



## COMUNE DI MONTAGNA IN VALTELLINA

Provincia di Sondrio

# PEBA DEGLI EDIFICI E DELLO SPAZIO URBANO

## PEBA.01 – Relazione generale

**Aprile 2024**

APPROVATO

con DCC n. \_\_\_\_ del \_\_\_\_\_.\_\_\_\_.

Sindaco

**BARBARA BALDINI**

Ufficio tecnico comunale

**PAOLA PEDROLINI**



[www.dappertutto.org](http://www.dappertutto.org)

Progettisti

**WALTER FUMASONI | ingegnere**

Via Basci n. 34, 23020 Piateda (SO) | mob +39 339 3401179 | [ingfuwa@gmail.com](mailto:ingfuwa@gmail.com)

**MICHELA GADALDI | architetto**

Via Fiorenza n. 34, 23020 Piateda (SO) | mob +39 333 6882482 | [michela.gadaldi@labter.it](mailto:michela.gadaldi@labter.it)



[www.labter.it](http://www.labter.it)

**MASSIMO SPINELLI | pianificatore territoriale**

Via Vanoni n. 12, 23100 Sondrio (SO) | mob +39 320 3504132 | [mspinelli1@gmail.com](mailto:mspinelli1@gmail.com)

## Sommario

<b>1. Generalità.....</b>	<b>3</b>
1.1. Premessa .....	4
1.2. Principi normativi.....	5
1.3. Iter procedimentale e processo di formazione del PEBA.....	7
1.4. Comunicazione e partecipazione .....	7
1.5. Monitoraggio e attuazione .....	8
1.6. Definizioni.....	9
<b>2. Il progetto di PEBA.....</b>	<b>12</b>
2.1. Articolazione .....	13
2.2. Approccio al riadattamento del costruito.....	13
2.3. La ricognizione del territorio .....	13
2.4. Il progetto del PEBA: in evidenza .....	18
Allegato A. Schede ricognitive e programmatiche degli interventi sugli attrattori pubblici .....	19
Allegato B. Livello di criticità dei percorsi e programma degli interventi .....	19

## **1. Generalità**

## 1.1. Premessa

L'accessibilità, la mobilità e le barriere architettoniche rappresentano un tema trasversale al complesso mondo della progettazione delle città, degli spazi, dei servizi, delle abitudini, delle azioni. Un tema che pone particolare attenzione alle tematiche dell'età anziana, dei disabili e dei bambini, in poche parole, dei cosiddetti "deboli".

Il senso che attribuiamo alla parola "debole" non indica tanto l'essere tali sul piano fisico e/o cognitivo, quanto l'essere socialmente deboli: come dice G. Amendola "essi hanno meno fiato per la protesta e per la domanda politica." Tutto ciò per affermare che qualsiasi progetto riguardante le nostre città è il prodotto di molte conoscenze. Quella che si intende sottolineare in questa sede, è quella "dell'altro", della persona con le sue potenzialità e le sue debolezze.

Occorre quindi compiere una scelta filosofica fondamentale: assumere come orientamento essenziale di qualsiasi intervento, disposizione o direttiva, l'obiettivo di conoscere le esigenze e consentire l'auto-determinazione dell'individuo, rendendolo protagonista nella società.

Investire con coerenza sull'autonomia delle persone soprattutto anziane e disabili, oltre alle intuibili positività etiche e di politica sociale che ne discendono, significa anche operare scelte di carattere economico di portata più rilevante di quanto un approccio semplicistico possa lasciare supporre.

Per raggiungere questi obiettivi occorrono nuove politiche e nuovi strumenti in grado di cogliere gli aspetti evolutivi e i rapidi mutamenti delle diverse realtà sociali in cui si manifestano le complesse problematiche della diversità.

È ormai diffusa la convinzione fra le Amministrazioni che, nel tempo, occorra intervenire in modo da elevare le qualità del territorio costruito, rendendolo accessibile e fruibile dalla popolazione nel suo insieme. Da qui la necessità che le Amministrazioni pubbliche locali assumano e facciano proprio, attraverso il proprio sostanziale ruolo, il concetto di universalità del progetto, meglio noto come "design for all".

Esso è condizione necessaria al raggiungimento del requisito di città "civitas" intesa non solo in senso topografico e urbanistico, ma anche in senso giuridico, politico e sociale, come sinonimo di Stato, di comunità composta di uomini e di donne che vivono gli spazi e, all'interno di essi, si relazionano senza discriminazioni.

Tale obiettivo, né semplice, né perseguibile in tempi brevi, richiede un approccio graduale da attuarsi per mezzo di programmi di intervento da effettuare localmente sul territorio sia all'interno degli edifici pubblici, sia dello spazio urbano in senso lato, individuando le priorità e le relative fonti di finanziamento.

Perché ciò avvenga, occorre procedere, in via non esaustiva, su quattro filoni ben precisi:

1. i trasporti quale filo di cucitura del tessuto urbano ed extraurbano;
2. il recupero e il riadattamento del territorio già costruito attraverso programmi di intervento;
3. la programmazione urbanistica ed edilizia ai fini di una migliore gestione del territorio;
4. la programmazione e l'educazione socio-sanitaria per la prevenzione degli incidenti stradali e domestici e degli infortuni sul lavoro.

Il presente strumenti di programmazione, PEBA urbano e degli edifici, fa propri gli obiettivi di cui o a cavallo tra i sopracitati punti 1, 2, 3.

## 1.2. Principi normativi

Dalla L 41/1986 ad oggi le finalità e i contenuti del Piano per l'eliminazione delle barriere architettoniche si sono molto arricchiti grazie a progressive stratificazioni normative internazionali (Convenzione delle Nazioni Unite sui diritti delle persone con disabilità, adottata nel 2006), nazionali (D.P.R. n. 132 del 4 ottobre 2013) e regionali.

I principi dettati dalla Convenzione delle Nazioni Unite sui diritti delle persone con disabilità, relativi al diritto di accesso alla cultura, sono stati recepiti e fatti propri dal Ministero per i beni e le attività culturali con l'emanazione di strumenti normativi e di indirizzo che, applicati in molteplici casi concreti, confermano una interpretazione dell'accessibilità in chiave multidimensionale: il concetto di barriera architettonica non abbraccia solo gli ostacoli fisici che possono essere fonte di disagio per la mobilità di chiunque o che limitano o impediscono a chiunque la comoda o sicura utilizzazione di parti, attrezzature o componenti, ma si estende anche gli ostacoli percettivi per la mancanza di accorgimenti e segnalazioni che permettano a chiunque l'orientamento, la riconoscibilità dei luoghi nonché la comprensione dei contenuti e delle attività culturali che costituiscono la ragion d'essere del museo.

Il DPR 132/2013 recepisce il primo "Programma di azione biennale per la promozione dei diritti e l'integrazione delle persone con disabilità" che, redatto in ottemperanza ai principi della Convenzione delle Nazioni Unite sui diritti delle persone con disabilità, prescrive una puntuale pianificazione del superamento delle barriere architettoniche e stabilisce la necessità di rafforzare l'efficacia di strumenti programmatori di rimozione delle barriere in edifici e spazi pubblici esistenti attraverso la redazione dei piani per l'eliminazione delle barriere architettoniche previsti dalla legge del 1986.

A seguire un regesto delle normative Nazionali e Regionali in merito.

### 1.2.1. Normativa nazionale

Dal punto di vista procedurale le norme nazionali di riferimento per la redazione del PEBA sono la L 41/1986 e la L 104/1992.

La L 41/1986 ha stabilito, per le amministrazioni competenti, l'obbligo di dotarsi di piani di eliminazione delle barriere architettoniche per gli edifici esistenti non adeguati alle disposizioni in materia di barriere architettoniche, mentre la L 104/1992 ha esteso l'ambito di applicazione del PEBA agli interventi di adeguamento degli spazi urbani, con particolare riferimento alla realizzazione di percorsi accessibili, all'istallazione di semafori acustici, alla rimozione della segnaletica che ostacola la circolazione delle persone disabili.

Quest'ultima normativa ha inoltre imposto l'adeguamento dei Regolamenti Edilizi alla normativa vigente in materia di eliminazione delle barriere architettoniche e introdotto i piani di mobilità regionali, da coordinarsi con i piani di trasporto predisposti dai comuni.

Dal punto di vista dei criteri di progettazione, i principali riferimenti normativi nazionali sono da ricercarsi nel D.M.LL.PP. 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 il DPR 503/96, "Regolamento recante norme per l'eliminazione delle barriere architettoniche negli edifici, spazi e servizi pubblici".

Il quadro normativo nazionale recepisce convenzioni e protocolli internazionali emanati dall'Assemblea generale delle Nazioni Unite. In particolare, il 13 dicembre 2006 è stata emanata la "Convenzione delle Nazioni Unite sui diritti delle persone con disabilità", ratificata in Italia con Legge n. 18 del 3 marzo 2009, la quale definisce la libera e incondizionata accessibilità degli spazi pubblici come strumento di sviluppo sostenibile e di piena partecipazione alla vita sociale, politica, economica, culturale e ricreativa.

**Generalità**

Vengono introdotti nuovi concetti di progettazione, tra i quali “progettazione universale” o “design for all” e “accomodamento ragionevole”. Si richiama inoltre la necessità di adottare misure per sviluppare, promulgare e monitorare l’applicazione degli standard minimi e delle linee guida per l’accessibilità delle strutture e dei servizi aperti al pubblico, ponendo l’attenzione anche alla dotazione, in strutture ed edifici aperti al pubblico, di segnali in caratteri “Braille” e in formati facilmente leggibili e comprensibili.

Ulteriori riferimenti normativi di riferimento a livello nazionale sono i seguenti:

- **Legge 9 gennaio 1989, n. 13** “Disposizioni per favorire il superamento e l’eliminazione delle barriere architettoniche negli edifici privati.”
- **Circolare Ministeriale - Ministero dei Lavori Pubblici 22 giugno 1989 n. 1669** “Circolare esplicativa della legge 9 gennaio 1989, n. 13”.
- **Decreto del Presidente della Repubblica 6 giugno 2001, n. 380** “Testo unico delle disposizioni legislative e regolamentari in materia edilizia”.
- **Circolare Ministro dell’Interno 01 marzo 2002, n. 4** “Linee guida per la valutazione della sicurezza antincendio nei luoghi di lavoro ove siano presenti persone disabili”.
- **Norma UNI 11168-1 del 2006** “Accessibilità delle persone ai sistemi di trasporto rapido di massa - Parte 1: Criteri progettuali per le metropolitane”, in cui si richiama la necessità di segnali tattili sulla pavimentazione, al fine di garantire l’orientamento e la sicurezza dei non vedenti.

Si segnalano inoltre le seguenti linee guida:

- **Decreto Ministero per i Beni e le Attività Culturali 28 marzo 2008** “Linee guida per il superamento delle barriere architettoniche nei luoghi di interesse culturale”
- **UNI/PdR 24:2016 Prassi di Riferimento** “Abbattimento barriere architettoniche – Linee guida per la riprogettazione del costruito in ottica universal design”, pubblicata il 29 novembre 2016
- **INU Istituto nazionale di urbanistica** “Linee guida – politiche integrate per città accessibili a tutti”, aggiornamento 1 aprile 2019.
- **Libro verde UE** “Verso una nuova cultura della mobilità urbana”.
- **“Linee Guida per la progettazione dei segnali e percorsi tattili necessari ai disabili visivi per il superamento delle barriere percettive”**, marzo 2014, Istituto Nazionale per la mobilità Autonoma di Ciechi e Ipovedenti.

Nella fase di progettazione degli interventi si fa infine riferimento alla normativa di settore relativa agli spazi urbani, in particolare al Nuovo Codice della Strada, e alla normativa di settore in materia edilizia.

### 1.2.2. Normativa regionale

Il recepimento delle sopraelencate disposizioni nell’ordinamento lombardo avviene principalmente attraverso i seguenti testi normativi e regolamentari:

- **Legge Regionale 20 febbraio 1989, n. 6** “Norme sull’eliminazione delle barriere architettoniche e prescrizioni tecniche di attuazione;
- **DGR 4139 del 21/12/2020** “Predisposizione dei piani di eliminazione delle barriere architettoniche (P.E.B.A.);
- **Legge Regionale 14 del 2020** “Registro regionale dei piani di eliminazione delle barriere architettoniche - PEBA”, con l’obiettivo di monitorare la reale dotazione.

### **1.3. Iter procedimentale e processo di formazione del PEBA**

La redazione del PEBA (degli edifici e urbano) ha avvio per mezzo di atto deliberativo dell'Amministrazione Comunale e/o determinazione dell'Ufficio tecnico comunale.

La prima fase prevista è quella consultiva presso la cittadinanza, per mezzo di convocazione di assemblea pubblica e/o con gli Amministratori ed i rappresentanti delle associazioni, che può, a seconda dei casi, prevedere anche la somministrazione di questionari presso la popolazione e/o i partecipanti alle sedute.

Successivamente hanno luogo i sopralluoghi tecnici finalizzati all'interno degli edifici pubblici, anche definiti "attrattori". In base alla distribuzione di detti edifici attrattori s'individuano i percorsi pubblici da sottoporre a mappatura e verifica della consistenza delle criticità.

Gli attrattori ed i relativi percorsi vengono pertanto sottoposti alla stesura di un report (schedatura) contenente la sintesi dell'analisi delle criticità, la proposta di soluzioni risolutive, la stima dei costi di intervento.

La documentazione del PEBA, sottoposta a verifica tecnica da parte degli uffici competenti, è approvata mediante deliberazione del Consiglio Comunale e successiva pubblicazione della documentazione e degli atti formali che la accompagnano sul relativo Registro Regionale Telematico.

### **1.4. Comunicazione e partecipazione**

Trattando una materia complessa e multidisciplinare, il PEBA prevede il coinvolgimento di una molteplicità di attori e soggetti in fase di sviluppo, comprendendo competenze di tipo tecnico, urbanistico, sociale, culturale ed educativo.

In quest'ottica viene elaborato l'elenco dei soggetti invitati a partecipare alla stesura del piano, con particolare riferimento alle categorie sotto-elencate:

- assessorati e settori comunali: in particolare sono rilevanti l'ambito urbanistico, dei lavori pubblici e delle manutenzioni, l'edilizia scolastica e sportiva, il settore servizi sociali, in quanto direttamente coinvolti nella definizione delle misure di intervento e programmazione degli interventi;
- associazioni di riferimento di gruppi di persone con disabilità;
- associazioni di categoria che rappresentano il tessuto commerciale della città;
- associazioni attive in ambito socio-culturale, della mobilità, sportivo, economico, ecc.;
- progettisti operanti sul territorio.

Il contributo di cittadini e associazioni è ritenuto indispensabile per individuare le reali esigenze e i bisogni non soltanto delle persone con disabilità permanenti di tipo motorio, sensoriale o cognitivo, ma anche di tutti i soggetti che vivono situazioni di disagio nel muoversi in città: anziani con o senza ausili, accompagnatori e familiari di disabili, persone che conducono passeggino o carrozzina, persone con disabilità temporanee o problemi motori, persone con deficit visivo o uditivo, persone con problemi cardiorespiratori, donne in gravidanza, ecc..

Il contributo degli enti e dei settori comunali consente di tenere conto di competenze e approcci metodologici differenti, oltre che di una base informativa più ampia. Inoltre il confronto con gli uffici dei vari settori (verde pubblico, arredo urbano, manutenzioni, lavori pubblici, edilizia pubblica, commercio, ecc.) è indispensabile per costruire uno strumento operativo utile e condiviso nei contenuti e nelle modalità applicative, affinché il piano non rimanga lettera morta ma costituisca un reale punto di riferimento per la progettazione e l'esecuzione degli interventi sull'esistente e per gli interventi di nuova realizzazione.

**Generalità**

L'attività partecipativa è indispensabile per elaborare un piano il più possibile aderente alle esigenze di chi vive gli spazi e dalla volontà di costruire un rapporto di fiducia tra amministrazione e cittadini. I benefici indiretti della partecipazione sono legati al coinvolgimento e al senso di appartenenza dei cittadini, alla valorizzazione delle risorse locali, alla costruzione di una maggiore consapevolezza sul contributo che possono fornire i singoli individui. L'azione di partecipazione, di norma e laddove ve ne siano le condizioni, è strutturata come segue:

- incontro con le parti sociali, per illustrare il progetto alle associazioni rappresentative dei portatori di interesse, e, spiegare la modalità di redazione del Piano e raccogliere le istanze emerse;
- distribuzione di un questionario ai portatori di interesse;
- evento conclusivo di presentazione del progetto e del piano con finalità prevalentemente divulgativa e di sensibilizzazione.

L'incontro con le parti sociali è stato divulgato ai seguenti soggetti (associazioni, cooperative, onlus):

- Dappertutto - Associazione che si occupa di aiutare le persone con disabilità
- Uildm - Unione Italiana Lotta alla Distrofia Muscolare ONLUS
- Anmic - Associazione Nazionale Mutilati Invalidi Civili
- Anmil - Associazione Nazionale fra Lavoratori Mutilati e Invalidi del Lavoro
- GFB Onlus - Gruppo familiare beta-sarcoglicanopatie
- Uici - Unione Italiana dei Ciechi e degli Ipovedenti
- Anffas Onlus Sondrio - Associazione Nazionale Famiglie di Persone con Disabilità Intellettiva e/o relazionale
- Ens - Ente Nazionale per la protezione e l'assistenza dei Sordi
- LEDHA - Lega per i diritti delle persone con disabilità APS
- FORME - Impresa Sociale
- Piano di Zona dell'Ambito Territoriale di riferimento
- Cooperativa Grandangolo - Società cooperativa sociale
- Cooperativa Sol.co. - Consorzio di cooperative sociali
- Cooperativa Lotta Contro L'emarginazione
- Amici del bambino Associazione
- Fondazioni culturali
- Rappresentanti scuole
- Consorzi Turistici (in base al territorio di competenza)

## **1.5. Monitoraggio e attuazione**

Trattandosi di uno strumento programmatico di carattere particolarmente operativo, il PEBA vuole costituire un punto di partenza e non di arrivo. Esso esplicita la priorità degli interventi da attuare sia sugli edifici che in campo urbano e, pertanto, richiede un costante aggiornamento dello stato di attuazione per verificare il livello di completamento della programmazione.

Le schedature degli edifici e dei percorsi urbani sono redatte anche a tale scopo, così da poter verificare l'attuazione degli interventi che si susseguiranno nel corso del tempo.

Tale attività può contemplare anche il coinvolgimento dei cittadini e dei fruitori della realtà comunale in senso lato, prevedendo:

- forme di collaborazione con associazioni rappresentative degli interessi delle persone con disabilità per la verifica costante insieme ai diretti fruitori dei dispositivi e dei servizi attivati, per ampliare l'accessibilità dell'istituzione al fine di rendere possibile il percorso di miglioramento nel tempo.
- test di gradimento per valutare dispositivi predisposti e servizi attivati al fine di definire e realizzare azioni correttive.

## 1.6. Definizioni

L'insieme delle caratteristiche spaziali e organizzative dell'ambiente che ci circonda incide sulla capacità di fruizione da parte di chiunque, anche in relazione all'età, ad una situazione temporanea o permanente di ridotte capacità motorie, psicosensoriali, cognitive. Si riportano le definizioni principali alle quali il PEBA fa riferimento.

### 1.6.1. Definizioni di carattere generale

**BARRIERE ARCHITETTONICHE:** ostacoli fisici che sono fonte di disagio per la mobilità di chiunque e, in particolare, di coloro che presentano disabilità motoria, sensoriale o cognitiva; ostacoli che limitano o impediscono alle persone il comodo e sicuro utilizzo di parti, attrezzature o componenti dell'edificio, nonché di spazi di pertinenza attrezzati; assenza o inadeguatezza di accorgimenti e segnalazioni che permettono l'orientamento e la riconoscibilità dei luoghi e delle fonti di pericolo per le persone, in particolare per coloro che presentano disabilità sensoriali o cognitive.

**INCLUSIONE:** condizione in cui tutti gli individui vivono in uno stato di equità e di pari opportunità, indipendentemente dalla presenza di elementi limitanti. Spinge verso il cambiamento del sistema culturale e sociale per favorire la partecipazione attiva e completa di tutti gli individui; mira alla costruzione di contesti capaci di includere le differenze di tutti, eliminando ogni forma di barriera.

**PARTECIPAZIONE:** coinvolgimento di una persona in una determinata situazione nella quale riesce a svolgere le funzioni e partecipare alle attività previste indipendentemente dallo stato di salute

### 1.6.2. Modalità d'uso

**ACCESSIBILITÀ:** possibilità per tutte le persone, indipendentemente dal loro stato di salute, di raggiungere l'edificio, di entrarvi agevolmente, di fruire di tutti gli spazi e attrezzature in esso presenti, compresi gli spazi esterni di pertinenza, in condizioni di autonomia e sicurezza.

**ACCESSIBILITÀ CONDIZIONATA:** possibilità con aiuto o 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 INFORMATICA:** capacità dei sistemi informatici di erogare servizi e fornire informazioni fruibili senza discriminazioni anche a coloro che necessitano di tecnologie assistite o configurazioni particolari.

**ACCESSIBILITÀ EQUIVALENTE:** in interventi su immobili 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, possibilità di muoversi anche se con l'aiuto di un accompagnatore o di mezzi attrezzati; di raggiungere solo alcune parti significative del bene e di avere la disponibilità di adeguati supporti informativi; di avere a disposizione idoneo materiale tattile e visivo (facilitatori)

**Generalità**

**VISITABILITÀ:** possibilità per tutte le persone, indipendentemente dal loro stato di salute, di accedere agli spazi di relazione e ad almeno un servizio igienico di ogni unità immobiliare. Sono spazi di relazione quelli nei quali il cittadino entra in rapporto con la funzione ivi svolta.

**ADATTABILITÀ:** possibilità di modificare nel tempo lo spazio costruito a costi limitati, allo scopo di renderlo completamente e agevolmente fruibile a tutte le persone, indipendentemente dal loro stato di salute. Rappresenta un livello ridotto di qualità e può essere definita come un'accessibilità differita nel tempo.

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

**AUTONOMIA:** possibilità di utilizzare, anche con l'ausilio di facilitatori, le proprie capacità funzionali per la fruizione di spazi e attrezzature.

**FACILITATORI:** fattori che migliorano il funzionamento e riducono la disabilità; includono aspetti come un ambiente fisico accessibile, la disponibilità di tecnologia di assistenza o ausili, gli atteggiamenti positivi delle persone verso la disabilità e includono anche servizi, sistemi e politiche rivolti a incrementare il coinvolgimento di tutte le persone in tutte le aree di vita.

### 1.6.3. Criteri progettuali

**PROGETTAZIONE UNIVERSALE (DESIGN FOR ALL):** progettazione di prodotti, ambienti e servizi completamente e agevolmente utilizzabili da tutte le persone senza bisogno di adattamenti.

**ACCOMODAMENTO RAGIONEVOLE:** capacità di un prodotto, un ambiente o un servizio di essere facilmente adattato alla fruizione di persone con disabilità.

**COMFORT:** benessere garantito alla persona dalla progettazione di spazi, attrezzature e oggetti fruibili per il tipo di funzione e relazione cui sono destinati.

**DISAGIO:** condizione procurata alla persona dalla presenza di ostacoli, o dalla mancanza di accorgimenti, che impediscono il pieno godimento di uno spazio, di un servizio o il pieno svolgimento di attività di relazione.

**DEROGA:** situazione in cui una norma trova applicazione in luogo di un'altra poiché la fattispecie disciplinata dalla prima (norma derogante) è più specifica di quella disciplinata dalla seconda (norma derogata), di modo che tra le due intercorre un rapporto di regola ed eccezione

### 1.6.4. Ambito sensoriale

**ORIENTAMENTO:** 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.

**MAPPA TATTILE:** rappresentazione schematica a rilievo dei luoghi, cromaticamente contrastata e completa di legenda e simboli, che può essere esplorata con le mani o percepita visivamente.

**PERCORSO TATTILE (o pista tattile):** tipo di pavimentazione stradale che permette l'orientamento per non vedenti o ipovedenti e il riconoscimento di luoghi di pericolo quali rampe, scale o intersezioni.

**GUIDA NATURALE:** particolare conformazione dell'ambiente, tale da consentire alla persona con disabilità visiva di spostarsi senza bisogno di apposite indicazioni, anche in luoghi non conosciuti o abitualmente frequentati. Un esempio di guida naturale può essere rappresentato dal muro continuo di un edificio, che non solo rappresenta un ausilio materiale, ma anche acustico grazie all'eco che esso genera.

**Generalità**

**AUSILI ARTIFICIALI:** sistemi posti in luoghi opportuni che hanno lo scopo di colmare le lacune informative esistenti nell'ambiente. Sono da considerarsi ausili le piste tattili, i segnali tattili, gli avvisi sonori (semafori acustici), gli avvisi vocali (come quelli nei mezzi di trasporto), le mappe a rilievo e i corrimani, ma solo quando la loro presenza sia segnalata con indicatori tattili a terra.

**SISTEMA LOGES** (Linea di Orientamento Guida e Sicurezza): percorso tattile costituito da superfici dotate di rilievi appositamente creati per essere percepiti sotto i piedi e per consentire a non vedenti e ipovedenti l'orientamento e la riconoscibilità dei luoghi e delle fonti di pericolo. Utilizza profili, rilievi, spessori, distanze, spaziature, specificamente studiati per le specifiche modalità impiegate dalle persone non vedenti per muoversi in autonomia.

**LVE** (Loges Vet Evolution): sistema di indicatori tattili a terra, integrati con tecnologia elettronica per i messaggi vocali, per l'accessibilità sicura e autonoma delle persone con disabilità visive

**Il progetto di PEBA**

**2. Il progetto di PEBA**

## 2.1. Articolazione

Il PEBA degli edifici e dello spazio urbano, strumento condiviso, strategico, implementabile, consta dei seguenti elaborati:

- PEBA 01. – Relazione generale (testuale)
- PEBA 02. – Bacini degli attrattori e percorsi sensibili (1:2.000)
- PEBA 03. – Interventi sugli attrattori e sui percorsi sensibili (1:2000)
- allegato A (testuale)  
schede ricognitive e programmatiche degli interventi sugli attrattori pubblici
- allegato B (testuale)  
livello di criticità dei percorsi e programma degli interventi

## 2.2. Approccio al riadattamento del costruito

L'accessibilità urbana ed edilizia deve essere intesa come la fruizione agevole, in condizioni di adeguata sicurezza e autonomia, dei luoghi, dei servizi e delle attrezzature della città, anche se in condizioni di svantaggio, dovute alle ridotte o impedito capacità motorie o sensoriali delle persone.

Diventa quindi estremamente negativo intervenire sul territorio, come avviene abitualmente, se le azioni sono sporadiche e non organizzate con un piano di interventi.

Le soluzioni progettuali suggerite e a supporto del piano devono essere rispettose delle normative vigenti, ma soprattutto frutto di un insieme di valutazioni relative alla funzionalità dei percorsi, al grado di attuabilità concreta e alla compatibilità degli interventi.

Si tratta quindi di fornire soluzioni appropriate alle esigenze dell'utenza, talvolta tanto diverse tra loro (in alcuni casi inconciliabili, dovute a modi d'uso necessariamente diversi), soluzioni a volte alternative che consentono il raggiungimento del medesimo scopo.

Gli obiettivi prioritari da perseguire in tal senso sono:

1. elevare il comfort nello spazio urbano, negli edifici per tutti i cittadini, eliminando o riducendo gli ostacoli, le barriere architettoniche, le fonti di pericolo e le situazioni di affaticamento o di disagio;
2. aumentare la qualità della vita negli spazi costruiti;
3. rendere più concreto il concetto di uguaglianza;
4. potenziare l'autonomia personale.

## 2.3. La ricognizione del territorio

### 2.3.1. Il PEBA gli edifici

La prima indagine compiuta per la redazione del PEBA è il censimento geolocalizzato degli attrattori pubblici o di interesse pubblico. Esso annovera venti differenti tipologie di attrattori tra aree per servizi ed attrezzature pubbliche o di interesse pubblico e attività economiche alla persona.

- **attrezzature pubbliche**  
municipio; asilo nido; scuole dell'obbligo e dell'infanzia; ambulatorio medico; biblioteca; polifunzionale; altre attrezzature di interesse comunale
- **attrezzature religiose**

**Il progetto di PEBA**

- **attrezzature verdi e per lo sport**  
aree verdi attrezzate e parchi pubblici; aree e attrezzature sportive
- **attività economiche alla persona**  
farmacia; attività commerciali; attività paracommerciali; artigianato di servizio; pubblici esercizi di somministrazione di alimenti e bevande; ufficio postale; banca
- **servizi per la mobilità**  
parcheggi e autorimesse; fermate del trasporto pubblico locale
- **cimiteri**

Evidentemente si tratta delle principali tipologie di attrattori presenti sul territorio comunale. Tali informazioni sono state elaborate al fine di mapparne la densità localizzativa, cosa che ha permesso di confermare o smentire quanto già osservato per mezzo dei sopralluoghi.

Gli attrattori determinati da edifici pubblici sono quindi stati oggetto di specifiche verifiche al fine di valutarne il profilo di accessibilità e, soprattutto, verificare quali criticità siano ancora da risolvere in termini di barriere architettoniche.

Per fare ciò si è fatto ricorso ad una batteria di parametri di valutazione di tipo descrittivo che sono stati elaborati in maniera consequenziale, replicando un qualsiasi tentativo di accesso e fruizione dell'attrattore da parte di tutti gli utenti.

Partendo quindi dal luogo di arrivo o attestamento, dalla dotazione di parcheggi, sino alla segnaletica di orientamento o alle colorazioni interne, i parametri di valutazione considerati sono:

**ACCESSIBILITA' DEGLI EDIFICI | PARAMETRI DI VALUTAZIONE**

<b>1. luogo di arrivo/attestamento</b>	valuta l'accessibilità degli spazi pertinenziali o a contorno dell'attrattore che fungono da luogo di attestamento, considerando anche la loro presenza o meno
<i>classificazione</i>	<input type="checkbox"/> ACCESSIBILE <input type="checkbox"/> NON ACCESSIBILE <input type="checkbox"/> PARZIALMENTE ACCESSIBILE
<b>2. parcheggio di servizio</b>	valuta l'accessibilità dei parcheggi pertinenziali all'attrattore o al suo contorno (se presenti) in termini di dotazione di posti dedicati e loro effettiva utilizzabilità
<i>classificazione</i>	<input type="checkbox"/> ACCESSIBILE <input type="checkbox"/> NON ACCESSIBILE <input type="checkbox"/> PARZIALMENTE ACCESSIBILE
<b>3. percorsi e collegamenti al contesto</b>	valuta l'accessibilità dei percorsi (interni o immediatamente esterni, se presenti) che mettono in comunicazione l'attrattore con il contesto
<i>classificazione</i>	<input type="checkbox"/> ACCESSIBILE <input type="checkbox"/> NON ACCESSIBILE <input type="checkbox"/> PARZIALMENTE ACCESSIBILE
<b>4. accessi</b>	valuta l'accessibilità delle vie d'accesso proprie dell'attrattore
<i>classificazione</i>	<input type="checkbox"/> ACCESSIBILE <input type="checkbox"/> NON ACCESSIBILE <input type="checkbox"/> PARZIALMENTE ACCESSIBILE
<b>5. porte, portoni o ingressi</b>	valuta l'accessibilità specifica delle porte o portoni di ingresso al manufatto in termini di modalità di apertura,

**Il progetto di PEBA**

**ACCESSIBILITA' DEGLI EDIFICI | PARAMETRI DI VALUTAZIONE**

		peso/sforzo necessario, ampiezza, maniglie, ecc., laddove necessario
	<i>classificazione</i>	<input type="checkbox"/> ACCESSIBILE <input type="checkbox"/> NON ACCESSIBILE <input type="checkbox"/> PARZIALMENTE ACCESSIBILE
<b>6. atri o locali di ingresso</b>		valuta l'accessibilità specifica degli atri o dei locali di ingresso (se presenti)
	<i>classificazione</i>	<input type="checkbox"/> ACCESSIBILE <input type="checkbox"/> NON ACCESSIBILE <input type="checkbox"/> PARZIALMENTE ACCESSIBILE
<b>7. aree di stazionamento</b>		valuta l'accessibilità specifica delle aree di stazionamento all'interno del manufatto (se presenti) in termini di possibilità di sosta di tutti gli utenti e presenza di sufficiente spazio di movimento per essa e per gli altri
	<i>classificazione</i>	<input type="checkbox"/> ACCESSIBILE <input type="checkbox"/> NON ACCESSIBILE <input type="checkbox"/> PARZIALMENTE ACCESSIBILE
<b>8. arredi</b>		valuta l'accessibilità e fruibilità degli arredi presenti all'interno del manufatto (se presenti) da parte di tutti gli utenti, laddove necessario
	<i>classificazione</i>	<input type="checkbox"/> ACCESSIBILE <input type="checkbox"/> NON ACCESSIBILE <input type="checkbox"/> PARZIALMENTE ACCESSIBILE
<b>9. ascensori</b>		valuta la presenza, accessibilità, necessità di ascensori per la libera fruizione dell'attrattore
	<i>classificazione</i>	<input type="checkbox"/> PRESENTE E ACCESSIBILE <input type="checkbox"/> NON NECESSARIO <input type="checkbox"/> DA PREVEDERE
<b>10. colori e tinteggiatura predominante</b>		valuta la presenza di colorazioni e tinteggiature, laddove necessario, che possano rendere difficile fruizione dell'attrattore
	<i>classificazione</i>	<input type="checkbox"/> ACCESSIBILE <input type="checkbox"/> NON ACCESSIBILE <input type="checkbox"/> PARZIALMENTE ACCESSIBILE
<b>11. cordoli</b>		valuta, la presenza di ostacoli nel piano di calpestio che rendano poco agevoli gli spostamenti nell'ambito del manufatto
	<i>classificazione</i>	<input type="checkbox"/> ACCESSIBILE <input type="checkbox"/> NON ACCESSIBILE <input type="checkbox"/> PARZIALMENTE ACCESSIBILE
<b>12. corrimano</b>		valuta, laddove necessario, la presenza e fruibilità di corrimano ed altri elementi di sostegno e supporto
	<i>classificazione</i>	<input type="checkbox"/> ACCESSIBILE <input type="checkbox"/> NON ACCESSIBILE <input type="checkbox"/> PARZIALMENTE ACCESSIBILE
<b>13. illuminazione</b>		valuta la presenza di illuminazione idonea alla fruizione degli spazi ed ambienti dell'attrattore da parte di tutti gli utenti, laddove necessario
	<i>classificazione</i>	<input type="checkbox"/> ACCESSIBILE <input type="checkbox"/> NON ACCESSIBILE <input type="checkbox"/> PARZIALMENTE ACCESSIBILE
<b>14. illuminazione di emergenza</b>		valuta la presenza di illuminazione idonea alla fruizione degli spazi ed ambienti dell'attrattore da parte di tutti gli utenti in caso di emergenza, laddove necessario

**Il progetto di PEBA**

**ACCESSIBILITA' DEGLI EDIFICI | PARAMETRI DI VALUTAZIONE**

	<i>classificazione</i>	<input type="checkbox"/> ACCESSIBILE <input type="checkbox"/> NON ACCESSIBILE <input type="checkbox"/> PARZIALMENTE ACCESSIBILE
<b>15. infissi, porte e finestre</b>		valuta la fruibilità specifica, laddove necessario, di porte interne, infissi e finestre in termini di modalità di apertura, peso/sforzo necessario, ampiezza, ...
	<i>classificazione</i>	<input type="checkbox"/> ACCESSIBILE <input type="checkbox"/> NON ACCESSIBILE <input type="checkbox"/> PARZIALMENTE ACCESSIBILE
<b>16. interruttori e maniglie</b>		valuta la presenza, laddove necessario, di idonei interruttori e maniglie
	<i>classificazione</i>	<input type="checkbox"/> ACCESSIBILE <input type="checkbox"/> NON ACCESSIBILE <input type="checkbox"/> PARZIALMENTE ACCESSIBILE
<b>17. pavimentazioni</b>		valuta la fruibilità specifica, laddove necessario, delle pavimentazioni
	<i>classificazione</i>	<input type="checkbox"/> ACCESSIBILE <input type="checkbox"/> NON ACCESSIBILE <input type="checkbox"/> PARZIALMENTE ACCESSIBILE
<b>18. elevatori e montascale</b>		valuta la necessità di elevatori e montascale a servizio dell'attrattore
	<i>classificazione</i>	<input type="checkbox"/> ACCESSIBILE <input type="checkbox"/> NON ACCESSIBILE <input type="checkbox"/> PARZIALMENTE ACCESSIBILE <input type="checkbox"/> NON NECESSARIO <input type="checkbox"/> NECESSARIO
<b>19. rampe</b>		valuta l'idoneità delle rampe di accesso all'attrattore, laddove esistenti
	<i>classificazione</i>	<input type="checkbox"/> ACCESSIBILE <input type="checkbox"/> NON ACCESSIBILE <input type="checkbox"/> PARZIALMENTE ACCESSIBILE
<b>20. scale</b>		valuta la regolarità dello sviluppo della scala (alzata, pedata, ..) e l'idoneità del piano di camminamento dei gradini, dei pianerottoli, dei pié d'oca, degli sbarchi, ...
	<i>classificazione</i>	<input type="checkbox"/> ACCESSIBILE <input type="checkbox"/> NON ACCESSIBILE <input type="checkbox"/> PARZIALMENTE ACCESSIBILE
<b>21. segnaletica di orientamento</b>		valuta l'idonea collocazione di segnaletica e cartelli idonei ad indicare la presenza di eventuali percorsi alternativi accessibili
	<i>classificazione</i>	<input type="checkbox"/> ACCESSIBILE <input type="checkbox"/> NON ACCESSIBILE <input type="checkbox"/> PARZIALMENTE ACCESSIBILE
<b>22. servizi igienici</b>		valuta l'adeguatezza e rispondenza alla normativa e/o alla pratica utilizzabilità, dei servizi igienici
	<i>classificazione</i>	<input type="checkbox"/> ACCESSIBILE <input type="checkbox"/> NON ACCESSIBILE <input type="checkbox"/> PARZIALMENTE ACCESSIBILE
<b>23. altri elementi di disagio</b>		introduce, caso per caso, indicazioni sull'esistenza di altri eventuali elementi che rendano ulteriormente disagiata o poco dignitosa la fruizione dell'attrattore da parte di tutti gli utenti
	<i>classificazione</i>	<input type="checkbox"/> PRESENTI, CON SPECIFICA <input type="checkbox"/> NON PRESENTI

**Il progetto di PEBA**

Gli esiti di tali analisi sono riportati nell'Allegato A alla presente relazione recante "schede ricognitive e programmatiche degli interventi sugli attrattori pubblici", laddove è stato anche anticipato un possibile costo delle singole opere per la risoluzione delle eventuali criticità riscontrate sul singolo attrattore.

**2.3.2. Il PEBA dello spazio urbano**

In virtù delle risultanze delle indagini conoscitive del territorio, come rappresentate nella tav. "PEBA 02. – Bacini degli attrattori e percorsi sensibili", è stato possibile definire, principalmente in base alla maggiore concentrazione degli attrattori, quelli che sono stati definiti i "percorsi sensibili".

La definizione e mappatura dei bacini a maggiore densità di attrattori è stata funzionale a definire su quali spazi e percorsi pubblici pedonali focalizzare l'attenzione al fine di verificare il livello di accessibilità per tutti gli utenti.

Individuando dapprima quali singole criticità siano state rinvenute con i sopralluoghi e, in secondo luogo, mettendole a sistema per definire, percorso per percorso, tratto per tratto, il livello di criticità individuato, si è fatto ricorso ad una batteria di otto parametri di valutazione o indicatori (C1-C8), questa volta ponderati secondo una scala che va da 0 a 5, dove il punteggio più alto rappresenta il livello di criticità più elevato.

Ad essi, solo in talune circostanze, si aggiunga un coefficiente peggiorativo (C9) il cui punteggio va a cumularsi con quello degli altri 8 indicatori e che a sua volta, sulla base del livello di centralità di servizio del percorso, definisce anche autonomamente il grado di priorità di intervento da associare alle singole sotto-tratte.

Partendo quindi dalla valutazione dello spazio a disposizione, dalle pendenze, sino alla presenza di ostacoli, i parametri di valutazione considerati sono:

**ACCESSIBILITA' DEI PERCORSI | PARAMETRI DI VALUTAZIONE****C1 | Si ha abbastanza spazio per muoversi?**

- 0 si
- 1 mancanza di manutenzione nel marciapiede
- 2 il volume del traffico veicolare è troppo elevato
- 3 mancanza di spazio libero lungo il marciapiede che è occupato da elementi di arredo urbano (pali, segnaletica, cestini, illuminazione, ecc.), vegetazione, dissuasori
- 4 mancanza di continuità nel marciapiede e nei percorsi
- 5 nessun marciapiede o percorso pedonale

**C2 | Si riesce ad attraversare facilmente?**

- 0 si
- 1 la fase semaforica di attraversamento pedonale dura troppo poco, o i tempi di attesa del verde sono troppo lunghi
- 2 le macchine parcheggiate/gli alberi e la vegetazione riducono la visibilità nell'attraversamento
- 3 è necessario prevedere un attraversamento pedonale
- 4 non vi sono rampe e raccordi tra marciapiede e strada per consentire l'attraversamento (o ci sono ma danneggiati)
- 5 la strada è troppo larga

**C3 | La pendenza del percorso, longitudinale o trasversale è elevata?**

- 0 no
- 3 per meno di 10 metri
- 5 per più di 10 metri

**Il progetto di PEBA****ACCESSIBILITA' DEI PERCORSI | PARAMETRI DI VALUTAZIONE****C4 | Vi sono tratti con pavimentazione non percorribile?**

- 0 no
- 3 per meno di 10 metri
- 5 per più di 10 metri

**C5 | Ci sono punti in cui la larghezza minima del marciapiede è:**

- 0 no
- 3 insufficiente (inferiore a 100 centimetri)
- 5 gravemente insufficiente (inferiore a 60 centimetri)

**C6 | Vi sono ostacoli (rocce, radici, ...) sul percorso che ostacolano il transito o che affiorano per un'altezza  $\geq$  a 7 cm?**

- 0 no
- 3 sì in parti circoscritte
- 5 sì diffusamente

**C7 | Vi sono gradini o dislivelli eccessivi?**

- 0 no
- 3 sì in parti circoscritte
- 5 sì diffusamente

**C8 | Vi sono sul percorso parcheggi di difficile utilizzo?**

- 0 la dotazione è idonea ed utilizzabile
- 3 la dotazione è difficilmente utilizzabile
- 5 non ci sono parcheggi dedicati

**C9 | Coefficiente peggiorativo**

- 0 nessun coefficiente peggiorativo
- 3 coefficiente peggiorativo basso
- 5 coefficiente peggiorativo alto

*(applicato in base al livello di centralità di servizio e di priorità degli interventi possibili)*

I punteggi sopra indicati sono assegnati alle singole sotto-tratte dei percorsi. Per ogni sotto-tratta, in caso di coesistenza di più di un fattore di criticità per ogni indicatore, il punteggio è assegnato in ragione del fattore di criticità che identifica la situazione peggiore. Per tale motivo i valori finali di ogni indicatore ottenuti per sotto-tratta sono standardizzati da 0 a 5 e tra di loro raffrontabili e cumulabili al fini di ottenere il grado complessivo di criticità.

Quest'ultimo, indicato qualitativamente sulla scala nullo, basso, medio, alto, elevato, deriva dalla rilettera degli intervalli di punteggio cumulati degli otto indicatori e del coefficiente peggiorativo.

## 2.4. Il progetto del PEBA: in evidenza

Gli allegati A e B alla presente relazione descrivono il programma degli interventi che il PEBA pone in essere per la risoluzione delle criticità e delle problematiche rinvenute rispettivamente per i cosiddetti edifici, ossia il patrimonio comunale (municipio, scuole, cimiteri, ...) e per i percorsi pedonali che mettono gli attrattori in relazione tra di loro.

**Il progetto di PEBA**

Per quanto attiene alla realtà di Montagna in Valtellina rileva segnalare, nell'ambito della più complessiva progettualità del PEBA descritta dagli allegati, quanto segue:

**▪ PEBA EDIFICI**

l'edificio della scuola primaria Rita Levi Montalcini (Montagna alta) manca dell'ascensore, pertanto il fabbricato, composto da quattro piani fuori, con i suoi servizi risulta per taluna utenza, impraticabile, se non al piano terreno; questa criticità, insieme al costo dell'investimento necessario per la sua risoluzione, inducono a mettere in evidenza come molto critica la situazione di fatto.

**▪ PEBA DELLO SPAZIO URBANO**

il tratto di percorso compreso tra la scuola primaria Rita Levi Montalcini, con il relativo parcheggio, ed il campo sportivo di Montagna Alta, risulta particolarmente strategico in quanto oltre a condurre al centro storico della parte alta del paese, intercetta anche altre importanti strutture di servizio, quali l'asilo parrocchiale ed il realizzando centro polifunzionale. Per tale motivazione, l'assenza di percorsi pedonali protetti, che lascia il pedone all'interno della carreggiata, è da considerare piuttosto critica e disincentivante alla fruizione da parte di tutta l'utenza.

Per i dettagli analitici e programmatici si rinvia a:

**Allegato A. Schede ricognitive e programmatiche degli interventi sugli attrattori pubblici****Allegato B. Livello di criticità dei percorsi e programma degli interventi**