



**REGIONE LOMBARDIA**  
*provincia di cremona*  
**COMUNE DI CASALE**  
**CREMASCO - VIDOLASCO**



**PIANO COMUNALE PER L'ELIMINAZIONE  
DELLE BARRIERE ARCHITETTONICHE**

*legge regionale 20 febbraio 1989 n° 6 == D.g.r. 23 novembre 2021 n° 5555*



**P.E.B.A**  
**Piano per  
l'eliminazione  
delle Barriere  
architettoniche**

=====

*adottato/approvato con D.C.C. n° \_\_\_\_\_ del \_\_\_\_\_*

=====

**Allegato 01 – Relazione generale tecnico descrittiva**

-----

*studio - elaborazione - progettazione a cura di  
arch. mario gazzoli – 26012 castelleone - via quadelle n° 2/a  
e-mail. [gazzolimario@libero.it](mailto:gazzolimario@libero.it)*

-----

## **\* premessa**

Il **P.E.B.A.**, Piano di Eliminazione delle Barriere Architettoniche, è uno strumento di rilievo delle “barriere architettoniche” presenti negli spazi e negli edifici pubblici e di programmazione nel tempo del loro superamento.

*“Per barriera architettonica si intende qualsiasi ostacolo fisico che limita o nega l’uso ai cittadini di spazi, edifici e strutture e, in particolare, impedisce la mobilità dei soggetti con difficoltà motoria, sensoriale e/o psichica, di natura permanente o temporanea...”.* (L.R. 20 febbraio 1989, n° 6)

La legge italiana, che prevede la predisposizione del P.E.B.A. già dal 1986, (**legge finanziaria 28/02/1986 n. 41**), non ne definisce nel dettaglio i contenuti e le Amministrazioni pubbliche hanno ampi margini di autonomia nell’elaborazione del Piano stesso.

E’ per questo motivo che l’individuazione di una strategia di azione, che comprenda **finalità ed obiettivi**, assume un ruolo decisivo.

Il **P.E.B.A.** del Comune di **CASALE CREMASCO VIDOLASCO** si propone di:

- **essere uno strumento di conoscenza in termini di accessibilità di edifici e spazi pubblici,**
- **individuare “soluzioni-tipo” per i vari casi che si riscontrano sul territorio,**
- **assegnare le priorità agli interventi,**
- **stimare i costi,**
- **programmare gli interventi in un arco di tempo definito.**

### **Accantonamenti obbligatori**

La legge Regionale obbliga i Comuni Lombardi a destinare una quota non inferiore al **10%** degli oneri di urbanizzazione all’abbattimento delle barriere architettoniche. [L.R. 20.02.59 n. 6 - art. 15 : *I Comuni destinano una quota non inferiore al 10% delle entrate derivanti dagli oneri di urbanizzazione ai fini dell’abbattimento delle barriere architettoniche e localizzative per le opere, edifici ed impianti esistenti di loro competenza*]

### **Cosa fa il Comune ai fini della redazione del P.E.B.A.**

Il Comune assegna all’Ufficio Tecnico i tempi per provvedere alla redazione dei documenti di piano, individuando, se del caso, un professionista al quale affidare la predisposizione del P.E.B.A., indicando la necessità di un percorso di progettazione e di attuazione ed in tal senso individuare le linee di azione, stabilirne soluzioni ed elaborare modalità condivise di rilievo del territorio comunale.

### **Unico Piano, ancorché Lotti operativi derivati del P.E.B.A.**

In parallelo alla predisposizione ed alla attuazione del **P.E.B.A.**, sono da programmare nel piano Triennale Opere Pubbliche, gli interventi utili alla realizzazione *iniziale / parziale / finale*, individuati dal P.E.B.A., ancorché in Lotti Funzionali. Il Comune, oltre a riprendere periodicamente, sino al suo esaurimento funzionale, la redazione del P.E.B.A., provvede a designare i fondi necessari per l’abbattimento delle barriere architettoniche in coerenza alla indicazione del P.E.B.A., ancorché riferito a Lotti Funzionali.

In ogni caso è opportuno precisare che i valori qui indicati sono indicazioni generali, la cui valutazione rigorosa può variare per la singola applicazione particolare in ordine alle progettazioni esecutive che ne derivano.

Si evidenzia che per opere di eliminazione delle barriere architettoniche vige l’aliquota IVA agevolata pari al 4%.

## **\* introduzione**

L'Amministrazione Comunale di CASALE CREMASCO VIDOLASCO si è dimostrata particolarmente sensibile alla emergente problematica pertinente gli interventi finalizzati alla eliminazione delle “barriere architettoniche” e pertanto giunge alla primaria predisposizione del presente Piano finalizzato alla rilevazione, al censimento ed alla conseguente programmazione attuativa degli interventi in ambito dei luoghi e degli edifici di proprietà comunale.

La predisposizione dei “**piani di eliminazione delle barriere architettoniche**” compete alle amministrazioni pubbliche, secondo le modalità stabilite dal D.P.R. n. 503/1996.

L'operazione preliminare propedeutica alla predisposizione del piano è costituita dal censimento degli immobili e degli spazi pubblici da assoggettare agli interventi di eliminazione o superamento delle barriere architettoniche.

Per quanto riguarda la normativa sull'eliminazione delle barriere architettoniche, le principali norme vigenti sono le seguenti:

- ✓ D.P.R. n. 503 del 1996: Regolamento recante norme per l'eliminazione delle barriere architettoniche negli edifici, spazi e servizi pubblici;
- ✓ Legge 5 febbraio 1992, n. 104: Legge-quadro per l'assistenza, l'integrazione sociale e i diritti delle persone handicappate;
- ✓ D.M. dei lavori pubblici 14 giugno 1989, n. 236: “Prescrizioni tecniche necessarie a garantire l'accessibilità, l'adattabilità, e la visitabilità degli edifici privati e di edilizia residenziale pubblica sovvenzionata e agevolata, ai fini del superamento e dell'eliminazione delle barriere architettoniche”;
- ✓ Legge Regionale 20 febbraio 1989, n. 6 “Norme sull'eliminazione delle barriere architettoniche e prescrizioni tecniche di attuazione”;
- ✓ La D.g.r. XI/5555 del 23/11/2021 – approvazione linee guida per redazione dei PEBA.

Il presente documento costituisce la fase conclusiva dell'incarico per la redazione del Piano per l'Eliminazione delle Barriere Architettoniche (P.E.B.A.) e si compone dei seguenti contenuti:

- a) individuazioni dei luoghi e degli edifici oggetto di intervento;
- b) schedatura dei luoghi ed edifici comunali da assoggettare all'eliminazione/riduzione delle barriere architettoniche;
- c) stima dei costi per la realizzazione degli interventi necessari all'eliminazione delle barriere architettoniche negli edifici e negli spazi urbani di competenza Comunale;
- d) definizione dell'ordine di priorità degli stessi e delle tempistiche per la loro realizzazione.

Il campo di applicazione delle normative poste per l'eliminazione delle barriere architettoniche, all'interno del quale si opera per predisporre ed elaborare il P.E.B.A., è individuato dai commi 3, 4, 5 e 6 dell'articolo 1 del D.P.R. n. 503 del 1996 e dall'art. 5 della Legge Regionale n. 6 del 1989.

In particolare al comma 4 si dice: “*Agli edifici e spazi esistenti, anche se non soggetti a recupero o riorganizzazione funzionale, devono essere apportati tutti quegli accorgimenti che possono migliorarne la fruibilità sulla base delle norme contenute nel presente regolamento*”; ed al comma 7: “**Non possono essere erogati contributi o agevolazioni da parte dello Stato e di altri enti pubblici per la realizzazione di opere o servizi pubblici non conformi alle norme di cui al presente regolamento**”.

Ciò significa altresì che il P.E.B.A. è uno strumento flessibile di programmazione, posto nell'arco di tempo limitato ed in relazione alle risorse economiche e/o finanziamenti erogati. Tale Piano quindi è da rivedere ed aggiornare ogni anno e posto in relazione al Piano Triennale delle Opere Pubbliche riprodotto nel Bilancio dell'Ente comunale.

## **\* metodologia e tipologia del piano**

Progettare per una “utenza ampliata” significa pensare ad un progetto che si sforzi di visualizzare il più possibile il numero di utenti che possono trovare la giusta compatibilità con le soluzioni adottate nella progettazione.

Il progettista deve essere consapevole delle barriere che ogni giorno rendono difficoltosa la fruibilità delle cose e degli spazi non solo ai disabili come usualmente concepito (*quante volte nei bagni pubblici vengono adottate soluzioni idonee per alcuni tipi di invalidità e negative per altre*), ma conoscendo la complessità degli handicap e delle esigenze appunto di una utenza ampliata.

Pensiamo, ad esempio, alla difficoltà motoria di molti anziani, cardiopatici, donne in gravidanza, alle ridotte capacità dei bambini ed alle difficoltà che incontrano le persone che devono spingere carrozzine e passeggini.

Una soluzione che soddisfi le esigenze di tutti non c'è, ma una scelta pensata per soddisfare le esigenze di una utenza più ampia possibile va sempre ricercata.

Dall'analisi svolta nella fase iniziale del piano, attraverso la mappatura e schedatura dei luoghi e degli edifici pubblici, sono emerse alcune criticità sia per quanto riguarda gli edifici, sia per gli spazi urbani esterni (*marciapiedi, rete viaria e pedonale, percorsi ciclo-pedonali, parcheggi, parchi e giardini pubblici, ecc.*).

I criteri che hanno condizionato le scelte di intervento proposte in questo capitolo, sono: la fattibilità, la tempistica dei lavori da realizzare (ponendo prioritari quelli a breve termine), i costi di intervento.

Il tutto, naturalmente, con l'obiettivo di risolvere i principali problemi di accessibilità di parti comuni e spazi di aggregazione, che impediscono gravemente la fruibilità di tali spazi alle persone disabili o con ridotte capacità motorie.

Gli interventi si riassumono nei seguenti punti:

### **+ per gli edifici e strutture pubbliche comunali:**

**a)** opere di miglioramento dell'accessibilità e della fruibilità degli spazi comuni con interventi minimi;

### **+ per gli spazi urbani:**

**b)** formazione di scivoli su marciapiedi e attraversamenti pedonali esistenti;

**c)** formazione di nuovi attraversamenti pedonali con scivoli;

**d)** formazione di posti auto per invalidi in parcheggi esistenti;

**e)** formazione di “parcheggi bebè”: posti auto riservati a donne in gravidanza o quando vi sono neonati a bordo fino a 12 mesi di età;

**f)** eliminazione di gradini ed ostacoli nei percorsi esterni, in particolare dei giardini e parchi pubblici.

Per quanto riguarda i “parcheggi”, si applicano gli articoli 4.2.3 e 8.2.3 del D.M. 236/1989, sottolineando che nelle aree a 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 a veicoli al servizio di persone disabili.

Una novità da tenere in evidenza con questo studio riguarda la proposta di integrare l'offerta di posti auto con i “*parcheggi bebè*” e, nella fattispecie, stalli di sosta - con relativa simbologia - idonei a donne in gravidanza o persone con neonati a bordo fino a 12 mesi di età.

Vi è anche una tipologia di interventi che necessitano maggiori costi e tempi di intervento, per cui serve una programmazione pluriennale al fine, comunque, di perseguire entro tempi accettabili (5 anni) un grado complessivo di accessibilità e fruibilità degli spazi comuni.

➤ **Tra questi interventi si segnalano in sintesi:**

**g)** opere di adeguamento degli spazi interni degli edifici (*ascensori, scale, bagni, rampe, uscite sicurezza, ecc.*).

**h)** la formazione di nuovi marciapiedi e/o percorsi pedonali, in particolare a completamento di percorsi esistenti, l'adeguamento dimensionale e il rifacimento delle pavimentazioni spesso ammalorate ed in modo tale da garantire l'accessibilità.

- ❖ Il P.E.B.A. quindi attua i criteri analiticamente individuati e precisamente: l'eliminazione delle barriere architettoniche deve riguardare, anche per stralci successivi, tutti gli edifici comunali che hanno rilevanza pubblica (*scuole, uffici pubblici, strutture ricettive e di svago, ecc.*);
- ❖ Il P.E.B.A. deve diventare uno strumento di riferimento sistematico per la rilevazione degli ostacoli e delle barriere architettoniche e di valutazione economica per la loro eliminazione, nei limiti delle risorse economiche disponibili;
- ❖ Il P.E.B.A., in particolare, deve attribuire una priorità di realizzazione per ogni intervento o gruppo di interventi manutentivi, sulla base delle funzioni preliminarmente contestualizzate in ogni edificio;

Nell'ambito del P.E.B.A. si fotografa lo stato di fatto degli edifici pubblici, evidenziando tutti gli ostacoli fisici che limitano o impediscono la libera e completa fruizione degli spazi e degli ambienti; pertanto in quest'ottica, le barriere architettoniche e localizzative sono tutti quegli elementi che impediscono o limitano la percezione, la riconoscibilità, l'orientamento, la comunicazione e l'accessibilità degli ambienti in modo sicuro ed autonomo da parte dell'utenza, qualunque sia la condizione fisica o mentale della stessa.

E' comunque da considerare che le strutture pubbliche dislocate sul territorio, producono o forniscono servizi utili al soddisfacimento delle necessità della popolazione, per le quali si deve garantire la completa accessibilità al fine del miglioramento della qualità della vita di tutti gli utenti.

## ***\* le principali disabilità riscontrabili***

### **Definizione di disabilità**

È un termine ombrello per menomazioni, limitazioni dell'attività e restrizioni della (alla) partecipazione. Indica gli aspetti negativi dell'interazione dell'individuo (con una condizione di salute) e i fattori contestuali di quell'individuo (fattori ambientali e personali).

### **Disabilità motoria**

Si intende una grave limitazione o impedimento, permanente o temporaneo, alle capacità di movimento di una o più parti del corpo o di uno o più arti.

### **Disabilità sensoriale**

Si intende un'espressione che indica una parziale o totale assenza della vista o una parziale o completa mancanza di capacità di udito o, ancora, la compresenza delle due disabilità visiva e uditiva. La disabilità sensoriale pregiudica spesso la vita di relazione e la comunicazione.

### **Disabilità Cognitiva**

Si intende una limitazione o un impedimento all'apprendimento o alla comprensione del linguaggio scritto o orale, o disturbi da deficit di attenzione o, ancora, difficoltà a relazionarsi socialmente.

DISABILITÀ MOTORIA	DISABILITÀ SENSORIALE	DISABILITÀ COGNITIVA
		

## ***\* individuazione delle macro-categorie di BB.AA.***

Il raggruppamento delle numerose criticità rilevate in un numero limitato di macro-categorie, che raccolgono tra loro problematiche simili, è servita per determinare, in modo facile e veloce, la frequenza con la quale un dato ostacolo (o ostacoli simili tra loro) si ripresenta in ogni tipologia di spazio/edificio pubblico, determinando una corrispondenza diretta tra tipologia di spazio/edificio collettivo e criticità più comunemente rilevate per quella data destinazione funzionale.

Il Piano identifica le seguenti sei macro categorie di criticità:

1. *Raggiungibilità*
2. *Accesso edificio/spazio pubblico*
3. *Collegamenti verticali*
4. *Collegamenti orizzontali*
5. *Dotazione di servizi igienici accessibili*
6. *Sicurezza*

La distinzione è indicata sulla base della natura dell'ostacolo fisico che limita la piena fruibilità delle persone con disabilità sia di tipo motorio (ad esempio ambienti interni di dimensioni inadeguate, presenza di dislivelli, presenza di scale per l'accesso ai piani superiori, porte o soglie di larghezza inadeguata ecc.) che percettivo (ad esempio mancanza di guide visive e tattili che assicurino l'orientamento interno negli spazi di distribuzione e negli ambienti principali).

Nell'individuazione delle sei macro-categorie di criticità, il Piano ha tenuto conto delle accezioni attribuite dalla normativa ai principi di accessibilità e fruibilità; in particolare, con il termine di fruibilità la normativa intende non soltanto la possibilità, estesa alle persone disabili, di entrare e percorrere uno spazio o un ambiente interno di un edificio (requisiti propri del principio di accessibilità), ma la possibilità di utilizzarlo in modo completo, esteso agli arredi, alle attrezzature, agli impianti (elettrici, telefonici, informatici, di condizionamento ecc.) per il miglioramento del comfort interno e lo sfruttamento di ogni funzionalità a disposizione.

Questo comporta che ogni spazio/edificio che risulti accessibile ai disabili, possa non essere completamente fruibile.

## ***\* le schede di rilevamento, tipologia di intervento e stima sommaria dei costi***

Il Piano P.E.B.A. è composto ed integrato da elaborati grafici e testuali riportanti, per ogni edificio e spazio pubblico usufruibile, una schedatura che ne evidenzia la destinazione e l'ubicazione, nonché le condizioni e gli elementi descrittivi cui necessariamente si dovrà procedere con le progettazioni esecutive di intervento.

**Pertanto le “schede” così composte determinano un “censimento” così come gli elaborati grafici ne riportano l'individuazione nella specificità.**

**Sarà compito dell'Ufficio Tecnico Comunale, o del professionista individuato, procedere annualmente alla revisione del Piano stesso in conseguente riferimento agli interventi effettuati e programmati.**

**Il Piano quindi assume il “modello tipo” della scheda di rilevamento ed ancorché l'elaborato grafico planimetrico di corrispondenza.**

Pertanto la schedatura e la mappatura mettono in risalto gli interventi conseguenti per migliorare l'accessibilità e ne è possibile stimare, presumibilmente ed a titolo indicativo, i rispettivi costi mediante:

^ adeguamento delle soglie di accesso (max. 2,5 cm.) e rimozione dei gradini e realizzazione di rampe con adeguata pendenza; **importo presunto € 1.900,00**

^ cartellonistica con specifica simbologia e riconoscibilità del luogo accessibile, oppure la sostituzione di elementi o mezzi ausiliari utili, compreso lo smaltimento di quelli esistenti; **importo presunto € 2.200,00**

^ adeguamento delle porte di accesso ai locali, (eventuali maniglioni e maniglie ad altezza regolata) nonché adeguamento e/o sostituzione degli elementi dei bagni (lavabo, tazza w.c., doccia, maniglioni e supporti, rubinetteria, specchio, ecc.); adeguamento delle postazioni dei citofoni ed adeguate pulsantiere (dal piano terra deve essere compresa H. tra 110-135 cm.) **importo presunto € 9.100,00**

^ dove possibile adeguamento di marciapiedi con formazione di scivoli in raccordo adeguato e/o soppressione del marciapiede stesso; **importo presunto € 8.000,00**

^ previsione dove possibile di inserimento corpi ascensori; **importo presunto € 38.500,00**

^ adeguati percorsi con possibilità di rotazione della carrozzina (larghezza a m. 1,50) e studio delle adeguate pavimentazioni con materiali antiscivolo; **importo presunto € 5.700,00**

^ posizionamento di corrimano **importo presunto € 2.100,00**

^ modificazioni, implementazioni, e/o realizzazioni degli attraversamenti pedonali, sia in rilevato sia in raccordo agli esistenti; adeguamento della segnaletica e barriere di protezione; **importo presunto € 2.700,00**

^ adeguamento segnaletica verticale ed orizzontale per posizionamento stalli di parcheggio; **importo presunto € 2.800,00**

**Si sommano i costi in un totale netto dei lavori in € 73.000,00**



## **\* *modalità amministrative di attuazione***

Le modalità amministrative si possono sintetizzare nei seguenti passaggi:

- a)** adozione / approvazione in C.C. del P.E.B.A.;
- b)** determinazione del frazionamento annuale del Piano con specifica elaborazione del cronoprogramma degli interventi, anche in relazione agli stanziamenti a bilancio e delle misure finanziarie ed approvazione da parte degli organi competenti;
- c)** progettazione, nelle tre fasi previste dal D.Lgs. 18 aprile 2016, n. 50, in relazione agli Stralci Funzionali stabiliti;
- d)** ricerca di eventuale fonte di finanziamento;
- e)** gara appalto dei lavori / esecuzione delle opere / collaudo.




## **\* *attori e soggetti coinvolti nell'elaborazione e realizzazione del Piano***

Il P.E.B.A. non è un Piano elaborato univocamente dai tecnici e dagli specialisti, ma si configura in alcuni passaggi come percorso condiviso e partecipato dai cittadini e dalla comunità e quindi è un processo trasversale.

Analogamente alla Pianificazione urbanistica, in considerazione del suo marcato profilo interdisciplinare, il Piano si configura dunque come percorso condiviso e partecipato.

Il tema dell'accessibilità infatti non può e non deve essere declinato solamente ad una dimensione edilizia, ma anche urbana e sociale.

I Soggetti che sono stati coinvolti, ovvero da coinvolgere, nelle varie fasi di elaborazione e/o di successiva revisione del piano sono:

-   ***cittadini, comunità, partner istituzionali***
-   ***tecnici, settori, direzioni e assessorati del Municipio***
-   ***esperti progettazione accessibile.***

## **\* *destinatari del P.E.B.A.***

I destinatari del P.E.B.A. sono le persone con disabilità fisica, sensoriale e/o cognitiva, gli anziani, i bambini, i genitori con passeggini e altre fasce “deboli” di popolazione, le persone in sovrappeso, le persone in convalescenza, ecc.; in sintesi chiunque si possa trovare in difficoltà nella relazione con uno spazio urbano destinato ad offrire un servizio pubblico che per definizione si rivolga alla totalità della cittadinanza (quella che verrà definita “platea allargata”).

Poiché nel corso della vita qualsiasi individuo può ritrovarsi ad affrontare condizioni temporanee di inabilità, gli interventi di eliminazione delle barriere architettoniche vanno a beneficio di tutti i cittadini.

La questione della disabilità è fortemente correlata all'invecchiamento della popolazione, con il declino di alcune funzioni motorie, sensoriali, fisiologiche e cognitive; il continuo invecchiamento della popolazione è ormai un dato di fatto in Europa occidentale.

In particolare in Italia, oltre il 22% della popolazione è over 65 anni e il numero di anziani non autosufficienti si attesta sui 6,3 milioni di persone. Di conseguenza, oltre alla crescita della popolazione anziana, si prevede un aumento delle persone disabili negli anni a venire e, di conseguenza la necessità dei servizi dedicati.

Diventa pertanto necessario promuovere interventi per adattare il patrimonio immobiliare e migliorare l'accessibilità e la sicurezza a tutto campo (dagli spazi pubblici, dai servizi socio-sanitari alle strutture ricettive e commerciali, ecc.) in modo tale da rendere il territorio più fruibile, sicuro, attraente e confortevole per gli abitanti ed i visitatori.

A puro titolo di esempio e per una più corretta comprensione del fenomeno è utile tener conto che la domanda potenziale di un “turismo accessibile” in Italia viene stimata in circa 127,5 milioni di persone; 46 milioni sono riferiti a persone con una qualche forma di disabilità e 81 milioni a persone over 65.

## ***\* le sommarie prescrizioni tecniche di base***

L'obiettivo del presente capitolo è quello di fornire ai progettisti, sia pubblici che privati, utili indicazioni tecniche, da intendersi come prescrizioni minime, per una serie di interventi caratteristici negli spazi urbani, nel rispetto delle normative vigenti.

L'abaco è costituito da schede tecniche che riguardano i seguenti temi:

- *Marciapiedi e attraversamenti pedonali (marciapiedi, scivolo trapezoidale, scivolo semicircolare, rampa di raccordo parallela al marciapiede);*
- *Parcheggi per invalidi (parcheggio singolo a pettine, parcheggio doppio a pettine, parcheggio longitudinale, parcheggio diagonale); parcheggi "bebè";*
- *Giardini e parchi (percorsi e pavimentazione, accostamento a panchine).*

Per ulteriori indicazioni tecniche si fa esplicito riferimento alla L.R. 20.02.1989 n° 6 e, nella fattispecie, al suo Allegato.

Ed altresì si prescrive l'utilizzo del fascicolo n. 22 - "Tavole Esplicative" contenuto nella pubblicazione della Regione Lombardia con l'edizione speciale del 6 novembre 1998, B.U.R.L. n. 44, "Disposizioni per favorire il superamento e l'eliminazione delle barriere architettoniche denominate: città senza barriere".

# *\* criteri di progettazione universale per la creazione di nuovi spazi collettivi, l'approccio progettuale del design for all*

I principi dell'Universal Design o Design for All, ridisegnano il tema dell'eliminazione delle barriere architettoniche sposta l'attenzione dai limiti fisici della persona "disabile" ai requisiti che gli oggetti e gli spazi devono possedere per essere fruiti da tutti.

Questa operazione porta il progettista all'obbligo di ripensare gli spazi urbani, gli edifici e gli oggetti non in funzione della loro "messa a norma", ma pensando esclusivamente al miglior utilizzo che ne possono fare tutti i potenziali fruitori. L'obiettivo è di proporre e far comprendere come si possano tradurre le indicazioni normative in soluzioni progettuali efficaci e, allo stesso tempo, esteticamente apprezzabili.

**The Principles of Universal Design**

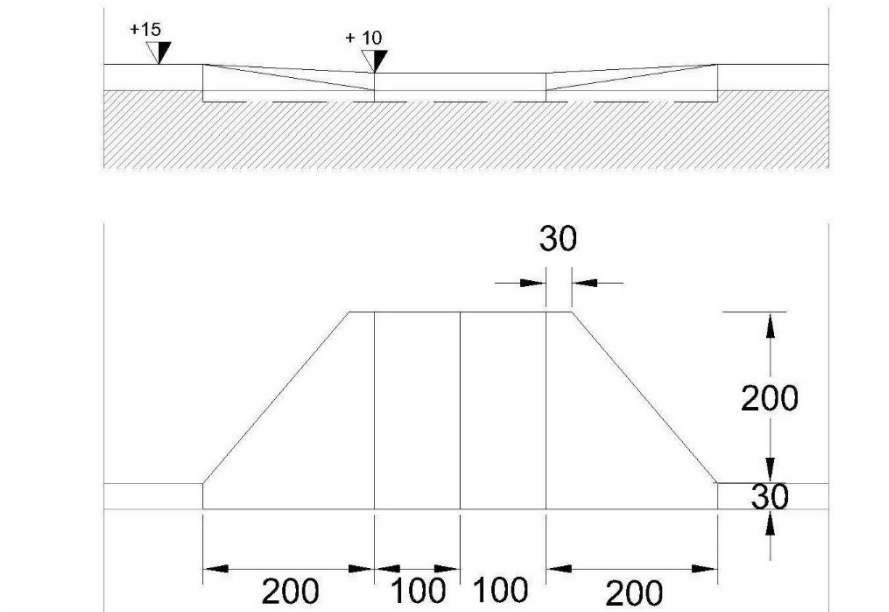
The design of products and environments to be usable by all people, to the greatest extent possible, without the need for adaptation or specialized design.

- 1 Equitable Use**  
The design is useful and marketable to people with diverse abilities.
- 2 Flexibility in Use**  
The design accommodates a wide range of individual preferences and abilities.
- 3 Simple and Intuitive Use**  
Use of the design is easy to understand, regardless of the user's experience, knowledge, language skills, or education level.
- 4 Perceptible Information**  
The design communicates necessary information effectively to the user, regardless of ambient conditions or the user's sensory abilities.
- 5 Tolerance for Error**  
The design minimizes hazards and the adverse consequences of accidental or unintended actions.
- 6 Low Physical Effort**  
The design can be used efficiently and comfortably and with a minimum of fatigue.
- 7 Size and Space for Approach and Use**  
Appropriate size and space is provided for approach, reach, manipulation, and use regardless of user's body size, posture, or mobility.

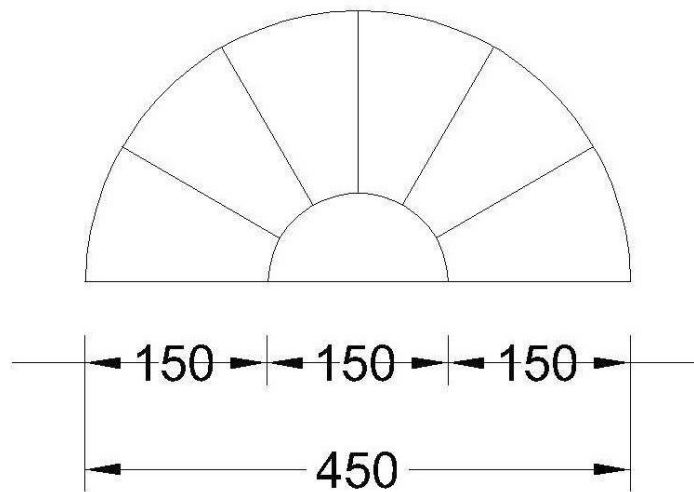
Center for Universal Design at NC State



## SCHEDA . 2 - SCIVOLO TRAPEZOIDALE

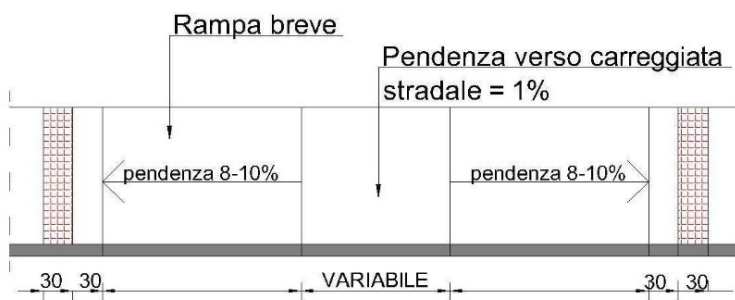


## SCHEDA . 3 - SCIVOLO SEMICIRCOLARE

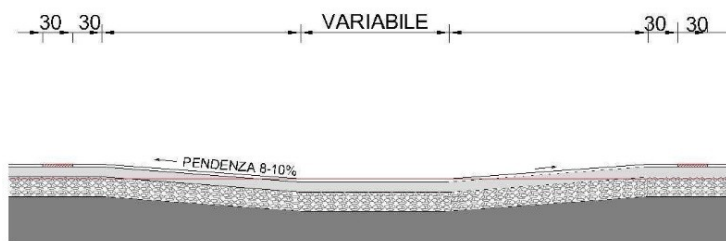


## SCHEDA . 4 - RAMPA DI RACCORDO PARALLELA AL MARCIAPIEDE AL MARCIAPIEDE

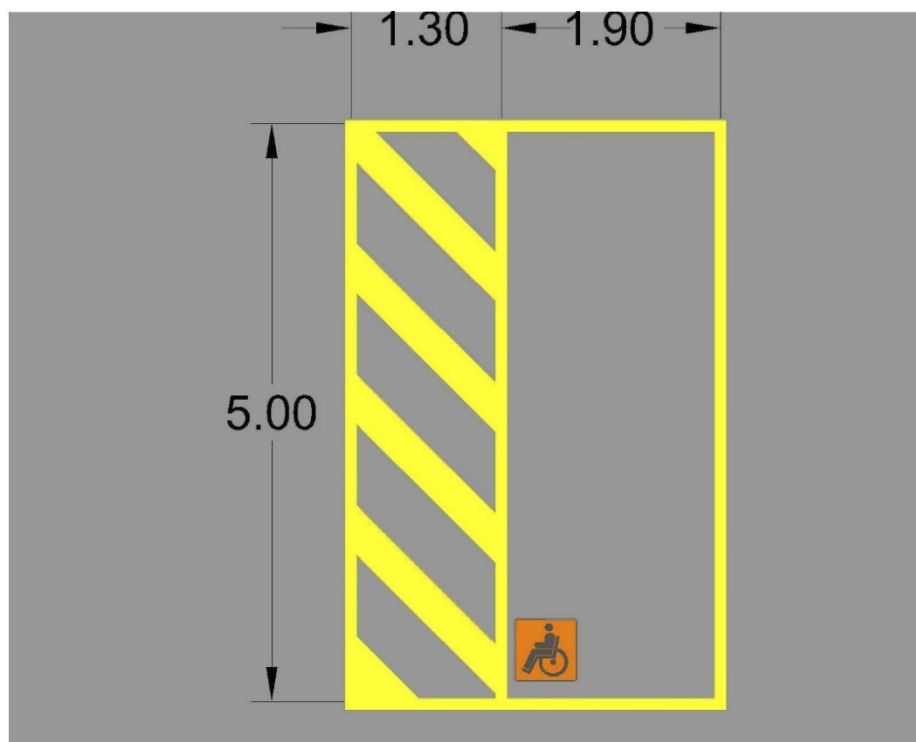
PLANIMETRIA



SEZIONE LONGITUDINALE



## SCHEDA . 5 - PARCHEGGIO SINGOLO A PETTINE (e parcheggi bebe')



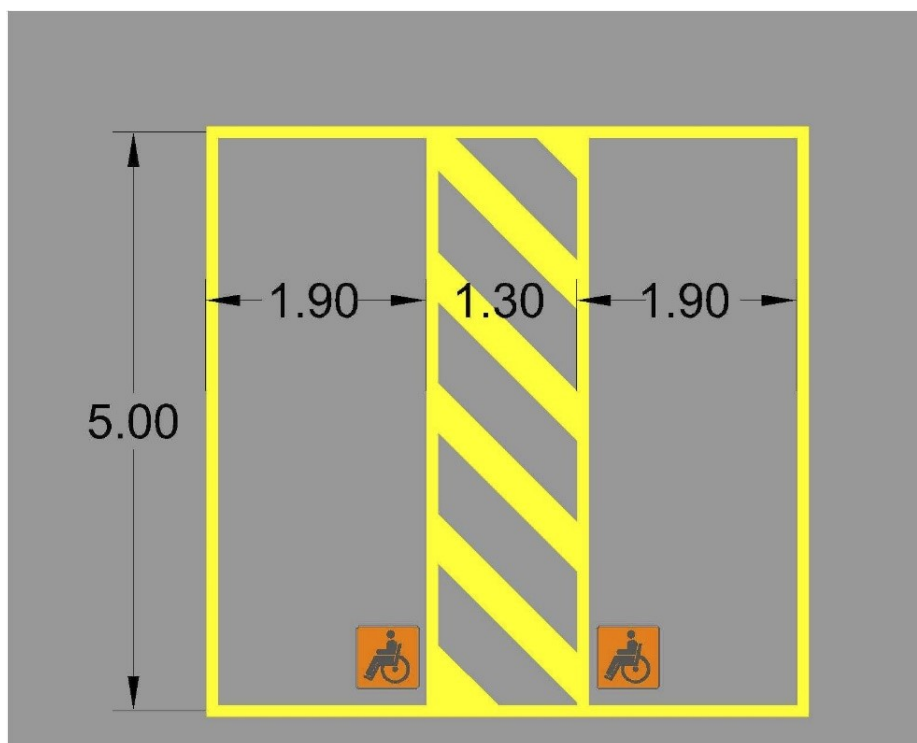
Nel caso di stalli di sosta disposti in serie, è preferibile adottare una larghezza netta dello stallo non inferiore a m. 2,30, al fine di rendere fruibile l'accesso su ambo i lati del veicolo.

Nel caso di parcheggi "Bebè", riservati a donne in gravidanza ed a persone con neonati a bordo che necessitano di uno spazio adeguato per salire e scendere dall'autoveicolo, lo stallo di sosta deve avere dimensioni minime di larghezza pari a m. 3.00; la segnaletica orizzontale deve essere eseguita con colore bianco se la sosta è libera o blu se a pagamento, mentre il cartello deve contenere un apposito segnale scelto dall'amministrazione comunale, del tipo :



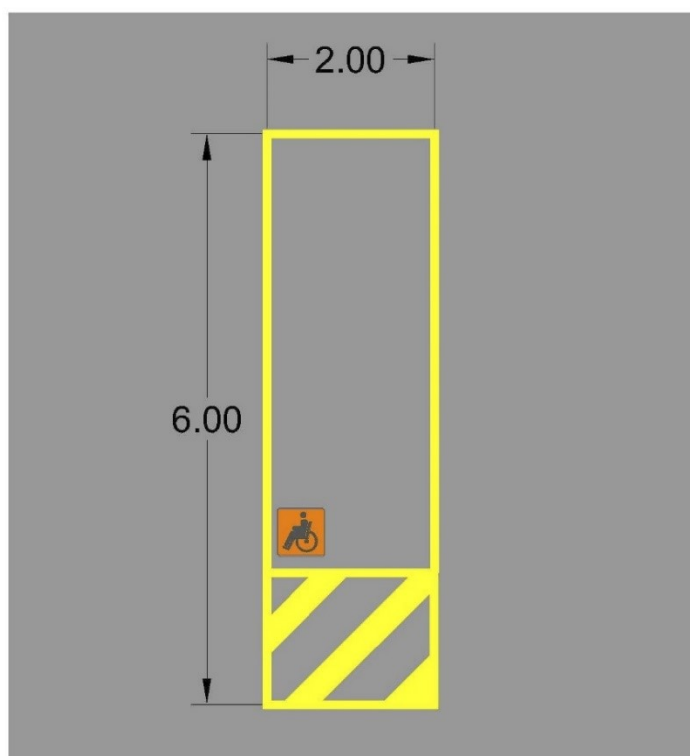


## SCHEDA . 6 - PARCHEGGIO DOPPIO A PETTINE

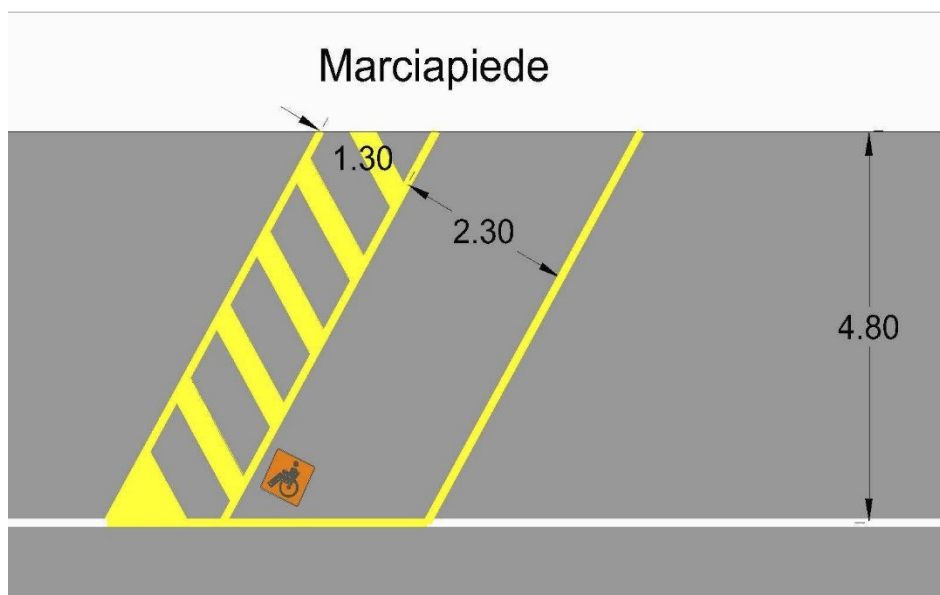


*Nel caso di stalli di sosta disposti in serie, è preferibile adottare una larghezza netta dello stallo non inferiore a 2,30 m al fine di rendere fruibile l'accesso su ambo i lati del veicolo.*

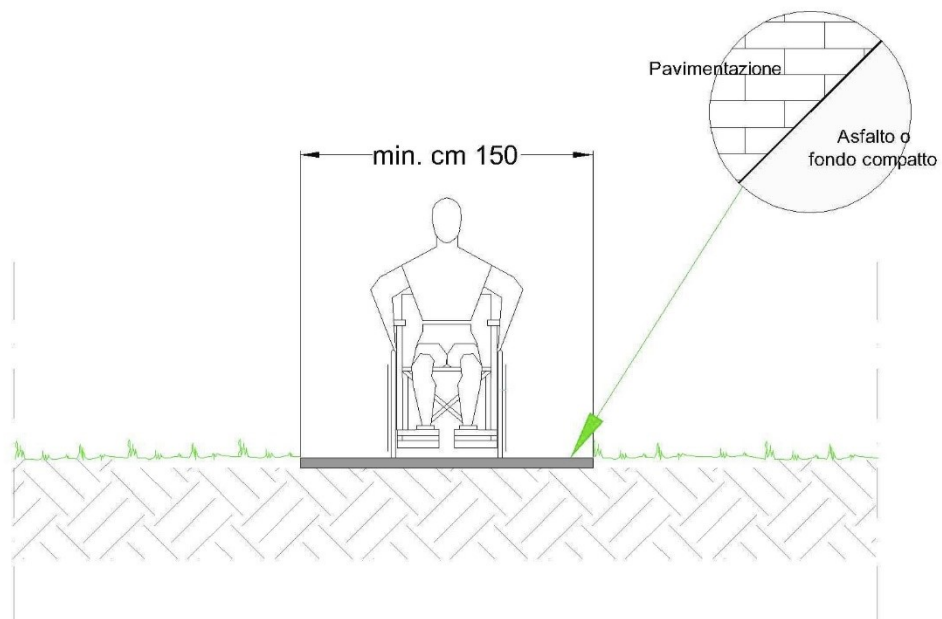
## SCHEDA . 7 - PARCHEGGIO LONGITUDINALE



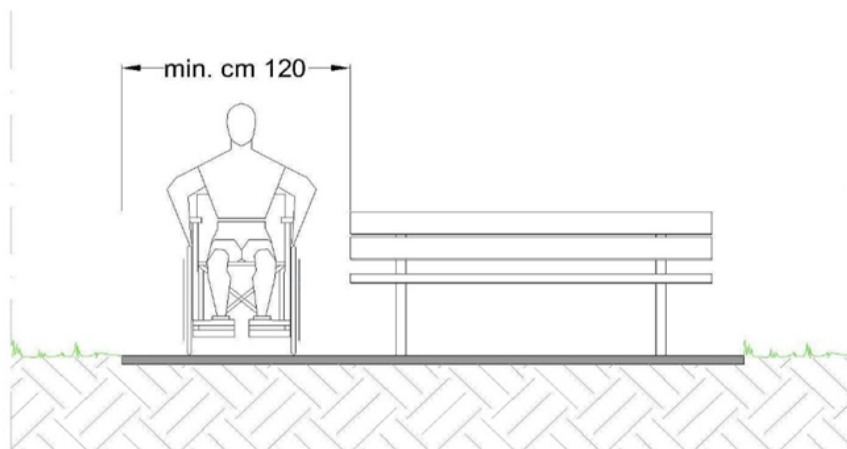
## SCHEDA . 8 - PARCHEGGIO DIAGONALE



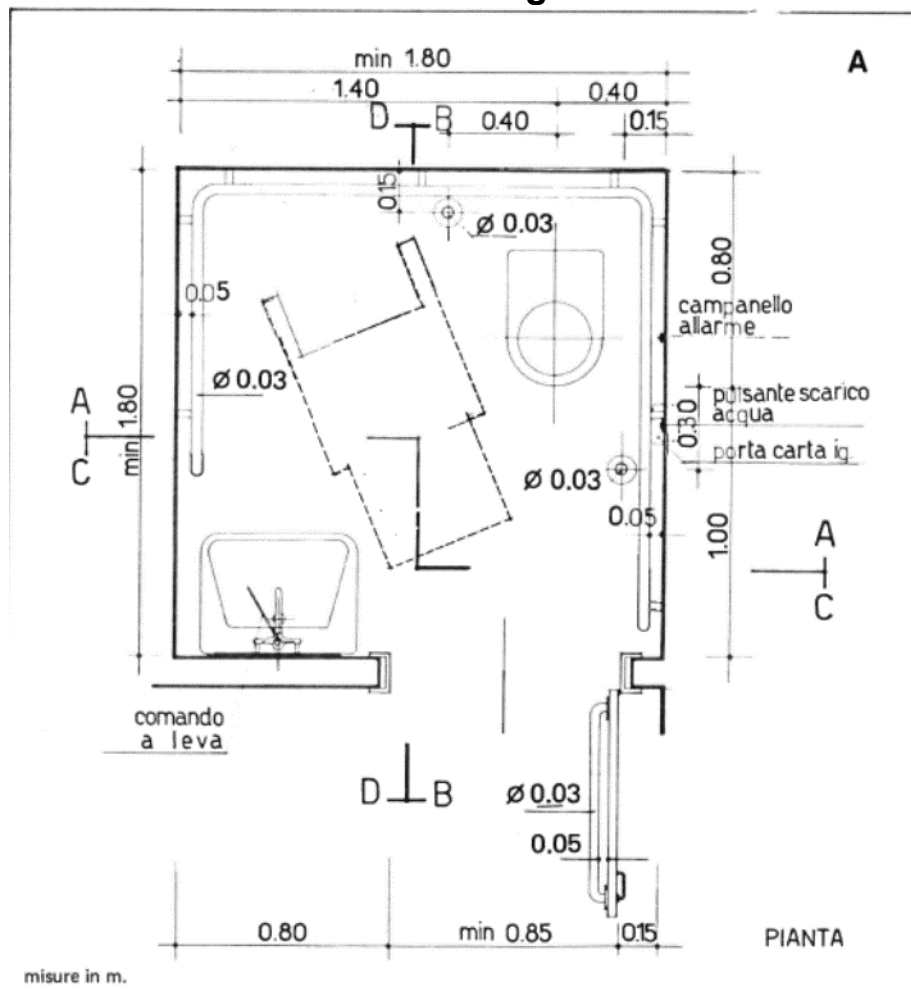
## SCHEDA . 9 - PERCORSI NEI PARCHI E GIARDINI



## SCHEDA .10 - ACCOSTAMENTO A PANCHINA



## SCHEDA .11 - schema servizi igienici





*fac-simile della scheda di indagine*

***N.B.:***

*l'attuale elaborazione del Piano comporta la necessaria sua revisione in aggiornamento dei dati e delle criticità, ancorché derivate dalla fase attuativa che di volta in volta avrà corso;*

*si specificano, con le schede tipologiche di rilevamento qui oltre riportate, le indicazioni da ricercare nella fruibilità operativa del Piano stesso, sicché necessarie al suo continuo aggiornamento e revisione.*

## Si riporta di seguito la scheda tipo :

A	RAGGIUNGIBILITA' DELL'EDIFICIO	
1	Ci sono parcheggi riservati ad auto per persone con disabilità: <ul style="list-style-type: none"> <li><input type="checkbox"/> a meno di 25 metri dall'ingresso dell'edificio</li> <li><input type="checkbox"/> tra 25 e 50 metri circa</li> </ul>	SI NO
2	Numero parcheggi riservati a uso esclusivo per persone con disabilità e contrassegnati con segnaletica identificativa: <p style="text-align: center;">uno                      due                      più di due, n° .....</p>	SI NO
3	La struttura dispone all'interno della propria area di competenza (cortile, strada privata, ecc.) di posti auto	SI NO
4	Se SI, la struttura dispone all'interno della propria area di competenza di parcheggi riservati per persone con disabilità	SI NO
5	Percorso tra il parcheggio e l'ingresso: <ul style="list-style-type: none"> <li><input type="checkbox"/> percorso con andamento semplice, regolare, senza dislivelli;</li> <li><input type="checkbox"/> senza pavimentazione disconnessa o eccessivamente sdruciolevole;</li> <li><input type="checkbox"/> senza ostacoli come pali, segnali stradali, arredi urbani (cestini, fioriere, rastrelliere, panchine, ecc.);</li> <li><input type="checkbox"/> largh. maggiore 90 cm, con allargamenti ogni 10 m sui percorsi lunghi;</li> <li><input type="checkbox"/> illuminato</li> </ul>	SI NO
6	La pendenza di eventuali rampe, rispettano le seguenti caratteristiche: <ul style="list-style-type: none"> <li><input type="checkbox"/> per rampe fino a m. 0.50 pendenza minore del 12%;</li> <li><input type="checkbox"/> per rampe fino a m. 2.00 pendenza minore del 8%;</li> <li><input type="checkbox"/> per rampe fino a m. 5.00 pendenza minore del 7%;</li> <li><input type="checkbox"/> oltre i m. 5.00 pendenza minore del 5%.</li> </ul>	SI NO
7	I percorsi di avvicinamento all'edificio sono dotati di: <ul style="list-style-type: none"> <li><input type="checkbox"/> cartelli con simboli e scritte ingrandite per favorire l'orientamento</li> <li><input type="checkbox"/> mappe tattili</li> <li><input type="checkbox"/> percorsi tattilo plantari</li> </ul>	SI NO
8	In prossimità dell'edificio, nelle vie attigue e nelle vie principali sono presenti segnaletiche integrate da icone e simboli (ad es. del Museo, del Municipio, della Biblioteca, dello stadio, ecc) per favorire la raggiungibilità anche da parte di persone con disabilità intellettiva	SI NO
9	Nei pressi dell'entrata dell'edificio sono presenti segnaletiche integrate da icone e simboli che possano immediatamente comunicare i servizi per l'accessibilità presente nella struttura. In particolare è presente il simbolo di accessibilità in relazione a servizi-attrezzature-percorsi accessibili.	SI NO
10	Nelle immediate vicinanze all'accesso sono presenti fermate di mezzi pubblici	SI NO
11	Se SI, Sono assicurate nelle immediate vicinanze dell'accesso, fermate dedicate dei mezzi pubblici con salite e discese confortevoli e sicure per tutti i fruitori (persone con disabilità motoria, sensoriale, anziani, famiglie con bambini piccoli ecc.) e dotate di percorsi pedo-tattili o che conducano a percorsi guida "naturali"	SI NO
12	Sono assicurate nelle immediate vicinanze dell'accesso: <ul style="list-style-type: none"> <li>- zone sosta taxi o punti di chiamata</li> <li>- spazi per sosta temporanea per la discesa/salita dei passeggeri</li> <li>- <i>car e bike sharing</i></li> <li>- rastrelliere per biciclette</li> </ul>	SI NO
13	Nel caso di presenza di cortili/giardini/chiostri interni all'edificio i percorsi in queste aree: <ul style="list-style-type: none"> <li>- sono di larghezza &gt;90 cm</li> <li>- sono prive di ostacoli per il passaggio delle persone con disabilità motoria o visiva, quali arredi (cestini, fioriere, rastrelliere, panchine, ecc.)</li> <li>- presentano pavimentazioni prive di disconnessioni o superfici eccessivamente sdruciolevoli</li> </ul>	SI NO

<b>B</b>	<b>ENTRATA</b>	
14	La struttura ha un solo ingresso	SI NO
15	La struttura ha l'ingresso in comune con altre strutture	SI NO
16	La struttura ha un ingresso alternativo riservato a persone su sedia a ruote	SI NO
17	Nel caso di accesso tramite percorso alternativo a quello principale si è provveduto ad un'accurata valorizzazione, evitando che sia percepito quale "ingresso di servizio", quanto piuttosto spazio accogliente e confortevole, dove ricevere ad esempio informazioni integrative sui servizi dedicati ad ampliare i livelli di accessibilità	SI NO
18	Le persone in carrozzina possono accedere nell'edificio in modo autonomo al pari di tutti senza necessità di contattare il personale (ad es. per essere accompagnati in ingresso secondario, per accedere a porta secondaria, per posizionare una rampa mobile, ecc.)	SI NO
19	Il campanello/citofono/videocitofono esterno: <input type="checkbox"/> è accessibile dalla sedia a ruote (altezza 120 cm) <input type="checkbox"/> è illuminato ed è presente un cartello informativo	SI NO
20	L'ingresso all'edificio è immediatamente individuabile (pensilina di protezione, colore del portone d'ingresso, banner, standardi, differenziazione della pavimentazione, illuminazione ecc.)	SI NO
21	La porta d'ingresso principale: <input type="checkbox"/> ha una larghezza minima di spazio libero di 80 cm <input type="checkbox"/> con soglia assente <input type="checkbox"/> con soglia non superiore a 2,5 cm <input type="checkbox"/> è facilmente manovrabile <input type="checkbox"/> è apribile agevolmente da entrambi i lati di utilizzo esercitando una forza non gravosa (< 8KG) <input type="checkbox"/> è ad apertura elettrica <input type="checkbox"/> se girevole è dotata di pulsante di rallentamento per agevolare l'uso <input type="checkbox"/> è segnalata con codice tattile plantare <input type="checkbox"/> è segnalata da un dispositivo acustico <input type="checkbox"/> è di facile accesso per i cani guida	SI NO
22	Lo zerbino è incassato e non presenta problemi per l'inciampo per le persone o per la facile percorribilità delle persone in carrozzina	SI NO
23	Presenza di gradini all'ingresso (specificare num ..... ) <input type="checkbox"/> sul bordo esterno della pedata dei gradini è presente una banda antiscivolo di colore contrastante <input type="checkbox"/> i gradini sono di colore contrastante rispetto alla pavimentazione <input type="checkbox"/> è presente un corrimano <input type="checkbox"/> è presente codice tattile plantare di pericolo valicabile	SI NO
24	Per superare i gradini all'ingresso è presente: <input type="checkbox"/> rampa permanente <input type="checkbox"/> rampa removibile <input type="checkbox"/> piattaforma elevatrice <input type="checkbox"/> ascensore <input type="checkbox"/> servoscala/montascale	SI NO
25	La pendenza di eventuali rampe di collegamento, rispettano le seguenti caratteristiche: <input type="checkbox"/> per rampe fino a m. 0.50 pendenza minore del 12%; <input type="checkbox"/> per rampe fino a m. 2.00 pendenza minore del 8%; <input type="checkbox"/> per rampe fino a m. 5.00 pendenza minore del 7%; <input type="checkbox"/> oltre i m. 5.00 pendenza minore del 5%.	SI NO

26	In caso di rampa, qualora si presenti un dislivello superiore a cm 20, la rampa ha un cordolo di almeno 5 cm di altezza	SI NO
27	All'esterno dell'edificio sono esposte le informazioni di base (per es.: giorni di chiusura, orari, tipologie di biglietti, numero di telefono/email per informazioni, sitoweb, servizi per specifiche esigenze ecc.)	SI NO

<b>C</b>	<b>ATRIO/INGRESSO/RECEPTION</b>	
28	E' assicurato nelle aree adiacenti l'ingresso uno spazio adeguato e libero da ostacoli per il movimento di sedie a ruote, mamme con passeggino ecc.	SI NO
29	E' presente un punto reception/informazioni	SI NO
30	Parte del bancone della reception presenta un'altezza adattata per gli ospiti su sedia a ruote (h 90 cm.)	SI NO
31	Il percorso tra la porta d'ingresso e la reception è diretto e lineare o indicato da una linea guida o da una passatoia di colore diverso dalla pavimentazione	SI NO
32	Passatoie, zerbini o tappeti possono creare situazioni d'inciampo per i pedoni o di difficoltà per le persone su sedia a ruote	SI NO
33	Il percorso tra la reception e l'ascensore è libero da ostacoli per facilitare le persone su sedie a ruote e la mobilità delle persone con disabilità visiva	SI NO
34	La reception è dotata di area ad <i>induzione magnetica</i> e da relativo cartello con simboli che ne segnali la presenza alle persone con apparecchi acustici	SI NO
35	Il bancone della reception è ben illuminato	SI NO
36	Al banco reception sono presenti ganci appendi bastone/ borse	SI NO
37	Le brochure e i materiali informativi sono posti su espositori o piani raggiungibili dalle persone/clienti su sedia a ruote (max h. 140 cm)	SI NO
38	Vicino alla reception è presente spazio accogliente di attesa nel quale sia anche possibile sedersi (per agevolare persone con deficit di deambulazione o affaticamento)	SI NO

<b>D</b>	<b>COLLEGAMENTI VERTICALI TRA I PIANI</b>	
39	La struttura si sviluppa su più piani	SI NO
40	Presenza di ascensore che collega tutti i piani/livelli della struttura	SI NO
41	Sono presenti indicazioni con simboli chiari per individuare gli ascensori fruibili anche dalle carrozzine	SI NO
42	E' presente per le persone con disabilità visiva: <ul style="list-style-type: none"> <li><input type="checkbox"/> un percorso tattile plantare per arrivare all'ascensore</li> <li><input type="checkbox"/> una targa tattile che indichi dove conduce l'ascensore</li> </ul>	SI NO
43	Pulsantiera interna ed esterna : <ul style="list-style-type: none"> <li><input type="checkbox"/> raggiungibili da una sedia a rotelle (max 140 cm da terra)</li> <li><input type="checkbox"/> con numeri ingranditi in rilievo e di colore contrastante</li> <li><input type="checkbox"/> in Braille</li> </ul>	SI NO
44	Annunci vocali per ogni piano se l'ascensore sta salendo/scendendo e in merito al piano raggiunto	SI NO
45	L'ascensore dotato di sistema a induzione magnetica per comunicare con l'operatore in caso di emergenza	SI NO
46	La struttura dispone di almeno un ascensore con: <ul style="list-style-type: none"> <li><input type="checkbox"/> dimensione minima cabina pari o maggiore a 90x130 cm (ovvero di 80x120 cm)</li> <li><input type="checkbox"/> larghezza minima della porta pari o maggiore a 90 cm (ovvero di 75 cm)</li> <li><input type="checkbox"/> spazio antistante la porta a tutti i piani di minimo 150 x 150 cm</li> </ul>	SI NO

47	Specchio all'interno dell'ascensore posizionato sul lato opposto alle porte dell'ascensore( <i>in modo che sia possibile vedere da una sedia a rotelle quando le porte si aprono / chiudono</i> )	SI NO
48	Presenza servoscala e montascale	SI NO
49	E' presente un segnale a pavimento che indichi l'inizio e la fine della rampa (fascia di materiale diverso o comunque percepibile anche da parte dei non vedenti), situato almeno a 30 cm dal primo e dall'ultimo scalino.	SI NO
50	E' presente il percorso tattilo plantare per individuare la scala e/o il codice di pericolo valicabile nella parte a scendere e di servizio nella parte a salire (per persone cieche e ipovedenti)	SI NO
51	Nel caso di scale in pietra prevedere delle fasce antisdrucchiolo permanenti o applicate sulla pedata con colore in contrasto dal gradino	SI NO
52	Il corpo scala è dotato di: <ul style="list-style-type: none"> <li><input type="checkbox"/> corrimano su entrambi i lati posto ad una altezza compresa tra 0,90/1 metro (in caso di utenza prevalente di bambini è presente un secondo corrimano ad h=75cm);</li> <li><input type="checkbox"/> corrimano prolungato di 30 cm oltre il primo e l'ultimo gradino</li> <li><input type="checkbox"/> parapetto alto più di 1,00 m e non attraversabile da una sfera di diametro di cm10;</li> <li><input type="checkbox"/> segnali luminosi e acustici di emergenza</li> </ul>	SI NO
53	I gradini della scala hanno: <ul style="list-style-type: none"> <li><input type="checkbox"/> alzata pari a 16-18 cm</li> <li><input type="checkbox"/> pedata &gt;30 cm</li> <li><input type="checkbox"/> larghezza &gt; 120 cm</li> </ul>	SI NO

<b>E</b>	<b>PERCORSI E DISTRIBUZIONE ORIZZONTALE</b>	
54	Corridoi, spazi di distribuzione, disimpegni, hanno larghezza adeguata al passaggio di persona su sedia a ruote	SI NO
55	I percorsi e gli ambienti interni (compreso disimpegni, zone comuni, locali di servizio): <ul style="list-style-type: none"> <li>- sono liberi da ostacoli (estintori, totem, piante, ecc)</li> <li>- sono privi di elementi sporgenti pericolosi per le persone cieche o che riducono la larghezza del passaggio per chi è in carrozzina</li> </ul>	SI NO
56	Le pavimentazioni dei percorsi e degli ambienti interni (compreso disimpegni, zone comuni, locali di servizio) sono realizzate in materiale anti-scivolamento.	SI NO
57	Nei corridoi e nei disimpegni dei locali principali e dei bagni del piano terra sono presenti percorsi guida a pavimento o percorsi pedo-tattili per le persone con disabilità visiva	SI NO
58	Le porte interne di accesso ai singoli ambienti hanno: <ul style="list-style-type: none"> <li>- larghezza netta superiore a 75 cm</li> <li>- anta inferiore a 120 cm</li> <li>- se in vetro, il vetro è collocato ad almeno 40 cm dal piano del pavimento</li> </ul>	SI NO
59	Le porte interne di accesso ai singoli ambienti sono apribili agevolmente da entrambi i lati di utilizzo esercitando una pressione non gravosa (inferiore agli 8 Kg)	SI NO
60	Presenza di sedute nei percorsi lunghi o negli spazi di attesa/sosta	SI NO
61	Assenza ostacoli al termine di una rampa e presenza di uno spazio di azione > di 150cm x 150 cm.	SI NO

<b>F</b>	<b>BAGNI ACCESSIBILI</b>	
62	Presenza di servizio igienico riservato a persona con disabilità e accessibile alle persone in carrozzina	SI NO



63	Il Bagno Accessibile è adattato alle esigenze di tutti. E' importante prevedere, se nontutti i servizi, almeno uno con spazi e attrezzature adeguate alla fruizione da parte dipersona su sedia ruote o a persone con particolari ausili alla mobilità ovvero per le persone con disabilità visiva	SI NO
63	Cartelli con simboli che indicano dove si trova il bagno accessibile	SI NO
64	Porta Bagno: <input type="checkbox"/> con larghezza minima di 80 cm <input type="checkbox"/> a scorrere o con apertura a battente verso l'esterno <input type="checkbox"/> senza alcuna soglia o soglia bassa adattata per un facile accesso in sedia a rotelle	SI NO
65	Presenza di allarme per richiedere aiuto dall'interno del bagno	SI NO
66	Presenza di segnale acustico e visivo per percepire dall'interno del bagno allarme antincendio/evacuazione	SI NO
67	Specchio sopra lavabo utilizzabile anche dalle persone in carrozzina (bordo inferiore specchio ad h=100 cm da terra; non necessario che lo specchio sia inclinabile)	SI NO
68	Maniglioni ai lati del wc	SI NO
69	Pulsante Scarico posizionato dietro wc (o con sistema a fotocellula)	SI NO
70	Lavabo: <input type="checkbox"/> con spazio sottostante libero (senza colonna, mensole, ecc) per consentire utilizzo da partedi persona su sedia ruote <input type="checkbox"/> altezza minima 80 cm <input type="checkbox"/> con miscelatori monocomando (o con sistema a fotocellula) <input type="checkbox"/> dispenser sapone e asciugamani raggiungibili da persona su sedia a ruote (h= 120 cm)	SI NO
71	Gli accessori, gli appendiabiti, i ganci, i dispenser sapone, il portarotolo, ecc, sono collocati in zone semplici e intuitive da raggiungere (per persone con disabilità visiva o intellettiva)	SI NO
72	Appendiabiti/ganci/mensole poste ad altezze differenti, di cui alcuni raggiungibili da persona su sedia a ruote o di bassa statura (h= 120 cm)	SI NO
73	Gancio porta-bastone / porta-borse ad h= 120 cm	SI NO
74	Nottolino di chiusura della porta facile da usare	SI NO
75	Per favorire le persone con disabilità visiva: <input type="checkbox"/> gli accessori (dispenser sapone, portarotolo, ganci, ...) sono di colore contrastante con il rivestimento delle pareti <input type="checkbox"/> presenza di percorso tattilo plantare per individuare la porta <input type="checkbox"/> presenza di targa tattile posta fuori dalla porta con descrizione della posizione dei sanitari e degli accessori	SI NO
76	presenza di un servizio dedicato a mamme con bambini con adeguato spazio per il passeggino, o una piccola seduta dove collocare temporaneamente il bambino, oltre a un fasciatoio.	SI NO

<b>G SEGNALETICA INFORMATIVA E ORIENTATIVA</b>		
77	Presenza all'ingresso/atrio dell'edificio: <input type="checkbox"/> di una mappa tattile di orientamento che rappresenti i vari livelli dell'edificio <input type="checkbox"/> un plastico della struttura che consenta di esplorare il luogo nel suo complesso <input type="checkbox"/> mappa visuale per l'orientamento <input type="checkbox"/> la mappa o il plastico sono corredate da audio descrittivo.	SI NO
78	In presenza di facilitazioni o tecnologie a favore delle persone con disabilità è riportato nei pressidell'ingresso e dei punti informativi il simbolo internazionale: <input type="checkbox"/> di accessibilità per le persone con disabilità motoria <input type="checkbox"/> di accessibilità per le persone con disabilità uditive <input type="checkbox"/> di accessibilità per le persone con disabilità visive <input type="checkbox"/> di accessibilità per le persone con disabilità intellettiva	SI NO

79	Sono presenti cartelli che facilitino la fruizione e l'orientamento degli spazi e il loro riconoscimento	SI NO
80	I cartelli e la segnaletica presentano (in associazione ai testi alfabetici) anche un codice simbolico (per es. simboli della Comunicazione Aumentativa Alternativa), per facilitare la comprensione per le persone con disabilità intellettiva	SI NO
81	Segnaletica direzionale, simboli delle toilette, ecc: <ul style="list-style-type: none"> <li><input type="checkbox"/> sono ad altezza occhi</li> <li><input type="checkbox"/> sono scritte a caratteri grandi (almeno 7 cm) e con contrasto di colore rispetto allo sfondo</li> <li><input type="checkbox"/> sono presenti cartelli anche in braille (eventualmente distribuibili alla Reception)</li> </ul>	SI NO
82	I cartelli informativi esposti in reception e negli spazi principali sono facilmente leggibili : <ul style="list-style-type: none"> <li><input type="checkbox"/> il colore di sfondo dei cartelli è in contrasto cromatico con il testo (bianco-nero; bianco-blu, ecc.)</li> <li><input type="checkbox"/> il font è semplice e chiaro (es: ARIAL, VERDANA)</li> <li><input type="checkbox"/> il font ha grandezza minima 14</li> <li><input type="checkbox"/> non ci sono immagini di sfondo che si sovrappongono al testo scritto</li> <li><input type="checkbox"/> sono disponibili anche in braille</li> </ul>	SI NO
83	Avvisi, comunicazioni, locandine, cartelli (anche temporanei): <ul style="list-style-type: none"> <li><input type="checkbox"/> sono posti ad un'altezza visibile anche da persone basse o su sedia a ruote (h= 140)</li> <li><input type="checkbox"/> sono disponibili anche in braille</li> </ul>	SI NO

H	SICUREZZA - EMERGENZA	
84	Esistono luoghi sicuri ai vari piani dove possono stazionare le persone in carrozzina in attesa dei soccorsi	SI NO
85	E' presente un percorso esterno pedo-tattile che consenta a persone non vedenti di allontanarsi dall'edificio	SI NO
86	Nei corridoi e nei disimpegni dei locali principali e dei bagni del piano terra sono presenti indicazioni per emergenza di tipo acustico-visivo	SI NO
87	Verificare la presenza di elementi pericolosi lungo i percorsi anche in relazione alla diversa tipologia di pubblico (altezza bambino, altezza sedia a ruote ecc.)	SI NO
88	Utilizzare pavimentazioni che garantiscano l'attrito nella percorrenza evitando rischi di cadute.	SI NO
89	Segnalare attraverso colori, cambiamento di materiale o illuminazione eventuali dislivelli o salti di quota. Tale operazione va condotta in una logica di <i>visual design</i> in coerenza con la strategia comunicativa del luogo.	SI NO
90	Rampe e scale sono dotate di codici podo-tattili o dispositivi sonori che segnalino le aree terminali degli elementi.	SI NO
91	Piano di Sicurezza ed Emergenza attento al tema dell'accessibilità e che valuti le situazioni connesse alle specifiche esigenze manifestate dai fruitori	SI NO
92	Formazione del personale per lo svolgimento delle procedure previste in caso di emergenza	SI NO
93	Riconoscibilità sistema di esodo attraverso: <ul style="list-style-type: none"> <li>- la segnaletica di sicurezza UNI EN ISO 70 10 correttamente posizionata e dimensionata;</li> <li>- la configurazione architettonica degli spazi anche in relazione agli allestimenti temporanei o mobili;</li> <li>- la differenziazione luminosa e coloristica;</li> <li>- la corretta identificazione direzionale;</li> <li>- la corretta identificazione delle uscite di emergenza;</li> <li>- l'uso di sensori acustici.</li> </ul>	SI NO



## ***attuazione e monitoraggio del P.E.B.A.***

Come più volte ripetuto all'interno del presente documento, il P.E.B.A. prevede per sua intrinseca natura un'azione continuativa su più livelli che, partendo dalla rilevazione delle criticità, prosegue con l'individuazione degli interventi necessari al loro superamento ed infine, giunga alla sua piena attuazione. Questo procedimento, già di per sé lungo e non privo di difficoltà, si protrarrà nel tempo in ragione del territorio da indagare e della quantità di elementi da prendere di volta in volta in considerazione.

Insieme all'Amministrazione e all'interno di un percorso condiviso, durante la prima fase di questo lavoro è stato stabilito un perimetro d'azione che ha portato alla definizione dei beni immobili e dei percorsi da prendere in considerazione nella presente trattazione.

Consapevoli che l'oggetto di analisi considerato non esaurisca tutti gli ambiti meritevoli di intervento all'interno del territorio comunale, il Piano prefigura già fin d'ora la necessità di procedere, oltre all'attività di monitoraggio sull'applicazione degli interventi previsti, all'integrazione del presente documento con l'inserimento di analisi ulteriori.

Attraverso una scelta dettata da molteplici ragioni di opportunità/priorità, in quello che possiamo considerare il primo step di un lavoro di più ampio respiro, si è deciso di iniziare prendendo in esame il patrimonio edilizio di proprietà del Comune, siano essi edifici e/o spazi aperti ed una selezione di percorsi urbani limitatamente al centro cittadino.

È ipotizzabile che i passi successivi possano riguardare la fase di attuazione del P.E.B.A. condotta dall'Amministrazione comunale, alla quale fanno carico:

- la formazione del personale a vario titolo coinvolto;***
- il reperimento delle risorse;***
- la progettazione (dal progetto di fattibilità al progetto esecutivo) e l'affidamento degli appalti per la realizzazione degli interventi previsti;***
- la verifica della corretta esecuzione degli stessi;***
- la divulgazione alla popolazione dello stato di avanzamento;***
- l'integrazione e aggiornamento periodico degli elaborati costituenti il P.E.B.A. stesso.***

Considerato che monitorare significa seguire il percorso di attuazione di quanto elaborato e pianificato, il sistema di monitoraggio previsto nel P.E.B.A. si fonda sulla ricerca di informazioni relative ad:

- avanzamento fisico dei progetti e delle attività connesse al Piano nel suo complesso;***
- avanzamento finanziario, cioè all'utilizzo effettivo delle risorse finanziarie messe a disposizione;***
- avanzamento procedurale, ossia al percorso dei passaggi formali necessari (ad es. bandi, appalti, autorizzazioni, nulla osta ecc.).***

La logica del monitoraggio presuppone quindi l'esistenza di un disegno alla base della pianificazione, perché solo a fronte di obiettivi chiaramente fissati dal Piano, sarà possibile individuare le finalità delle attività messe in campo e giudicarne la rispondenza alle aspettative iniziali e l'efficienza nel raggiungimento delle finalità.

\\192.168.1.241\dati\DUEN\COMUNE DI CASALE CREMASCO\P-E-B-A 2022\TESTI\Allegato 01 PEBA Casale.docx