



PEBA

Piano di **E**liminazione delle **B**arriere **A**rchitettoniche

COMUNE DI SALERNO

PARTE A_02: RELAZIONE ILLUSTRATIVA

Sommario

1.PREMESSA.....	3
2.INTRODUZIONE.....	3
2.1 Caratteristiche geografiche del territorio	3
2.2 Caratteristiche urbanistiche del territorio	4
3 GENERALITA'	11
4. NORMATIVA DI RIFERIMENTO	13
4.1 NORMATIVA NAZIONALE	14
5. QUADRO ESIGENZIALE	17
5.1 DEFINIZIONI.....	18
5.2 UTENZA E DESTINATARI DEL P.E.B.A.	18
5.3 LA PARTECIPAZIONE PROGETTUALE DEL P.E.B.A.	21
5.4 PROGETTAZIONE INCLUSIVA.....	21
6. PRINCIPI GENERALI DEL P.E.B.A.	22
6.1. OBIETTIVI DEL P.E.B.A.	23
6.2. STRUMENTI TECNICHE CARATTERISTICHE METODOLOGICHE NELLA STESURA DEL P.E.B.A.....	23
6.3. INDAGINE PRELIMINARE PER LA RACCOLTA	23
6.4. SOPRALLUOGO E RILIEVI	24
7.CATALOGAZIONE degli immobili	26
8. SCHEDE TIPO DI CENSIMENTO.....	34
9. VALUTAZIONE	37
9.1 CRITERI D'INTERVENTO INDIVIDUATI DALLA VALUTAZIONE	45
10. SCHEDE TIPO D' INTERVENTO	47
11. NORME TECNICHE DI ATTUAZIONE PER LA REALIZZAZIONE DEGLI INTERVENTI.....	53
12. CONCLUSIONI.....	67
13. ALLEGATO: Riepilogo delle risposte al questionario	69

1. PREMESSA

Il Piano Eliminazione Barriere Architettoniche è introdotto come strumento di monitoraggio e pianificazione per l'eliminazione delle barriere architettoniche con l'art 32 comma 21, della legge n. 41 del 1986, e integrato con l'articolo 24 comma 9 della legge 104 del 1992, che ne ha esteso l'ambito agli spazi urbani.

La presente relazione illustra i criteri di redazione del Piano Eliminazione Barriere Architettoniche (PEBA), partendo dalle specificità del Comune di Salerno, con riferimento alla complessità urbana e territoriale rispetto a orografia, caratteristiche demografiche, distribuzione dei servizi e popolazione residente.

2. INTRODUZIONE

Salerno è un comune italiano di 127 546 abitanti, capoluogo dell'omonima provincia in Campania e secondo comune della regione per numero di abitanti.

Durante il Medioevo, sotto la dominazione longobarda, la città ha vissuto una delle sue fasi storiche più rilevanti quale capitale del Principato di Salerno, territorio che gradualmente arrivò a comprendere gran parte del Mezzogiorno continentale italiano. A Salerno ha avuto inoltre sede la Scuola Medica Salernitana, che fu la prima e più importante istituzione medica d'Europa all'inizio del Medioevo, e in quanto tale è considerata un'antesignana delle moderne università. Dal 1968 la città è sede dell'Università degli Studi di Salerno, dislocata dal 1988, sotto forma di campus, nei vicini comuni di Fisciano e Baronissi.

Dal febbraio all'agosto del 1944 Salerno fu sede del governo italiano, ospitando gli esecutivi Badoglio I, Badoglio II e Bonomi II, che risiedevano nel Salone Dei Marmi e portarono alla "svolta di Salerno" nonché alla successiva riconquista alleata della penisola italiana.

2.1 CARATTERISTICHE GEOGRAFICHE DEL TERRITORIO

La città sorge sull'omonimo golfo del mar Tirreno, tra la costiera amalfitana (a ovest) e la piana del Sele (a sud est), nel punto in cui la valle dell'Irno si apre verso il mare.

Dal punto di vista orografico il territorio comunale è molto variegato, infatti si va dal livello del mare fino ad arrivare ai 953 metri del Monte Stella. L'abitato si sviluppa lungo la costa e si estende verso l'interno fino alle colline retrostanti.

La città è attraversata dal fiume Irno, che fino alla metà del secolo scorso ne segnava il confine orientale. Altro corso d'acqua che scorre nel territorio comunale è il fiume Picentino, che ad oriente di Salerno separa la città stessa dalla confinante Pontecagnano Faiano.

Classificazione sismica: zona 2 (rischio medio)

Il clima è tipicamente mediterraneo, con inverni miti e umidi ed estati moderatamente calde.

La conformazione orografica del territorio fa sì che la città sia spesso interessata dai venti. Le correnti provenienti da sud sud-ovest si scontrano con la barriera naturale dei monti Lattari che le convogliano nella valle dell'Irno; viceversa le correnti provenienti da nord si incanalano nella valle dell'Irno che funge da imbuto facendo convergere i venti sulla città. Il primo fenomeno genera venti di una certa intensità, soprattutto nel periodo tra estate e inverno; il secondo fenomeno è frequente durante l'inverno in coincidenza delle irruzioni d'aria fredda provenienti dai Balcani. Nella stagione

invernale, le nevicate in città sono sporadiche. Episodi nevosi con accumulo, avvenuti recentemente, sono gli ultimi due giorni del 2014 (30 e 31 dicembre), l'Epifania del 2017 (6 e 7 gennaio), il 26-27 febbraio 2018 e il 5 gennaio 2019, in quest'ultima occasione con il record storico di accumulo nivometrico nelle frazioni collinari di almeno 30 anni (7–10 cm). Le frazioni collinari, in ragione della loro maggiore altitudine rispetto al nucleo urbano cittadino, possono talvolta essere interessate da brinate o gelate, molto più sporadiche nel centro urbano stesso (ma non rare nelle diverse zone più fredde della parte orientale della città, anche vicino al mare, come nella zona di Sant'Eustachio, Torrione, Pastena, le colline di Giovi e la zona di Fuorni/area industriale).

IL SISTEMA NATURALISTICO

In città sono presenti parchi urbani, aree verdi e numerosi giardini che adornano i vari quartieri.

Senza dubbio è il Lungomare Trieste la passeggiata verde più cara ai salernitani: progettato nel 1948, fu definito dagli Inglesi negli anni cinquanta il *più bel lungomare del Mediterraneo*. Si sviluppa lungo 1,3 km e ospita diverse specie arboree tra cui platani, palme ed oleandri. La villa comunale fu, invece, progettata nel 1874 e realizzata intorno all'antica fontana di Don Tullio. Restaurata nel 1997 conserva alberi secolari, palme e essenze rare, oltre a numerosi monumenti storici. Il Giardino della Minerva, risalente al XII secolo e restaurato e recuperato nel 2001, è l'orto botanico più antico d'Europa, creato da Matteo Silvatico come luogo di insegnamento e coltivazione delle essenze medicinali utili alla Scuola Medica Salernitana. Era inserito, anticamente, nel più ampio complesso degli orti cinti che dominavano la parte alta della città alle pendici del monte Bonadies. Altro parco storico è quello che sorge nella villa dei Conti Carrara, restaurata nel 1996 con la salvaguardia degli alberi secolari e il riutilizzo, per fini sociali e culturali, della villa gentilizia di fine Ottocento.

Tra i parchi di più recente concezione, spicca per dimensione (circa 10 ettari) il Parco del Mercatello, realizzato nel 1998 e inaugurato da Oscar Luigi Scalfaro, all'interno sono presenti numerose fontane scenografiche e una serra. Di buone dimensioni anche il Parco Pinocchio, frutto di una riqualificazione delle abbandonate Terme Campione, e il connesso Parco dell'Irno, inaugurato nel 2010, che ospita due pregevoli esempi di archeologia industriale: gli ottocenteschi mulino e fornace per la produzione di mattoni della SALID, all'interno dei quali ora sorgono un teatro stabile e si tengono mostre e attività culturali. Nella zona orientale della città, i parchi di maggiore rilievo sono la Villa Ciro Bracciante, i Giardini Mariele Ventre, i Giardini della Carnale, riqualificati nel 2010 con suggestivi giochi di luce sulla parete rocciosa e sostituzione totale delle palme ivi presenti con essenze caducifoglie, il Parco Arbostella, il Parco del Galiziano, caratterizzato da percorsi in pendenza e il Parco Buongiorno, in cui è presente anche un'area di sgambamento per i cani. Da ricordare, invece, nei quartieri alti della città il Parco del Seminario.

Oltre i numerosi parchi di vario tipo e le aree verdi, in città sono presenti alcune aree naturali frequentate per passeggiate naturalistiche. Il colle Bellara o *Masso della Signora* è una collina situata nella zona orientale della città con vaste aree boschive, da cui si può godere di un'eccezionale vista sulla città; sulla sua sommità si trovano alcune antenne radiotelevisive. Il Monte San Liberatore, invece, al confine con i comuni di Vietri sul Mare e Cava de' Tirreni, è sito dal lato opposto della città. Sulla cima, da cui si domina Salerno, è presente un antico eremo del X secolo, ampliato più volte nel corso del tempo.

2.2 CARATTERISTICHE URBANISTICHE DEL TERRITORIO

INQUADRAMENTO TERRITORIALE E SOCIO-ECONOMICO DELL'AREA DIPIANO

Struttura territoriale e insediativa

Il comune di Salerno si estende per 59,85 km² è il secondo comune della regione Campania per numero di abitanti. La città si affaccia sull'omonimo golfo sul mar Tirreno, tra la costiera amalfitana (a ovest) e la piana del Sele (a sud est) e sorge nel punto in cui la valle dell'Irno si apre verso il mare. Oltre al fiume Irno che attraversa la città, l'altro corso d'acqua che caratterizza il territorio di Salerno è il fiume Picentino, che segna il confine orientale con il comune di Pontecagnano Faiano.

Dal punto di vista orografico il territorio comunale risulta molto variegato, infatti si va dal livello del mare fino ad arrivare ai 953 metri del Monte Stella. La parte a ovest del territorio comunale risulta infatti essere quella più montuosa, mentre l'area più centrale è caratterizzata da rilievi collinari. In queste porzioni di territorio collinare sorgono i nuclei abitativi di Matierno, Ogliara, S. Angelo di Ogliara, Sordina e Giovi. Queste aree sono delimitate dai rilievi montuosi del Monte Stella e *Mappa dei rilievi (fonte Google)*

della collina di Giovi, dai fiumi Sordina ed Irno, ed hanno un numero di abitanti che arriva a circa 8.700 unità, distribuiti in maniera molto sparsa, data la posizione decentrata di tali frazioni. Funge da cerniera tra l'agglomerato urbano e i rioni collinari, la popolosa frazione di Fratte, con circa 5.000 abitanti.

La città compatta maggiormente edificata e popolata coincide con il territorio pianeggiante che si sviluppa attorno alla foce dell'Irno per poi proseguire lungo la costa.

Il territorio comunale è suddiviso in n.4 Circoscrizioni:

Circoscrizione Centro

Circoscrizione Irno

Circoscrizione Frazioni

Circoscrizione Oriente

Caratteristiche e dinamiche demografiche

L'andamento dei dati mostra una diminuzione dei residenti censiti dal 2001 al 2011, si passa infatti da 138.093 abitanti (Istat 2001) a 132.608 abitanti (Istat 2011). I dati aggiornati post censimento 2011, mostrano un progressivo aumento della popolazione nel biennio 2012- 2014 per poi tornare a scendere già dall'anno successivo.

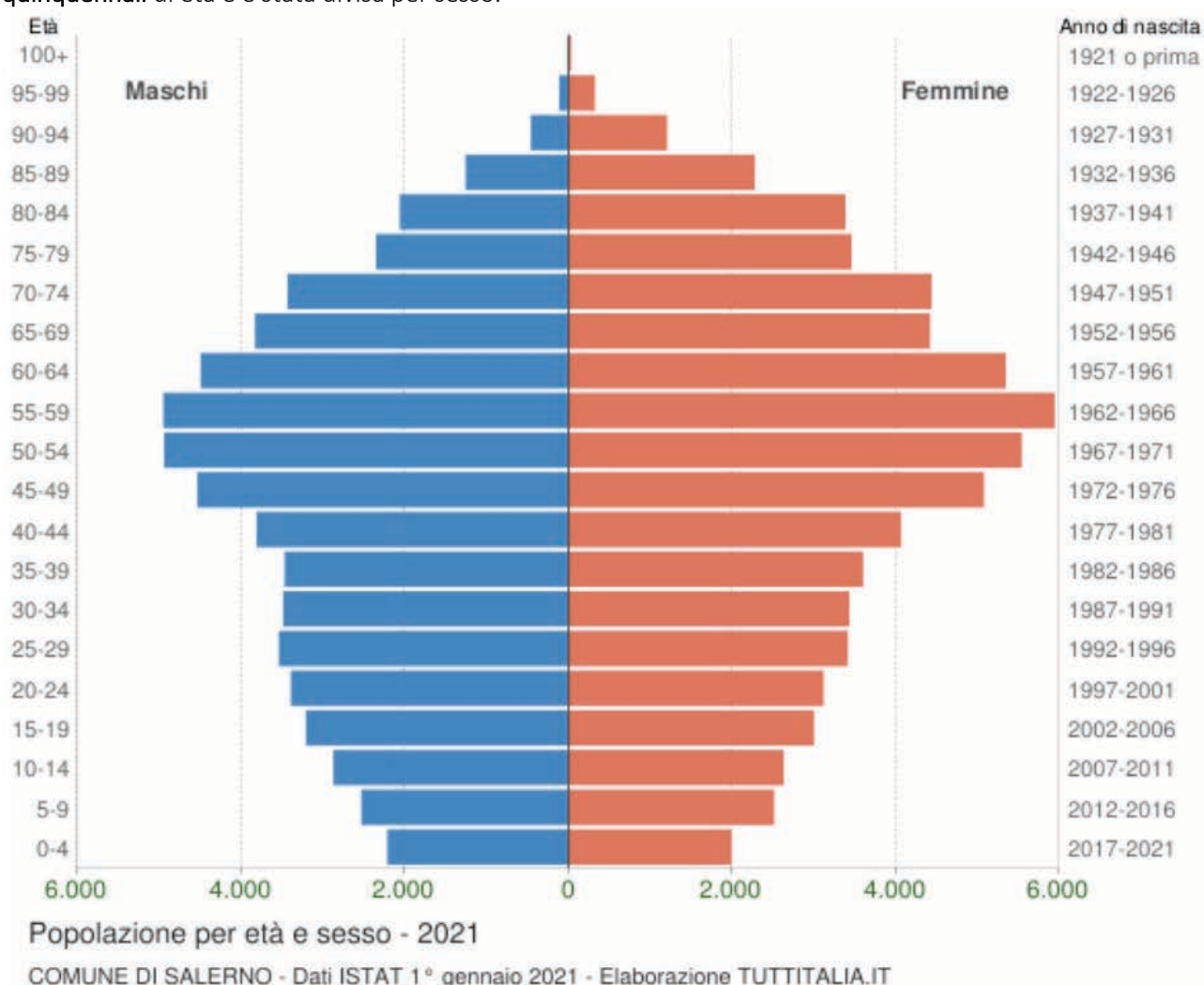
La popolazione complessiva di Salerno, al 31 dicembre 2019, è pari a 131.556 abitanti.



L'analisi della struttura per età di una popolazione considera tre fasce di età: **giovani** (0-14), **adulti** (15-64) e **anziani** (≥65). In base alle diverse proporzioni fra tali fasce di età, la struttura di una popolazione viene definita di tipo *progressiva*, *stazionaria* o *regressiva* a seconda che la popolazione giovane sia maggiore, equivalente o minore di quella anziana. Lo studio dei dati fa emergere che la struttura della popolazione di Salerno, è di tipo *regressiva*, trend in linea con quello italiano.



Il grafico della piramide delle età, rappresenta la distribuzione della popolazione residente a Salerno per età e sesso al 1° gennaio 2021. La popolazione è riportata per **classi quinquennali** di età e è stata divisa per sesso.



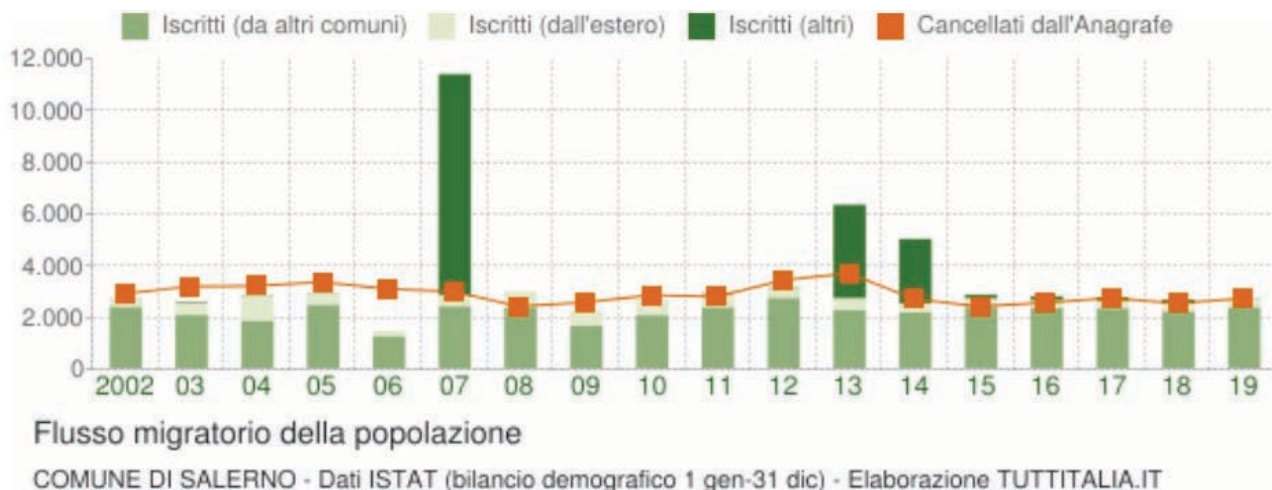
L'andamento della piramide ricalca il trend nazionale in quanto le fasce di età più consistenti sono quelle dei nati tra il 1957-1971, in particolare la più numerosa è quella del 1962-1966, che corrispondono agli anni del boom demografico degli anni '60.

A confermare questo andamento si riporta l'andamento di alcuni indici demografici: **l'indice di vecchiaia** (grado di invecchiamento di una popolazione, cioè il rapporto percentuale tra il numero degli ultrasessantacinquenni ed il numero dei giovani fino ai 14 anni: *nel 2021 l'indice di vecchiaia per il comune di*

Salerno rileva 224 anziani ogni 100 giovani) e l'indice di ricambio della popolazione attiva (rapporto percentuale tra la fascia di popolazione che sta per andare in pensione (60-64anni) e quella che sta per entrare nel mondo del lavoro (15-19 anni). La popolazione attiva è tanto più giovane quanto più l'indicatore è minore di 100, per il comune di Salerno il valore è pari a 158,5) (fonte tuttitalia.it).

Anno	Indice di vecchiaia	Indice di dipendenza strutturale	Indice di ricambio della popolazione attiva	Indice di struttura della popolazione attiva	Indice di carico di figli per donna feconda	Indice di natalità (x 1.000 ab.)	Indice di mortalità (x 1.000 ab.)
	1° gennaio	1° gennaio	1° gennaio	1° gennaio	1° gennaio	1 gen-31 dic	1 gen-31 dic
2002	137,2	50,9	102,6	92,2	16,9	8,0	8,9
2003	143,5	51,7	104,1	93,8	16,8	7,5	10,3
2004	148,9	52,0	102,8	95,7	16,4	7,5	11,0
2005	156,8	52,6	99,0	98,0	15,8	7,9	11,8
2006	163,4	53,0	93,8	99,4	16,0	7,5	10,3
2007	169,9	53,2	97,1	102,4	16,0	7,6	11,7
2008	170,1	52,7	101,8	112,0	16,2	7,5	12,1
2009	174,7	52,9	107,6	115,2	16,1	7,2	10,3
2010	177,2	52,8	116,1	119,2	16,0	7,3	10,5
2011	180,8	53,0	124,8	123,2	16,1	8,2	11,2
2012	189,2	54,2	125,2	125,4	16,4	7,3	11,0
2013	194,5	54,9	129,6	127,2	16,7	7,1	11,9
2014	197,7	55,6	129,6	130,1	16,9	6,9	11,1
2015	197,9	55,6	129,6	134,5	16,8	7,2	12,8
2016	197,6	56,0	136,2	136,9	17,2	6,4	10,9
2017	201,7	56,3	141,5	139,4	16,9	6,5	12,9
2018	205,5	56,5	146,2	141,7	16,7	6,3	11,7
2019	209,8	56,9	150,3	143,4	16,7	6,5	12,6
2020	214,6	57,4	155,4	145,2	16,9	-	-
2021	224,0	58,1	158,5	144,7	16,4	-	-

Dalla lettura del dato relativo al flusso migratorio, dal 2015 al 2019, se si considera la differenza tra nuovi iscritti e cancellati all'anagrafe cittadina, si registra un leggero aumento degli iscritti fino al 2017, una successiva diminuzione nel 2018 e un nuovo aumento nel 2019 che sarebbe l'ultimo anno in cui il dato è disponibile.

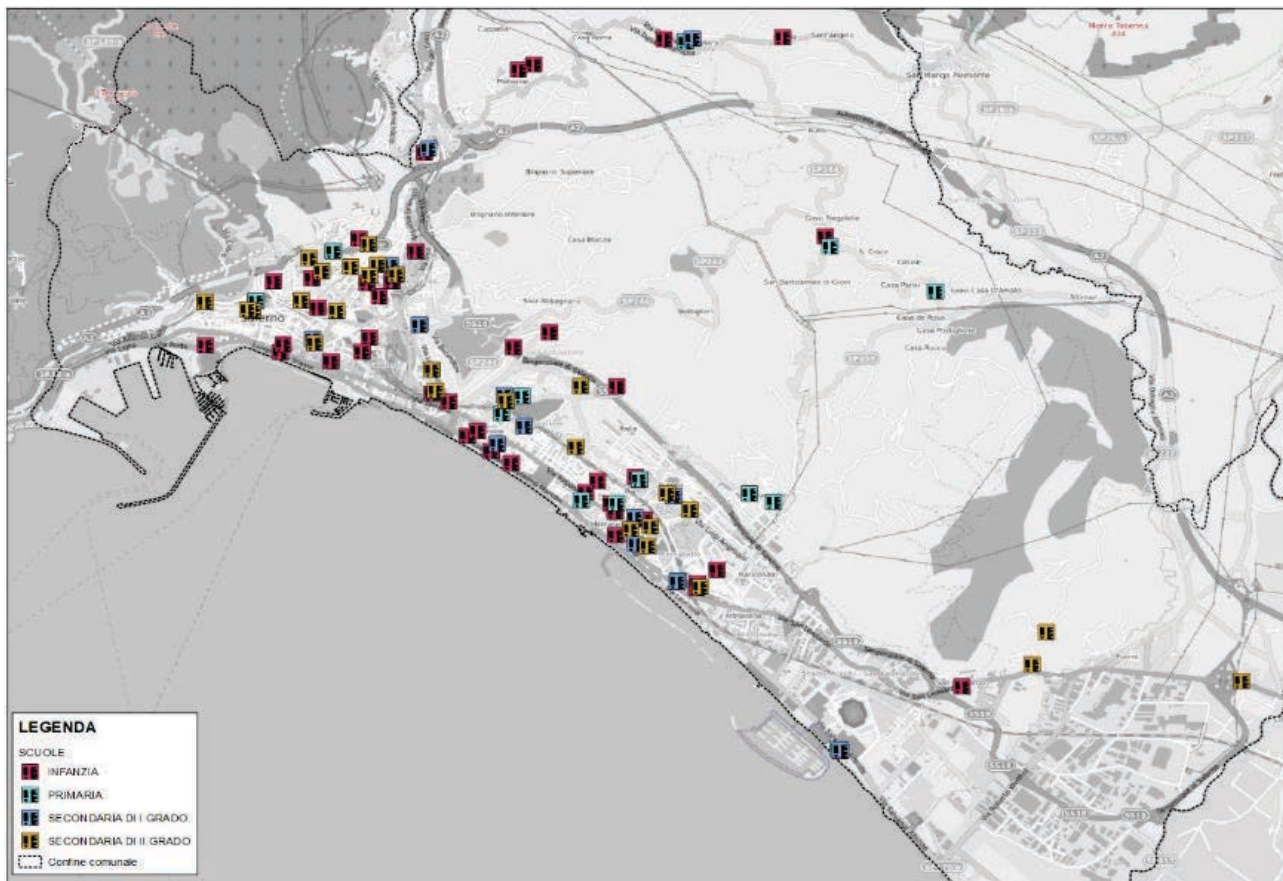


La popolazione straniera residente nella città (si considerano gli stranieri con dimora fissa a Salerno sprovvisti di cittadinanza italiana) dal 2012 a oggi è sempre stata in aumento. I dati, aggiornati al 2021 riportano una popolazione straniera residente di 5.687 abitanti che rappresentano circa l'4,4% del totale della popolazione

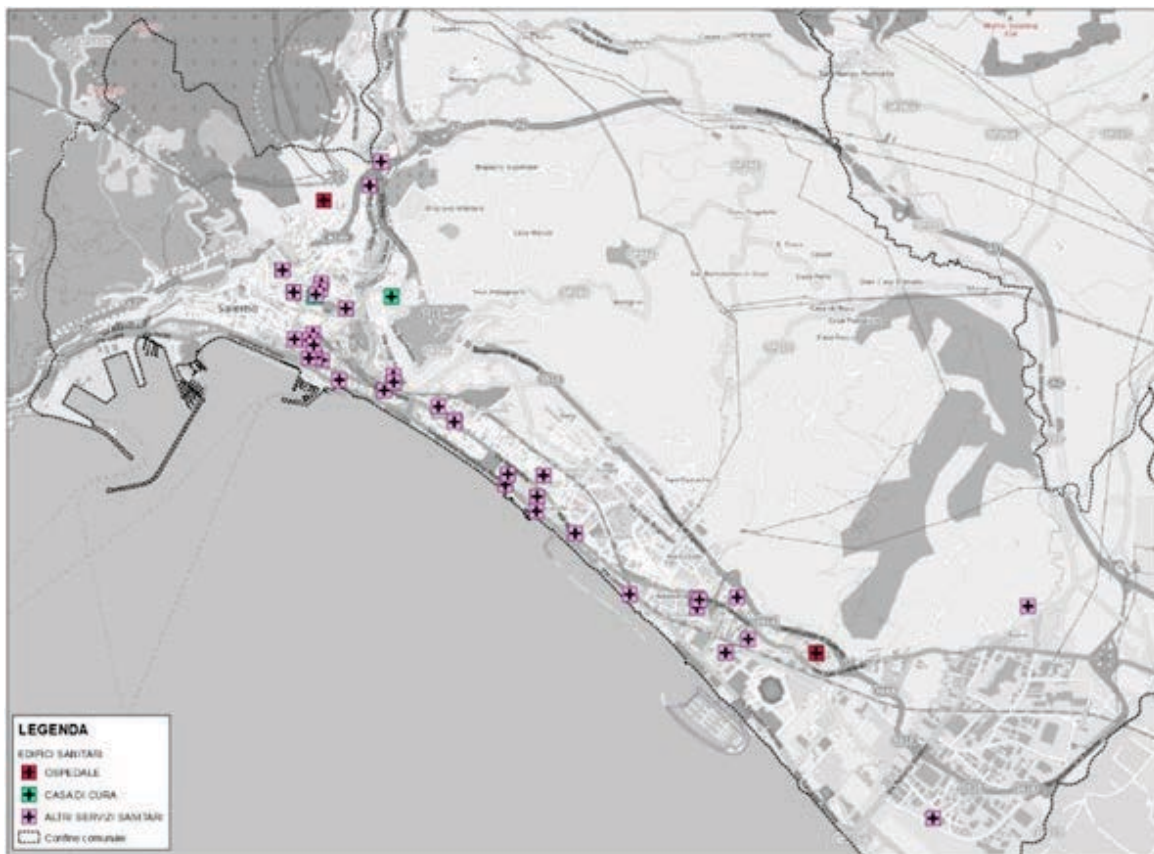


La città di Salerno rappresenta il punto di riferimento per la popolazione residente nella sua provincia. I principali servizi sono distribuiti sull'intero territorio comunale con una maggiore concentrazione nella parte di città compresa tra l'autostrada A3, il fiume Irno e il mare. Nella planimetria C4CP0020 si riporta la distribuzione territoriale dei principali poli di attrazione nella città di Salerno. A seguire si riporta il focus per tre categorie: strutture scolastiche, uffici pubblici e principali strutture sanitarie.

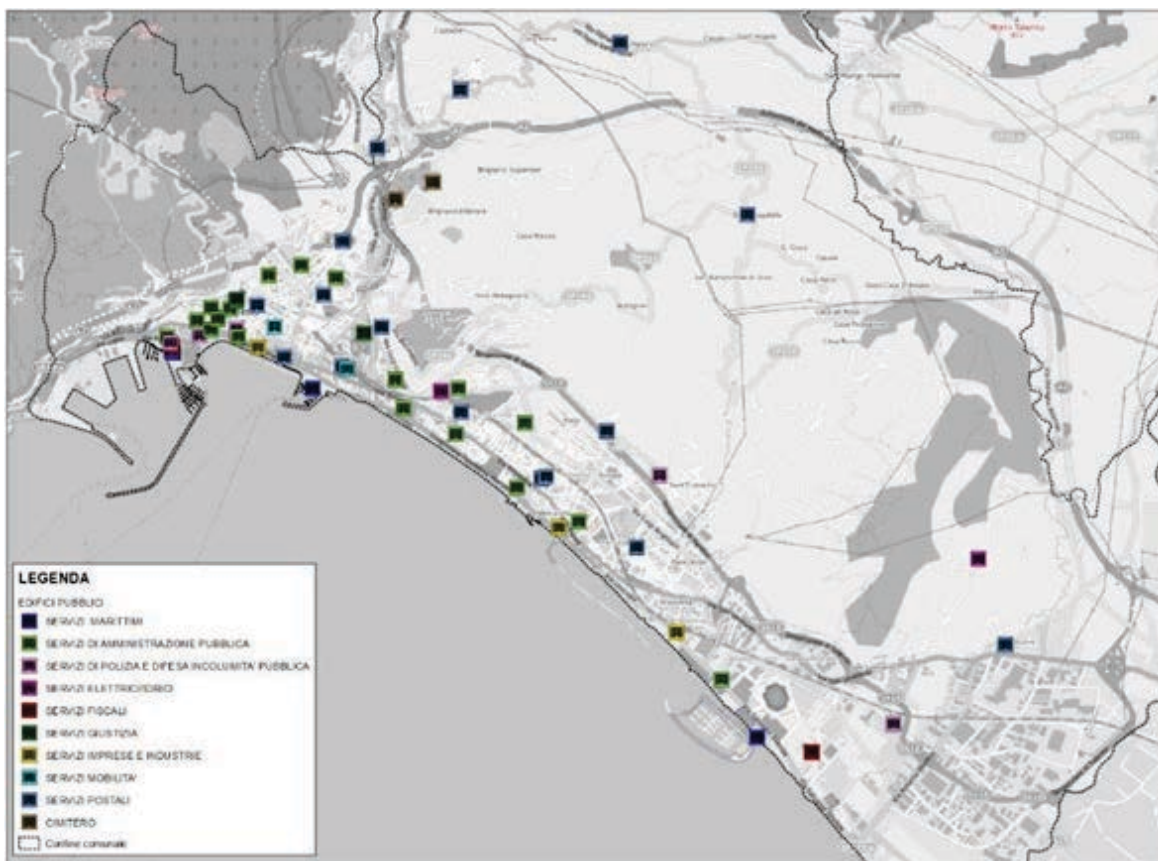
Le **strutture per l'istruzione** (pubblica e paritaria) rappresentano la quota più consistente di poli attrattori nella città. Dalla localizzazione per tipologia di grado di istruzione si evince una maggiore omogeneità nella distribuzione su tutto il territorio di scuole per l'infanzia e scuole primarie, mentre i poli scolastici relativi alle scuole secondarie di I e II grado risultano maggiormente concentrate all'interno dell'Area Centrale Storica o al massimo nella fascia compresa tra la tangenziale e il mare.

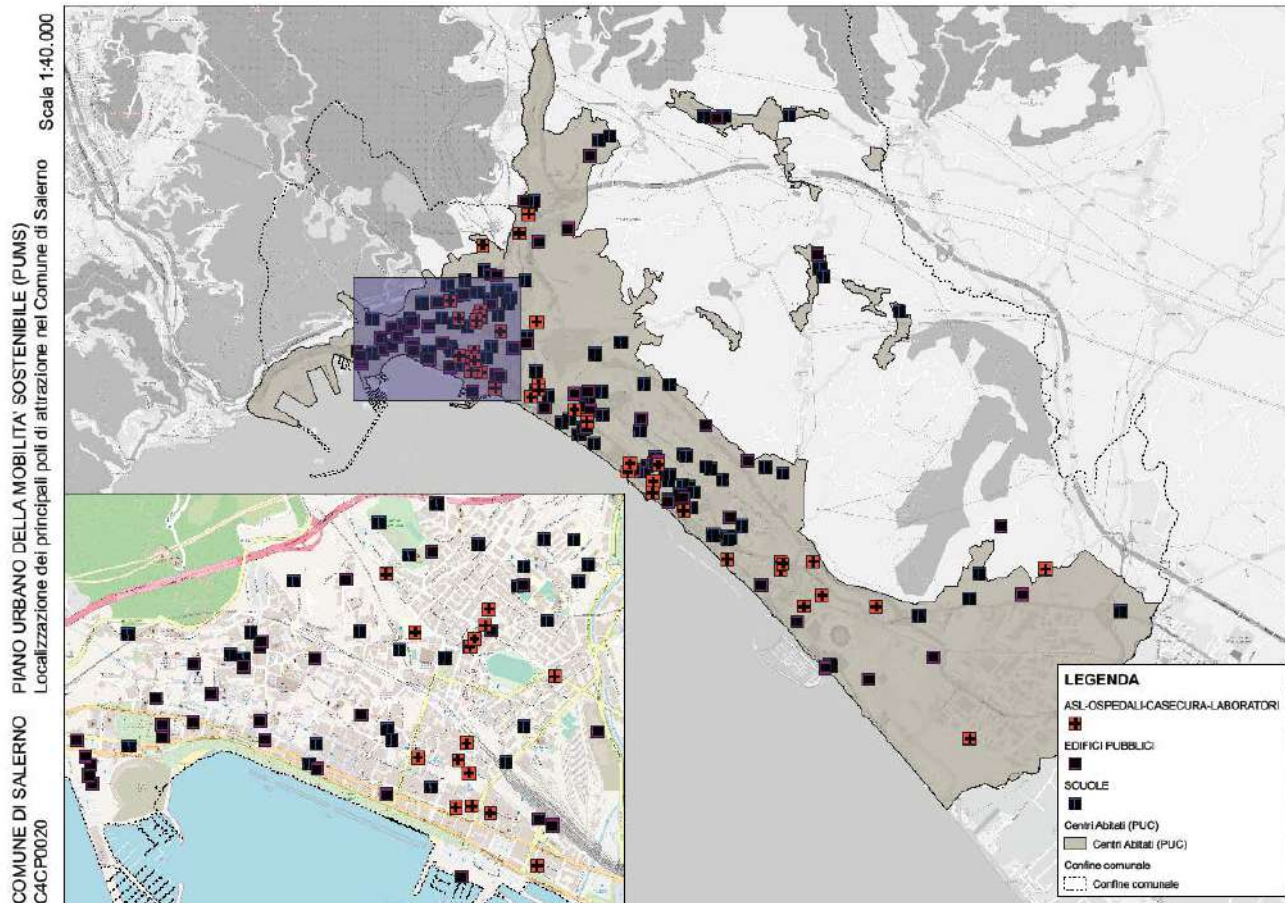


La maggior parte delle principali **strutture sanitarie** sono localizzate nel centro di Salerno e nella fascia compresa tra la linea metropolitana e il mare. Gli ospedali sono due e sono dislocati in due punti opposti della città. Il Plesso “Giovanni da Procida” è ubicato sulla collina di via Salvatore Calenda ed è raggiungibile dall’autostrada A3 imboccando l’uscita di Fratte. Il Presidio Ospedaliero è stato annesso all’Azienda Ospedaliera Universitaria “San Giovanni di Dio e Ruggi d’Aragona” e ospita oltre che i servizi amministrativi, anche unità operative clinico assistenziale e servizi diagnostici. L’ospedale principale della città è l’ospedale universitario “San Giovanni di Dio e Ruggi d’Aragona” che si trova nella parte sud del territorio comunale ed è raggiungibile dalla tangenziale attraverso l’uscita n.3 e dalla metropolitana grazie alla vicina stazione “Arechi”. (Dati PUMS)



Anche i principali **uffici pubblici** sono concentrati nella parte centrale della città, in particolare gli uffici istituzionali e di amministrazione di comune, provincia e regione. I servizi postali sono invece dislocati uniformemente, anche nelle frazioni. I servizi marittimi sono localizzati nei porti della città (Dati PUMS)





3 GENERALITA'

I PEBA sono strumenti di pianificazione e coordinamento per monitorare e superare le barriere architettoniche negli edifici e negli spazi pubblici fornendo una soluzione da apportare per ciascuna barriera architettonica rilevata, i relativi costi e le priorità d'intervento.

Si ricorda che per barriere architettoniche s'intendono quelle fisiche, sensoriali e cognitive.

In generale, con il termine disabilità individuiamo la condizione di chi presenta handicap di carattere fisico, mentale, intellettuale o sensoriale che, alla presenza di barriere di diversa natura, può ostacolare la loro piena ed effettiva partecipazione nella società su principi di uguaglianza con gli altri cittadini.

Gli Enti pubblici finanziano opere di realizzazione e di sistemazione dell'arredo urbano, di manutenzione stradale, di ristrutturazione di edifici pubblici; non sempre, però, questi interventi sono realizzati, prevedendo l'abbattimento delle barriere architettoniche.

Garantire la completa accessibilità degli edifici pubblici o a uso pubblico e dei servizi ad essi collegati permette un miglioramento della qualità della vita per tutti.

Con il Piano di Eliminazione delle Barriere Architettoniche si offre a ognuno la possibilità di spostarsi autonomamente e in sicurezza, all'interno dell'ambiente urbano di là della condizione fisica, sensoriale o anagrafica.

Il processo d'inserimento dei portatori di handicap, oggetto delle politiche sociali di questi anni, è andato via via affinandosi, diventando un processo d'integrazione prima, e d'inclusione poi.

- Con l'integrazione inseriamo le diverse identità in un unico contesto all'interno del quale non siano presenti discriminazioni.
L'integrazione, intesa come il processo attraverso il quale il sistema acquista e soprattutto conserva un'unità strutturale e funzionale, mantiene un equilibrio attraverso un processo di cooperazione sociale e di coordinamento tra i ruoli e le istituzioni.
- Con l'inclusione miglioriamo le condizioni per rendere le differenze tra le persone e i gruppi socialmente accettabili, con riferimento a una serie di aspetti che permettono agli individui di vivere secondo i propri valori e le proprie scelte.

E' necessario favorire la vita di relazione e l'integrazione sociale delle persone con disabilità fisica, psichica, sensoriale, residenti nel territorio, attraverso il potenziamento e una maggiore personalizzazione degli interventi finalizzati a migliorare le opportunità di vita indipendente; e quello della disabilità invece non è un concetto universale, ma è legato al tipo di studio che si sta compiendo.

Con il Piano Eliminazione Barriere Architettoniche si intende uno strumento urbanistico che consente di operare non più attraverso episodici e frammentari progetti, ma attraverso un **"nastro ideale ed ininterrotto"** per passare in sicurezza da una situazione all'altra.

Il piano nella sua parte analitica, oltre a far riferimento alla normativa vigente in materia di Barriere Architettoniche, si pone come un'indagine delle reali cause di esclusione sociale all'interno dell'assetto urbano del Comune di Salerno, per eliminare e ridurre la differenza di fruizione e di esercizio, garantendo un miglioramento della qualità della vita nel godimento degli spazi pubblici e nella fruibilità di essi da parte di tutte le tipologie di utenza.

Infatti, tra le priorità dell'Amministrazione Comunale, in attuazione a quanto disposto dalle normative nazionali e regionali vigenti in materia, rientra l'impegno a garantire la fruibilità, la sicurezza e l'accesso agli edifici, per il raggiungimento di una reale autonomia per tutti i cittadini, in particolare le persone con disabilità fisica, sensoriale e/o cognitiva, gli anziani, i bambini, i genitori con passeggini e altre fasce "deboli" di popolazione ovvero i destinatari diretti e indiretti del PEBA.

IL PEBA È DOTATO DELLE SEGUENTI PRINCIPALI CARATTERISTICHE:

- Essere un Piano strategico per favorire l'accessibilità degli spazi ed edifici pubblici, favorendo l'integrazione sociale, la sicurezza, la qualità di vita e la mobilità di tutti i cittadini;
- Essere un piano che permetta di conoscere il grado di accessibilità e fruibilità della città e del suo patrimonio immobiliare.

Inoltre, la progettazione del PEBA non può essere intesa come una semplicistica eliminazione dei dislivelli e delle barriere architettoniche attraverso rampe o la predisposizione di servizi a norma di legge, utilizzando parametri dimensionali normativi, ma deve essere considerata l'effettiva utilità dell'intervento rispetto ad una moltitudine di fruitori diversamente abili. La persona su sedia a ruote è spesso vista come lo stereotipo dell'individuo disabile, "mentre si deve considerare che la disabilità può non essere sempre visibile, oppure essere temporanea, includendo in questa condizione almeno il 20% della popolazione, tra cui anziani, menomati sensoriali, cardiopatici, donne in stato di gravidanza o con un passeggino, bambini, persone affette da nanismo, gli individui convalescenti a seguito di un'operazione o con un'ingessatura agli arti inferiori".

IL PEBA SI SVILUPPA ATTRAVERSO UNA FASE DI:

- Analisi che individua strutture pubbliche e percorsi da rendere accessibili con la rilevazione di barriere di tipo architettonico.
- Progetto che definisce le opere di adeguamento e di programmazione degli interventi.

Purtroppo in Italia, a oggi, non si conosce il numero preciso di Comuni che ha adottato un PEBA, ma la cifra è molto ridotta e alla base di questo scarso interesse in questo tipo di Piano ci sono:

- La sottovalutazione del problema;
- La mancanza di indicazioni chiare in merito a procedure da attuare da parte delle Pubbliche Amministrazioni e delle Strutture Tecnico-amministrative in grado di programmare e indirizzare gli interventi in un processo di lungo termine;
- Impreparazione di carattere culturale in tema di accessibilità all'ambiente costruito e mancanza di una visione completa e integrata della città e delle sue dinamiche;
- Carenza di risorse;
- Inadeguata partecipazione degli stakeholder (portatori d'interesse).

La struttura del PEBA, avente validità decennale, si sviluppa in due ambiti quello edilizio e quello urbano.

In ambito edilizio è opportuno individuare gli edifici pubblici e privati d'interesse pubblico del comune oggetto d'intervento.

In ambito urbano è opportuno individuare gli spazi pubblici quali strade, piazze, percorsi pedonali e ciclabili, giardini ecc.

L'elaborazione del PEBA deve individuare le strutture pubbliche comunali e gli ostacoli presenti all'interno della mobilità urbana, censire le barriere architettoniche presenti, individuare le possibili opere di adeguamento, preventivare in modo sintetico e di massima il costo di realizzazione di tali opere e definire il cronoprogramma delle opere in conformità a determinate proprietà.

Il PEBA, dunque, deve essere diviso in:

1. analisi dello stato di fatto
2. progettazione accessibile
3. programmazione degli interventi

Nello specifico:

- Mappatura degli edifici pubblici o di pubblico uso esistente e degli spazi urbani;
- Raccolta delle informazioni necessarie ad acquisire un quadro esaustivo sulle tematiche di accessibilità degli spazi urbani e degli edifici pubblici, con priorità degli edifici comunali;
- Individuazione delle "aree d'interesse" volti a stabilire gli interventi prioritari con la collaborazione delle associazioni rappresentative delle persone con disabilità;
- Redazione dell'elenco degli interventi, individuazione delle priorità e della relativa stima economica ai fini del successivo inserimento delle connesse opere nella programmazione lavori pubblici.

4. NORMATIVA DI RIFERIMENTO

L.41/1986 «Per gli edifici pubblici esistenti non ancora adeguati, dovranno essere adottati da parte delle Amministrazioni competenti piani di eliminazione delle barriere architettoniche.»(Art.32, c. 21)

DM 236/1989 «Prescrizioni tecniche a garantire l'accessibilità, l'adattabilità e la visitabilità degli edifici privati e di edilizia residenziale pubblica sovvenzionata e agevolata, ai fini del superamento e dell'eliminazione delle barriere architettoniche.»

L.104/1992 «I piani di cui alla L.41/86, sono modificati con integrazioni elative all'accessibilità degli spazi urbani, con riferimento alla realizzazione di percorsi accessibili, all'installazione di semafori acustici per non vedenti, alla rimozione della segnaletica che ostacola la circolazione delle persone disabili.» (Art. 24, c. 9)

DPR 503/1996 «Criteri d'intervento per gli interventi di eliminazione delle barriere architettoniche.»

DPR 6 giugno 2001, n. 380 «Testo unico delle disposizioni legislative e regolamentari in materia edilizia. (Testo A)»

UNI - PdR – 24 - 2016 «Linee guida abbattimento barriere architettoniche.»

4.1 NORMATIVA NAZIONALE

Il primo testo normativo in materia è costituito dalla Legge del 30 marzo 1971, n. 118 “Norme in favore di mutilati ed invalidi civili”, rivolta alla fruibilità degli utenti con handicap di edifici pubblici o aperti al pubblico, di nuova edificazione, imponendo la rispondenza di questi ai criteri per il superamento delle barriere architettoniche.

La legge trova attuazione col D.P.R del 27 aprile 1978, n. 384, il quale determina le prime prescrizioni tecniche per le soluzioni progettuali. Tale regolamento non è più in vigore, essendo stato soppresso nel 1996 dal D.P.R. n. 503.

La Legge Finanziaria del 28 febbraio 1986, n. 41 impone l'obbligo da parte delle Amministrazioni competenti di adottare i P.E.B.A., Piani di Eliminazione delle Barriere Architettoniche.

Alla fine degli anni '80 è emanata la Legge del 9 gennaio 1989, n. 13 che norma il superamento e l'eliminazione delle barriere architettoniche negli edifici privati con contributi per i privati cittadini, e definendo disposizioni tecniche per gli interventi attraverso il testo attuativo emanato nello stesso anno. Il D.M. del 14 giugno 1989, n.236 attua la legge 13/1989, e introduce le definizioni di:

Accessibilità - la possibilità, anche da parte di persone con ridotta o impedita capacità motoria o sensoriale di fruire liberamente di qualsiasi ambiente dell'edificio.

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.

Adattabilità - la possibilità di modificare nel tempo lo spazio costruito a costi limitati, allo scopo di renderlo accessibile.

Lo stesso Decreto definisce le prescrizioni tecniche rivolte ad assicurare queste priorità agli edifici privati e di edilizia residenziale pubblica sovvenzionata.

Nei primi anni '90 è prodotto un aggiornamento dei testi concernenti, gli edifici pubblici.

È così emanata la Legge del 5 febbraio 1992 n. 104 , “Legge-quadro per l'assistenza, l'integrazione sociale e i diritti delle persone handicappate”, che contiene una serie di richiami agli obblighi di eliminazione delle barriere architettoniche. La legge, pur ripresentando le norme sugli edifici pubblici e privati aperti a pubblico, estende il campo d'attenzione anche agli spazi e servizi pubblici

(come aree edificabili, marciapiedi, spazi pedonali), introducendo, di fatto, l'obbligo del PEBA agli spazi urbani.

Come la Legge 13/1989 riguardante gli edifici privati, la Legge 104/1992 trova definitiva attuazione in un decreto successivo: il D.P.R. del 24 luglio 1996, n. 503 "Regolamento recante norme per l'eliminazione delle barriere architettoniche negli edifici, spazi e servizi pubblici", che attua la Legge 104/1992 e abroga il vecchio DPR 384/1978.

Esso costituisce uno strumento attuativo per la legge n. 104 del 1992, e definisce le disposizioni tecniche atte a garantire accessibilità e visitabilità di edifici e spazi pubblici, definendo i requisiti per la costruzione nuovi edifici pubblici, l'accessibilità degli spazi (parcheggi, rampe e scale, arredo urbano, marciapiedi, attraversamenti, semafori,...), e la fruizione dei servizi di pubblica utilità (nei trasporti e nelle stazioni).

L'attuale normativa tecnica (DPR 503/1996 e DM 236/1989) introducono in maniera positiva il problema dell'uso degli spazi, superando il concetto di barriere architettoniche rivolto alle persone con disabilità, e ponendo l'accento sui requisiti di accessibilità per tutti.

Le due leggi fondamentali del 1989 e del 1992 confluiscono nel 2001 nel D.P.R. del 6 giugno 2001, n. 380 "Testo unico delle disposizioni legislative e regolamentari in materia edilizia".

In seguito, i principali testi normativi prodotti a livello nazionale sono stati, nel 2008 il Decreto del Ministero dei Beni e delle Attività Culturali del 28 marzo 2008, contenente "Linee guida per il superamento delle barriere architettoniche nei luoghi d'interesse culturale", e il D.P.R. del 4 ottobre 2013 n. 132, col quale si adotta il "Programma di azione biennale per la sviluppo dei diritti e integrazione delle persone con disabilità", sollecitando nuovamente le istituzioni ad adottare gli strumenti individuati come il P.E.B.A.

- Legge 13/89, attuata dal D.M. 236/89 (edifici privati)
- Legge 104/92 - attuata dal D.P.R. 503/96 (edifici pubblici, edifici privati aperti al pubblico, spazi e servizi pubblici)
- D.P.R. 380/01 Testo Unico in materia di edilizia nel quale confluiscono le due leggi precedenti)

E, in particolare, per quanto riguarda specificamente il PEBA:

- Legge Finanziaria 41/86 (obbligo per le Amministrazioni di dotarsi di un PEBA)
- Legge 104/92 (PEBA esteso a spazi pubblici)
- D.P.R. 132/13 (sollecito per le Amministrazioni ad osservare quanto prescritto dalla L 41/1986)

Il Codice della Strada

Il D.L. 30 aprile 1992, n. 285 (Codice della Strada) include il tema dell'accessibilità e dell'uso degli spazi pubblici negli artt. 20 e 40, e negli articoli dei regolamenti attuativi. In particolare, è definita l'accessibilità per utenti non deambulanti ad ogni attraversamento, e l'installazione, a tutela degli utenti non vedenti, di segnali a pavimento o altri segnali di pericolo in prossimità degli attraversamenti stessi.

L'art. 149 del Regolamento attuativo n. 5 definisce inoltre le caratteristiche degli stalli di sosta riservati agli utenti invalidi: delimitazione con strisce gialle, contrassegno sulla pavimentazione mediante apposito simbolo, segnaletica verticale, spazio libero necessario per consentire l'apertura dello sportello, le manovre di entrata e uscita, l'accesso al marciapiedi.

La Normativa Regionale

Alcune Regioni hanno stanziato risorse nell'ambito delle specifiche leggi regionali, allo scopo di promuovere l'abbattimento delle barriere architettoniche negli:

- Edifici di uso residenziale abitativo realizzati da soggetti pubblici e privati;
- Spazi urbani;
- Infrastrutture di trasporto pubblico;
- Edifici e locali destinati ad attività produttive e commerciali.

Tali leggi, pur contenendo spesso anche disposizioni tecniche, tuttavia rinviano ai testi di livello nazionale per la redazione del PEBA. Non tutte le regioni, però, sono attive in tema di barriere architettoniche.

La Regione Veneto è la più avanzata nell'utilizzo dei PEBA, ed è la prima ad aver definito e diffuso le linee guida.

La legge detta norme e dispone interventi diretti ad assicurare l'eliminazione delle barriere architettoniche in:

- Edifici pubblici o di uso pubblico
- Edifici privati
- Edifici a destinazione produttiva industriale, agricola, artigianale, nonché adibiti ad attività commerciale o terziaria
- Aree e percorsi pedonali urbani
- Parcheggi
- Mezzi, strutture e impianti del trasporto pubblico
- Strutture e impianti di servizio di uso pubblico
- Segnali ottici, acustici e tattili da utilizzare negli ambienti sopra elencati.

LE BARRIERE SENSO-PERCETTIVE E IL D.P.R. N.503 DEL 24 LUGLIO 1996

Una particolare attenzione deve essere indirizzata alle barriere senso-percettive in quelle situazioni che rendono difficile la mobilità autonoma dei minorati sensoriali per la mancanza d'idonei segnali e ausili informativi, più che per la presenza di veri e propri ostacoli. L'invisibilità di tali barriere e dell'apparente minore presenza di disabili sensoriali rispetto a quelli motori, con il conseguente riconoscimento e quindi l'eliminazione delle barriere senso-percettive è ancora una questione sulla quale verte una disattenzione da parte della Comunità.

E' opportuno ricordare come il D.P.R. del 24 luglio 1996, n. 503 stabilisca all'Art.1.2 l'obbligatorietà di installare sul piano di calpestio i segnali tattili contenenti i codici necessari ai non vedenti per "l'orientamento e la riconoscibilità dei luoghi e delle fonti di pericolo", identificati con Parere emanato il 18 luglio 2012 dalla Commissione di Studio per le Barriere Architettoniche presso il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti nei sei codici fondamentali:

- Rettilineo
- Arresto/Pericolo
- Pericolo valicabile
- Attenzione/Servizio
- Incrocio
- Svolta a 90°

Gli interventi concernono l'installazione dei corretti codici tattili del sistema LOGES-VET-EVOLUTION (LVE), l'unico sistema omologato dalle associazioni di categoria come rispondente alla prescrizione del D.P.R.503/1996.

Si tratta di piastrelle di PVC o di agglomerato cementizio o di gres, la cui superficie presenta segni in rilievo percepibili dalla pianta del piede, e codificati in modo da comunicare per via tattile le sei informazioni in precedenza elencate. Ad esempio: strisce in rilievo continue e parallele alla direzione di marcia indicano un percorso rettilineo, o in rilievo disposte in file trasversali al senso di marcia, indicano un arresto o un ostacolo e corredate inoltre dai "TAG-RFID" che comunicano al disabile visivo informazioni sul luogo in cui si trova e sui servizi ivi presenti. Queste devono essere sovrapposte (nel caso del PVC) o inserite nella pavimentazione, per segnalare la posizione degli attraversamenti pedonali e dei semafori acustici, delle fermate dei mezzi di trasporto e della direzione da tenere in piazzali e altre zone pedonali ampie in cui manchino indicazioni di altro tipo idonee a favorire l'orientamento di chi non vede.

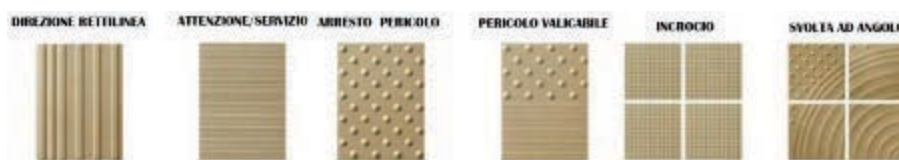


Figura 1

Sui marciapiedi e nell'ambiente urbano in genere, nei rifacimenti di pavimentazioni all'interno degli edifici pubblici o privati aperti al pubblico, è possibile risolvere il problema col semplice incollaggio sul pavimento esistente di apposite piastre di materiale plastico conformi al linguaggio standard LVE.

In particolare, vanno considerati gli attraversamenti pedonali e gli scivoli o rampe di raccordo, realizzati per favorire gli spostamenti dei disabili motori; in mancanza della necessaria segnalazione tattile rappresentano una grave insidia per l'incolumità dei disabili visivi, i quali possono venirsi a trovare, senza accorgersene, nella carreggiata stradale.

Gli interni di edifici pubblici o privati aperti al pubblico vanno dotati, sia dei necessari segnali tattili per guidare il disabile visivo fino alle varie possibili destinazioni, sia delle mappe tattili a rilievo con la codificazione standard, in conformità alla norma UNI 8207.

Va considerato l'obbligo di dotare tutti gli impianti semaforici, laddove presenti, di nuova installazione o di sostituzione, dei dispositivi acustici conformi alla norma C.E.I. 214-7 e omologati dal competente Ministero. L'attivazione del dispositivo acustico deve avvenire mediante pulsante posto sul palo semaforico, la cui localizzazione da parte dei non vedenti è possibile solo mediante la pista tattile, con l'apposito codice rettilineo, che deve condurre accanto al palo stesso.

5. QUADRO ESIGENZIALE

Con Riferimento alla Prassi **UNI - PdR – 24 - 2016** «Linee guida abbattimento barriere architettoniche.» si sottolinea nel contesto culturale attuale, superato il termine di persona con handicap, si è passato dalla dicotomia tra disabile e normodotato al concetto di persona con mobilità ridotta, da qui il principio secondo cui l'abbattimento delle barriere architettoniche nella riprogettazione del costruito debba necessariamente tenere conto di un approccio fondato sullo *universal design*.

Il quadro normativo che regola oggi l'accessibilità e la fruizione del costruito nel nostro paese è molto articolato e frammentario. La presente prassi di riferimento vuole promuovere una visione che superi

le attuali divisioni e incoerenze arrivando a una visione globale e inclusiva. Con la definizione del concetto di "qualità totale" si vuole offrire un contributo progettuale al processo di definitivo superamento dell'idea di esclusione legata alla condizione di diversità e/o di disabilità.

5.1 DEFINIZIONI

- **BARRIERE ARCHITETTONICHE:** Le barriere architettoniche sono ostacoli fisici fonte di disagio per la mobilità di chiunque ed in particolare di chi ha una capacità motoria ridotta o impedita in forma permanente o temporanea; sono barriere architettoniche: gli ostacoli che limitano o impediscono gli spostamenti a chiunque, la comoda e sicura utilizzazione di parti, attrezzature o elementi; la mancanza di accorgimenti o segnalazioni che permettono l'orientamento e la riconoscibilità dei luoghi e delle fonti di pericolo per chiunque e in particolare per i non vedenti, per gli ipovedenti e per i sordi.
- **ACCESSIBILITA':** possibilità per persone con ridotta o impedita capacità motoria o sensoriale di raggiungere l'edificio e le sue singole unità immobiliari e ambientali, di entrarvi agevolmente e di fruire di spazi ed attrezzature in condizioni di adeguata sicurezza ed autonomia.
- **VISITABILITA':** possibilità per 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 considerati spazi di relazione gli spazi di soggiorno dell'alloggio e quelli dei luoghi di lavoro, di servizio e di incontro, nei quali il cittadino entra in rapporto con la funzione ivi svolta.
- **ADATTABILITA':** possibilità di modificare nel tempo lo spazio costruito a costi limitati, allo scopo di renderlo completamente e agevolmente fruibile anche da parte di persone con ridotta o impedita capacità motoria o sensoriale; per raggiungere l'obiettivo di eliminare le divisioni e raggiungere un buon livello d'inclusione volgendo lo sguardo a una qualità totale senza barriere.

In particolare si intende raggiungere il:

- Superamento delle barriere architettoniche nei luoghi di interesse culturale;
- Superamento delle barriere architettoniche nei parchi e nelle aree verdi;
- Superamento delle barriere architettoniche negli edifici scolastici;
- Superamento delle barriere architettoniche nei percorsi urbani.

5.2 UTENZA E DESTINATARI DEL P.E.B.A.

Il PEBA vuole essere uno strumento di programmazione contenente tra gli obiettivi l'individuazione e l'eliminazione delle barriere architettoniche ancora esistenti all'interno degli edifici pubblici ed, in particolare, sui percorsi urbani, con l'obiettivo principale ispiratore di diffondere, nell'idea di città, un approccio nuovo al tema dell'eliminazione delle barriere architettoniche, basato sul concetto di "utenza ampliata".

L'utenza ampliata non coinvolge solo persone colpite da una qualsiasi forma di disabilità, né a gruppi socialmente definiti, ma a una complessità di situazioni che popolano la realtà urbana quotidiana.

Progettare per un'utenza ampliata, significa pensare a un progetto che raggiunga il più alto numero di utenti.

Il PEBA, consapevole delle barriere che ogni giorno rendono difficoltosa la fruibilità delle cose e degli spazi ai disabili, si estende anche a tutti i cittadini che, quotidianamente, devono usufruire di un “sistema di servizi”; in tal senso è necessario rivolgersi, ad esempio, alle difficoltà motoria di molti anziani, dei cardiopatici, delle donne in gravidanza, ai bambini, e alle persone che devono spingere carrozzine e passeggini.

La progettazione della città persegue i seguenti obiettivi:

- Autonomia dell'utente
- Flessibilità dei percorsi
- Normalità della comunicazione, superando il concetto che le soluzioni progettuali si riferiscano in esclusiva a particolari e determinate categorie di cittadini
- Semplicità e affidabilità, garantendo la semplice lettura, la durata nel tempo e il funzionamento corretto degli interventi realizzati
- Sicurezza, con soluzioni che realizzate, deve risolvere una criticità, non essere fonte di pericolo.

L'utenza, infatti, viene divisa in utenza standard, utenza con disabilità e utenza ampliata.

1. Quando si parla di utenza standard si fa riferimento ad un 'modello ideale' di utente, esito di una media astratta di caratteristiche della popolazione reale. Questo concetto di standard è limitato poiché applicato a una realtà complessa ed articolata come quella umana.
2. Quando si parla di utenza con disabilità le differenze dell'utenza sono semplificate e rapportate a distinte 'categorie' di riferimento quali ad esempio disabili motori, disabili visivi etc.
3. Quando si parla di utenza ampliata si osserva la complessità umana con tutte le peculiarità che l'essere umano può assumere o acquisire nel corso della sua esistenza.

UTENTI	PROBLEMATICHE CONNESSE
BAMBINI	• spostarsi su lunghe distanze senza potersi riposare • superare delle pendenze importanti stare in piedi per molto tempo • raggiungere determinata altezza • spostarsi in sicurezza percepire la velocità di un veicolo • leggere o capire delle informazioni complesse • vedere e leggere scritte collocate troppo in alto

ANZIANI	• difficoltà motorie • riduzione delle capacità visive e di memorizzazione • minori adattamenti alle variazioni climatiche • spostarsi in sicurezza • difficoltà d'uso dei sistemi tecnologici • orientarsi negli spazi ampi
DISABILI SU SEDIA A RUOTE	• spostarsi su una pavimentazione scivolosa e sconnessa • superare ostacoli e dislivelli (pendenza, scalini) e passaggi stretti • raggiungere una determinata altezza • prendere o utilizzare oggetti ed attrezzature • vedere e leggere scritte collocate troppo in alto • spostarsi in sicurezza
DISABILI TEMPORANEI	• spostarsi su pavimenti degradati (buchi, sconnessioni...) o pieni di ostacoli • spostarsi su lunghe distanze senza potersi sedere • spostarsi velocemente • spostarsi in sicurezza • superare senza appoggi gli scalini e le forti pendenze ed i passaggi stretti • stare in piedi molto tempo • attraversare senza un appoggio all'arrivo ed alla partenza • scendere dagli autobus senza trovare un supporto
PERSONE con DEFICIT VISIVO	• reperire nello spazio • orientarsi • spostarsi in sicurezza • leggere gli spazi e la segnaletica
PERSONE con DEFICIT AUDITIVO	• spostarsi in sicurezza • trovare delle informazioni accessibili per orientarsi • comunicare con gli altri
PERSONE con PROBLEMI COGNITIVI	• capire la segnaletica • memorizzare un itinerario • spostarsi in sicurezza • orientarsi nello spazio

Tabella 1

I destinatari del PEBA Si possono distinguere in destinatari diretti e indiretti.

Destinatari diretti: persone con disabilità motoria, sensoriale e cognitiva.

Destinatari indiretti: i disabili, gli anziani, i bambini, altri (donne in gravidanza, cardiopatici.)

Il comune di Salerno conta 129.206 abitanti dai dati ISTAT del 2021

di cui l'11% sono bambini e il 26% anziani

5.3 LA PARTECIPAZIONE PROGETTUALE DEL P.E.B.A.

A supporto della fase di analisi un contributo importante deriva dai cittadini e dai portatori di interesse per individuare le reali esigenze e i bisogni non soltanto delle persone con disabilità permanenti di tipo motorio, sensoriale o cognitivo, ma anche di tutti i soggetti che vivono situazioni di disagio nel muoversi in città: anziani con o senza ausili, accompagnatori e familiari di disabili, persone che conducono passeggino o carrozzina, persone con disabilità temporanee o problemi motori, persone con deficit visivo o uditivo, persone con problemi cardiorespiratori, donne in gravidanza.

Il percorso di partecipazione, fase importante nella redazione del PEBA e utile ad agevolare il confronto con i cittadini e le associazioni che rappresentano persone con disabilità, ha previsto un incontro di presentazione del lavoro a distanza, con l'Amministrazione e le Associazioni.

L'obiettivo è che il PEBA sia il risultato di un percorso partecipativo che coinvolga tutti coloro che hanno un interesse diretto a rendere più accessibile la città.

Il processo partecipativo è stato avviato con dei primi incontri con l'Amministrazione, il tecnico incaricato e gli stakeholders (portatori d'interesse).

A seguito di questi incontri è stato sottoposto ai cittadini un questionario di dieci domande pubblicato sul sito del Comune di Salerno nel quale i cittadini hanno segnalato la presenza di barriere architettoniche e altre informazioni significative sullo stato attuale dei luoghi.

Il risultato di questa indagine rileva le problematiche presenti sul territorio riguardo al tema dell'accessibilità fornendo informazioni dirette sullo stato dei luoghi (Allegato 1).

Le risposte dei cittadini hanno evidenziato le criticità incontrate nella fase di analisi rendendo evidenti le difformità sia degli spazi urbani e degli edifici pubblici esterni in merito ai requisiti di accessibilità e degli ausili per la mobilità autonoma dei disabili visivi.

INCONTRO DIRETTO

I partecipanti, amministratori, semplici cittadini e portatori d'interesse, si sono confrontati con le esigenze reali della disabilità e la programmazione del piano. Dopo aver descritto la metodologia del lavoro e gli obiettivi, il dibattito si è arricchito con i suggerimenti puntuali degli intervenuti e sulla necessità di eliminare le barriere architettoniche per tutti; un confronto utile alla progettazione del Piano che, nella fase della conoscenza e delle valutazioni, accoglie le problematiche degli intervenuti. Chi convive con una disabilità affronta quotidianamente le molteplici barriere architettoniche subendo talvolta la mancanza d'attenzione prevista. Il Piano ha l'obiettivo di progettare e programmare nel tempo l'eliminazione delle barriere architettoniche presenti sul territorio garantendo a tutti i cittadini la libertà di fruire dei servizi e degli spazi dei luoghi d'interesse.

5.4 PROGETTAZIONE INCLUSIVA

In linea con linee guida Regionali per gli studi finalizzati alla realizzazione dei P.E.B.A da parte degli enti locali si segue il principio dell'Universal Design e dell'Accomodamento Ragionevole.

L'Universal Design in italiano Progettazione Universale è il termine internazionale con cui ci si riferisce a una metodologia progettuale di moderna concezione e ad ampio spettro che ha per obiettivo fondamentale la progettazione e la realizzazione di edifici, prodotti e ambienti che siano

di per sé accessibili a ogni categoria di persone, di là dell'eventuale presenza di una condizione di disabilità.

L'applicazione dei concetti ai principi dell'Universal design, secondo il Centro ricerche della University of North Carolina, considera i seguenti 7 principi fondamentali:

Principio 1 - *Equità - uso equo: utilizzabile da chiunque.*

Principio 2 - *Flessibilità - uso flessibile: si adatta a diverse abilità.*

Principio 3 - *Semplicità - uso semplice ed intuitivo: l'uso è facile da capire.*

Principio 4 - *Percettibilità - il trasmettere le effettive informazioni sensoriali.*

Principio 5 - *Tolleranza all'errore - minimizzare i rischi o azioni non volute.*

Principio 6 - *Contenimento dello sforzo fisico - utilizzo con minima fatica.*

Principio 7 - *Misure e spazi sufficienti - rendere gli spazi idonei per l'accesso e l'uso.*

L'Accomodamento Ragionevole prevede che si agisce avvalendosi di **accomodamenti ragionevoli**, principio secondo cui è opportuno effettuare, dove ce ne sia necessità, le modifiche e gli adattamenti appropriati che non impongano un onere eccessivo per assicurare alle persone con disabilità il godimento e l'esercizio su base di eguaglianza con tutti gli altri diritti umani e i principi fondamentali di libertà.

6. PRINCIPI GENERALI DEL P.E.B.A.

Come già detto in precedenza, facendo riferimento all'UNI, non esistono gruppi di persone con caratteristiche da catalogare, ma esiste "la persona" con tutte le sue qualità e peculiarità; la disabilità non è il problema di una minoranza né l'unico ostacolo che una persona incontra nel corso della propria vita.

L'accessibilità è, per sua natura, multi vocazionale e produce l'innalzamento dei livelli di riferimento qualitativi per molte categorie interessate, rivolgendosi a persone in tutti gli stadi della vita, a persone con disabilità di lunga durata o temporanee, visibili o nascosti, ad amici e familiari di persone con disabilità.

L'elaborazione del Piano richiede innanzitutto la mappatura sul territorio comunale di:

- edifici pubblici ad uso pubblico
- spazi pubblici ad uso pubblico
- trasporto pubblico e privato
- luoghi e parcheggi dedicati a utenti con disabilità

Dalla panoramica generale degli edifici pubblici o a pubblico uso esistenti, ci si focalizza su quelle strutture strategiche per le quali si considera perentorio l'avvio di un'azione di pianificazione volta all'abbattimento delle barriere architettoniche.

L'individuazione degli edifici tiene conto, in particolare, della prossimità al centro cittadino, estendendosi anche a luoghi periferici, e a strutture importanti per funzione e tipologia di utenza.

Come strategici s'individuano gli spazi pubblici, oggetto di rilievo in modo particolare e le piazze e i parcheggi più prossime al centro cittadino ed alle strutture strategiche.

I percorsi oggetto di analisi sono individuati come conseguenza della preliminare individuazione di edifici e spazi strategici, in particolare si rilevano percorsi di collegamento più diretti tra gli edifici, gli spazi pubblici, e tra questi, quelli più vicini ai parcheggi.

Edifici, spazi, percorsi, parcheggi sono riportati nelle tavole di inquadramento, e, in genere, ad ogni elemento si assegna un codice identificativo per individuare posizione e strategie d'intervento del PEBA.

Individuazione e catalogazione dei luoghi e dei percorsi

Gli edifici e i luoghi catalogati in base alla funzione.

6.1. OBIETTIVI DEL P.E.B.A.

Gli obiettivi del P.E.B.A. sono:

- Dotare il Comune di Salerno di uno strumento volto alla pianificazione e alla programmazione territoriale dei lavori pubblici per l'eliminazione delle barriere architettoniche
- Valutare lo stato di fatto dell'accessibilità degli edifici comunali e degli spazi pubblici per intervenire nel breve e nel medio termine
- Indagare e intervenire «dentro e fuori» gli edifici comunali.
- Favorire la mobilità pedonale con particolare riferimento i percorsi urbani più frequenti
- Migliorare la sicurezza pedonale.
- Definire priorità d'intervento condivise: ascolto, partecipazione, concertazione
- Favorire l'inclusione sociale dei disabili e promuovere la cultura dell'accessibilità

6.2. STRUMENTI TECNICHE CARATTERISTICHE METODOLOGICHE NELLA STESURA DEL P.E.B.A.

Il servizio è stato svolto secondo le seguenti fasi:

- indagine preliminare per la raccolta delle necessità di abbattimento delle barriere architettoniche; raccolta dati in merito della situazione dell'accessibilità a livello edilizio, urbano e di mobilità;
- rilevazione delle criticità (sopralluogo, rilievo fotografico, integrazione e indicazione sulla cartografia/ planimetria dei dati altimetrici);
- individuazione delle possibili soluzioni con stima di massima dei costi e piano programmatico delle opere.

Riguarda anche i percorsi urbani connessi con le aree d'interesse del Piano in modo da eseguire una diagnosi totale dell'accessibilità della città.

6.3. INDAGINE PRELIMINARE PER LA RACCOLTA

Rendere un ambiente accessibile al maggior numero di utenti rappresenta un processo complesso per il quale non è sufficiente rispettare la normativa cogente in materia.

È stata fondamentale una preventiva indagine che permetta la raccolta e la conoscenza delle reali necessità di chi frequenterà e vivrà tale ambiente. Se si vogliono abbattere le barriere architettoniche, è innanzitutto utile l'incontro le persone con mobilità ridotta, per meglio comprendere le loro esigenze attraverso un'esperienza di ascolto diretta.

Inoltre un progetto, soprattutto se si tratta di uno spazio urbano, acquista un valore aggiunto quando la sua realizzazione e ideazione è frutto di un'azione partecipata dell'intera cittadinanza.

Il coinvolgimento nel processo decisionale dei cittadini o comunque di tutti coloro che fruiranno dell'intervento su cui ci si appresta a lavorare, rappresenta un momento importante di confronto e di raccolta delle diverse esigenze, che nella riprogettazione di un contesto già costruito possono offrire molti spunti e stimoli. Questa metodologia di lavoro implica il fatto di chiedere un parere sia sulla scelta dell'area di progetto - così da comprendere se è il luogo giusto dove intervenire - sia sulle modalità di intervento ipotizzabili, una scelta condivisa e partecipata che permette anche una maggior accettazione dell'intervento e dell'investimento effettuato, soprattutto se a carico della comunità.

A titolo esemplificativo e non esaustivo sono individuati tutti gli elementi e le caratteristiche costituiscono una barriera architettonica, proponendo una distinzione rispetto al loro godimento che è sintetizzabile secondo i seguenti criteri:

- Impossibilità di fruizione, cioè barriera architettonica intesa come ostacolo materiale, che impedisce il compimento di una determinata azione;
- Disagio nella fruizione, cioè barriera architettonica intesa come elemento sfavorevole nel compimento di una determinata azione;
- Pericolo nella fruizione, cioè barriera architettonica intesa come pericolo all'incolumità dell'utente nel compimento di una determinata azione.

6.4. SOPRALLUOGO E RILIEVI

Una volta acquisite le conoscenze concernenti e l'accessibilità e a ciò che può impedirla, è stato compiuto uno studio dell'area in cui si ipotizza di intervenire, e sono state identificate le criticità attraverso una prima indagine conoscitiva.

- Durante questo procedimento gli elementi fondamentali che vengono verificati sono gli accessi: ingresso al manufatto (per esempio dimensioni, dislivelli, discontinuità di pavimentazione, dispositivi per l'orientamento, ecc.), raggiungibilità dell'ingresso al manufatto (per esempio accessibilità delle aree urbane limitrofe, indicazioni fruibili da tutti per il raggiungimento del manufatto, sistema di illuminazione, ecc.); collegamento fra il manufatto e l'urbanizzazione (per esempio parcheggio dedicato nelle vicinanze, fruibilità dei mezzi pubblici che interessano la zona, ecc.);
- I percorsi: spostamenti orizzontali (per esempio dimensioni pavimentazione, ostacoli dispositivi per l'orientamento, ecc.) e spostamenti verticali (per esempio dislivelli);
- I servizi: luoghi di erogazione di servizi al pubblico: bancone bar, reception di un hotel, sportello di un ufficio pubblico, ecc, e servizi igienici;
- Per ciascuno degli elementi sopra indicati è stato valutato come segue il grado di accessibilità:
 - Totalmente inaccessibile;

- Inaccessibile, ma adattabile con opere di adeguamento e una riprogettazione in ottica universal design;
- Accessibile

ELENCO PRINCIPALI PARCHI E GIARDINI - COMUNE DI SALERNO

NUMERO	DENOMINAZIONE	INDIRIZZO
01.	Villa Comunale	Via Roma, via Lungomare Trieste, Traversa D'Agostino
02.	Giardini della Minerva	Via Ferrante Sanseverino
03.	Parco del Seminario	Via Valerio Laspro, via Urbano II
04.	I Giardini del Carmine	Giardini di piazza San Francesco, Giardini del Trincerone, Piazza XXIV Maggio e Giardini di via San Giovanni Bosco
05.	Parco Pinocchio	Piazza Montpellier - Lungoirno
06.	Parco dell' Irno	Lungoirno
07.	Villa Carrara	Via 6 Settembre 1860, via Settembrini, via Posidonia
08.	Parco del Galiziano	Via Virtuoso, via De Vita
09.	Giardini la Carnale	Via Scillato
010.	Giardini "Galoppo"	Via Francesco Galoppo
011.	Villa Ciro Bracciante	Via Villa Franca
012.	Parco del Mercatello	Via Angrisani, via Limongelli, viale Gramsci
013.	Giardini Via dei Mille	Via dei Mille
014.	Giardini Mariele Ventre	Via Racioppi
015.	Giardini dell'Arbostella	Viale Verdi
016.	Parco Montestella	Via Montestella

ELENCO EDIFICI PUBBLICI - COMUNE DI SALERNO

CODICE PEBA EP	Settore/Servizio	SUB. COD. PEBA	Ufficio	Sede
EP 01	Servizio Provveditorato	1a	Ufficio Contratti	via Giuseppe Centola, 16
		1b	Ufficio Patrimonio	via Elidoro Lombardi, rione Zevi
		1c	Ufficio Casa	via Giacomo Costa
EP 02	Servizio Sistemi Informativi		Tutti	Via Portacatena, 52
EP 03	Settore Polizia Locale e Protezione Civile	3a	Comando	Via Dei Carrari 27,29/31
		3b	Nucleo Palazzo di Città	Palazzo di Città - Via Roma
		3c	Nucleo anti-evasione tributaria	Via Fresa, 1, loc. San Leonardo
EP 04	Settore Ragioneria		Tutti	Via Roma - Palazzo di Città - 4° piano
EP 05	Servizio Espropri ed Esecuzioni		Tutti	Palazzo di Città - Via Roma, 1, 3° piano
EP 06	Centro Agroalimentare		Tutti	Via Mecio Gracco, 10-12 (Zona Industriale)
EP 07	Settore Tributi		Tutti	Via Giacomo Costa, n. 2
EP 08	Settore Opere e Lavori Pubblici		Tutti	Palazzo di Città - 3° piano, Via Roma, 1
EP 09	Settore Risorse Comunitarie		Tutti	Via Portacatena, 42
EP 10	Settore Strutture Comunali	10a	Vari	Via Settimio Mobilio, 52
		10b	Sport e Tempo Libero	Palazzo S. Antuono, Via dei Canali, 1
		10c	Gestione Impianti Sportivi	Via S. Allende c/o Stadio Arechi
		10d	Prevenzione incendi	C/so G.Garibaldi, 5
		10e	Servizi cimiteriali	Via S. Alfonso Maria De' Liguori
EP 11	Settore Personale		Tutti	Palazzo di Città (3° piano) - Via Roma
EP 12	Servizio Manutenzione Patrimonio Edilizio	12a	Vari	Corso Garibaldi n.5
		12b	Manutenzione Edilizia Scolastica e Sociale	Scuola Matteo Mari, via Giuseppe Centola, 22
		12c	Manutenzione Alloggi e Patrimonio	Via Fresa, 1, loc. San Leonardo
		12d	Segreteria	Via Moscati, 2
		12e	Impianti elettrici	Palazzo di Città, via Roma
EP 13	Settore Avvocatura		Tutti	Palazzo di Città, 3° piano - Via Roma
EP 14	Settore Servizi Demografici ed Elettorali		Tutti	Via Picarielli 76
EP 15	Settore Politiche Sociali	15a	Vari	Via La Carnale, 8
		15b	Direzione Asili Nido	Via Principessa Sichelgaita
EP 16	Settore Istruzione e Formazione	16a	Vari	Via G.Costa, 2
		16b	Biblioteca Emeroteca	Villa Carrara, Via Posidonia, 275
EP 17	Settore Attività Produttive		Tutti	Palazzo Sant'Antuono, 2° e 3° piano, via Canali 1 (ingresso da via Dogana Vecchia, 24)

EP 18	Settore Affari Generali	18a	Vari	Palazzo di Città, Via Roma
		18b	Archivio storico	Via De Renzi - ex convento di San Lorenzo
		18c	Ufficio Turismo e Spettacolo	Via Giovanni da Procida, 24, 1° piano
EP 19	Settore Mobilità Urbana, Trasporti e Manutenzioni	19a	Vari	Via Guerino Grimaldi, 7
		19b	Pubblica Illuminazione	Via Terre delle risaie, 5
		19c	Tutela pubblica incolumità	Via Fulgenzio D'Allora
EP 20	Settore Trasformazioni Urbanistiche	20a	Vari	Via Roma – Palazzo di Città - IV piano
		20b	Archivio Storico Urbanistica	Via S. De Renzi, 40
		20c	Ufficio Demanio	Via Eliodoro Lombardi - Rione Zevi
EP 21	Settore Trasformazioni Edilizie		Tutti	Palazzo di Città - 4° piano
EP 22	Settore Ambiente	22a	Vari	Via Settimio Mobilio, 52
		22b	Verde Pubblico	Via Michele Pironti, 14
EP 23	Palazzo Fruscione			Vicolo Adelberga, 19
EP 24	Teatro Municipale “Giuseppe Verdi”			Piazza Matteo Luciani, 23

ELENCO EDIFICI SCOLASTICI E PLESSI ANNESSI - COMUNE DI SALERNO

SCUOLE INFANZIA COMUNALI NON STATALI codice PEBA INF_00

CODICE PEBA	DENOMINAZIONE	TIPO	INDIRIZZO
INF_01	PIANTANOVA	Infanzia	Via Botteghelle, 11
INF_02	SAN GIOVANNI BOSCO	Infanzia	Via S. Domenico Savio, 4
INF_03	TORRIONE BASSO	Infanzia	Via Andrea de Leo
INF_04	PIO XII	Infanzia	Piazza Pio XII

ASILI NIDO codice PEBA [AN_00](#)

CODICE PEBA	DENOMINAZIONE	TIPO	INDIRIZZO
AN_01	VERNIERI	Infanzia	via P.ssa Sichelgaita
AN_02	BUONOCORE	Infanzia	p.zza Pio XII
AN_03	BIRILLO	Infanzia	via R. Mauri
AN_04	SORRISO	Infanzia	via O. da Craco
AN_05	SARAGAT	Infanzia	via Fusandola
AN_06	ASILO NIDO via D'Allora	Infanzia	via D'Allora
AN_07	ASILO NIDO via Premuda	Infanzia	via Premuda
AN_08	ASILO NIDO via E. Iandolo	Infanzia	via E. Iandolo
AN_09	ASILO NIDO via E. Bottiglieri	Infanzia	via E. Bottiglieri

CIRCOLI E ISTITUTI COMPRENSIVI INFANZIA, PRIMARIA E SECONDARIA DI I° GRADO codice PEBA [A_00](#)

CODICE PEBA	DENOMINAZIONE	TIPO	INDIRIZZO SEDE CENTRALE
A	Istituto Comprensivo " G. Vicinanza -Pirro "	Infanzia Primaria e Secondaria di I Grado	C.so V. Emanuele, 153
B	Istituto Comprensivo " G. Barra "	Infanzia Primaria e Secondaria di I Grado	via Lungomare Trieste, 17
C	Istituto Comprensivo "San Tommaso D'Aquino"	Infanzia Primaria e Secondaria di I Grado	Via N. Buonservizi, 21
D	4° Circolo " M. Mari "	Infanzia Primaria e Secondaria di I Grado	Piazza Trucillo, 22

E	Istituto Comprensivo Ogliara	Infanzia Primaria e Secondaria di I Grado	Via Ogliara
F	6° Circolo " Medaglie d'Oro "	Infanzia Primaria e Secondaria di I Grado	Via A.P. Vocca, 4
G	Istituto Comprensivo " Calcedonia "	Infanzia Primaria e Secondaria di I Grado	Via Guglielmini, 23
H	8° Circolo " Don Milani "	Infanzia Primaria e Secondaria di I Grado	Via B. Corenzio, 1
I	Istituto Comprensivo " Rita Levi Montalcini "	Infanzia Primaria e Secondaria di I Grado	Via Piacenza, 92
J	Istituto Comprensivo " Giovanni Paolo II "	Infanzia Primaria e Secondaria di I Grado	Piazza O. Serino, 1
K	Istituto Comprensivo " Alfano - Quasimodo "	Infanzia Primaria e Secondaria di I Grado	Via dei Mille
L	Istituto comprensivo "Nicola Monterisi"	Secondaria di I° Grado	Via Loria
M	Istituto Comprensivo "Torquato Tasso"	Secondaria di I° Grado "T.Tasso"	Via M. Iannicelli
		Infanzia e Primaria "G.Rodari"	Via Valerio Laspro

ELENCO EDIFICI SCOLASTICI E PLESSI ANNESSI

ELENCO SEDI CENTRALI E DISTACCATE DEI SINGOLI CIRCOLI - ISTITUTI COMPRENSIVI

CODICE PEBA	DENOMINAZIONE	TIPO	INDIRIZZO
-------------	---------------	------	-----------

A	<u>ISTITUTO COMPRENSIVO " G .VICINANZA - PIRRO "</u>		
<u>A 01</u>	G. VICINANZA	primaria	Corso Vittorio Emanuele, 153
<u>A 02</u>	PIRRO	secondaria	Via Fiera Vecchia, 22

B	<u>ISTITUTO COMPRENSIVO " G. BARRA "</u>		
<u>B 01</u>	Istituto Comprensivo	Infanzia Primaria Secondaria di I° grado	Via Lungomare Trieste, 17
<u>B 02</u>	Scuola Secondaria di I grado Lanzalone	Secondaria I° grado	Via Portacatena, 62

<u>B 03</u>	Scuola Secondaria di I grado Poseidonia	Secondaria I° grado	Via XX Settembre 1870
<u>B 04</u>	Scuola Primaria N. Abbagnano	Infanzia Primaria e Secondaria di I° grado	Via Cesare Battisti
<u>B 05</u>	Plesso Tafuri	Infanzia/Primaria	Via Salvatore de Renzi

C	<u>ISTITUTO COMPRENSIVO "SAN TOMMASO D'AQUINO"</u>		
<u>C 01</u>	Plesso "Osvaldo Conti" - Fratte	Infanzia Primaria e Secondaria di I Grado	Via Nicola Buonservizi, 21
<u>C 02</u>	Scuola dell'Infanzia "Matierno"	Infanzia	Viale della Repubblica
<u>C 03</u>	Plesso "Don Peppe Diana" - Matierno	Primaria/Secondaria di I° grado	Via R. Mazzetti
<u>C 04</u>	Plesso "Luigi Buonocore"	Infanzia/Primaria	Via Salvatore Calenda

D	<u>4° CIRCOLO " M. MARI "</u>		
<u>D 01</u>	Istituto Comprensivo M. Mari Infanzia	Infanzia Primaria e Secondaria di I Grado	Piazza Trucillo, 22

E	<u>5° CIRCOLO I. C. "OGLIARA"</u>		
<u>E 01</u>	I.C. OGLIARA	Sede Centrale	Via Ogliara
<u>E 02 a</u>	Plesso di Ogliara _Infanzia _Postiglione	Infanzia	Via Postiglione
<u>E 02 b</u>	Plesso di Ogliara _Secondaria _Postiglione	Secondaria di I° grado	Via Postiglione
<u>E 03</u>	Plesso di Giovi Piegolelle	Infanzia/Secondaria di I° grado	Via Monte Bellara
<u>E 04</u>	Plesso di Ogliara S _Angelo	Dismessa (primaria)	Via Sant' Angelo
<u>E 05</u>	Plesso di Giovi Casa Polla	Primaria	Via Casa Polla
<u>E 06</u>	Plesso di Giovi Piegolelle	Non accessibile (primaria)	Via Piegolelle 79

F	<u>6° CIRCOLO " MEDAGLIE D'ORO "</u>		
<u>F 01</u>	Istituto Comprensivo Medaglie d'Oro	Infanzia Primaria e Secondaria di I Grado	Via Paolo Vocca, 12
<u>F 02</u>	Plesso G. Costa	Infanzia/Primaria/secondaria di I° grado	Via Giacomo Costa, 4

G	<u>I. C. "CALCEDONIA"</u>		
<u>G 01</u>	Plesso Via Guglielmini	Infanzia Primaria e Secondaria di I Grado	Via Andrea Guglielmini, 23
<u>G 02</u>	Plesso Produttività	Infanzia	Via O. Da Craco
<u>G 03</u>	Plesso San Demetrio	Infanzia	Via Dalmazia, 1
<u>G 04</u>	Plesso Istituto Salesiani	Secondaria I° grado	Via San Domenico Savio, 4

H	<u>8° CIRCOLO " DON MILANI "</u>		
<u>H 01</u>	Plesso "Don Milani"	Infanzia Primaria e Secondaria di I Grado	Via Belisario Corenzio, 46

I	<u>I. C. RITA LEVI MONTALCINI</u>		
<u>I 01</u>	Plesso "Mercatello" (centrale)	Infanzia Primaria e Secondaria di I Grado	Via Pienza 30
<u>I 02</u>	Plesso Arbostella	Infanzia/primaria	Via R. Wagner, 30
<u>I 03a</u>	Plesso Mariconda	Infanzia/Primaria	Via Pasubio
<u>I 03b</u>	Plesso Mariconda-Vernieri	Secondaria di I° grado	Via Pasubio
<u>I 04</u>	Plesso Fuorni	Infanzia/Primaria/secondaria di I° grado	Piazza del Maestrale

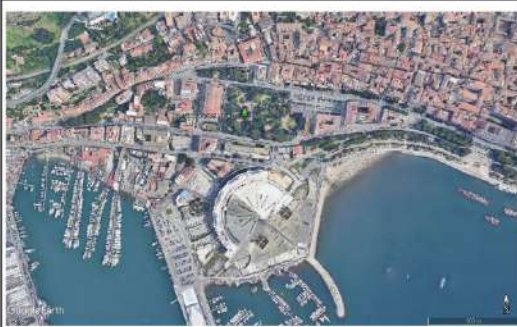
J	<u>ISTITUTO COMPRENSIVO " GIOVANNI PAOLO II "</u>		
<u>J 01</u>	Plesso Torrione Alto	Secondaria di I Grado	Via Moscati, 4
<u>J 02</u>	Plesso Carlo Collodi	Infanzia	Via Matteo Sica Alfieri
<u>J 03</u>	Plesso Alemagna	Primaria	Piazzale Ovidio Serino, 1
<u>J 04</u>	Plesso Matteo Luciani	Primaria	Via Martiri Ungheresi
<u>J 05</u>	Plesso Santa Margherita	Infanzia	Via Martiri Ungheresi
<u>J 06</u>	Plesso "sala Abbagnano"	Infanzia	Via delle Querce
<u>J 07</u>	Plesso "Mons. G. Pirone	Primaria	Via Padula,2

K	<u>ISTITUTO COMPRENSIVO ALFANO-QUASIMODO</u>		
<u>K 01</u>	Istituto Comprensivo Alfano-Quasimodo	Primaria Secondaria di I Grado	Via dei Mille, 41
<u>K 02</u>	Infanzia "Froebel"	Infanzia	Via dei Mille, 48
<u>K 03</u>	Infanzia "Montessori"	infanzia	Via dei Mille
<u>K 04</u>	Plesso S. Eustachio	Infanzia	Via S. Eustachio
<u>K 05</u>	Plesso S. Eustachio	Primaria	Via S. Eustachio
<u>K 06</u>	Plesso "A. Gatto"	Infanzia/primaria	Via Francesco Gaeta
<u>K 07</u>	Plesso "R. Mazzetti"	Infanzia Primaria	Via Rocco Cocchia, 67

L	<u>ISTITUTO COMPRENSIVO "NICOLA MONTERISI"</u>		
<u>L 01</u>	Plesso "Nicola Monterisi"	Secondaria di I Grado	Via Loria

M	<u>ISTITUTO COMPRENSIVO "TORQUATO TASSO"</u>		
<u>M 01</u>	Plesso "T. Tasso"	Secondaria I° grado	Via M. Iannicelli
<u>M 02</u>	Plesso "G. Rodari"	Infanzia/Primaria	Via Valerio Laspro

8. SCHEDE TIPO DI CENSIMENTO

 SCHEDE CENSIMENTO BARRIERE ARCHITETTONICHE PATRIMONIO IMMOBILIARE COMUNALE		02																																																																																																																														
SEZ. A - INDIVIDUAZIONE DELL'IMMOBILE																																																																																																																																
Immobile: VILLA COMUNALE Situato in: Via Roma, via Langosmo Triste, Traversa D'Agostino Coordinate geografiche: latitudine: 40°40'42.48"N longitudine: 14°45'11.33"E																																																																																																																																
																																																																																																																																
																																																																																																																																
P.E.B.A. PIANO ELIMINAZIONE BARRIERE ARCHITETTONICHE COMUNE DI SALERNO PARCHI URBANI E AREE VERDI																																																																																																																																
SEZ. B - ELEMENTI SIGNIFICATIVI DI GIUDIZIO		02																																																																																																																														
<table border="1"> <thead> <tr> <th colspan="2"></th> <th>SI</th> <th>NO</th> <th>Caratteristiche rilevanti</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td colspan="5">ACCESSIBILITA' DEI PERCORSI ESTERNI AL PERIMETRO</td> </tr> <tr> <td rowspan="4">B.1</td> <td>b.1.1</td> <td>Presenza di posti auto riservati</td> <td>☒</td> <td>☐</td> <td>Fare clic o toccare qui per immettere il testo.</td> </tr> <tr> <td>b.1.2</td> <td>Presenza di almeno un percorso pedonale accessibile che porta all'ingresso del perimetro</td> <td>☒</td> <td>☐</td> <td>Fare clic o toccare qui per immettere il testo.</td> </tr> <tr> <td>b.1.3</td> <td>Presenza di fermate autobus in prossimità del perimetro</td> <td>☐</td> <td>☒</td> <td>Fare clic o toccare qui per immettere il testo.</td> </tr> <tr> <td>b.1.4</td> <td>Presenza di almeno un percorso pedonale accessibile che dalla fermata porta all'ingresso</td> <td>☐</td> <td>☒</td> <td>Fare clic o toccare qui per immettere il testo.</td> </tr> <tr> <td colspan="5">ORIENTAMENTO ESTERNO AL PERIMETRO per i non vedenti</td> </tr> <tr> <td rowspan="2">B.2</td> <td>b.2.1</td> <td>Presenza di segnaletica</td> <td>☒</td> <td>☐</td> <td></td> </tr> <tr> <td>b.2.2</td> <td>Mappe per la mobilità autonoma dei disabili della vista</td> <td>☐</td> <td>☒</td> <td>Non sono presenti mappe tattili né pavimentazione Legno - Vet.</td> </tr> <tr> <td colspan="5">ACCESSIBILITA' DEI PERCORSI INTERNI AL PERIMETRO</td> </tr> <tr> <td rowspan="3">B.3</td> <td>b.3.1</td> <td>Almeno un percorso pedonale accessibile che porti all'ingresso dell'immobile</td> <td>☒</td> <td>☐</td> <td></td> </tr> <tr> <td>b.3.2</td> <td>Presenza di tempi di accesso ai percorsi pedonali</td> <td>☒</td> <td>☐</td> <td></td> </tr> <tr> <td>b.3.3</td> <td>Accessibilità del verde attrezzato e parco giochi</td> <td>☐</td> <td>☐</td> <td>Non è presente un'area giochi.</td> </tr> <tr> <td colspan="5">ORIENTAMENTO NEL PARCO</td> </tr> <tr> <td rowspan="2">B.4</td> <td>b.4.1</td> <td>Accessibilità dei percorsi principali</td> <td>☒</td> <td>☐</td> <td></td> </tr> <tr> <td>b.4.2</td> <td>Mappe per la mobilità autonoma dei disabili della vista</td> <td>☐</td> <td>☒</td> <td>Non sono presenti mappe tattili né pavimentazione Legno - Vet.</td> </tr> <tr> <td colspan="5">SICUREZZA E VIE DI ESODO</td> </tr> <tr> <td rowspan="3">B.5</td> <td>b.5.1</td> <td>Presenza vie di esodo</td> <td>☒</td> <td>☐</td> <td>Fare clic o toccare qui per immettere il testo.</td> </tr> <tr> <td>b.5.2</td> <td>Presenza di distinzioni</td> <td>☐</td> <td>☐</td> <td></td> </tr> <tr> <td>b.5.3</td> <td>Accessi veicolari per le emergenze</td> <td>☒</td> <td>☐</td> <td></td> </tr> <tr> <td colspan="5">ACCESSIBILITA' per i disabili motori</td> </tr> <tr> <td rowspan="3">B.6</td> <td>b.6.1</td> <td>Ingresso accessibile</td> <td>☒</td> <td>☐</td> <td>E' necessario intervenire sugli scivoli di attraversamento ai prossimità degli ingressi secondari.</td> </tr> <tr> <td>b.6.2</td> <td>Accessibilità percorsi principali</td> <td>☒</td> <td>☐</td> <td>In alcuni punti la pavimentazione è sconnessa.</td> </tr> <tr> <td>b.6.3</td> <td>Presenza di almeno un servizio igienico attrezzato</td> <td>☐</td> <td>☒</td> <td></td> </tr> </tbody> </table>				SI	NO	Caratteristiche rilevanti	ACCESSIBILITA' DEI PERCORSI ESTERNI AL PERIMETRO					B.1	b.1.1	Presenza di posti auto riservati	☒	☐	Fare clic o toccare qui per immettere il testo.	b.1.2	Presenza di almeno un percorso pedonale accessibile che porta all'ingresso del perimetro	☒	☐	Fare clic o toccare qui per immettere il testo.	b.1.3	Presenza di fermate autobus in prossimità del perimetro	☐	☒	Fare clic o toccare qui per immettere il testo.	b.1.4	Presenza di almeno un percorso pedonale accessibile che dalla fermata porta all'ingresso	☐	☒	Fare clic o toccare qui per immettere il testo.	ORIENTAMENTO ESTERNO AL PERIMETRO per i non vedenti					B.2	b.2.1	Presenza di segnaletica	☒	☐		b.2.2	Mappe per la mobilità autonoma dei disabili della vista	☐	☒	Non sono presenti mappe tattili né pavimentazione Legno - Vet.	ACCESSIBILITA' DEI PERCORSI INTERNI AL PERIMETRO					B.3	b.3.1	Almeno un percorso pedonale accessibile che porti all'ingresso dell'immobile	☒	☐		b.3.2	Presenza di tempi di accesso ai percorsi pedonali	☒	☐		b.3.3	Accessibilità del verde attrezzato e parco giochi	☐	☐	Non è presente un'area giochi.	ORIENTAMENTO NEL PARCO					B.4	b.4.1	Accessibilità dei percorsi principali	☒	☐		b.4.2	Mappe per la mobilità autonoma dei disabili della vista	☐	☒	Non sono presenti mappe tattili né pavimentazione Legno - Vet.	SICUREZZA E VIE DI ESODO					B.5	b.5.1	Presenza vie di esodo	☒	☐	Fare clic o toccare qui per immettere il testo.	b.5.2	Presenza di distinzioni	☐	☐		b.5.3	Accessi veicolari per le emergenze	☒	☐		ACCESSIBILITA' per i disabili motori					B.6	b.6.1	Ingresso accessibile	☒	☐	E' necessario intervenire sugli scivoli di attraversamento ai prossimità degli ingressi secondari.	b.6.2	Accessibilità percorsi principali	☒	☐	In alcuni punti la pavimentazione è sconnessa.	b.6.3	Presenza di almeno un servizio igienico attrezzato	☐	☒		
		SI	NO	Caratteristiche rilevanti																																																																																																																												
ACCESSIBILITA' DEI PERCORSI ESTERNI AL PERIMETRO																																																																																																																																
B.1	b.1.1	Presenza di posti auto riservati	☒	☐	Fare clic o toccare qui per immettere il testo.																																																																																																																											
	b.1.2	Presenza di almeno un percorso pedonale accessibile che porta all'ingresso del perimetro	☒	☐	Fare clic o toccare qui per immettere il testo.																																																																																																																											
	b.1.3	Presenza di fermate autobus in prossimità del perimetro	☐	☒	Fare clic o toccare qui per immettere il testo.																																																																																																																											
	b.1.4	Presenza di almeno un percorso pedonale accessibile che dalla fermata porta all'ingresso	☐	☒	Fare clic o toccare qui per immettere il testo.																																																																																																																											
ORIENTAMENTO ESTERNO AL PERIMETRO per i non vedenti																																																																																																																																
B.2	b.2.1	Presenza di segnaletica	☒	☐																																																																																																																												
	b.2.2	Mappe per la mobilità autonoma dei disabili della vista	☐	☒	Non sono presenti mappe tattili né pavimentazione Legno - Vet.																																																																																																																											
ACCESSIBILITA' DEI PERCORSI INTERNI AL PERIMETRO																																																																																																																																
B.3	b.3.1	Almeno un percorso pedonale accessibile che porti all'ingresso dell'immobile	☒	☐																																																																																																																												
	b.3.2	Presenza di tempi di accesso ai percorsi pedonali	☒	☐																																																																																																																												
	b.3.3	Accessibilità del verde attrezzato e parco giochi	☐	☐	Non è presente un'area giochi.																																																																																																																											
ORIENTAMENTO NEL PARCO																																																																																																																																
B.4	b.4.1	Accessibilità dei percorsi principali	☒	☐																																																																																																																												
	b.4.2	Mappe per la mobilità autonoma dei disabili della vista	☐	☒	Non sono presenti mappe tattili né pavimentazione Legno - Vet.																																																																																																																											
SICUREZZA E VIE DI ESODO																																																																																																																																
B.5	b.5.1	Presenza vie di esodo	☒	☐	Fare clic o toccare qui per immettere il testo.																																																																																																																											
	b.5.2	Presenza di distinzioni	☐	☐																																																																																																																												
	b.5.3	Accessi veicolari per le emergenze	☒	☐																																																																																																																												
ACCESSIBILITA' per i disabili motori																																																																																																																																
B.6	b.6.1	Ingresso accessibile	☒	☐	E' necessario intervenire sugli scivoli di attraversamento ai prossimità degli ingressi secondari.																																																																																																																											
	b.6.2	Accessibilità percorsi principali	☒	☐	In alcuni punti la pavimentazione è sconnessa.																																																																																																																											
	b.6.3	Presenza di almeno un servizio igienico attrezzato	☐	☒																																																																																																																												
SEZ. C - ACCESSIBILITA' COMPLESSIVA DELL'IMMOBILE																																																																																																																																
C	REQUISITI MINIMI DI ACCESSIBILITA'	SI ☐	PARZIALE ☒	NO ☐	NOTE La Villa Comunale risulta parzialmente accessibile ma è necessario svolgere degli interventi per l'accessibilità di persone con disabilità visive.																																																																																																																											
		ACCESSIBILE																																																																																																																														
SEZ. D - RAPPORTI E CRITICITA' CON LA PIANIFICAZIONE LOCALE																																																																																																																																
		SI	NO	Note																																																																																																																												
D.1	d.1.1	Si riscontrano criticità o divergenze rispetto al P.R.G.	☐	☒																																																																																																																												
	d.2.1	Sono presenti occupazioni di suolo pubblico in prossimità dell'edificio	☐	☒																																																																																																																												
D.2	d.2.2	Possibilità di un accomodamento ragionevole con studio di soluzioni alternative	☒	☐																																																																																																																												
DOCUMENTAZIONE FOTOGRAFICA Rilievo fotografico																																																																																																																																
B.1																																																																																																																																
ACCESSIBILITA' DEI PERCORSI ESTERNI AL PERIMETRO																																																																																																																																
b.1.1																																																																																																																																
B.1																																																																																																																																

	SCHEDA CENSIMENTO BARRIERE ARCHITETTONICHE PATRIMONIO IMMOBILIARE COMUNALE		15
	SEZ. A - INDIVIDUAZIONE DELL'IMMOBILE		
Immobile: DIPARTIMENTO DELLE POLITICHE SOCIALI Situato in: V.lea Canale, n.8 Coordinate geografiche: lat. 40.671663° long 14.779111°			
			
			

P.E.B.A. PIANO ELIMINAZIONE BARRIERE ARCHITETTONICHE COMUNE DI SALERNO
IMMOBILI COMUNALI

IMMOBILI COMUNALI	DIPARTIMENTO DELLE POLITICHE SOCIALI		15		
	SEZ. B - ELEMENTI SIGNIFICATIVI DI GIUDIZIO				
		Si	No	Caratteristiche rilevanti	
ACCESSIBILITA' DEI PERCORSI ESTERNI AL PERIMETRO					
B.1	b.1.1	Presenza di posti auto riservati	☐	☒	Da valutare l'inserimento all'interno del giardino attualmente presente
	b.1.2	Presenza di almeno un percorso pedonale accessibile che porti all'ingresso del perimetro	☒	☐	Fare clic o toccare qui per immettere il testo.
	b.1.3	Presenza di fermate autobus in prossimità del perimetro	☒	☐	Presenza di fermata su SS18 Tirrena Inferiore, a una distanza di circa 100m.
	b.1.4	Presenza di almeno un percorso pedonale accessibile che dalla fermata porti all'ingresso	☒	☐	Il percorso presenta varie barriere architettoniche; in particolare devono essere realizzati degli scivoli.
ORIENTAMENTO ESTERNO AL PERIMETRO					
B.2	b.2.1	Presenza di segnaletica	☒	☐	Fare clic o toccare qui per immettere il testo.
	b.2.2	Analisi per la mobilità autonoma dei disabili della vista	☐	☒	Non presente, da inserire almeno un dispositivo Loges.
ACCESSIBILITA' DEI PERCORSI INTERNI AL PERIMETRO (esterni all'edificio)					
B.3	b.3.1	Almeno un percorso pedonale accessibile che porti all'ingresso dell'edificio	☒	☐	Fare clic o toccare qui per immettere il testo.
	b.3.2	Presenza di campi di accesso ai percorsi pedonali	☒	☐	
	b.3.3	Accessibilità del verde attrezzato esterno all'edificio e percorsi pedonali	☐	☐	Fare clic o toccare qui per immettere il testo.
ORIENTAMENTO NELL'EDIFICIO					
B.4	b.4.1	Accessibilità dei percorsi esterni al perimetro	☒	☐	Necessario aggiungere ulteriore segnaletica a partire dall'ingresso principale
	b.4.2	Analisi per la mobilità autonoma dei disabili della vista	☒	☐	Non presente, da inserire almeno un dispositivo Loges.
SICUREZZA E VIE DI ESODO					
B.5	b.5.1	Presenza vie di esodo	☒	☐	Fare clic o toccare qui per immettere il testo.
	b.5.2	Presenza di disassoni	☐	☒	Da inserire in prossimità degli ingressi
	b.5.3	Accessi veicolati per le emergenze	☒	☐	Fare clic o toccare qui per immettere il testo.
ACCESSIBILITA' PIANO TERRA EDIFICIO					
B.6	b.6.1	Ingresso accessibile	☒	☐	Fare clic o toccare qui per immettere il testo.
	b.6.2	Accessibilità percorsi principali	☒	☐	Fare clic o toccare qui per immettere il testo.
	b.6.3	Presenza di almeno un servizio igienico attrezzato	☒	☐	Fare clic o toccare qui per immettere il testo.
ACCESSIBILITA' PIANO INTERRATO EDIFICIO					
B.7	b.7.1	Possibilità di raggiungere agevolmente il piano	☒	☐	Fare clic o toccare qui per immettere il testo.
	b.7.2	Accessibilità percorsi principali	☒	☐	Fare clic o toccare qui per immettere il testo.

SEZ. C - ACCESSIBILITA' COMPLESSIVA DELL'EDIFICIO				
C	REQUISITI MINIMI DI ACCESSIBILITA'	SI ☐	PARZIALE ☒	NO ☐
		PARZIALMENTE ACCESSIBILE		
L'edificio è parzialmente accessibile; gli interventi da eseguire riguardano l'esterno con la realizzazione degli scivoli, fino alla fermata del trasporto pubblico e l'inserimento della pavimentazione Loges e l'eventuale parcheggio disabili all'interno dell'area giardino.				
SEZ. D - RAPPORTI E CRITICITA' CON LA PIANIFICAZIONE LOCALE				
		Si	No	Note

D1	d.1.1	Si riscontrano criticità o divergenze rispetto al P.R.G.	☐	☒	Fare clic o toccare qui per immettere il testo.
D2	d.2.1	Sono presenti occupazioni di suolo pubblico in prossimità dell'edificio	☐	☒	Fare clic o toccare qui per immettere il testo.
	d.2.2	Possibilità di un accomodamento ragionevole con studio di soluzioni alternative	☒	☐	Fare clic o toccare qui per immettere il testo.

DOCUMENTAZIONE FOTOGRAFICA

Rilevato fotografico

ACCESSIBILITA' DEI PERCORSI ESTERNI AL PERIMETRO	
b.1.1 Presenza di posti auto riservati	
b.1.2 Presenza di almeno un percorso pedonale accessibile che porti all'ingresso del perimetro	
b.1.3 Presenza di fermate autobus in prossimità del perimetro	

	SCHEDA CENSIMENTO BARRIERE ARCHITETTONICHE PATRIMONIO IMMOBILIARE COMUNALE	AN_04
	SEZ. A - INDIVIDUAZIONE DELL'IMMOBILE Immobile: ASILO NIDO SORRISO Situato in: Via O. Cauro Coordinate geografiche: latitudine: 40°41'3.73"N, longitudine: 14°46'45.49"E	
		
		

P.E.B.A. PIANO ELIMINAZIONE BARRIERE ARCHITETTONICHE COMUNE DI SALERNO - EDIFICI SCOLASTICI

EDIFICI SCOLASTICI	ASILO NIDO		AN_04	
SEZ. B - ELEMENTI SIGNIFICATIVI DI GIUDIZIO				
	Si	No	Caratteristiche rilevanti	
ACCESSIBILITA' DEI PERCORSI ESTERNI AL PERIMETRO				
B.1	b.1.1	Presenza di porti auto riservati	☒	
	b.1.2	Presenza di almeno un percorso pedonale accessibile che porti all'ingresso del perimetro	☒	Non c'è o non è adeguato
	b.1.3	Presenza di fermate autobus in prossimità del perimetro	☐	Non sono presenti fermate autobus in prossimità dell'asilo nido.
	b.1.4	Presenza di almeno un percorso pedonale accessibile che dalla fermata porti all'ingresso	☐	Non c'è o non è adeguato
ORIENTAMENTO ESTERNO AL PERIMETRO				
B.2	b.2.1	Presenza di segnaletica	☐	Non è presente una segnaletica che indichi la presenza della scuola e di bambini nei dintorni
	b.2.2	Ausili per la mobilità autonoma dei disabili della vista	☐	Non sono presenti mappe tattili né pannellizzazione Loges - Veri
ACCESSIBILITA' DEI PERCORSI INTERNI AL PERIMETRO (esterni all'edificio)				
B.3	b.3.1	Almeno un percorso pedonale accessibile che porti all'ingresso dell'edificio	☒	Non c'è o non è adeguato
	b.3.2	Presenza di rampe di accesso ai percorsi pedonali	☐	Non è presente perché non necessaria.
	b.3.3	Accessibilità del verde attrezzato esterno all'edificio e parco giochi	☒	Fare clic o toccare qui per immettere il testo.
	b.3.4	Accessibilità dei percorsi esterni al perimetro	☒	Fare clic o toccare qui per immettere il testo.
B.4	b.4.1	Accessibilità dei percorsi esterni al perimetro	☒	Fare clic o toccare qui per immettere il testo.
	b.4.2	Ausili per la mobilità autonoma dei disabili della vista	☐	Non sono presenti mappe tattili né pannellizzazione Loges - Veri
SICUREZZA E VIE DI ESODO				
B.5	b.5.1	Presenza vie di esodo	☒	Presenza di gradini
	b.5.2	Presenza di disassoni	☐	Non c'è o non è adeguato
	b.5.3	Accesso veicolare per le emergenze	☒	Non c'è o non è adeguato
ACCESSIBILITA' PIANO TERRA EDIFICIO				
B.6	b.6.1	Ingresso accessibile	☒	Fare clic o toccare qui per immettere il testo.
	b.6.2	Accessibilità percorsi principali	☒	Non c'è o non è adeguato
	b.6.3	Presenza di almeno un servizio igienico attrezzato	☐	Fare clic o toccare qui per immettere il testo.

SEZ. C - ACCESSIBILITA' COMPLESSIVA DELL'EDIFICIO					
C	REQUISITI MINIMI DI ACCESSIBILITA'	SI	PARZIALE	NO	NOTE
		☐	☐	☒	
		ACCESSIBILE			La scuola risulta essere accessibile.
SEZ. D - RAPPORTI E CRITICITA' CON LA PIANIFICAZIONE LOCALE					
		Si	No	Note	
D.1	d.1.1	Si riscontrano criticità o divergenze rispetto al P.R.G.	☐	☒	Fare clic o toccare qui per immettere il testo.
D.2	d.2.1	Sono presenti occupazioni di suolo pubblico in prossimità dell'edificio	☐	☒	Fare clic o toccare qui per immettere il testo.
	d.2.2	Possibilità di un accomodamento regolamentare con studio di soluzioni alternative	☒	☐	È possibile trovare soluzioni alternative

DOCUMENTAZIONE FOTOGRAFICA	
Rilevo fotografico	
B.1	
	

Riassumendo ogni scheda contiene:

- Nome dell'edificio/spazio/percorso, il corrispondente codice identificativo (per semplificare l'individuazione nelle tavole) e l'indirizzo.
- Estratto della tavola d'inquadramento con localizzazione dell'oggetto di rilievo
- Elenco delle criticità rilevate, con relativi riferimenti normativi
- Documentazione fotografica
- Principali interventi atti al superamento delle barriere architettoniche

9. VALUTAZIONE

Il Giudizio finale di accessibilità è stato formulato sulla base dei seguenti criteri:

		
"SPAZIO o EDIFICIO NON ACCESSIBILE"	"SPAZIO o EDIFICIO PARZIALMENTE o SUFFICIENTEMENTE ACCESSIBILE"	"SPAZIO o EDIFICIO ACCESSIBILE":
Alla persona con disabilità non è garantita nessuna accessibilità e fruibilità.	Alla persona con disabilità è garantita l'accessibilità e fruibilità minima (ai soli ambienti principali) o condizionata (con aiuto) agli ambienti e gli spazi, anche con l'ausilio di un accompagnatore.	Alla persona con disabilità è garantita la piena accessibilità e fruibilità di tutti gli ambienti e gli spazi.
• Presenza di dislivelli o gradini nelle aree interne o esterne • Dimensione insufficiente delle porte • Pavimento degradato e non percorribile • Assenza di ascensore per l'accesso ai piani • Problemi rilevanti nella sicurezza	• Pavimento poco percorribile • Segnaletica o orientamento carente • Servizi igienici non accessibili • Presenza di ascensore o servoscala non funzionante • Elementi di arredo o giochi non fruibili	Assenza di problemi rilevanti

Tabella 2

Il giudizio, attribuito sulla base della tipologia e quantità delle barriere riscontrate, fornisce una prima indicazione circa la necessità e l'urgenza d'intervento su ogni struttura, essendo dunque d'aiuto in fase di programmazione degli interventi.

Classificazione dei principali profili di utenza, delle tipologie delle barriere, dei requisiti in termini accessibilità.

	Le persone cieche che utilizzano il bastone lungo (secondo le indicazioni impartite dalla scuola di mobilità ed orientamento dell'Unione Italiana Ciechi, come condizione paradigmatica per la verifica delle barriere sensoriali e/o percettive)
	Le persone paraplegiche che utilizzano la sedia a ruota con trazione manuale (come condizione paradigmatica per la verifica dell'esistenza delle così dette barriere fisiche)
	Le persone sorde (come condizione paradigmatica per la verifica delle barriere comunicative)

Tabella 3

Tipologia delle Barriere

BARRIERA FISICA	“gli ostacoli fisici che sono fonte di disagio per la mobilità di chiunque ed in particolare di coloro che, per qualsiasi causa, hanno una capacità motoria ridotta o impedita in forma permanente o temporanea”
BARRIERA SENSORIALE E/O PERCETTIVA	“la mancanza di accorgimenti e segnalazioni che permettono l'orientamento e la riconoscibilità dei luoghi e delle fonti di pericolo per chiunque e in particolare per i non vedenti e per gli ipovedenti”
BARRIERA COMUNICATIVA	“la mancanza di accorgimenti che non consentono alla persona con disabilità di comunicare direttamente con l'erogatore dei servizi, in autonomia o con il supporto di strumenti tecnologici, o comunque con l'ausilio di un operatore che funge da “mediatore comunicativo”.

Tabella 4

Requisiti in termini di accessibilità

REQUISITO DI ACCESSIBILITÀ	“L’attitudine di un elemento spaziale o di un’unità tipologica ad essere raggiungibile, anche per persone con ridotta o impedita capacità motoria, in tutte le sue singole unità immobiliari e ambientali, di entrarvi agevolmente e di fruire di spazi e attrezzature in condizioni di adeguata sicurezza e autonomia, utilizzando, quando necessario, opportuni ausili in grado di potenziare le capacità funzionali di ogni individuo”. Tale requisito è associabile alle barriere fisiche.
REQUISITO DELLA COMUNICATIVITÀ AMBIENTALE	“L’attitudine di un elemento spaziale o di un’unità tipologica ad essere percepibile da tutti e, in particolare, dalle persone con ridotta o impedita capacità sensoriali o cognitiva, e di fruire di spazi e attrezzature in condizioni di adeguata sicurezza e autonomia, utilizzando, quando necessario, opportuni ausili in grado di potenziare le capacità funzionali di ogni individuo”. Tale requisito è associabile alle barriere sensoriali e comunicative.

Tabella 5

I principali riferimenti normativi della scheda di rilevazione

Nella definizione delle schede per il rilievo delle esigenze sono stati tenuti in considerazione dei riferimenti normativi specifici per ogni singola questione che di seguito si elencano:

PERCORSI e PAVIMENTAZIONI STRADALI

Presenza di strozzature, larghezza e pendenze passaggi

- Decreto del Presidente della Repubblica 24 luglio 1996, n. 503 (Art. 4. Spazi pedonali - Art. 5. Marciapiedi)
- Decreto Ministeriale - Ministero dei Lavori Pubblici 14 giugno 1989, n. 236 (4.2 Spazi Esterni - 4.2.1 Percorsi - 8.2 Spazi esterni - 8.2.1 Percorsi)

Finitura e stato di degrado della superficie del percorso, presenza di elementi sporgenti o incassati rispetto alla quota della pavimentazione nel percorso - pozzetti, griglie, cordoli, caditoie -

- Decreto del Presidente della Repubblica 24 luglio 1996, n. 503 (Art. 15 Unità Ambientali e loro comportamenti)
- Decreto Ministeriale - Ministero dei Lavori Pubblici 14 giugno 1989, n. 236 (4.2.2 Pavimentazione - 8.2.2 Pavimentazione)

Intersezioni tra percorso pedonale e zona carrabile opportunamente segnalate anche ai non vedenti

- Decreto del Presidente della Repubblica 24 luglio 1996, n. 503
- (Art. 5. Marciapiedi - Art. 6 Attraversamenti Pedonali)
- Decreto Ministeriale - Ministero dei Lavori Pubblici 14 giugno 1989, n. 236 (4.2 Spazi Esterni - 4.2.1 Percorsi - 8.2.1 Percorsi)

DISLIVELLI

Necessità d'inserimento di rampe per il superamento dei gradini ortogonali lungo i percorsi pedonali, segnalazione di eventuali variazioni di livello dei percorsi tramite raccordo (rampa) con variazioni cromatiche, sostituzione delle rampe esistenti, raccordi tra la zona di parcheggio e il percorso pedonale, presenza di corrimano lungo le scale

- Decreto del Presidente della Repubblica 24 luglio 1996, n. 503 (Art. 4. Spazi pedonali - Art. 7. Scale e Rampe)
- Decreto Ministeriale - Ministero dei Lavori Pubblici 14 giugno 1989, n. 236 (4.1.10 Scale - 4.1.11 Rampe - 8.1.10 Scale - 8.1.11 Rampe)

Necessità di superare un dislivello creato da una serie di gradini tramite meccanismi, quali il servoscala o la piattaforma elevatrice.

- Decreto del Presidente della Repubblica 24 luglio 1996, n. 503 (Art. 4. Spazi pedonali)
- Decreto Ministeriale - Ministero dei Lavori Pubblici 14 giugno 1989, n. 236 (4.1.12 Ascensore - 4.1.13 Servoscala e Piattaforma Elevatrice - 8.1.12 Ascensore - 8.1.13 Servoscala e Piattaforma Elevatrice).

OSTACOLI

Spostamento di elementi di arredo o di segnaletica o altri ostacoli perché riducono il passaggio di sotto dei 90 cm, presenza di elementi di arredo (tende da sole, insegne, segnaletica, ecc.) posti ad altezza inferiore a 210 cm da terra

- Decreto del Presidente della Repubblica 24 luglio 1996, n. 503 (Art. 4. Spazi pedonali - Art. 5. Marciapiedi).
- Decreto Ministeriale - Ministero dei Lavori Pubblici 14 giugno 1989, n. 236 (4.2 Spazi Esterni - 4.2.1 Percorsi - 8.2.1 Percorsi)

PARCHEGGI e SEGNALETICA STRADALE

Presenza nei parcheggi di N° 1 posti riservate alle persone con ridotte o impedito capacità motorie almeno ogni 50 posti auto, pavimentazione del parcheggio che consente il movimento delle sedie a ruote

- Decreto del Presidente della Repubblica 24 luglio 1996, n. 50 (Art. 10 Parcheggi - Art. 16 Spazi esterni di pertinenza dell'edificio e loro elementi)
- Decreto Ministeriale - Ministero dei Lavori Pubblici 14 giugno 1989, n. 236 (4.2.3 Parcheggi - 8.2.3 Parcheggi)

Presenza di segnaletica orizzontale di percorso protetto, segnaletica orizzontale/verticale, posta nel rispetto della normativa

- Decreto del Presidente della Repubblica 24 luglio 1996, n. 503 (Art.1 Definizioni ed oggetto)
- Decreto Ministeriale - Ministero dei Lavori Pubblici 14 giugno 1989, n. 236 (Art. 2 Definizioni)

TRASPORTO PUBBLICO

Presenza d'impianti di fermata dei mezzi di trasporto pubblici, possibilità per l'accesso sui mezzi alle persone su sedia a ruote con passerelle e rampe mobili

- Legge 30 marzo 1971, n. 118 Conversione in legge del D.L. 30 gennaio 1971, n. 5 e nuove norme in favore dei mutilati e invalidi civili (in GU 2 aprile 1971, n. 82 (Art. 27. - Barriere architettoniche e trasporti pubblici -))
- Decreto del Presidente della Repubblica 24 luglio 1996, n. 503 (Art. 4. Spazi pedonali - Art. 5. Marciapiedi)
- Decreto Ministeriale - Ministero dei Lavori Pubblici 14 giugno 1989, n. 236 (4.2 Spazi Esterni - 4.2.1 Percorsi - 8.2 Spazi esterni - 8.2.1 Percorsi)

Adeguamento dell'accessibilità agli impianti di fermata per i mezzi pubblici con funzionali spazi di manovra necessari allo spostamento della sedia a ruote:

- Decreto del Presidente della Repubblica 24 luglio 1996, n. 503 (Art. 4. Spazi pedonali - Art. 5. Marciapiedi)
- Legge 30 marzo 1971, n. 118 Conversione in legge del D.L. 30 gennaio 1971, n. 5 e nuove norme in favore dei mutilati ed invalidi civili (in GU 2 aprile 1971, n. 82) (Art. 27. - Barriere architettoniche e trasporti pubblici -)
- Legge 5 febbraio 1992, n. 104 Legge-quadro per l'assistenza, l'integrazione sociale e i diritti delle persone Handicappate (in GU del 17 febbraio 1992) (Art. 8 - Inserimento ed integrazione sociale - Art. 26 - Mobilità e trasporti collettivi -Art. 40 - Compiti dei comuni -)

VARIE

Presenza di dispositivi multimediali, avvisatori acustici o mappe tattili presso l'impianto di fermata; inserimento o adeguamento e nuova illuminazione pubblica; presenza d'impianti semaforici con dispositivo acustico; inserimento o adeguamento di dissuasori e/o para pedonali

- Decreto del Presidente della Repubblica 24 luglio 1996, n. 503. Titolo I - Scopi e Campo di Applicazione (Definizioni e oggetto).

Al termine di queste due fasi rilievo e restituzione, il Piano assume le caratteristiche di una banca dati integrata alla cartografia della città, utile in futuro per una stima dei costi: è grazie, appunto, a questo modello di organizzazione dei dati che è possibile definire una programmazione degli interventi attendibile.

La condizione di sicurezza e accessibilità dei percorsi urbani è individuata nelle condizioni di conflitto uomo-ambiente, e riguarda:

- requisiti di fruibilità degli ambiti e dei percorsi (strade e marciapiedi)
- analisi dei servizi
- informazioni di carattere generale di carattere ambientale

La mappatura del grado di sicurezza dei percorsi è avvenuta sulla scorta dell'analisi della:

- protezione dal traffico veicolare del pedone
- tipologia di regolamentazione del traffico veicolare
- flusso di traffico
- presenza di segnaletica orizzontale
- condizioni manutentive del percorso (strade e marciapiedi)

In particolare, il rilievo puntiforme ha investito tutto ciò che riguarda:

- la pavimentazione ed in particolare: buche, deformazioni superficiali limitate e isolate,
- sconnessioni di pozzetti, chiusini, griglie e caditoie,
- aree parcheggio,
- eliminazione di dossi,
- rifacimenti di scivoli, raccordi con il manto stradale,
- segnaletica tattile-plantare di stop e attenzione,
- zebrature,
- dislivelli,
- ostacoli verticali, impiantistica, arredo urbano,
- corrimano, arredi mobili, cordoli di contenimento di alberature, griglie drenanti,
- strettoie, passaggi obbligati, giochi.

Trattasi di linee tutto ciò che riguarda ampie superfici come:

- la pavimentazione con lastre in ghiaio o autobloccanti deformata per almeno 8/10 mq. in poi,
- fugature larghe,
- marciapiede in rilevato,
- marciapiedi a quota strada,
- pendenza trasversale del marciapiede,
- segnaletica orizzontale di delimitazione del pedonale,
- presenza di più passi carrabili in successione,
- mancanza di segnaletica tattile-plantare di direzione,
- presenza di ostacoli orizzontali (vegetazione),
- sosta non regolamentare di veicoli.

PERCORSO SICURO 	• Percorso pedonale protetto dal traffico veicolare • Zona Pedonale o ZTL • Basso flusso veicolare • Buona condizione manutentiva del percorso • Presenza di segnaletica orizzontale
PERCORSO PARZIALMENTE SICURO 	• Percorso pedonale parzialmente protetto dal traffico veicolare • ZTL • Medio flusso veicolare • Insufficiente condizione manutentiva del percorso • Insufficiente segnaletica orizzontale
PERCORSO NON SICURO	• Percorso pedonale NON protetto dal traffico veicolare • Alto flusso veicolare • Insufficiente manutenzione del percorso • Mancanza di segnaletica orizzontale



Tabella 6

Le principali criticità riscontrate lungo i percorsi, e che determinano il livello di priorità degli interventi di ABBATTIMENTO, possono così essere riassunti:

- Presenza di sconnessioni, buche, deformazioni su pavimentazione esistente
- Assenza di porzione o finitura di pavimentazione esistente in bitume
- Percorso a raso in bitume con sconnessioni, buche, mancata finitura, deformazioni
- Presenza di caditoia/griglia reti meteoriche o prese aria piani interrati con fessure longitudinali rispetto al senso di marcia dei pedoni
- Dossi
- Pavimentazione con buche isolate
- Attraversamento pedonale privo di zebra (o non più visibili)
- Dislivello causato da gradino superiore ai 2,5 cm
- Parcheggio riservato sprovvisto di segnaletica orizzontale
- Ostacolo costituito da base fissa a corredo di palo per illuminazione pubblica, o quadro di impianto tecnologico fissato su supporto verticale
- Ostacolo costituito da base fissa a corredo di indicazione segnaletica o cartello pubblicitario o cartello di fermata autobus
- Scarsa o inesistente dotazione di parcheggi riservati ai disabili
- Parcheggio riservato sprovvisto di segnaletica su supporto verticale
- Parcheggio riservato a spina di pesce rispetto al percorso pedonale di area inadeguata
- Segnaletica pedonale assente per attraversamento pedonale
- La fontanella che costituisce ostacolo al passaggio dei pedoni
- Pavimentazione dissestata per la presenza di pozzetto/chiusino non raccordati con la pavimentazione
- Pavimentazione dissestata per la presenza di caditoia/griglia
- Passo carraio inadeguato e non segnalato
- Presenza di attraversamento pedonale inadeguato per la presenza di sconnessioni
- Ostacolo costituito da cordolo di contenimento per alberature
- Ostacolo costituito da espositore mobile
- Ostacolo costituito da fioriera, albero o cespuglio, da fusto di albero/i
- Ostacolo dovuto da insegna e tende
- Ostacolo costituito da arredi mobili
- Ostacolo costituito da cassonetto della spazzatura
- Ostacolo costituito da cestino getta rifiuti
- Ostacolo costituito da parchimetro
- Ostacolo costituito da pozzetto sporgente o caditoia inadeguata
- Ostacolo costituito dalla sosta non regolamentare di veicoli di varia natura

- Ostacolo costituito da griglia di tamponamento del tronco dell'albero a scopo drenante (continuità del percorso)
- Ostacolo costituito da arredo mobile per la ristorazione
- Ostacolo costituito da paletto/archetto parapedonale
- Pavimentazione dissestata per la presenza di fugature inadeguate
- Attraversamento pedonale non protetto
- Assenza di protezione del percorso pedonale
- Cannello con passaggio inferiore a cm 85
- Sostituzione della griglia esistente con una più idonea.(continuità del percorso)
- Assenza di segnalazione tattile per non vedenti (punti)
- Percorso con pendenza inadeguata e non giustificata
- Assenza di segnalazione tattile-plantare come linea guida all'orientamento delle persone non vedenti
- Dislivello causato da gradino di 2/30 cm
- Scivolo con pendenza eccessiva
- Parcheggio con pavimentazione non idonea e sconnessa
- Sconnessione della pavimentazione in porfido
- Assenza di corrimano ai lati di scala
- Contenitore postale posto ad altezza eccessiva
- Presenza di attraversamento pedonale non inutilizzato o troppo pericoloso
- Dislivello causato da una serie di gradini
- Assenza di una pensilina a segnalazione e protezione di uno spazio di sosta (fermata bus)
- Ostacolo costituito da seduta (panchina)
- Assenza di panca di seduta
- Tavoli o postazioni inadatte: altezza non regolare e impossibilità di accostarsi per una persona in carrozzina
- Presenza di pendenza trasversale eccessiva
- Pavimentazione sconnessa/deformata per la presenza di radici affioranti 10
- Percorso in rilevato con sconnessioni, buche, mancata finitura, deformazioni
- Percorso in rilevato in calcestruzzo con serie di rampe di raccordo agli accessi di immobili a passi carrabili
- Assenza di Giochi per parchi con attrezzature fruibili (scivoli)
- Percorso con marciapiede sottodimensionato o assente
- Percorso con mancanza di protezione dal transito di autoveicoli.

Gli interventi di abbattimento possono essere attuati con soluzioni che facilitano il superamento delle barriere nella mobilità e che possono, in tal senso, essere compensative rispetto ai problemi registrati nella fase di analisi.

Il superamento delle barriere può avvenire anche con la riorganizzazione del sistema di trasporto, la riorganizzazione di servizi, l'introduzione di tecnologie e modalità alternative di erogazione del servizio stesso o, qualora la morfologia del territorio non faciliti la mobilità (pochi abitanti, molte frazioni, ecc....), l'introduzione di nuovi ausili per la mobilità o atti amministrativi che promuovano

modalità diverse di spostamento.

Alcune azioni che riguardano i principali interventi di SUPERAMENTO sono l'inserimento di:

- porzioni di pavimentazione speciale per non vedenti;
- rastrelliera per sosta di cicli e motocicli;
- di distributori automatici;
- un punto acqua, come una fontanella;
- posto auto riservato alle donne in stato interessante;
- servizi igienici pubblici;
- un sistema informativo sulla città e i servizi in essa offerti;
- pensilina di protezione di uno spazio di sosta;
- seduta o adeguamento dimensionale;
- parcheggio riservato con area adeguata.

CENSIMENTO ED ANALISI DEI PERCORSI E DELLE STRUTTURE INDIVIDUATE

Nella fase preliminare è stata eseguita la schedatura dell'accessibilità alle strutture (edifici) e dei percorsi (strade e piazze) di collegamento tra le strutture.

Il rilievo di dettaglio dei percorsi urbani è servito per verificare sia la condizione di sicurezza dei percorsi pedonali, sia le condizioni di conflitto uomo-ambiente (tipologia delle barriere architettoniche).

Il rilievo è stato completato dalle informazioni riguardanti i requisiti di fruibilità, l'analisi dei servizi, oltre informazioni di carattere generale ambientale.

Il rilievo dei percorsi e delle strutture è stato eseguito verificando la percorribilità degli spazi esterni (strade e piazza), interni (edifici).

Le proposte sono definite attraverso codici numerici riportati sul percorso in cartografia digitalizzata e georeferenziata; una legenda descrive, mediante brevi relazioni e disegni illustrativi, ogni luogo interessato e il singolo intervento da compiersi.

Le soluzioni fornite sono frutto di un insieme di valutazioni che si riferiscono alla funzionalità dei percorsi, al grado di attuabilità concreta, alle caratteristiche del mezzo o dei mezzi di trasporto individuati, alla compatibilità degli interventi con l'ambiente circostante e alle esigenze dell'utenza.

Tutti i dati del PEBA saranno quindi a disposizione dei Tecnici Comunali che potranno interrogare e opportunamente filtrati, essere messi a disposizione della cittadinanza.

In ogni caso è possibile gestire e programmare gli interventi, anche in relazione ad altri compartimenti di gestione del territorio, quali la viabilità, i trasporti pubblici, le infrastrutture (reti tecnologiche) etc.

Grazie alle caratteristiche esplorative del PEBA, è possibile compiere analisi topologiche e statistiche, con le quali evidenziare:

- La priorità degli interventi, con la classificazione dei percorsi e delle aree dove intervenire;
- I vincoli tecnologici, che si traducono in incrementi di spesa nell'esecuzione dei lavori;
- La pianificazione dell'impiego delle risorse finanziarie dell'Amministrazione, tenendo conto della programmazione già prevista in altri settori, quali la viabilità o lavori di scavi per ripristino della rete fognaria, elettrica, illuminazione pubblica, installazioni di nuove reti per la comunicazione via cavo.

Attraverso le schede e le mappe elaborate è possibile “leggere” la città secondo criteri prestabiliti di tipo qualitativo: via, edificio e sue funzioni presenti, tipologia di ostacolo, tipologia d'intervento, appartenenza a pubblico o privato; quantitativo: larghezza, lunghezza, dislivello dei percorsi, quantità, e costi stimati, intersezione e combinazione dei criteri elencati.

Le informazioni contenute nella scheda sono completate da immagini associate alle entità grafiche o alle schede implementate per la visualizzazione puntuale dell'ostacolo e dell'edificio.

L'Ufficio Tecnico potrà così gestire il Piano di Eliminazione delle Barriere Architettoniche nei seguenti modi:

- dal punto di vista economico, richiedendo tutti gli interventi rientranti all'interno di una determinata spesa;
- con una sequenza temporale, ordinando i percorsi secondo il valore di intervento e quindi per stralci;
- attraverso tipologie di intervento, ricercando un determinato problema;
- individuando l'emergenza sopravvenuta per cause non dipendenti dal programma amministrativo.

Vale la pena precisare che il modo con cui sono stati suggeriti gli interventi, le analisi e le proposte è effettuato tenendo presenti le normative speciali in materia, in particolare il D.P.R. 24 LUGLIO 1996, n. 503 e il D.M. LL.PP. 14 GIUGNO 1989 n.236, nonché i dati ricavati dall'esperienza diretta nel settore, dagli studi e dalla letteratura disponibile.

Durante la fase di rilievo delle barriere architettoniche è stato possibile formulare contemporaneamente la proposta di abbattimento utilizzando una legenda suddivisa in codici identificativi.

9.1 CRITERI D'INTERVENTO INDIVIDUATI DALLA VALUTAZIONE

PARCHI URBANI E AREE VERDI

Sulla base della valutazione di accessibilità indicata attraverso tre parametri:

- Accessibile
- Parzialmente accessibile
- Non accessibile

Si è riscontrato che delle 6 aree d'interesse 1 è accessibile, 4 sono parzialmente accessibili, 1 è non accessibile.

In particolare l'area non accessibile è: Giardini della Minerva

I requisiti minimi per rendere queste aree accessibili sono:

1. Inserire la segnaletica per l'orientamento esterno all'edificio;
2. Ausili per la mobilità autonoma dei disabili visivi per l'orientamento esterno ed interno al perimetro;
3. Ingresso accessibile;
4. Percorsi principali accessibili;
5. Presenza di almeno un servizio igienico attrezzato;
6. Area giochi accessibile.

IMMOBILI COMUNALI

Sulla base della valutazione di accessibilità indicata attraverso tre parametri:

- Accessibile
- Parzialmente accessibile
- Non accessibile

Si è riscontrato che delle 14 aree d'interesse quelle accessibili sono 2, quelle parzialmente accessibili 8 e quelle non accessibili 4.

Una delle aree non accessibili è: Ufficio Contratti del Servizio Provveditorato

I requisiti minimi per rendere queste aree accessibili sono:

1. Inserire la segnaletica per l'orientamento esterno all'edificio;
2. Percorsi esterni all'edificio accessibili
3. Ausili per la mobilità autonoma dei disabili visivi per l'orientamento esterno ed interno al perimetro;
4. Inserimento montascale o servoscala;
5. Percorsi principali accessibili;
6. Inserimento servizio igienico attrezzato

EDIFICI SCOLASTICI E PLESSI ANNESSI

Sulla base della valutazione di accessibilità indicata attraverso due parametri:

- Accessibile
- Non accessibile

Si è riscontrato che delle 17 aree d'interesse quelle accessibili sono 16, quelle non accessibili

1. In particolare l'area non accessibile è: Scuola Infanzia comunale "Torrione basso"

I requisiti minimi per rendere queste aree accessibili sono:

1. Individuazione ed inserimento di posti auto riservati;
2. Percorso pedonale accessibile che porti all'ingresso del perimetro;
3. Inserimento segnaletica;
4. Ausili per la mobilità autonoma dei disabili visivi per l'orientamento esterno ed interno al perimetro;
5. Percorso pedonale accessibile che porta all'ingresso dell'edificio;
6. Area giochi accessibile;
7. Possibilità di raggiungere agevolmente i piani;
8. Servizio igienico attrezzato.

10. SCHEDE TIPO D' INTERVENTO

La metodologia per la valutazione dei rapporti d'intervento degli edifici è stata condotta, valutando il grado di accessibilità di ogni struttura e la strategicità della tipologia e dell'uso della struttura rilevata.

Riguardo agli edifici e ai percorsi si riportano interventi di superamento delle barriere da realizzarsi.

Tale indicazione è da considerarsi un puro riferimento parametrico, inteso che, per ogni struttura, è necessario un progetto specifico in grado, alla scala definitiva, di indicare la soluzione per le condizioni d'inaccessibilità rilevate.

Per ciascun'opera, si è associato un intervento "standard", relativo a opere complete, comprendente tutte le lavorazioni, anche complementari, necessarie a dare il lavoro finito a regola d'arte.

Queste ultime andranno verificate all'atto della progettazione definitiva dell'opera e potranno subire modifiche.

Gli interventi necessari per la realizzazione dei progetti di adeguamento, possono essere differenti, a seguito di lavorazioni inizialmente non prevedibili, rilevabili solo a seguito della predisposizione del progetto, e dovute, per esempio, alla presenza di reti interrato dei sotto-servizi o di qualche manufatto in elevazione (pali di pubblica illuminazione, cartelli stradali, dissuasori di traffico ecc.).

Per superare le barriere architettoniche esistenti negli immobili e nei percorsi in esame sono previsti interventi di miglioramento e adeguamento rispettivamente ai livelli di accessibilità (accessibile, parzialmente accessibile e non accessibile).

LA RAPPRESENTAZIONE GRAFICA DEGLI INTERVENTI SULLE TAVOLE		
	MIGLIORAMENTO	Richiede interventi di nuova realizzazione per il superamento di barriere architettoniche in immobili e percorsi non accessibili e parzialmente accessibili. Ristrutturazione - manutenzione straordinaria
	ADEGUAMENTO	Richiede interventi di adeguamento per il superamento di barriere architettoniche in immobili e percorsi non accessibili. Manutenzione straordinaria.
	ADEGUAMENTO	Richiede interventi di adeguamento per il superamento di barriere architettoniche in immobili e percorsi parzialmente accessibili. Manutenzione ordinaria.
	RIORDINO E ADEGUAMENTO	Richiede interventi di generico riordino ed eventuale adeguamento per il superamento di barriere architettoniche in immobili e percorsi accessibili. Manutenzione ordinaria.

Tabella 7

GLI INTERVENTI DEL PEBA

Percorsi verticali e dislivelli interni agli edifici		
INTERVENTI	DESCRIZIONE	
Installazione corrimano su scale	Corrimano in alluminio estruso, spessore 40 mm, sul quale è applicato un profilo in polycarbonato (spessore 2,5 mm) antiurto, autoestinguente con superficie gofrata antigraffio, colorato in massa, resistente alla disinfezione chimica e meccanica; ignifugo classe 1 a parete e F2 al fumo, secondo normative AFNOR NF16/101	
	Secondo corrimano h 75 cm per bambini	

Installazione di fasce antisdrucciolo sulle scale	Striscia antiscivolo su sottile supporto metallico, con rivestimento antiscivolo, adattabile a superfici irregolari e curve; in opera, di larghezza - mm 50
	Trattamento antisdrucciolo per pavimentazione – bocciardatura a macchina di superfici lapidee
Installazione di sistemi adeguati per il superamento di dislivelli e il raggiungimento dei vari livelli dell'edificio	Piattaforma elevatrice integrata nella scala, in cui i gradini si convertono in piattaforma. Progettata per l'installazione in una rampa di scale e, nello specifico, per adattarsi alla tipologia di scala in oggetto. Funziona sia come piattaforma elevatrice sia come scala. Utilizzando le stesse piastrelle dei gradini sulla piattaforma elevatrice, si ottiene un'integrazione armoniosa con la scala.
	Montascale per scala di tipo rettilineo
	Rampa di raccordo percepibile da tutti per superare un dislivello di 2,5 cm
Adeguamento ascensore	Ricollocazione degli accessori elettrici e della segnaletica
	Sostituzione cabina rivestita in acciaio lino completa di bottoniera, porte ed operatore porte di cabina con apertura 750.
	Sostituzione delle porte di piano esistenti. Installazione nuove porte in acciaio s.b. apertura 750, sospensioni, bottoniera di chiamata, anche nel piano ammezzato.
	Sostituzione linea vano, cavi flessibili di collegamento tra cabina e quadro

Tabella 8

Orientamento e barriere senso-percettive interne ed esterne	
	Fornitura e posa in opera di percorso tattile e visivamente contrastato per non vedenti o ipovedenti, realizzato secondo codice LOGES costituito da piastrelle in gres fine porcellanato non smaltato realizzate secondo norma UNI EN ISO 14411 antigelive con assorbimento all'acqua minore di 0,10% secondo UNI EN 10545-3, resistenza alla flessione maggiore di N/mm ² 50-60 secondo UNI EN 10545-4 con Inserimento di codice tattile di segnalazione della presenza di un edificio –
	segnalazione tattile sul marciapiede

	Inserimento di una mappa tattile o un di plastico in un luogo accessibile
	Percorso interno: indicare il percorso con segnaletica podotattile e cromatica a pavimento
	Segnalare il dislivello con segnaletica podotattile e cromatica a pavimento
Sicurezza stradale	
Installazione di dispositivi per la segnalazione degli attraversamenti agli utenti ipovedenti	Fornitura e posa in opera di percorso tattile e visivamente contrastato per non vedenti o ipovedenti, realizzato secondo codice LOGES costituito da piastrelle in gres fine porcellanato non smaltato realizzate secondo norma UNI EN ISO 14411 antigelive con assorbimento all'acqua minore di 0,10% secondo UNI EN 10545-3, resistenza alla flessione maggiore di N/mm ² 50-60 secondo UNI EN 10545- 4 con superficie antisdrucciolo secondo ASTM C-1028. Posate senza fuga su letto di legante incollante di categoria C2E
Dispositivi di segnalazione acustica sui semafori	Adeguamento per pedoni non vedenti di attraversamento semaforico esistente con fornitura e messa in opera di n. 2 pulsanti per chiamata per non vedenti e n. 2 dispositivi sonori per non vedenti secondo normativa CEI 214-7, completo di cavi e allacciamenti necessari per l'adeguamento
Creazione di attraversamenti	Realizzazione di attraversamento semaforico pedonale su strada a doppio senso di marcia, comprensivo di fornitura e posa delle paline e lanterne per traffico veicolare e per i pedoni, di centralina semaforica, fornitura e messa in opera di n. 2 pulsanti per chiamata per non vedenti e n. 2 dispositivi sonori per non vedenti secondo normativa CEI 214-7, completo di scavi e reinterri, allacciamenti, posa di cavi elettrici, (escluso contatore ed allacciamento alla linea elettrica)

Installazione di elementi delimitatori su percorsi pedonali complanari alla carreggiata	Pali stradali alta visibilità in acciaio, tubo in acciaio 70x70 mm senza angoli vivi, altezza fuori dal suolo 1300 mm, pomolo in alluminio dipinto con colore a contrasto per aumentare la visibilità
Ricollocazione stalli riservati a disabili	Realizzazione di un parcheggio riservato Con asfaltatura (25 mq circa)
Servizi igienici	
Adeguamento dei servizi igienici	Lavabo in ceramica con fronte concavo, appoggiagomiti e paraspruzzi, miscelatore meccanico monocomando con maniglia a presa facilitata con bocchello estraibile, sifone in polipropilene con scarico flessibile, dimensioni 700 x 570 x 180 mm in opera con esclusione delle opere
	Vaso igienico (W.C/bidet) in ceramica con sifone incorporato, catino allungato, sedile rimuovibile in plastica antiscivolo, apertura anteriore, completo di cassetta, batteria e comando di scarico di tipo agevolato, in opera con esclusione delle opere murarie, installato a parete.
	Maniglione di sostegno destro o sinistro per lavabo, vasca, WC, bidet, ecc., in alluminio rivestito in nylon, diametro 35 mm, in opera compresi stop di fissaggio, a muro profondità 56 cm:
	Maniglione di sostegno ribaltabile per lavabo , WC, bidet, ecc., in acciaio zincato o tubo di alluminio, rivestito in nylon, diametro esterno 35 mm, completo di portarotoli, in opera compreso stop di fissaggio, a muro profondità 80 cm.
	Allestimento di servizi igienici con accessori a norma: specchio (ad h di persona seduta)
Sostituzione porta	Demolizione e ricostruzione vano con messa in opera di nuova porta
Dislivelli e barriere motorie esterne	

Opere di raccordo tra piano stradale e marciapiede in corrispondenza degli attraversamenti e dei parcheggi, gradini senza rampa lungo i percorsi	Realizzazione con abbassamento longitudinale del marciapiede con rampa pendenza massima 8-10 %, compresa la demolizione e nuova posa del cordolo, demolizioni, ripristino della pavimentazione in asfalto, formazione di n. 1 banda tattile –cromatica per ipovedenti, preferibilmente verniciata di colore giallo:
Manutenzione pavimentazione	Demolire e ricostruire puntualmente la pavimentazione per renderla sicura e percorribile (piana, antisdrucchiolo, priva di elementi sporgenti)
Rimozione di ostacoli lungo il percorso	Realizzazione di marciapiede larghezza 1,50 m (con sottofondo in massetto in calcestruzzo rinforzato con rete elettrosaldata) da realizzarsi su area già pavimentata, complete di caditoie o bocche di lupo e relativi allacciamenti a rete esistente; pavimentazione tappeto in conglomerato bituminoso e cordone in calcestruzzo
	Potatura di contenimento di cespugli o piccoli alberelli (eliminazione dei rami vecchi, selezione e accorciamento dei rami più giovani, mantenendo la forma propria dell'arbusto).. Il prezzo comprende il carico e trasporto alle discariche del materiale di risulta, escluso l'onere di smaltimento.
	Rimozione temporanea di palo per lampione e ripristino con nuova pavimentazione

Tabella 9

11. NORME TECNICHE DI ATTUAZIONE PER LA REALIZZAZIONE DEGLI INTERVENTI

Marciapiedi (rif: articoli 5 e 6, D.P.R. 503/96)

Il dislivello, tra il piano del marciapiede e zone carrabili ad esso adiacenti non deve, salvo giustificate eccezioni, superare i 15 cm.

La larghezza dei marciapiedi realizzati in interventi di nuova urbanizzazione deve essere tale da consentire la fruizione anche da parte di persone su sedia a ruote.

Nelle strade ad alto volume di traffico gli attraversamenti pedonali devono essere illuminati nelle ore notturne o di scarsa visibilità.

Il fondo stradale, in prossimità dell'attraversamento pedonale, potrà essere differenziato mediante rugosità poste su manto stradale al fine di segnalare la necessità di moderare la velocità.

Le piattaforme salvagente devono essere comunque accessibili alle persone su sedia a ruote ma è preferibile che alla loro corrispondenza il percorso di attraversamento pedonale sia complanare alla sede stradale.

Percorsi (rif: articolo 4, comma 2.1, D.M. 236/89)

Nello spazio pubblico deve essere sempre garantito almeno un percorso preferibilmente in piano con caratteristiche tali da consentire la mobilità delle persone con ridotte o impedito capacità motorie e che assicurino loro la piena accessibilità, al pari delle persone normodotate, a tutti i punti dello spazio pubblico, con particolare riferimento a tutti gli accessi degli edifici, a tutti gli attraversamenti stradali, alle fermate dei mezzi pubblici e ai parcheggi (salvo nei casi in cui non possa essere che garantita almeno la riserva del 2%).

I percorsi devono presentare un andamento quanto più possibile semplice e regolare riguardo alle principali direttrici di accesso ed essere privi di strozzature, arredi, ostacoli di qualsiasi natura che riducano la larghezza utile di passaggio o che possano causare infortuni. La loro larghezza deve essere tale da garantire la mobilità nonché, in punti non eccessivamente distanti tra loro, anche l'inversione di marcia da parte di una persona su sedia a ruote. Quando un percorso pedonale sia adiacente a zone non pavimentate, è necessario prevedere un ciglio da realizzare con materiale atto ad assicurare l'immediata percezione visiva nonché acustica se percorso con bastone. Le eventuali variazioni di livello dei percorsi devono essere raccordate con lievi pendenze ovvero superate mediante rampe in presenza o meno di eventuali gradini ed evidenziate con variazioni cromatiche.

Le intersezioni tra percorsi pedonali e zone carrabili devono essere opportunamente segnalate anche ai disabili visivi.

Il percorso pedonale deve avere una larghezza minima di 90 cm; deve però prevedere, al fine di consentire l'inversione di marcia da parte di persona su sedia a ruote, allargamenti del percorso da realizzare in piano almeno ogni 10 m di sviluppo lineare.

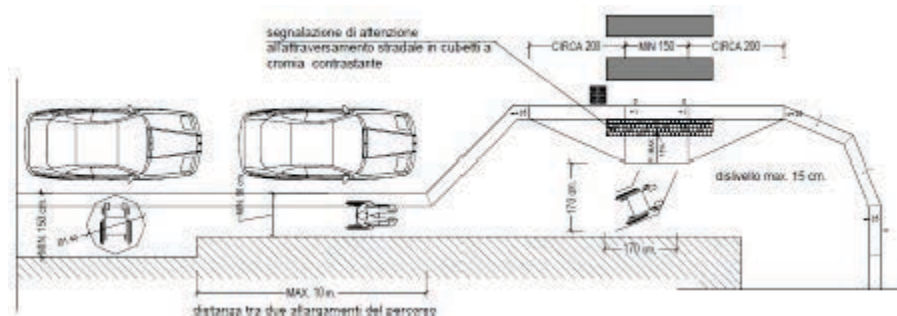


Figura 2

Qualsiasi cambio di direzione rispetto al percorso rettilineo deve avvenire in piano; ove sia indispensabile eseguire svolte ortogonali al verso di marcia, la zona interessata alla svolta, per 1,70 m (o, dove impossibile, per almeno 1,40 m su ciascun lato dal vertice più esterno, deve essere in piano e priva di qualsiasi interruzione. Ove sia necessario prevedere un ciglio, questo deve essere sopraelevato di 10 cm dal calpestio, essere differente per materiale e colore dalla pavimentazione del percorso, non essere a spigoli vivi ed essere interrotto almeno ogni 10 m da varchi che consentano l'accesso alle zone adiacenti, non pavimentate.

La pendenza longitudinale non deve superare di norma il 5%; ove ciò non sia possibile, sono ammesse pendenze superiori.

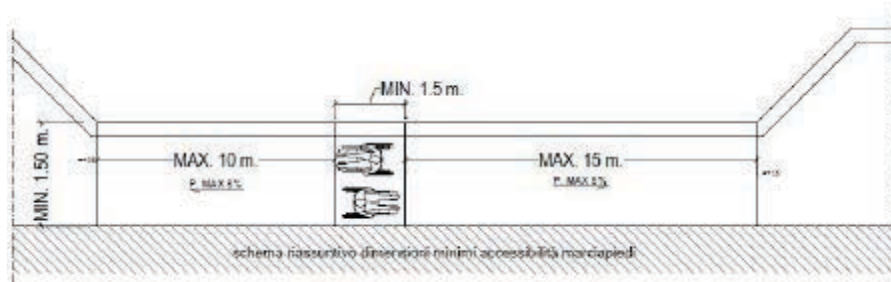


Figura 3

Per pendenze del 5% è necessario prevedere un ripiano orizzontale di sosta, di profondità almeno 1,50 m, ogni 15 m di lunghezza del percorso; per pendenze superiori tale lunghezza deve proporzionalmente ridursi fino alla misura di 10 m per una pendenza dell'8%.

La pendenza trasversale massima ammissibile è dell'1% (art. 8.2.1, D.M. 236/89).

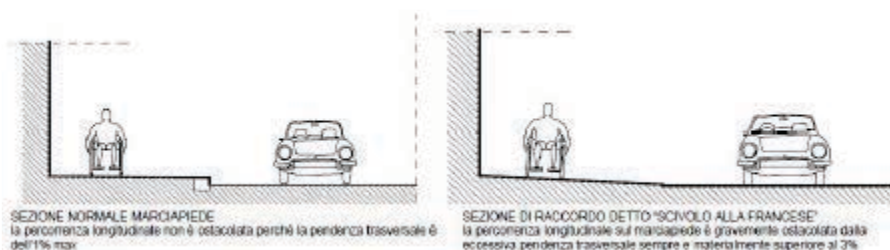


Figura 4

Questo punto richiede una riflessione specifica, perché la pendenza trasversale di un percorso può essere una barriera difficile e pericolosa da superare per il disabile su sedia a rotelle. Queste ultime, infatti, sono strutturalmente composte da due ruote motrici (con spinta a mano) di grande diametro e da due ruote di piccolo diametro (normalmente compreso tra i quindici e i venti centimetri) anteriori e piroettanti. Detta caratteristica permette di agire, per la direzionalità della sedia, esclusivamente sull'azione differente delle ruote grandi. Proprio questa caratteristica, però, comporta che la stessa sedia quando si trova su di un piano inclinato tenda ad assumere il verso della massima pendenza - a meno di imporre un elevato sforzo muscolare per frenare la ruota motrice opposta al verso della discesa –.

Esiste un semplice esempio per provare questa scomodissima (e pericolosa) situazione: dirigere un carrello della spesa, magari carico, in un'area di movimento o di parcheggio con raccordi altimetrici che, per semplificazione realizzativa o magari per scelta progettuale, determinino piani svergolati; in un caso simile il carrello va frenato con grande energia di contrasto, secondo una distribuzione accentuatamente asimmetrica dello sforzo, perché altrimenti la nostra spesa se ne va secondo una direzione vettoriale di decisa discesa. Ora è vero che non sempre è possibile rimanere con assoluto rigore entro l'un per cento trasversale; però questo è un obiettivo da avvicinare il più possibile con qualsiasi artificio perché può davvero generare situazioni di grande scomodità e di pericolo, sia per i disabili in piena autonomia, sia per quelli accompagnati.

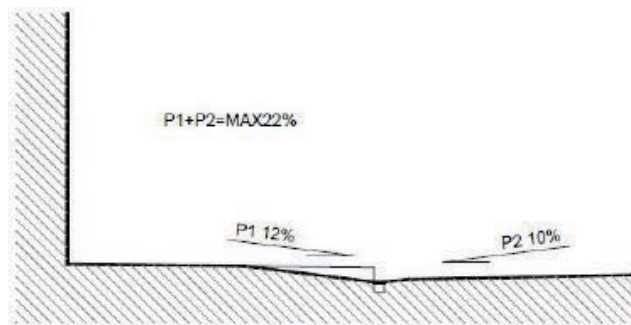


Figura 5

In presenza di contropendenze al termine di un percorso inclinato o di un raccordo tra percorso e livello stradale, la somma delle due pendenze rispetto al piano orizzontale deve essere inferiore al 22%.

Il dislivello massimo ammissibile tra il piano del percorso ed il piano del terreno o delle zone carrabili ad esso adiacenti è di 2,5 cm e l'angolo del piccolo gradino deve essere adeguatamente smussato per facilitarne la salita con le sedie a rotelle. In realtà è più opportuno, soprattutto nel caso di passaggi pedonali chiaramente definiti, che questo mini gradino sia annullato da un raccordo perfettamente realizzato senza soluzione di continuità altimetrico.

Quando il percorso si raccorda con il livello stradale o è interrotto da un passo carrabile, sono ammesse brevi rampe di pendenza non superiore al 15% per un dislivello massimo di 15 cm.

Fino a un'altezza minima di 2,10 m dal calpestio, non devono esistere ostacoli di nessun genere, quali tabelle segnaletiche o elementi sporgenti dai fabbricati, che possono essere causa d'infortunio a una persona in movimento.

Pavimentazione (rif: articolo 4, comma 2.2, D.M. 236/89)

La pavimentazione del percorso pedonale deve essere antisdruciolevole. Eventuali differenze di livello tra gli elementi costituenti una pavimentazione devono essere contenute in maniera tale da non costituire ostacolo al transito di una persona su sedia a ruote.

I grigliati sia per aerazione di ambienti interrati che per raccolta delle acque, utilizzati nei calpestii, devono avere maglie con vuoti non attraversabili da una sfera di diametro uguale o superiore a 2 cm; se realizzati a elementi paralleli, devono comunque essere posti con gli elementi ortogonali al verso di marcia prevalente e devono essere tali da non costituire ostacolo o pericolo, rispetto a ruote, bastoni di sostegno, e simili.

I pavimenti devono essere di norma orizzontali e complanari tra loro e non sdruciolevoli.

Per pavimentazione antisdruciolevole s'intende una pavimentazione realizzata con materiali il cui coefficiente di attrito, misurato secondo il metodo della British Ceramic Research Association Ltd. (B.C.R.A.) Rep. CEC. 6-81, sia superiore ai seguenti valori:

- 0,40 per elemento scivolante cuoio su pavimentazione asciutta;
- 0,40 per elemento scivolante gomma dura standard su pavimentazione bagnata.

I valori di attrito predetto non devono essere modificati dall'apposizione di strati di finitura lucidanti o di protezione che, se previsti, devono essere applicati sui materiali stessi prima della prova.

Le ipotesi di condizione della pavimentazione - asciutta o bagnata - devono essere assunte in base alle condizioni normali del luogo ove sia posta in opera.

Gli strati di supporto della pavimentazione devono essere idonei a sopportare nel tempo la pavimentazione e i sovraccarichi previsti e ad assicurare il bloccaggio duraturo degli elementi costituenti la pavimentazione stessa.

Gli elementi costituenti una pavimentazione devono presentare giunture inferiori a 5 mm, stilate con materiali durevoli, essere piani con eventuali risalti di spessore non superiore a mm 2.

Queste norme, desunte dal D.M. 236/89, sembrano riferirsi esplicitamente a tipiche pavimentazioni da ambiente coperto. L'impiego dei materiali correntemente impiegati nello spazio pubblico, siano essi asfalti o prodotti in calcestruzzo e materiali lapidei, fanno correre quasi automaticamente il rischio di non potere rientrare nella norma di legge. L'obiettivo è di rispettare o avvicinarsi il più possibile ai valori richiesti, sapendo che scelte diverse possono sicuramente prevalere sulla sistemazione di uno spazio pubblico, purché sia sempre garantita una porzione utile al percorso delle persone diversamente abili che abbia delle caratteristiche prossime a quelle descritte. E' poi da ricordare che eventuali differenze di livello devono essere contenute ovvero superate tramite rampe con pendenza adeguata in modo da non costituire ostacolo al transito di una persona su sedia a ruote. Infine, e soprattutto nel caso di ampie superfici pedonali senza riferimenti volumetrici e/o altimetrici, in cui domini una tipologia di pavimentazione monotona e monocroma, è preferibile provvedere a una chiara individuazione degli eventuali percorsi di maggiore significato, mediante una adeguata differenziazione nel materiale e nel colore delle pavimentazioni che identifichi il percorso stesso.

Rampe (rif: articolo 4, comma 1.11, D.M. 236/89)

La pendenza di una rampa va definita in rapporto alla capacità di una persona su sedia a ruote di superarla e di percorrerla senza affaticamento anche sulla lunghezza della stessa. Si devono interporre ripiani orizzontali di riposo per rampe particolarmente lunghe. Valgono in generale per le rampe accorgimenti analoghi a quelli definiti per le scale.

Non è considerato accessibile il superamento di un dislivello superiore a 3,20 m ottenuto esclusivamente mediante rampe inclinate poste in successione.

La larghezza minima di una rampa deve essere:

- di 0,90 m per consentire il transito di una persona su sedia a ruote;
- di 1,50 m per consentire l'incrocio di due persone.

Ogni 10 m di lunghezza ed in presenza di interruzioni mediante porte, la rampa deve prevedere un ripiano orizzontale di dimensioni minime pari a 1,50 x 1,50 m, ovvero 1,40 m in senso trasversale e 1,70 m in senso longitudinale al verso di marcia, oltre l'ingombro di apertura di eventuali porte.

Qualora al lato della rampa sia presente un parapetto non pieno, la rampa deve avere un cordolo di almeno 10 cm di altezza.

La pendenza delle rampe non deve superare l'8%.

Sono ammesse pendenze superiori, nei casi di adeguamento, rapportate allo sviluppo lineare effettivo della rampa.

La descrizione delle norme da applicare per le rampe appartarrebbe più propriamente all'ambito applicativo dell'abbattimento delle barriere all'interno degli edifici (scuole, ospedali, uffici pubblici e privati, residenze ecc.). Tuttavia è bene richiamarla perché possono esistere dei casi in cui lo spazio pubblico – soprattutto nelle nuove progettazioni – necessita appunto di percorsi alternativi alle gradonate per risolvere il superamento di dislivelli importanti.

Arredo urbano (rif: articolo 4, comma 1.4, D.M. 236/89 e articolo 9, D.P.R. 503/96) La disposizione degli oggetti di corredo urbano (fissi e mobili) deve essere tale da consentire il transito della persona su sedia a ruote e l'agevole utilizzabilità di tutte le attrezzature presenti. Deve essere data preferenza ad arredi non taglienti e privi di spigoli vivi.

Le tabelle ed i dispositivi segnaletici devono essere installati in posizione tale da essere agevolmente visibili e leggibili.

Le tabelle ed i dispositivi segnaletici, nonché le strutture di sostegno di linee elettriche, telefoniche, di impianti di illuminazione pubblica e comunque di apparecchiature di qualsiasi tipo, sono installate in modo da non essere fonte di infortunio e di intralcio, anche a persone su sedia a ruote.

Possibilmente è sempre opportuno generare un certo contrasto cromatico (non fidandosi solo dell'effetto di chiaro/scuro generato dall'ombra riportata dell'elemento di corredo, che si determina esclusivamente con forte illuminazione solare o artificiale) tra gli oggetti di arredo urbano e la pavimentazione per permetterne una chiara individuazione da parte degli ipovedenti.

E' altresì tassativo non ingombrare le sezioni normali dei passaggi pedonali con oggetti di arredo che intralcino la percorrenza delle sedie a rotelle o che costituiscano pericolo per i non vedenti: meglio disporli nelle aree più aperte o in specifici allineamenti dalla parte della carreggiata, purché a non meno di 1.40 m dal filo dei fabbricati per non farli diventare essi stessi ostacolo grave. Quando nello spazio pubblico sono presenti degli elementi di arredo urbano di servizio (ad esempio cestoni per i rifiuti, nicchie telefoniche, parcometri, panchine, fontanelle ecc.), questi devono sempre essere raggiungibili senza sforzo o pericolo dalle sedie a rotelle.

Parcheggi (rif: articolo 4, comma 2.3, D.M. 236/89 e articoli 10 e 11, D.P.R. 503/96)

Si considera accessibile un parcheggio complanare alle aree pedonali o a esse collegato tramite rampe.

Nelle aree di parcheggio devono comunque essere previsti, nella misura minima di 1 ogni 50 o frazione di 50, posti auto di larghezza non inferiore a m 3,20, e riservati gratuitamente ai veicoli al servizio di persone disabili. Detti posti auto, opportunamente segnalati, sono ubicati in aderenza ai percorsi pedonali.

Quest'ultima disposizione, dettata dal D.M. 236/89, vale come descrizione di posti organizzati a pettine rispetto al senso di marcia veicolare; il D.P.R. 503/96 ha integrato tale disposizione con la successiva descrizione di stallo veicolare in linea rispetto al senso di marcia.

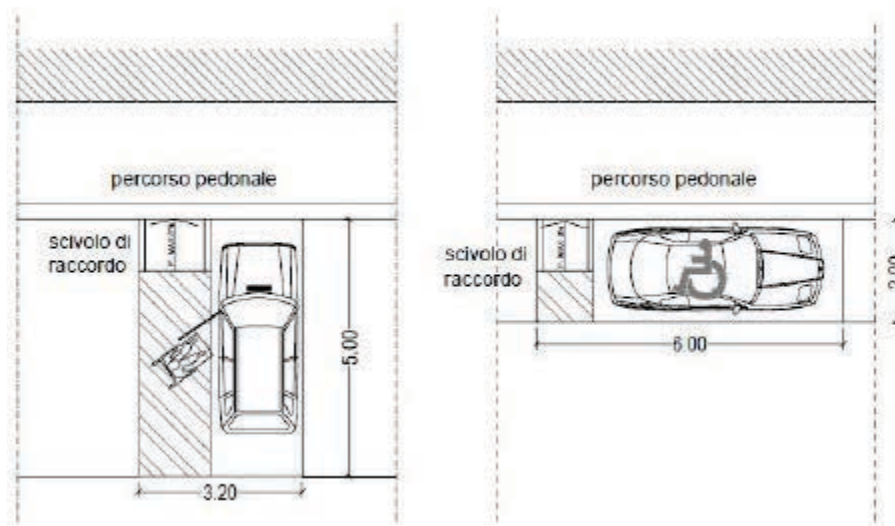


Figura 6

Per i posti riservati disposti parallelamente al senso di marcia, la lunghezza deve essere tale da consentire il passaggio di una persona su sedia a ruote tra un veicolo e l'altro. Il requisito si intende soddisfatto se la lunghezza del posto auto non è inferiore a 6 m; in tal caso la larghezza del posto auto riservato non eccede quella di un posto auto ordinario.

A proposito dei parcheggi riservati è opportuno ricordare che il posto deve essere accessibile, per cui – ove il parcheggio non sia complanare e non sia presente a distanza ragionevole uno scivolo (pedonale passo carraio) – bisogna provvedere la realizzazione di opportuno scivolo di raccordo.

Nel caso di parcheggi riservati in banchine alberate pavimentate con piastrelloni grigliati drenanti, è opportuna la verifica della tipologia del piastrellone: gli unici che abbiano un certo grado di compatibilità con la percorrenza in sedia a rotelle sono quelli con fori quadrati di dimensione massima 7x7 cm.. In tutti gli altri casi sarà necessario provvedere alla pavimentazione del tratto riservato al parcheggio dei disabili con masselli autobloccanti o con cubetti di pietra o di calcestruzzo di ridotta scabrosità superficiale, piccola dimensione e giunti perfettamente sigillati. Certe tipologie di grigliati drenanti comprendono appositi tozzetti per chiudere i fori ove necessario.

Come alternativa esistono inoltre masselli senza fori per così dire drenanti (o meglio: filtranti) che però sarebbe opportuno verificare nella loro reale utilità; essi potrebbero infatti avere un rischio di costipazione degli interstizi – a causa dell'intasamento dovuto alle polveri di varia granulometria che si diffondono in ambiente urbano – che finirebbe per vanificare progressivamente la loro supposta funzionalità iniziale (quella della percolazione delle acque meteoriche) in assenza di adeguata pulizia.

In aree di parcheggio di vaste dimensioni, se è pur sempre possibile utilizzare degli elementi drenanti in corrispondenza degli stalli – sebbene con le precauzioni appena espresse - sarà opportuno non impiegare gli stessi elementi grigliati drenanti per la pavimentazione corrente di tutta l'area, individuando dei percorsi pavimentati idoneamente che permettano un agevole tragitto in sedia a rotelle dagli stalli (e in particolare da quelli eventualmente riservati ai disabili) verso le uscite pedonali del parcheggio.

Attraversamenti pedonali

Uno dei punti più critici per la mobilità urbana delle persone portatrici di disabilità sono gli attraversamenti stradali. Oltre alle soluzioni ampiamente descritte per il più opportuno raccordo altimetrico dei percorsi pedonali è il caso di segnalare che i cosiddetti “nasi”, vale a dire le penisole che rompono la continuità della

sezione dei marciapiedi sostituendosi alle fasce riservate abitualmente alla sosta veicolare, hanno una funzione sia dissuasiva rispetto alla sosta abusiva che di garanzia di maggiore visibilità per il pedone che deve attraversare la strada. La loro presenza è indicata non solamente nelle aree d'incrocio ma anche dove sussistono attraversamenti pedonali a metà isolato. L'allontanamento delle auto in posteggio dal punto di attraversamento e l'avanzamento del marciapiede fino al ciglio della vera e propria carreggiata costituiscono un serio passo avanti in termini di sicurezza. Inoltre il "naso" permette un deciso accorciamento del percorso di attraversamento della carreggiata, determinando un minore affanno e una maggiore sicurezza percepita da parte della persona in difficoltà, sia essa disabile o, ad esempio, anziana. Nel caso poi di attraversamenti inusuali a metà di un isolato – o comunque ritenuti particolarmente pericolosi - l'Amministrazione Comunale può mettere in atto la realizzazione di impianto di segnalazione luminosa e specifica illuminazione per rafforzare la percezione da parte del veicolo transitante dell'attraversamento pedonale.

Una soluzione con protendimento del marciapiede nell'area di sosta (tanto per intendersi: un "naso"), per quanto più costosa è sempre preferibile all'indicazione normativa del codice della strada, che prevede una semplice zebratura gialla sui lati del passaggio pedonale, similmente a quanto previsto per segnalare le aree di avvicinamento e allontanamento dei mezzi pubblici su gomma in corrispondenza delle fermate.

E' noto, infatti, che la segnaletica orizzontale di questo tipo è abbondantemente ignorata dagli automobilisti e non costituisce sufficiente garanzia di reale protezione e visibilità del punto di attraversamento.

Le disabilità nella percezione visiva sono molte più di quelle che uno sarebbe portato a immaginare. Non ci sono solamente i ciechi totali, ma c'è una notevole declinazione di variabili patologiche tra ciechi parziali e ipovedenti. Le varie condizioni di disabilità visiva sono definite dalla legge 138/01. Ipovedente significa che la persona affetta da una certa patologia vede poco e male, ma con una residuale capacità di leggere e interpretare l'ambiente che le sta intorno. Senza entrare nel merito delle spiegazioni e definizioni scientifiche basta ricordare che alcuni ipovedenti hanno ancora una possibilità di visione concentrata nella parte più centrale del nostro campo visivo. Altri hanno, al contrario, una capacità di visione solamente ai margini del campo visivo abituale. Molti hanno una vista completamente annebbiata, nella quale i contorni delle cose sono totalmente sfocati; ci sono poi patologie che determinano la cecità crepuscolare e notturna e altre che generano cecità da abbagliamento. Per tutti l'ambiente esterno in cui si muovono è, ovviamente, pieno di insidie e la loro mobilità ostacolata per ovvie ragioni di prudenza.

Bisogna allora aiutarli nel non aggravare il quadro di rischi che corrono quando si muovono in autonomia.

Vale la pena ricordare che, se fino a poco tempo fa le spese erano concentrate sull'assistenza alle disabilità dei non vedenti (accompagnamento e trasporto), ultimamente si stanno avviando investimenti sempre più indicativi atti a creare le condizioni per una consapevole autonomia nella mobilità del disabile. Questo è tanto più importante poiché il campo della disabilità visiva sarà sempre più diffuso con l'aumentare della popolazione anziana la quale, a causa delle caratteristiche degenerative di certe patologie a carico soprattutto della retina, sperimenterà, viepiù le difficoltà percettive dei disabili ipovedenti.

Nel panorama normativo italiano le prescrizioni riguardanti la mobilità e l'autonomia delle persone con disabilità visive sono comprese o comunque inserite in direttive e norme di carattere generale.

Ad esempio il Codice della Strada (D.lgs. 285/92), che all'articolo 40, comma 11, recita: "Gli attraversamenti pedonali devono essere sempre accessibili anche alle persone non deambulanti su sedia a ruote; a tutela dei non vedenti possono essere collocati segnali a pavimento o altri segnali di pericolo in prossimità degli attraversamenti stessi". Oppure il D.P.R. 503/96 che, all'art.4 - spazi pedonali - ricorda che: "I progetti relativi agli spazi pubblici e alle opere di urbanizzazione a prevalente fruizione pedonale devono prevedere almeno un percorso accessibile in grado di consentire ... l'uso dei servizi, le relazioni sociali e la fruizione ambientale

anche alla persone con ridotta capacità motoria e sensoriale”, comprendendo dunque, implicitamente, i non vedenti e ipovedenti nella categoria di persone con ridotta capacità sensoriale. E ancora, come fonte normativa originaria, il D.M.236/89 che, all’articolo 4.2.1 (spazi esterni – percorsi), indica che “quando un percorso pedonale sia adiacente a zone non pavimentate è necessario prevedere un ciglio da realizzarsi in materiale atto ad assicurare l’immediata percezione visiva e acustica se percorso con bastone”, che “le eventuali variazioni di livello dei percorsi devono essere raccordate con lievi pendenze ovvero superate mediante rampe in presenza o meno di eventuali gradini ed evidenziate con variazioni cromatiche” e infine che “le intersezioni tra percorsi pedonali e zone carrabili devono essere opportunamente segnalate anche ai non vedenti”. In grande sintesi, l’abbattimento delle barriere architettoniche per i disabili visivi consiste nel creare limiti fisici – senza ripresentare barriere per i disabili motori – percettibili tattilmente con il piede o con l’esplorazione del bastone, lungo i confini tra aree di percorso non pericoloso (come i marciapiedi) e aree costituenti pericolo sicuro (come le carreggiate veicolari). Consiste anche nel creare un certo contrasto cromatico tra materiali per segnalare agli ipovedenti l’avvicinarsi del pericolo cui prestare attenzione. In prima battuta queste attenzioni progettuali si risolvono con un’accurata miscelazione di materiali di pavimentazione che permettano ai disabili visivi di sentire con il tatto dei piedi l’approssimarsi delle situazioni di massima attenzione, come l’attraversamento di una carreggiata veicolare. Le scelte dei materiali e la loro realizzazione devono essere particolarmente accurate, per non indurre situazioni di potenziale pericolo per tutti (ad esempio nel caso di giunti tra cubetti troppo larghi e non correttamente boiaccati oppure cubetti dalla scabrosità superficiale troppo accentuata) e per ridurre le scomodità di percorrenza da parte dei disabili su carrozzina.

La cura realizzativa è tra l’altro dettata dal fatto che i disabili visivi sono spesso assistiti da un bastone utilizzato con funzione esplorativa dell’ambiente. Il bastone, quindi, deve in linea di principio potere scorrere sulla superficie senza trovare ostacoli improvvisi che potrebbero essere interpretati erroneamente.

Per capire il valore di una ponderata attenzione al tema specifico basta provare a fare qualche passo lungo un marciapiede chiudendo gli occhi: la sensazione di assoluto disorientamento è davvero drammatica e chiede un’immediata riapertura degli occhi o un arresto dei propri passi per la paura di intercettare ostacoli e pericoli vari. A questo proposito è bene rammentare che i ciechi e gli ipovedenti tendono a percorrere i marciapiedi lungo i muri di edifici e recinzioni, che costituiscono per essi un sicuro riferimento fisico (detto: “Percorso naturale”). E’ quindi preferibile non porre ostacoli di progetto lungo quel margine (paletti per segnaletica stradale o toponomastica, cestini getta rifiuti e altri elementi vari di corredo urbano), ma piuttosto individuare, se la sezione del marciapiede lo consente, una linea prossima al margine del marciapiede verso la carreggiata lungo la quale disporre i necessari elementi dell’illuminazione pubblica, della segnaletica stradale e di tutti gli altri oggetti che contribuiscono a comporre e arredare lo spazio pubblico.

E’ da ricordare che gli accorgimenti descritti nel paragrafo precedente non devono essere intesi - in particolare paletti ed elementi simili - come supporto di un percorso per disabili della vista, bensì come barriere fisico/dissuasive per i veicoli a quattro ruote. Nei tratti ordinari di strada, infatti, il disabile visivo seguirà il percorso naturale lungo le case e dovrà essere assistito da eventuale corretta segnalazione in corrispondenza degli attraversamenti pedonali veri e propri.

La percepibilità della segnaletica ordinaria avviene principalmente mediante il contrasto visivo, tattile e acustico del segnale rispetto all’ambiente adiacente. Per contrasto visivo possiamo intendere tutto quanto fa percepire all’occhio le differenze fra diverse parti del campo di osservazione e ne rende l’una distinguibile dall’altra.

Il contrasto tattile è ottenibile ricorrendo a materiali le cui caratteristiche, percepibili al calpestio, siano diverse da quelle del percorso in cui s'inseriscono: quelle che influenzano maggiormente la percezione plantare sono la rigidità, l'attrito, la tessitura.

Per rendere percepibile il segnale sul piano di calpestio attraverso l'udito è necessario impiegare pavimentazioni che al calpestio e/o al contatto della punta del bastone determinino differenti risposte acustiche. In particolare, il contatto tra la punta del bastone e il piano di calpestio crea un suono la cui intensità, frequenza e timbro dipendono da più fattori. A parità di questi fattori la variazione dello stimolo acustico è ottenibile sia ricorrendo a materiali per pavimentazioni diversi per caratteristiche fisiche (densità, elasticità, smorzamento, spessore, finitura superficiale, ecc....), sia ricorrendo a diversi sistemi di posa. Fin dalle prime esperienze, svoltesi in Giappone dagli anni '60, si è mostrata con chiarezza la tendenza a fornire mediante la segnaletica sul piano di calpestio due informazioni essenziali:

1. L'informazione di via libera;
2. L'informazione di arresto;

In generale, gli indicatori tattili impiegati per fornire tali informazioni sono le linee a rilievo per le indicazioni direzionali (go) e i punti a rilievo per quelle di avvertimento (stop).

Se le diverse esperienze condotte a livello internazionale convergono sulla necessità di limitare solo a punti e a linee a rilievo gli indicatori tattili da utilizzare nella segnaletica, la volontà di ampliare il sistema d'informazione e di approfondirne i significati, unita alla parallela mancanza di un codice di segnalazione riconosciuto dalle autorità competenti a livello nazionale o sopranazionale, ha portato al proliferare d'indicatori tattili diversi.

LE PISTE TATTILI

Il modo più sicuro per un cieco di muoversi in un ambiente non conosciuto e senza riferimenti volumetrici è dunque, senza dubbio, quello di seguire un percorso tattile, vale a dire una pista che, per caratteristiche fisiche della sua superficie - in contrasto con la pavimentazione nella (o sulla) qual è inserita – guida letteralmente il bastone e i piedi del disabile tra punti topici dello spazio pubblico.

Molte regole d'indirizzamento dell'utenza colpita dalla disabilità visiva in determinati ambienti – quali stazioni ferroviarie, stazioni metropolitane e fermate del trasporto pubblico di superficie, aeroporti, ospedali e molti altri servizi pubblici (ad esempio gli uffici postali) - tendono ad adottare l'applicazione del sistema di codifica LOGES. Questo sistema (il cui nome è acronimo della definizione Linea di Orientamento, Guida e Sicurezza), evoluto a seguito di ricerche e approfondimenti non solo italiani, si basa su di una codifica di linguaggio riassumibile in rigature continue per i tratti di percorso lineare e rilievi a bolle per i punti di segnalazione del pericolo valicabile o assoluto.

Questa codifica comporta il rispetto di precisi rapporti dimensionali del rilievo superficiale dell'elemento pavimentazione, sulla scorta del modo di codificare lettere e numeri in rilievo propri del linguaggio Braille.

La declinazione di differenti possibili varianti per situazioni specifiche (cambiamento di direzione, incrocio di percorsi, segnale di servizio, pericolo valicabile) ha infatti richiesto un rispetto rigoroso di una precisa conformazione del rilievo del percorso tattile atto a non indurre confusioni.

Il linguaggio Loges comporta tuttavia, nei giorni nostri, ampi gradi d'incertezza in un suo uso diffuso sullo spazio pubblico; in primo luogo per la difficoltà di individuare i più idonei materiali da impiegare all'aperto.

Infatti, in questo periodo, i materiali impiegati sono stati pensati essenzialmente per gli ambienti chiusi (in particolare i grès fini porcellanati e le gomme) e le loro resistenze all'usura e alle altre aggressività dello

spazio pubblico devono ancora essere dimostrate. Si stanno tuttavia diffondendo nuovi materiali, essenzialmente a base di calcestruzzo, che potrebbero rispondere meglio, nel tempo, ai problemi di carattere manutentivo che lo spazio pubblico può comportare. Si potrebbe anche impiegare la pietra – purché in lastre d'ideale spessore –, ma a costi molto più elevati. L'attuale fase d'impiego di codesto linguaggio si può quindi ancora considerare come sperimentale. Fase di sperimentazione in cui occorrono la tenuta dei materiali e la risposta alle esigenze dei disabili (sia visivi sia motori). In particolare può essere il caso di approfondire la tenuta nel tempo di piste in gomma: queste avrebbero l'indubbio vantaggio di adattarsi, per sovrapposizione – e con l'impiego di idonei collanti –, alle pavimentazioni esistenti, potendosi eventualmente proporre alla prova dei fatti anche nei nuovi progetti di pavimentazione; in tal caso, non sarebbe più necessario ricorrere a complesse lavorazioni di intarsio di elementi in cls o pietra naturale.

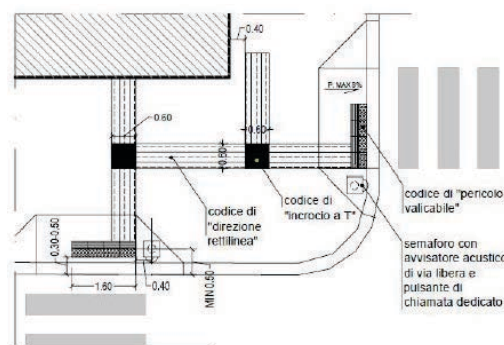


Figura 7

Le scelte alternative al linguaggio Loges sono, eventualmente, da individuare in una ponderata scelta di materiali che segnalino un percorso tattile con materiali – essenzialmente cubetti – diversi dalle pavimentazioni ordinarie (lastrame di pietra, asfalti colati ecc.). È sempre da ricordare che il linguaggio Loges – e dunque anche una sua eventuale possibilità – deve sempre essere basato sui due messaggi fondamentali di percorso e di arresto.

Gli attraversamenti semaforizzati (rif: art. 4.3, D.M. 236/89; art. 6, comma 4, DPR 503/96 e norma C.E.I. 214-7)

Per ovviare all'impossibilità di percezione sensoriale da parte dei non vedenti dell'ordinario messaggio luminoso delle lanterne semaforiche, si sono diffusi dei sistemi paralleli al funzionamento luminoso dell'impianto semaforico che prevedono l'impiego di sorgenti acustiche lungo la direzione dell'attraversamento, per permettere ai disabili visivi di "sentire" il messaggio dell'impianto ed essere dallo stesso guidati.

A causa del fastidio per i residenti frontisti dell'emissione sonora (che deve essere sufficientemente acuta per essere ben colta) l'attivazione del semaforo sonoro è possibile solamente con la pressione di un tasto nascosto – che comprenda anche una freccia in rilievo indicante il verso del passaggio pedonale - sotto la scatola applicata sul primo palo dell'attraversamento semaforizzato che contiene anche un pulsante più grande che è usato, se necessario, per attivare una fase pedonale a chiamata senza emissione sonora.

Accorgimenti specifici per l'attraversamento dei disabili visivi non ve ne sono, salvo porre la scatoletta del pulsante sul lato più prossimo all'asse dell'attraversamento e disporre tassativamente i pali delle lanterne semaforiche - sulla cui cima si apporranno anche le sorgenti sonore – su di una stessa linea per costituire un percorso rettilineo e non equivoco, disposto sul fianco del percorso tattile di avvicinamento all'incrocio.

I pulsanti dovrebbero, infatti, essere a non più di sessanta centimetri dal percorso tattile.

E' da ricordare poi che l'emissione sonora, per quanto opportunamente tarata, ha efficacia entro una certa distanza (definibile solamente individuo per individuo) e, conseguentemente, i tratti di attraversamento delle carreggiate possibilmente non dovrebbero mai essere superiori a dodici metri per evitare le conseguenze di uno sbandamento di traiettoria (e le eventuali conseguenze di una bassa velocità di attraversamento). In caso di larghe carreggiate è opportuno determinare delle isole salvagente di almeno 1.20 di larghezza (consentono anche la fermata di una sedia a rotelle con relativo accompagnatore) sulla quale applicare delle ridondanze semaforiche.

Con il bando pubblicato sulla Gazzetta Ufficiale del 14/05/2007, il Ministero dei Trasporti intende promuovere l'adeguamento degli attraversamenti semaforizzati alle esigenze dei non vedenti.

In proposito sono individuate le seguenti priorità:

1. Adeguare gli attraversamenti semaforizzati presenti nei percorsi che caratterizzano la mobilità delle persone affette da disabilità visiva all'interno del territorio comunale, con particolare riguardo ai collegamenti quali stazione-centro, casa-lavoro e altri luoghi maggiormente frequentati, ossia – a titolo esemplificativo e non esaustivo – in prossimità degli uffici pubblici, nelle zone a più alta densità di passaggio, uffici postali, ecc., al fine di incrementare significativamente la sicurezza e il funzionamento dei luoghi oggetto dell'intervento proposto;
2. Adeguare gli attraversamenti semaforizzati molto frequentati o in concomitanza d'incroci che siano particolarmente pericolosi per le persone affette da disabilità visiva.
3. Gli adeguamenti appena descritti dovranno essere conformi al dettato dell'articolo 2, comma 1, lettera pp, della legge 85/2001, e pertanto prevedere non soltanto le segnalazioni acustiche, ma anche la pavimentazione o il percorso tattile che permetta al disabile visivo di riconoscere il punto di attraversamento.

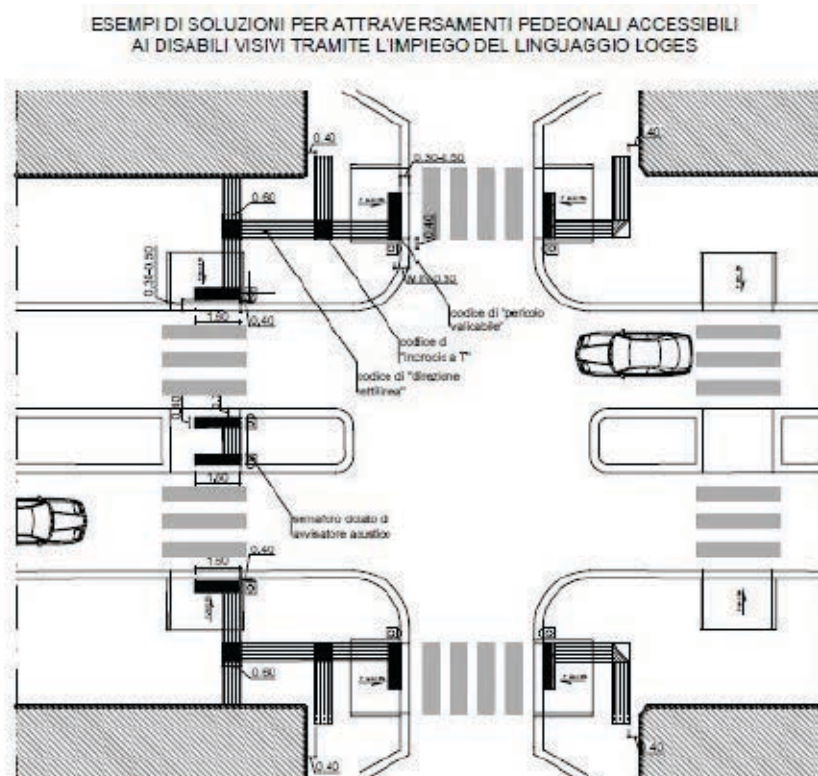


Figura 8

marciapiede di larghezza inferiore o uguale a 3,70 mt., altezza ≤ 16
Pavimentazione in asfalto o lastre di pietre

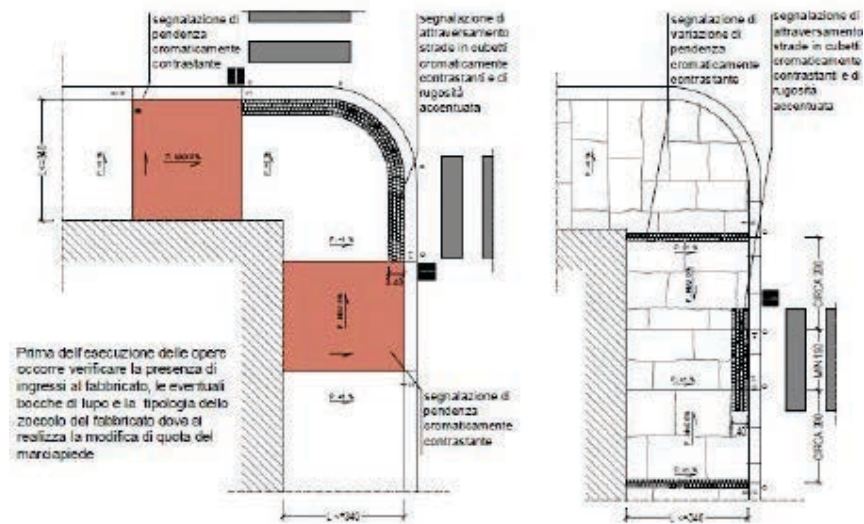
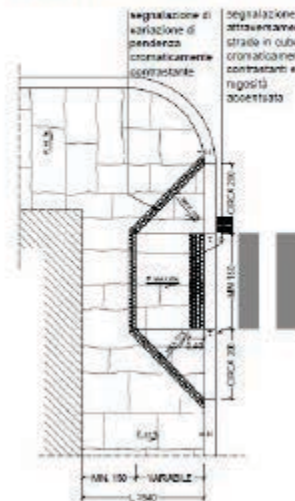


Figura 9

marciapiede di larghezza superiore a 3,70 mt., altezza ≤ 16

Pavimentazione in asfalto o lastre lapidee



Pavimentazione in cubetti

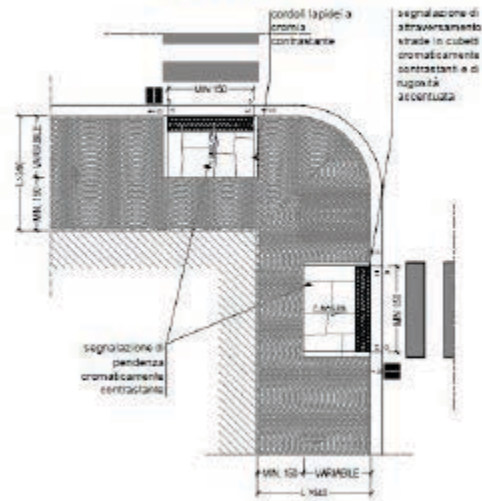


Figura 10

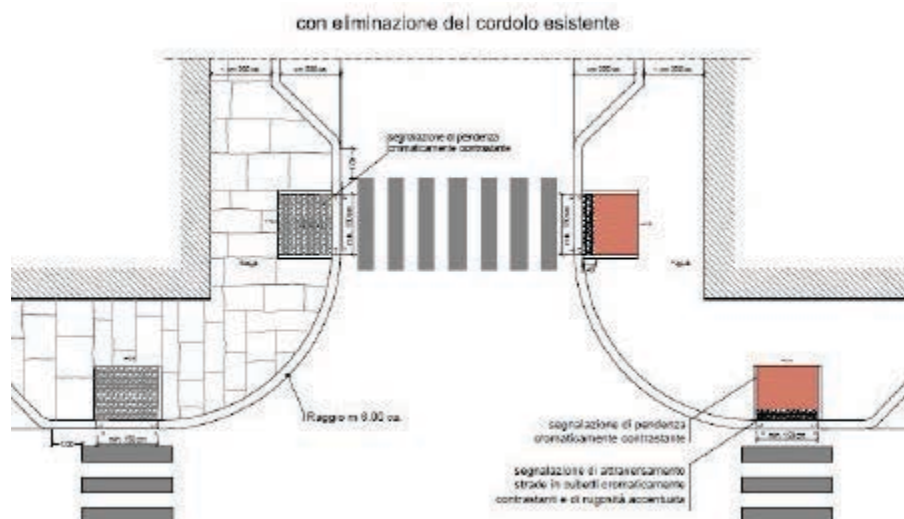


Figura 11

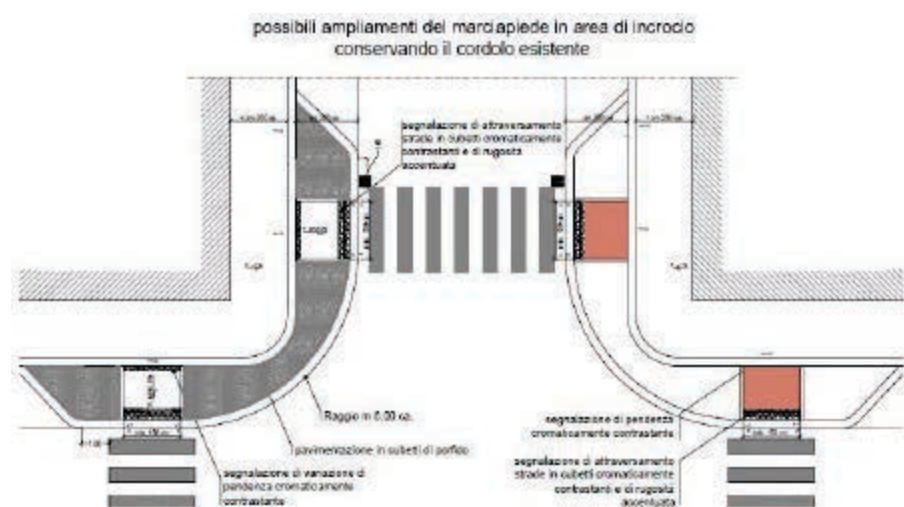


Figura 12

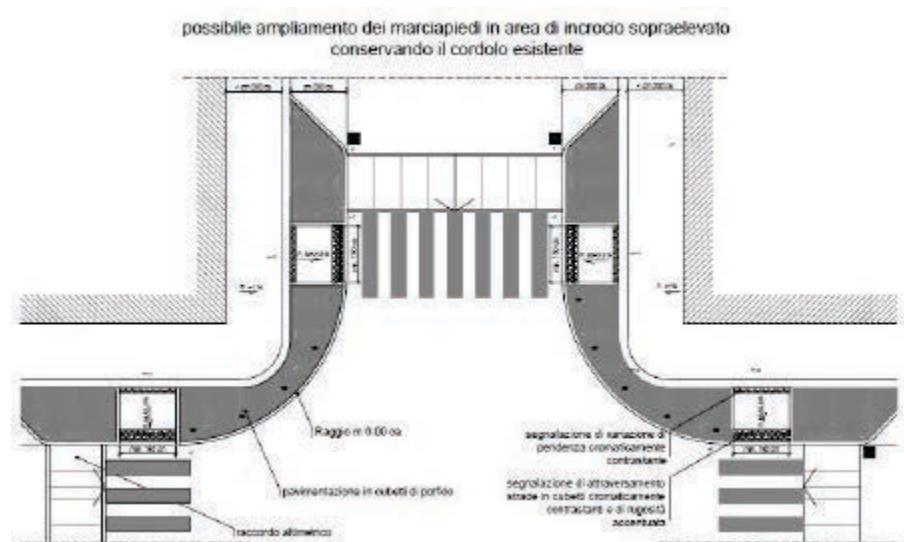


Figura 13

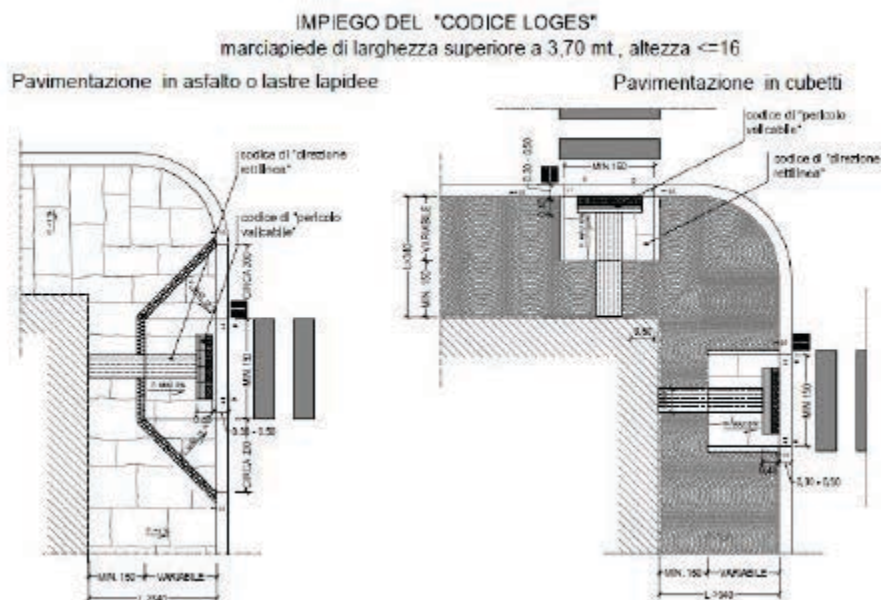


Figura 14

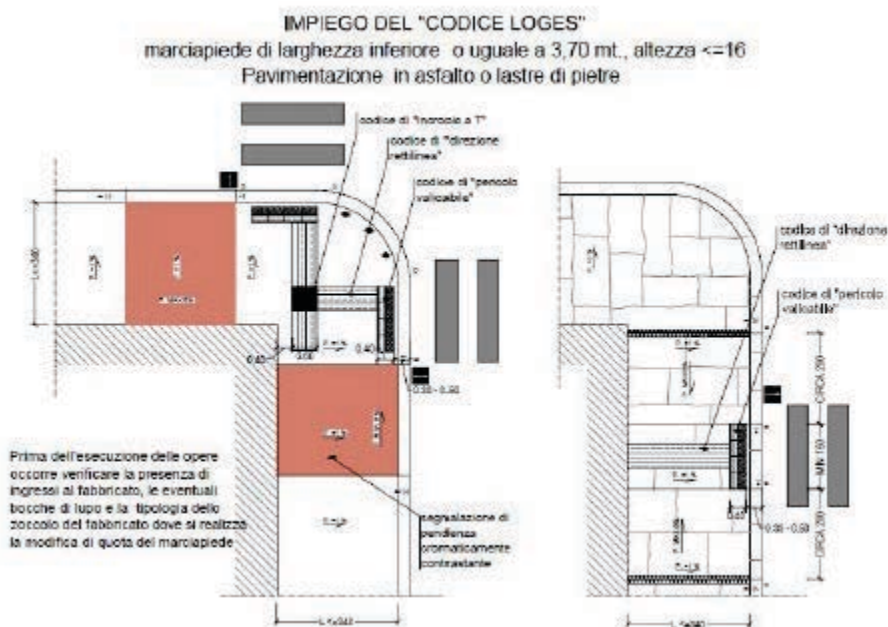


Figura 15

12. CONCLUSIONI

La realizzazione del P.E.B.A. è rivolta soprattutto a tutti i tecnici e a chi opererà, a vario titolo, sugli ambienti stradali, sugli spazi di relazione (piazze, aree mercatali, aree a prevalenza pedonale e via dicendo) e sul verde pubblico.

Il suo scopo diretto è quello di illustrare le soluzioni tecniche più appropriate per l'eliminazione delle barriere architettoniche in modo da determinare un linguaggio il più possibile univoco nelle scelte progettuali e nella loro applicazione.

E' un lavoro p r o t e s o a dare risposte specifiche per casi particolari (soprattutto nell'abbattimento delle barriere lungo i percorsi pedonali e nelle connessioni tra di esse e le zone di parcheggio), ma ha anche il compito di stimolare una sensibilità nuova nell'affrontare il lavoro di tutti i giorni, una sensibilità rivolta al considerare che la città non è frequentata solamente secondo le nostre individuali modalità, ma è percorsa, sia per necessità che per semplice piacere ricreativo, da tante categorie di cittadini e visitatori che non è detto che ne abbiano la totale libertà di fruizione.

Noi normalmente associamo sempre il concetto di disabilità alle persone costrette all'uso della sedia a ruote, ma le disabilità sono di varia natura e tanti sono i gradi delle disabilità. A ben concentrarsi – e a titolo di esempio - vengono in mente subito i non vedenti che hanno, però, una categoria parente che è quella degli ipovedenti, in altre parole persone che hanno ancora un residuale grado di visione, sufficiente a garantire loro una discreta autonomia di movimento, per la quale i punti di pericolo presenti nello spazio pubblico devono però essere possibilmente eliminati. Non bisogna dimenticare che l'abbattimento delle barriere architettoniche non deve essere pensato esclusivamente per le categorie di estremo disagio: l'aumento sempre più percepibile della popolazione di età anziana - portatrice di numerose patologie di carattere degenerativo -, il numero abbastanza considerevole di persone colpite da infortunio, costrette per un certo periodo a subire delle limitazioni nella loro mobilità abituale), le donne in gravidanza (ma anche genitori e nonni alle prese con carrozzine o passeggini, i lavoratori che devono movimentare dei carichi o anche solo le persone che vanno a fare la spesa con il carrello, fanno constatare come l'abbattimento delle barriere sia di fatto un modo di generare – come recita lo slogan di un coordinamento di associazioni – una città per tutti.

Questa è una tendenza promossa - anche a livello accademico - con un approccio definito “Universal Design” vale a dire: progettazione valida per tutti. L'approccio al lavoro di tutti i giorni deve essere meditato e riflessivo. Ogni volta che si pensa a un intervento che si ritiene di carattere ripetitivo, è bene fermarsi e considerare se la scelta che si sta operando quali ripercussioni avrà sulle fruizioni da parte di questi o quei portatori di disabilità. Bisogna, quindi provare a immedesimarsi nelle limitazioni di altre persone; questo è un esercizio mentale utile che può portare alla risoluzione di un problema sottovalutato e che apre la mente all'attenzione che tutti dovremmo avere nei confronti di chi ha disabilità, ma presenta pari diritti.

Il caso classico è la sostanziale differenza prestazionale che il suolo pubblico deve avere se considerato per i disabili della vista o secondo le esigenze delle persone su sedia a ruote: per i primi un suolo pubblico perfettamente raccordato, senza soluzioni di continuità altimetrica, sarà una barriera percettiva assoluta, perché non captando dei limiti con l'ausilio del bastone o con i piedi, il non vedente si sentirà perso in una situazione di pericolo quasi continuo, per i secondi, invece, il limite altimetrico (vale a dire il classico gradino) è - in linea di principio – barriera fisica assoluta.

Bisogna considerare che spesso si vada **in contro** (soprattutto a livello progettuale) a diverse e contraddittorie esigenze di differente natura.

E' dunque necessario che si sviluppi un più generalizzato approccio basato sull'attenzione e sulla condivisione dei problemi da parte dei progettisti e degli attuatori degli interventi di manutenzione e di riprogettazione dello spazio pubblico sapendo sempre individuare le dovute priorità; ma anche da parte dei disabili e delle loro associazioni, sapendo riconoscere gli sforzi che sempre più sono applicati nell'azione della struttura comunale e, semmai, collaborando con la struttura operativa del Comune di Salerno per segnalare eventuali suggerimenti o situazioni da rimediare.

Bisogna perseverare nell'atteggiamento di apertura al tema dell'abbattimento delle barriere architettoniche, mantenendo sempre la più vigile attenzione e disponibilità al confronto sul proprio approccio e sulle scelte ipotizzate. Spesso il confronto, anche solo con i colleghi con maggiore esperienza

specifica, permette di guardare criticamente il proprio lavoro e scoprire che, magari, qualche ulteriore e utile riflessione era sfuggita, vuoi per fretta, per distrazione o per inconsapevolezza di aspetti del problema.

In merito al superamento delle barriere architettoniche si rende necessario, tra i tanti provvedimenti che occorrono, l'adeguamento alla normativa vigente degli scivoli esistenti e la costruzione di nuovi al fine di agevolare il transito pedonale agli spazi e ai servizi pubblici, con particolare attenzione a chi ha difficoltà motorie. È necessario allo stesso modo, portare avanti un programma di creazione di percorsi tattili che abbattano le barriere percettive anche per i disabili della vista.

È evidente alcune di queste proposte ricadono nella sfera delle decisioni di carattere politico, mentre altre rientrano nell'insieme delle decisioni di competenza tecnica.

Pertanto per intervenire sugli aspetti d'interdipendenza tra le specifiche politiche socio/sanitario e, le politiche educative, formative e lavorative, dell'accessibilità, dell'edilizia residenziale pubblica, giovanili, dello sport, turismo e tempo libero, della mobilità, culturali, informative, della polizia municipale, si ritiene opportuno istituire un coordinamento e un gruppo di lavoro, con le seguenti funzioni:

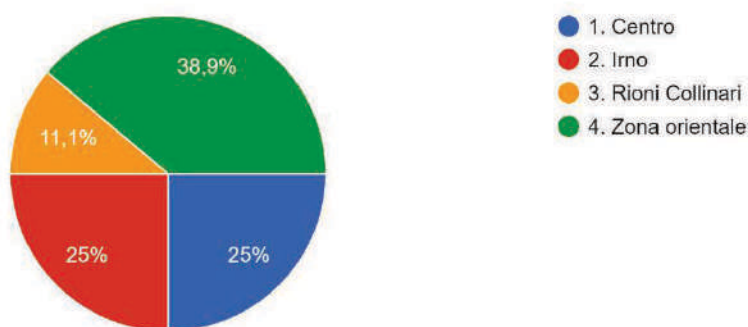
- Armonizzare le attività di programmazione e progettazione per attivazione di risorse - europee, statali, regionali - destinate a interventi a favore di persone con disabilità;
- Promuovere iniziative congiunte con l'azione coordinata degli interventi, a favore di cittadini con bisogni speciali;
- Realizzare attività di monitoraggio;
- Promuovere strategie di sensibilizzazione;
- Coordinare le azioni di sostegno ai soggetti terzi riconoscendo priorità alle iniziative "accessibili".

13. ALLEGATO: Riepilogo delle risposte al questionario

RISPOSTE PERVENUTE AL QUESTIONARIO PEBA DEL COMUNE DI SALERNO

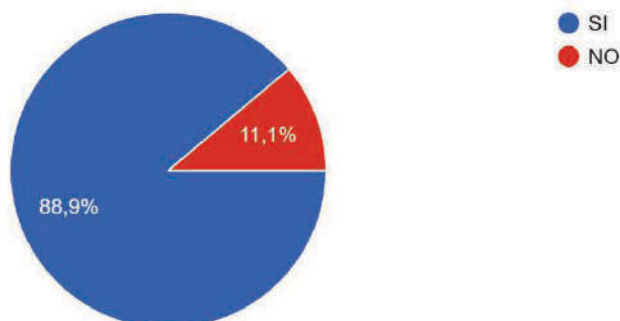
In quale delle seguenti zone sei residente?

36 risposte



Rilevi barriere architettoniche lungo i percorsi pedonali nella zona di residenza?

36 risposte



Se Si, indica dove e la tipologia di barriera riscontrata? 32 risposte

1. Tutta la zona da fratte a salire, mancanza di scivoli, auto in sosta selvaggia
2. via Sant'Eremita - salita con pendenza elevata
3. Accesso alle spiagge libere. Accesso ai mezzi pubblici. Accesso Settore Tributi/Tari via Madonna di Fatima. Mancanza di percorsi per disabili sensitivi. Mancanza di attraversamenti pedonali per disabilità visive.
4. Carmine alberi
5. Angolo via Crispi via Salvatore Calenda. Scalinata molto pericolosa priva di passamano. Percorso per carrozzine non previsto. Piazza Sinno e adiacente via Crispi: Bar delle Rose e fruttivendolo(genio della frutta) proprietari del marciapiede e delle strisce pedonali ostacolando il passaggio.
6. Marciapiedi troppo stretti e con buche in via sciaraffia; dossi sui marciapiedi creati dalle radici degli alberi via Posidonia
7. Quartiere italia.auto in sosta davanti a scivoli per sedie a rotelle.marciapiedi senza scivoli e molto alti
8. Via Domenico fiore nessun tipo di scivolo
9. Marciapiedi dissestati Pavimentazione da rifare

10. Via Sichelgaita: Marciapiedi spesso occupati da veicoli in sosta selvaggia e vigili urbani sotto organico che hanno difficoltà ad intervenire per liberare i marciapiedi
11. omissis
12. Marciapiedi in centro e nelle periferie non forniti di scivoli per le carrozzelle
13. Marciapiede stretto o con aiuole che restringono
14. macchine sui marciapiedi, marciapiedi alti, strade senza marciapiedi
15. La maggior parte della città ha marciapiedi dissestati, con tavolini selvaggi di bar e ristoranti che occupano marciapiedi anche piccoli e stretti, invasi di alberi ormai vuoti e mancanti di terreno che creano pericolo, seggiolini in cemento tra le due piazze di Pastena che sono di intralcio visto che furono pensati negli anni 80 per evitare il parcheggio delle auto, spazi pensati per i bidoni dei rifiuti che ormai non più utilizzabili dai cassonetti traggono in inganno se si cammina su i marciapiedi, bidoni dei rifiuti lasciati dinanzi ai palazzi che sono il più delle volte da intralcio visto che spesso sono adiacenti ad alberi che lo spazio per passare è di circa 30 cm. fioriere che vengono messe in corrispondenza del semaforo del bar marconi che inibisce ai non vedenti l'intercettazione del palo semaforico con il bastone bianco, mancanza di sistemi sonori ai semafori e se esistenti spesso disattivati o non funzionanti, ecc. ecc.
16. Scivoli fuori norma e percorsi tattili e sensoriali inesistenti per bambini e adulti per cominciare
17. scivoli sul marciapiede perennemente occupati dalle vetture in sosta. ascensore della stazione metropolitana non sempre funzionante, scarsità di attraversamenti sicuri per non vedenti
18. Marciapiedi sconnessi lungo tutta la strada che dal bar White porta a via Eugenio Caterina
19. Auto su strisce e scivoli per carrozzelle .
20. Il basalto di tutto il Centro storico instabile e sconnesso risulta impraticabile per una persona su una sedia a rotelle
21. Assenza di strisce pedonali in corrispondenza delle discese per disabili, in alcune zone dove ci sono le discese per disabili non c'è la risalita nel lato opposto, auto che bloccano il passaggio, manutenzione stradale assente che impedisce il passaggio in sicurezza, ed altro.
22. molti marciapiedi non hanno la discesa e inoltre dove è presente spesso non è a norma
23. I marciapiedi, le strade sono tutte sconesse, con pendenze, ed i marciapiedi non sono agevoli per le carrozzella in alcuni punti sono finanche troppo stretti
24. attraversamento strade e marciapiedi
25. In via volontari della libertà, non c'è spazio sufficiente per passare con una carrozzina tra alberi e muro. Gli scivoli sono sempre occupati dalle macchine e spesso non sono in corrispondenza sui 2 lati della via
26. Lampioni su marciapiedi stretti in qualche tratto di via Posidonia; marciapiedi disconnessi in più zone di Torrone che rendono impossibile il passaggio a passeggini e sedie a rotelle;
27. Un po' ovunque, trovo marciapiedi gravemente dissestati o troppo stretti, poche strisce pedonali, cancelli di parchi chiusi (la persona disabile o non è costretta a lunghi giri per trovare un altro passaggio). Spesso le alberature sui marciapiedi sono state abbattute, ma rimangono i buchi per terra al posto delle precedenti

aiuole. Oppure trovo pali della luce/alberi non curati a sbarrare il passaggio. In alcuni casi, pali più "artistici" in quanto ricurvi comportano il rischio di sbattere la testa (questo riguarda chi cammina sulle proprie gambe ed è alto poco più di 1.70). I sottopassaggi sono in condizioni pessime a danno di tutti, disabili e non. La situazione è disastrosa. L'unica fortuna è che buona parte della città è in pianura.

28. Via Irno e tutte le strade vicine hanno le discese per le persone in carrozzella non idonee al loro passaggio, in quanto anche se ci sono gli scivoli, sono alti e non regolari.
29. Attraversamenti pedonali non conformi: i continui interventi sul manto stradale hanno creato un gradino ed è pericoloso per chi si muove in sedia a rotelle. Poi in alcuni punti da un lato è presente lo scivolo, dall'altro il gradino.
30. Scale da via guercio a via mobilio e da via guercio a chiesa San Giuseppe lavoratore
31. Marciapiedi senza scivoli in prossimità delle strisce pedonali o scivoli sistematicamente occupati da auto. All'altezza del nuovo Tribunale, all'inizio del Trincerone gli svivoli, oltre ad essere occupati sistematicamente da auto in sosta sono stati costruiti da un marciapiede all'altro senza tener conto della linea retta
32. Tutti i marciapiedi sono sconnessi con le mattonelle sollevate, il più delle volte a causa delle radici degli alberi.

Se Si, indica dove e la tipologia di barriera riscontrata? 29 risposte

1. Gran parte della città, scivoli se presenti non a raso, parcheggio selvaggio, pavimentazione irregolare
2. via laspro - salita con pendenza elevata e/o scale
3. Gli attraversamenti pedonali della Città non sono adeguati ai diversamente abili, con precipuo riferimento alle disabilità sensoriali. Discese al mare non attrezzate e non adeguate. Mancanza di percorsi pedonali per disabilità. Uffici pubblici a cui si accede mediante rampa di scale (vedi Settore Verde Pubblico ex Ufficio di Igiene). Ascensori non adeguati per grandezze ad ospitare strumenti di trasporto dei disabili motori. Mezzi pubblici.
4. Dappertutto alberi scale
5. Nella piazza di Largo Prato c'è quella zona centrale con il gradino di un'altezza assurda. Infatti non è proprio usata essendo una vera e propria barriera. La gente è costretta a destreggiarsi fra alberi, chiosco, pensilina della fermata autobus e gazebo di bar mentre il 70% della piazza è vuota.
6. Troppe
7. Marciapiedi coperti da alberi ed erba non tagliata tra pastena e torrione
8. Rione carmine-calenda - marciapiedi senza passaggi adeguati
9. Auto in sosta davanti a svivoli dei marciapiedi ed occupazione di area di sosta per disabili da parte di non disabili
10. Via Santa Margherita attraversamenti pedonali con scivoli e strisce pedonali
11. Largo plebiscito, via Arce, via Sant'Eremita, via M. Vernieri, stesso problema di via Sichelgaita
12. omissis

13. nelle periferie non fornite di scivoli per le carrozzelle
14. Dappertutto
15. come sopra
16. marciapiedi inappropriati zone collinari e periferiche della città.
17. Scivoli fuori norma e percorsi tattili inesistenti per bambini e adulti per cominciare
18. scivoli sul marciapiede perennemente occupati dalle vetture in sosta. ascensore della stazione metropolitana non sempre funzionante, scarsità di attraversamenti sicuri per non vedenti
19. Generale stato dei marciapiedi in pessime condizioni
20. Macchine fuori posto sulle rampe. Mancanza di aree ciclabili dedicate a ciclisti e portatori di handicap
21. idem (molti marciapiedi non hanno la discesa e inoltre dove è presente spesso non è a norma?)
22. Uguale
23. piccole percentuali di marciapiedi privi delle discese per l'attraversamento e marciapiedi troppo stretti per permettere il regolare passaggio. Mattonelle divelte e/o sconnesse
24. gli scivoli sono occupati da auto in sosta. La gran parte dei marciapiedi delle strade secondarie di Via torrione non è praticabile con carrozzine, passeggini o carrelli della spesa
25. Vale quando detto prima. La situazione è generalmente compromessa.
26. tutti i marciapiedi del centro andrebbero rifatti, è anche quelli adiacenti al parco pinocchio andrebbero sistemati, le radici hanno smosso tutta la pavimentazione, anche per le persone normodotate c'è pericolo.
27. La risposta è la stessa della precedente. Consiglio anche l'app di google per segnalare i luoghi esatti tramite geolocalizzazione e non descrizione.
28. Sono troppe per indicarle tutte. È un lavoro che dovrebbe fare l'ufficio tecnico del Comune come attività istituzionale e continua
29. Tutti i marciapiedi sono sconnessi con le mattonelle sollevate, il più delle volte a causa delle radici degli alberi.

Quali sono i luoghi pubblici (strade, piazze, aree verdi...) dove preferisci passeggiare?

36 risposte

1. Parchi, lungomare
2. centro storico
3. Lungomare, Corso, Via dei Mercanti, via Trento/Posidonia/Torrione. Parco del Mercatello, Parco del Galiziano
4. Corso vittorio emanuele
5. Lungomare, parco del Mercatello e parco Pinocchio
6. Passeggiare a Salerno non è quasi mai un piacere. Magari ci fossero percorsi pedonali ben tenuti e aree verdi...
7. Lungomare

8. Lungomare
9. Aree verdi.lungomare.
10. Lungomare Colombo strad
11. Rione del carmine
12. Le stesse condizioni precedenti
13. Centro storico, lungomare, corso Vittorio Emanuele, via dei Mercanti e strade limitrofe
14. omissis
15. Piazza della concordia
16. Strade
17. centro
18. Tutta la città da non vedente.
19. Vorrei andare da ogni parte, ma purtroppo sono recluso agli arresti domiciliari se non sono dipendente dalla volontà di un accompagnatore
20. lungomare
21. Aree verdi, in particolare i parchi cittadini
22. Lungomare, Villa comunale, corso Vittorio Emanuele, via Mercanti
23. Parco Mercatello .
24. Tutto il Lungomare fino a Mercatello e nel Centro Storico, dove abito
25. Centro storico
26. strade
27. Dovunque è molto complicato e faticoso portare una sedia a rotelle... Vi inviterei a farlo
28. Lungomare, corso, Parco pinocchio
29. Lungomare e strade con marciapiedi praticabili. Parco del Mercatello, Pinocchio e Villa comunale
30. Lungomare- parchi urbani
31. Amavo passeggiare per i parchi, ma ormai sono devastati (quando non sbarrati).
32. Lungomare, lungoIrno, parco Pinocchio e parco Saledil, quest'ultimo è chiuso da mesi e non si conosce il motivo.
33. Piazza della Libertà, Stazione Marittima, Marina d'Arechi, Parco Pinocchio, Lungomare Tafuri.
34. Corso e lungomare
35. Strade, piazze, aree verdi
36. Piazze e aree verdi

Quali sono i percorsi pedonali del territorio comunale meno accessibili e più degradati?

35 risposte

1. Centro storico

2. zone collinari, praticamente dimenticati
3. vicoli e strade del centro storico
4. Troppi da elencare. I marciapiedi sono in pessimo stato manutentivo soprattutto nella zona orientale, con buche e mattonelle mancanti.
5. I posti dove ora stanno crescendo erbacce
6. Ultimamente il degrado imperversa ovunque. Troppa spazzatura sui marciapiedi ed aiuole con erbacce non tagliate.
7. Troppa scelta
8. Lungomare Marconi, parco del Mercatello, parco del Galiziano
9. C'è l'imbarazzo della scelta
10. Centro storico
11. Strade secondarie
12. Via lanzalone, via agostino Nifo
13. Via Irno
14. Vicoli del centro storico, compreso zona alta di via Sichelgaita
15. TUTTI
16. Matierno Ogliara
17. Fratte
18. periferie
19. zona orientale via parmenide, via leucosia
20. Ovunque
21. lungomare tutta la sua lunghezza con particolare riferimento alla zona di via leucosia
22. Corso Vittorio Emanuele, Centro Storico con strade strette e accessibili al traffico veicolare
23. Non ne conosco
24. Parco del Mercatello .
25. Ce ne sono di di accessibili e ben curati?
26. i parchi per bambini stanno messi molto male
27. Tutti
28. quartieri alti e periferici
29. Lungomare altezza ex Ostello e fino a p.zza della Concordia. Parco Mercatello è in condizioni pietose e pericolose. Via Torrione: i marciapiedi sono sconnessi e pieni di buche e deformati per incauta gestione del verde urbano
30. Parco del galloppo; in zona torrione assenza di aree pedonali e grande inciviltà degli automobilisti che parcheggiano ovunque. Salire e scendere dai marciapiedi col passeggino è un'impresa quotidiana.
31. Parco mercatello, villa carrara, il viale alberato di torrione, buona parte della lungomare, ogliara... ripeto: la situazione è disastrosa un po' ovunque. E peggiora la sera, quando vengono depositati i rifiuti per strada.

Va aggiunto, certamente, il residuo di binari sul lungomare in centro: pericolosissimi per tutti, in particolare per chi osasse usare la bici.

32. Sicuramente il centro storico, e la zona orientale.
33. Corso Vittorio Emanuele, Centro Antico (tutto), pista ciclabile, Lungomare Colombo, via Leucosia, Porticciolo di Pastena.
34. Il marciapiede che costeggia via Castelluccio da un lato, via Gatto, via Vinciprova non è percorribile a piedi, figuriamoci in carrozzella. Qui le radici degli alberi hanno sollevato il terreno. È visibile inoltre una differenza di stile e materiale tra il marciapiede "pubblico" e quello che gira intorno alla chiesa di San Giuseppe, di recente costruzione.
35. Più o meno tutti

In quali vie sarebbe utile intervenire per migliorare l'orientamento e la fruibilità pedonale? 35
risposte

1. Non saprei
2. Tutte
3. salita monte vergine
4. Vedi sopra
5. Lungomare rione Carmine rione gelso
6. Le più frequentate come il lungomare (inteso da S. Teresa allo Stadio Arechi).
7. Tutte o quasi, città da ripensare a misura d'uomo e non di auto!
8. Via sciaraffia
9. Ztl vera nel triangolo ferrovia-prefettura-bar delle rose
10. Zona orientale.centro storico
11. Nei pressi di arie verdi zona lungomare e nei pressi delle stazioni della metropolitana
12. Via lanzalone, via agostino Nifo , via manganario, via del carmine
13. Via Irno
14. Via Sichelgaita parte alta
15. Ovunque
16. Centro specialmente il sabato notte
17. Via dei greci
18. zone collinari
19. lungo irno, non esistono riferimenti tali per i non vedenti per potersi muovere in completa autonomia, la larghezza dei marciapiedi e le strade a scorrimento veloce sono di gran pericolo e non essendoci guide tattili atte a orientare i non vedenti spesso si inboccano discese per carrozzine che portano sulla strada senza che ci si renda conto poi e da considerare un rallentamento del traffico sulla lungo irno in corrispondenza di viale unità d'italia con dossi o semafori a chiamata in corrispondenza della cittadella

giudiziaria poichè è pericolosissimo l'attraversamento da parte di persone non vedenti in quanto viene presa come una pista automobilistica fino al ponte di via irno.

20. Ovunque
21. via trento, via raffaele mauri via raffaele ricci via posidonia lungomare colombo
22. In particolare al centro storico
23. Nessuna
24. Lungomare tutto e Centro Storico sono la vetrina di Salerno, io partirei da li, anche ai fini turistici
25. Quasi tutte.
26. un po' in tutta la città
27. Via Guercio.. Ci sono anche moto e tavoli sui marciapiedi e macchine che bloccano il passaggio pedonale
28. la maggior parte delle stradine adiacenti a quelle principali di veloce percorrenza
29. Tutte quelle in cui è prevista l'attività pedonale: dove ci sono marciapiedi o percorsi immaginati per l'attività pedonale, quali Parchi e giardini
30. Via posidonia
31. Ovunque. In particolare andrebbe garantita la percorribilità a piedi, in bici e in sedia a rotelle lungo tutto il lungomare cittadino e nelle zone di collegamento tra quartieri alti e bassi (es. i sottopassaggi della linea ferroviaria e gli accessi alla metro).
32. Ci vorrebbe un piano Marshall per tutta la città.
33. Tutte le strade ove presenti alberature e lampioni.
34. Troppe per descriverle qui
35. Il Trincerone che scorre tra il nuovo palazzo di giustizia e il mare potrebbe essere a doppio senso. Questo contribuirebbe a dissuadere dal premere sull'acceleratore con maggiori garanzia di sopravvivenza dei pedoni attraversanti

Quali sono gli attraversamenti pedonali da rendere maggiormente accessibili e sicuri?

36 risposte

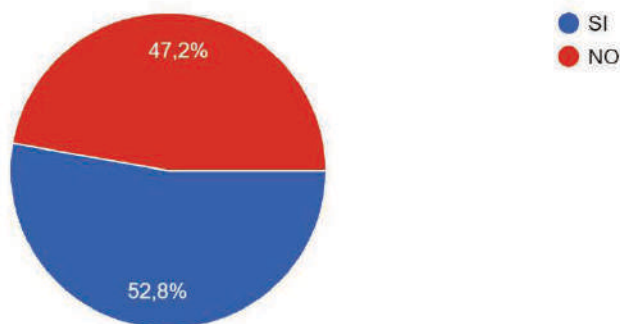
1. Tutti
2. un po' in tutta la città; spesso in prossimità degli attraversamenti vi sono auto parcheggiate impropriamente che impediscono la visibilità reciproca di pedoni ed automobilisti
3. Sono tutti da rendere accessibili
4. Parco pinocchio
5. Niente in particolare
6. Lungomare Torrione Pastena, Lungoirno(quattro corsie da attraversare rasentano la follia di un amministrazione automobilecentrica).
7. Quelli sul lungomare e in corrispondenza della fermata degli autobus
8. Lungomare e via roma

9. Quasi tutti . Mancanza segnaletica.zebre scolorite
10. Soprattutto un asse monte mare e viceversa con ulteriori impianti anche semaforico per i pedoni e diversamente abili
11. Via lanzalone, via agostino Nifo , via manganario, via del carmine
12. Via Irno con installazione semafori e dissuasori velocità auto . Cittadella Giudiziaria incrocio
13. Via Sant'Eremita, via Pio XI, via Vernieri, via Arce, via Marino Paglia parte alta
14. omissis
15. In centro e periferie
16. Via dei greci - strada lungo il centro commerciale le cotoniere
17. strada statale 18
18. lungo irno, lungomare di salerno tutto, via dei mille, strada nazionale da mercatello a teatro verdi. via leucosia gli assi principali.
19. Tutti, in special modo quelli occupati dalle automobiline dei signori (Sic!) normodotati
20. tutti quelli sopra citati
21. Quello di via Torrione davanti allo Sportello di Intesa San Paolo: il semaforo funziona malissimo, è verde estremamente di rado
22. non ne conosco
23. mettere a norma tutti i semafori con chiamata pedonale .
24. ...
25. Quelli di via Roma e del lungomare Trieste.
26. idem (un po' in tutta la città)
27. Cittadella Giudiziaria
28. lungoirno, corso garibaldi e la nazionale strada spesso prive totalmente di dissuasori di velocità, rotatorie e semafori
29. All'altezza della Cittadella Giudiziaria c'è un attraversamento pericolosissimo; Sotto la Carnale, per raggiungere il primo semaforo pedonale occorre attraversare strade con visibilità ridotta e con auto che tendono ad andare a velocità sostenuta
30. Tutti. I semafori pedonali non esistono, attraversare sulle strisce è un rischio continuo perché gli automobilisti ignorano il codice della strada e la civiltà
31. Sarebbe interessante se potessimo inviare delle foto. Sono così tanti che difficile elencarli. Un paio solo come esempio: 1) in Via Verrengia, per raggiungere via Schiavone, il pedone è costretto ad attraversare in curva in in punto in cui mancano le strisce pedonali. Un persona in sedia a rotelle non può passare da qui ed è costretta a un giro molto molto lungo. 2) per raggiungere il liceo Severi dai quartieri al di là della ferrovia gli studenti (e non solo) sono costretti ad attraversare due orribili ponticelli. Un disabile grandi difficoltà. In ogni caso, sono posti spaventosi e indecorosi.
32. Lungoirono tratto adiacente tribunale, lì le auto corrono veloci.
33. Tutti quelli realizzati prima del duemiladieci.

34. Tutti, soprattutto sulle strade a intensa percorrenza
35. L'ufficio tecnico del Comune, unitamente ai vigili urbani, potrebbero facilmente e istituzionalmente rispondere a questa domanda, come, d'altronde, anche alle altre.
36. Non saprei

Rilevi la mancanza di parcheggi riservati a persone con disabilità?

36 risposte

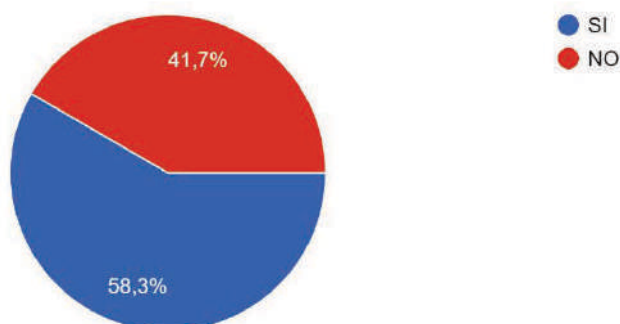


Se Si, dove? 21 risposte

1. Centro, zone collinari
2. Purtroppo molti di quelli esistenti sono occupati da auto senza permesso.
3. Torrione, centro storico
4. In generale
5. Zona orientale.via trento
6. Un po' in tutta la città
7. In tutta la città
8. Centro storico interno, via Sichelgaita
9. omissis
10. In centro si contano nelle dita
11. ovunque
12. Ovunque, quei pochi fruibili sono utilizzati dai signori (Sic!) normodotati
13. Sempre occupati senza contrassegno .
14. Centro storico
15. se ancora non lo avete capito è tutta la città a dare problemi ai disabili
16. in quasi tutti i quartieri
17. Zona torrione pochissimo
18. vicino a tutti supermercati, principali di Salerno, e vicino a tutti gli uffici comunali.
19. Ufficio tributi, centro antico, e dove sono presenti manca la segnaletica orizzontale a strisce diagonali.
20. Ovunque

Rilevi edifici pubblici comunali con presenza di barriere architettoniche che li rendono poco o per niente accessibili?

36 risposte



Se Si, dove? 18 risposte

1. ufficio anagrafe, ascensore rotto da anni
2. Ufficio di Piano
3. Settore Verde Pubblico ex Ufficio Igiene
4. Via picarielli e via la carnale
5. omissis
6. ovunque
7. Da per tutto che siano pubblici e privati, in particolare quelli di proprietà comunale
8. Ispettorato territoriale del lavoro
9. L'anagrafe di via Picarielli è in condizioni pessime
10. Sede comunale via Picarielli
11. Ufficio turismo e spettacolo, comando dei vigili urbani.
12. un po' dappertutto
13. Sono stata negli uffici comunali in zona augusteo. Dopo aver preso l'ascensore non avrei potuto raggiungere l'ufficio si riferimento senza l'aiuto di qualche gentile passante. C'erano i gradini e io avevo il passeggino
14. Le biblioteche
15. Uffici di via Picarielli
16. Protocollo di Palazzo di Città, ufficio tributi, demanio e patrimonio.
17. Palazzo di città

Ci sono altri edifici non di competenza comunale dove sono situate attività aperte al pubblico (bar, cinema, poste, banche, ecc.) che dovrebbero garantire maggiore accessibilità alle persone con disabilità? 17 risposte

1. Sì
2. Sì
3. Nessuno in particolare
4. Poste via sciaraffia, asl via vernieri(ingresso per disabili sbarrato), ufficio accettazione S. Leonardo
5. Poste mariconda.poste pastena
6. Sicuramente da migliorare in alcune strutture
7. omissis
8. Da per tutto che siano pubblici e privati, in particolare quelli di proprietà comunale
9. non mi sembra
10. Tutti gli edifici dovrebbero consentire accesso alle persone con disabilità
11. ...
12. certo, dappertutto
13. Non saprei
14. Non essendo disabile non saprei rispondere in modo specifico sui singoli edifici. Mi viene però in mente la Posta di Pastena, in via Flacco, che nonostante sia al livello della strada presenta il marciapiede dissestato, in rialzo, e con sbarre davanti. Mi è capitato di vedere persone in difficoltà.
15. La maggior parte, per non dire il 90%.
16. Penso di sì ma non sono in grado di dare indicazioni concrete
17. No

Altre considerazioni/ suggerimenti:25 risposte

1. Attuare politica di sensibilizzazione, maggior controllo di tutto il territorio
2. la sosta selvaggia azzerare anche gli accorgimenti/abbattimento delle barriere rendendo poco accessibili gli spazi pubblici della città
3. Al momento nulla
4. I Bar ed i Ristoranti, talvolta, hanno approfittato per occupare troppi spazi pubblici rendendo difficoltoso il passaggio pedonale. Una revisione dei permessi non sarebbe male.

5. Le barriere architettoniche sono tali non solo per disabili, ma per tutti: anziani, mamme con carrozzine, corrieri con carrelli, persone infortunate, bambini piccoli ecc. ecc. La velocità delle auto in città deve essere ridotta (zona 30), le carreggiate ristrette, i percorsi pedonali migliorati.
6. La città in genere non è per nulla pronta ad accogliere la disabilità, assenza di scivoli, di semafori acustici, passaggi angusti, ascensori non funzionanti, buche, dossi, piastrelle saltate, radici "esplose", assenza di percorsi preferenziali anche semplicemente quando si è in coda agli sportelli, per non parlare degli autobus (gradini alti e posti insufficienti).
7. Controllare sosta selvaggia che impedisce la circolazione a persone disabili in carrozzina
8. Oltre alla strada citata sicuramente ci sono diverse strade senza scivoli che permettono attraversamenti comodi inoltre vorrei aggiungere che alcune fermate autobus andrebbero adeguate per permettere una agevole salita
9. Più controlli dei vigili nei parcheggi disabili
10. Andrebbero aumentati il personale dei vigili urbani, i controlli, la frequenza, la quantità di sanzioni e l'intransigenza dei vigili urbani per regolare la sosta dei veicoli che spesso costringe i pedoni, compresi i disabili, i bambini e le donne con passeggini, ad invadere la carreggiata. Troppo spesso i controlli sono concentrati nelle zone centrali mentre le parti del centro meno controllate sono già diventate terra di nessuno dove vige l'anarchia più totale a causa dell'impunità di cui godono coloro che, parcheggiando sui marciapiedi, come avviene quotidianamente (spesso in ore serali) in via Sichelgaita, con prepotenza violano i diritti dei più deboli quali i pedoni, i disabili, i bambini e le donne con passeggini a passeggiare in sicurezza per la città, godendosi Salerno.
11. omissis
12. attivazione in una città turistica di sintesi vocali su mezzi pubblici urbani per la fruizione da parte di non vedenti o ipovedenti, anziani e turisti.
13. La vita indipendente in questa città in modo patente preclusa, perché l'amministrazione inadempiente alla legge dal 1984 sul rigetto Pepa per quanto attiene all'abbattimento delle barriere architettoniche e della comunicazione nelle aree pubbliche e private
14. Grazie di aver avviato questa indagine, per noi cittadini è importante essere ascoltati. Buon lavoro.
15. Un semaforo (secondo me) all'incrocio dei giardini Mariele Ventre " Pastena "
16. Va fatta una mappatura completa della città oltre che l'assenza di controlli ed il degrado contribuiscono ad aumentare le barriere architettoniche.
17. nel 2022 salerno non è una città per disabili (ma anche l'italia tutta)
18. La città tutta ha bisogno di strade dignitose. di manutenzione ordinaria e straordinaria oltre di pulizia. Passare da un marciapiede ad un altro è un'impresa. Uno schifo
19. Il decoro urbano è tale se i cittadini lo apprezzano e se ne possono prendere cura. la teoria delle finestre rotte è sempre tristemente valida

20. Aumentare zone pedonali; ridurre gli spostamenti auto potenziando i trasporti pubblico. La città è potenzialmente meravigliosa, ma si presenta sporca e poco curata sia per disattenzione amministrativa sia per inciviltà di molti abitanti.
21. L'accessibilità di una città non è solo questione di barriere architettoniche, ma anche di ordinaria manutenzione e buona amministrazione. Questo a Salerno manca da anni. La disabilità è un concetto complicato, a volte ambiguo e inadeguato. Bisognerebbe passare a un approccio di diversità umana. Tutti, nella vita, fanno esperienza di "disabilità", piccole o grandi, temporanee o permanente. Il fatto è che la "mancanza di abilità" non dipende solo dal corpo individuale, ma soprattutto dal corpo sociale: in una città ben amministrata molte persone si sentirebbero meno o per nulla disabili, in una città amministrata male mi sento disabile anche io che sono giovane e non ho problemi di salute.
22. Bisogna rifare tutti i marciapiedi
23. Andrebbe fatto un lavoro meticoloso e dettagliato sul rilevamento degli spazi esterni magari sui principi della realtà aumentata.
24. Troppe auto in sosta in doppia e tripla fila
25. La legge prevede contributi anche ai privati per l'abbattimento delle barriere architettoniche nei condomini, a partire dagli ascensori. Non sembra che il Comune di Salerno abbia fondi a ciò dedicati.