le informazioni relative al percorso e alla destinazione devono essere facilmente leggibili. I pannelli informativi devono avere testi chiari, di dimensioni appropriate e contrasto sufficiente per garantire la leggibilità da parte di tutti i passeggeri.
  - Le pensiline delle fermate devono ridurre l'esposizione dei passeggeri a condizioni meteorologiche avverse, come pioggia e sole, offrendo un adeguato riparo.
  - La progettazione delle pensiline deve garantire una visuale in linea diretta sugli autobus in avvicinamento per le persone sedute e in piedi, così da facilitare l'identificazione dell'autobus e il suo arrivo.
  - I posti a sedere devono avere un'altezza adeguata, con schienale e braccioli per garantire il comfort e la facilità di utilizzo da parte di tutti i passeggeri, inclusi quelli con difficoltà motorie.
  - Il marciapiede deve essere progettato in modo da includere rampe d'ingresso a bassa pendenza, garantendo un accesso facile e sicuro alla fermata per tutti i passeggeri, comprese le persone con dispositivi di mobilità su ruote.

- Il marciapiede deve essere progettato per mantenere uno spazio ridotto tra l'autobus e il cordolo, riducendo il rischio di cadute e migliorando la sicurezza per i passeggeri durante l'entrata e l'uscita.
- Le passerelle devono avere uno spazio adeguato per facilitare l'entrata e l'uscita dell'autobus, garantendo un accesso fluido e sicuro per tutti i passeggeri.

## 10.2 Schede delle soluzioni progettuali

Dopo aver adeguatamente definito il piano degli obiettivi e delle azioni per aree di interesse, così da definire il quadro complessivo che dovrà guidare e orientare nel tempo il progetto “Comune accessibile” nella sua concreta attuazione (v. par. 11, “Programmazione”), si è proceduto con l'avanzare una serie di proposte risolutorie complessive ma allo stesso tempo specifiche.

Ogni singola scheda progettuale è stata elaborata nell'ottica di rispondere ai concreti bisogni progettuale documentati in fase di sopralluogo. Le suddette proposte non hanno valore esauriente, circoscrivendosi perlopiù agli aspetti più significativi in termini di accessibilità degli ambienti tipo o delle situazioni tipo considerate. Infatti, le schede delle soluzioni progettuali sono state elaborate come rappresentazioni grafiche di come gli spazi/elementi andrebbero progettati e realizzati in accordo alle logiche dell'Universal Design. All'interno di ciascuna scheda, pertanto, lo spazio in oggetto (ad. es., i servizi igienici o gli spazi urbani) sono analizzati sotto i profili non solo architettonici o strutturali ma tenendo in considerazione di quegli aspetti che possono diventare rilevanti sotto il profilo dell'accessibilità.

A titolo di esempio, con riferimento ai percorsi pedonali, oltre a rappresentare le prescrizioni tecniche atte a realizzare un percorso idoneo ad essere accessibile da un punto di vista architettonico e strutturale, si è proceduto a descrivere quegli elementi indispensabili a rendere concreta l'accessibilità, come i percorsi tattilo-plantari e le mappe tattili, e ad indicare quelle prescrizioni di dettaglio frutto di una logica progettuale attenta agli aspetti situazionali dell'ingegneria urbanistica e edilizia senza i quali l'accessibilità non si potrebbe realizzare. La disposizione degli elementi, la vegetazione, la disposizione dell'arredo urbano, dal punto di vista dell'accessibilità,

hanno a che fare non tanto con la progettazione o la collocazione del singolo elemento, ma con la costruzione di uno “spazio condiviso” da tutti. Dunque, la configurazione degli spazi e le interazioni tra tutti gli elementi di cui si compongono – ad es., tra i cordoli, marciapiedi, semafori, ecc. – vengono considerati dal punto di vista della fruibilità funzionale di tutti i potenziali “condividenti” di quello spazio sin dalla fase progettuale. Per queste ragioni, le schede delle soluzioni progettuali nel rispondere in maniera olistica alle criticità enucleate nelle Schede di rilevazione progettuale, si focalizzano sugli aspetti di insieme degli elementi oggetto di analisi offrendo da un lato la rappresentazione complessiva dell’approccio progettuale da impiegare per realizzare l’accessibilità nella specifica ipotesi e la descrizione analitica della metodologia utilizzata all’uopo.

La scelta di sviluppare le schede delle soluzioni progettuali come testé descritto, è connessa all’esigenza di offrire uno schema progettuale risolutivo complessivo della situazione tipo considerata. Ciò anche se la singola soluzione è collegata all’interno delle Schede di rilevazione delle criticità, ad una singola e specifica criticità. L’opportunità per il progettista della soluzione concreta sarà quella di poter visionare non solo la singola prescrizione tecnica risolutoria, bensì la rappresentazione completamente accessibile della situazione tipo entro la quale lo specifico intervento risolutorio deve essere realizzato.

Nel dettaglio, le schede progettuali elaborate sono state sviluppate con riferimento agli ambiti di analisi e alle varie soluzioni tipo mediante l’assegnazione a ciascuna di un codice alfanumerico. Tale codice, riportato nella colonna “Codice Soluzione” delle Schede di rilevazione delle criticità, e correlato a ciascuna singola criticità, si compone come segue: **SP** è la forma abbreviata di “Soluzione Progettuale”; segue poi un numero progressivo che individua l’ambito di interesse: **SP1**, per esempio, individua come ambito di analisi i servizi igienici riservati; infine, l’ambito di analisi generale può essere accompagnato da una scheda di soluzione progettuale più specifica ma entro l’ambito stesso, ciò è indicato mediante l’inserimento di un punto seguito dal numero progressivo: **SP1.1** è la soluzione progettuale che offre l’insieme delle prescrizione tecniche relative al prospetto verticale dell’area servizi igienici riservati. Segue uno schema esplicativo della struttura delle Schede delle soluzioni progettuali:



## 11. Programmazione

### 11.1 Individuazione delle priorità di intervento e pianificazione dell'attuazione a stralcio del Piano

La realizzazione degli interventi proposti per il complesso di tragitti, piazze, aree verdi ed edifici può essere programmata per stralci annuali in modo da poter essere compiuta nell'arco di un intervallo di tempo piuttosto lungo come 10 anni. Ciò in quanto la natura complessa e la quantità degli elementi su cui si intende intervenire, oltre che variabili economiche ed altri fattori che possono incidere sulla stessa possibilità di agire, impediscono di tracciare un vero e proprio cronoprogramma degli interventi da realizzare. Proprio per queste ragioni, si è optato per suggerire uno schema generale di programma di interventi basato sulla costruzione di indici di priorità. Infatti, la costituzione di prelazioni per taluni interventi rispetto ad altri dipende dalla definizione di un ordine di priorità che in tal caso è stato individuato non solo a partire dall'analisi delle criticità condotte e dalle esigenze di accessibilità connesse, ma anche sulla base degli altri criteri individuati nel par.8 (v. *supra*). Analizzando i dati cartografici e alfanumerici enucleati sulla base della matrice di valutazione delle priorità precedentemente descritta, si è giunti alla definizione di uno schema temporale ipotetico di ordine degli interventi da realizzare.

Gli interventi inseriti all'interno della suddetta programmazione sono stati divisi perseguendo un ordine coerente all'impianto epistemologico finora seguito. In particolare, per la pianificazione degli interventi relativi a edifici, strade e aree verdi, il criterio principale adottato è stato quello della priorità d'intervento, incrociata con l'obiettivo di garantire una progressiva estensione dell'accessibilità in modo sistematico e coerente. Per quanto riguarda la rete pedonale, oltre a considerare le priorità di intervento, si è valutata l'efficacia nel migliorare l'accessibilità globale della rete. L'approccio adottato è stato quello di espandere l'accessibilità "a macchia d'olio", connettendo progressivamente percorsi già esistenti tra loro, creando un sistema continuo e ben collegato. Questo metodo garantisce che i nuovi percorsi siano funzionalmente integrati nel contesto urbano esistente, migliorando la mobilità

pedonale e l'inclusività. Questo approccio ha portato all'organizzazione degli interventi in fasi, favorendo l'integrazione di più edifici e strade all'interno di ciascun ciclo annuale, ottimizzando così l'implementazione delle opere.

Nella pianificazione si è data priorità a un'integrazione armoniosa degli interventi sulle strade e piazze con gli edifici e alle aree verdi situate nella stessa area. Questo consente di ottimizzare l'impatto degli interventi, creando spazi pubblici coerenti e ben organizzati che rispondono alle esigenze della comunità.

Rimane chiaro che la programmazione proposta rimane flessibile e può essere adattata in base a nuove esigenze emergenti o a condizioni del territorio che possano richiedere una revisione delle priorità.

La possibilità di rivedere i piani di intervento consente all'amministrazione di rispondere tempestivamente a cambiamenti nel contesto urbano o a nuovi bisogni della popolazione.

Al fine di delineare questo programma diacronico degli interventi da attuare per area di interesse si propone qui una tabella semplificativa dove il piano di avvio degli interventi è stato strutturato in modo da considerare un lasso di tempo ipotetico e probabile ma al tempo stesso plausibile di attuazione degli interventi:

COD.	SPAZI	PRIORITÀ
EP3	Istituto Comprensivo La Cava	2,38
SP1	Lungomare	2,33
T1	Via XXIV Maggio	2,33
EP1	Municipio	2,19
T2	Via Giuseppe Garibaldi	2,1
EP2	Biblioteca comunale Mario La Cava	2
SP2	Piazza Camillo Costanzo	1,9
SP3	Piazza Gaetano Ruffo	1,9

T3	Via Vittoria	1,9
T4	Via Fratelli Bandiera	1,9
AV1	Villa comunale	1,89
IS1	Stadio comunale	1,87

## 11.2 Monitoraggio

Il piano di monitoraggio si svolge nel corso di tutta la fase di attuazione del progetto ed è finalizzato a raccogliere in maniera continua e sistematica informazioni sull'andamento del progetto e sullo stato dello stesso ad intervento ultimato.

Per garantire l'obiettività e la pertinenza delle operazioni, l'Amministrazione Comunale di Bovalino provvederà alla nomina di un **Responsabile per l'Accessibilità**.

Compito di quest'ultimo sarà proprio quello di presidiare il monitoraggio degli interventi e delle azioni proposte nel P.E.B.A.

Egli sarà il referente per il pubblico, e in particolare degli *stakeholders* coinvolti già come descritto nel capitolo di riferimento, per tutte le tematiche relative alla fruizione e all'accessibilità degli spazi comunali.

Il monitoraggio dovrà essere effettuato garantendo l'effettiva partecipazione dei beneficiari e degli attori chiave (*stakeholders*) anche con l'obiettivo di sviluppare il loro senso di appartenenza al progetto.

Ciò sarà fondamentale quale strumento di "verifica permanente" costituendo uno "step" fondamentale per dare concretezza tangibile all'attività di interlocuzione degli *stakeholders* di cui al capitolo 9 (v. *supra*). Inoltre, per assicurare imparzialità e indipendenza della funzione valutativa rispetto all'istituzione responsabile dell'attuazione del P.E.B.A., nonché la trasparenza delle operazioni valutative e di pubblicizzazione delle risultanze, il Responsabile per l'Accessibilità potrà essere affiancato da un soggetto esterno, con particolari competenze tecniche opportunamente documentate nel campo dell'accessibilità, nell'espletamento delle azioni di monitoraggio.

Per assicurare la rispondenza dei risultati conseguiti agli obiettivi del Piano, il titolare delle operazioni di monitoraggio dovrà effettuare un'operazione di valutazione in itinere.

Ciascun anno il Responsabile per l'Accessibilità procederà alla:

- *Revisione del progetto*: acquisizione delle informazioni sulle azioni realizzate e in corso d'opera in modo da studiare modifiche e adattamenti delle attività di progetto;
- *Ri-pianificazione* della fase di attuazione di progetto, che, se presente, potrebbe comportare eventuali scostamenti rispetto a quanto inizialmente previsto. In tali casi, è necessario ripianificare in corso d'opera il progetto adattandolo alle necessità emerse successivamente;
- Istituzione di un sistema di reportistica (*reporting*): fornire ai diversi attori-chiave, con particolare riferimento nel caso di specie alle associazioni rappresentative degli interessi delle persone con disabilità, report aggiornati sui progressi effettuati nell'attuazione del Piano.

Nella Relazione finale, il titolare delle operazioni di monitoraggio, a margine di un'attenta analisi complessiva, dovrà certificare l'effettiva corrispondenza delle azioni messe in atto con quelle programmate *ab origine*, accertando quindi la qualità della progettazione raggiunta nell'attuazione pratica del P.E.B.A.

Ai fini di una valutazione pertinente del buon andamento progettuale, nel corso di ciascuna delle fasi di monitoraggio si utilizzeranno quali indicatori i medesimi parametri valutatori impiegati in sede di sopralluogo per la redazione dello Stato di Fatto come risultanti dall'allegato contenente le Schede di Rilevazione, adducendo, ove necessario, gli opportuni parametri quantitativi (es. numero di mappe tattili installate, metri di percorso tattilo-plantare, ecc.).

Successivamente al termine dei lavori di attuazione del P.E.B.A., il titolare delle operazioni di monitoraggio, coadiuvato dai rappresentanti delle Associazioni portavoce degli interessi delle persone con disabilità del territorio, procederà d'intesa

ad effettuare le operazioni di monitoraggio e di implementazione successiva del P.E.B.A.

Lo scopo di siffatte operazioni è, infatti, quello di garantire nel tempo il mantenimento degli standard di accessibilità raggiunti tramite l'attuazione del Piano e, allo stesso tempo, quello di adeguare concretamente lo stesso alle nuove esigenze emerse, cogliendo l'opportunità di implementare il piano con le nuove soluzioni che il progresso tecnologico-scientifico offrirà nel corso del tempo.

## 12. Allegati al P.E.B.A.

Al presente Piano si procede ad allegare la documentazione grafica, integrativa ed esplicativa di quanto riportato in seno al Piano stesso. Anzitutto, vengono riportate le schede di rilievo dello stato di accessibilità sviluppate nel corso dei sopralluoghi effettuati in via preliminare alla stesura dell'elaborato. Seguono poi gli elaborati grafici relativi all'inquadramento territoriale, all'individuazione delle aree, ossia edifici, spazi di pubblico interesse, tragitti, ecc., oggetto di analisi, e infine un elaborato grafico concernente l'individuazione delle aree a maggiore priorità di intervento in base a quanto risultante dall'esame dello stato di fatto condotto. Nel dettaglio, dunque, la documentazione allegata si presenta come segue:

- TAV.0 - Elenco elaborati
- TAV.2 - Schede di rilevazione delle criticità
- TAV.3 - Schede delle soluzioni progettuali e prezario
- TAV.4 - Inquadramento territoriale
- TAV.5 - Individuazione aree oggetto di analisi P.E.B.A.
- TAV.6 - Individuazione priorità delle aree oggetto di analisi P.E.B.A.

Tecnico incaricato  
*Ing. Giovanni Bilotti*