Comune di Baranello Prot. n.0006660 del 24-10-2025 arrivo Cat. 10 Cl. 1

PIANO DI ELIMINAZIONE DELLE BARRIERE ARCHITETTONICHE
del COMUNE DI BARANELLO
(area Museo Civico)

Ottobre 2025

RELAZIONE

GUGLIELMI PLANNING SRL

Responsabile Redazione Piano
Arch. Nicola Guglielmi

SOMMARIO

PREMESSA 3
I. RIFERIMENTI NORMATIVI 5
I.I. Quadro normativo nazionale in materia di predisposizione dei piani di eliminazione delle barriere architettoniche - P.E.B.A. 5
I.II. Quadro normativo nazionale in materia di misure di superamento di barriere percettive per disabili sensoriali. 6
II. IL PIANO DI ELIMINAZIONE DELLE BARRIERE ARCHITETTONICHE. CAMPO DI APPLICAZIONE, CARATTERI GENERALI E FINALITA' 1
II.I. Campo di applicazione del piano. 1
II.II. Caratteri generali del piano. 3
II.III. Finalità del piano 3
III. METODOLOGIA E ARTICOLAZIONE DEL P.E.B.A. 5
III.I. Metodologia di elaborazione del piano. 5
III.II. Articolazione del piano. 5
IV. ANALISI STATO DI FATTO E RACCOLTA DEI DATI 7
IV.I. Percorso partecipato per l'individuazione dei bisogni delle persone con disabilità. 7
IV.II. Mappatura delle barriere architettoniche nel tessuto urbano adiacente il Museo civico del Comune di Baranello e nella struttura museale stessa. 7
IV.III. Mappatura delle barriere architettoniche. Individuazione dei livelli di criticità. 8
V. INTRODUZIONE DEI PARAMETRI DI ACCESSIBILITÀ MINIMA E PROGRESSIVITA' DELLE AZIONI E.B.A. 10
V.I. Definizione di accessibilità minima e applicazioni. 10
VI. DEFINIZIONE DELLE LINEE DI INTERVENTO DEL P.E.B.A. 14
VI.I. Linee di Intervento del piano. 14
VII.II Individuazione delle azioni e delle misure per la limitazione degli effetti delle barriere fisiche e percettive esistenti. "Interventi standard" di risoluzione 16
VII.III. Definizione degli "interventi standard" di eliminazione delle barriere fisiche 20
VII.IV. Definizione degli "interventi standard" di eliminazione delle barriere percettive. 20
VII. FOCUS SUGLI INTERVENTI STANDARD DI ELIMINAZIONE DELLE BARRIERE PERCETTIVE. I LINGUAGGI LOGES E LIS 21
VII.I. Il sistema LOGES: finalità e caratteristiche generali. 21
VII.II. Applicazioni più comuni. 23
VII.III. La lingua dei segni italiana – LIS. 26

PREMESSA

I Piani per l'Eliminazione delle Barriere Architettoniche (P.E.B.A.), sono strumenti finalizzati ad individuare, programmare e monitorare gli interventi di abbattimento delle barriere architettoniche negli spazi pubblici urbani.

Considerato che:

- Con la Legge 3 marzo 2009, n. 18 il Parlamento ha autorizzato la ratifica della Convenzione delle Nazioni Unite sui diritti delle persone con disabilità e del relativo protocollo opzionale sottoscritta dall'Italia il 30 marzo 2007. In questa nuova prospettiva la Convenzione si inserisce nel più ampio contesto della tutela e della promozione dei diritti umani, definito in sede internazionale fin dalla Dichiarazione Universale dei diritti umani del 1948 e consolidatosi nel corso dei decenni, confermando in favore delle persone con disabilità i principi fondamentali in tema di riconoscimento dei diritti di pari opportunità e di non discriminazione;
- in attuazione dell'art. 3 della legge sopra richiamata, il D.P.R. 04.10.2013 ha imposto ai soggetti competenti di predisporre e adottare il Piano di eliminazione delle barriere architettoniche (P.E.B.A.), quale strumento di individuazione degli interventi più idonei al superamento delle barriere architettoniche negli edifici e spazi pubblici, per garantirne una piena accessibilità e fruibilità anche da parte delle persone con ridotta o impedita capacità motoria o sensoriale;
- precedentemente all'emanazione del D.P.R. 04.10.2013, la Legge n. 41/1986 aveva già previsto l'introduzione dei P.E.B.A. nella programmazione delle amministrazioni locali interessate dalla materia, definendo obiettivi e finalità dei nuovi piani, nonché struttura e articolazione.

Con la redazione del P.E.B.A., ai sensi della Legge n. 41/1986 art.20 "*Non possono essere approvati progetti di costruzione o ristrutturazione di opere pubbliche che non siano conformi alle disposizioni del d.P.R. 27 aprile 1978, n. 384 (ora d.P.R. 24 luglio 1996, n. 503), in materia di superamento delle barriere architettoniche. Non possono altresì essere erogati dallo Stato o da altri enti pubblici contributi o agevolazioni per la realizzazione di progetti in contrasto con le norme di cui al medesimo decreto.*"

Si intende perseguire le seguenti finalità:

- predisposizione di una mappatura dell'esistente, per censire le principali barriere architettoniche ancora esistenti in tutti gli spazi pubblici;
- predisposizione di un elenco degli interventi ritenuti indispensabili a conseguire l'obiettivo della piena accessibilità degli spazi pubblici, definendo criteri e livelli di priorità delle opere individuate come necessarie, ai fini del successivo inserimento nella programmazione dei lavori pubblici e della predisposizione dei relativi progetti preliminari;
- misurazione del grado di accessibilità e fruibilità della città nelle situazioni ante e post Piano (monitoraggio), ossia prima della predisposizione del Piano e successivamente all'attuazione dello stesso, al fine di favorire una migliore integrazione sociale e un più alto livello di qualità della vita a servizio di tutta la cittadinanza;

- redazione di un supporto cartografico informativo e uno schedario con immagini per agevolare l'attuazione, il controllo e il monitoraggio del Piano.

La redazione del Piano è stata sviluppata attraverso le fasi descritte di seguito:

fase 1 - Analisi dello stato di fatto:

- Raccolta di tutte le informazioni necessarie ad acquisire un quadro conoscitivo esaustivo in tema di accessibilità degli ambienti pubblici comunali;

- creazione di un percorso partecipato per la predisposizione di una mappatura dei fabbisogni, ossia un percorso condiviso con le associazioni attive nel campo delle disabilità, per conoscere e individuare le problematiche e le esigenze più sentite dalle persone disabili;

fase 2 - Progettazione degli interventi:

- individuazione degli obiettivi e definizione delle strategie e delle linee di intervento più idonee al raggiungimento delle finalità prefissate dal Piano;

- predisposizione del Piano, inteso come strumento programmatico d'intervento, sviluppato attorno a progetti prioritari e individuazione delle misure e delle azioni concrete;

fase 3 - Composizione progettuale definitiva per l'adozione:

- presentazione del Piano;

- modifiche e/o integrazioni del Piano adottato, a seguito della valutazione/accoglimento delle osservazioni pervenute (esito delle controdeduzioni);

- pubblicazione del Piano in grado di consentire all'utenza una facile e immediata consultazione delle informazioni relative al Piano definitivamente approvato.

I. RIFERIMENTI NORMATIVI

I.I. Quadro normativo nazionale in materia di predisposizione dei piani di eliminazione delle barriere architettoniche - P.E.B.A.

La prima disposizione di legge nazionale inerente alle barriere architettoniche ed ai trasporti pubblici è la Legge n. 118/1971, alla quale è seguita la Legge n. 13/1989 “Disposizioni per favorire il superamento e l'eliminazione delle barriere architettoniche negli edifici privati”. In particolare la Legge 13/89 ha introdotto il 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”, le cui disposizioni impartiscono i requisiti tecnico progettuali per una progettazione accessibile prevalentemente in edifici privati ed anche nell’edilizia residenziale pubblica. Inoltre il citato D.M. all’articolo 2, definisce il concetto di “barriere architettoniche”:

a) 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;

b) gli ostacoli che limitano o impediscono a chiunque la comoda e sicura utilizzazione di spazi, attrezzature o componenti;

c) la mancanza di accorgimenti e segnalazioni che permettano 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.

A seguire, il D.P.R. 503/96 “Regolamento recante norme per l'eliminazione delle barriere architettoniche negli edifici, spazi e servizi pubblici”, è la legge nazionale oggi vigente, che ha abrogato il precedente D.P.R. 384/1978 che era l’iniziale vera disposizione di legge mirata a regolamentare le condizioni, di vivibilità delle persone disabili specificatamente negli ambienti pubblici (edifici, spazi e servizi).

La più recente disposizione legislativa che richiama l’abbattimento delle barriere architettoniche sia in ambito privato che pubblico è il D.P.R. 380/2001, dove all’interno del capo III, dall’articolo 77 all’articolo 82, sono riportate le “disposizioni per favorire il superamento e l’eliminazione delle barriere architettoniche negli edifici privati, pubblici e privati aperti al pubblico”.

Le normative sopra richiamate dettano i requisiti tecnico-dimensionali per l’abbattimento delle barriere architettoniche con particolare riguardo alle disabilità motorie e, anche se in maniera meno significativa, delle disabilità sensoriali, specificatamente quelle visive.

Più recentemente con la Legge n. 18/2009 è stata ratificata la “convenzione ONU sui diritti delle persone con disabilità”, lo scopo della Convenzione, come dichiarato dal Ministero del Lavoro e delle Politiche sociali, è quello “di promuovere, proteggere e assicurare il pieno ed uguale godimento di tutti i diritti e di tutte le libertà da parte delle persone con disabilità.” In questo documento per la prima volta si richiamano ugualmente tutte le disabilità “minorazioni fisiche, mentali o sensoriali”, affermando che tutti hanno il diritto di partecipare in modo pieno ed effettivo alla società.

La Convenzione ONU ratificata dalla L. 18/2009 all’interno dell’articolo 2 introduce il concetto di “progettazione universale” definendolo: “progettazione (e realizzazione) di prodotti, ambienti, programmi e servizi utilizzabili da tutte le persone, nella misura più estesa possibile, senza il bisogno di adattamenti o di progettazioni specializzate. “Progettazione universale” non esclude dispositivi di ausilio per particolari gruppi di persone con disabilità ove siano necessari.” Inoltre, tra gli obblighi generali, all’articolo 4, si dispone l’impegno a: “[...] incoraggiare la progettazione universale

nell'elaborazione degli standard e delle linee guida". La "progettazione universale" entra così nell'accezione comune in materia di abbattimento delle barriere architettoniche e diviene una disposizione di legge, certamente da definire in un successivo documento di "Linee guida".

I.II. Quadro normativo nazionale in materia di misure di superamento di barriere percettive per disabili sensoriali.

Per ciò che attiene agli spazi aperti naturali (parchi e giardini), agli spazi di aggregazione (piazze, aree pedonalizzate ecc.) e alla rete infrastrutturale (strade e vie pubbliche), le norme di riferimento sono costituite dal D.L.vo n. 285/1992 "Nuovo Codice della Strada" e il D.P.R. n. 495/1992 "Regolamento di esecuzione e attuazione del Nuovo Codice della Strada" che stabiliscono come i percorsi dedicati, i marciapiedi e gli attraversamenti pedonali debbano essere sempre accessibili anche alle persone su sedia a ruote mediante opportuni raccordi altimetrici e che a tutela dei non vedenti siano realizzati in prossimità degli attraversamenti stradali, percorsi guida o siano collocati segnali a pavimento o altri segnali di pericolo luminosi o tattili, definendone caratteristiche funzionali e dimensionali.

L'ultimo testo di legge che, in ordine di tempo, si è occupato specificatamente di superamento di Barriere Architettoniche sensoriali è stato il *D.P.R. 24 luglio 1996, n. 503*:

- Art. 1.2 lettera c): "Sono da considerare barriere architettoniche, e quindi da superare, la mancanza di accorgimenti e segnalazioni che permettano 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". Questa norma riproduce letteralmente quanto già disposto dall'art. 2, c. a) e c) del D.M. del 14 giugno 1989 n. 236 (Ministero dei Lavori Pubblici). È da sottolineare che il termine "chiunque", posto in piena evidenza e in prima posizione, postula che l'utilizzabilità dei sistemi adottati per fornire le indicazioni necessarie non sia limitata ai soli soggetti con disabilità, situazione che si avrebbe, in caso di installazione di sistemi di cosiddetta guida elettronica che, a parte la loro inefficacia, richiedono che l'utente sia provvisto di speciali apparecchi.

- Art. 1.3: "Le presenti norme si applicano agli edifici e spazi pubblici di nuova costruzione, ancorché di carattere temporaneo, o a **quelli esistenti qualora sottoposti a ristrutturazione**. Si applicano altresì agli edifici e spazi pubblici sottoposti a qualunque altro tipo di intervento edilizio suscettibile di limitare l'accessibilità e la visibilità, almeno per la parte oggetto dell'intervento stesso. Si applicano inoltre agli edifici e spazi pubblici in tutto o in parte soggetti a cambiamento di destinazione d'uso, nonché ai servizi speciali di pubblica utilità di cui al successivo titolo VI".

- Art. 1.4: "Agli edifici e spazi pubblici esistenti, anche se non soggetti a recupero o riorganizzazione funzionale, **devono essere apportati tutti quegli accorgimenti che possono migliorarne la fruibilità sulla base delle norme contenute nel presente regolamento**". Questa norma è particolarmente importante perché amplia l'obbligo di garantire la fruibilità anche a quei luoghi per i quali non siano in corso interventi.

- Art. 4: "I progetti relativi agli spazi pubblici e alle opere di urbanizzazione a prevalente fruizione pedonale **devono prevedere almeno un percorso accessibile in grado di consentire l'uso dei servizi**, le relazioni sociali e la fruizione ambientale anche alle persone con ridotta o impedita capacità motoria o sensoriale".

Le espressioni utilizzate dalla norma per individuare le zone e le situazioni da rendere accessibili sono molto ampie e ricomprendono praticamente l'intero tessuto urbano. Naturalmente la conoscenza da parte del progettista delle capacità di orientamento dei disabili visivi e uditivi e delle modalità da essi utilizzate per compensare il deficit sensoriale, può risultare preziosa per limitare gli interventi alle

situazioni che li richiedono in maniera tassativa, prevedendo la possibilità di utilizzare anche le cosiddette "guide naturali". Ricorrere alle guide naturali può risultare particolarmente importante in piazze e luoghi di aggregazione in genere e all'interno di parchi o giardini.

Dal quadro normativo di riferimento sopra delineato, emerge come il tema dell'abbattimento delle barriere percettive consista:

- per i disabili della vista, nel creare limiti fisici individuabili, senza riproporre barriere per i disabili motori, percettibili tattilmente e/o acusticamente con il piede o con l'esplorazione del bastone, lungo confini tra aree di percorso non pericoloso (come ad esempio i marciapiedi) e aree costituenti pericolo sicuro (come ad esempio le carreggiate veicolari). I limiti fisici da inserire artificialmente lungo i percorsi o che riprendono elementi naturali presenti e ben riconoscibili (per questi casi la normativa introduce il termine "guide naturali"), hanno lo scopo di fornire al disabile punti di riferimento specifici che consentono il riconoscimento del luogo considerato e il corretto orientamento al suo interno. L'abbattimento delle BB.AA. può verificarsi anche a seguito della creazione di un contrasto cromatico tra materiali differenti, per segnalare agli ipovedenti l'avvicinarsi del pericolo a cui prestare attenzione. Tali soluzioni si possono realizzare attraverso un'accurata miscelazione di materiali differenti nelle pavimentazioni interne ed esterne, utilizzando materiali diversi per texture e colore, in grado di consentire ai disabili visivi di "sentire" l'approssimarsi delle situazioni di massima attenzione. Le scelte dei materiali delle pavimentazioni nei percorsi guida tattili non dovranno indurre situazioni di potenziale pericolo per il resto dell'utenza e introdurre scomodità di percorrenza per i disabili motori (come, ad esempio, nel caso della posa di acciottolati o nell'impiego di materiali lapidei scabri in superficie). A questo proposito, il P.E.B.A. ha previsto un'apposita sezione relativa ai percorsi guidati, indicando caratteri generali e fornendo indicazioni progettuali;

- per i disabili dell'udito, nel creare un sistema di informazioni e indicazioni visive (scritte) che si sostituiscano a quelle vocali (parlate). La segnaletica a supporto dei non-udenti può prevedere l'uso di punti luminosi lungo i percorsi dedicati e gli spazi di distribuzione, di segnali cromatici a pavimento, di schermi, di pannelli e totem informativi, di postazioni web dove collegarsi alla rete ed accedere a tutte le informazioni in forma scritta.

II. IL PIANO DI ELIMINAZIONE DELLE BARRIERE ARCHITETTONICHE. CAMPO DI APPLICAZIONE, CARATTERI GENERALI E FINALITA'

II.I. Campo di applicazione del piano.

Il seguente Piano in ottemperanza al DPR n. 503/1996, al Titolo II viene definito nei seguenti articoli:

Art. 3. Aree edificabili

1. Nell'elaborazione degli strumenti urbanistici le aree destinate a servizi pubblici sono scelte preferendo quelle che assicurano la progettazione di edifici e spazi privi di barriere architettoniche.

Art. 4 Spazi pedonali

1. I progetti relativi agli spazi pubblici e alle opere di urbanizzazione a prevalente fruizione pedonale devono prevedere almeno un percorso accessibile in grado di consentire con l'utilizzo di impianti di sollevamento ove necessario, l'uso dei servizi, le relazioni sociali e la fruizione ambientale anche alle persone con ridotta o impedita capacità motoria o sensoriale. Si applicano, per quanto riguarda le caratteristiche del suddetto percorso, le norme contenute ai punti 4.2.1., 4.2.2. e 8.2.1., 8.2.2. del decreto del Ministro dei lavori pubblici 14 giugno 1989, n. 236, e, per quanto riguarda le caratteristiche degli eventuali impianti di sollevamento, le norme contenute ai punti 4.1.12., 4.1.13. e 8.1.12., 8.1.13. dello stesso decreto, con le successive prescrizioni elaborate dall'ISPESL e dall'U.N.I. in conformità alla normativa comunitaria.

Art. 5 Marciapiedi

1. Per i percorsi pedonali in adiacenza a spazi carrabili le indicazioni normative di cui ai punti 4.2.2 e 8.2.2. del decreto del Ministro dei lavori pubblici 14 giugno 1989, n. 236, valgono limitatamente alle caratteristiche delle pavimentazioni ed ai raccordi tra marciapiedi e spazi carrabili.
2. Il dislivello, tra il piano del marciapiede e zone carrabili ad esso adiacenti non deve comunque superare i 15 cm.
3. La larghezza dei marciapiedi realizzati in interventi di nuova urbanizzazione deve essere tale da consentire la fruizione anche da parte di persone su sedia a ruote.

Art. 6 Attraversamenti pedonali

1. Nelle strade ad alto volume di traffico gli attraversamenti pedonali devono essere illuminati nelle ore notturne o di scarsa visibilità.
2. Il fondo stradale, in prossimità dell'attraversamento pedonale, potrà essere differenziato mediante rugosità poste su manto stradale al fine di segnalare la necessità di moderare la velocità.
3. Le piattaforme salvagente devono essere accessibili alle persone su sedia a ruote.
4. Gli impianti semaforici, di nuova installazione o di sostituzione, devono essere dotati di avvisatori acustici che segnalino il tempo di via libera anche ai non vedenti e, ove necessario, di comandi manuali accessibili per consentire tempi sufficienti per l'attraversamento da parte delle persone che si muovono lentamente.
5. La regolamentazione relativa agli impianti semaforici è emanata con decreto del Ministro dei lavori pubblici.

Art. 9 Arredo urbano

1. Gli elementi di arredo nonché le strutture, anche commerciali, con funzione di arredo urbano da ubicare negli spazi pubblici devono essere accessibili, secondo i criteri di cui all'art. 4 del decreto del

Ministro dei lavori pubblici 14 giugno 1989, n. 236.

2. Le tabelle ed i dispositivi segnaletici devono essere installati in posizione tale da essere agevolmente visibili e leggibili.
3. Le tabelle ed i dispositivi segnaletici di cui al comma 2, nonché le strutture di sostegno di linee elettriche, telefoniche, di impianti di illuminazione pubblica e comunque di apparecchiature di
4. qualsiasi tipo, sono installate in modo da non essere fonte di infortunio e di intralcio, anche a persone su sedia a ruote.
5. I varchi di accesso con selezione del traffico pedonale devono essere sempre dotati di almeno una unità accessibile.

Art. 10 Parcheggi

1. Per i parcheggi valgono le norme di cui ai punti 4.2.3 e 8.2.3 del decreto del Ministro dei lavori pubblici 14 giugno 1989, n. 236.
2. Per i posti riservati disposti parallelamente al senso di marcia, la lunghezza deve essere tale da consentire il passaggio di una persona su sedia a ruote tra un veicolo e l'altro. Il requisito si intende soddisfatto se la lunghezza del posto auto non è inferiore a 6 m; in tal caso la larghezza del posto auto riservato non eccede quella di un posto auto ordinario.
3. I posti riservati possono essere delimitati da appositi dissuasori.

Art. 11 Circolazione e sosta dei veicoli al servizio di persone disabili

1. Alle persone detentrici del contrassegno di cui all'art. 12 viene consentita, dalle autorità competenti la circolazione e la sosta del veicolo al loro specifico servizio, purché ciò non costituisca grave intralcio al traffico, nel caso di sospensione o limitazione della circolazione per motivi di sicurezza pubblica, di pubblico interesse o per esigenze di carattere militare, ovvero quando siano stati stabiliti obblighi o divieti di carattere permanente o temporaneo, oppure quando sia stata vietata o limitata la sosta.
2. Le facilitazioni possono essere subordinate all'osservanza di eventuali motivate condizioni e cautele.
3. La circolazione e la sosta sono consentite nelle «zone a traffico limitato» e «nelle aree pedonali urbane», così come definite dall'art. 3 del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, qualora sia autorizzato l'accesso anche ad una sola categoria di veicoli per l'espletamento di servizi di trasporto di pubblica utilità.
4. Per i percorsi preferenziali o le corsie preferenziali riservati oltre che ai mezzi di trasporto pubblico collettivo anche ai taxi, la circolazione deve intendersi consentita anche ai veicoli al servizio di persone invalide detentrici dello speciale contrassegno di cui all'art. 12.
5. Nell'ambito dei parcheggi o delle attrezzature per la sosta, muniti di dispositivi di controllo della durata della sosta ovvero con custodia dei veicoli, devono essere riservati gratuitamente ai detentori del contrassegno almeno 1 posto ogni 50 o frazione di 50 posti disponibili.
6. I suddetti posti sono contrassegnati con il segnale di cui alla figura 79/a art. 120 del d.P.R. 16 dicembre 1992, n. 495.

Art. 12 Contrassegno speciale

1. Alle persone con capacità di deambulazione sensibilmente ridotta è rilasciato dai comuni, a seguito di apposita documentata istanza, lo speciale contrassegno di cui al d.P.R. 16 dicembre 1992, n. 495, che deve essere apposto sulla parte anteriore del veicolo.
2. Il contrassegno è valido per tutto il territorio nazionale.
3. La normativa di cui al presente articolo si intende estesa anche alla categoria dei non vedenti.

Art. 13. Norme generali per gli edifici

1. Le norme del presente regolamento sono riferite alle generalità dei tipi edilizi.

2. Negli edifici pubblici deve essere garantito un livello di accessibilità degli spazi interni tale da consentire la fruizione dell'edificio sia al pubblico che al personale in servizio, secondo le disposizioni di cui all'art. 3 del decreto del Ministro dei lavori pubblici 14 giugno 1989, n. 236.
3. Per gli spazi esterni di pertinenza degli stessi edifici, il necessario requisito di accessibilità si considera soddisfatto se esiste almeno un percorso per l'accesso all'edificio fruibile anche da parte di persone con ridotta o impedita capacità motoria o sensoriale.
4. Le normative specifiche riguardanti singoli tipi edilizi possono articolare o limitare il criterio generale di accessibilità in relazione alla particolarità del tipo.
5. In sede di definizione e di applicazione di norme concernenti specifici settori, quali sicurezza, contenimento consumi energetici, tutela ambientale, ecc., devono essere studiate o adottate, nel rispetto di tale normativa, soluzioni conformi alle disposizioni del presente regolamento.
6. Per gli alloggi di servizio valgono le disposizioni di cui all'art. 3.3 del decreto del Ministro dei lavori pubblici 14 giugno 1989, n. 236, relative agli alloggi di edilizia residenziale sovvenzionata.
7. Negli interventi di recupero, gli eventuali volumi aggiuntivi relativi agli impianti tecnici di sollevamento non sono computabili ai fini della volumetria utile.

II.II. Caratteri generali del piano.

Con l'emanazione della "Convenzione delle Nazioni Unite sui diritti delle persone con disabilità" del 13.12.2006, come anticipato in precedenza, è stato attribuito al termine "disabilità" un significato nuovo e più ampio rispetto a quello inteso fino a quel momento, comprendente anche l'impossibilità o la difficoltà di un individuo ad accedere e a partecipare pienamente alla vita sociale, economica, politica ed educativa della comunità di appartenenza. La convenzione ha, inoltre, introdotto un nuovo indice denominato ICF per valutare il grado di accessibilità e fruibilità di uno spazio pubblico aperto o costruito, prendendone in considerazione anche i fattori ambientali. La disabilità quindi, viene definita dalla convenzione come la conseguenza o il risultato di una complessa relazione tra lo stato di salute di un individuo, i suoi fattori personali e i fattori ambientali del luogo in cui vive e si relaziona. A differenza della precedente classificazione ICIDH, introdotta dall'OMS nel 1980, l'indice ICF delle Nazioni Unite, non è una classificazione delle conseguenze e degli impatti delle malattie sull'individuo, ma uno strumento che ha introdotto una terminologia nuova e più neutrale, legata alla sfera partecipativa, in cui "Funzioni", "Attività" e "Partecipazione", vanno a sostituire i termini di "Menomazione", "Disabilità" e "Handicap".
L'ICF, correlando la condizione di salute della persona, disabile e non, con l'ambiente circostante e con le attività che al suo interno può compiere o non compiere, ha legato le possibilità dell'individuo ad eseguire o non eseguire una data attività, alle condizioni del luogo che lo circonda e alla presenza o meno di eventuali elementi ambientali che si rivelino ostacolo o limite al suo agire. Ne deriva che ogni luogo possa essere caratterizzato da un numero variabile di elementi o "fattori ambientali" percepiti come ostacolo da un individuo o da una particolare categoria di individui, ma non percepiti come tali da altri individui o altri gruppi che si relazionano con il medesimo luogo. Al contrario, potrà verificarsi anche il caso in cui in luoghi privi di barriere per determinate categorie di persone, differenti gruppi rilevino la presenza di ostacoli o vincoli ambientali.

II.III. Finalità del piano.

Il P.E.B.A. Piano di Eliminazione delle Barriere Architettoniche prende le mosse da una legge che ne definisce chiaramente finalità e obiettivi. Il P.E.B.A. di Baranello, quindi, parte da quel presupposto per cercare di ampliare il campo di applicazione e formare una nuova sensibilità sia all'interno che all'esterno dell'ente, sul tema dell'abbattimento delle barriere.

La Convenzione ONU e il nuovo indice ICF, precedentemente menzionato, hanno contribuito a

cambiare il punto di vista della società sulla disabilità, non più considerata come una realtà limitata all'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 censire le barriere architettoniche e pianificare il loro superamento, 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.

III. METODOLOGIA E ARTICOLAZIONE DEL P.E.B.A.

III.I. Metodologia di elaborazione del piano.

L'obiettivo del PEBA mira a garantire l'accessibilità e/o la visitabilità del Comune al pubblico, la possibilità di fruizione di spazi e luoghi di relazione, compresi tutti i servizi ad essi accessori. La dimensione urbana del Comune di Baranello è caratterizzata da una molteplicità di scenari, pertanto è indispensabile definire ambiti d'intervento omogenei e significativi, che saranno oggetto di una successiva programmazione degli interventi. Nello specifico il presente P.R.B.A. circoscrive l'ambito di intervento agli spazi del **Museo Civico di Baranello e alla viabilità pedonale e carrabile circostante**.

III.II. Articolazione del piano.

Il lavoro necessario all'elaborazione del presente P.E.B.A. si è articolato in più fasi, possiamo schematicamente riassumendolo all'interno di quattro fasi così distinte:

- *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 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 anche attraverso le segnalazioni ed il contributo fotografico fornito dalle associazioni di categoria;
  c) elaborazione delle schede di check list finalizzate alla mappatura delle barriere presenti nel tessuto urbano in perimetro di valutazione.

- *Fase 2: Analisi criticità degli spazi e individuazione delle soluzioni progettuali*
  a) rilievo e mappatura degli spazi, raccolta attraverso sopralluoghi, di tutte le informazioni necessarie ad acquisire un quadro conoscitivo esaustivo in tema di accessibilità su 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, 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 puntuali soluzioni alle problematiche per l'eliminazione delle barriere architettoniche.

- *Fase 3: Attività di programmazione ed attuazione del P.E.B.A.*
  a) programmazione delle priorità degli interventi;
  b) definizione delle priorità in relazione alle risorse disponibili;

- *Fase 4: Presentazione del Piano e sua adozione/attuazione*
  a) articolazione iter di presentazione, adozione e approvazione del Piano;
  b) configurazione di strumenti e modalità efficaci per monitorare, gestire e aggiornare il Piano definitivamente adottato e approvato;
  c) realizzazione degli interventi previsti dal Piano;
  d) definizione di uno strumento di monitoraggio con cadenza periodica, da presentare nei diversi ambiti di coordinamento interni ed esterni definiti dal Piano.

IV. ANALISI STATO DI FATTO E RACCOLTA DEI DATI

IV.I. Percorso partecipato per l'individuazione dei bisogni delle persone con disabilità.

Le esigenze della persona anziana e della persona disabile che convenzionalmente definiremo per entrambi "utenza debole" e a cui si fa riferimento anche per altri soggetti quali per esempio i bambini, sono esigenze ormai dibattute da tempo e la stessa senilizzazione della società induce le istituzioni, le imprese e il mondo economico a ridefinire i servizi e l'approccio metodologico al problema.

Occorre compiere una scelta filosofica fondamentale: assumere come orientamento essenziale di qualsiasi intervento, disposizione o direttiva, l'obiettivo di fornire prioritariamente l'autonomia dell'individuo.

Investire con coerenza sull'autonomia delle persone 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.

È stata cura conoscere l'utenza interessata, le principali direttrici della mobilità, i luoghi di interesse pubblico le sue primarie necessità, i luoghi d'interesse commerciale, amministrativo, ricreativo e sociale, lo stato di manutenzione, l'intensità del traffico pedonale, che costituiscono successivamente elementi di priorità diretta o differita nella scelta e nella riqualificazione dei percorsi urbani protetti.

IV.II. Mappatura delle barriere architettoniche nel tessuto urbano adiacente il Museo civico del Comune di Baranello e nella struttura museale stessa.

La distinzione delle Barriere Architettoniche rilevate in fase di mappatura, è stata effettuata sulla base della natura dell'ostacolo fisico che limita la piena fruibilità delle persone con handicap (presenza di dislivelli, ostacoli, gradini lungo la camminata, larghezza marciapiede inadeguata ecc.) o percettivo (mancanza di guide tattili o sonore che assicurino l'orientamento negli spazi esterni). Il raggruppamento delle numerose criticità rilevate in un numero limitato di categorie, che raccolgono tra loro problematiche simili, è servito per determinare, in modo standard, la frequenza con la quale un dato ostacolo (o ostacoli simili tra loro) si ripresenta in ogni tipologia di spazio, determinando una corrispondenza diretta tra tipologia di spazio collettivo e criticità più comunemente rilevate per quella data destinazione funzionale. Oltre a questa prima corrispondenza, si può istituire una seconda relazione diretta tra tipologia di ostacoli fisici e percettivi e categorie di disabilità per le quali questi ultimi rappresentino una vera e propria limitazione. Anche l'impiego nelle pavimentazioni esterne di materiali differenti con diverse texture, può determinare una situazione di ostacolo per l'utenza su sedia a ruote, ma non rappresenta una limitazione per la mobilità dell'utenza non-vedente e non-udente, per la quale, invece, l'uso di pavimentazioni diverse tra spazi può facilitare l'orientamento (l'affiancamento di pavimentazioni scabrose a pavimentazioni con superfici regolari e ben levigate, o la presenza di soglie in rilievo, fornisce un punto di riferimento spaziale ai disabili visivi, riprendendo il principio che ispira anche i percorsi guida di tipo LOGES).



IV.III.Mappatura delle barriere architettoniche. Individuazione dei livelli di criticità.

La scelta di un determinato intervento di Eliminazione delle Barriere Architettoniche tra quelli possibili (l'elenco degli "interventi standard" rappresenta il ventaglio delle soluzioni tecniche praticabili) non dipenderà soltanto dalla destinazione funzionale dello spazio considerato, ma da molteplici fattori, quali le sue caratteristiche realizzative, i materiali e le tecniche impiegate, il numero di fruitori. Ne deriva che di fronte alla medesima tipologia di ostacolo/limitazione, la scelta di eseguire un determinato intervento di Eliminazione delle Barriere Architettoniche rispetto ad un altro, potrà variare caso per caso, in base alle condizioni specifiche e alle valutazioni del progettista, senza che nessuna soluzione sia imposta a priori dal Piano. Il compito del P.E.B.A. è quello di illustrare gli interventi di Eliminazione delle Barriere Architettoniche più efficaci, indicando pro e contro di ogni possibile soluzione, in particolare descrivendone le eventuali ricadute negative dei lavori sulle diverse categorie di disabilità, orientando il progettista verso una scelta più consapevole. La scelta del progettista dovrà ricadere verso quegli interventi in grado di eliminare le barriere esistenti, senza generarne di nuove, in base alla considerazione, già illustrata, che non sempre le esigenze dei disabili motori coincidono con le esigenze dei disabili sensoriali, ma che, al contrario, queste a volte possono confliggere. Di conseguenza, interventi di superamento di barriere fisiche possono far insorgere ostacoli di tipo percettivo.

Il P.E.B.A. sarà strumento utile proprio per porre all'attenzione del progettista tutte le possibili ricadute di un intervento nel campo della disabilità, indicando accorgimenti da mettere in atto per limitare gli effetti negativi.

Analisi stato di fatto – Museo Civico e viabilità circostante

L'unità edilizia oggetto di rilevamento delle barriere architettoniche presenti e delle positività è stata il Museo Civico di Baranello, individuato e analizzato negli elaborati grafici allegati al Piano.

Le principali criticità rilevate sono state:

- Accesso ai piani museali solo tramite scale, senza alcun sistema di abbattimento delle barriere architettoniche;
- Servizi igienici collocati al piano seminterrato, **non accessibili** ai visitatori con disabilità motorie;
- Assenza di dispositivi per la fruizione autonoma da parte di **non vedenti e ipovedenti** (es. segnaletica braille, percorsi tattili, ecc.);
- Carenza di segnaletica direzionale e informativa sul territorio urbano.

Le esigenze prioritarie individuate a seguito dell'analisi dello stato di fatto, sulle quali è necessario intervenire per l'abbattimento delle Barriere Architettoniche sono:

- Restituire **l'unitarietà funzionale** al museo;
- Garantire **accesso autonomo** a tutte le parti dell'edificio anche per persone con disabilità motoria, sensoriale e cognitiva;
- Migliorare l'accessibilità **urbana** all'ingresso principale del museo;
- Adeguare i servizi igienici e gli impianti;
- Offrire **strumenti inclusivi** per la fruizione museale da parte di tutti.

Inoltre sono state oggetto di rilievo non solo le criticità, ma anche quelle condizioni che secondo la normativa vigente in materia di superamento delle Barriere Architettoniche sono risultate idonee ai fini del Piano:

- Attraversamento pedonale con scivolo;
- Attraversamento pedonale a raso.
- Presenza di almeno un percorso accessibile al Museo Civico.



Inquadramento della mappatura nel Comune di Baranello.

V. INTRODUZIONE DEI PARAMETRI DI ACCESSIBILITÀ MINIMA E PROGRESSIVITA' DELLE AZIONI E.B.A.

V.I. Definizione di accessibilità minima e applicazioni.

Il Piano di eliminazione delle barriere architettoniche è uno strumento di pianificazione e programmazione che vuole garantire:

- l'accessibilità e la visitabilità degli edifici pubblici;
- l'accessibilità degli spazi urbani pubblici costruiti o naturali;
- la fruizione dei trasporti da parte di tutti.

L'obiettivo è, quindi, quello di garantire il raggiungimento del massimo grado di mobilità nell'ambiente abitato per le persone con disabilità, secondo criteri di pianificazione, di prevenzione e di buona progettazione.

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.

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.

Barriera senso-percettiva
L'Organizzazione Mondiale della Sanità (OMS) ha pubblicato due documenti. Nel primo, risalente al 1980, l'aspetto più significativo è stato quel- lo 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".

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:

- dal 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 per- mettono 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)»

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»;

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».

1. 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.

2. 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).

3. 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.

4. 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.

5. 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.

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 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.

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 immobilitare a persone che

utilizzano ausili alla deambulazione o comunque con difficoltà motorie e/o sensoriali o psichiche più o meno gravi.

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.

Confort
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.

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.

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.

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;

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.

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 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. Tabella 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. Tabella riportata di seguito).

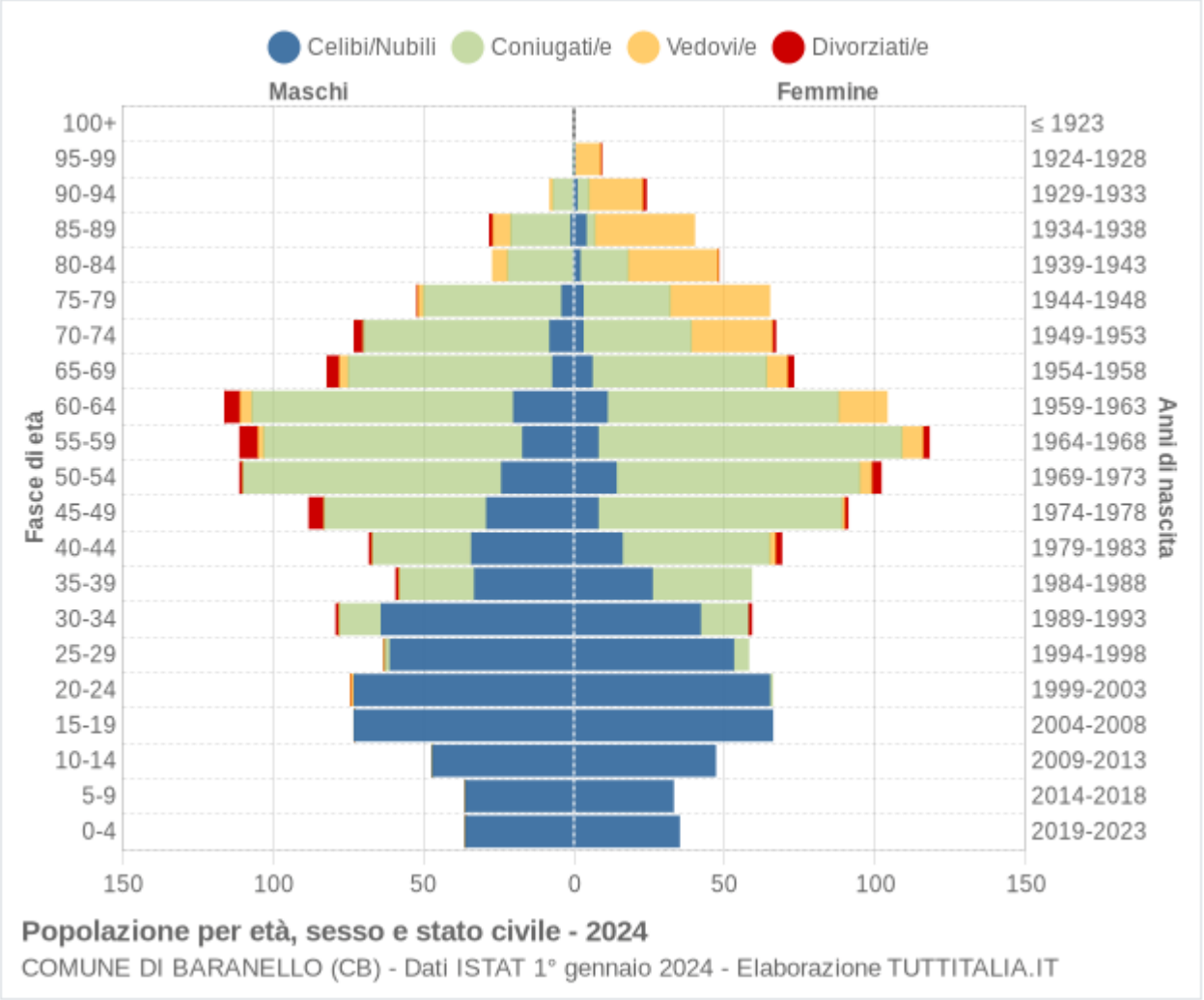
DISABILITÀ MOTORIA	DISABILITÀ SENSORIALE	DISABILITÀ COGNITIVA
		
Grave limitazione o impedimento, permanente o temporaneo, alle capacità di movimento di una o più parti del corpo o di uno o più arti	Espressione che indica una parziale o totale assenza della vista o una parziale o completa mancanza di 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

VI. DEFINIZIONE DELLE LINEE DI INTERVENTO DEL P.E.B.A.

VI.I. Linee di Intervento del piano.

Al termine delle operazioni di indagine e conoscitive si procederà con la stesura di un piano degli interventi per gli ambiti prioritari oggetto di studio, ovvero l'insieme coordinato di azioni, interventi e misure specifiche per rimuovere le barriere architettoniche rilevate ed analizzate. Saranno redatti dei progetti specifici che interesseranno e individueranno direttamente la Via o Piazza in oggetto nella intera estensione, attraverso la progettazione e la stesura di interventi puntuali da rilievo effettuato per l'identificazione dei lavori da eseguire in modo che possano essere oggetto di affidamenti per l'esecuzione.

Per la determinazione delle priorità d'intervento si è anche tenuto conto della Popolazione per età, sesso e stato civile sulle basi statistiche del 2021.
Il grafico in basso, detto Piramide delle Età, rappresenta la distribuzione della popolazione residente a Baranello per età, sesso e stato civile al 1° gennaio 2024. I dati tengono conto dei risultati del Censimento permanente della popolazione, ma quelli riferiti allo stato civile sono ancora in corso di validazione.



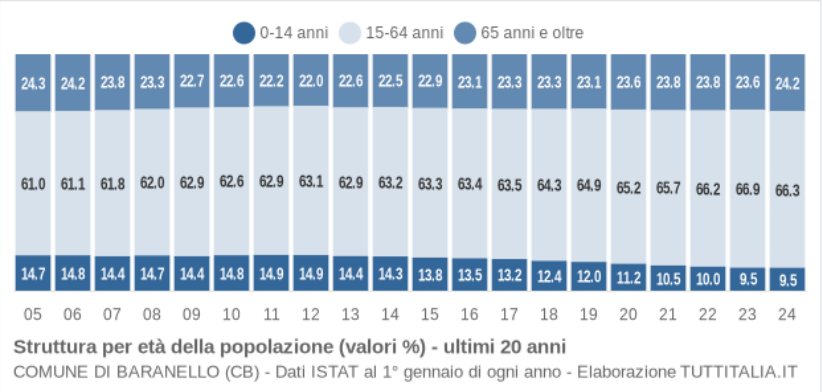
La popolazione è riportata per classi quinquennali di età sull'asse Y, mentre sull'asse X sono riportati due grafici a barre a specchio con i maschi (a sinistra) e le femmine (a destra). I diversi colori evidenziano la distribuzione della popolazione per stato civile: celibi e nubili, coniugati, vedovi e divorziati.

In generale, la forma di questo tipo di grafico dipende dall'andamento demografico di una popolazione, con variazioni visibili in periodi di forte crescita demografica o di cali delle nascite per guerre o altri eventi.

In Italia ha avuto la forma simile ad una piramide fino agli anni '60, cioè fino agli anni del boom demografico.

Struttura della popolazione dal 2002 al 2024

L'analisi della struttura per età di una popolazione considera tre fasce di età: giovani 0-14 anni, adulti 15-64 anni e anziani 65 anni ed oltre. In base alle diverse proporzioni fra tali fasce di età, la struttura di una popolazione viene definita di tipo progressiva, stazionaria o regressiva a seconda che la popolazione giovane sia maggiore, equivalente o minore di quella anziana.



Struttura per età della popolazione (valori %) - ultimi 20 anni

COMUNE DI BARANELLO (CB) - Dati ISTAT al 1° gennaio di ogni anno - Elaborazione TUTTITALIA.IT

Anno 1° gennaio	0-14 anni	15-64 anni	65+ anni	Totale residenti	Età media
2002	390	1.641	620	2.651	43,1
2003	384	1.654	635	2.673	43,3
2004	393	1.658	648	2.699	43,5
2005	400	1.655	660	2.715	43,6
2006	403	1.668	660	2.731	43,9
2007	390	1.677	646	2.713	44,0
2008	403	1.702	640	2.745	44,1
2009	397	1.735	627	2.759	44,2
2010	411	1.741	627	2.779	44,0
2011	419	1.765	622	2.806	44,1
2012	406	1.724	601	2.731	44,3
2013	388	1.690	608	2.686	44,7
2014	386	1.706	607	2.699	44,9
2015	371	1.701	615	2.687	45,3
2016	361	1.694	618	2.673	45,6
2017	349	1.680	615	2.644	45,9
2018	325	1.685	609	2.619	46,2
2019*	313	1.696	605	2.614	46,6
2020*	289	1.685	609	2.583	47,0
2021*	263	1.650	597	2.510	47,3
2022*	249	1.652	595	2.496	47,4
2023*	238	1.669	589	2.496	47,4
2024*	234	1.634	596	2.464	47,8

Dal censimento, quindi, è evidente che il Comune di Baranello ha una struttura della popolazione *Regressiva;* si nota che la popolazione adulta è molto maggiore della popolazione giovane, ciò significa che il trend è ancora lontano dall'essere invertito.

VII.II Individuazione delle azioni e delle misure per la limitazione degli effetti delle barriere fisiche e percettive esistenti. "Interventi standard" di risoluzione

La scelta di un determinato intervento tra quelli possibili non dipenderà soltanto dalla destinazione funzionale dello spazio considerato, ma da molteplici fattori, quali le sue caratteristiche realizzative, i materiali e le tecniche impiegate.

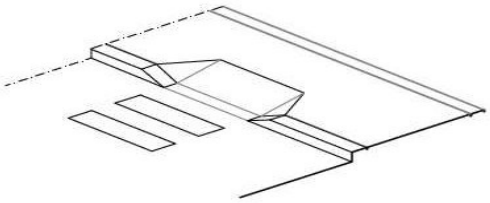
La scelta del progettista dovrà ricadere verso quegli interventi in grado di eliminare le barriere esistenti, senza generarne di nuove, in base alle considerazioni, già illustrate, dove non sempre le esigenze dei disabili su sedia a rotelle coincidono con le esigenze dei disabili sensoriali, ma che, al contrario, queste a volte possono confliggere.

Di conseguenza, gli interventi di superamento di barriere fisiche possono far insorgere ostacoli di tipo percettivo. Il P.E.B.A. sarà strumento utile proprio per porre all'attenzione del progettista tutte le possibili ricadute di un intervento nel campo della disabilità, indicando accorgimenti da mettere in atto per limitare gli effetti negativi.

Negli spazi esterni naturali e di aggregazione (marciapiedi, giardini e parchi, piazze, ecc.), sulla base delle principali criticità rilevate nella fase di sopralluogo, si sono sviluppati progetti di tipo puntuale sulla scorta di ogni criticità riscontrata attraverso l'individuazione di interventi standard con linee guida per il progettista.

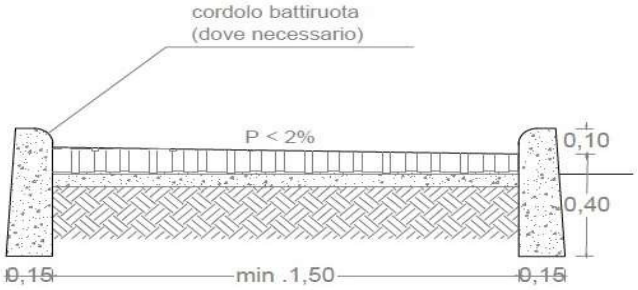
Le scelte progettuali per l'abbattimento delle Barriere Architettoniche finora descritte devono rispettare i seguenti parametri:

- SCIVOLO ATTRAVERSAMENTO PEDONALE;



Intercettazione dell'attraversamento pedonale semplice attraverso il riporto di materiale, con creazione di una rampa di lunghezza sufficiente ad ottenere una pendenza non superiore al 8% e di larghezza pari alla larghezza del pedonale.

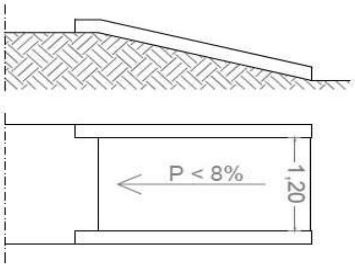
- RIFACIMENTO PAVIMENTAZIONE DETERIORATA;



Presenza di sconnessioni, buche isolate, deformazioni della pavimentazione esistente, assenza di porzioni di essa.

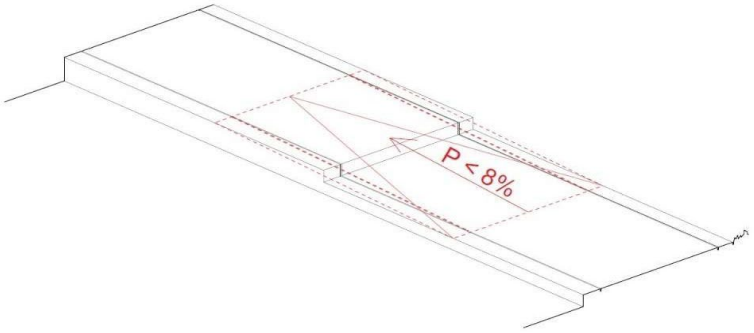
Adeguamento della pavimentazione dissestata tramite demolizione e rifacimento del tappetino d'usura o sostituzione di parte di essa, con finitura tale da rendere il piano di calpestio perfettamente complanare e raccordato adeguatamente alla pavimentazione esistente.

- SCIVOLO;



Raccordo del percorso attraverso la creazione, con riporto di materiale, di una rampa di lunghezza sufficiente ad ottenere una pendenza non superiore al 8% e di larghezza pari alla larghezza del pedonale. Qualora la rampa sia proposta sulla direttrice del pedonale la cui larghezza dello stesso risulti superiore a cm.200, questa sarà comunque di larghezza non inferiore a cm.120.
Ogni rampa di nuova realizzazione dovrà sempre avere una superficie trattata, in modo tale da rendere percepibile il manufatto da parte delle persone non vedenti attraverso un segnale tattilo plantare ottenibile mediante incisione del materiale secondo la codificazione determinata dalle associazioni locali delle persone non vedenti. Il medesimo materiale costituente la rampa dovrà essere cromaticamente percepibile dalle persone ipovedenti attraverso idoneo contrasto.

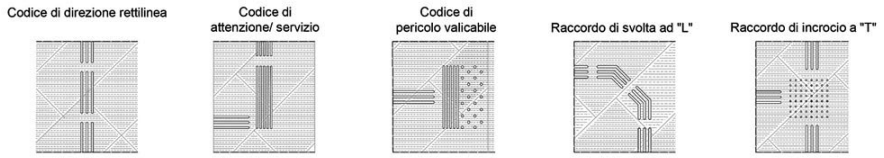
- SCIVOLI SU MARCIAPIEDE ESISTENTE E RIMOZIONE DI GRADINO/I;



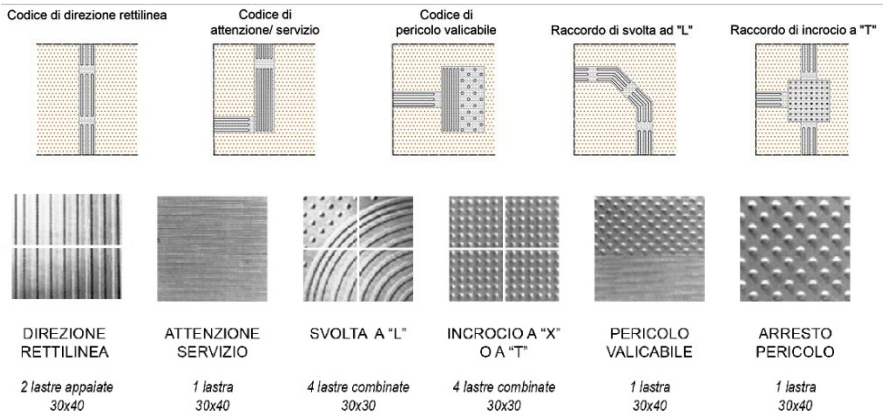
Rimozione di gradino/i su letto di marciapiede e realizzazione di rampa di raccordo nella pendenza max dell'8%.

- DOTAZIONE ALLA PAVIMENTAZIONE ESISTENTE DI PISTA LOGES;

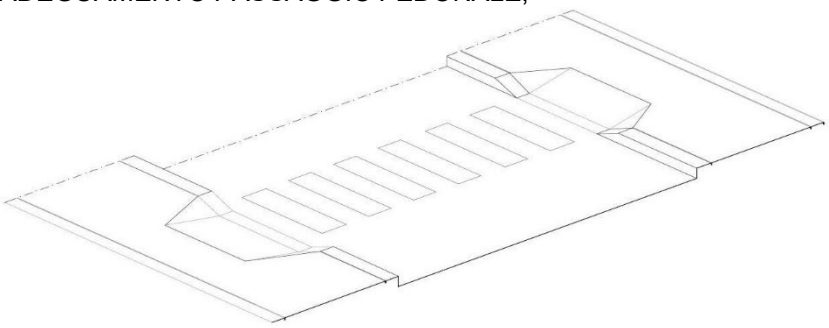
_ su pavimentazione in pietra:



_ su pavimentazione in asfalto:

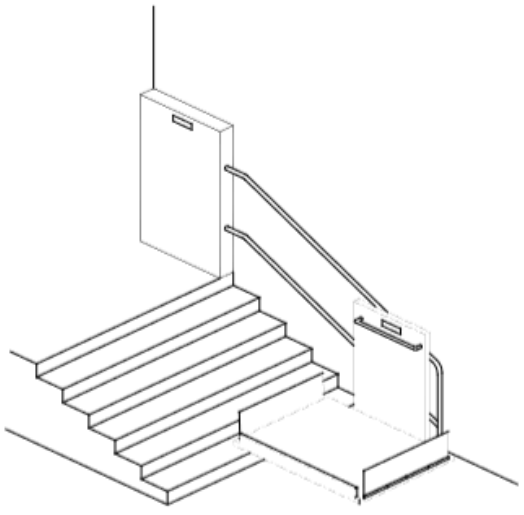


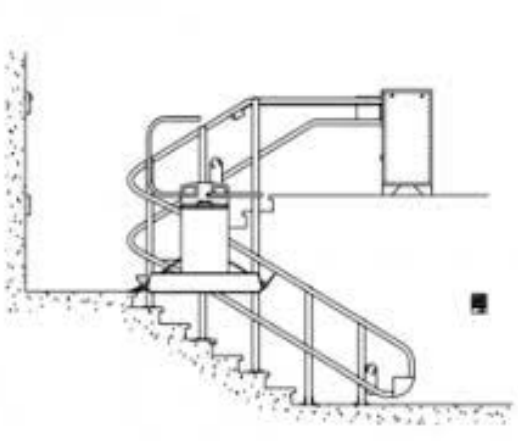
- ADEGUAMENTO PASSAGGIO PEDONALE;



Adeguamento degli intercetti dei marciapiedi da collegare da dotare di rampa, strisce pedonali ben visibili e manto di calpestio adeguato, privo di disconnessioni

- INSTALLAZIONE DI MONTASCALE;





VII.III. Definizione degli "interventi standard" di eliminazione delle barriere fisiche.

Il Piano prevede:

- la definizione degli "interventi standard" di eliminazione delle BB.AA. fisiche per ogni criticità individuata. Una volta determinati i tipi di ostacolo più comuni alla piena mobilità delle persone disabili, per ogni tipologia di spazio pubblico di proprietà comunale, il Piano ha individuato gli interventi più idonei per la loro risoluzione. Ad ogni genere di spazio collettivo, pertanto, a seconda delle criticità più comunemente rilevate per quella data destinazione funzionale, il Piano ha associato degli "interventi standard", 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 di progetto migliore, in termini di fattibilità tecnica e di sostenibilità economica. Gli "interventi standard", si configurano come una sorta di elenco o ventaglio delle soluzioni utilizzabili per il superamento della barriera (ostacolo) rilevata, tra le quali scegliere l'intervento da mettere in atto, successivamente ad un'attenta analisi. A causa di questa prima fase di confronto tra le possibili soluzioni praticabili e di quella successiva di scelta dell'intervento più idoneo da realizzare, il P.E.B.A. è stato concepito e sviluppato come una sorta di manuale di progettazione o di prontuario, nel quale "pescare" le soluzioni più adatte o definire criteri e principi di scelta.

VII.IV. Definizione degli "interventi standard" di eliminazione delle barriere percettive.

Con il termine di barriere architettoniche si intendono, normalmente, le sole barriere fisiche, ma è necessario allargare la visuale del problema fino a comprendere un secondo genere di barriere, di tipo percettivo, che limitano la mobilità delle persone con deficit visivi e uditivi.

Il Piano in oggetto, al fine di favorire l'inclusione alla vita e alla partecipazione sociale anche delle persone con disabilità visive o uditive, ha definito una seconda serie di "interventi standard", idonei al superamento delle barriere percettive.

I principali "interventi standard" individuati dal Piano per l'eliminazione delle barriere visive, consistono:

- nella realizzazione di percorsi guida esterni in LOGES, mediante la posa di mattonelle tattili in materiali idonei, antiscivolo e antisdrucciolevoli (prevalentemente gres o altri materiali lapidei) o in mattonelle adesive a pavimento;
- nel potenziamento delle modalità di informazione ai disabili visivi, mediante segnaletica acustica e tattile (segnali tattili, mappe a rilievo, uso di pannelli in braille, comunicazioni vocali ecc.);
- posa di segnali adesivi a pavimento in rilievo;
- spostamento di manufatti in elevazione lungo i percorsi guida esterni (pali di pubblica illuminazione, lanterne semaforiche, cartelli stradali e pubblicitari, fioriere, cestini, arredi urbani pesanti e leggeri ecc).

VII. FOCUS SUGLI INTERVENTI STANDARD DI ELIMINAZIONE DELLE BARRIERE PERCETTIVE. I LINGUAGGI LOGES E LIS.

VII.I. Il sistema LOGES: finalità e caratteristiche generali.

È opportuno delineare finalità e caratteristiche principali dei percorsi guida in linguaggio LOGES. LOGES è un acronimo che significa "Linea di Orientamento, Guida e Sicurezza", ovvero un sistema costituito da superfici dotate di rilievi studiati per essere percepiti sotto i piedi e visivamente contrastate, da installare sul piano di calpestio, per consentire a non vedenti e a ipovedenti l'orientamento e la riconoscibilità dei luoghi e delle fonti di pericolo", come prescritto dalla normativa vigente (D.P.R. n. 503/1996, D.M. n. 236/1989).

Queste superfici sono articolate in codici informativi di semplice comprensione, che consentono la realizzazione di "percorsi-guida" o "piste tattili" e cioè di veri e propri itinerari guidati per non vedenti o consentono l'individuazione di più semplici "segnali tattili", cioè indicazioni puntuali necessarie a far individuare un punto di interesse, come una fermata autobus, un complesso di uffici pubblici ad alta frequentazione ecc.

Il sistema LOGES si è diffuso in Italia a partire dal 1995 e utilizza profili, rilievi, spessori, distanze e spaziature sperimentati in via preliminare. Tutti i parametri sono stati sottoposti al vaglio di prove pratiche e modificati all'occorrenza, fino all'individuazione del codice tattile/acustico più idoneo a trasmettere in modo chiaro e inequivocabile l'informazione necessaria ai disabili della vista, consentendone una sicura mobilità urbana. Poiché l'eliminazione delle barriere percettive riguarda sia i ciechi che gli ipovedenti, il sistema LOGES prevede che gli elementi tattili siano anche contrastati cromaticamente con il pavimento circostante (all'interno di un edificio) o con la pavimentazione stradale (in spazi pubblici esterni) secondo coefficienti di luminanza (contrasto chiaroscuro) predefiniti. Come anticipato, consiste essenzialmente in segnalazioni in rilievo poste sul piano di calpestio. Fornisce informazioni direzionali e avvisi situazionali attraverso quattro differenti canali:

- il senso cinestesico e quello tattile plantare;
- il senso tattile manuale (attraverso il bastone bianco);
- l'udito;
- il contrasto visivo (per gli ipovedenti).

Infatti, mentre le barriere fisiche sono ben visibili e riscontrabili, quelle percettive, che ostacolano i corretti movimenti dei disabili visivi, possono non essere immediatamente evidenti, dato che non consistono nella presenza di ostacoli, ma nella mancanza di segnali o di indizi significativi che non consentono la riconoscibilità di un dato luogo. Quando la conformazione naturale di un luogo o le sue caratteristiche sono in grado esse stesse di inviare informazioni utili all'orientamento di una persona che non vede o che vede male, lo spazio considerato è funzionalmente accessibile e quindi autonomamente fruibile. In questi casi la persona disabile è in grado di crearsi una mappa cognitiva, cioè una rappresentazione mentale di quel dato luogo che viene utilizzata per muoversi in autonomia.

Non è frequente, tuttavia, che gli spazi offrano "spontaneamente" le informazioni necessarie a consentire alle persone con disabilità visive di raggiungere le destinazioni desiderate, ma più spesso, si presenta la necessità di integrazioni mediante specifici ausili (piste tattili, segnali tattili, mappe a rilievo, semafori acustici ecc.).

Per il primo caso il vigente quadro normativo introduce la terminologia di “guide naturali” per indicare una favorevole situazione o conformazione ambientale, caratterizzata dalla presenza di elementi naturali utili ad indicare chiaramente la direzione corretta alle persone con disabilità visive, di segnalare eventuali situazioni di pericolo o, ancora, favorire l’orientamento. Nel secondo caso si tratta di “ausili artificiali”, ovvero elementi artificiali utilizzati nelle piste tattili, nei segnali tattili, negli avvisi sonori e vocali e nelle mappe di rilievo che colmano le lacune informative esistenti nell’ambiente.

Il sistema LOGES, in estrema sintesi, inserisce lungo un dato percorso una serie di elementi artificiali ben riconoscibili e opportunamente distanziati tra loro, allo scopo di risultare facilmente individuabili, con i quali comunicare uno specifico messaggio al disabile, grazie a un codice conosciuto.

LOGES fornisce:

- informazioni tattilo-plantari, in quanto la differenza di livello fra il fondo dei canaletti e i cordoli presenti nel codice rettilineo, pur essendo di soli 2 mm, viene avvertita dalla caviglia e conferma ad ogni passo la corretta direzione tenuta. Questa sensazione non provoca un senso di instabilità e non compromette l’equilibrio del disabile;
- informazioni tattilo-manuali, dato che la differenziazione della “texture” della superficie dei diversi codici viene facilmente percepita;
- informazioni acustiche provenienti dalla punta del bastone o dalla suola della scarpa, in conseguenza della differente risposta sonora del materiale che forma il percorso-guida rispetto a quello del resto della pavimentazione;
- informazioni visive, attraverso l’uso di un opportuno contrasto di luminanza tra la pista tattile e l’intorno, a beneficio degli ipovedenti, ma anche degli stessi normo-vedenti che, come sperimentato, negli spazi molto ampi utilizzano volentieri tale indicazione visiva, intuitiva e facilmente distinguibile.

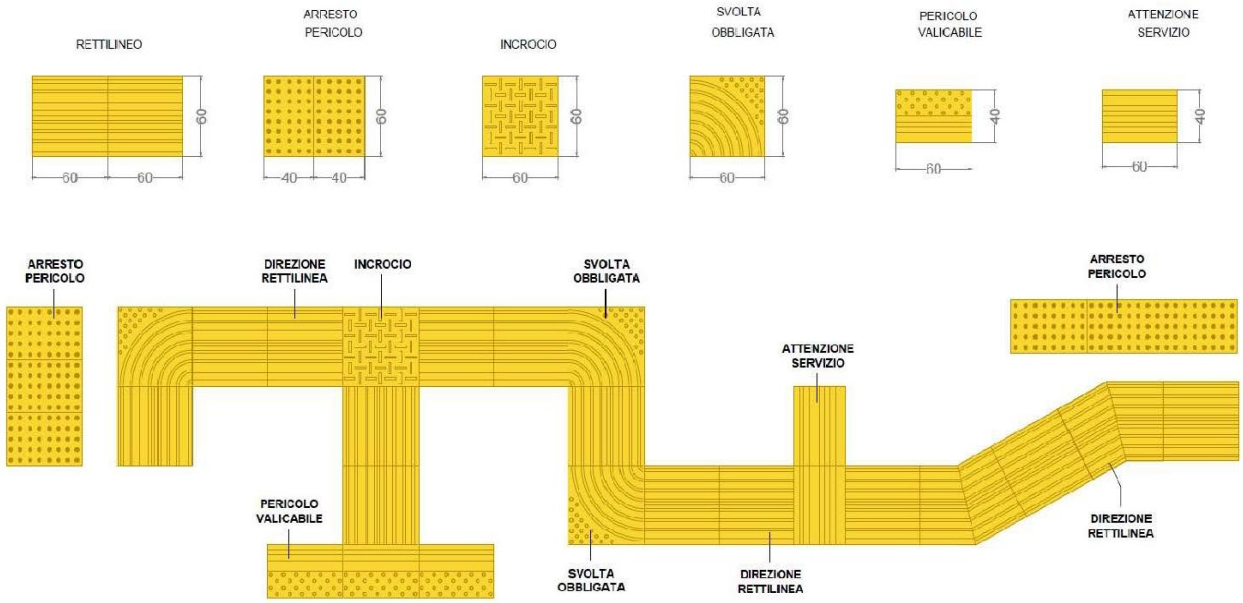
La difficoltà di soddisfare questa esigenza di autonomia è particolarmente sentita in alcuni luoghi, soprattutto nei nodi nevralgici per la mobilità, come stazioni ferroviarie e metropolitane, aeroporti, percorsi cittadini particolarmente frequentati, uffici pubblici o luoghi di pubblica utilità, spazi di aggregazione come piazze. Il sistema LOGES può essere realizzato in diversi materiali. Nella realizzazione di percorsi-guida interni, la gomma presenta il vantaggio della possibilità, se lo si preferisce, di essere incollata sui pavimenti esistenti, senza la necessità di creare apposite tracce. Oltre al risparmio economico e di tempo, può essere determinante nella scelta, la facilità con cui possono essere apportate modifiche al percorso, specialmente in caso di cambiamenti nella disposizione o nella destinazione dei vari locali.

Recentemente è stato prodotto anche in un materiale gommoso appositamente studiato e collaudato per esterni, resistente agli agenti atmosferici e ai raggi ultravioletti, antisdrucciolo e antigelo. Ha il vantaggio di un’ottima riconoscibilità e differenziazione rispetto all’intorno. Usando un particolare collante, la sua tenuta è assicurata anche sull’asfalto dei marciapiedi o delle strade, resistendo bene anche al passaggio dei veicoli. Il granito-grès può essere installato sia negli interni che negli esterni ed è particolarmente apprezzabile per la scorrevolezza che presenta alla punta del bastone, quando si usino i canaletti come binario direzionale. Risulta ben percepibile sotto i piedi e facilmente distinguibile dall’intorno, soprattutto se quest’ultimo è costituito da asfalto o da cemento.

Particolarmente interessante è la realizzazione di segnali e percorsi tattili in pietra naturale, soprattutto in pietra lavica, ottenuti fresando le lastre con macchinari di alta precisione, secondo il profilo e le esatte misure dei codici del linguaggio LOGES. Tali lastre, realizzate con le caratteristiche

di riconoscibilità dei bordi, hanno il grosso vantaggio di essere praticamente indistruttibili e di poter essere utilizzate, scegliendo gli opportuni spessori, per risolvere il problema degli attraversamenti pedonali molto lunghi, dato che possono sopportare tranquillamente il passaggio di qualsiasi tipo di mezzo di trasporto. Per questo tipo di materiale la sezione dei canaletti del codice rettilineo deve essere trapezoidale e non rettangolare e il lato esterno delle piastre deve essere smussato per raccordarsi meglio con la pavimentazione adiacente, dato che i cordoli devono emergere per i loro 2 mm, mentre il fondo dei canaletti deve essere allo stesso livello della pavimentazione circostante, per evitare il ristagno di acqua e terriccio al loro interno.

Conseguentemente, non porta a risultati efficaci la creazione dei canaletti ottenuta mediante la fresatura di una pavimentazione già esistente: oltre agli inconvenienti già accennati, i cordoli non risulterebbero ben percepibili, dato che non sporgerebbero dei 2 mm previsti rispetto all'intorno. Per quanto attiene le scelte cromatiche, i colori individuati dovrebbero essere scelti per offrire un contrasto di luminanza (contrasto fra chiaro e scuro) chiaramente percepibile dagli ipovedenti, fra la pista tattile e l'intorno.



Abaco delle patch Loges con identificazione delle funzioni

VII.II. Applicazioni più comuni.

Ad ogni elemento che lo compone, attraverso la variazione della forma, del colore e del disegno del rilievo, il sistema LOGES attribuisce un significato specifico e veicola in modo univoco al disabile l'informazione che intende trasmettere.

Esistono due categorie di codici: un codice fondamentale o di primo livello e un codice di secondo livello.

I codici fondamentali o di primo livello sono due:

- quello di "Direzione rettilinea";
- quello di "Arresto/Pericolo". Sono costituiti da due tipi di rilievo che per le loro peculiari caratteristiche sono sicuramente avvertibili anche attraverso la suola delle calzature. La loro riconoscibilità, però, non è legata alla trasmissione dell'impulso tattile attraverso la suola, bensì dal messaggio di presenza di un dislivello che perviene al cervello dell'utilizzatore tramite la reazione automatica da parte dei muscoli preposti alla deambulazione e all'equilibrio (senso cinestesico).

I codici di secondo livello sono i seguenti:

- quello di “Attenzione/Servizio”;
- quello di “Pericolo valicabile”; e sono riconoscibili attraverso la texture superficiale. Codici fondamentali o di primo livello.
- Codice di “Direzione rettilinea”: è costituito da una serie di scanalature parallele al senso di marcia. I cordoli che delimitano i canali hanno una larghezza ed un rilievo necessari e sufficienti per essere facilmente percepiti, senza peraltro costituire impedimento o disagio nella deambulazione. Il fondo dei canali è assolutamente liscio per consentire un migliore scivolamento alla punta del bastone bianco, mentre la parte alta dei cordoli è ruvida in funzione antisdrucciolo. La larghezza del percorso guidato o pista tattile è di 60 cm.
- Codice di “Arresto/Pericolo” (detto anche di “Pericolo non valicabile”): è una banda larga 40 cm e lunga secondo le necessità, recante delle calotte sferiche poste in rilievo per circa 5 mm rispetto al piano dal quale si sollevano, disposte a reticolo diagonale. Tale altezza è necessaria affinché esse vengano sicuramente avvertite sotto i piedi e per rendere scomoda una prolungata permanenza sopra di esse. Questo segnale è internazionalmente usato anche per segnalare la zona di rispetto sul margine delle banchine ferroviarie o delle metropolitane e in questi casi la sua colorazione è gialla.

Qualora si presentasse una situazione particolare in cui si ravvisa l’opportunità di marcare con maggiore evidenza il divieto di procedere oltre, sia per la particolare pericolosità che per la non prevedibilità del pericolo, sarà possibile aumentare la larghezza del segnale a 60 o 80 cm o addirittura a marcare con le calotte sferiche una intera vasta zona di interdizione. Codici di secondo livello.

- Codice di “Attenzione/Servizio”: serve a far prestare una generica attenzione o a segnalare la presenza di un servizio adiacente alla pista tattile. Esso ha ragione di essere impiegato soltanto quando sia inserito in un percorso guidato o pista tattile. Se il Codice di “Attenzione/Servizio” ha lo scopo di segnalare la presenza di un oggetto di interesse (mappa a rilievo, colonnina SOS, ecc.), è posto ad interrompere per 60 cm il percorso rettilineo e sporge di lato verso il servizio di cui si tratta. È costituito da una superficie fittamente righettata posta in senso perpendicolare rispetto alle scanalature del codice di Direzione rettilinea. Se la distanza che separa il percorso-guida dall’oggetto o dal servizio supera i 100/120 cm, sarà invece opportuno sostituire il codice di Attenzione/Servizio con un raccordo di Incrocio a “T” e con un percorso rettilineo che conduca fino all’oggetto o al servizio e che termini con un segnale di Attenzione/Servizio posto ai piedi dell’oggetto.

Se però il servizio è costituito da una mappa a rilievo, la soluzione precedente va evitata, essendo particolarmente importante che la mappa sia il più possibile adiacente al percorso guidato. Quindi, tranne casi del tutto eccezionali, la mappa sarà sempre segnalata mediante il codice di Attenzione/Servizio che sbarra la pista tattile e giunge fino alla base della mappa, posta a non più di 100/120 cm.

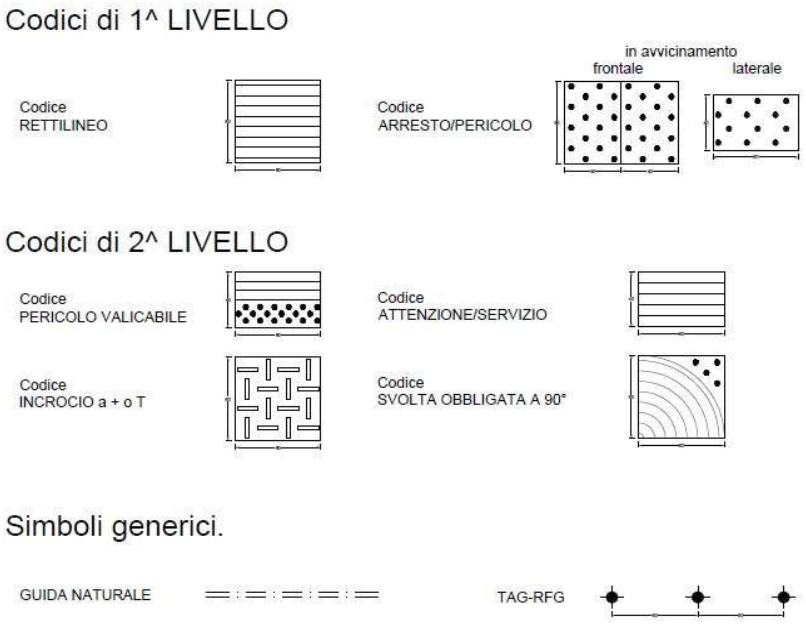
Quando il Codice di “Attenzione/Servizio” è utilizzato come segnale di inizio scale in salita, esso occuperà tutto il fronte delle scale per una larghezza di 20 cm.

Quando si vuole segnalare soltanto l’opportunità di prestare attenzione e quindi, ad esempio, si vuole suggerire di rallentare la marcia (come di fronte a porte, specie se ad apertura automatica), questo codice sarà inserito nel percorso rettilineo per una lunghezza di 40 cm e per la larghezza della luce della porta.

- Codice di “Pericolo valicabile”: è costituito dalla combinazione di due codici. Da una parte una striscia di codice di “Attenzione” di 20 cm, seguita immediatamente da una striscia di

codice di “Arresto/Pericolo”, anch’essa di 20 cm.

Si pone a protezione di una zona che deve essere impegnata con molta cautela come un attraversamento pedonale o una scalinata in discesa. Il codice di Pericolo valicabile può anche essere installato al di fuori di una pista tattile e in questo caso, per maggiore sicurezza, è opportuno ripetere il segnale 2 volte di seguito.



Legenda codici di 1° e 2° livello per piste tattili Loges

Un percorso guidato per disabili visivi, però, non è necessariamente composto solo da pavimentazioni speciali in codice LOGES, ma da elementi complementari come segnali tattili e mappe a rilievo.

In un'area complessa, come può essere l’atrio di una stazione o di un ospedale, o una zona universitaria, la sola presenza di una pista tattile, con le sue varie diramazioni, non consentirebbe al non vedente di raggiungere le destinazioni desiderate, se non avesse la possibilità di esplorare una mappa a rilievo che rappresenti lo sviluppo delle piste tattili e la cui legenda gli consenta di individuare le cose che lo interessano.

D'altra parte, una mappa a rilievo la cui collocazione non fosse indicata mediante l'apposito codice di Attenzione/Servizio inserito all'interno di una pista tattile, non potrebbe in alcun modo essere trovata da un disabile visivo.

La progettazione e l'esecuzione di una mappa a rilievo sono un lavoro di alta specializzazione che richiede la conoscenza approfondita delle caratteristiche del senso del tatto e dei processi mentali di memorizzazione delle informazioni acquisite da un cieco con tale mezzo. Il percorso-guida andrà progettato anche tenendo conto della necessità di collocare in determinati punti strategici le relative mappe e di passare a non più di 40-60 cm dalla mappa stessa, o a 120 cm in casi eccezionali.

Le mappe dovranno tener conto anche delle esigenze degli ipovedenti e quindi adottare i necessari contrasti di luminanza e le tipologie dei caratteri meglio percepibili, sia al tatto che a un limitato residuo visivo.

Il Piano dispone che le mappe a rilievo siano installate preferibilmente su appositi leggii inclinati di circa 30°, il cui bordo inferiore non sia ad un’altezza da terra inferiore ai 75 cm. Nei casi in cui non sia possibile, le mappe possono essere poste sulla parete, ad un’altezza compresa fra i 110 cm e i 180

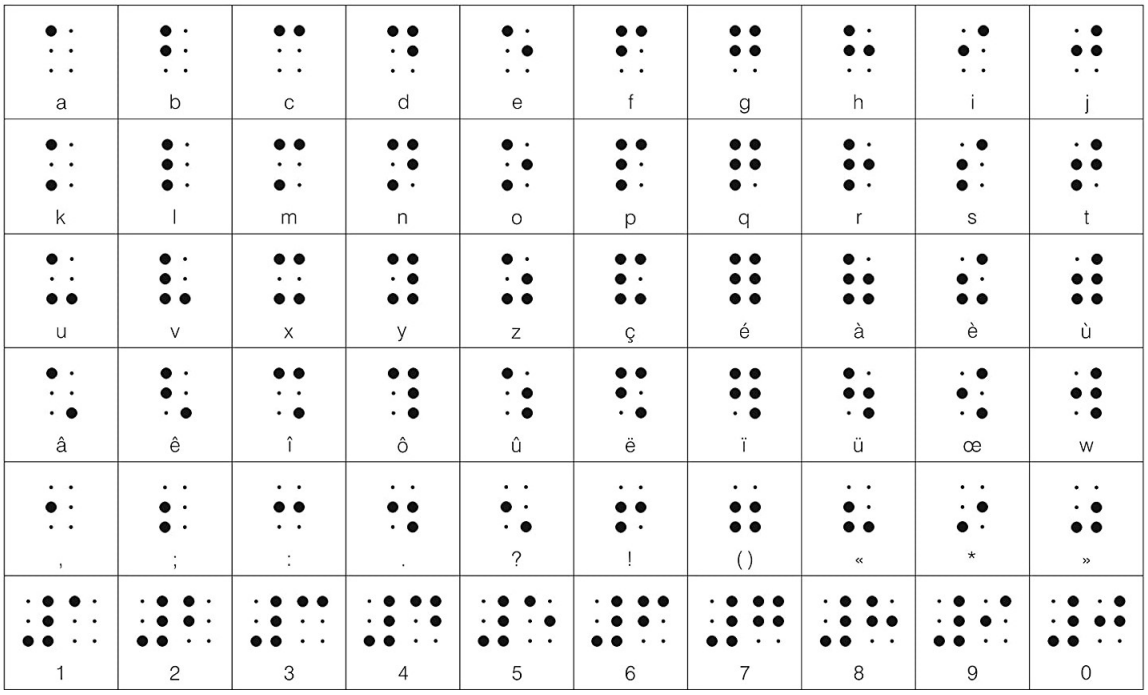
cm. È importante che l'asse del percorso tattile sulla mappa sia orientato nello stesso identico senso del percorso reale, onde facilitarne la memorizzazione da parte del non vedente e non obbligarlo a complicate rotazioni mentali che possano disorientarlo.

Nei casi in cui l'area da illustrare sia particolarmente vasta, il Piano da indicazione di procedere ad un suo frazionamento in più parti, ciascuna delle quali riportata su una diversa mappa. Vi saranno, pertanto, mappe sia di entrata che di uscita dalla struttura di volta in volta considerata e/o degli spazi esterni naturali o di aggregazione. La mappa dovrà indicare con lettere tutti i servizi o luoghi raggiunti dal percorso e riportarne il nome su un'apposita legenda.



Legenda Codici Tavole tattili

Tutte le indicazioni dovranno essere scritte in caratteri normali ingranditi, in rilievo e contrastati, oltre che con caratteri Braille, in modo da essere perfettamente consultabili da ciechi che non conoscono tale linguaggio e dai normo-vedenti. Una piccola mappa tattile/visiva dei servizi igienici dovrà essere apposta sul muro accanto al loro ingresso, segnalandone la presenza con l'apposito codice di Attenzione/servizio posto lungo la pista tattile. Il supporto su cui disegnare la mappa potrà essere metallico o in plastica dura e resistente.



Legenda Braille

VII.III. La lingua dei segni italiana – LIS.

La LIS non è una forma abbreviata di italiano, una mimica, un qualche codice morse o braille, un

semplice alfabeto manuale o un supporto all'espressione della lingua parlata, ma una lingua con proprie regole grammaticali, sintattiche, morfologiche e lessicali. Si è evoluta naturalmente, come tutte le lingue, ma con una struttura molto diversa, che utilizza sia componenti manuali (es. la configurazione, la posizione, il movimento delle mani) che non-manuali, quali l'espressione facciale, la postura, ecc.

Ha meccanismi di dinamica evolutiva e di variazione nello spazio (i "dialetti"), e rappresenta un importante strumento di trasmissione culturale. È una lingua che viaggia sul canale visivo-gestuale, integro nelle persone sorde, e ciò consente loro pari opportunità di accesso alla comunicazione.

Si tratta di tecniche, a cui chiunque può fare ricorso, perché non necessitano di specifiche conoscenze nel campo della comunicazione con le persone affette da disabilità uditiva e, ancora meno, una conoscenza dettagliata del linguaggio LIS. Prevedono l'uso di particolari espressioni facciali, di posture particolari, di un corretto posizionamento rispetto al non-udente e rispetto alle fonti luminose.

VIII. DESCRIZIONE DEGLI AMBITI DI INTERVENTO E DELLE SOLUZIONI PROGETTUALI

VIII.I. Descrizione degli interventi – Ambito Edilizio (accessibilità esterna)

Per quanto riguarda l'edificio di interesse pubblico individuato, il Museo Civico del Comune di Baranello, si è riscontrata una accessibilità "esterna" soddisfacente nel suo complesso. La conoscenza e l'indagine hanno riguardato condizioni di "prima accessibilità" dell'edificio, quindi dai parcheggi e dalle aree esterne fino agli accessi principali.

Gli interventi prevedono l'eliminazione delle Barriere Architettoniche fisiche per le poche criticità individuate, configurandosi come soluzione e guida da utilizzare per le successive progettazioni esecutive; esse riguardano:

- la realizzazione del parcheggio riservato ai disabili e la relativa cartellonistica necessaria;
- la realizzazione di un percorso pedonale con la segnaletica orizzontale;
- la dotazione di pista loges lungo il percorso di ingresso al Museo su via Santa Maria;
- la realizzazione delle rampe con larghezza adeguata e pendenza non superiore all' 8% tra sede stradale e marciapiede, è prevista per il superamento del dislivello, ove necessario.

Per dettagli relativi ai sopra descritti interventi si fa riferimento agli elaborati allegati.

VIII.II. Descrizione degli interventi – Ambito Edilizio (accessibilità interna)

Gli interventi per l'eliminazione delle Barriere Architettoniche fisiche per quanto concerne l'interno dell'edificio pubblico del Museo Civico riguardano:

- la realizzazione di servizi igienici accessibili;
- l'installazione di un montascale che permetta la libera, autonoma e sicura circolazione in tutti e tre i livelli di distribuzione del museo, garantendo la fruizione di tutti gli spazi e il raggiungimento dei servizi igienici, di ingressi e uscite di emergenza;
- realizzazione di eventuali percorsi tattili e segnaletica braille;
- la realizzazione di rampe/scivoli ove necessario, rispettando il limite minimo di larghezza e il limite massimo di pendenza come da normativa.

Baranello, 24/10/2025