



APPROVATO DAL  
CONSIGLIO COMUNALE  
CON DELIBERA  
N. 12 DEL 26/06/2025



**COMUNE DI  
SANT'ANGELO  
MUXARO**

LIBERO CONSORZIO  
COMUNALE DI AGRIGENTO

# PIANO PER L'ELIMINAZIONE DELLE BARRIERE ARCHITETTONICHE DEL COMUNE DI **SANT'ANGELO MUXARO (AG)**



PNRR M1-C3-I1.2

RIMOZIONE DELLE BARRIERE FISICHE E COGNITIVE IN  
MUSEI, BIBLIOTECHE E ARCHIVI PER CONSENTIRE UN PIU'  
AMPIO ACCESSO E PARTECIPAZIONE ALLA CULTURA

PRIMA EMISSIONE

09-04-2025

## **TAV.01** RELAZIONE TECNICA GENERALE

IL R.U.P. e RESPONSABILE DEL SETTORE II  
TECNICO, PATRIMONIO, ATTIVITA' PRODUTTIVE  
E POLIZIA LOCALE

IL PROGETTISTA

|                                                                                        |           |
|----------------------------------------------------------------------------------------|-----------|
| <b>PREMESSA .....</b>                                                                  | <b>1</b>  |
| <b>SEZIONE I – INQUADRAMENTO GENERALE .....</b>                                        | <b>4</b>  |
| <b>CAPITOLO 1 – RIFERIMENTI LEGISLATIVI .....</b>                                      | <b>4</b>  |
| 1.1 – Quadro normativo di riferimento .....                                            | 4         |
| 1.2 – Destinatari del P.E.B.A. ....                                                    | 6         |
| <b>CAPITOLO 2 – COS'E' IL P.E.B.A. ....</b>                                            | <b>8</b>  |
| 2.1 – Origini e aspetti operativi .....                                                | 8         |
| 2.2 – Finalità del Piano .....                                                         | 10        |
| 2.3 – Ulteriori obiettivi del Piano .....                                              | 11        |
| <b>CAPITOLO 3 – DEFINIZIONI .....</b>                                                  | <b>14</b> |
| 3.1 – Barriera architettonica.....                                                     | 14        |
| 3.2 – Barriera senso-percettiva.....                                                   | 14        |
| 3.3 – Barriera localizzativa .....                                                     | 15        |
| 3.4 – Unità ambientale.....                                                            | 16        |
| 3.5 – Accessibilità .....                                                              | 16        |
| 3.6 – Conformità e accessibilità .....                                                 | 18        |
| 3.7 – Visitabilità e adattabilità .....                                                | 18        |
| 3.8 – Autonomia.....                                                                   | 19        |
| 3.9 – Comfort.....                                                                     | 19        |
| 3.10 – Disagio .....                                                                   | 19        |
| 3.11 – Fruibilità.....                                                                 | 20        |
| 3.12 – Orientamento .....                                                              | 20        |
| 3.13 – Sistema di orientamento .....                                                   | 20        |
| 3.14 – Disabilità .....                                                                | 20        |
| <b>CAPITOLO 4 – CARATTERI GENERALI.....</b>                                            | <b>22</b> |
| 4.1 – Linee guida per la stesura, caratteri generali .....                             | 22        |
| 4.2 – Il gruppo di lavoro.....                                                         | 36        |
| 4.3 – Compatibilità del P.E.B.A. con altri strumenti di pianificazione cittadina ..... | 37        |
| <b>SEZIONE II – FORMAZIONE DEL PIANO .....</b>                                         | <b>39</b> |
| <b>CAPITOLO 5 – STRUTTURAZIONE DEL PIANO.....</b>                                      | <b>39</b> |



|                                                                                      |           |
|--------------------------------------------------------------------------------------|-----------|
| 5.1 – Inquadramento territoriale .....                                               | 39        |
| 5.2 – Perimetro del Piano .....                                                      | 40        |
| 5.3 – Le fasi di lavoro.....                                                         | 44        |
| 5.4 – Livelli di accessibilità .....                                                 | 46        |
| 5.5 – Definizione del criterio di priorità ed analisi dei livelli di criticità ..... | 48        |
| <b>CAPITOLO 6 - RILIEVO DELLO STATO DI FATTO .....</b>                               | <b>51</b> |
| 6.1 – Modalità esecutive del lavoro svolto.....                                      | 51        |
| 6.2 – Raccolta dati .....                                                            | 52        |
| 6.3 – Schede di rilievo.....                                                         | 54        |
| 6.4 – Schede di analisi delle priorità .....                                         | 63        |
| 6.5 – Individuazione delle macro-categorie di BB. AA. ....                           | 64        |
| 6.6 – Individuazione degli edifici .....                                             | 65        |
| 6.7 – Individuazione degli spazi esterni di aggregazione .....                       | 67        |
| 6.8 – Individuazione dei percorsi.....                                               | 67        |
| 6.9 – Elenco degli interventi in base giudizio di priorità.....                      | 68        |
| 6.10 – Approccio strategico dell'accessibilità minima.....                           | 69        |
| <b>CAPITOLO 7 – PROGETTAZIONE DEGLI INTERVENTI .....</b>                             | <b>71</b> |
| 7.1 – Principi normativo-progettuali.....                                            | 71        |
| 7.2 – Sintesi dei risultati .....                                                    | 72        |
| 7.3 – Gli interventi standard.....                                                   | 74        |
| 7.5 – Soluzioni progettuali ed interventi standard .....                             | 75        |
| <b>SEZIONE III – DISPOSIZIONI FINALI.....</b>                                        | <b>77</b> |
| <b>CAPITOLO 8 – CONCLUSIONI .....</b>                                                | <b>77</b> |
| 8.1 – Il futuro del Piano.....                                                       | 77        |
| 8.2 – Programmazione degli interventi.....                                           | 77        |
| 8.3 – Programma pluriennale di attuazione .....                                      | 78        |
| 8.4 - Manutenzione Ordinaria e Aliquota I.V.A. al 4% .....                           | 80        |
| 8.5 – Monitoraggio dei dati e valutazioni in itinere .....                           | 80        |
| 8.6 – Aggiornamento del Piano .....                                                  | 82        |
| 8.7 – Conclusioni.....                                                               | 82        |



## PREMESSA

Alcuni indicatori più sensibili nella valutazione della qualità della vita dei cittadini sono quelli relativi alla mobilità nei contesti urbani e l'accessibilità agli edifici pubblici, ovvero attraverso la percezione del livello di fruibilità in condizioni di autonomia e sicurezza della città, delle sue strutture edilizie e dei percorsi esterni. Detta fruibilità purtroppo molto spesso non è garantita a causa della presenza di elementi che ostacolano percorsi o che non raccordano adeguatamente, sia in orizzontale che in verticale, accessi e superfici ad uso pubblico, ovvero quelle che comunemente vengono definite barriere architettoniche, che non riguardano solo i soggetti con impedita capacità motorie, ma anche quei casi di carattere temporaneo che non consentono una mobilità libera da accessori.

All'interno delle linee programmatiche di governo della città di Sant'Angelo Muxaro si prevede, come punto essenziale e qualificante, una particolare attenzione al mondo della disabilità. Questo concetto, alla base delle scelte dell'Amministrazione, si vuole concretizzare tra le altre cose, attraverso l'abbattimento delle barriere architettoniche, sensoriali, comunicative, relazionali presenti in ambito cittadino e più in generale di ogni tipo di barriera che possa limitare l'inclusione dei cittadini nella comunità, creando i presupposti per cui ognuno possa esprimersi senza alcun condizionamento in tutte le relazioni sociali.

Oltre ad essere un obiettivo dell'Amministrazione, la creazione e l'adeguamento di spazi pubblici che minimizzino le difficoltà rispetto alla fruizione da parte di persone con disabilità, è da molti anni un obbligo legislativo; secondo quanto disposto dalla vigente normativa nazionale in materia di accessibilità urbana, infatti, i Comuni devono impegnarsi a garantire la fruibilità in sicurezza di spazi e servizi pubblici, intesi come luoghi fruibili dalla collettività, resi sicuri e fruibili agevolmente da tutti i cittadini, anche da quelli con esigenze specifiche.

Per rendere meno lontano nel tempo l'obiettivo, peraltro imprescindibile, di un habitat per tutti si rende ora necessario ed urgente evidenziare gli intendimenti e potenziare gli sforzi finalizzati al rispetto e alla esecuzione concreta di tutti i numerosi e positivi provvedimenti da molto tempo cogenti, ma tuttora poco attuati.

A tale riguardo la Legge 18/2009 (recepimento della Convenzione delle Nazioni Unite sui



diritti delle persone con disabilità) insieme al successivo "Programma d'Azione", il DPR n. 132/2013, superano l'approccio precedente, incentrato "sull'eliminazione delle barriere architettoniche", spostando l'obiettivo verso il concetto di accessibilità integrata e coniugata all'inclusione delle persone con disabilità.

Da questi strumenti normativi l'accessibilità è vista come un "pre-requisito" per consentire alle persone con disabilità di godere pienamente di tutti i diritti umani e delle libertà fondamentali: essa va garantita con riferimento ad ogni ambito della vita di una persona. Non soltanto quindi il pieno accesso all'ambiente fisico, urbano e architettonico, alle strutture ed edifici, ma anche ai beni, ai servizi, all'informazione e alla comunicazione, ai trasporti nonché alle altre attrezzature e servizi offerti al pubblico.

Il concetto di "Spazio Pubblico per tutti", essenziale e determinante nella possibile e concreta fruizione delle aree urbanizzate, si collega direttamente ai contenuti dell'art.3 della Costituzione italiana. Tale articolo, infatti, indica chiaramente cosa debba intendersi per "eguaglianza tra i cittadini" in qualsivoglia condizione o stato essi si trovino. Sull'argomento la Corte Costituzionale ha ritenuto evidenziare che:

*"... tale principio .... è diretto evidentemente ad impedire che a danno dei cittadini siano disposte discriminazioni arbitrarie ... lo stesso non può significare che il legislatore sia obbligato a disporre per tutti di una identica disciplina, mentre, al contrario, deve essergli consentito di adeguare le norme giuridiche ai vari aspetti della vita sociale, dettando norme diverse per situazioni diverse".*

Con l'avvio dei lavori per il P.E.B.A., il Comune di Sant'Angelo Muxaro intraprende un importante momento di confronto fra soggetti e progetti legati al mondo dell'accessibilità, che è auspicabile possa proseguire anche oltre la conclusione del Piano e riguardi non soltanto gli spazi ed edifici di competenza dell'ente, ma anche gli altri spazi della città, nell'ottica di garantire la maggiore fruibilità possibile a tutti.

Eliminare le barriere architettoniche e configurare una città accessibile, infatti, non rappresenta solo un intervento volto a migliorare la qualità di vita e l'integrazione di un determinato gruppo sociale di persone con disabilità certificate ma significa anche migliorare e facilitare la qualità di vita di tutta la comunità (genitori che spingono i passeggini dei loro bambini, anziani che vedono ridursi progressivamente la percezione visiva/uditiva o l'agilità, tutti coloro che vivono temporaneamente situazioni di mobilità ridotta, ecc.).



È necessaria una universale consapevolezza che una città caratterizzata da ostacoli costituisce un problema per tutti, specie nei confronti di una popolazione che invecchia sempre più, anche in conseguenza della vita media che, fortunatamente, si è allungata notevolmente.

Pur registrando un'evoluzione positiva della sensibilizzazione generale in merito al tema della disabilità, risulta chiaro come l'impegno politico debba essere sostenuto da uno sforzo individuale continuo e incessantemente aggiornato per non vanificare, attraverso un operato non sufficientemente convinto, i risultati conseguiti e, in prospettiva, quelli attesi, che devono sempre essere verificati alla prova dei fatti.

È dunque necessario che si sviluppi un più generalizzato approccio basato sull'attenzione e sulla condivisione dei problemi da parte di progettisti e attuatori degli interventi di manutenzione e di progettazione dello spazio pubblico, facendo in modo di individuare correttamente le priorità.

COMUNE DI SANT'ANGELO MUXARO  
Protocollo Arrivo N. 4746/2025 del 01-07-2025  
Doc. Principale - Copia Del Documento Firmato Digitalmente



## SEZIONE I – INQUADRAMENTO GENERALE

### CAPITOLO 1 – RIFERIMENTI LEGISLATIVI

#### 1.1 – Quadro normativo di riferimento

Il legislatore nazionale ha introdotto nel nostro ordinamento, sin dal 1986, l'obbligo per le "Amministrazioni competenti" di dotarsi di un Piano di Eliminazione delle Barriere Architettoniche (PEBA), senza, peraltro, fornire indicazioni utili per la sua redazione.

In Sicilia, data l'assenza di normativa specifica, si fa riferimento alla normativa nazionale, per la redazione dei P.E.B.A. : la Legge 28 febbraio 1986, n. 41 "Disposizioni per la formazione del bilancio annuale e pluriennale dello Stato (legge finanziaria 1986)" è la prima normativa che li introduce, prevedendo che, per gli edifici pubblici già esistenti e non ancora adeguati alle prescrizioni della normativa vigente in materia di barriere architettoniche, "dovranno essere adottati da parte delle Amministrazioni competenti piani di eliminazione delle barriere architettoniche entro un anno dalla entrata in vigore della presente legge" (art. 32 comma 21).

Con la **Legge 5 febbraio 1992, n. 104** "*Legge-quadro per l'assistenza, l'integrazione sociale e i diritti delle persone portatrici di disabilità*" l'ambito di applicazione dei Piani è stato esteso ai percorsi e agli spazi pubblici in riferimento "all'individuazione e alla realizzazione di percorsi accessibili, all'installazione di semafori acustici per non vedenti, alla rimozione della segnaletica installata in modo da ostacolare la circolazione" delle persone disabili (articolo 24 comma 9).

Di criteri di progettazione accessibile si parla per la prima volta nella **Legge n. 118 del 1971**, "*Conversione in legge del D.L. 30 gennaio 1971 n.5, e nuove forme dei mutilati ed invalidi civili*" che ha ad oggetto solo gli uffici pubblici o aperti al pubblico e le istituzioni scolastiche, prescolastiche o di interesse sociale di nuova costruzione. In attuazione di tale legge viene emanato il **D.P.R. 384 del 1978**, oggi abrogato dal DPR 503/96.

Solo quindici anni dopo il Parlamento affronta nuovamente il problema disponendo, nella legge finanziaria del 1986, il divieto di approvare progetti di costruzione o di ristrutturazione in difformità alle norme tecniche relative all'eliminazione delle barriere architettoniche e stabilendo che tutte le costruzioni in contrasto con dette disposizioni



non potessero fruire di contributi o agevolazioni pubbliche.

La predisposizione del Piano di Eliminazione delle barriere architettoniche è prevista dal **comma 21 dell'art. 32 della Legge 28 febbraio 1986, n. 41 Disposizioni per la formazione del bilancio annuale e pluriennale dello Stato (legge finanziaria 1986)**, che cita quanto segue:

*...(omissis) << 21. Per gli edifici pubblici già esistenti non ancora adeguati alle prescrizioni del decreto del Presidente della Repubblica 27 aprile 1978 n. 384, dovranno essere adottati da parte delle Amministrazioni competenti piani di eliminazione delle barriere architettoniche entro un anno dalla entrata in vigore della presente legge.>> (omissis)...*

La disciplina delle barriere architettoniche nell'edilizia privata nasce invece, con la L. 9 gennaio 1989 n. 13 e con il regolamento di attuazione adottato con **Decreto Ministeriale dei Lavori Pubblici 14 giugno 1989 n. 236**.

A modificare tale situazione è il **D.P.R. 24 luglio 1996 n. 503 Regolamento recante norme per l'eliminazione delle barriere architettoniche negli edifici, spazi e servizi pubblici**, che ha dettato nuove norme in materia di edilizia pubblica e riunito l'originaria dicotomia edifici pubblici/edifici privati, definendo disposizioni più specifiche per gli spazi ed edifici pubblici ed estendendo, al contempo, a queste categorie le prescrizioni del Decreto Ministeriale 236/1989.

Nell'intento di affrontare ogni aspetto possibile dell'handicap viene emanata la **Legge 5 febbraio 1992 n. 104 "Legge-quadro per l'assistenza, l'integrazione sociale e i diritti delle persone portatrici di disabilità"**, che all'art. 24, richiama tutta la normativa vigente in materia di eliminazione e superamento delle barriere architettoniche, facendo riferimento non più agli edifici nuovi o esistenti ma al concetto di "opere edilizie". Tale formula sembra estendere l'ambito di applicazione delle norme in maniera tale per cui non solo la ristrutturazione di interi edifici ma anche gli interventi di ristrutturazione più blandi devono essere eseguiti nel rispetto della normativa.

Con la **L. n. 67 del 1 Marzo 2006**, il Parlamento italiano approvava misure per la tutela giudiziaria per le persone con disabilità vittime di discriminazione che, come detto all'art. 2 comma 3, avviene

".. quando una disposizione, un criterio, una prassi, un atto, un patto o un



comportamento apparentemente neutri mettono una persona con disabilità in una posizione di svantaggio rispetto ad altre persone."

Infine, va ricordato che nel 2013, **l'Atto della Camera dei Deputati 1013 del 21/10/2013**, *"Disposizioni per il coordinamento della disciplina in materia di abbattimento delle barriere architettoniche"*, ha proposto l'emanazione di un regolamento unico per accorpare, uniformare e dettare con chiarezza le disposizioni tecniche per *"gli edifici pubblici e privati e per gli spazi e i servizi pubblici o aperti al pubblico o di pubblica utilità"*, e per promuovere l'adozione della progettazione universale per la costruzione di ambienti e prodotti utilizzabili da tutti o almeno dalla maggior parte delle persone.

## **1.2 – 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 in seguito nel documento "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 360° (dagli spazi pubblici al TPL, dai servizi sociosanitari 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.



## CAPITOLO 2 – COS'E' IL P.E.B.A.

### 2.1 – Origini e aspetti operativi

Il P.E.B.A. costituisce lo strumento affinché le amministrazioni prevedano e programmino gli interventi finalizzati all'eliminazione delle barriere architettoniche, ponderate attraverso un rilievo edilizio ed urbano, determinando, sulla scorta della normativa tecnica, gli interventi specifici.

È proprio dalla normativa nazionale, L. 9 gennaio 1989 n. 13 e D.M. 14 giugno 1989 n. 236, che le prescrizioni divenendo il loro aggiornamento riferibile all'evoluzione che in molti ambiti (normativo, sociale, medico-riabilitativo, tecnologico, etc...) ha determinato il cambiamento della percezione e del significato delle cosiddette barriere architettoniche. In effetti il concetto di barriere architettoniche è l'espressione tangibile del concetto di handicap, ovvero una caratteristica (presenza di un ostacolo o mancanza di un'indicazione) dell'ambiente che impedisca a chiunque di poter entrare in relazione con esso. L'handicap, quindi, è una caratteristica non ascrivibile alla persona, ma è espressione antropologica e sociologica dell'ambiente. La definizione, la concettualizzazione, la simbolizzazione e l'attribuzione di accezione del fenomeno delle barriere architettoniche è allora, così come per ogni altro fenomeno di carattere sociale, un processo derivato da mutamenti sociali; il concetto di barriere architettoniche è - assieme alla società circostante - destinato a cambiare: cambierà quindi la sua definizione, la sua accezione, la sua simbolicità.

Tutto ciò pone - da un punto di vista razionale prima che etico - il soddisfacimento a due imperativi che devono essere raccolti soprattutto dai progettisti.

Il primo è la base stessa della progettazione razionale: l'edificio e lo spazio costruito devono rispondere innanzitutto alle esigenze della comunità di riferimento. Il progettista, quindi, non deve prestare solo attenzione alle innovazioni tecniche e tecnologiche, ma deve essere osservatore attento della società che lo circonda.

Il secondo imperativo risiede nell'obbligo della capacità critica di cui ogni progettista deve disporre. Se è vero che il concetto di barriere architettoniche è mutevole, assume diversi significati nel tempo ed è causato da diverse esigenze, è necessario non considerare intangibili gli standard e le indicazioni tecniche fissate: anche queste ultime sono il frutto della società circostante e devono avere, per forza di cose, vita



limitata. È evidente allora che le esigenze a cui il progetto deve soddisfare sono moltissime divenendo praticamente infinite se il concetto di disabilità viene esteso ed ampliato a tutti smitizzando il binomio persona disabile - barriere architettonica, ovvero pensando che un costruito senza ostacoli restituisce comfort e sicurezza a tutti offrendo più opzioni per essere vissuto ed interpretato. Questo 'abito mentale' del progettista si è diffuso negli ultimi anni partendo dagli Stati Uniti dove è individuato come Universal Design. Non si tratta tuttavia di un nuovo genere o corrente di progettazione, né di una specializzazione, ma piuttosto di una metodologia progettuale attraverso la quale il progettista assicura che i propri "prodotti" o "servizi" rispondano ai bisogni del maggior numero di persone, indipendentemente dall'età o dalla disabilità.

Dal punto di vista operativo, il Piano di Eliminazione delle Barriere Architettoniche è lo strumento concepito dal Legislatore nazionale per monitorare il territorio, facendo emergere le criticità e le barriere esistenti, per poi progettare e programmare gli interventi edilizi finalizzati a rendere sempre più accessibili gli edifici e gli spazi cittadini, allo scopo di migliorarne la fruibilità da parte di tutti.

Introdotti nel nostro ordinamento nel 1986, con riguardo agli edifici pubblici già esistenti (non ancora adeguati alle prescrizioni del Decreto del Presidente della Repubblica 27 aprile 1978 n. 384, oggi abrogato), i P.E.B.A. vengono successivamente modificati nel 1992, per estenderne l'ambito di applicazione agli spazi urbani, e ripensati come:

- strumento strategico finalizzato a migliorare l'accessibilità degli edifici pubblici e degli spazi urbani;
- strumento interdisciplinare, diretto a favorire la mobilità, la sicurezza e l'integrazione sociale;
- strumento partecipato, in quanto prevede il coinvolgimento attivo di portatori di interesse e cittadini;
- strumento dinamico in quanto aggiornabile mediante il continuo monitoraggio degli interventi programmati e attuati, anche per analizzarne l'efficacia alla luce delle soluzioni adottate e migliorarne l'efficacia;
- strumento efficiente, poiché mette a sistema gli interventi ottimizzando i costi degli interventi e permettendo di pianificare gli stessi in un orizzonte di medio periodo;
- strumento organico, in quanto valuta l'accessibilità come un sistema integrato,



proponendo interventi correlati tra di loro, anziché interventi a macchia di leopardo.

Il P.E.B.A. non è quindi la raccolta di progetti specifici contenenti tutte le indicazioni tecniche necessarie all'affidamento dei lavori per l'eliminazione delle barriere architettoniche presenti negli ambiti analizzati ma, in quanto "Piano", si pone l'obiettivo di fornire all'Amministrazione uno strumento di "pianificazione degli interventi E.B.A" attraverso la raccolta di indicazioni utili ai progettisti, interni od esterni agli uffici comunali, che saranno in futuro chiamati a sviluppare progetti di dettaglio. Con specifico riferimento alle soluzioni progettuali proposte nel Piano, l'obiettivo è quello di mettere nelle mani dei futuri progettisti un documento che, oltre ad evidenziare le carenze fisiche e organizzative di ogni ambito analizzato, costituisca un "abaco" di soluzioni conformi tra cui scegliere in funzione dei vincoli particolari che dovessero emergere durante la progettazione definitiva/esecutiva.

È bene precisare infatti che la realizzazione di qualsiasi intervento edilizio sul patrimonio pubblico deve essere eseguito seguendo uno specifico iter procedurale/progettuale che passa attraverso la definizione di un progetto preliminare, uno definitivo ed infine un progetto esecutivo. Solo il livello di approfondimento di progetto definitivo permette, infatti, di elaborare le migliori e più appropriate soluzioni, potendo e dovendo tener conto di tutti i vincoli presenti, siano essi di natura autorizzativa da parte di altri enti (ad esempio: Vigili del Fuoco, Soprintendenza ai Beni Architettonici, ecc.), strutturale, impiantistica o altro.

## **2.2 – Finalità del Piano**

Il PEBA nasce con lo scopo di garantire alle persone con disabilità un elevato grado di accessibilità e visitabilità degli edifici pubblici, nonché di quelli privati di interesse pubblico e degli spazi urbani pubblici dell'ambiente in cui vivono. Il PEBA, inoltre, deve fare propri i principi di design for-all, inclusione e diritto alla partecipazione, introdotti a livello internazionale, e adottare modalità di comunicazione, di sviluppo e di azione inclusive e partecipate, senza perdere di vista il contenuto tecnico proprio del piano. L'obiettivo esplicito del PEBA è garantire il raggiungimento di un soddisfacente grado di mobilità di tutte le persone all'interno dell'ambiente urbano. Il PEBA del Comune di Sant'Angelo Muxaro approfondisce la mobilità pedonale, al fine di favorire

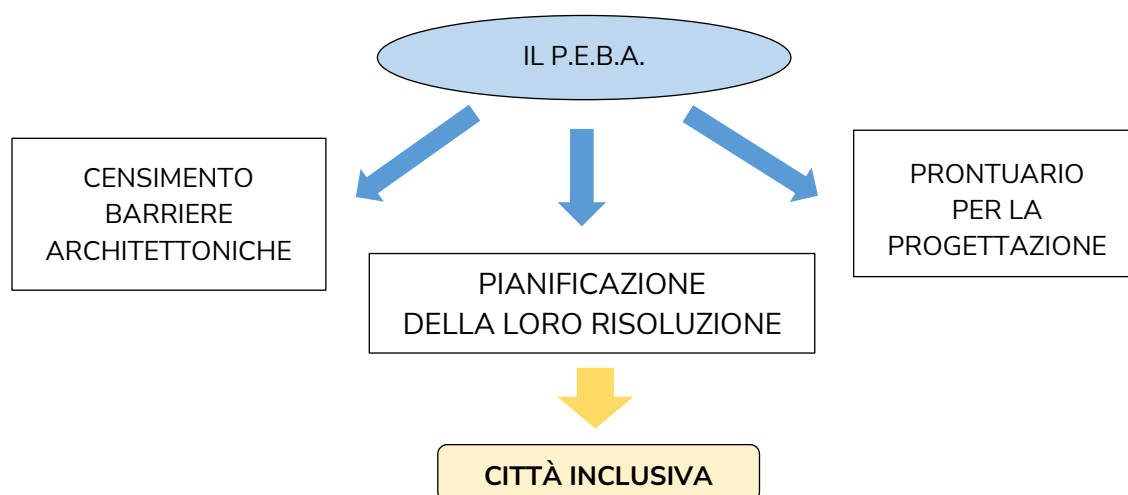


l'autonomia delle persone indipendentemente dall'età e dallo stato di salute, e di privilegiare un'utenza pedonale della città, coerentemente con criteri di sostenibilità ambientale e sociale. I requisiti principali per una mobilità pedonale adeguata sono la sicurezza, la fruibilità, l'orientamento e l'informazione.

Il PEBA può assumere quindi la funzione di schema direttore per la mobilità pedonale, in quanto gli interventi proposti rispondono alle esigenze di sicurezza e qualità della vita per tutte le persone, svincolandosi dalla formazione di categorie di disabilità.

La Convenzione ONU e il nuovo indice ICF hanno contribuito a cambiare il punto di vista della società sulla disabilità, non più considerata come una realtà limitata dell'individuo disabile, ma che comprende l'intera comunità a cui egli fa riferimento. La disabilità può infatti essere vista anche come uno stato che in qualche modo viene creato dall'ambiente sociale.

Questo spinge a considerare e sviluppare i P.E.B.A. come strumenti che, se da una parte mantengono il loro compito di censimento barriere architettoniche e pianificazione della loro risoluzione, dall'altro si spingono oltre, per diventare una sorta di prontuario per il progettista o il semplice cittadino in modo da promuovere una progettazione che renda le città maggiormente inclusive, aperte ed in grado di offrire ai loro cittadini la possibilità di una piena partecipazione alla vita sociale e relazionale.



### 2.3 – Ulteriori obiettivi del Piano

Con il seguente Piano, il Comune di Sant'Angelo Muxaro, oltre gli obiettivi della norma già sopra illustrativo, si prefigge di perseguire i seguenti ulteriori obiettivi:



- l'eliminazione delle barriere culturali relative all'accessibilità, che sono le più resistenti e persistenti (luoghi comuni, discriminazioni, maleducazione, ignoranza, indifferenza, ecc.); in particolare all'interno di questo lavoro si è cercato di demolire la falsa credenza che le barriere architettoniche riguardino solamente le persone con disabilità;
- l'individuazione e il mantenimento nel tempo del massimo livello possibile di accessibilità dell'ambiente costruito;
- l'incentivazione del dibattito sull'accessibilità dell'ambiente costruito;
- la promozione di progetti partecipati complementari per il raggiungimento degli obiettivi di cui sopra come:
  - o promozione della «mobilità dolce», spostamenti a piedi, in bici e con il trasporto pubblico. avviando un tavolo specifico per implementare e favorire l'accessibilità del servizio con gli enti del trasporto pubblico locale;
  - o promuovere un progetto per favorire l'accessibilità dei negozi e delle attività commerciali della città attraverso iniziative congiunte tra Amministrazione comunale, Associazioni di persone con disabilità, Associazioni di categoria, comunità cittadina ed in particolare enti patrocinanti/sostenitori;
  - o promuovere iniziative per l'accoglienza turistica accessibile a tutte le persone con disabilità motoria, sensoriale ed intellettiva. Tra le azioni prevede di avviare iniziative di formazione con l'Ufficio d'informazione turistica e con gli enti pubblici e privati che si occupano del Turismo in area comunale;
  - o promuovere iniziative di informazione e sensibilizzazione sulla disabilità e di supporto alle persone con disabilità, anziani, bambini o persone con esigenze specifiche;
  - o formazione dei tecnici e dei progettisti per mirare alla qualificazione dei progetti in chiave di accessibilità per tutti e Universal Design, nonché al rispetto normativo; in quest'ottica una particolare attenzione verrà posta alla formazione dei tecnici dell'Ufficio Comunale nonché dei professionisti esterni;
  - o promuovere iniziative di incontro e Laboratori tra progettisti e portatori



d'interesse già nella fase preliminare del progetto e della concezione degli interventi. Ad esempio, con operazioni di sopralluogo congiunte con tecnici delle istituzioni, professionisti, specialisti e persone con disabilità, in modo che si configurino come occasioni per condividere sia percezioni e linguaggi, sia e soprattutto emergano le difficoltà connesse alla fruizione quotidiana e si rifletta insieme sulle misure più idonee a superarle;

- promuovere azioni concrete di prevenzione alla formazione di nuove barriere, guidando le scelte progettuali, anche alla luce di sperimentate buone pratiche;
- sollecitare altri enti che svolgono servizi aperti al pubblico a dotarsi di P.E.B.A. ed attivare iniziative mirate al favorire l'accessibilità dei servizi e degli spazi (degli edifici e delle aree esterne pertinenziali) nonché della comunicazione e dell'informazione.



## CAPITOLO 3 – DEFINIZIONI

Si citano di seguito, alcune definizioni utili per la comprensione degli argomenti trattati nel P.E.B.A. e della sua costruzione logica. Le definizioni sono tratte dalla normativa nazionale in materia di barriere architettoniche e accessibilità.

### 3.1 – Barriera architettonica

Definizione di "barriere architettoniche" dal D.M. del 14 giugno 1989 n. 236, art. 2, lett. A, riferita all'edificio ed agli spazi esterni di pertinenza, ripresa dal D.P.R. 24 luglio 1996 n. 503, riferita agli edifici, spazi e servizi pubblici. Per barriere architettoniche si intendono:

1. 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;
2. gli ostacoli che limitano o impediscono a chiunque la comoda e sicura utilizzazione di parti, attrezzature o componenti;
3. 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, per gli ipovedenti e per i sordi.

### 3.2 – Barriera senso-percettiva

L'Organizzazione Mondiale della Sanità (OMS) ha pubblicato due documenti. Nel primo, risalente al 1980, l'aspetto più significativo è stato quello di associare lo stato di individuo non solo a funzioni e strutture del corpo umano, ma anche ad attività a livello individuale o di partecipazione nella vita sociale.

Si ritiene opportuno dedicare speciale attenzione alle barriere senso-percettive, ovvero quelle situazioni che rendono difficile la mobilità autonoma dei minorati sensoriali, di solito più per la mancanza di idonei segnali e ausili informativi che per la presenza di veri e propri ostacoli. A causa dell'invisibilità di tali barriere e della minore, o apparentemente tale, presenza di disabili sensoriali rispetto a quelli motori, il riconoscimento e quindi l'eliminazione delle barriere senso-percettive è ancora una questione sulla quale vertono ignoranza e disattenzione, da parte non solo di tecnici



e professionisti ma in generale della comunità.

Per quanto riguarda ad esempio le persone ipovedenti e non vedenti, è 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°

Allo stesso modo, seppure la normativa tecnica in materia di barriere sensoriali per non udenti sia molto scarsa, anche per questo tipo di disabilità tanto si può e si deve fare. Si riportano di seguito due estratti a tale riguardo:

- DECRETO MINISTERO DEI LAVORI PUBBLICI 14 GIUGNO 1989, N. 236,  
 «Art. 2, punto C: secondo l'art. 2, al punto c, per barriere architettoniche s'intende anche: 'La mancanza di accorgimenti o segnalazioni che permettono l'orientamento e la riconoscibilità dei luoghi e delle fonti di pericolo per chiunque ed in particolare per i non vedenti, gli ipovedenti ed i sordi'. Poche indicazioni relative le possiamo ritrovare: segnaletica per gli edifici pubblici e segnale di pericolo (punto 4.3) e bottoniere degli ascensori (punti 4.1.12 e 8.1.12)».
- DECRETO DEL PRESIDENTE DELLA REPUBBLICA 24 LUGLIO 1996, N. 503:  
 «identiche previsioni sono contenute nel D.P.R. 503/1996 ma per tutti i singoli aspetti si rifà al D.M. 236/89. Non c'è traccia di evoluzione».

### 3.3 – Barriera localizzativa

Si definisca barriera localizzativa: «ogni ostacolo o impedimento della percezione



connesso alla posizione, alla forma o al colore di strutture architettoniche e dei mezzi di trasporto, tali da ostacolare o limitare la vita di relazione delle persone affette da difficoltà motoria, sensoriale e/o psichica, di natura permanente o temporanea dipendente da qualsiasi causa»;

### **3.4 – Unità ambientale**

Definizione di "unità ambientale" del D.M. del 14 giugno 1989 n. 236, art. 2, lett. B, riferita all'edificio ed agli spazi esterni di pertinenza.

«Per unità ambientale si intende uno spazio elementare e definito, idoneo a consentire lo svolgimento di attività compatibili tra loro».

Questa definizione è stata qui citata perché introduce il concetto di "ambiente", che supera il concetto di "spazio fisico". Secondo la definizione del vocabolario Treccani, per ambiente, nell'accezione della biologia, si intende:

«Lo spazio che circonda una cosa o un essere vivente in cui questo si muove o vive» e ancora «l'insieme delle condizioni fisico-chimiche e biologiche in cui si può svolgere la vita degli esseri viventi».

In base a questa definizione l'accessibilità deve riguardare l'ambiente e non solo lo spazio fisico. Ciò implica che, secondo la normativa, per l'accessibilità non è sufficiente che sia garantita la possibilità di spostarsi fisicamente in un luogo, ma devono essere in grado di garantire tutte le condizioni per potervi vivere in maniera confortevole, dignitosa e sicura. Interpretando i principi riportati più sopra, il concetto di ambiente comprende anche l'ambiente o contesto sociale e di vita delle persone.

### **3.5 – Accessibilità**

Definizione di "accessibilità" del D.M. del 14 giugno 1989 n. 236, art. 2, lett. G, riferita all'edificio ed agli spazi esterni di pertinenza.

«Per accessibilità si intende la possibilità, anche 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 spazi e attrezzature in condizioni di adeguata sicurezza e autonomia».

#### **Accessibilità condizionata**

È la possibilità, con aiuto, ovvero con l'ausilio di personale dedicato, di raggiungere



l'edificio, di entrarvi agevolmente, di fruire di spazi e attrezzature e di accedere ai singoli ambienti interni ed esterni.

### **Accessibilità equivalente**

Mutuando il concetto dall'ambito della sicurezza ('sicurezza equivalente'), in interventi su beni sottoposti a vincolo di tutela o in aree soggette a vincolo paesaggistico, laddove sia dimostrata l'impossibilità di applicare i criteri considerati dalla normativa vigente, il requisito dell'accessibilità si intende raggiunto attraverso soluzioni o modalità di gestione del bene o dell'area che ne migliorino le condizioni di accessibilità in modo che una persona con disabilità possa:

- a) muoversi anche se con l'aiuto di un accompagnatore o, nel caso di grandi aree, di mezzi 'leggeri' attrezzati;
- b) raggiungere solo alcune parti significative del bene o dell'area (concetto di visitabilità) e, per le restanti parti, avere la disponibilità di adeguati supporti informativi che permettano di conoscere e capire il medesimo;
- c) avere a disposizione idoneo materiale tattile e visivo, audioguide, etc. (facilitatori).

### **Accessibilità minima**

È la possibilità per le persone con ridotta o impedita capacità motoria o sensoriale di raggiungere e utilizzare agevolmente gli ambienti principali e almeno un servizio igienico di uno spazio o edificio pubblico. Per ambienti principali si intendono le aree (in uno spazio aperto) o i locali (in uno spazio costruito) in cui si svolgono le funzioni ivi attribuite.

### **Accessibilità informatica**

È riferita alle disabilità sensoriali e intende la capacità dei sistemi informatici di erogare servizi e fornire informazioni fruibili, senza discriminazioni, anche a coloro che a causa di disabilità necessitano di tecnologie assistite o configurazioni particolari.

### **Accessibilità parziale**

La definizione che segue è stata appositamente elaborata ai fini della redazione del presente Piano. Essa fa riferimento alla definizione di "accessibilità" di un luogo di cui al precedente paragrafo, che può essere riassunta come segue: un luogo è accessibile in tutte le sue parti quando è fruibile da chiunque in condizioni di sicurezza, autonomia e comfort. Nel presente Piano, per "accessibilità parziale" di un luogo, si



intende invece che esso è accessibile per ciò che riguarda le funzioni ed i servizi principali, mentre è inaccessibile per altre.

### **3.6 – Conformità e accessibilità**

Nel presente P.E.B.A. si vuole sottolineare la distinzione tra i concetti di “conformità” e “accessibilità” di un luogo. Ciò per due ragioni: da una parte per consentire all'Amministrazione Comunale di verificare l'effettiva rispondenza alle norme sulle barriere architettoniche degli edifici e degli spazi urbani del suo territorio, consentendogli, nel caso in cui l'accessibilità sia un traguardo al momento difficile da ottenere per motivate ragioni, di intervenire inizialmente per ottenere almeno la conformità. Dall'altra, per evidenziare il fatto che, mentre la norma tende a standardizzare le prescrizioni al fine di dettare regole che siano uguali e applicabili per tutti, per ottenere l'accessibilità serve invece una sensibilità aggiuntiva per cogliere le specificità dei casi particolari riguardanti talvolta gruppi ristretti di persone o, addirittura, singoli individui.

La stessa legge n. 236/1989 riconosce questa necessità di flessibilità e creatività nella ricerca di soluzioni individualizzate per ottenere l'accessibilità, che va oltre le prescrizioni dimensionali puramente quantitative. Difatti, all'art. 7.2 si legge che “[...] in sede di progetto possono essere proposte soluzioni alternative alle specificazioni e alle soluzioni tecniche, purché rispondano alle esigenze sottintese dai criteri di progettazione”.

Infine, il concetto di accessibilità evolve più rapidamente della normativa, la quale tende a recepirne le esigenze con un certo ritardo, più o meno giustificabile, rispetto al momento in cui queste si manifestano. Ad esempio, attualmente i problemi legati alle disabilità cognitive stanno assumendo un'importanza sempre maggiore rispetto al passato a causa dell'invecchiamento della popolazione e al relativo aumento delle disabilità legate al decadimento fisiologico e/o patologico delle capacità motorie, sensoriali e cognitive delle persone.

### **3.7 – Visitabilità e adattabilità**

Definizione di “visitabilità” del D.M. del 14 giugno 1989 n. 236, art. 2, lett. H, riferita all'edificio ed agli spazi esterni di pertinenza.



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

Definizione di "adattabilità" del D.M. del 14 giugno 1989 n. 236, art. 2, lett. I, riferita all'edificio ed agli spazi esterni di pertinenza.

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

I concetti di visitabilità e adattabilità sono stati introdotti come una sorta di "accessibilità limitata o differita", in quanto si è ritenuto troppo oneroso imporre a tutte le unità immobiliari l'accessibilità per le persone con gravi difficoltà motorie. Occorre tenere però presente che l'allungamento della vita e il conseguente invecchiamento della società di cui si è detto più sopra, è destinato ad aumentare sensibilmente nel prossimo futuro. Quindi diverrà sempre più frequente la necessità di rendere accessibile temporaneamente o permanentemente un'unità immobiliare a persone che utilizzano ausili alla deambulazione o comunque con difficoltà motorie e/o sensoriali o psichiche più o meno gravi.

### **3.8 – Autonomia**

La possibilità, per la persona con disabilità, motoria, sensoriale o cognitiva, di utilizzare, anche con l'ausilio di rappresentanti ambientali e strumentali, le proprie capacità funzionali per la fruizione degli spazi ed attrezzature in esse contenute.

### **3.9 – Comfort**

Il benessere garantito alla persona dalla progettazione di spazi, attrezzature ed oggetti accessibili e fruibili per il tipo di funzione e relazione cui sono destinati.

### **3.10 – Disagio**



La condizione procurata alla persona dalla presenza di ostacoli di diversa natura, che impedisce il pieno godimento di uno spazio, di un servizio, o il pieno svolgimento di un'attività di relazione.

### **3.11 – Fruibilità**

La possibilità, per le persone, di poter utilizzare con pieno godimento spazi aperti, spazi costruiti, arredi, servizi informativi, attrezzature e svolgere attività in sicurezza ed in autonomia.

### **3.12 – Orientamento**

È la possibilità di percepire la struttura dei luoghi, di mantenere la direzione di marcia e di individuare elementi di interesse sensoriale (tattili o acustici) lungo i percorsi;

### **3.13 – Sistema di orientamento**

Sono intese tutte quelle soluzioni di carattere grafico, tattile e acustico adottate singolarmente o integrate fra loro, che facilitano la percezione dei luoghi e l'orientamento, in particolare delle persone non vedenti, ipovedenti o audiolesi.

### **3.14 – 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 (cfr. Tab.1 riportata di seguito).

#### ***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 (cfr. Tab.1 riportata di seguito).

### **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 (cfr. Tab.1 riportata di seguito).

| <b>DISABILITÀ MOTORIA</b>                                                                                                             | <b>DISABILITÀ SENSORIALE</b>                                                                                                                                                                                                                                                 | <b>DISABILITÀ COGNITIVA</b>                                                                                                                                                             |
|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
|                                                      |                                                                                                                                                                                             |                                                                                                      |
| Grave limitazione o impedimento, permanente o temporaneo, alle capacità di movimento di una o più parti del corpo o di uno o più arti | 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 | 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 |

Tabella 1. Tipologia disabilità

## CAPITOLO 4 – CARATTERI GENERALI

### 4.1 – Linee guida per la stesura, caratteri generali

Il P.E.B.A. del Comune di Sant'Angelo Muxaro si pone l'obiettivo ambizioso, unendo ai quadri descrittivi delle opere da eseguire per eliminare le barriere architettoniche esistenti elementi di stimolo e sensibilizzazione verso uno sviluppo urbano privo di barriere. Per fare questo è indispensabile che vengano messe in campo iniziative concrete che siano da un lato di supporto alle persone disabili e dall'altro utili alla sensibilizzazione e alla formazione di tutti gli operatori che a vario titolo svolgono un ruolo nel processo progettuale ed autorizzativo.

Il Piano è stato anche concepito attorno al principio della gradualità degli interventi E.B.A. (interventi di eliminazione di barriere sia fisiche che percettive), ossia prevedendo l'indicazione di giudizi di priorità con riferimento ad alcuni interventi rispetto ad altri ritenuti altrettanto necessari ma meno urgenti, criteri ricavati con le modalità riportate nello specifico paragrafo.

Se per quanto riguarda gli interventi E.B.A., da prevedere sugli immobili e gli spazi pubblici di aggregazione esistenti, il Piano propone in sostanza un approccio di tipo normativo prestazionale, cioè un approccio progettuale che punti all'individuazione di soluzioni che siano in grado di garantire il rispetto delle prescrizioni normative vigenti, per quanto attiene gli interventi di nuova realizzazione si prevede un'impostazione differente.

Il concetto di "accomodamento ragionevole", spesso riportato nelle discussioni tecniche tra gli addetti ai lavori, trova a nostro avviso giustificazioni nei casi in cui la libertà progettuale si scontri con vincoli di tipo strutturale, di tutela architettonico/paesaggistica e, non di minore rilevanza, economica. Non sono infatti rari i casi in cui ci si trova davanti a progetti di elevata qualità ma che, a causa del loro costo elevato, non raggiungono mai l'esecutività. In questi casi, si ritiene opportuno valutare se, con interventi più limitati e aspettative ridimensionate, non sia possibile ottenere comunque il superamento delle barriere e permettere a tutti coloro che ne hanno realmente bisogno di usufruire in libertà e autonomia, ma con un costo notevolmente ridotto.

Si impone quindi un approccio il più possibile concreto, che risolva i singoli problemi



sulla base di soluzioni che garantiscano la conformità normativa in coerenza con le disponibilità economiche del Comune.

Al contrario, per quanto attiene le future strutture pubbliche destinate ad ospitare servizi per la collettività, siano esse di nuova costruzione o frutto di interventi di ristrutturazione significativa di edifici o spazi esistenti, Il P.E.B.A. prescrive un approccio diverso, incentrato sui principi della "Progettazione Universale" e del "Design for All", stimolando la creazione di spazi, ambienti e strutture che nascano già predisposte all'utilizzo di tutti, privilegiando scelte che non prevedano l'inserimento di ambienti o elementi in più rispetto a quanto utile solamente per assolvere alle esigenze di categorie di fruitori "svantaggiati", ma che preveda già, come criterio inderogabile di progettazione, spazi, arredi, ambienti pensati per un utilizzo autonomo, comodo e sicuro da parte di chiunque si trovi a farne uso a prescindere dalle sue "abilità" presunte o reali.

Si ritiene utile riportarne alcuni estratti significativi degli articoli e dei riferimenti normativi che hanno coinvolto le analisi ed i successivi interventi sia per l'ambito edilizio che per quello urbano.

### ***Accessibilità, visitabilità, adattabilità degli edifici***

La progettazione ed esecuzione di trasformazioni edilizie ed urbanistiche deve conformarsi alle disposizioni di legge e delle presenti prescrizioni tecniche al fine di garantire una migliore qualità della vita e una piena fruibilità dell'ambiente, sia costruito che non costruito, da parte di tutte le persone ed in particolare di quelle con limitate capacità motorie e sensoriali.

### ***Edifici residenziali privati e di edilizia residenziale pubblica***

Il requisito della visitabilità, condizione di conformità alla norma del titolo abilitativo di cui al d.p.r 6 giugno 2001 n. 380, implica che sia garantita l'accessibilità per quanto riguarda gli spazi esterni: il requisito si considera soddisfatto se sia reso accessibile il percorso principale di ingresso alle proprietà e parti comuni a partire dallo spazio pubblico. In subordine, nei casi di edifici esistenti e con adeguata motivazione, dovrà essere individuato e debitamente segnalato almeno un percorso alternativo accessibile.



### **Edifici e spazi privati aperti al pubblico**

1. Gli interventi edilizi di nuova costruzione e ristrutturazione devono garantire la visitabilità, la quale implica che venga garantita l'accessibilità per quanto riguarda:
  - gli spazi esterni: il requisito si considera soddisfatto quando sia accessibile il percorso principale di ingresso alle proprietà e alle parti comuni a partire dallo spazio pubblico. In subordine, nei casi di edifici esistenti e con adeguata motivazione, dovrà essere individuato e debitamente segnalato almeno un percorso alternativo accessibile;
  - gli spazi di relazione: il requisito si considera soddisfatto se sono accessibili gli spazi in cui gli utenti vengono a contatto con la funzione ivi svolta ed almeno un servizio igienico.
2. In ragione della destinazione d'uso, fatte salve le diverse disposizioni di settore, le unità immobiliari che siano sedi di attività private sociali in campo sanitario, assistenziale, culturale e sportivo devono avere gli ambienti accessibili oltre ad un servizio igienico;
3. Nelle unità immobiliari che siano sedi private di riunioni o di spettacoli, sia all'aperto che al chiuso, temporanei o permanenti, ed inoltre in quelle di ristorazione e di ospitalità, devono essere accessibili almeno una zona riservata al pubblico, oltre a un servizio igienico;
4. L'accessibilità degli spazi di relazione e dei servizi, quali il palco, la biglietteria e il guardaroba, deve essere garantita mediante percorso continuo accessibile;
5. Nelle altre unità immobiliari sedi di attività aperte al pubblico, devono essere accessibili gli spazi di relazione nei quali gli utenti entrano in rapporto con la funzione ivi svolta, incluso almeno un servizio igienico se la superficie netta dell'unità immobiliare è pari o superiore a 150 mq.

### **Servizi igienici**

Le disposizioni in materia di accessibilità, visitabilità ed adattabilità in relazione ai servizi igienici sono disciplinate dagli artt. 4.1.6 e 8.1.6 del D.M. 14 giugno 1989 n. 236 e dalle disposizioni qui di seguito riportate da applicarsi secondo quanto espresso all'art. 3.3 delle presenti prescrizioni.

1. Un servizio igienico si intende accessibile quando tutti i sanitari presenti sono



utilizzabili da persone su sedia a ruote e vi siano idonei maniglioni per agevolare i trasferimenti dalla sedia al sanitario. In particolare, negli edifici privati aperti al pubblico, deve essere dimostrata, negli elaborati di progetto, mediante grafici di dettaglio in scala opportuna, la possibilità di accostamento frontale, perpendicolare e, preferibilmente, bilaterale per la tazza wc (figura 3). Qualora l'accostamento bilaterale non venga garantito, è preferibile prevedere due servizi igienici, l'uno con accostamento laterale da destra, l'altro da sinistra (FIGURA 4) adeguatamente segnalato all'esterno. Negli interventi di ristrutturazione di edifici privati aperti al pubblico è ammesso il solo accostamento laterale alla tazza wc. Per i secondi bagni e per i bagni negli edifici privati aperti al pubblico l'accessibilità deve essere garantita limitatamente alla tazza wc e al lavandino, salvo diverse disposizioni specifiche di settore.



Figura 1. Diverse tipologie di accostamento al sanitario

2. Agli effetti della visitabilità un servizio igienico accessibile è obbligatorio in tutti gli spazi privati aperti al pubblico dalla metratura superiore ai 150 mq.

3. Per quanto concerne i singoli sanitari si precisa che è preferibile, in accordo con i principi dell'Universal Design, scegliere tra quelli di tipo standard senza quindi ricorrere a quelli di tipo 'dedicato'. La loro accessibilità è soddisfatta se rispondono ai requisiti di seguito riportati:
4. Lavabo: deve essere di tipo a mensola, privo di colonna, con sifone accostato alla parete o incassato in essa; prevedere un'altezza libera sottostante minima di 65 cm e un'altezza massima del piano di 85 cm, misurati dal pavimento. La distanza tra la parete a cui il lavabo è fissato ed il bordo anteriore dello stesso deve essere almeno di 65 cm. Il rubinetto deve essere con manovra a leva (sono da escludere quelli a 'leva medica');
5. Tazza w.c.: devono essere garantiti l'accostamento frontale, perpendicolare e laterale (preferibilmente bilaterale negli edifici privati aperti al pubblico) al sanitario. Lo spazio libero frontale e laterale alla tazza w.c. deve essere di almeno 80 cm, misurati rispettivamente dal bordo anteriore e laterale prossimo allo spazio libero; la distanza dal bordo anteriore della tazza alla parete posteriore deve essere di almeno 65 cm. La tazza w.c., preferibilmente di tipo sospeso (in tal caso dovrà essere garantita una portata minima di 200 kg), deve avere il piano di seduta (comprensivo di tavoletta) posto ad un'altezza da terra compreso tra 40 e 45 cm. Ai lati della tazza w.c. devono essere posizionati due maniglioni: nel caso di tazza accostata al muro (accostamento laterale) un primo maniglione o corrimano fisso e rettilineo deve essere posizionato ad una distanza dall'asse del sanitario pari a 40 cm e ad un'altezza da terra di 70 cm, un secondo maniglione, di tipo ribaltabile, sempre ad una distanza dall'asse del sanitario pari a 40 cm e ad un'altezza da terra di 70 cm; nel caso di tazza non accostata al muro (accostamento bilaterale) si disporranno sui due lati del sanitario due maniglioni, di tipo ribaltabile, ad una distanza dall'asse del sanitario pari a 40 cm e ad un'altezza da terra di 70 cm;



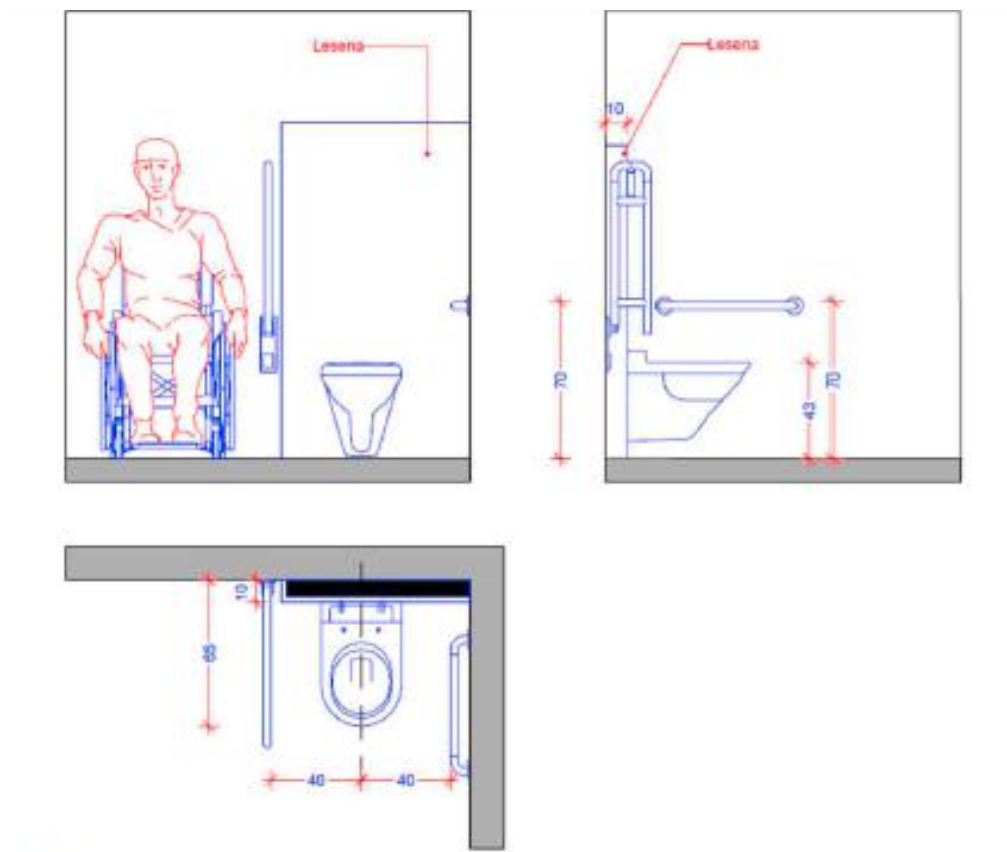


Figura 2. Schema esemplificativo

6. Bidet: è da considerare che solitamente non viene utilizzato da persone su sedia a ruote perché si tende a minimizzare i trasferimenti dalla sedia ai sanitari e quindi è sostituibile, nella funzione, prevedendo in parte alla tazza w.c. un doccino a telefono;
7. Doccia: deve essere a pavimento con doccino a telefono, dotato di seggiolino posto ad un'altezza da terra compreso tra 40 e 45 cm. e garantire una portata minima di 200 kg. Devono essere garantiti l'accostamento frontale, perpendicolare e laterale (preferibilmente bilaterale negli edifici privati aperti al pubblico) al seggiolino. A lato del seggiolino devono essere posizionati un maniglione o corrimano fisso e rettilineo ad una distanza dall'asse della seduta pari a 40 cm e ad un'altezza da terra di 70 cm;
8. Vasca da bagno: la sua accessibilità è legata alla predisposizione sia di seggiolini fissi appoggiati sui bordi della vasca, sia di seggiolini con movimento 'sali-scendi' appoggiati sul fondo della stessa;
9. Maniglioni: devono avere un diametro di 3/4 cm posati ad una distanza minima di 5 cm dalle pareti per garantire una buona presa. I maniglioni e i relativi tasselli

di ancoraggio (da valutare attentamente a seconda della tipologia di parete a cui vengono fissati) devono garantire una portata minima di 150 kg;

10. I maniglioni, la rubinetteria ed i singoli sanitari devono presentare contrasto cromatico con le pareti ed il pavimento del servizio igienico.

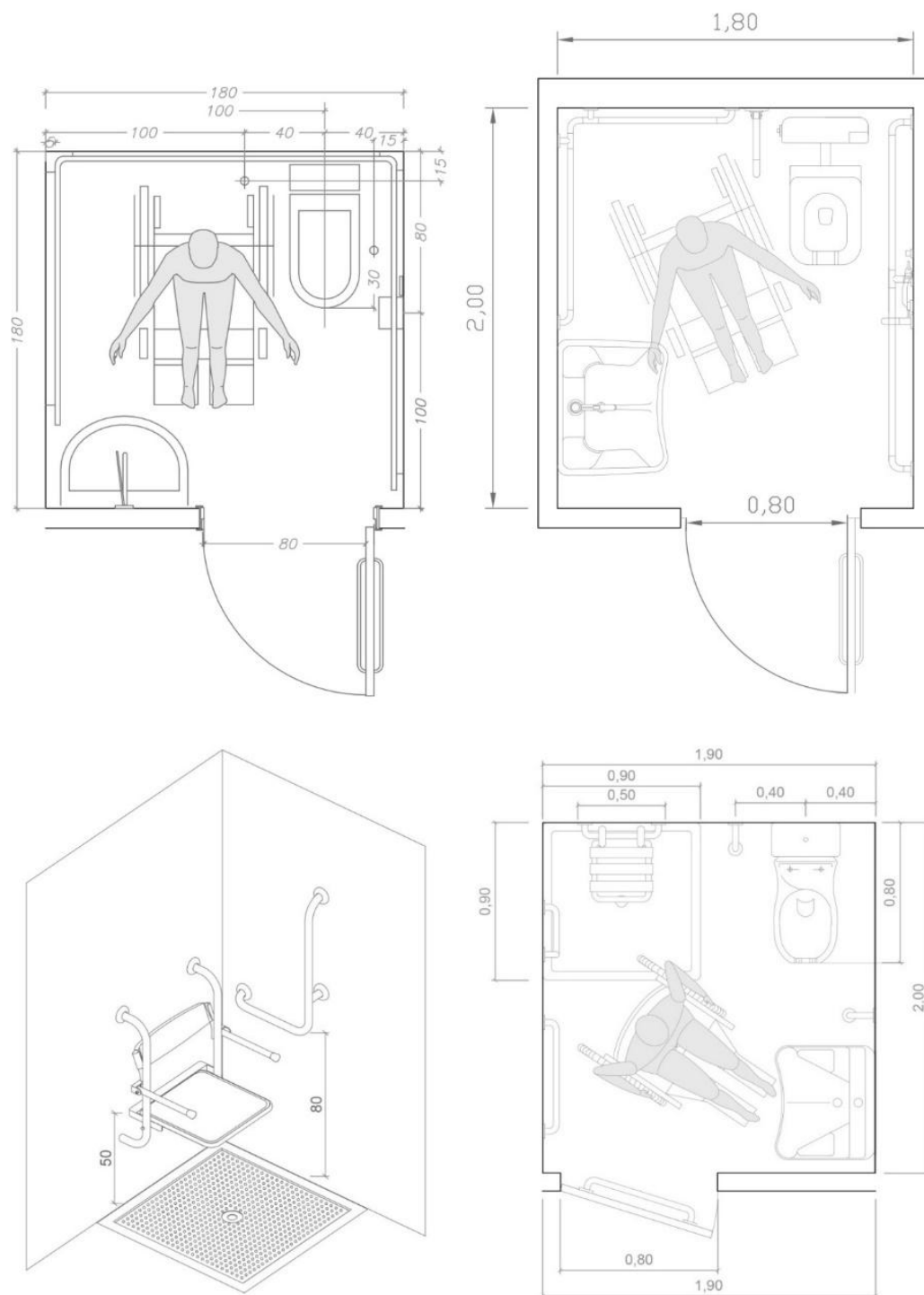


Figura 3. Schema collocazione sanitari ed accessori

### **Percorsi orizzontali**

Le disposizioni in materia di accessibilità, visitabilità ed adattabilità in relazione ai percorsi orizzontali sono disciplinate dagli artt. 4.1.9, 8.1.9 e 9 del d.m. 14 giugno 1989 n. 236.

Corridoi e passaggi devono presentare andamento quanto più possibile continuo e con variazioni di direzione ben evidenziate. I corridoi non devono presentare variazioni di livello; in caso contrario queste devono essere superate mediante rampe. La larghezza del corridoio e del passaggio deve essere tale da garantire il facile accesso alle unità ambientali da esso servite e in punti non eccessivamente distanti tra loro essere tale da consentire l'inversione di direzione ad una persona su sedia a ruote. Il corridoio comune posto in corrispondenza di un percorso verticale (quale scala, rampa, ascensore, servoscala, piattaforma elevatrice) deve prevedere una piattaforma di distribuzione come vano di ingresso o piano di arrivo dei collegamenti verticali, dalla quale sia possibile accedere ai vari ambienti, esclusi i locali tecnici, solo tramite percorsi orizzontali.

### **Collegamenti verticali**

Il collegamento tra diversi livelli verticali deve avvenire mediante l'utilizzo di scale abbinate a rampe e/o ascensori, in ragione del dislivello e del contesto. È ammesso in subordine l'utilizzo di piattaforme elevatrici. Il ricorso alla servoscala, comunque del tipo con piattaforma per sedia a ruote, è consentito soltanto nel progetto di adattabilità di edifici esistenti e laddove le precedenti soluzioni (rampe, ascensori e piattaforme elevatrici) non possano motivatamente essere adottate.



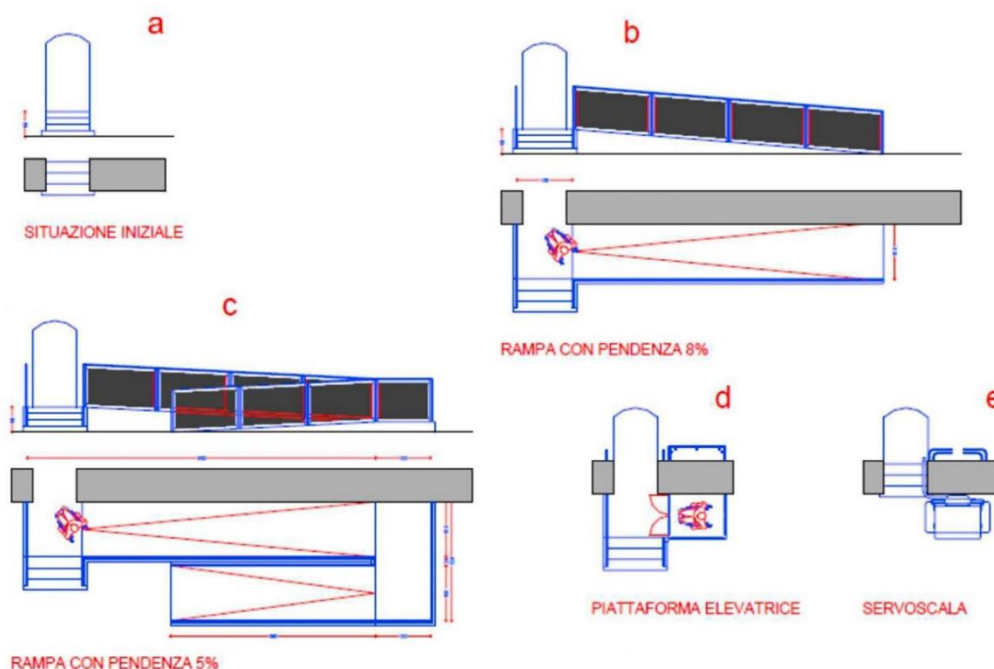


Figura 4. Collegamenti verticali

### Scale

Le disposizioni in materia di accessibilità, visitabilità ed adattabilità in relazione alle scale sono disciplinate dagli artt. 4.1.10 e 8.1.10 del d.m. 14 giugno 1989 n. 236 e dalle disposizioni qui di seguito riportate da applicarsi secondo quanto espresso all'art. 3.3 delle presenti prescrizioni:

1. Negli edifici residenziali almeno le scale ad uso comune e tutte quelle presenti negli edifici privati aperti al pubblico devono avere i gradini dotati di marcagradino antiscivolo a contrasto cromatico leggibile su ciascuna pedata che le compone. (FIGURA 12). La segnalazione a contrasto cromatico vale anche per dislivelli formati da un solo gradino ed in generale per qualsiasi dislivello.
2. Nelle nuove costruzioni la larghezza delle scale ad uso comune deve avere una larghezza minima netta di cm 120, quelle interne alle unità abitative una larghezza minima netta di cm 100. Sono ammesse scale con pedate non rettangolari esclusivamente nel rispetto delle tipologie e dimensioni minime e scale a chiocciola, circolari in genere e curvilinee esclusivamente nel rispetto dello schema e delle dimensioni minime. In tali ultimi casi deve essere garantita e dimostrata la possibilità di inscrivere, nelle pedate trapezoidali o triangolari, un rettangolo delle dimensioni minime di cm. 120 x 30 ovvero di cm. 100 x 25

- rispettivamente per le scale ad uso comune o per scale interne alle unità abitative.
3. Nelle ristrutturazioni la larghezza delle scale ad uso comune può essere, per motivate ragioni, diminuita fino ad un minimo di cm 100, quelle interne alle unità abitative fino ad un minimo di cm 80. Le scale aventi larghezza netta inferiore a cm 100 non possono essere considerate adattabili mediante installazione di servoscala del tipo con piattaforma per sedia a ruote e quindi vanno abbinate ad ascensore o a piattaforma elevatrice. In caso di adattabilità dovrà essere dimostrata, in sede di progetto, la predisposizione strutturale di un idoneo foro nei solai per loro installazione, garantendo un'idonea altezza di extracorsa, ovvero la possibilità di una sua predisposizione all'esterno nel rispetto delle norme edilizie.
  4. Nelle ristrutturazioni sono ammesse scale con pedate non rettangolari esclusivamente nel rispetto delle tipologie e dimensioni minime e scale a chiocciola, circolari in genere e curvilinee esclusivamente nel rispetto dello schema e delle dimensioni minime. In tali ultimi casi deve essere garantita e dimostrata la possibilità di inscrivere, nelle pedate trapezoidali o triangolari, un rettangolo delle dimensioni minime di cm. 100 x 30 ovvero di cm. 80 x 25 rispettivamente per le scale ad uso comune o per scale interne alle unità abitative.

Le scale devono presentare un andamento regolare ed omogeneo per tutto il loro sviluppo. Ove questo non risulti possibile è necessario mediare ogni variazione del loro andamento per mezzo di ripiani di adeguate dimensioni. Per ogni rampa di scale i gradini devono avere la stessa alzata e pedata. Le rampe devono contenere possibilmente lo stesso numero di gradini, caratterizzati da un corretto rapporto tra alzata e pedata. Le porte con apertura verso la scala devono avere uno spazio antistante di adeguata profondità. I gradini delle scale devono avere una pedata antisdrucchioleale a pianta preferibilmente rettangolare e con un profilo preferibilmente continuo a spigoli arrotondati. Le scale devono essere dotate di parapetto atto a costituire difesa verso il vuoto e di corrimano. I corrimani devono essere di facile prendibilità e realizzati con materiale resistente e non tagliente. Le scale comuni e quelle degli edifici aperti al pubblico devono avere i seguenti ulteriori requisiti:



- 1) la larghezza delle rampe e dei pianerottoli deve permettere il passaggio contemporaneo di due persone ed il passaggio orizzontale di una barella con una inclinazione massima del 15% lungo l'asse longitudinale;
- 2) la lunghezza delle rampe deve essere contenuta; in caso contrario si deve interporre un ripiano in grado di arrestare la caduta di un corpo umano;
- 3) il corrimano deve essere installato su entrambi i lati;
- 4) in caso di utenza prevalente di bambini si deve prevedere un secondo corrimano ad altezza proporzionata;
- 5) è preferibile una illuminazione naturale laterale. Si deve dotare la scala di una illuminazione artificiale, anche essa laterale, con comando individuabile al buio e disposto su ogni pianerottolo;
- 6) le rampe di scale devono essere facilmente percepibili, anche per i non vedenti.

### **Rampe**

Le disposizioni in materia di accessibilità, visitabilità ed adattabilità in relazione alle rampe sono disciplinate dagli artt. 4.1.11 e 8.1.11 del d.m. 14 giugno 1989 n. 236 e dalle disposizioni qui di seguito riportate da applicarsi secondo quanto espresso all'art. 3.3 delle presenti prescrizioni:

1. Le rampe sono piani inclinati che collegano livelli a quote differenti. In particolare, la pendenza massima deve essere intesa come inclinazione massima di ogni tratto inclinato. Nel calcolo della pendenza non si deve tener conto dei piani di stazionamento.
2. Nelle nuove costruzioni tutte le rampe, sia quelle ad uso comune che quelle interne alle unità abitative, dovranno avere una pendenza massima del 5% con piani di stazionamento profondi almeno 150 cm posti ad una distanza massima di 10 m di sviluppo lineare della rampa che li precede. Tali pianerottoli dovranno essere presenti anche all'inizio e alla fine della rampa con profondità minima pari a 150 cm, aumentati della larghezza dell'eventuale battente di porta che vi si apra, ovvero disponendo un opportuno pianerottolo avente profondità 150 cm e larghezza 180 cm con spazio libero di 80 cm a lato dell'eventuale battente di porta che vi si apra.
3. Negli interventi di ristrutturazione tutte le rampe, sia quelle ad uso comune che



quelle interne alle unità abitative, dovranno avere una pendenza massima del 8% con piani di stazionamento profondi almeno 150 cm posti ad una distanza massima di 10 m di sviluppo lineare della rampa che li precede. Tali pianerottoli dovranno essere presenti anche all'inizio e alla fine della rampa con profondità minima pari a 150 cm, aumentati della larghezza dell'eventuale battente di porta che vi si apra, ovvero disponendo un opportuno pianerottolo avente profondità 150 cm e larghezza 180 cm con spazio libero di 80 cm a lato dell'eventuale battente di porta che vi si apra.

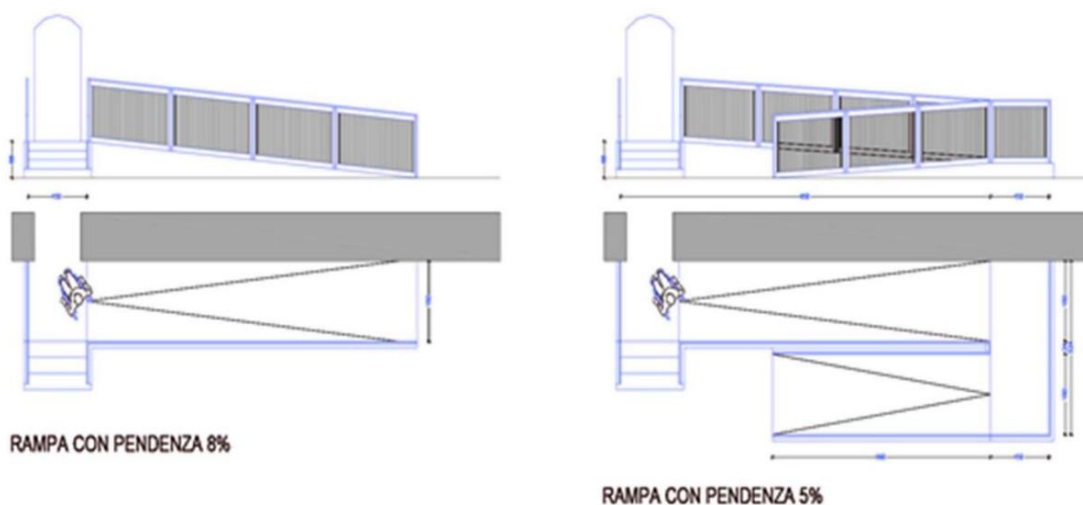


Figura 5. Rampe

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 in relazione alla 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.

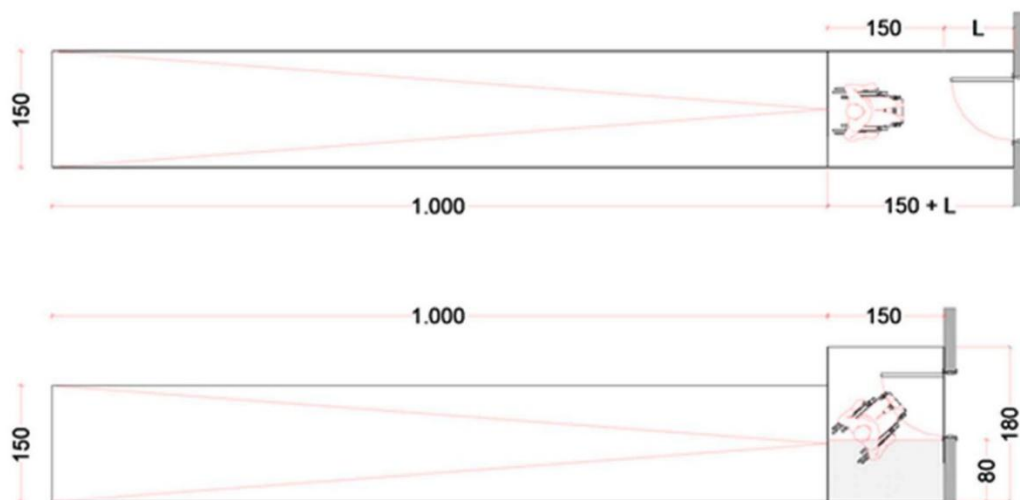


Figura 6. Specifiche rampe

## Ascensori

Le disposizioni in materia di accessibilità, visitabilità ed adattabilità in relazione agli ascensori sono disciplinate dagli artt. 4.1.12 e 8.1.12 del d.m. 14 giugno 1989 n. 236 e dalle disposizioni qui di seguito riportate da applicarsi secondo quanto espresso all'art. 3.3 delle presenti prescrizioni.

|                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                | <b>Ascensore</b>       | <b>Piattaforma Elevatrice</b>               |
|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------|---------------------------------------------|
| Fossa                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                          | 130 cm                 | 17 cm                                       |
| Extracorsa*                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                    | 340 cm                 | 240 cm                                      |
| Portata                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                        | 630 kg (8 persone)     | 250 kg (3 persone)                          |
| Velocità                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                       | 0,52 m/s               | 0,15 m/s                                    |
| Impegnativa elettrica                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                          | 15kW trifase           | 3 kW monofase                               |
| Funzionamento                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                  | automatico             | 'a uomo presente' / automatico**            |
| Porte                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                          | automatiche scorrevoli | Manuali a battente/automatiche scorrevoli** |
| Contratto di manutenzione                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                      | obbligatorio           | Obbligatorio                                |
| TABELLA DI CONFRONTO ASCENSORE / PIATTAFORMA ELEVATRICE - I dati sono stati tratti dal catalogo di una stessa ditta che produce e commercializza sia ascensori che piattaforme elevatrici, in particolare il confronto è stato fatto a parità di dimensione di cabina 140x110 cm<br>* Misurato dall'ultimo piano di sbarco<br>** A seguito della Nuova direttiva macchine 2006/42/CE in vigore dal 29/12/2009. |                        |                                             |

Tabella 2 - Tabella di confronto ascensore / piattaforma elevatrice

L'ascensore deve avere una cabina di dimensioni minime tali da permettere l'uso da

parte di una persona su sedia a ruote. Le porte di cabina e di piano devono essere del tipo automatico e di dimensioni tali da permettere l'accesso alla sedia a ruote. Il sistema di apertura delle porte deve essere dotato di idoneo meccanismo (come cellula fotoelettrica, costole mobili) per l'arresto e l'inversione della chiusura in caso di ostruzione del vano porta. I tempi di apertura e chiusura delle porte devono assicurare un agevole e comodo accesso alla persona su sedia a ruote. Lo stazionamento della cabina ai piani di fermata deve avvenire con porte chiuse. La botoniera di comando interna ed esterna deve avere il comando più alto ad un'altezza adeguata alla persona su sedia a ruote ed essere idonea ad un uso agevole da parte dei non vedenti. Nell'interno della cabina devono essere posti un citofono, un campanello d'allarme, un segnale luminoso che confermi l'avvenuta ricezione all'esterno della chiamata di allarme, una luce, di emergenza. Il ripiano di fermata, anteriormente alla porta della cabina deve avere una profondità tale da contenere una sedia a ruote e consentirne le manovre necessarie all'accesso. Deve essere garantito un arresto ai piani che renda complanare il pavimento della cabina con quello del pianerottolo. Deve essere prevista la segnalazione sonora dell'arrivo al piano e un dispositivo luminoso per segnalare ogni eventuale stato di allarme.

### **Spazi esterni**

Le disposizioni in materia di accessibilità, visitabilità ed adattabilità in relazione agli spazi esterni privati sono disciplinate dagli artt. 4.2 e 8.2 del d.m. 14 giugno 1989 n. 236 e dalle disposizioni qui di seguito riportate da applicarsi secondo quanto espresso all'art. 3.3 delle presenti prescrizioni:

1. I percorsi esterni e la pavimentazione degli stessi devono essere studiati in modo da poter divenire un supporto per l'autonomia di persone con disabilità visiva (ipovedenti e non vedenti) e cognitiva in riferimento a quanto disposto al successivo art. 25.
2. Per quanto riguarda i parcheggi riservati disposti parallelamente (parcheggi in linea) al senso di marcia, la lunghezza deve essere non inferiore a 6,20 m e larghezza non inferiore a 2,00 m. Qualora il posto auto sia lungo un marciapiede, lo stesso deve essere ribassato e raccordato mediante rampe, in modo da permettere, compatibilmente con la tipologia di strada (doppio senso di marcia o senso unico di marcia), le operazioni di entrata ed uscita



dall'auto sul lato del marciapiede.

3. L'organizzazione dei cantieri che richiedono l'occupazione di suolo pubblico deve garantire l'accessibilità o almeno una percorribilità alternativa accessibile e in sicurezza con opere temporanee così come previsto dall'art. 40 del Regolamento del Codice della Strada.

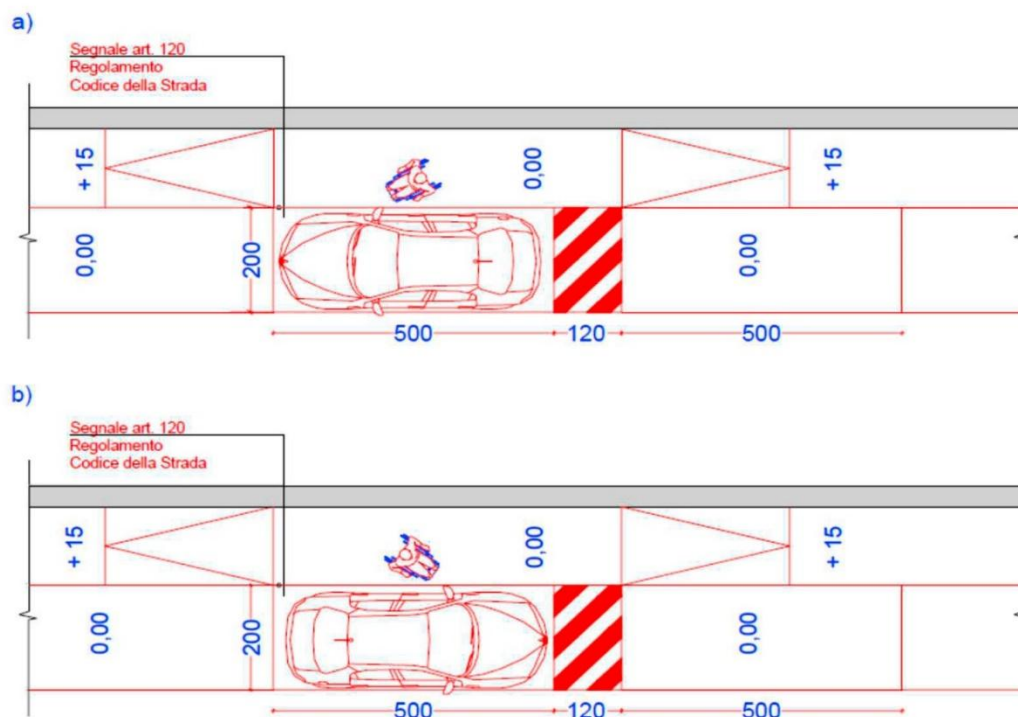


Figura 7. Gli schemi a) e b) riportano un parcheggio in linea lungo un marciapiede: in entrambi i casi il marciapiede, raccordato mediante rampe, è stato ribassato alla quota del posto auto in modo da permettere, nel primo caso, un'agevole e sicura operazione di entrata ed uscita dall'auto per il passeggero, nel secondo caso per il guidatore

## 4.2 – Il gruppo di lavoro

Il P.E.B.A., occupandosi di una materia molto complessa e dai risvolti multidisciplinari, ha previsto, sin dalla sua impostazione, il coinvolgimento di una molteplicità di soggetti provenienti da diverse aree lavorative, interne ed esterne all'Ente. Questo approccio multidisciplinare ha permesso di ricomprendere, all'interno dello studio preliminare e del successivo primo sviluppo, competenze di vario tipo che hanno spaziato dall'area tecnica a quella urbanistica, dal campo sociale a quello culturale. Ne è scaturita una visione di insieme, fondamentale per comprendere da una parte le problematiche insite nel lavoro e dall'altra la quantità e qualità delle risorse a disposizione per i successivi passi della pianificazione. Queste considerazioni sono state rilevanti da un

punto di vista tecnico ed hanno potuto contare su una convinta adesione al tema ampio dell'inclusione sociale da parte degli amministratori comunali, facendo sì che il Sindaco e gli Assessori competenti agevolassero il percorso intrapreso, sollecitando i rispettivi uffici ad agire in tale direzione. Il Piano rappresenta quindi la sintesi di un lavoro svolto grazie alla partecipazione di più persone che, in momenti diversi, ma con la medesima disponibilità, hanno contribuito in modo utile e fattivo al raggiungimento dell'obiettivo.

Dal punto di vista più prettamente tecnico il Piano di Abbattimento delle Barriere Architettoniche è stato redatto in più fasi attraverso l'apporto della professionalità di più professionisti e sempre in collaborazione con l'Amministrazione comunale, l'Ufficio tecnico e l'Ufficio patrimonio, assicurando un confronto continuo con i rappresentanti delle principali associazioni a tutela della disabilità presenti sul territorio.

La prima fase del lavoro, come definita in premessa "selezione, mediante percorso di partecipazione con la popolazione e i portatori di interessi diffusi, degli spazi urbani prioritari su cui intervenire", dall'analisi delle esigenze attraverso l'ascolto dei cittadini e portatori di interesse, alla raccolta delle segnalazioni e l'organizzazione di momenti di ascolto e partecipazione, è stata svolta e coordinata dal sottoscritto progettista, dalle cui conclusioni si è partiti per l'elaborazione delle fasi successive.

All'interno dell'amministrazione comunale, il processo di elaborazione del Piano è stato portato avanti sotto la supervisione del progettista e ha annoverato il contributo del seguente gruppo di lavoro:

- Geom. Doriana Battiatà – Responsabile del Procedimento;
- Arch. Ing. Giuseppe Neri – Dirigente dell'Area Tecnica.

#### **4.3 – Compatibilità del P.E.B.A. con altri strumenti di pianificazione cittadina**

Negli strumenti di progettazione complessa e nelle operazioni di rigenerazione urbana, all'accessibilità va riconosciuto un ruolo cardine, anche attraverso specifiche valutazioni dell'efficacia delle trasformazioni in riferimento al miglioramento delle condizioni di mobilità, inclusione sociale, fruibilità estesa e inclusiva.

L'accessibilità deve entrare a far parte sempre più dell'agenda programmatica del governo della città. Il P.E.B.A. non deve essere l'unico Piano ad occuparsi di accessibilità ma al contrario deve essere messo a sistema ed in sinergia con altri



strumenti e Piani della città. Le progettualità e pluralità di interventi tesi a rendere la Città accessibile a tutti potranno essere più facilmente coordinabili e incisive se poste in un sistema, una rete di azioni, piani e strategie in sinergia tra loro. In questo modo ne deriva che il ruolo di regia dell'Amministrazione Comunale sarà facilitato, così come anche singole iniziative avranno maggiori capacità di assurgere a pratiche ordinarie e replicabili.

Il Piano di Eliminazione delle Barriere Architettoniche (P.E.B.A.) ovvero del Piano per l'Accessibilità e il Benessere Ambientale del Comune di Sant'Angelo Muxaro è sviluppato nel rispetto del principio di conformità con gli altri strumenti vigenti di Pianificazione territoriale e di programmazione dell'attività dell'ente. Il P.E.B.A. deve essere considerato quindi come un Piano Integrato, dunque, agli strumenti pianificatori della città, quale ad esempio il Regolamento Edilizio Comunale.

COMUNE DI SANT'ANGELO MUXARO  
Protocollo Arrivo N. 4746/2025 del 01-07-2025  
Doc. Principale - Copia Del Documento Firmato Digitalmente



## SEZIONE II – FORMAZIONE DEL PIANO

### CAPITOLO 5 – STRUTTURAZIONE DEL PIANO

#### 5.1 – Inquadramento territoriale

Il Comune di Sant'Angelo Muxaro affonda le sue radici in un passato remoto, strettamente legato alla sua posizione strategica e alle risorse naturali del territorio. Le prime tracce di insediamenti umani risalgono all'età del Bronzo, come testimoniano i ritrovamenti archeologici nella zona, in particolare le tombe a grotticella e la necropoli di Sant'Angelo Muxaro, una delle più importanti della Sicilia occidentale. Questi siti suggeriscono una presenza stabile e organizzata, sebbene non si possa ancora parlare di un vero e proprio nucleo urbano nel senso moderno del termine. L'epoca greca vide l'area gravitare nell'orbita di importanti centri come Agrigento e Selinunte. Sebbene non vi siano evidenze di un grande centro greco direttamente a Sant'Angelo Muxaro, la sua posizione collinare e la vicinanza a vie di comunicazione dovevano renderla un luogo di controllo e potenzialmente di piccoli insediamenti rurali o avamposti.

Con la conquista romana, il territorio venne integrato nel sistema amministrativo e agricolo dell'Impero. La presenza di ville rustiche e di sfruttamento agricolo è probabile, data la fertilità delle terre circostanti. Tuttavia, non si hanno notizie di un significativo sviluppo urbano in questo periodo.

Il periodo bizantino e poi quello arabo segnarono una fase di trasformazioni per tutta la Sicilia. La conformazione orografica del sito di Sant'Angelo Muxaro, con la sua altura naturalmente difendibile, potrebbe aver favorito la creazione di un primo nucleo abitativo più stabile, forse con funzioni difensive o di controllo del territorio. L'influenza araba si manifestò probabilmente nelle tecniche agricole e nell'organizzazione del paesaggio.

La dominazione normanna, a partire dall'XI secolo, portò a una riorganizzazione del territorio e alla costruzione di castelli e fortificazioni. È plausibile che in questo periodo si sia iniziato a definire un vero e proprio centro abitato intorno a una struttura fortificata, sfruttando la posizione elevata per la difesa.

Il periodo svevo e angioino vide il susseguirsi di diverse signorie feudali. Il controllo del



territorio e la sua gestione agricola rimasero centrali. Il nucleo abitativo di Sant'Angelo Muxaro continuò a svilupparsi lentamente, seguendo la topografia del luogo e probabilmente organizzandosi attorno alla chiesa principale e al castello o alla residenza del signore locale.

Nei secoli successivi, sotto le dominazioni aragonese e poi spagnola, Sant'Angelo Muxaro seguì le sorti del Regno di Sicilia. L'urbanistica del paese rimase probabilmente caratterizzata da una struttura insediativa di tipo medievale, con case addossate le une alle altre, strette vie e piazze di piccole dimensioni. La crescita demografica, seppur modesta, portò a un'espansione del borgo al di fuori del nucleo originario.

Il XVIII e il XIX secolo furono periodi di relativa stabilità, con un'economia prevalentemente agricola. L'urbanistica del paese si consolidò, con la costruzione di edifici più signorili e l'organizzazione di spazi pubblici, seppur ancora limitati.

Il XX secolo ha rappresentato un periodo di significative trasformazioni per Sant'Angelo Muxaro. L'emigrazione, soprattutto nel secondo dopoguerra, ha influenzato la demografia e, di conseguenza, lo sviluppo urbanistico. Tuttavia, si è assistito anche a una modernizzazione delle infrastrutture e a una certa espansione edilizia, spesso disordinata e non sempre rispettosa del tessuto storico.

Oggi, Sant'Angelo Muxaro si presenta come un borgo collinare che conserva ancora tracce del suo passato, soprattutto nel centro storico. La sfida attuale è quella di conciliare le esigenze di modernizzazione con la tutela e la valorizzazione del patrimonio storico, archeologico e paesaggistico, elementi fondamentali per la sua identità e per un futuro sviluppo sostenibile. La riscoperta e la valorizzazione della sua ricca storia, dalle antiche necropoli al tessuto urbano medievale, rappresentano un'opportunità per ripensare l'urbanistica del paese in chiave di conservazione e di attrattività culturale e turistica.

## 5.2 – Perimetro del Piano

Nell'approccio corretto ad un Piano di Eliminazione delle Barriere Architettoniche, che si confronti con il territorio di una cittadina come Sant'Angelo Muxaro è di fondamentale importanza formulare una strategia di intervento che possa creare un processo ripetibile nel tempo e che tenga conto di una molteplicità di realtà aggregative distribuite sul territorio per le quali dovranno essere risolte le criticità



individuare e messe a sistema.

Per definire l'approccio strutturale al Piano si è diviso sinteticamente il patrimonio comunale in tre macrocategorie specifiche che possano raggruppare tutti gli oggetti da indagare:

- **edifici:** tutti gli edifici di proprietà pubblica comunale o edifici dove si svolgono funzioni pubbliche di interesse comunale. Nel caso di proprietà comunale si dovrà procedere alla rilevazione dell'edificio attraverso le schede di rilievo PEBA, diversamente per gli altri edifici si dovrà verificare il percorso di avvicinamento alla soglia di ingresso;
- **spazi esterni di aggregazione:** tutti gli spazi aperti pedonali gestiti dal comune, quali piazze o strade pedonali, parchi e cimiteri;
- **percorsi:** segmenti stradali che permettono di collegare gli edifici o gli spazi esterni di aggregazione al trasporto pubblico locale.

| EDIFICI                                          | N.        |
|--------------------------------------------------|-----------|
| LUOGHI DI GOVERNO                                | 1         |
| MUSEI E LUOGHI D'ARTE                            | 2         |
| ACCOGLIENZA TURISTICA, BIBLIOTECHE, SALA LETTURA | 2         |
| SERVIZI IGIENICI COMUNALI                        | 1         |
| EDIFICI SCOLASTICI                               | 3         |
| IMPIANTI SPORTIVI                                | 2         |
| RICOVERO AUTOMEZZI                               | 1         |
| TOT.                                             | <b>12</b> |

| SPAZI ESTERNI DI AGGREGAZIONE | N.       |
|-------------------------------|----------|
| PIAZZE                        | 4        |
| AREE A VERDE E PARCHI         | 1        |
| CIMITERI                      | 1        |
| TOT.                          | <b>6</b> |

| PERCORSI                              | N.       |
|---------------------------------------|----------|
| PERCORSI URBANI                       | 1        |
| PERCORSI AUTOLINEE TRASPORTO PUBBLICO | 1        |
| TOT.                                  | <b>2</b> |



Tabella 3. Categorie selezionate

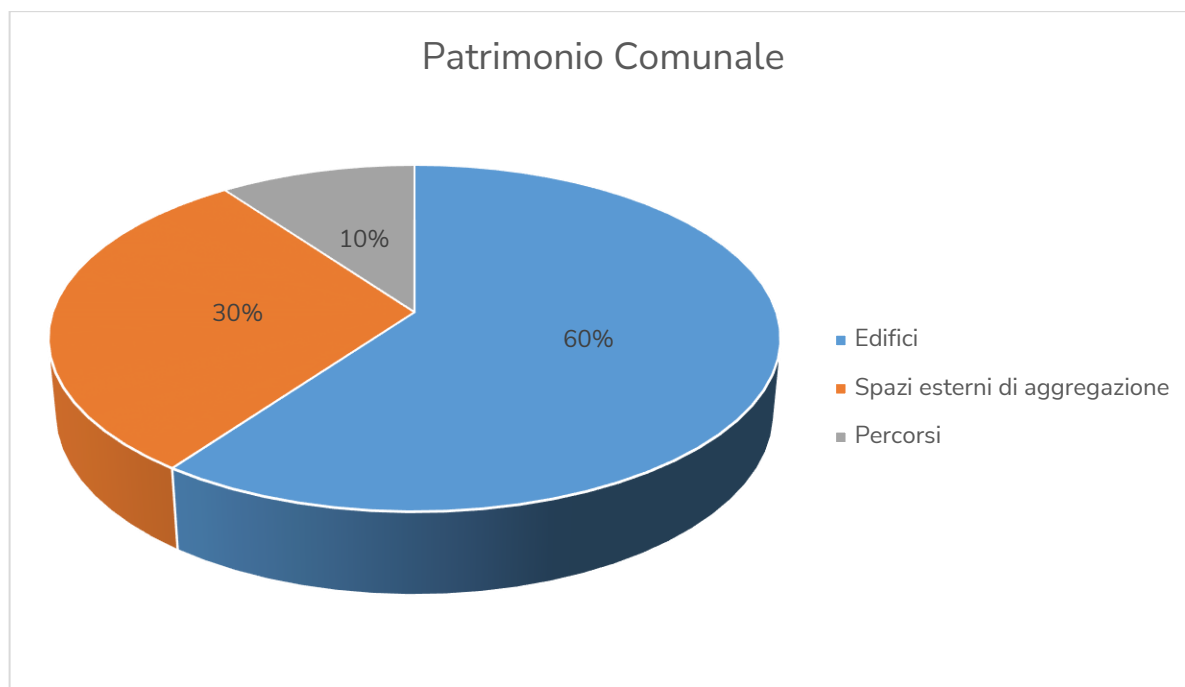


Grafico 1. Patrimonio comunale

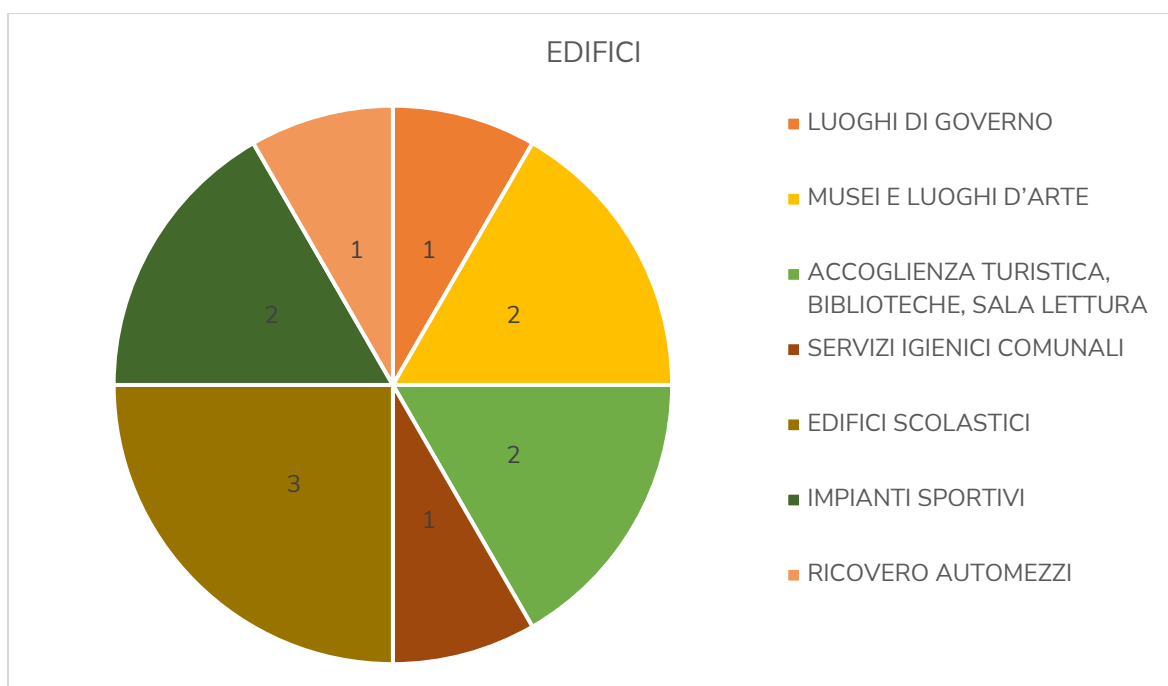


Grafico 2. Edifici comunali

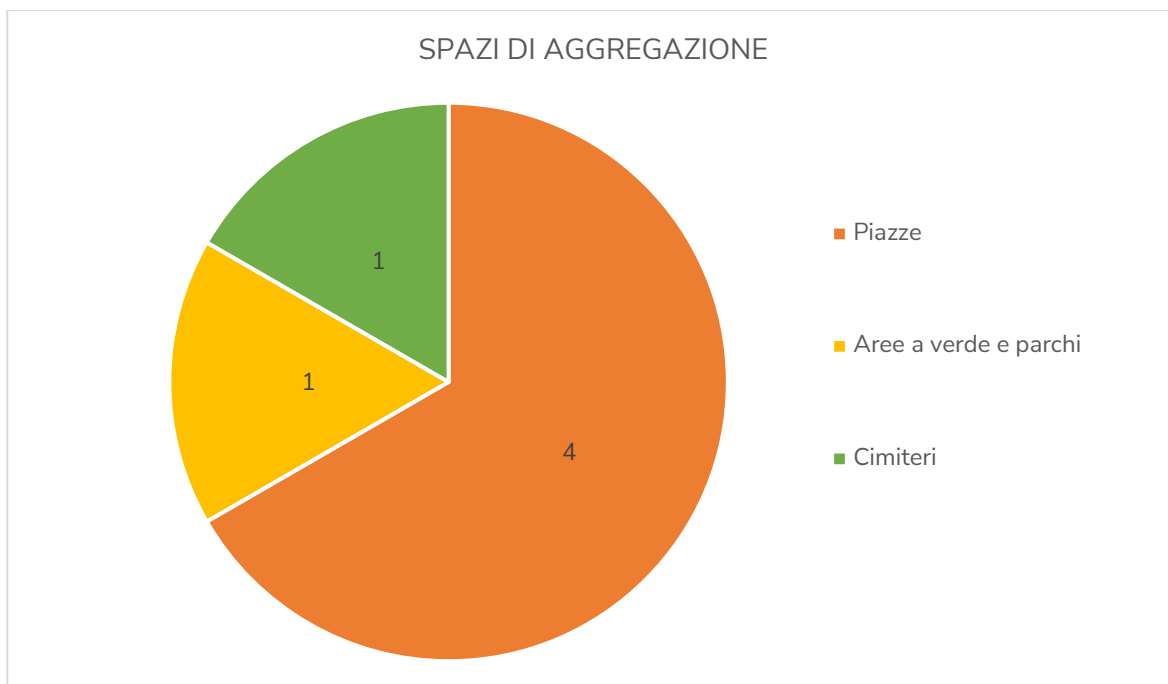


Grafico 3. Spazi di aggregazione

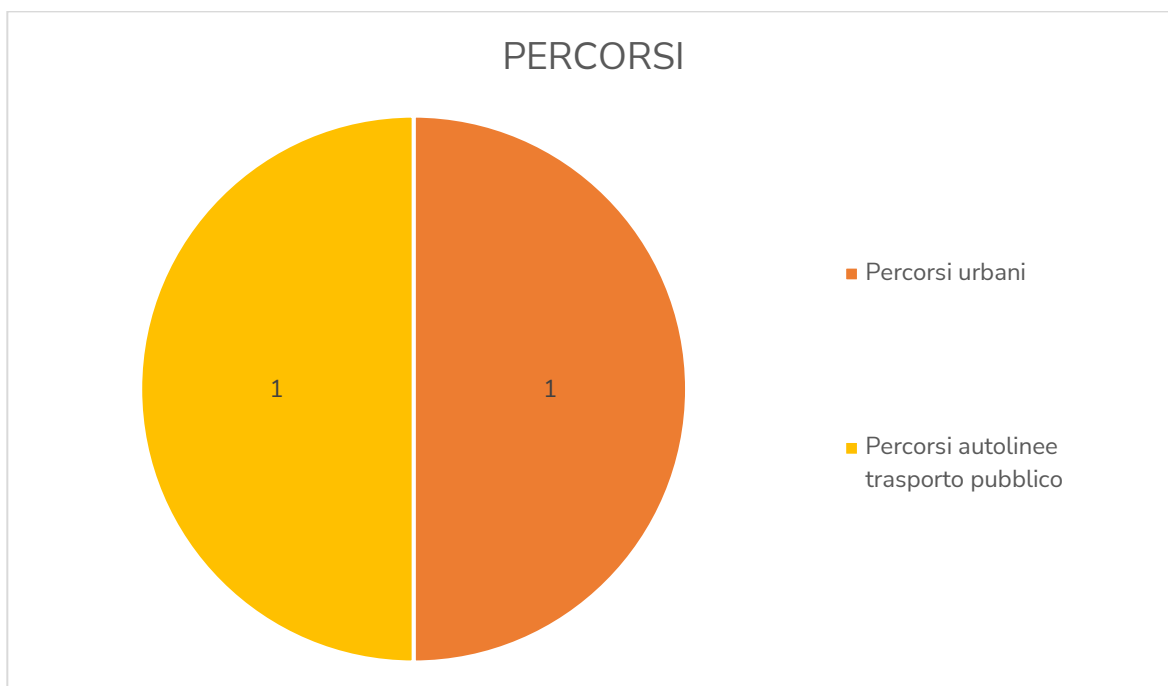


Grafico 4. Percorsi

Si rimanda alla TAV. 02 allegata che costituisce parte integrante del Piano.

### 5.3 – Le fasi di lavoro

Il lavoro necessario all'elaborazione del presente P.E.B.A. si è articolato in più fasi, ognuna delle quali svolta attraverso il coinvolgimento di tutti i soggetti facenti parte del gruppo di lavoro di cui accennato al § 4.2. Coscienti dell'inattuabilità in tempi brevi di quanto previsto a causa di svariate problematiche, non ultima la reperibilità delle somme da impiegare, la strategia da seguire si può riassumere le attività nelle fasi che seguono:

- **FASE 1 - definizione strategie e obiettivi:**

- a) la definizione delle linee d'indirizzo per l'elaborazione e la realizzazione del piano, la raccolta dei dati e delle informazioni generali, la definizione delle principali caratteristiche del P.E.B.A., la definizione delle finalità e degli obiettivi del piano, la scelta dei soggetti da coinvolgere, la definizione dell'articolazione del piano;
- b) creazione di un percorso partecipato per la predisposizione di una mappatura delle esigenze e dei bisogni dei cittadini con fragilità o con esigenze specifiche per conoscere e meglio individuare le problematiche e le esigenze più sentite dalle persone con disabilità. Il percorso condiviso ha trovato attuazione attraverso incontri con i cittadini strutturati in varie modalità, come tavoli di lavoro specifici e focus group;
- c) elaborazione delle schede di check-list finalizzate alla mappatura delle barriere presenti negli spazi e negli edifici oggetto di valutazione;
- d) determinazione, sulla base delle attività sopra descritte, del "perimetro" di azione del piano attraverso l'individuazione dei beni immobili di proprietà del Comune di Sant'Angelo Muxaro da sottoporre ad analisi e valutazione (edifici, aree verdi, cimiteri e percorsi urbani).

- **FASE 2 – analisi criticità degli spazi/edifici e individuazione delle soluzioni progettuali:**

- a) rilievo e mappatura degli spazi e degli edifici, raccolta attraverso sopralluoghi, di tutte le informazioni necessarie ad acquisire un quadro conoscitivo esaustivo in tema di accessibilità degli ambienti pubblici comunali. Si è ritenuto, a questo proposito, opportuno ed imprescindibile definire parametri di valutazione distinti per le diverse tipologie di disabilità. Appare



evidente, infatti, come i fattori ambientali agiscano su ogni disabilità in modo differente e come sia quindi necessario tenerne debitamente conto nell'impostazione degli strumenti di studio del Piano;

b) analisi e valutazione delle barriere rilevate, definizione di soluzioni progettuali standard e relativi costi, ventaglio di soluzioni tecnicamente conformi alla normativa tra cui scegliere da applicare di volta in volta a seguito degli approfondimenti svolti durante la progettazione di dettaglio (definitiva ed esecutiva). Come già spiegato in precedenza, il livello di analisi di un Piano, generale per definizione, presenta limiti non compatibili con il livello di approfondimento, tipico di un progetto definitivo, necessario all'individuazione delle migliori e più corrette soluzioni puntuali alle problematiche E.B.A.. Si è ritenuto più corretto, anche per ciò che concerne la stima dei costi, indicare stime parametriche, che, come tali, vanno considerate attendibili ma suscettibili di perfezionamento in fase progettuale di dettaglio. Molti fattori, infatti, condizionano il costo di un insieme di interventi (dalla quantità alla ripetitività delle varie lavorazioni, alla accessibilità delle aree, ecc.) rendendo necessario integrare il costo base standardizzato con: oneri per la sicurezza, IVA, imprevisti, occupazioni temporanee, costi di progettazione e collaudo, ecc.

- **FASE 3 – analisi criticità degli spazi/edifici e individuazione delle soluzioni progettuali:**

- a) programmazione delle priorità degli interventi:
  - definizione delle priorità anche in relazione alle risorse disponibili;
  - calendarizzazione degli interventi (piano annuale/triennale delle opere).

- **FASE 4 – adozione/attuazione del Piano:**

- a) articolazione iter di presentazione, adozione e approvazione del Piano;
- b) pubblicazione ed evidenza pubblica del Piano al fine di acquisire osservazioni;

- **FASE 5 – presentazione del Piano alla cittadinanza:**

- a) configurazione di strumenti e modalità efficaci per monitorare, gestire e aggiornare il Piano definitivamente adottato e approvato;
- b) realizzazione degli interventi previsti dal Piano;



c) definizione di uno strumento di monitoraggio con cadenza periodica, da presentare nei diversi ambiti di coordinamento interni ed esterni definiti dal Piano.

#### 5.4 – Livelli di accessibilità

Obiettivo del P.E.B.A è analizzare, in prima istanza, lo stato dei luoghi presenti sul territorio in riferimento al loro grado di accessibilità.

Questo lavoro risulta cruciale sotto diversi aspetti in quanto attraverso le schede di rilevazione si compone un quadro di insieme dove si evidenzia innanzitutto lo stato di fatto degli elementi sul territorio.

Da questo studio si desume una visione generale sulle criticità più diffuse nella città sia come singolo elemento (edificio, spazio esterno di aggregazione, percorso) sia come sottolivello riferito alle singole categorie (collegamenti verticali, servizi igienici, ecc..), visione che servirà ad individuare le priorità di intervento concrete sul territorio.

Nello specifico il Piano ha individuato 4 livelli di giudizio possibile su un elemento rilevato:

| 1                    | 2                                                                       | 3                                     | 4                  |
|----------------------|-------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------|--------------------|
| <b>INACCESSIBILE</b> | <b>PARZIALMENTE ACCESSIBILE/<br/>ACCESSIBILE CON<br/>ACCOMPAGNATORE</b> | <b>ACCESSIBILE CON<br/>DIFFICOLTÀ</b> | <b>ACCESSIBILE</b> |
| <b>NEGATIVO</b>      | <b>NEGATIVO</b>                                                         | <b>POSITIVO</b>                       | <b>POSITIVO</b>    |

- **inaccessibile:** non è possibile accedere né in autonomia né con personale di aiuto alla funzione prevalente dello spazio ivi svolta;
- **parzialmente accessibile/accessibile con accompagnatore:** una persona con ridotta o impedita capacità motoria o sensoriale necessita di aiuto per accedere/fruire degli spazi e dei servizi (accessibilità condizionata), oppure all'interno della struttura o dello spazio esistono ambienti e/o funzioni non fruibili (ad esempio un piano o una sala dell'edificio non risultano accessibili per mancanza di un adeguato collegamento verticale).
- **accessibile con difficoltà:** l'accesso allo spazio o all'edificio non presenta barriere, sia fisiche che percettive tali per cui si ritenga impedita la fruizione, ma non si



rilevano le condizioni ottimali per garantire un'agevole fruizione;

- **accessibile:** si è verificata la possibilità, anche 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 poter fruire degli spazi e delle attrezzature in condizioni di adeguata sicurezza e autonomia.

Nella formulazione dei livelli di accessibilità, da assegnare ad ogni singolo elemento rilevato, si è tenuto conto delle indicazioni fornite dalla legislazione specifica in ambito del superamento delle barriere architettoniche, D.M. 236 1989 (Prescrizioni tecniche necessarie a garantire l'accessibilità, l'adattabilità e la visitabilità degli edifici privati e di edilizia residenziale pubblica, ai fini del superamento e dell'eliminazione delle barriere architettoniche) e D.P.R. 503/1996 (Regolamento recante norme per l'eliminazione delle barriere architettoniche negli edifici, spazi e servizi pubblici). Utilizzando quindi come guida la legislazione vigente è chiaro come il più alto livello di possibile utilizzato di un edificio/spazio pubblico sia quello definito come "accessibile", con particolare riferimento al concetto di utilizzo in piena autonomia per qualsiasi cittadino, sia esso portatore di disabilità o utente standard. In contrapposizione è altrettanto chiara la definizione di "inaccessibile", cioè l'impossibilità da parte di utente diversamente abile di utilizzare in nessun modo la funzione individuata.

Per quanto riguarda quei giudizi intermedi, che si interpongono fra gli estremi, è stata scelta la definizione di "parzialmente accessibile", "accessibile con difficoltà", recante come discrimine la possibilità di fruire in autonomia degli spazi fondamentali di un edificio/spazio pubblico.

Il giudizio viene sempre espresso in modo disgiunto per le diverse categorie di disabilità: motoria, sensoriale visiva, sensoriale uditiva e cognitiva, articolato nelle sei macrocategorie all'interno delle quali sono state catalogate le criticità. Può capitare quindi che per un dato problema (ad esempio la mancanza di un bagno accessibile per disabili su sedia a ruote), che per una persona con impedita capacità motoria costituisce una barriera insormontabile (voto 1 corrispondente alla non fruibilità del luogo o del servizio), per una persona sorda non costituisca un problema, meritando quindi un voto 4, corrispondente alla piena fruibilità.

È bene precisare che l'introduzione del livello 2 di accessibilità tra i giudizi previsti è legata alla volontà di censire, in aggiunta alla conformità normativa, anche il livello



di fruizione possibili degli ambienti e dei servizi da parte del pubblico con disabilità. La fruizione non autonoma, che necessiti obbligatoriamente di un aiuto, sia esso per risalire una rampa troppo inclinata (per una persona su sedia a ruote) o per raggiungere lo sportello giusto in un ufficio (per un cieco), anche se non definita "non accessibile", non rappresenta comunque una situazione accettabile.

Il concetto di accessibilità condizionata che la normativa aveva introdotto come soluzione transitoria e temporanea in attesa di un intervento di adeguamento (e che avrebbe comunque dovuto prevedere la creazione di un "servizio" a disposizione del pubblico all'interno della struttura), si è poi trasformato nel tempo in una sorta di "livello minimo di accessibilità tollerato".

Nello spirito originale della norma, il presente P.E.B.A. considera il livello 2 come situazione non conforme, meritevole di interventi urgenti per la risoluzione della criticità. In quest'ottica la valutazione di accessibilità di livello 2, assegnata alla mancanza di una guida tattilo-plantare per l'orientamento autonomo delle persone non vedenti o ipovedenti, sta ad indicare il fatto che la fruizione dell'ambiente non risulta preclusa (come invece accade nel caso di una persona in carrozzina che si trovasse di fronte all'ingresso di un edificio con gradini) ma comunque non accessibile in autonomia e sicurezza, condizione essenziale perché si possa giudicare accettabile una determinata condizione ambientale/edilizia.

Analogamente a quanto detto, riguardo i giudizi negativi, il Piano individua un giudizio intermedio anche per la categoria conforme. Alla piena accessibilità (livello 4), che caratterizza la situazione ideale, fa precedere un livello intermedio (livello 3) caratterizzato da una situazione di "quasi conformità" in cui la fruizione dell'ambiente o del servizio possa essere svolta in sicurezza ed autonomia seppur con lievi difficoltà. È il caso, sempre per fare un esempio, della mancanza di una mappa tattile all'esterno dei servizi igienici da cui il non vedente possa apprendere la distribuzione dei sanitari all'interno del locale facilitandone l'orientamento, oppure la presenza di segnaletica di orientamento carente o poco intelligibile.

## 5.5 – Definizione del criterio di priorità ed analisi dei livelli di criticità

Premesso che la stesura del cronoprogramma riguardante gli interventi E.B.A., come meglio spiegato in seguito, rimane prerogativa dell'Amministrazione comunale, pur se



a seguito di un confronto e di una condivisione delle scelte all'interno dell'Osservatorio, Il P.E.B.A. fornisce un suo approccio metodologico di cui l'ente potrà tener conto nella programmazione per configurare la miglior risposta, sia in termine di efficacia degli interventi che di razionalizzazione delle risorse, tenendo ovviamente conto anche di situazioni di necessità urgenti, di opportunità legate a canali di finanziamento su tematiche specifiche, ecc.

Il P.E.B.A, limitandosi a valutare aspetti puramente tecnici, mette a disposizione diverse chiavi di lettura in un contesto organico di valutazione che possa indirizzare l'Amministrazione nel definire una possibile cronologia riguardo agli interventi da programmare.

All'interno delle schede sono stati considerati i seguenti quattro criteri (elencati a titolo esemplificativo e non in ordine di priorità):

1. **Importanza strategica dell'immobile in relazione alla funzione ivi svolta ed all'importanza/essenzialità del servizio erogato:** sono stati identificati quattro valori sulla base dell'essenzialità e l'insostituibilità del servizio erogato a favore del cittadino ed al numero di utenti che mediamente fruisce di tale servizio nell'arco dell'anno. A titolo di esempio, ai servizi forniti dagli uffici comunali e dalle scuole viene assegnata un valore significativo (valore 1) in quanto il servizio ivi svolto, oltre ad essere attrattivo per un'ampia platea di persone risulta essere essenziale per la vita dei cittadini e l'assolvimento di specifici obblighi legislativi. Agli edifici che ospitano funzioni, comunque, ugualmente molto importanti per la comunità (ad esempio teatro, museo, ecc.) ed ai quali si rivolge un numero rilevante di persone, che però non rispondono a quest'ultimo requisito, è stato assegnato un valore 2. Continuando con il medesimo ragionamento sono stati individuati con i successivi valori (3 e 4) quei beni immobili che, ospitando servizi o iniziative di aggregazione sia per attrattività che per afflusso, richiamino un numero progressivamente più limitato di fruitori;
2. **Livello di accessibilità rilevato:** giudizio sintetico derivante dalla media dei giudizi espressi in sede di analisi. Tale valore vuole essere indicativo del numero e della "gravità" delle problematiche presenti in un determinato contesto, edificio o spazio pubblico, considerate in relazione alle diverse categorie di disabilità. Si evidenzia come questo dato medio, estrapolato dalle schede di valutazione,

venga utilizzato solamente in questo contesto in quanto appare evidente come le BB.AA. influiscano in modo diverso, a seconda della disabilità presa in esame, sulla qualità della fruizione del bene;

- 3. Esistenza di progetti di intervento programmati dall'Amministrazione comunale sugli immobili oggetto di indagine e valutazione:** considerata la tipologia del presente criterio si sono previsti i valori 0 ed 1 rispettivamente corrispondenti all'esistenza o all'assenza di interventi già programmati;
- 4. Segnalazioni pervenute dall'Amministrazione, cittadini, associazioni o stakeholder:** anche in questo caso si ritenuto opportuno individuare due valori (0 e 1) corrispondenti rispettivamente alla presenza o assenza di segnalazioni pervenute.

In ultima analisi il Piano esprime per ogni edificio/spazio un valore numerico, dato dalla somma dei singoli giudizi, predisponendo una graduatoria in cui al valore più basso corrisponde una più elevata priorità mentre, al contrario, a valori più alti corrisponde minore urgenza. Per maggior chiarezza: un edificio con un voto più alto, vuoi per minor presenza di barriere da eliminare, vuoi per minor giudizio riguardo alla sua essenzialità/strategicità per la cittadinanza, può essere meritevole di una programmazione differita nel tempo. Al contrario un edificio a cui il Piano attribuisce un voto più basso richiederebbe un intervento più urgente in quanto maggiormente strategico e/o con criticità più importanti.



## CAPITOLO 6 - RILIEVO DELLO STATO DI FATTO

### 6.1 – Modalità esecutive del lavoro svolto

Definite le strategie e gli obiettivi con il gruppo di lavoro individuato e coordinato dal Responsabile del Procedimento, lo scrivente, sulla base delle indicazioni ricevute da parte dell'Amministrazione ha dato inizio all'indagine per la definizione degli interventi E.B.A. da eseguire sugli spazi e sugli edifici comunali.

Raccolte presso il Comune le cartografie, il più possibile aggiornate e aderenti allo stato di fatto, il rilievo è iniziato con la raccolta e l'organizzazione dei documenti e la predisposizione della strumentazione necessaria. L'attività di rilievo sul campo è stata pianificata per poter disporre di tutte le informazioni e di tutta la strumentazione indispensabile a censire con precisione le criticità; lo scopo è quello di non tralasciare elementi rilevanti e di utilizzare un metodo che consenta successivamente di elaborare le informazioni raccolte in modo rapido ed efficiente, tenendo sempre ben presente che per criticità sia da intendere non solo la presenza di barriere architettoniche così come definite dal D.M. 236/89 ma, più in generale, l'assenza di soluzioni utili a rendere l'ambiente fruibile da tutti in autonomia e sicurezza secondo i criteri della Progettazione Universale.

L'indagine si è concretizzata quindi nella rilevazione diretta in sito, ovvero attraverso sopralluoghi, finalizzati ad individuare il numero, la localizzazione, la natura e la tipologia degli ostacoli fisici in grado di determinare una situazione di criticità o impedimento per i soggetti con disabilità.

La scheda di rilevamento, all'uopo predisposta, potrà essere utilizzata anche nelle successive fasi di monitoraggio e controllo periodico del P.E.B.A. con molteplici funzioni, ad esempio come supporto all'attività di rilevazione che il gruppo di lavoro incaricato del monitoraggio dovrà eseguire in sede di verifica periodica riguardo agli esiti dell'applicazione del Piano.

Per riassumere in modo chiaro, sintetico e facilmente leggibile gli esiti delle campagne di rilevamento eseguite, catalogando dati uniformati e tra loro confrontabili, si è definito un apposito modello di scheda di valutazione. Ogni tipologia di bene immobile (edificio, area pubblica, percorso) è stato rilevato e catalogato mediante un codice univoco di riferimento. Per ciascuno è stata redatta una scheda



dettagliata e strutturata per essere utilizzata al meglio nella fase di valutazione successiva delle criticità.

Sulla base dei dati raccolti si è provveduto ad elaborare, relativamente alle barriere esistenti, un giudizio ponderato in funzione dell'incidenza di detta criticità sulle varie tipologie di disabilità (motoria, visiva, uditiva, cognitiva).

In seguito alla valutazione si è provveduto alla definizione delle soluzioni progettuali più efficaci a risolvere le problematiche precedentemente rilevate, predisponendo schede specifiche, richiamate con i rispettivi codici all'interno di quelle di analisi, per le quali è stato calcolato il relativo costo standard. La definizione del corrispettivo economico degli interventi proposti è stato calcolato prendendo a riferimento il prezziario delle opere edili della Regione Sicilia o, in assenza di indicazioni specifiche, attraverso l'analisi dei prezzi. Sempre all'interno della fase di analisi si sono definiti parametri per la determinazione di un criterio sulla base del quale stabilire le priorità nella successiva fase di programmazione degli interventi.

## 6.2 – Raccolta dati

Sono stati interrogati i database ed estrapolati una serie di grafici sul patrimonio comunale: quante scuole, quanti musei, teatri, mercati etc.

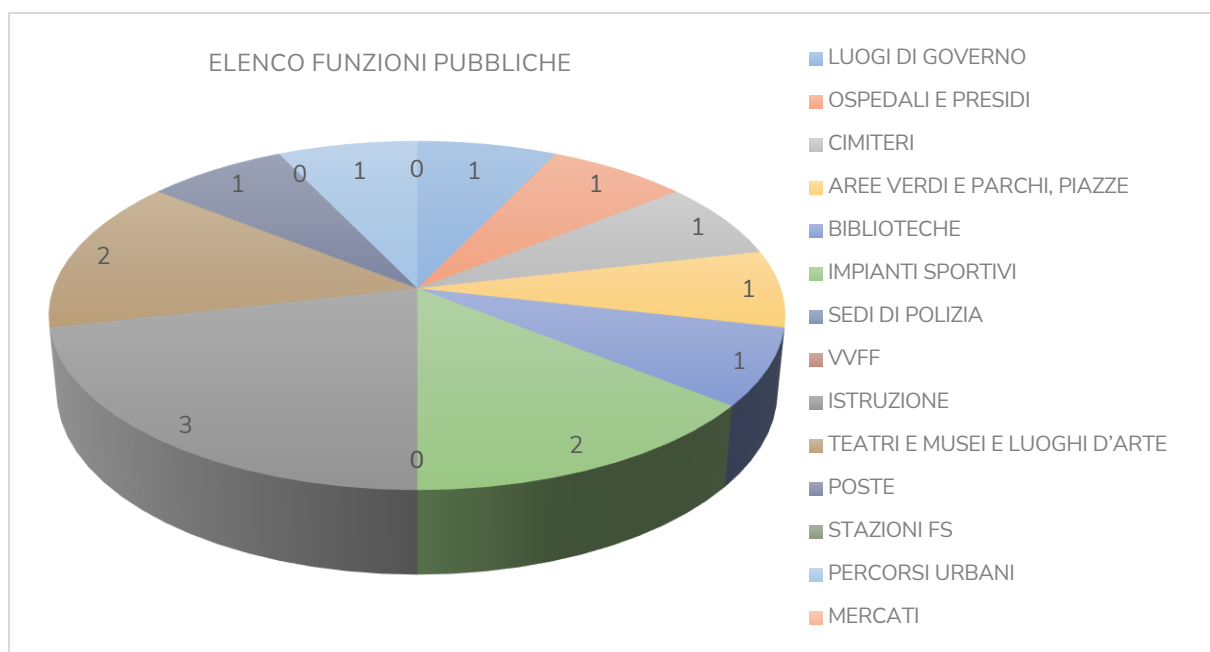
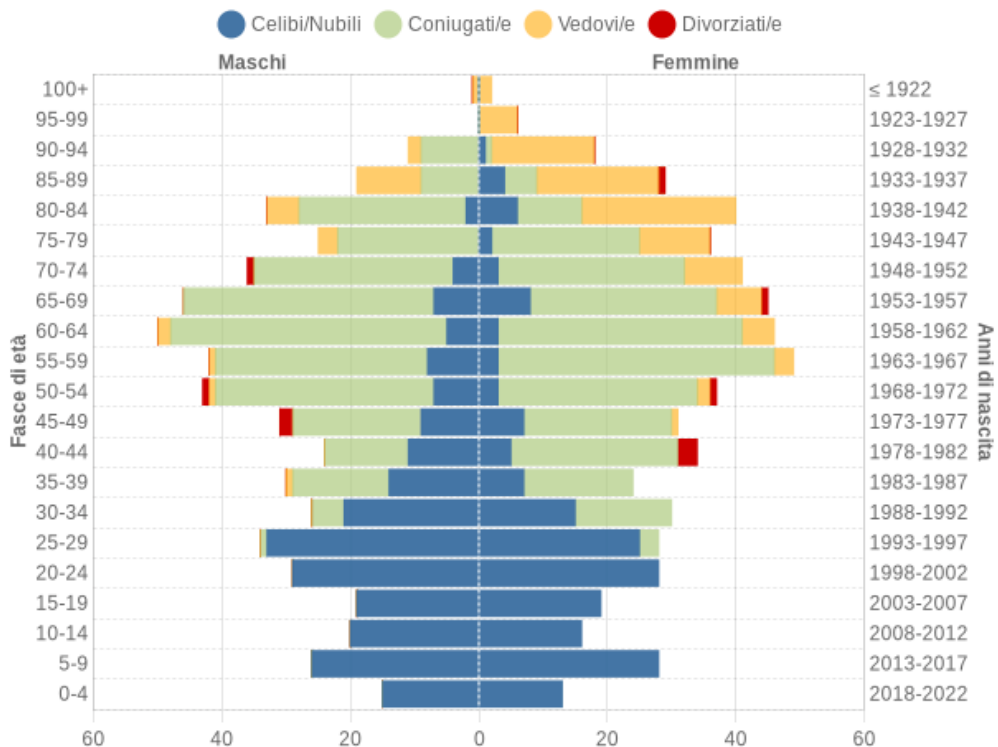


Grafico 5. Funzioni pubbliche

| CATEGORIA                      | CIVICA PROPRIETA' | DENSITA' | N. |
|--------------------------------|-------------------|----------|----|
| LUOGHI DI GOVERNO              | SI                | scarsa   | 1  |
| OSPEDALI E PRESID              | NO                | scarsa   | 1  |
| CIMITERI                       | SI                | scarsa   | 1  |
| AREE VERDI E PARCHI, PIAZZE    | SI                | scarsa   | 1  |
| BIBLIOTECHE                    | SI                | scarsa   | 1  |
| IMPIANTI SPORTIVI              | SI                | scarsa   | 2  |
| SEDI DI POLIZIA                | NO                | scarsa   | 0  |
| VVFF                           | NO                | scarsa   | 0  |
| ISTRUZIONE                     | SI                | media    | 3  |
| TEATRI E MUSEI E LUOGHI D'ARTE | SI                | Scarsa   | 2  |
| POSTE                          | NO                | scarsa   | 1  |
| STAZIONI FS                    | NO                | scarsa   | 0  |
| PERCORSI URBANI                | SI                | scarsa   | 1  |
| MERCATI                        | NO                | scarsa   | 0  |

Tabella 4. Funzioni pubbliche

ma anche ad esempio sulla composizione anagrafica della popolazione



Popolazione per età, sesso e stato civile - 2023

COMUNE DI SANT'ANGELO MUXARO (AG) - Dati ISTAT 1° gennaio 2023 - Elaborazione TUTTITALIA.IT

Grafico 6. Censimento popolazione



È stata successivamente indagata la maglia viaria: gli assi principali di attraversamento, ma soprattutto si è analizzato il sistema di Trasporto Pubblico Locale, per capire la capillarità delle sue connessioni, consapevoli che questo rappresenta l'ossatura portante di un piano che si occupi di accessibilità a Sant'Angelo Muxaro. Si rimanda alla TAV. 02 allegata che costituisce parte integrante del Piano.

### 6.3 – Schede di rilievo

Allo scopo di rendere più efficace l'attività di rilievo si è proceduto predisponendo apposite schede (allegato, funzionali all'uso interno, nelle quali è stata rilevata ciascuna struttura, spazio, percorso preso in esame, individuando la presenza di barriere architettoniche attraverso un elenco di domande puntuali a risposta sintetica (si/no). In particolare, si sono indagate:

- presenza e idoneità di parcheggi riservati in prossimità di edifici e lungo i percorsi;
- presenza di dislivelli, pavimentazione, larghezze minime, ostacoli, dispositivi di orientamento per ipovedenti, sicurezza degli attraversamenti, ecc.;
- presenza di gradini in corrispondenza dell'accesso agli edifici, larghezza dell'ingresso, altezza del citofono, ecc.;
- accessibilità dei percorsi interni agli edifici e dei collegamenti verticali, dimensioni, presenza di ostacoli, segnaletica di orientamento e di sicurezza, ecc.;
- presenza di servizi igienici accessibili;
- illuminazione;
- per quanto riguarda gli spazi pubblici, si sono analizzati i percorsi di avvicinamento e di collegamento con i parcheggi, i percorsi interni (ad esempio di collegamento con servizi particolari come bagni, bar, giochi per bambini), l'arredo urbano (sedute), la segnaletica di orientamento e di segnalazione, ecc.;

Si riporta di seguito la scheda tipo utilizzata:



# MODELLO SCHEDA RILIEVO – “EDIFICI”

|                                                                                                                            |                                            |
|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------|
| <b>SCHEDA</b>                                                                                                              | <b>COD. _____ - DENOMINAZIONE EDIFICIO</b> |
| <div style="text-align: center;">  </div> | <b>DENOMINAZIONE:</b><br>_____             |
|                                                                                                                            | <b>COD. IDENTIFICATIVO:</b><br>_____       |
|                                                                                                                            | <b>INDIRIZZO:</b><br>_____                 |
|                                                                                                                            | <b>FUNZIONE PRINCIPALE:</b><br>_____       |
| <b>DATA DI RILEVAMENTO</b><br>_____                                                                                        |                                            |

| A | RAGGIUNGIBILITA' DELL'EDIFICIO                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                | SI                       | NO                       | N.A.                     |
|---|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------|--------------------------|--------------------------|
| 1 | Ci sono parcheggi riservati ad auto per persone con disabilità:<br><input type="checkbox"/> a meno di 25 metri dall'ingresso dell'edificio<br><input type="checkbox"/> tra 25 e 50 metri circa                                                                                                                                                                                                                                                                                                | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 2 | Numero parcheggi riservati a uso esclusivo per persone con disabilità e contrassegnati con segnaletica identificativa: <input type="checkbox"/> 1 <input type="checkbox"/> 2 <input type="checkbox"/> + di 2, n° _____                                                                                                                                                                                                                                                                        | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 3 | La struttura dispone di posti auto all'interno della propria area di competenza (cortile, strada privata, ecc.)                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                               | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 4 | Se SI, la struttura dispone all'interno della propria area di competenza di parcheggi riservati per persone con disabilità                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                    | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 5 | Percorso tra il parcheggio e l'ingresso:<br><input type="checkbox"/> percorso con andamento semplice, regolare, senza dislivelli;<br><input type="checkbox"/> senza pavimentazione disconnessa o eccessivamente sdruciolevole;<br><input type="checkbox"/> senza ostacoli come pali, segnali stradali, arredi urbani (cestini, fioriere, panchine);<br><input type="checkbox"/> largh. maggiore 90 cm, con allargamenti ogni 10 m sui percorsi lunghi;<br><input type="checkbox"/> illuminato | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 6 | La pendenza di eventuali rampe, rispettano le seguenti caratteristiche:<br><input type="checkbox"/> per rampe fino a m. 0.50 pendenza minore del 12%;<br><input type="checkbox"/> per rampe fino a m. 2.00 pendenza minore del 8%;<br><input type="checkbox"/> per rampe fino a m. 5.00 pendenza minore del 7%;<br><input type="checkbox"/> oltre i m. 5.00 pendenza minore del 5%.                                                                                                           | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 7 | I percorsi di avvicinamento all'edificio sono dotati di:<br><input type="checkbox"/> cartelli con simboli e scritte ingrandite per favorire l'orientamento<br><input type="checkbox"/> mappe tattili<br><input type="checkbox"/> percorsi tattilo plantari                                                                                                                                                                                                                                    | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 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, ecc) per favorire la raggiungibilità anche da parte di persone con disabilità intellettiva                                                                                                                                                                                                                  | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 9 | Nei pressi dell'entrata dell'edificio sono presenti segnaletiche integrate da icone e simboli che possano immediatamente comunicare i servizi per l'accessibilità presenti nella struttura. In particolare è presente il simbolo di accessibilità in relazione a servizi-attrezzature-percorsi accessibili.                                                                                                                                                                                   | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |



|    |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                    |                          |                          |                          |
|----|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------|--------------------------|--------------------------|
| 10 | Nelle immediate vicinanze all'accesso sono presenti fermate di mezzi pubblici                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                      | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 11 | Se SI, Sono assicurate nelle immediate vicinanze dell'accesso:<br><input type="checkbox"/> 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.)<br><input type="checkbox"/> dotate di percorsi pedo-tattili o che conducano a percorsi guida "naturali"                                                                    | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 12 | Sono assicurate nelle immediate vicinanze dell'accesso:<br><input type="checkbox"/> zone sosta taxi o punti di chiamata<br><input type="checkbox"/> spazi per sosta temporanea per la discesa/salita dei passeggeri<br><input type="checkbox"/> rastrelliere per biciclette                                                                                                                                                                                        | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 13 | Nel caso di presenza di cortili/giardini/chiostrini interni all'edificio i percorsi in queste aree:<br><input type="checkbox"/> sono di larghezza > 90 cm<br><input type="checkbox"/> sono prive di ostacoli per il passaggio delle persone con disabilità motoria o visiva, quali arredi (cestini, fioriere, rastrelliere, panchine, ecc.)<br><input type="checkbox"/> presentano pavimentazioni prive di disconnessioni o superfici eccessivamente sdruciolevoli | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |

| B  | ENTRATA                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                        | SI                       | NO                       | N.A.                     |
|----|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------|--------------------------|--------------------------|
| 14 | La struttura ha un solo ingresso                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                               | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 15 | La struttura ha l'ingresso in comune con altre strutture                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                       | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 16 | La struttura ha un ingresso alternativo riservato a persone su sedia a ruote                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                   | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 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                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                 | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 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.)                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                          | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 19 | L'ingresso all'edificio è immediatamente individuabile (pensilina di protezione, colore del portone d'ingresso, banner, stendardi, differenziazione della pavimentazione, illuminazione ecc.)                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                  | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 20 | La porta d'ingresso principale:<br><input type="checkbox"/> ha una larghezza minima di spazio libero di 80 cm<br><input type="checkbox"/> con soglia assente<br><input type="checkbox"/> con soglia non superiore a 2,5 cm<br><input type="checkbox"/> è facilmente manovrabile<br><input type="checkbox"/> si apre agevolmente da ambo i lati di utilizzo esercitando forza non gravosa (< 8KG)<br><input type="checkbox"/> è ad apertura elettrica<br><input type="checkbox"/> se girevole è dotata di pulsante di rallentamento per agevolare l'uso<br><input type="checkbox"/> è segnalata con codice tattilo plantare<br><input type="checkbox"/> è segnalata da un dispositivo acustico<br><input type="checkbox"/> è di facile accesso per i cani guida | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 21 | Lo zerbino è incassato e non presenta problemi per l'inciampo per le persone o per la facile percorribilità delle persone in carrozzina                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                        | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 22 | Presenza di n. 4 gradini all'ingresso:<br><input type="checkbox"/> sul cui bordo esterno della pedata è presente una banda antiscivolo di colore contrastante<br><input type="checkbox"/> di colore contrastante rispetto alla pavimentazione<br><input type="checkbox"/> con presenza di corrimano<br><input type="checkbox"/> con presenza di codice tattilo plantare di pericolo valicabile                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                 | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 23 | Per superare i gradini all'ingresso è presente:<br><input type="checkbox"/> rampa permanente                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                   | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |



|    |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                     |                          |                          |                          |
|----|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------|--------------------------|--------------------------|
|    | <input type="checkbox"/> rampa removibile<br><input type="checkbox"/> piattaforma elevatrice<br><input type="checkbox"/> ascensore<br><input type="checkbox"/> servoscala/montascale                                                                                                                                                                                                                |                          |                          |                          |
| 24 | La pendenza di eventuali rampe di collegamento, rispettano le seguenti caratteristiche:<br><input type="checkbox"/> per rampe fino a m. 0.50 pendenza minore del 12%;<br><input type="checkbox"/> per rampe fino a m. 2.00 pendenza minore del 8%;<br><input type="checkbox"/> per rampe fino a m. 5.00 pendenza minore del 7%;<br><input type="checkbox"/> oltre i m. 5.00 pendenza minore del 5%. | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 25 | In caso di rampa, qualora si presenti un dislivello superiore a cm 20, la rampa ha un cordolo di almeno 5 cm di altezza                                                                                                                                                                                                                                                                             | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 26 | 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, sito web, servizi per specifiche esigenze ecc.)                                                                                                                                                                              | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |

| C  | ATRIO/INGRESSO/RECEPTION                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                              | SI                       | NO                       | N.A.                     |
|----|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------|--------------------------|--------------------------|
| 27 | E' presente un punto reception/informazioni                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                           | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 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.                                                                                                                                                                                                                                                   | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 29 | Parte del bancone della reception presenta un'altezza adattata per gli ospiti su sedia a ruote (h 90 cm.)                                                                                                                                                                                                                                                                                             | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 30 | Il percorso tra la porta d'ingresso e la reception<br><input type="checkbox"/> è diretto e lineare<br><input type="checkbox"/> indicato da linea guida o da passatoia di colore diverso dalla pavimentazione<br><input type="checkbox"/> libero da ostacoli per facilitare le persone su sedia a ruote<br><input type="checkbox"/> libero da ostacoli per facilitare le persone con disabilità visiva | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 31 | Passatoie, zerbini o tappeti possono creare situazioni d'inciampo per i pedoni o di difficoltà per le persone su sedia a ruote                                                                                                                                                                                                                                                                        | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 32 | La reception è dotata di area ad induzione magnetica e da relativo cartello con simbolo che ne segnali la presenza alle persone con apparecchi acustici                                                                                                                                                                                                                                               | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 33 | Il bancone della reception è ben illuminato                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                           | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 34 | Al banco reception sono presenti ganci appendi bastone/ borse                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                         | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 35 | Le brochure e i materiali informativi sono posti su espositori o piani raggiungibili dalle persone/clienti su sedia a ruote (max h. 140 cm)                                                                                                                                                                                                                                                           | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 36 | Vicino alla reception è presente spazio accogliente di attesa nel quale sia anche possibile sedersi (per agevolare persone con deficit di deambulazione o affaticamento)                                                                                                                                                                                                                              | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |

| D  | COLLEGAMENTI VERTICALI TRA I PIANI                                                                                                                                                                                                                  | SI                       | NO                       | N.A.                     |
|----|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------|--------------------------|--------------------------|
| 37 | La struttura si sviluppa su più piani                                                                                                                                                                                                               | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 38 | Presenza di ascensore che collega tutti i piani/livelli della struttura                                                                                                                                                                             | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 39 | Sono presenti indicazioni con simboli chiari per individuare gli ascensori fruibili anche dalle carrozzine                                                                                                                                          | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 40 | E' presente per le persone con disabilità visiva:<br><input type="checkbox"/> un percorso tattile plantare per arrivare all'ascensore<br><input type="checkbox"/> una targa tattile che indichi dove conduce l'ascensore                            | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 41 | Pulsantiera interna ed esterna:<br><input type="checkbox"/> raggiungibili da una sedia a rotelle (max 140 cm da terra)<br><input type="checkbox"/> con numeri ingranditi in rilievo e di colore contrastante<br><input type="checkbox"/> in Braille | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 42 | Annunci vocali per ogni piano se l'ascensore sta salendo/scendendo e in merito al piano raggiunto                                                                                                                                                   | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 43 | L'ascensore dotato di sistema a induzione magnetica per comunicare con l'operatore in caso di emergenza                                                                                                                                             | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 44 | La struttura dispone di almeno un ascensore con:<br><input type="checkbox"/> dimensione minima cabina pari o maggiore a 90x130 cm (ovvero                                                                                                           | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |



|    |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                             |                          |                          |                          |
|----|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------|--------------------------|--------------------------|
|    | di 80x120 cm)<br><input type="checkbox"/> larghezza minima della porta pari o maggiore a 90 cm (ovvero di 75 cm)<br><input type="checkbox"/> spazio antistante la porta a tutti i piani di minimo 150 x 150 cm                                                                                                                                                                                                                                                                                              |                          |                          |                          |
| 45 | Specchio all'interno dell'ascensore posizionato sul lato opposto alle porte dell'ascensore (in modo che sia possibile vedere da una sedia a rotelle quando le porte si aprono / chiudono)                                                                                                                                                                                                                                                                                                                   | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 46 | Presenza servoscala e montascale                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                            | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 47 | 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.                                                                                                                                                                                                                                                                                  | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 48 | 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)                                                                                                                                                                                                                                                                                                          | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 49 | Nel caso di scale in pietra prevedere delle fasce antidrucciolo permanenti o applicate sulla pedata con colore in contrasto dal gradino                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                     | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 50 | Il corpo scala è dotato di:<br><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=75 cm);<br><input type="checkbox"/> corrimano prolungato di 30 cm oltre il primo e l'ultimo gradino<br><input type="checkbox"/> parapetto alto più di 1,00 m e non attraversabile da una sfera di diametro di cm 10;<br><input type="checkbox"/> segnali luminosi e acustici di emergenza | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 51 | I gradini della scala hanno:<br><input checked="" type="checkbox"/> alzata pari a 16-18 cm<br><input type="checkbox"/> pedata >30 cm<br><input type="checkbox"/> larghezza > 120 cm                                                                                                                                                                                                                                                                                                                         | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |

| E  | PERCORSI E DISTRIBUZIONE ORIZZONTALE                                                                                                                                                                                                                                                                                                          | SI                       | NO                       | N.A.                     |
|----|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------|--------------------------|--------------------------|
| 52 | Corridoi, spazi di distribuzione, disimpegni, hanno larghezza adeguata al passaggio di persona su sedia a ruote                                                                                                                                                                                                                               | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 53 | I percorsi e gli ambienti interni (compreso disimpegni, zone comuni, locali di servizio):<br><input type="checkbox"/> sono liberi da ostacoli (estintori, totem, piante, ecc)<br><input type="checkbox"/> sono privi di elementi sporgenti pericolosi per le persone cieche o che riducono la larghezza del passaggio per chi è in carrozzina | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 54 | Le pavimentazioni dei percorsi e degli ambienti interni (compreso disimpegni, zone comuni, locali di servizio) sono realizzate in materiale anti-scivolamento.                                                                                                                                                                                | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 55 | 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                                                                                                                                                         | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 56 | Le porte interne di accesso ai singoli ambienti hanno:<br><input type="checkbox"/> larghezza netta superiore a 75 cm<br><input type="checkbox"/> anta inferiore a 120 cm<br><input type="checkbox"/> se in vetro, il vetro è collocato ad almeno 40 cm dal piano del pavimento                                                                | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 57 | 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)                                                                                                                                                                          | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 58 | Presenza di sedute nei percorsi lunghi o negli spazi di attesa/sosta                                                                                                                                                                                                                                                                          | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 59 | Assenza ostacoli al termine di una rampa e presenza di uno spazio di azione > di 150 cm x 150 cm.                                                                                                                                                                                                                                             | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 60 | Corridoi, spazi di distribuzione, disimpegni, hanno larghezza adeguata al passaggio di persona su sedia a ruote                                                                                                                                                                                                                               | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |

| F  | SERVIZI IGIENICI                                                   | SI                       | NO                       | N.A.                     |
|----|--------------------------------------------------------------------|--------------------------|--------------------------|--------------------------|
| 61 | Presenza di servizio igienico riservato a persona con disabilità e | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |



|          |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                    |                          |                          |                          |
|----------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------|--------------------------|--------------------------|
|          | accessibile alle persone in carrozzina                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                             |                          |                          |                          |
| 62       | Cartelli con simboli che indicano dove si trova il bagno accessibile                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                               | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 63       | Porta del Bagno:<br><input type="checkbox"/> con larghezza minima di 80 cm<br><input type="checkbox"/> a scorrere o con apertura a battente verso l'esterno<br><input type="checkbox"/> senza alcuna soglia o soglia bassa adattata per un facile accesso in sedia a rotelle                                                                                                                                                                                                                                                       | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 64       | Presenza di allarme per richiedere aiuto dall'interno del bagno                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                    | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 65       | Presenza di segnale acustico e visivo per percepire dall'interno del bagno allarme antincendio/evacuazione                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                         | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 66       | 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)                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                               | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 67       | Maniglioni ai lati del wc                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                          | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 68       | Pulsante Scarico posizionato dietro wc (o con sistema a fotocellula)                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                               | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 69       | Lavabo:<br><input type="checkbox"/> con spazio sottostante libero (senza colonna, mensole, ecc) per consentire utilizzo da parte di persona su sedia ruote<br><input type="checkbox"/> altezza minima 80 cm<br><input type="checkbox"/> con miscelatori monocomando (o con sistema a fotocellula)<br><input type="checkbox"/> dispenser sapone e asciugamani raggiungibili da persona su sedia a ruote (h= 120 cm)                                                                                                                 | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 70       | 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)                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                   | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 71       | Appendiabiti/ganci/mensole poste ad altezze differenti, di cui alcuni raggiungibili da persona su sedia a ruote o di bassa statura (h= 120 cm)                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                     | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 72       | Gancio porta-bastone / porta-borse ad h = 120 cm                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                   | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 73       | Nottolino di chiusura della porta facile da usare                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                  | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 74       | Per favorire le persone con disabilità visiva:<br><input type="checkbox"/> gli accessori (dispenser sapone, portarotolo, ganci, ...) sono di colore contrastante con il rivestimento delle pareti<br><input type="checkbox"/> presenza di percorso tattile plantare per individuare la porta<br><input type="checkbox"/> presenza di targa tattile posta fuori dalla porta con descrizione della posizione dei sanitari e degli accessori                                                                                          | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 75       | 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.                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                 | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| <b>G</b> | <b>SEGNALETICA</b>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                 | <b>SI</b>                | <b>NO</b>                | <b>N.A.</b>              |
| 76       | Presenza all'ingresso/atricio dell'edificio:<br><input type="checkbox"/> di una mappa tattile di orientamento che rappresenti i vari livelli dell'edificio<br><input type="checkbox"/> un plastico della struttura che consenta di esplorare il luogo nel suo complesso<br><input type="checkbox"/> mappa visuale per l'orientamento<br><input type="checkbox"/> la mappa o il plastico sono corredate da audio descrittivo.                                                                                                       | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 77       | In presenza di facilitazioni o tecnologie a favore delle persone con disabilità è riportato nei pressi dell'ingresso e dei punti informativi il simbolo internazionale:<br><input checked="" type="checkbox"/> di accessibilità per le persone con disabilità motoria<br><input type="checkbox"/> di accessibilità per le persone con disabilità uditive<br><input type="checkbox"/> di accessibilità per le persone con disabilità visive<br><input type="checkbox"/> di accessibilità per le persone con disabilità intellettiva | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 78       | Sono presenti cartelli che facilitino la fruizione e l'orientamento degli spazi e il loro riconoscimento                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                           | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 79       | 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                                                                                                                                                                                                                                                                                    | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |



|    |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                           |                          |                          |                          |
|----|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------|--------------------------|--------------------------|
| 80 | Segnaletica direzionale, simboli delle toilette, ecc:<br><input type="checkbox"/> sono ad altezza occhi<br><input type="checkbox"/> sono scritte a caratteri grandi (almeno 7 cm) e con contrasto di colore rispetto allo sfondo<br><input type="checkbox"/> sono presenti cartelli anche in braille (eventualmente distribuibili alla Reception)                                                                                                                                                                                         | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 81 | I cartelli informativi esposti in reception e negli spazi principali sono facilmente leggibili:<br><input type="checkbox"/> il colore di sfondo dei cartelli è in contrasto cromatico con il testo (bianco-nero; bianco-blu, ecc.)<br><input type="checkbox"/> il font è semplice e chiaro (es: ARIAL, VERDANA)<br><input type="checkbox"/> il font ha grandezza minima 14<br><input type="checkbox"/> non ci sono immagini di sfondo che si sovrappongono al testo scritto<br><input type="checkbox"/> sono disponibili anche in braille | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 82 | Avvisi, comunicazioni, locandine, cartelli (anche temporanei):<br><input type="checkbox"/> sono posti ad un'altezza visibile anche da persone basse o su sedia a ruote (h= 140)<br><input type="checkbox"/> sono disponibili anche in braille                                                                                                                                                                                                                                                                                             | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |

| H  | SICUREZZA EMERGENZA                                                                                                                                      | SI                       | NO                       | N.A.                     |
|----|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------|--------------------------|--------------------------|
| 83 | Esistono luoghi sicuri ai vari piani dove possono stazionare le persone in carrozzina in attesa dei soccorsi                                             | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 84 | È presente un percorso esterno pedo-tattile che consenta a persone non vedenti di allontanarsi dall'edificio                                             | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 85 | Nei corridoi e nei disimpegni dei locali principali e dei bagni del piano terra sono presenti indicazioni per emergenza di tipo acustico-visivo          | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 86 | Sono utilizzate pavimentazioni che garantiscano l'attrito nella percorrenza evitando rischi di cadute.                                                   | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 87 | Sono segnalate attraverso colori, cambiamento di materiale o illuminazione eventuali dislivelli o salti di quota.                                        | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 88 | Rampe e scale sono dotate di codici podo-tattili o dispositivi sonori che segnalino le aree terminali degli elementi.                                    | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 89 | Piano di Sicurezza ed Emergenza attento al tema dell'accessibilità e che valuti le situazioni connesse alle specifiche esigenze manifestate dai fruitori | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |

### MODELLO SCHEDA RILIEVO – “PERCORSI”

| SCHEDA                                               | COD. _____ - IDENTIFICAZIONE PERCORSO                                                                                                        |                          |                          |                          |
|------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------|--------------------------|--------------------------|
| <div style="text-align: center;">foto percorso</div> | <b>DENOMINAZIONE:</b><br>_____<br><b>COD. IDENTIFICATIVO:</b><br>_____<br><b>INDIRIZZO:</b><br>_____<br><b>FUNZIONE PRINCIPALE:</b><br>_____ |                          |                          |                          |
|                                                      | <b>DATA DI RILEVAMENTO</b><br>_____                                                                                                          |                          |                          |                          |
| <b>A</b>                                             | <b>ACCESSIBILITA' e PAVIMENTAZIONE</b>                                                                                                       | <b>SI</b>                | <b>NO</b>                | <b>N.A.</b>              |
| 1                                                    | Il percorso pedonale ha una larghezza minima di 90 cm lungo tutto il                                                                         | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |



|          |                                                                                                                                                                                                                          |                          |                          |                          |
|----------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------|--------------------------|--------------------------|
|          | tragitto.                                                                                                                                                                                                                |                          |                          |                          |
| 2        | Il percorso ciclo-pedonale e/o la pista ciclabile (sia in sede propria, sia su corsia riservata) hanno caratteristiche dimensionali che rispettano la normativa.                                                         | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 3        | La pavimentazione risulta in buono stato, priva di sconnessioni e non è sdruciolevole.                                                                                                                                   | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 4        | Le intersezioni tra percorso pedonale e zona carrabile sono opportunamente segnalate anche ai non vedenti?                                                                                                               | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| <b>B</b> | <b>OSTACOLI</b>                                                                                                                                                                                                          | <b>SI</b>                | <b>NO</b>                | <b>N.A.</b>              |
| 5        | Il percorso risulta privo di ostacoli che riducono la larghezza del percorso (lampioni, elementi di arredo urbano, albero, cassonetti per la raccolta dei rifiuti...).                                                   | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 6        | Il percorso risulta privo di elementi che sporgono dalla quota della pavimentazione.                                                                                                                                     | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 7        | Il percorso risulta privo di elementi di arredo posti ad altezza minore di 2,10 m dal suolo.                                                                                                                             | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| <b>C</b> | <b>DISLIVELLI E RAMPE</b>                                                                                                                                                                                                | <b>SI</b>                | <b>NO</b>                | <b>N.A.</b>              |
| 8        | E' necessario prevedere l'inserimento di una rampa per il superamento dei gradini ortogonali al percorso pedonale?                                                                                                       | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 9        | Le eventuali variazioni di livello dei percorsi tramite rampa sono evidenziate con variazioni cromatiche?                                                                                                                | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 10       | E' necessario prevedere la sostituzione delle eventuali rampe?                                                                                                                                                           | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 11       | Si rileva la necessità di superare un dislivello creato da una serie di gradini (tramite meccanismi)?                                                                                                                    | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 12       | Sono presenti rampe di adeguata pendenza dove il percorso si raccorda con la sede stradale e/o dove il percorso incontra dei dislivelli.                                                                                 | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 13       | I dislivelli presenti lungo il percorso hanno una pendenza massima dell'8% e raggiungono al massimo i 15 cm.                                                                                                             | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 14       | Sono presenti indicazioni con simboli chiari per individuare gli ascensori fruibili anche dalle carrozzine                                                                                                               | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 15       | E' presente per le persone con disabilità visiva:<br><input type="checkbox"/> un percorso tattile plantare per arrivare all'ascensore<br><input type="checkbox"/> una targa tattile che indichi dove conduce l'ascensore | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| <b>D</b> | <b>ATTRAVERSAMENTI</b>                                                                                                                                                                                                   | <b>SI</b>                | <b>NO</b>                | <b>N.A.</b>              |
| 16       | L'attraversamento pedonale e/o ciclabile è evidenziato sulla carreggiata mediante zebrastrade con strisce bianche ed è presegnalato dall'apposito segnale verticale posto ad una distanza conforme alla normativa        | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 17       | I segnali orizzontali dell'attraversamento sono ben visibili a terra                                                                                                                                                     | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 18       | Se l'attraversamento presenta eventuali piattaforme salvagente, queste sono accessibili anche a persone non deambolanti su sedie a ruote                                                                                 | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| <b>E</b> | <b>PARCHEGGI</b>                                                                                                                                                                                                         | <b>SI</b>                | <b>NO</b>                | <b>N.A.</b>              |
| 19       | I parcheggi riservati alle persone con ridotte o impedito capacità motorie sono inferiori ad uno ogni 50?                                                                                                                | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 20       | La segnaletica verticale/orizzontale esistente rispetta la normativa?                                                                                                                                                    | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 21       | E' presente almeno la segnaletica orizzontale ad indicazione di percorso protetto?                                                                                                                                       | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| <b>F</b> | <b>VARIE</b>                                                                                                                                                                                                             | <b>SI</b>                | <b>NO</b>                | <b>N.A.</b>              |
| 22       | E' necessario prevedere inserimento o adeguamento dell'illuminazione pubblica?                                                                                                                                           | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |

### MODELLO SCHEDA RILIEVO – “SPAZI ESTERNI DI AGGREGAZIONE”



| SCHEDA                                               | COD. _____ - IDENTIFICAZIONE SPAZIO ESTERNO DI AGGREGAZIONE                                                                                                                                                                                                                                                                    |                                      |                          |                          |
|------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------|--------------------------|--------------------------|
| <div style="text-align: center;">foto percorso</div> |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                | <b>DENOMINAZIONE:</b><br>_____       |                          |                          |
|                                                      |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                | <b>COD. IDENTIFICATIVO:</b><br>_____ |                          |                          |
|                                                      |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                | <b>INDIRIZZO:</b><br>_____           |                          |                          |
|                                                      |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                | <b>FUNZIONE PRINCIPALE:</b><br>_____ |                          |                          |
|                                                      |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                | <b>DATA DI RILEVAMENTO</b><br>_____  |                          |                          |
| <b>A</b>                                             | <b>PERCORSI</b>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                | <b>SI</b>                            | <b>NO</b>                | <b>N.A.</b>              |
| 1                                                    | Il percorso pedonale è largo < 90 cm o presenta strozzature/ostacoli che riducono il passaggio al di sotto dei 90cm?                                                                                                                                                                                                           | <input type="checkbox"/>             | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 2                                                    | La pavimentazione risulta in buono stato, priva di sconnessioni e non è sdruciolevole.                                                                                                                                                                                                                                         | <input type="checkbox"/>             | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 3                                                    | Ci sono elementi nello spazio esterno di aggregazione che sporgono dalla quota della pavimentazione?                                                                                                                                                                                                                           | <input type="checkbox"/>             | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 4                                                    | Le intersezioni tra percorso pedonale e zona carrabile sono opportunamente segnalate anche ai non vedenti?                                                                                                                                                                                                                     | <input type="checkbox"/>             | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 5                                                    | Sono presenti fasce a pavimento per la mobilità autonoma di non vedenti e ipovedenti?                                                                                                                                                                                                                                          | <input type="checkbox"/>             | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| <b>B</b>                                             | <b>PERCORSI DI AVVICINAMENTO</b>                                                                                                                                                                                                                                                                                               | <b>SI</b>                            | <b>NO</b>                | <b>N.A.</b>              |
| 6                                                    | Il percorso di avvicinamento allo spazio esterno di aggregazione considerato ha larghezza minima di 150 cm? (se no, specificare nelle note la misura)                                                                                                                                                                          | <input type="checkbox"/>             | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 7                                                    | Il percorso di avvicinamento allo spazio esterno di aggregazione considerato presenta ostacoli al passaggio di persone su sedia a ruote, dovuti alla presenza di pali di pubblica illuminazione, semafori, segnali stradali e/o pubblicitari e arredi pesanti (panchine, fioriere ecc.) e leggeri (cestini, rastrelliere ecc.) | <input type="checkbox"/>             | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 8                                                    | La pavimentazione di accesso allo spazio esterno di aggregazione considerato è adatta al transito di persone su sedia a ruote e ha un piano di calpestio regolare, privo di sconnessioni ed elementi sporgenti dalla pavimentazione?                                                                                           | <input type="checkbox"/>             | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 9                                                    | Per accedere è necessario prevedere la realizzazione di una rampa per il superamento di un dislivello massimo di 50 cm?                                                                                                                                                                                                        | <input type="checkbox"/>             | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 10                                                   | Per accedere è necessario inserire una piattaforma elevatrice o di una servoscala?                                                                                                                                                                                                                                             | <input type="checkbox"/>             | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 11                                                   | È necessario prevedere la sostituzione delle eventuali rampe esistenti?                                                                                                                                                                                                                                                        | <input type="checkbox"/>             | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| <b>C</b>                                             | <b>OSTACOLI</b>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                | <b>SI</b>                            | <b>NO</b>                | <b>N.A.</b>              |
| 12                                                   | Lo spazio esterno di aggregazione risulta privo di ostacoli che riducono la larghezza dei suoi percorsi (lampioni, elementi di arredo urbano, albero, cassonetti per la raccolta dei rifiuti...)                                                                                                                               | <input type="checkbox"/>             | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 13                                                   | Lo spazio esterno di aggregazione risulta privo di elementi che sporgono dalla quota della pavimentazione.                                                                                                                                                                                                                     | <input type="checkbox"/>             | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 14                                                   | Lo spazio esterno di aggregazione risulta privo di elementi di arredo posti ad altezza minore di 2,10 m dal suolo.                                                                                                                                                                                                             | <input type="checkbox"/>             | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |



| D  | DISLIVELLI E RAMPE                                                                                                                                                                                                      | SI                       | NO                       | N.A.                     |
|----|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------|--------------------------|--------------------------|
| 15 | È necessario prevedere l'inserimento di una rampa per il superamento dei gradini ortogonali a tale spazio esterno di aggregazione?                                                                                      | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 16 | Le eventuali variazioni di livello dei percorsi tramite rampa sono evidenziate con variazioni cromatiche?                                                                                                               | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 17 | È necessario prevedere la sostituzione delle eventuali rampe?                                                                                                                                                           | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 18 | Si rileva la necessità di superare un dislivello creato da una serie di gradini (tramite meccanismi)?                                                                                                                   | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 19 | Sono presenti rampe di adeguata pendenza dove il percorso si raccorda con la sede stradale e/o dove il percorso incontra dei dislivelli.                                                                                | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 20 | I dislivelli presenti lungo il percorso hanno una pendenza massima dell'8% e raggiungono al massimo i 15 cm.                                                                                                            | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 21 | Sono presenti indicazioni con simboli chiari per individuare gli ascensori fruibili anche dalle carrozzine                                                                                                              | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 22 | È presente per le persone con disabilità visiva:<br><input type="checkbox"/> un percorso tattilo plantare per arrivare all'ascensore<br><input type="checkbox"/> una targa tattile che indichi dove conduce l'ascensore | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |

| E  | ATTRAVERSAMENTI                                                                                                                                                                                                                                                                | SI                       | NO                       | N.A.                     |
|----|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------|--------------------------|--------------------------|
| 23 | L'attraversamento pedonale e/o ciclabile per il raggiungimento di tale spazio esterno di aggregazione è evidenziato sulla carreggiata mediante zebrastrade con strisce bianche ed è presegnalato dall'apposito segnale verticale posto ad una distanza conforme alla normativa | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 24 | I segnali orizzontali dell'attraversamento sono ben visibili a terra                                                                                                                                                                                                           | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 25 | Se l'attraversamento presenta eventuali piattaforme salvagente, queste sono accessibili anche a persone non deambulanti su sedie a ruote                                                                                                                                       | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 26 | Sono presenti rampe di adeguata pendenza dove il percorso si raccorda con la sede stradale                                                                                                                                                                                     | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |

| F  | VARIE                                                                         | SI                       | NO                       | N.A.                     |
|----|-------------------------------------------------------------------------------|--------------------------|--------------------------|--------------------------|
| 27 | È necessario prevedere inserimento o adeguamento dell'illuminazione pubblica? | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |

Queste schede, compilate per ogni contesto preso in esame, pur facendo parte della documentazione prodotta durante il lavoro, non sono state allegate in quanto il contenuto delle stesse è stato poi riportato nelle schede di analisi, di cui al seguente paragrafo.

#### 6.4 – Schede di analisi delle priorità

Quanto riscontrato durante la campagna di rilievo è stato riassunto, per ogni edificio, spazio e percorso, in apposite schede strutturate in modo da fornire una lettura facile ed immediata dello stato di fatto di ogni ambito censito.

Possiamo dire che le schede di analisi rappresentino il cuore del P.E.B.A.: ciascuna scheda contiene informazioni relative alle barriere architettoniche rilevate come l'elenco delle criticità, un giudizio sul grado di accessibilità e i codici di riferimento che

rimandano agli interventi necessari per la loro eliminazione. Più in dettaglio le schede di ogni edificio/spazio urbano contengono i seguenti dati:

- la denominazione;
- l'ubicazione (indirizzo ed estratto mappa);
- il codice identificativo;
- le criticità rilevate suddivise per macro-categorie;
- giudizio relativo al grado di accessibilità in relazione sia alle macro-categorie che alle categorie di disabilità sopra descritte;
- le indicazioni circa l'intervento di adeguamento necessario al superamento delle criticità, i riferimenti ai codici degli interventi standard per la verifica delle soluzioni progettuali applicabili ed i relativi costi;
- giudizio complessivo sul livello di accessibilità;
- indicazioni circa i criteri di priorità da applicare in relazione a quanto sopra descritto.

Per il dettaglio delle schede di sintesi si rimanda alle TAV. 06-07-08 che costituiscono parte integrante della suddetta.

### **6.5 – Individuazione delle macro-categorie di BB. AA.**

Il raggruppamento delle numerose criticità rilevate in un numero limitato di macrocategorie, che raccolgono tra loro problematiche simili, è servito 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 6 macrocategorie 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 stata effettuata 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 6 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.

#### 6.6 – Individuazione degli edifici

| LUOGHI DI GOVERNO |                    |                     |
|-------------------|--------------------|---------------------|
| COD.              | DENOMINAZIONE      | INDIRIZZO           |
| EP01              | Palazzo Municipale | Via Pizzo Corvo, 33 |

Tabella 5 – Individuazione Edifici – Luoghi di governo

| MUSEI E LUOGHI D'ARTE |                            |                     |
|-----------------------|----------------------------|---------------------|
| COD.                  | DENOMINAZIONE              | INDIRIZZO           |
| EP02                  | Museo archeologico "MUSAM" | Piazza Umberto I    |
| EP03                  | Museo dei Gessi            | Via del Carabiniere |

Tabella 6 – Individuazione Edifici – Musei e luoghi d'arte



| ACCOGLIENZA TURISTICA, BIBLIOTECHE, SALA LETTURA |                                                    |                  |
|--------------------------------------------------|----------------------------------------------------|------------------|
| COD.                                             | DENOMINAZIONE                                      | INDIRIZZO        |
| EP04                                             | Centro accoglienza turistica e Biblioteca Comunale | Piazza Umberto I |
| EP05                                             | Centro di lettura "Francesco Franciamore"          | Piazza Umberto I |

Tabella 7 – Individuazione Edifici – Accoglienza Turistica, Biblioteche, Sala Lettura

| SERVIZI IGIENICI COMUNALI |                           |                  |
|---------------------------|---------------------------|------------------|
| COD.                      | DENOMINAZIONE             | INDIRIZZO        |
| EP06                      | Servizi igienici comunali | Piazza Umberto I |

Tabella 8 – Individuazione Edifici – Servizi igienici comunali

| EDIFICI SCOLASTICI |                             |                        |
|--------------------|-----------------------------|------------------------|
| COD.               | DENOMINAZIONE               | INDIRIZZO              |
| EP07               | Scuola Materna "Munari"     | Piazza Aldo Moro       |
| EP08               | Scuola Elementare "Manzoni" | Piazza Umberto I       |
| EP09               | Scuola Media "Paolo Orsi"   | Via Giuseppe Garibaldi |

Tabella 9 – Individuazione Edifici – Edifici scolastici

| IMPIANTI SPORTIVI |                            |                        |
|-------------------|----------------------------|------------------------|
| COD.              | DENOMINAZIONE              | INDIRIZZO              |
| EP10              | Palestra Comunale          | Via Giuseppe Garibaldi |
| EP11              | Impianto sportivo Comunale | Contrada Sopracanale   |

Tabella 10 – Individuazione Edifici – Impianti sportivi

| RICOVERO AUTOMEZZI |                      |                     |
|--------------------|----------------------|---------------------|
| COD.               | DENOMINAZIONE        | INDIRIZZO           |
| EP12               | Autorimessa Comunale | Via del Carabiniere |

Tabella 11 – Individuazione Edifici – Centri sociali e ricreativi



## 6.7 – Individuazione degli spazi esterni di aggregazione

| PIAZZE |                               |                        |
|--------|-------------------------------|------------------------|
| COD.   | DENOMINAZIONE                 | INDIRIZZO              |
| SE01   | Piazza Umberto I              | -                      |
| SE02   | Piazza Piano Croce            | -                      |
| SE03   | Belvedere via Porta di Spagna | Via Porta di Spagna    |
| SE04   | Belvedere "Orsi"              | Via Giuseppe Garibaldi |

Tabella 7 – Individuazione Spazi esterni di aggregazione – Piazze

| AREE VERDI E PARCHI |                                 |                  |
|---------------------|---------------------------------|------------------|
| COD.                | DENOMINAZIONE                   | INDIRIZZO        |
| SE05                | Parco giochi "Piazza Aldo Moro" | Piazza Aldo Moro |

Tabella 8 – Individuazione Spazi esterni di aggregazione – Aree verdi e parchi

| CIMITERI |                   |                                             |
|----------|-------------------|---------------------------------------------|
| COD.     | DENOMINAZIONE     | INDIRIZZO                                   |
| SE06     | Cimitero Comunale | SP. 19 - Sant'Elisabetta-Sant'Angelo Muxaro |

Tabella 9 – Individuazione Spazi esterni di aggregazione – Cimiteri

## 6.8 – Individuazione dei percorsi

Anche per quanto riguarda i percorsi l'analisi si è focalizzata su una selezione di 2 tratti urbani individuati in funzione delle seguenti caratteristiche e funzioni:

- interconnettere gli edifici "di maggiore rilevanza" sopra elencati;
- collegare i punti di interscambio presenti attorno al centro città.

Questa impostazione riflette appieno quanto prescritto dalla vigente normativa che, con la legge 104 del 5 febbraio 1992, estende i piani per l'eliminazione delle barriere architettoniche anche agli spazi pubblici prevedendo (art. 24, comma 9) che i piani relativi agli edifici pubblici siano

"[...] modificati con integrazioni relative all'accessibilità degli spazi urbani, con particolare riferimento all'individuazione e alla realizzazione di percorsi accessibili [...]".



Tra i principali criteri adottati per determinare le scelte si sono considerati la presenza di servizi pubblici o di interesse pubblico ed esercizi commerciali lungo le direttrici, il collegamento tra edifici e spazi urbani in cui sono presenti servizi pubblici e di interesse pubblico e servizi commerciali e più precisamente:

| PERCORSI URBANI |                               |
|-----------------|-------------------------------|
| COD.            | DENOMINAZIONE                 |
| P01             | Piazza Umberto I /Via Libertà |

Tabella 10 – Individuazione Percorsi – Percorsi urbani

| PERCORSI AUTOLINEE TRASPORTO PUBBLICO EXTRAURBANO |                                              |
|---------------------------------------------------|----------------------------------------------|
| COD.                                              | DENOMINAZIONE                                |
| P02                                               | SP. 19 - Via Cirasella - Via Porta Di Spagna |

Tabella 11 – Individuazione Percorsi – Percorsi autolinee trasporto pubblico extraurbano

Per ciascuno dei percorsi urbani sopraelencati sono state individuate e analizzate le criticità legate alla presenza di barriere, intese nell'accezione più ampia più volte descritta in precedenza, in essi presenti e gli interventi necessari per eliminarle, con le modalità illustrate più avanti.

## 6.9 – Elenco degli interventi in base giudizio di priorità

Si riporta di seguito un elenco degli ambiti analizzati (edifici, giardini/parchi pubblici e cimiteri, elencati in base al giudizio di priorità emerso dalle schede di valutazione, suddiviso per tipologia:

| EDIFICI PUBBLICI |                                                    |                  |
|------------------|----------------------------------------------------|------------------|
| COD.             | DENOMINAZIONE                                      | VALORE PRIORITA' |
| EP02             | Museo archeologico "MUSAM"                         | 4,75             |
| EP01             | Palazzo Municipale                                 | 5,00             |
| EP04             | Centro accoglienza turistica e Biblioteca Comunale | 6,00             |
| EP07             | Scuola Materna "Munari"                            | 6,50             |
| EP05             | Centro di lettura "Francesco Franciamore"          | 7,00             |
| EP08             | Scuola Elementare "Manzoni"                        | 7,00             |



| EDIFICI PUBBLICI |                            |                  |
|------------------|----------------------------|------------------|
| COD.             | DENOMINAZIONE              | VALORE PRIORITA' |
| EP10             | Palestra Comunale          | 7,50             |
| EP03             | Museo dei Gessi            | 8,00             |
| EP06             | Servizi igienici comunali  | 8,50             |
| EP11             | Impianto sportivo Comunale | 8,50             |
| EP12             | Autorimessa Comunale       | 9,00             |

**NOTE:**

Si precisa che nel suddetto edificio sono in corso lavori di manutenzione straordinaria, (Interventi di manutenzione straordinaria finalizzata all'adeguamento funzionale alle sopravvenute norme di igiene e sicurezza, alla eliminazione delle barriere architettoniche ed all'efficientamento energetico della "Scuola Media Paolo Orsi") pertanto lo stesso è escluso dal rilievo e dalla successiva valutazione.

|      |                           |      |
|------|---------------------------|------|
| EP09 | Scuola Media "Paolo Orsi" | 7,00 |
|------|---------------------------|------|

| SPAZI ESTERNI DI AGGREGAZIONE |                                 |                  |
|-------------------------------|---------------------------------|------------------|
| COD.                          | DENOMINAZIONE                   | VALORE PRIORITA' |
| SE01                          | Piazza Umberto I                | 6,00             |
| SE05                          | Parco giochi "Piazza Aldo Moro" | 6,75             |
| SE02                          | Piazza Piano Croce              | 7,50             |
| SE04                          | Belvedere "Orsi"                | 7,50             |
| SE03                          | Belvedere via Porta di Spagna   | 8,00             |
| SE06                          | Cimitero Comunale               | 8,50             |

| PERCORSI |                                              |                  |
|----------|----------------------------------------------|------------------|
| COD.     | DENOMINAZIONE                                | VALORE PRIORITA' |
| P01      | Piazza Umberto I /Via Libertà                | 6,00             |
| P02      | SP. 19 - Via Cirasella - Via Porta Di Spagna | 8,00             |

Tabella 12 - Tabella con evidenza delle priorità

## 6.10 – Approccio strategico dell'accessibilità minima

Il presente Piano non ha ritenuto corretto introdurre all'interno dei criteri per la definizione delle priorità quello dell'"accessibilità minima" degli spazi e degli edifici, elementi comunque desumibili, se ritenuto necessario, dai giudizi espressi nelle singole schede. Pur nella consapevolezza della stringente necessità di massimizzare l'efficacia degli interventi di adeguamento del patrimonio esistente in rapporto alle

risorse disponibili, si ritiene che identificare requisiti minimi (identificati spesso con la "raggiungibilità delle funzioni e dei servizi essenziali" e la contemporanea "presenza di un servizio igienico accessibile"), porti con sé l'inevitabile conseguenza di discriminare in modo ingiustificato tra le diverse tipologie di disabilità.

Si ritiene infatti, facendo riferimento alle risultanze dei rilievi effettuati, che attribuire una sorta di punteggio premiante a quelle situazioni in cui le barriere fisiche presenti permettano ad una persona su sedia a ruote di raggiungere, per esempio all'interno di un edificio destinato a servizi, gli sportelli aperti al pubblico ed un servizio igienico - e quindi implicitamente ridurre la valutazione d'urgenza - discrimini tutti coloro la cui disabilità non sia di tipo motorio.

In sintesi, non essendo presenti situazioni in cui l'accessibilità agli spazi indispensabili per la fruizione del servizio, seppur minima (nell'accezione descritta in precedenza), sia garantita per tutte le tipologie di disabilità prese in esame, si è ritenuto opportuno evitare di inserire questo parametro tra i criteri stabiliti dal Piano.



## CAPITOLO 7 – PROGETTAZIONE DEGLI INTERVENTI

### 7.1 – Principi normativo-progettuali

L'analisi dello stato di fatto e le conseguenti proposte progettuali sono state effettuate tenendo presente la normativa di riferimento, i dati ricavati durante l'analisi sul campo e gli studi attualmente disponibili sull'argomento.

Durante la fase di analisi è stato possibile valutare, parallelamente, le conseguenti proposte di abbattimento delle barriere architettoniche, con l'obiettivo di rendere accessibili gli spazi esaminati, attraverso soluzioni realizzabili con il minimo impatto formale e costi ragionevolmente contenuti.

Le soluzioni suggerite nelle varie schede di analisi sono il risultato di un insieme di valutazioni riguardanti la funzionalità e la fruizione giornaliera dei luoghi, interni o esterni, l'effettiva fattibilità tecnica ed economica delle proposte e la compatibilità con gli spazi urbani circostanti.

Il principio metodologico utilizzato non si basa sul presupposto di snaturare gli spazi interessati dal P.E.B.A. ma, al contrario, si cerca di fornire soluzioni "semplici" dall'impatto minimo sullo stato di fatto e al contempo adeguate alle esigenze di differenti tipologie di utenti.

Purtroppo, in molti casi non è semplice, e neppure oggettivamente possibile, rendere totalmente accessibili gli immobili comunali o gli spazi urbani. Molto spesso, lo spazio costruito esistente è stato pensato e realizzato con dei concetti di accessibilità evidentemente diversi rispetto agli standard attuali ed è tutt'altro che semplice riuscire a "trasformare" l'esistente quando, ad esempio, si devono adattare piccoli spazi interni in edifici realizzati con strutture in muratura portante. Progettare l'accessibilità non è più semplice nel caso di aree, dal grande valore storico, realizzate con pavimentazioni inadeguate per gli standard attuali; altrettanto complesso è adeguare spazi esterni concepiti su più terrazzamenti raccordati da una moltitudine di scale, gradini o rampe dalla pendenza eccessiva. Infine, vorrei sottolineare che anche delle semplici vie del centro storico dalle piccole dimensioni, e con marciapiedi insufficienti, sono degli spazi difficilmente modificabili e adattabili.

Quanto esposto non deve scoraggiare e impedire il ripensamento dell'accessibilità degli spazi esistenti, non si deve necessariamente agire sugli elementi fisici, alle volte



basta ripensare gli schemi del traffico veicolare e pedonale o irreggimentare i numerosi parcheggi indisciplinati rilevati in alcune delle vie del centro storico.

L'abbattimento delle barriere architettoniche è un proponimento tutt'altro che semplice da raggiungere, in quanto non sempre la stessa soluzione è adatta per tutte le tipologie di utenti. Ad esempio, superare autonomamente un dislivello usufruendo di una rampa, per quanto correttamente progettata e realizzata, può certamente essere una soluzione idonea per un disabile su sedia a rotelle, ma diventa sostanzialmente un ostacolo per altre tipologie di utenti, come gli anziani, che hanno difficoltà nei movimenti che coinvolgono gli arti inferiori. Nel caso specifico, contrariamente a quanto si potrebbe pensare, per migliorare l'accessibilità degli spazi in relazione alle caratteristiche di questa seconda tipologia di utenti i gradini sono una soluzione migliore delle rampe. Per cercare di garantire un'adeguata accessibilità degli immobili comunali e degli spazi urbani, anche da parte delle persone con disabilità, si dovrà porre molta attenzione in sede di progettazione esecutiva a "dettagli" spesso considerati secondari, come ad esempio: la scelta di idonee pavimentazioni e in generale di idonei materiali; il posizionamento di una corretta segnaletica tattile e acustica; un'attenta collocazione dell'arredo urbano e di tutti quegli elementi che possono costituire dei potenziali ostacoli lungo i percorsi.

Tutti i suggerimenti che sono stati proposti nelle singole schede si devono considerare come soluzioni di minimo intervento, possibilmente da potenziare, per garantire la piena fruibilità degli spazi oggetto del presente P.E.B.A.

## 7.2 – Sintesi dei risultati

La valutazione dello stato di fatto è avvenuta attraverso un esame a vista delle criticità presenti e rilevabili sul posto anche attraverso semplici misurazioni.

Per rendere chiaramente individuabili le priorità di ogni singolo intervento previsto, sia nelle TAV. 09-10-11 allegata sia negli elenchi redatti, sono stati utilizzati tre colori corrispondenti a 4 fasce di punteggio specifiche:

-  Verde (priorità bassa);
-  Arancione (priorità media);
-  Giallo (priorità alta)
-  Rosso (priorità altissima).



Dall'analisi diretta, condotta su immobili comunali e spazi urbani, si sono potute osservare alcune criticità diffuse e ricorrenti. Per quanto riguarda gli immobili comunali, alcune delle barriere architettoniche maggiormente rilevate sono le seguenti:

- a. assenza di ascensore;
- b. assenza di posti auto per disabili;
- c. assenza di un percorso pedonale per disabili che porti all'ingresso dell'edificio;
- d. edificio con spazi ristretti (corridoi e/o porte inadeguate, ecc.);
- e. ingresso principale non idoneo per disabili (presenza di un gradino o gradini all'ingresso, rampe inadeguate, ecc.);
- f. piani dell'edificio inaccessibili ai disabili;
- g. servizi igienici per disabili (inesistenti, inadeguati, guasti, ecc.);
- h. spazi esterni dell'edificio inaccessibili ai disabili.

Similmente, per quanto riguarda le vie e le piazze comunali, alcune delle barriere architettoniche maggiormente rilevate sono le seguenti:

- i. presenza di albero e/o cespuglio;
- j. attraversamento pedonale inadeguato;
- k. cordolo;
- l. dislivello non protetto;
- m. elementi decorativi;
- n. marciapiede inadeguato;
- o. palo di illuminazione;
- p. palo per segnaletica stradale;
- q. panchina;
- r. pavimentazione danneggiata;
- s. percorso con pavimentazione inadeguata;
- t. sosta di veicoli;

Negli interventi da pianificare e programmare non si può assegnare, astrattamente, una priorità di punteggio ad una singola tipologia di barriera architettonica rispetto ad un'altra.



Ciò premesso, ognuna delle barriere architettoniche precedentemente elencate, anche in relazione al contesto in cui è inserita, può rappresentare un elemento di forte disagio per un utente "debole".

Gli elenchi forniti in questa relazione costituiscono un utile strumento di base per individuare le criticità più diffuse e, conseguentemente, pianificare sia molti degli interventi risolvibili con una semplice manutenzione ordinaria sia buona parte degli interventi più "incisivi".

Nell'ottica dell'urbanistica partecipata, gli stessi elenchi sono stati riproposti nella scheda di segnalazione delle barriere architettoniche, messa a disposizione dei singoli cittadini per contribuire direttamente alla redazione del P.E.B.A.

### **7.3 – Gli interventi standard**

Gli "interventi standard", anche detti interventi tipo, sono la soluzione categorizzata alle criticità che sono emerse dalla compilazione delle schede di rilevazione (suddivise in: aree, percorsi ed edifici). Per quasi ogni domanda (negli edifici in realtà, la complessità è tale che il più delle volte le criticità per essere risolte necessitano una progettazione puntuale e specifica) che ha evidenziato l'esistenza puntuale di una determinata tipologia di "barriera architettonica", in aree o percorsi che siano, è stato individuato, con buona approssimazione, un "intervento standard" di soluzione alla criticità evidenziata.

La "buona approssimazione" è il principio in base al quale viene determinata una soluzione progettuale che pur non essendo quella esatta per la specifica situazione puntuale rilevata è pur sempre quella più precisa per situazioni simili tra loro, l'applicazione di tale principio è di grande utilità pratica nella fase di pianificazione dell'intervento soprattutto per quel che concerne l'aspetto economico.

Si tenga presente che il P.E.B.A. è prima di tutto uno strumento a supporto della Civica Amministrazione finalizzato alla programmazione degli interventi necessari all'eliminazione delle barriere architettoniche, pertanto una volta individuati quali che siano tali interventi tipo con le schede di progetto, è anche necessario conoscerne il costo, è chiaro che sia le valutazioni economiche che le indicazioni progettuali sono di massima dal momento che sono afferenti ad un livello di programmazione.

Il seguente schema esemplifica il concetto di interventi standard e la composizione



degli elaborati che compongono questa sezione del PEBA di Sant'Angelo Muxaro.



Ogni singolo intervento standard è stato predisposto nel rispetto delle disposizioni tecniche - normative del D.M. 236/1989 "Prescrizioni tecniche necessarie a garantire l'accessibilità, l'adattabilità e la visitabilità degli edifici privati e di edilizia residenziale pubblica, ai fini del superamento e dell'eliminazione delle barriere architettoniche" richiamato anche dal DPR 503/1996.

### 7.5 – Soluzioni progettuali ed interventi standard

Una volta determinati i tipi di ostacolo più comuni alla piena fruizione delle persone con disabilità motoria, sensoriale o cognitiva, per ogni tipologia di spazio/edificio pubblico di proprietà comunale, il Piano ha individuato gli interventi più idonei per la loro risoluzione. Ad ogni contesto che presentasse criticità per una piena, autonoma e sicura fruizione il Piano ha associato uno o più "interventi standard" possibili, ossia gli interventi generalmente più efficaci e semplici da attuare per la risoluzione di quella problematica. Tra gli "interventi standard", caso per caso, in base alle condizioni particolari, sarà poi possibile scegliere la soluzione progettuale migliore in termini di fattibilità tecnica e di sostenibilità economica. Gli "interventi standard", riportati nell'allegato specifico TAV. 12, si configurano come una sorta di elenco o ventaglio delle soluzioni utilizzabili per il superamento della barriera (ostacolo) rilevata, tra le quali il futuro progettista sceglierà l'intervento da mettere in atto a seguito di un'attenta analisi costi/benefici all'interno del percorso di progettazione definitiva. La

sceita di un determinato intervento tra quelli possibili non dipenderà soltanto dalla destinazione funzionale dell'edificio considerato, ma da molteplici fattori, quali le sue caratteristiche costruttive, la distribuzione interna degli ambienti, la geometria e le dimensioni di eventuali rampe di scale, il numero di piani, i materiali e le tecniche impiegate, la presenza di eventuali vincoli imposti dagli enti preposti alla tutela del bene e/o dei fruitori (Soprintendenza, Vigili del Fuoco, ecc.) come nel caso di palazzi di interesse storico e architettonico (musei, i teatri, alcune sedi comunali).

Di fronte alla medesima tipologia di ostacolo/limitazione, la scelta di un intervento E.B.A. rispetto ad un altro potrà variare caso per caso, in base alle condizioni specifiche e alle valutazioni del progettista.

Gli "interventi standard", anche detti interventi tipo, sono quindi soluzioni categorizzate alle criticità che sono emerse dalla compilazione delle schede di rilevazione.

La stima di ogni singolo intervento standard finalizzato all'abbattimento delle barriere architettoniche, si è ottenuta in relazione al "Prezzario Regione Sicilia LL.PP." all'ultimo aggiornamento 2022, quindi è stata creata una scheda base appositamente studiata per essere utilizzata per ogni singolo intervento standard.



## SEZIONE III – DISPOSIZIONI FINALI

### CAPITOLO 8 – CONCLUSIONI

#### 8.1 – Il futuro del Piano

I P.E.B.A. prevede un'azione continuativa su più livelli che, partendo dalla rilevazione delle criticità, prosegue con l'individuazione dell'intervento necessario al loro superamento e, infine, giunge alla sua attuazione. Questo procedimento, già di per sé lungo e non privo di difficoltà, si protrarrà nel tempo a causa del territorio molto vasto da indagare e della quantità di elementi da prendere di volta in volta in considerazione.

Al momento di redigere questo documento la campagna di rilevazioni si è occupata di circa il 70% degli Ambiti di Accessibilità individuati e di una percentuale ancora più bassa degli Elementi Puntuali Singoli.

Questo dato permette sicuramente una prima analisi dei dati, che può guidare valutazioni e indirizzi di intervento preliminari, ma d'altra parte non consente un giudizio complessivo e finale sullo stato del patrimonio dell'Amministrazione, rendendo necessario un processo continuo di monitoraggio dei dati emersi dalle rilevazioni e un affinamento graduale che riguarda scelta e applicazione degli interventi per il superamento delle criticità.

#### 8.2 – Programmazione degli interventi

Come la fase di predisposizione del Piano, anche le successive fasi di programmazione, monitoraggio e valutazione pre-interventi e post-interventi dovranno essere affidate ad un Gruppo di Lavoro, possibilmente intersettoriale, al quale sarà richiesto di:

- definire, sulla base degli indicatori di priorità riportati nel Piano, integrate con ulteriori valutazioni di natura economica e politica, un "cronoprogramma" degli interventi da eventualmente inserire nel Piano Triennale delle Opere;
- dare seguito alle fasi esecutive e realizzative dei progetti;



- eseguire il monitoraggio vero e proprio, che consisterà nella raccolta di dati e informazioni necessari a valutare lo stato di avanzamento degli interventi programmati e la loro rispondenza alle finalità per i quali sono stati predisposti e ai caratteri della soluzione originaria;
- svolgere una valutazione in itinere, che si servirà delle informazioni rese disponibili dal monitoraggio, per stabilire l'esigenza o meno di introdurre modifiche alla soluzione di progetto originaria o agli aspetti amministrativi, organizzativi e realizzativi del procedimento, per garantirne una prosecuzione spedita;
- effettuare la valutazione post-interventi, che servirà ad esprimere giudizi complessivi sull'efficacia delle realizzazioni concluse e a distinguere le problematiche risolte dalle criticità rimaste irrisolte.

Per garantire la corretta applicazione di tutto quanto riportato all'interno del presente Piano si segnala la necessità per l'Amministrazione di individuare la figura dell'Accessibility Manager (tecnico facente parte all'organico comunale o professionista esterno incaricato formato sul tema dell'accessibilità) che, in un ambito tecnico di coordinamento tra le diverse strutture comunali interessate, garantisca la presenza della professionalità e delle competenze necessarie.

### **8.3 – Programma pluriennale di attuazione**

La programmazione degli interventi previsti dal P.E.B.A., per rendere accessibili sia i percorsi urbani che gli immobili analizzati, è articolata in 22 anni ed è suddivisa in dettaglio, intervento per intervento, così come descritto negli elenchi sintetici, nelle schede specifiche e negli elaborati grafici che fanno parte integrante del piano in oggetto.

La somma totale da impiegare per la realizzazione degli interventi previsti in 22 anni è stata sommariamente calcolata così come si evince nello schema del P.P.A. di seguito riportato:



| CATEGORIA                     | IMPORTO                    | TOTALE              |
|-------------------------------|----------------------------|---------------------|
| Edifici                       | € 13.731,82/anno x 22 anni | <b>€ 302.100,00</b> |
| Spazi Esterni di Aggregazione | € 3.316,67/anno x 12 anni  | <b>€ 39.800,00</b>  |
| Percorsi                      | € 0,00/anno x 0 anni       | <b>€ 0,00</b>       |
| <b>TOT.</b>                   |                            | <b>€ 341.900,00</b> |

Tab. 18 – Sintesi dei costi del Programma Pluriennale di Attuazione

Si precisa che in riferimento agli interventi relativamente ai **“Percorsi”**, il costo totale è pari a € 0,00 per il fatto che gli interventi necessari sono già stati considerati all'interno degli **“Spazi esterni di aggregazione”**.

L'elenco dei singoli interventi del programma pluriennale, in cui vengono indicate le somme parziali di ciascun suggerimento è contenuto in due tabelle distinte meglio evidenziate alla TAV. 13 che costituisce parte integrante della suddetta. Inoltre, ogni singolo intervento è esposto in maniera più approfondita nella scheda descrittiva ad esso dedicata.

Tutto il materiale di approfondimento, come precedentemente indicato, fa parte integrante degli elaborati prodotti durante la redazione del P.E.B.A.

Nello schema proposto si presume di rendere accessibili le vie, le piazze e gli immobili comunali in oggetto seguendo l'ordine di priorità assegnato, fino al completamento delle opere da realizzare.

Considerando l'arco temporale di attuazione del piano, obiettivamente molto esteso, almeno tre fattori non sono rigorosamente e infallibilmente prevedibili allo stato attuale:

1. Eventuali degradi e dissesti che si potrebbero manifestare negli anni successivi e che non possono attualmente essere preventivati nelle schede di analisi;
2. Nuove soluzioni tecniche di qualsiasi genere che, ovviamente, renderanno obsolete alcune delle soluzioni attualmente indicate;
3. La rivalutazione monetaria e la sua incidenza sul costo delle lavorazioni da eseguire.

Ciò premesso, considerate le finalità del piano, era comunque necessario e opportuno quantificare anche dal punto di vista economico gli interventi previsti.



Le tre importanti "incertezze" evidenziate sottolineano in maggior misura quanto precedentemente affermato, ossia che il P.E.B.A. deve necessariamente essere pensato e gestito come uno strumento "dinamico".

#### **8.4 - Manutenzione Ordinaria e Aliquota I.V.A. al 4%**

Nell'ottica di una possibile riduzione del carico economico da sostenere, per la realizzazione del piano in oggetto, si propongono due modalità concrete da utilizzare. Una prima modalità di attuazione dei singoli stralci riguarda l'integrazione del piano con i lavori di manutenzione previsti, o da prevedere, nelle vie, nelle piazze e negli immobili oggetto del P.E.B.A. comprese, in generale, tutte quelle opere di minimo intervento, effettuate quotidianamente, che riguardano marciapiedi, strade, elementi architettonici, ecc.

Dalla data di approvazione del P.E.B.A., possibilmente, tutti questi interventi ordinari dovranno essere realizzati tenendo in considerazione le indicazioni fornite dal piano. La seconda modalità operativa è di tipo fiscale. Infatti, si fa presente che i contratti di appalto che hanno per oggetto opere di Abbattimento delle Barriere Architettoniche, dal punto di vista fiscale, sono soggetti ad un'aliquota I.V.A. agevolata al 4% ai sensi del D.P.R. del 26 ottobre 1972, n. 633, punto 41-ter, della tabella A - parte II.

Coordinando le opere di manutenzione ordinaria e straordinaria con le indicazioni del P.E.B.A., e utilizzando opportunamente le agevolazioni fiscali disponibili, si può ipotizzare una consistente riduzione degli importi sommari previsti per l'esecuzione dei singoli interventi.

#### **8.5 – Monitoraggio dei dati e valutazioni in itinere**

Il processo di monitoraggio consisterà nella raccolta dei dati necessari per valutare lo stato effettivo dell'avanzamento del Piano. Questo procedimento avverrà su due piani differenti ma convergenti: da una parte si studieranno i risultati emersi dalle schede di rilevazione che verranno via via compilate, mentre dall'altra si procederà a valutare gli effetti delle azioni e degli interventi messi in campo per il superamento delle criticità.

L'analisi delle schede di rilevazione consentirà di avere un campo di studio statistico



sullo stato effettivo di manutenzione del patrimonio, che servirà da base per la programmazione degli interventi, indirizzando le risorse disponibili.

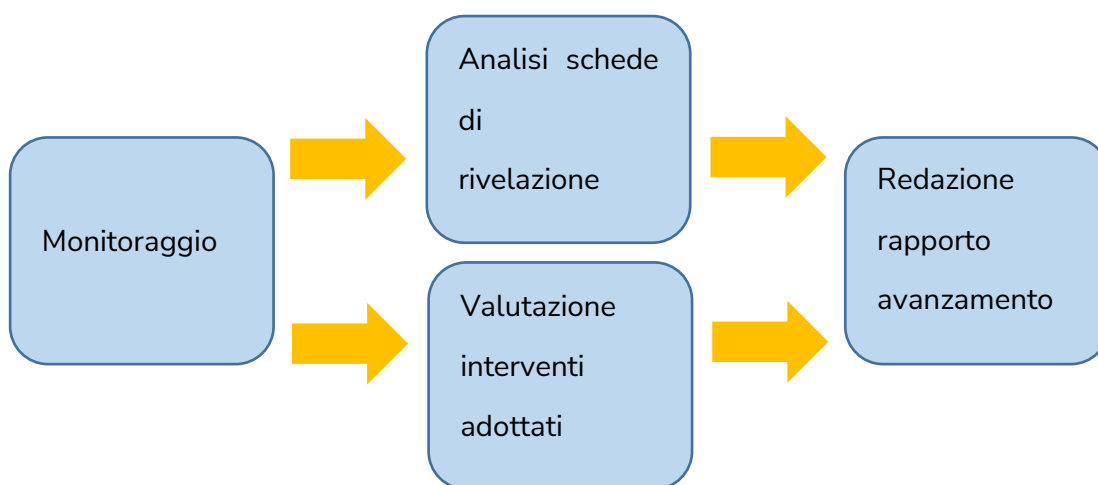
La valutazione degli interventi adottati ed eseguiti si baserà su diversi criteri che saranno utili per formare un giudizio quanto più possibile ponderato e corretto sull'efficacia dell'azione messa in campo.

In prima battuta si confronterà la situazione pre-intervento con quella post intervento per valutare se l'attuazione di quel tipo di risoluzione abbia effettivamente portato al superamento della criticità. Un secondo criterio prenderà in considerazione la tipologia di intervento per capire se risulta adeguato in rapporto alle peculiarità dell'ambiente circostante e in termini di impatto visivo. Infine, si valuterà anche il lato economico, analizzando i costi sostenuti a fronte delle alternative possibili.

Scopo di questo tipo di valutazioni è quello di determinare di volta in volta l'intervento migliore per il superamento di una criticità, individuando gli eventuali effetti imprevisti e modificandolo o affinandolo a mano a mano che la banca dati delle rilevazioni e degli interventi si andrà riempiendo.

Le operazioni di monitoraggio e valutazione comporteranno anche la redazione di rapporti periodici sullo stato di avanzamento del P.E.B.A.

Tale rapporto avrà sia funzione di informazione e divulgazione sulle ricadute che il Piano sta generando sulla città e la popolazione che, inoltre, di fornire all'Amministrazione un efficace strumento in grado di individuare tempestivamente gli eventuali effetti negativi imprevisti e di predisporre l'adozione delle opportune misure correttive.



Lo schema del programma di monitoraggio prevede un processo ciclico. Le misure

correttive, eventualmente apportate in seguito ai rapporti di monitoraggio, influenzeranno infatti le successive attuazioni e, di conseguenza, sia le raccolte dati future che la valutazione sugli interventi da realizzarsi.

## 8.6 – Aggiornamento del Piano

Qualunque tipo di modifica alla struttura del Piano e alle sue modalità di realizzazione, saranno eventualmente prese in considerazione in conseguenza dell'esito delle fasi di monitoraggio e valutazione sopra riportate.

Lo studio delle situazioni non risolte, o che presentano ancora alcune criticità nonostante l'azione diretta del Piano, dovrà portare all'individuazione di soluzioni alternative che restituiscano risultati più efficaci secondo i criteri di valutazione esposti nel paragrafo precedente.

Il PEBA elaborato dal Comune di Sant'Angelo Muxaro si è posto sin dalla sua fase embrionale l'obiettivo di essere realizzato attraverso strumenti informatici non complessi che potessero affrontare in modo semplice le problematiche legate al rilievo, all'aggiornamento, alla diffusione e alla condivisione dei dati.

## 8.7 – Conclusioni

Il miglioramento diffuso dell'accessibilità non deve essere considerato come un semplice "adeguamento" alle normative vigenti, ma come un'opportunità di "perfezionamento" del centro urbano e di rilancio economico del territorio che potrà "accogliere" nuove fasce di utenze, fino ad ora escluse a causa delle limitazioni riscontrate.

L'accessibilità, quindi, non è identificabile esclusivamente con un insieme di soluzioni tecniche, ideate per risolvere delle problematiche oggettive, ma è un concetto più profondo, fondamentale per ottenere la parità di diritti e di doveri, in modo tale da consentire la partecipazione di ognuno, indipendentemente dalle sue presunte disabilità, alla vita sociale della comunità.

Sono ormai ben chiare, e indiscutibili, le esperienze dirette vissute quotidianamente da tutti coloro che hanno delle specifiche necessità legate ad una particolare condizione fisica o mentale.

L'obiettivo pratico da raggiungere è l'ottimizzazione dell'ambiente costruito, da



ottenere anche attraverso l'eliminazione dell'handicap inteso come fenomeno sociale e per questo motivo condizionato, in gran parte, dall'ambiente in cui il soggetto interessato vive e solo parzialmente dalla sua effettiva disabilità.

Si auspica, idealmente, la formazione di un centro urbano senza discriminazioni e, inoltre, di un tessuto sociale consapevole della presenza, sempre più ampia, di soggetti anziani e portatori di disabilità differenti ma con pari diritti e doveri.

Anche attraverso il P.E.B.A., si vuole contribuire alla costruzione di una comunità in cui il rispetto delle differenze sia la base fondamentale dei rapporti umani.

Tanto in adempimento all'incarico ricevuto.

Sant'Angelo Muxaro, 29/04/2025

F.to

Ing. Giovanni Salvatore Faraci  
Albo Ordine Ingegneri TP A2050

