

Comune di Sanremo
Settore Lavori Pubblici



Comune di Sanremo
Settore Lavori Pubblici

P. E. B. A. Sanremo
Lotto 1
Piano
Eliminazione
Barriere
Architettoniche
La città per tutti

P. E. B. A. Sanremo

Lotto 1

Piano
Eliminazione
Barriere
Architettoniche

La città per tutti

Progettiste:
Arch. Valia Galdi
Arch. Alice Saviozzi

Progettiste:
Arch. Valia Galdi
Arch. Alice Saviozzi

042020

042020

NOLIMITS

Comune di Sanremo
Settore Lavori Pubblici

P.E.B.A. Sanremo
Piano Eliminazione Barriere Architettoniche

Sindaco
Alberto Biancheri

Assessori ai Lavori Pubblici, Viabilità, Edilizia Privata ed Urbanistica
Giorgio Trucco (2019) Massimo Donzella (2019-2020)

Dirigente Settore Lavori Pubblici
Danilo Burastero

Responsabile del procedimento
Giulia Barone – Servizio Manutenzione Immobili, Progettazione e Verde Pubblico

Progettiste
Valia Galdi Alice Saviozzi

Partecipazione alla Redazione Piano
Comitato P.E.B.A.: Mirco Soleri, Mirko Ferranti, Cesare Longordo, Fabrizio D'Alessandro,
Giorgio Trucco, Sergio Tommasini

Hanno collaborato

Settore Lavori Pubblici
Cecilia Garzo, Valentina Tavaroli

Assessorato Politiche Sociali e Servizi alla Persona
Costanza Pireri

Ufficio Relazioni col Pubblico URP – Informagiovani
Paola Bruno

Consulta per i diritti delle persone con disabilità della Provincia di Imperia
Francesco Fontana

Consulente Esterno
Gianluca Giacchero

Aprile 2020

Comune di Sanremo
Settore Lavori Pubblici



Comune di Sanremo

Settore Lavori Pubblici

P. E. B. A. Sanremo
Lotto 1
Piano
Eliminazione
Barriere
Architettoniche
La città per tutti

P. E. B. A. Sanremo

Lotto 1

Piano
Eliminazione
Barriere
Architettoniche

La città per tutti

Relazione

Relazione

042020

042020

NOLIMITS

PRIMA PARTE

1. INTRODUZIONE



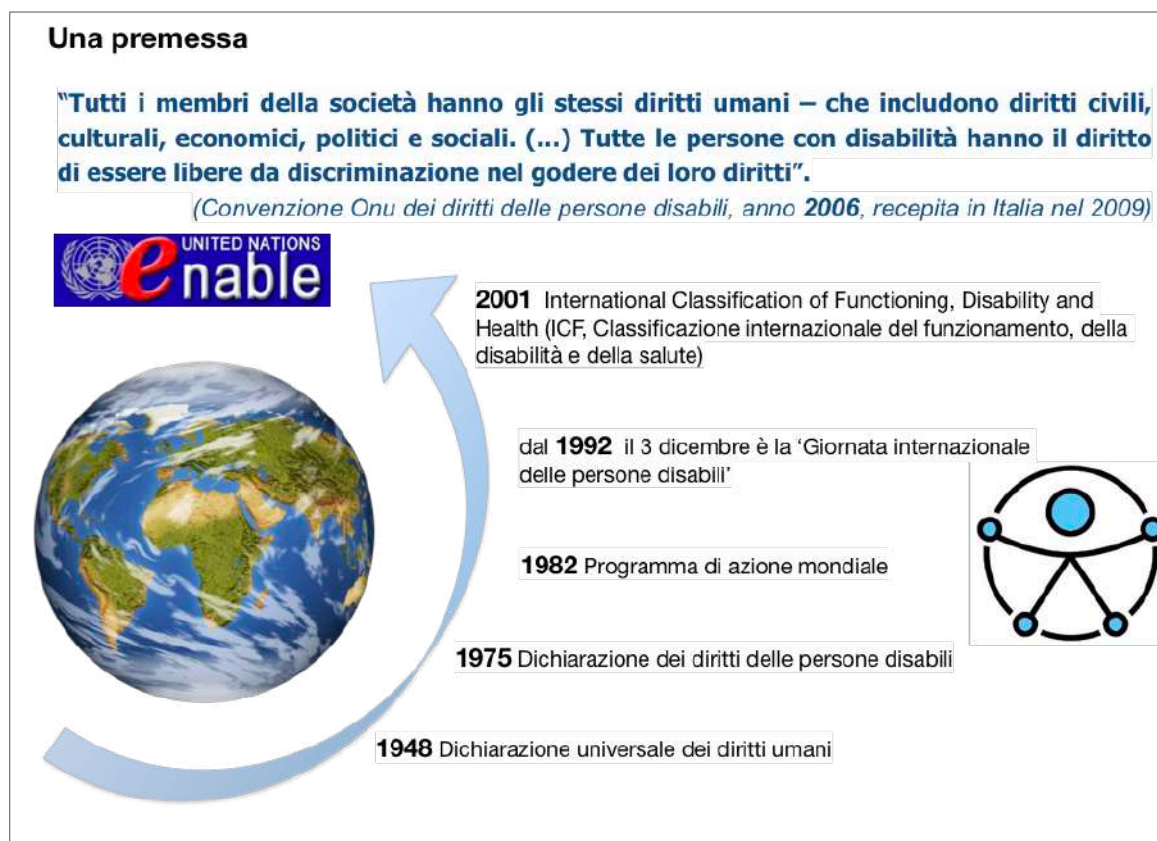
1.1 Riferimenti culturali e dello stato del diritto internazionale, evoluzione dei termini indicativa dell'evoluzione culturale.

L'affermazione del diritto alle pari opportunità e alla piena inclusione nella vita sociale, espressi dal diritto internazionale e recepito nel sistema delle norme e delle regole nazionali e regionali parte da lontano e trova riscontro anche nell'evoluzione delle definizioni che descrivono le condizioni delle persone disabili.

Diritto internazionale e recepimento nazionale

Nel 1948, in piena fase di ricostruzione, la "Dichiarazione universale dei diritti umani" venne approvata dall'Assemblea generale delle Nazioni unite e sancisce il diritto alla pari dignità per tutte le persone del genere umano quale fondamento della pace, della libertà e della giustizia, il diritto all'accesso all'istruzione, al lavoro, alla vita sociale, all'espressione della vita personale e fu alla base delle carte costituzionali dei singoli paesi. Successivamente, nell'alveo dei movimenti civili degli anni '60 maturarono le condizioni che portarono nel 1975 alla redazione della "Dichiarazione dei diritti delle persone disabili", ribadita nel 1982 dal "Programma di azione mondiale" e dall'istituzione nel 1992 della "Giornata internazionale delle persone disabili" il 3 dicembre di ciascun anno. È con la Convenzione Onu dei diritti delle persone disabili, sancita dalle Nazioni Unite nel 2006 che si compie un passo importante alla base delle finalità e delle programmazioni per l'Agenda ONU 2030, ribadendo che "Tutti i membri della società hanno gli stessi diritti umani – che includono diritti civili, culturali, economici, politici e sociali. (...) Tutte le persone con disabilità hanno il diritto di essere libere da discriminazione nel godere dei loro diritti".

La Legge n. 18/2009 del 03.03.2009 di "Ratifica ed esecuzione della Convenzione delle Nazioni Unite sui diritti delle persone con disabilità" ha riconosciuto il diritto alla mobilità e alla piena fruizione degli spazi collettivi come preconditione necessaria alle persone con disabilità per poter esercitare i propri diritti di partecipazione alla vita sociale.

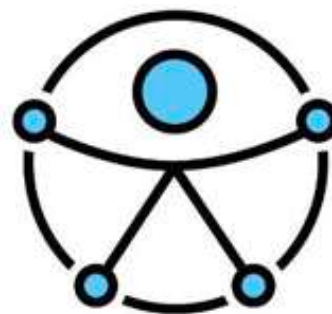


Le parole che raccontano l'evoluzione culturale in materia di disabilità

I termini che descrivono le condizioni delle persone disabili sono passati dal descrivere condizioni inerenti la salute e la funzionalità delle singole persone alla dimensione sociale, alla relazione con il contesto spaziale.

Le persone venivano dapprima descritte con definizioni quali mutilati, minorati (ancora nella legge 118/1971 ad esempio), proprie di un sistema in cui le persone vivevano incorniciate in un sistema di assistenza passiva e istituzionalizzata attraverso la segregazione in istituti specifici o nelle case al di fuori di qualunque contesto sociale.

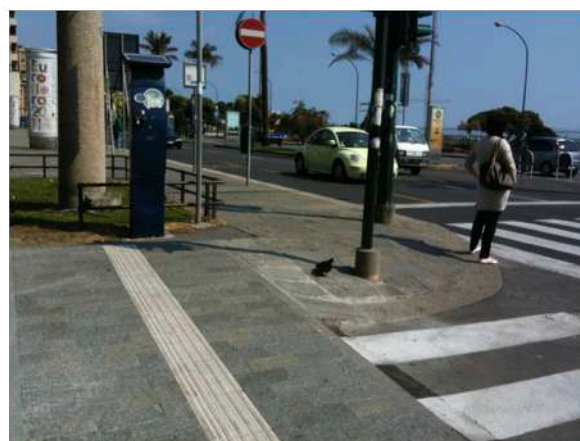
La definizione successiva di handicap, maturata negli anni '70 e ancora presente come riferimento nella Legge 104/1992, rende evidente uno svantaggio sociale, ovvero il fatto che le condizioni personali si riflettono nel sistema delle relazioni interpersonali determinando uno svantaggio nell'accesso allo studio, al lavoro, allo sport, alla cultura, allo svago, allo sviluppo di una vita personale. Il termine disabilità compare nel sistema di classificazione dell'Organizzazione Mondiale della Sanità nel 1981, ma è solo nel 2001 che con l'affermazione dell'International Classification of Functioning, Disability and Health (ICF, Classificazione internazionale del funzionamento, della disabilità e della salute) che la disabilità diventa il termine di riferimento per descrivere una condizione soprattutto generata dal contesto. Chiunque di noi, qualsiasi siano le nostre specifiche condizioni, diventa disabile rispetto a spazi e servizi che non possiamo utilizzare per condizioni di accessibilità, usabilità, comunicazione, percezione e coinvolgimento.



Disabilità

Nella Convenzione è stato sottolineato che la disabilità non risiede nella persona stessa ma è il risultato dell'interazione fra il soggetto e l'ambiente in cui vive.

“La disabilità risiede nella società non nella persona”



2. RIFERIMENTI E DEFINIZIONI

2.1 Ricognizione della normativa vigente - nazionale, regionale, di settore (Ministero Beni Culturali) e di alcune buone prassi.

In attuazione dell'art. 3 della Legge n. 18 del 03.03.2009, 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 del 28/02/1986 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. L'obbligo di tale strumento venne poi ribadito nella Legge 104 del 05/02/1992 specificando la necessità d'integrazione con spazi urbani e percorsi accessibili.

Anche a seguito dell'emanazione della L.13 /1989 e del suo decreto attuativo DM 236/1989, innovativo e tuttora di riferimento recepito nel Testo Unico per l'Edilizia, la Regione Liguria interviene con un proprio testo di riferimento, la l.r.15 del 12 giugno 1989 "barriere fisiche e localizzative", successivamente aggiornata. Le modifiche apportate alla legge con l'art.5 della l.r.12/2015 in cui si sottolinea la necessità di non peggiorare le condizioni di accessibilità e fruibilità anche in caso di interventi di manutenzione straordinaria per spazi aperti al pubblico, è indicativo del generale basso livello di attuazione degli interventi, delle diffuse non soddisfacenti condizioni di accessibilità. Per gli interventi di ristrutturazione anche a seguito della l.r. 12/2015, resta inteso quanto previsto dal DPR 503/1996 e recepito all'art.82 del Testo Unico per l'Edilizia DPR 380/2001 ss.mm.ii.

La l.r.41 del 29 dicembre 2014 modifica la Legge Regionale 15/1989 introducendo l'art.2 bis "Concertazione istituzionale e partecipazione" inerente la costituzione di un tavolo di raccordo tra Regione e Soprintendenza per la redazione di linee guida, sensibilizza gli enti locali alla formazione di organi consultivi per formulare proposte inerenti l'accessibilità, introduce l'art.1 bis con la sottolineatura della necessità di accantonamento del 10% degli oneri di urbanizzazione per l'abbattimento delle

barriere (già previsto dal 1989), del suo monitoraggio in merito, finalizzato alla verifica delle condizioni di accesso a finanziamenti a regia regionale.

Nel 2008 la Regione Liguria, con la DGR 1297, emana e promuove "Linee d'indirizzo per l'accessibilità urbana" che costituiscono un importante riferimento nella progettazione e nella pianificazione urbanistica. Tali indirizzi si pongono come strumento di conoscenza e approfondimento circa la fruizione dell'ambiente costruito, introducendo i riferimenti all'utenza ampliata, di genere, e all'Universal Design, alle caratteristiche prestazionali per la fruibilità di spazi e servizi. Le "Linee d'indirizzo per l'accessibilità urbana" si rivolgono ai soggetti che a diverso titolo operano nel settore edilizio-urbanistico e non solo. Le specificazioni contenute nel documento sono completate da indicazioni e soluzioni progettuali disponibili in un programma di consultazione informatico scaricabile.

Al punto 4.2 "campo di applicazione" si specifica che *"I requisiti prestazionali di accessibilità e le indicazioni progettuali delle presenti linee guida sono applicabili nei seguenti interventi:*

- a. Nuove opere nonché riqualificazione di urbanizzazioni primarie e secondarie;*
- b. Edifici e spazi aperti pubblici o d'interesse pubblico di nuova realizzazione o di riqualificazione, ancorché compresi nei programmi urbani complessi, e comunque fatto oggetto di convenzioni pubblico/privato relative a opere di urbanizzazione primaria e secondaria;*
- c. Edifici e spazi aperti al pubblico, anche a carattere temporaneo o comunque provvisorio, su proprietà privata, che prevedano il passaggio o la permanenza di persone;*
- d. Spazi esterni di pertinenza degli edifici e delle strutture di cui ai punti precedenti;*
- e. Ambienti esterni naturali (parchi, oasi, aree di riequilibrio, giardini, parchi archeologici, percorsi di carattere ambientale e storico-culturale ecc.), pubblici nonché privati aperti al pubblico;*
- f. Servizi speciali di pubblica utilità;*
- g. Interventi di nuova costruzione o di ristrutturazione urbanistica che includono gli spazi destinati a:*
 - esercizi di ospitalità ricettiva;*
 - edifici e locali destinati ad attività sportive e turistiche;*
 - edifici e locali destinati ad attività produttive e commerciali di qualunque tipo.*

Nel caso di localizzazione di nuove funzioni o servizi o attività d'interesse e uso pubblico i requisiti prestazionali di accessibilità devono essere garantiti per gli ambiti urbani di congiungimento tra l'ingresso dell'attività e servizi d'interesse pubblico con il parcheggio pubblico e la fermata dei mezzi pubblici."

Per quanto concerne il patrimonio culturale vincolato e le sedi museali, il Ministero dei beni e delle attività culturali e del turismo, anche attraverso l'istituzione di una Commissione Ministeriale, nel 2008 ha pubblicato le Linee guida per il superamento delle barriere architettoniche nei luoghi di interesse culturale.

In Liguria La direzione generale dei musei prosegue in questo impegno volto a dare rilevanza a progetti e interventi relativi all'accessibilità dei luoghi della cultura statali, già avviati e sostenuti negli ultimi anni dalla ex Direzione Generale per la Valorizzazione del Patrimonio Culturale. L'accessibilità fisica, sensoriale e culturale è riconosciuta quale requisito imprescindibile per rendere pienamente fruibili i luoghi della cultura a tutti i visitatori del patrimonio italiano. In ogni caso si rileva anche che sul sito ministeriale in cui sono censiti i luoghi museali accessibili individuati per regione, la Liguria non sia presente.

Tra le buone prassi effettuate in questi ultimi anni si ricordano alcuni progetti diffusi sul territorio in materia di accesso alle spiagge alla balneazione e al mare, oltre ad alcuni PEBA, atti di rilevazione, linee guida e programmazione, ancora poco diffusi.

I PEBA esistenti in Liguria nel 2017 sono solo a Genova, Imperia, Triora, Riva Ligure e Savignone. Ricordiamo il PEBA specifico per le aree interessate da GeNova 2004 e l'attività effettuata dal servizio Terre di Mare per il territorio della Provincia di Genova, eccellenza e innovazione non più attiva per mancanza di finanziamento, è stato un riferimento per i turisti e i cittadini disabili, un importante laboratorio territoriale. Il Comune di Diano Marina è stato tra i primi in Liguria a ottenere la Bandiera Lilla per la presenza di spazi e servizi inclusivi integrati, a partire dal mare.

BES Benessere equo e sostenibile

L'ISTAT (Istituto nazionale di statistica) descrive le condizioni della società italiana attraverso la definizione del "Benessere equo e sostenibile" (Bes) un insieme di indicatori sulle attività economiche integrati alle fondamentali dimensioni del benessere agli indicatori sulle disuguaglianze e la sostenibilità.

Una società che include tutte le persone è una società in cui sono minori i costi per la sicurezza, la salute, il disagio.

Imparare a occuparci degli altri e a considerare le piccole cose è importante dal punto di vista etico e apre nuove prospettive economiche, per il nostro futuro.

Le 12 dimensioni del benessere:

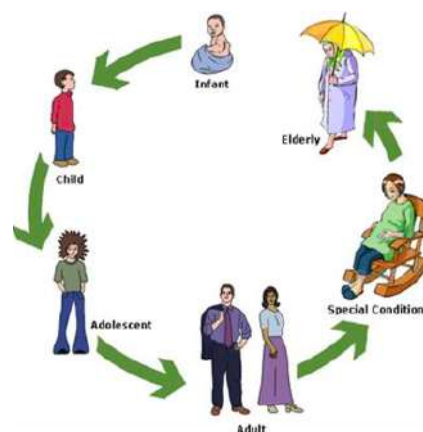
- Salute
- Istruzione e formazione
- Lavoro e conciliazione tempi di vita
- Benessere economico
- Relazioni sociali
- Politica e istituzioni
- Sicurezza
- Benessere soggettivo
- Paesaggio e patrimonio culturale
- Ambiente
- Innovazione, ricerca e creatività
- Qualità dei servizi



2.2 Ricognizione dei criteri generali inerenti l'utenza ampliata.

I PEBA sono redatti come strumento per promuovere l'inclusione nella progettazione e nell'adeguamento degli spazi pubblici e aperti al pubblico con riferimento alla fruibilità della città da parte di tutti, in cui le persone con disabilità motoria, cognitiva e sensoriale, costituiscono le categorie più fragili. L'idea e il riferimento all'utenza ampliata tiene conto di molte altre fragilità e del mutamento in atto nella struttura della popolazione. Le donne, i bambini, gli anziani, gli stranieri sono persone che anch'esse nel muoversi e nel fruire degli spazi urbani incontrano barriere, siano esse fisiche, sensoriali, culturali.

Il riferimento all'utenza ampliata nasce sia dal superamento del riferimento ad un essere umano astratto (come il modulo di Le Corbusier) per abbracciare le differenze che si esprimono concretamente nella vita e che riguardano una moltitudine di condizioni, variegata per età, condizioni di salute, genere e provenienza, sia con l'obiettivo di individuare soluzioni "per tutti" e perciò inclusive e non stigmatizzanti della disabilità. La miglior accessibilità infatti è quella che non si vede ma che si apprezza nella fluidità degli spostamenti e nella possibilità di scegliere e partecipare, per tutti gli utilizzatori della città.



Questo approccio è già presente nel DPR 503/1996, infatti all'art.1.2 lettera c) nella definizione di barriere architettoniche si esplicita "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". In quel "chiunque" si anticipa la diffusione del riferimento all'utenza ampliata, alla città inclusiva per tutti.

La città inclusiva è lo scenario di riferimento, l'obiettivo generale verso cui tendere, per adeguare gli spazi in cui muoversi, in modo da conseguire livelli di piena accessibilità, attraverso la costruzione di spazi e reti di spazi accessibili, progressivamente più completa ed estesa.

2.3 Requisiti, condizioni, elementi in gioco e definizioni utili

Con riferimento alle Linee d'indirizzo regionali, i requisiti necessari per una città accessibile sono:

1. Integrazione (inclusione), gli spazi urbani devono risultare possibilmente privi di elementi che possano configurare differenziazioni di uso per categorie d'utenza con specifiche difficoltà;
2. Fruizione, gli spazi urbani devono essere fruibili in ogni parte da un'utenza ampliata in maniera autonoma, possibilmente senza l'aiuto di accompagnatori o di ausili meccanici;
3. Comfort, gli spazi urbani devono essere utilizzabili senza disagi o affaticamenti

di alcun tipo da parte di un'utenza ampliata;

4. Riconoscimento, gli spazi urbani devono essere riconoscibili sia per l'ubicazione di specifiche funzioni, sia per la collocazione degli edifici di interesse e uso pubblico, sia per gli degli elementi di arredo urbano.

A questi si aggiunge la necessità di una corretta comunicazione delle informazioni e delle condizioni di accessibilità degli spazi e del sistema dei percorsi, per permettere ai cittadini e ai visitatori di programmare le attività in relazione all'offerta e al livello di accessibilità.



Ricordiamo che il DM 236/1989 all'art.2 e il DPR 503/1996 all'art.1 comma 2 definiscono le **barriere architettoniche** come segue:

- 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 parti, attrezzature o componenti;
- c) 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.

La legge regionale 15 /1989 all'art.3 comma 2 definisce barriere localizzative " per **barriera localizzativa** s'intende 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, psichica, di natura permanente o temporanea dipendente da qualsiasi causa".

A queste definizioni si aggiungono:

- **Barriere percettive:** 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;

- **Fattori ambientali:** sono gli aspetti del mondo esterno che formano il contesto della vita di un individuo e, come tali, hanno un impatto sul funzionamento della persona (es. ambiente fisico e sue caratteristiche, atteggiamenti, valori, politiche, sistemi sociali e servizi ecc.);
- **Fattori personali:** sono fattori contestuali correlati all'individuo quali l'età, il sesso, la classe sociale, le esperienze di vita, modelli di comportamento generali e stili caratteriali che possono giocare un loro ruolo nella disabilità a qualsiasi livello.

Mentre in relazione ai livelli di accessibilità gli spazi possono essere classificati, sempre ai sensi dell'art.2 del DM 236/1989 ai punti richiamati, come segue:

G) Per **accessibilità** s'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 fruirne spazi e attrezzature in condizioni di adeguata sicurezza e autonomia.

H) Per **visitabilità** s'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.

I) Per **adattabilità** s'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.

Nel DM 236/89 art.5 comma 7 si definisce **Visitabilità condizionata** la condizione in cui negli edifici, unità immobiliari o ambientali aperti al pubblico esistenti nei quali esista la possibilità di fruizione mediante personale di aiuto anche per le persone a ridotta o impedita capacità motoria, allorché sia posto in prossimità dell'ingresso un apposito pulsante di chiamata al quale deve essere affiancato il simbolo internazionale di accessibilità di cui all'art. 2 del D.P.R. 384/78.

Negli ultimi anni, grazie al contributo delle Consulte e delle Associazioni, ai laboratori nazionali quali Sipuò (turismo accessibile), il senso dell'accessibilità e della fruibilità è stato declinato con maggiore attenzione a individuare tutte le componenti in gioco e configurandosi come un vero e proprio "sistema". Per conseguire una accessibilità ottimale dobbiamo considerare:

- Progettazione,
- Accoglienza,
- Informazione e comunicazione,
- Formazione,
- Manutenzione.

Dal laboratorio nazionale Sipuò sul turismo accessibile e dal suo contributo in materia di turismo e spiagge accessibili si estrapola:

Progettazione

L'obiettivo principale della progettazione e della gestione del territorio dev'essere la costruzione di un ecosistema inclusivo, ospitale e accessibile.

Accoglienza

Le persone con disabilità devono poter trovare un'adeguata struttura. La qualità dell'offerta (turistica nel caso dei redattori di Sipuò) deve includere l'accessibilità. A tal fine devono essere coinvolti gli operatori, le amministrazioni locali, le componenti del territorio, tenendo conto dei diversi bisogni del turista al fine di creare un sistema di ospitalità per tutti.

Informazione e comunicazione

L'informazione sulle condizioni di accessibilità permette a chiunque la scelta e la fruizione dei servizi in funzione delle proprie aspettative ed esigenze.

L'informazione dev'essere oggettiva, verificata e attendibile e non deve limitarsi ad una valutazione di generica accessibilità. **La comunicazione** è uno strumento per far conoscere, incentivare scelte, creare atteggiamenti favorevoli.

Formazione

Va assicurata la formazione permanente degli operatori in materia di accessibilità e accoglienza. Nella formazione degli operatori professionali (*gestore, assistenti, addetti, ecc.*) devono essere promosse la conoscenza delle

esigenze e le sensibilità delle persone con disabilità. Le strategie per la qualificazione delle risorse umane devono essere caratterizzate dalla continuità della formazione.

Manutenzione

La manutenzione costituisce la **condizione fondamentale per mantenere un servizio di qualità**. La qualità si esprime attraverso interventi immediati e comunque periodici delle infrastrutture in dotazione atti a garantirne il livello di fruibilità. Alla voce manutenzione vanno anche ricondotti gli indispensabili interventi di pulizia e igiene dei servizi igienici.

Requisiti

Per raggiungere gli obiettivi di **inclusione** e di **rispetto dei diritti umani**, oltre che delle relative **normative sulla accessibilità**, si identificano due livelli:

- **I requisiti indispensabili di accessibilità**
- **I requisiti ottimali di accessibilità**

Tra i requisiti ottimali di accessibilità troviamo l'accesso a tutti i servizi presenti (i piani di un edificio, tutti gli spazi di un servizio pubblico o aperto al pubblico), la possibilità di scegliere (scuola, spiaggia, cinema, palestra, ecc.), la presenza di ausili che migliorino l'accessibilità per tutti, l'attenzione a costruire spazi dotati di attrezzature inclusive, come nel caso dei giochi per i bambini.



2.4 I principi dell'Universal Design

Un importante riferimento nella comprensione degli aspetti rilevanti per quanto concerne l'accessibilità e la fruibilità, da acquisire e considerare nella progettazione e nella valutazione di spazi e servizi, sono i sette principi definiti dal gruppo di ricerca condotto da Ronald Mace alla North Carolina State University nel 1997.

N.1 Usabilità equa

Il design è utile e vendibile a persone con abilità diverse.

Pertanto:

- *Fornisce lo stesso significato dell'uso a tutti gli utilizzatori: identico se possibile; altrimenti equivalente.*
- *Evitare segregazione o categorizzazione di qualsiasi utilizzatore.*
- *Componenti di riserbo, sicurezza e incolumità devono essere disponibili a tutti gli utilizzatori in modo equivalente.*
- *Il design deve essere attraente per tutti gli utilizzatori.*



N.2 Flessibilità d'uso

Il design ammette un'ampia gamma di preferenze e abilità individuali.

Pertanto:

- *Apporta scelta nei metodi d'uso.*
- *Ammette una maneggiabilità sia sinistra che destra.*

- *Favorisce l'accuratezza e la precisione dell'utilizzatore.*
- *Apporta adattabilità all'abilità dell'utilizzatore.*



N.3 Uso semplice e intuitivo

Lo scopo del prodotto è facile da capire, indipendentemente dell'esperienza, conoscenza, abilità linguistiche o livello di concentrazione possibile dell'utilizzatore.

Pertanto:

- *Elimina complessità non necessarie.*
- *Corrisponde all'intuizione e alle aspettative dell'utilizzatore.*
- *Ammette un'ampia gamma di abilità linguistiche e di alfabetizzazione.*
- *Gestisce l'informazione coerentemente con la sua importanza.*
- *Fornisce efficaci suggerimenti e feedback durante e dopo l'azione d'uso.*



N.4 Informazione percepibile

Il design comunica efficacemente le informazioni necessarie all'utilizzatore indipendentemente dalle condizioni ambientali o delle sue abilità sensoriali.

Pertanto:

- *Usa metodi diversi (visivi, verbali, tattili) per ridondare la presentazione dell'informazione essenziale.*

- Fornisce adeguata differenziazione tra l'informazione essenziale e quelle in secondo piano.
- Massimizza la leggibilità dell'informazione essenziale.
- Differenzia gli elementi secondo modalità che possono essere descritte (esempio, rendere semplice dare istruzioni ed indicazioni).
- Fornisce compatibilità con una varietà di tecniche o dispositivi usati dalle persone con limitazioni sensoriali.



N.5 Tolleranza per gli errori

Il design minimizza i pericoli e le conseguenze avverse di usi accidentali o non intenzionali.

Pertanto:

- Sistema gli elementi al fine di minimizzare pericoli ed errori: gli elementi più usati, i più accessibili; gli elementi più pericolosi, eliminati, isolati o schermati.
- Prevede avvertimenti su errori e pericoli.
- Prevede elementi di protezione contro la conseguenza di guasti.
- Scoraggia usi non intenzionali in azioni che richiedono cautela.



N.6 Sforzo fisico contenuto

Il design può essere usato in modo efficiente e comodamente in condizioni minime di fatica.

Pertanto:

- *Permette all'utilizzatore di mantenere una posizione neutra del corpo.*
- *Uso ragionevole dell'azione di forza per operare.*
- *Minimizza le azioni ripetitive.*
- *Minimizza lo sforzo fisico sostenuto.*

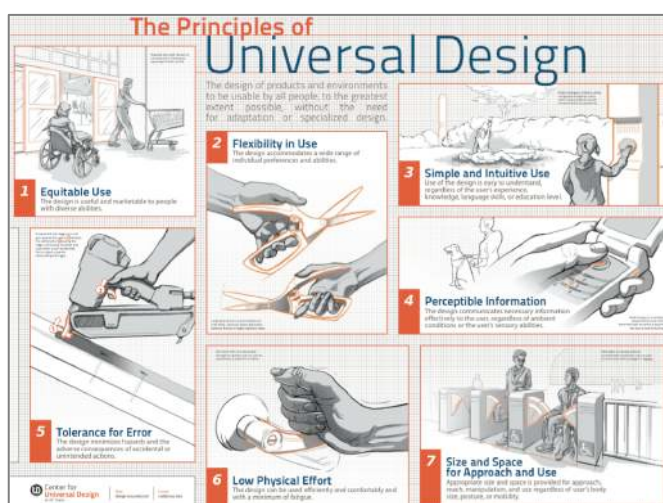


N. 7 Dimensione e spazio per approccio e uso

Dimensione e spazio appropriato sono garantiti per l'approccio, l'accesso, la manipolazione e l'uso, indipendentemente dalle dimensioni del corpo, postura e mobilità.

Pertanto:

- *Fornisce una chiara visualizzazione degli elementi importanti per ogni utilizzatore seduto o eretto.*
- *Rende confortevole raggiungere tutti le componenti per qualsiasi utilizzatore seduto od eretto.*
- *Ammette variazioni nelle dimensioni della mano e impugnatura.*
- *Fornisce adeguato spazio per l'impiego degli ausili o personale di assistenza.*



3. VERIFICA DI ASSOGGETTABILITÀ A VAS (NON SOGGETTO).

Il Piano effettua ricognizioni e analisi, fornisce indirizzi per soluzioni interenti l'accessibilità, pertanto non ricadono le condizioni espresse all'art.3 della l.r.12/2012.

Il PEBA, per sua natura, non risulta soggetto a VAS e a verifica di assoggettabilità poiché non impatta direttamente sull'ambiente e il patrimonio culturale.

4. GLOSSARIO

Nell'occuparci dell'accessibilità degli spazi e dei servizi intervengono anche altri riferimenti di seguito richiamati:

Autonomia: è la possibilità, per le persone con ridotta o impedita capacità motoria o sensoriale, di muoversi e utilizzare lo spazio, comprese le attrezzature, i dispositivi, gli apparecchi e gli impianti in esso contenuti senza ricorrere all'aiuto esterno di altre persone. A un livello primario è la possibilità di scegliere, di far valere la propria intenzione, anche a fronte degli impedimenti, siano essi individuali oppure ambientali, che portano la persona a doversi muovere e fruire degli spazi ricorrendo all'aiuto di altri.

Accessibilità informatica: è 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;

Fruibilità: è la possibilità di utilizzare gli spazi aperti e/o costruiti, i servizi informativi ed i mezzi di trasporto.

Usabilità: è il grado in cui un prodotto può essere usato da specifici utenti per raggiungere specifici obiettivi con efficacia, efficienza e soddisfazione. Misura la facilità con la quale i contenuti e le funzionalità del prodotto sono disponibili e fruibili dall'utenza, evitando che specifiche funzioni restino, di fatto, inutilizzate. L'usabilità è riferita a prodotti e servizi (recentemente ad siti e applicazioni web). La fruibilità a spazi ed edifici.

Orientamento: è la possibilità di percepire la struttura dei luoghi, di mantenere la direzione di marcia e di individuare elementi d'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.

Tecnologie assistive: sono gli strumenti e le soluzioni tecniche, hardware e/o software, che permettono alla persona disabile di accedere alle informazioni e ai servizi erogati dai sistemi informatici (comandi e guida vocali, app, codici di suoni in apposite sezioni ecc.).

Le definizioni più significative con riguardo all'orientamento di persone con disabilità sensoriali sono:

Guida Naturale: particolare conformazione dei luoghi tale da consentire al disabile visivo di orientarsi e di proseguire la sua marcia senza bisogno di altre indicazioni. Le guide naturali possono costituire idonei percorsi guida per i disabili visivi, senza alcuna integrazione di guida artificiale (quali i bordi dei muri, i cordoli, i perimetri a rilievo degli spazi, i corrimani).

Percorso Tattile: sistema di codici tattili a pavimento atti a consentire la mobilità e la riconoscibilità dei luoghi da parte dei disabili visivi. Vengono installate nei grandi spazi dove mancano riferimenti fisici o acustici che possano indirizzare il disabile, individuando un percorso sicuro, integrato da una continuità di elementi visivi, acustici, tattili, talvolta olfattivi che forniscono un riferimento per l'orientamento di chi ne fruisce.

Segnale Tattile: è un elemento in grado di fornire indicazioni puntuali che consentono a chi non vede di individuare un punto di interesse o un pericolo. Differentemente da un percorso o pista tattile, non indica un percorso da seguire. Si dividono in varie tipologie le cui più comuni sono: i “segnali di pericolo”, che individuano e presegnalano una situazione potenzialmente pericolosa per il disabile sensoriale (come un ostacolo valicabile ad esempio una scala o un attraversamento pedonali, oppure un ostacolo non valicabile come la banchina del treno, il molo portuale, ecc.) e i “segnali d’intercettazione” che individuano e presegnalano un punto di interesse (punto informazioni, fermata bus, reception, ecc.).

Mappa Tattile: rappresentazione schematica di luoghi, a rilievo, a contrasto cromatico, con pittogrammi universali e rappresentazioni spaziali ove possibile, completa di legenda con simboli, caratteri Braille e “large print” con caratteristiche particolari tali da poter essere esplorate con il senso tattile delle mani o percepite visivamente da parte della più ampia gamma di utilizzatori.

Sistema LOGES VET Evolution: acronimo di “Linea di orientamento, guida e sicurezza” è un sistema costituito da superfici dotate di rilievi, appositamente studiati per essere percepiti sotto i piedi e di aree visivamente contrastate tra loro, a seconda del grado di attenzione richiesto, da installare sul Piano di calpestio, per consentire ai non vedenti e agli ipovedenti l’orientamento e la riconoscibilità dei luoghi e delle fonti di pericolo. Tale sistema è integrato da segnali “smart” trasmessi attraverso elementi integrati alla pavimentazione al bastone della persona

Targa Tattile: riporta specifiche informazioni direzionali o localizzative mediante simboli e caratteri a rilievo.

Linea Gialla di sicurezza: codice tattile di pericolo a pavimento posto in prossimità del bordo di banchine o marciapiedi.

Loop: Tecnologia assistiva basata sull’utilizzo di un impianto a induzione magnetica che si può installare negli spazi ampi e rumorosi come nel caso di sale conferenze, aule magne e universitarie in genere, teatri, sala consigliare, sportelli pubblici, aeroporti e stazioni ferroviarie, ecc. In tal modo la persona ipoudente con protesi acustica o impianto cocleare può ascoltare bene.

Sottotitolazione e respeaking: Il respeaking, o rispeakeraggio, è una nuova tecnica di produzione di sottotitoli. Un operatore, il rispeaker, ascolta l’oratore di una conferenza o il programma che deve essere sottotitolato e, simultaneamente, lo ripete

dettandolo al software di riconoscimento del parlato. Grazie alla tecnologia di riconoscimento del parlato, il software riesce a trascrivere fedelmente quello che viene dettato dall'operatore con voce chiara e pulita. Il respeaker, oltre a dover parlare con voce chiara e pulita, deve anche sapere strutturare il suo discorso in maniera che risulti comprensibile a chi poi andrà a leggere i suoi sottotitoli" (Carlo Eugeni).

LIS lingua Italiana dei Segni: è la lingua, in tre declinazioni, usata dalle persone sorde e udenti appartenenti alla Comunità Sorda Italiana ed è un sistema comunicativo che sfrutta il canale visivo-gestuale che risulta integro nelle persone Sorde.

5. FINALITÀ

L'Amministrazione Comunale di Sanremo ha istituito, con deliberazione del Consiglio Comunale n° 72 del 16-11-2015, il Comitato Comunale per la pianificazione dell'eliminazione delle barriere architettoniche e localizzative denominato Comitato P.E.B.A.

Tra gli obiettivi del Comitato PEBA vi sono le seguenti azioni:

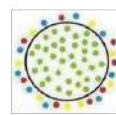
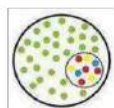
- Valutare lo stato attuale della città in relazione alla presenza di barriere architettoniche.
- Aprire, sul portale Internet del Comune, una sezione dedicata nella quale rendere pubbliche le informazioni sulla accessibilità ai servizi di interesse sia dei residenti che dei turisti.
- Avviare di una campagna di raccolta di segnalazioni da parte dei cittadini.
- Intervenire nel coordinamento delle azioni necessarie per l'eliminazione delle barriere architettoniche lungo i percorsi pubblici e negli edifici comunali, suggerendo priorità d'intervento e verificandone l'esecuzione e la funzionalità.

Il PEBA per le aree centrali di Sanremo ha l'obiettivo di essere uno strumento tecnico per il conseguimento delle suddette finalità, attraverso l'individuazione dello stato dell'accessibilità a edifici e spazi aperti, la redazione di linee guida per la soluzione delle criticità maggiori, l'individuazione di priorità.

Queste singole azioni rispondono all'obiettivo generale espresso dalla Civica Amministrazione di migliorare le condizioni locali per favorire l'inclusione delle

persone con disabilità e più in generale dell'utenza fragile (bambini, persone anziane, donne incinte, persone in differenti condizioni di salute) a partire da una migliore accessibilità agli spazi e ai servizi pubblici e collettivi.

Disabilità: relazione ambiente - essere umano



ESCLUSIONE



SEGREGAZIONE



INCLUSIONE

L'offerta di migliori condizioni di fruizione degli spazi e dei servizi, oltre che orizzonte culturale e democratico, è significativo nella percezione del benessere delle persone e attrattivo di abitanti giovani, di attività produttive e turistiche.

In questo percorso la partecipazione e il coinvolgimento delle parti sociali interessate e della collettività, è assunto come pratica democratica e di sensibilizzazione culturale.

6. METODO DI LAVORO

L'attività del PEBA si sviluppa in più fasi e contributi a partire dal cuore del lavoro che è consistito in:

- Individuazione di criteri e riferimenti culturali e operativi condivisi con il Comitato PEBA e i referenti comunali, sviluppo di linee guida per la lettura degli spazi e l'individuazione degli interventi con riferimenti al superamento delle barriere per le persone con disabilità motoria sensoriale e cognitiva, a partire dalle prescrizioni normative, dalle buone prassi, dalle soluzioni concordate con il Comitato PEBA e con attenzione a privilegiare le soluzioni più inclusive per tutti e proprie di

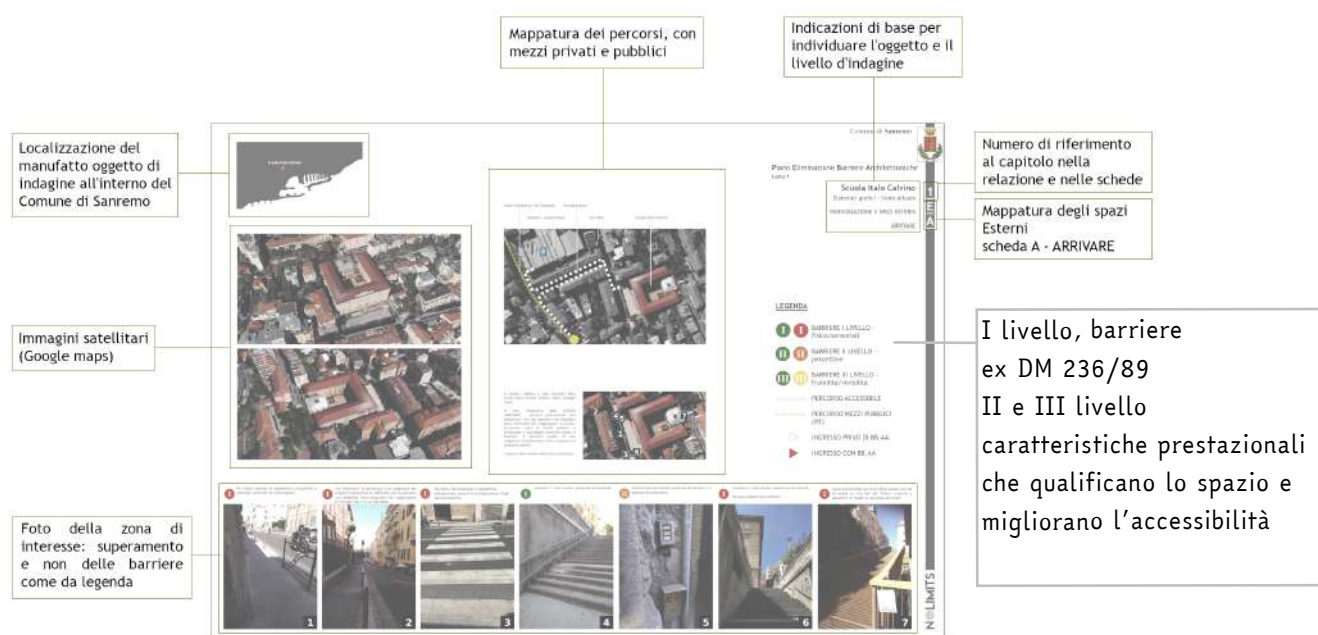
un'accessibilità "trasparente", assolta nella progettazione e priva di soluzioni stigmatizzanti.

- b. Analisi del patrimonio edilizio e dello spazio urbano indicati per la ricognizione. In questa fase sono stati effettuati sopralluoghi in cui abbiamo impiegato le schede di rilevazione adottate dal Comitato PEBA e che sono state ulteriormente implementate per la ricognizione dello spazio urbano:
1. Ricognizione dello stato dei luoghi,
 2. Analisi delle criticità, esposte in relazione e nelle schede grafiche;
 3. Indicazione preliminare di soluzioni individuate nelle tavole grafiche e illustrate in relazione;
 4. Valutazione di costi unitari e costi complessivi di base per le proposte di abbattimento barriere a partire da un'analisi dei prezzi basata su ricerche di mercato e sul Prezziario Regionale della Camera di Commercio;
 5. Valutazione dei tipi di barriere più ricorrenti e degli spazi che presentano maggiori criticità.

Il PEBA di Sanremo è costituito dai seguenti documenti:

- Relazione illustrativa articolata per edifici e spazi urbani
- Tavole grafiche di analisi, valutazione e indicazioni progettuali, costituite da planimetrie alle scale adeguate ed estratti fotografici e cartografici con rimandi alle tabelle degli interventi tipo attraverso i codici di identificazione dei tipi di interventi,
- Illustrazione di soluzioni tipo per attraversamenti pedonali e fermate bus,
- Sintesi ragionata delle schede di valutazione,
- Stima sommaria di costi,
- Documentazione fotografica.

Di seguito evidenziamo una guida alla lettura delle tavole grafiche:



SECONDA PARTE

RICOGNIZIONE DEGLI EDIFICI

Elenco degli edifici esistenti oggetto di ricognizione e valutazione degli interventi di eliminazione delle barriere architettoniche

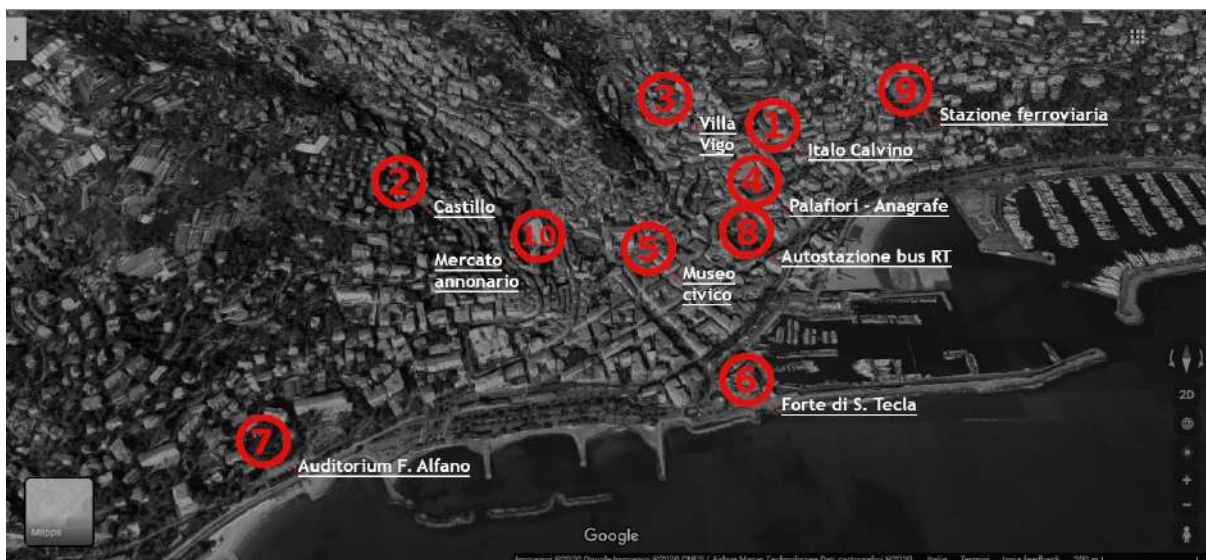
A. LE SCUOLE: 1 CALVINO - VIA VOLTA, 2 CASTILLO, 3 VILLA VIGO

B. ALTRI EDIFICI PUBBLICI: 4 PALAFIORI

C. SPAZI PER LA CULTURA: 5 MUSEO CIVICO, 6 FORTE SANTA TECLA, 7 AUDITORIUM FRANCO ALFANO

D. SPAZI PER LA MOBILITÀ: 8 AUTOSTAZIONE DELLE LINEE DI TRASPORTO PUBBLICO, 9 STAZIONE FERROVIARIA

E. SPAZI PER IL COMMERCIO, 10. MERCATO ANNONARIO



Elenco delle progettazioni in corso visionate e per le quali sono state formulate indicazioni per migliorare l'accessibilità:

- Scuola ex Mercato dei Fiori
- Bagni scuola Dani Scaini
- Uffici per l'anagrafe all'interno di Palafiori
- Auditorium Franco Alfano

SCUOLA 1 Via Volta Italo Calvino

Scuola statale

D'infanzia "via Volta", Primaria "Alessandro Volta", Secondaria di primo grado "Italo Calvino" sita in Via Volta 99, 101 (primaria)



Il complesso storico di via Volta, caratterizzato dall'edilizia specialistica degli anni '30, unico edificio progettato per essere una scuola tra quelli in uso (vincolo architettonico puntuale ex art.12 DL 42/2004 ss.mm. e ii.) comprende gli spazi delle tre scuole (infanzia, elementari, medie) e gli spazi delle palestre per le attività sportive utilizzate anche dal territorio. La scuola presenta ampi margini di miglioramento dell'accessibilità e della fruibilità, a partire da una situazione che presenta barriere esterne e interne al complesso edilizio.

ANALISI E VALUTAZIONE DELLO STATO ATTUALE

La ricognizione è volta a individuare gli elementi di base, fisici e sensoriali, per permettere l'accessibilità e la fruibilità degli spazi da parte di persone disabili, in particolare da parte dei bambini.

ARRIVARE

RTP **NOLIMITS**

Arch. Valia Galdi
Mb 346 9634835

E valiagaldi@gmail.com

Arch. Alice Saviozzi
Mb 349 0897623

E saviozzi.alice@gmail.com

con la collaborazione di



Via Volta è raggiungibile a piedi, da levante percorrendo la strada da Rondò G.Garibaldi, dal centro risalendo da Corso G.Garibaldi attraverso via Giorgio Pallavicini, una strada di collegamento trasversale con una pendenza media del 5%, analogamente su corso G.Garibaldi.

Sul lato opposto la scuola confina con Via Val del Ponte.

Non sono presenti linee di trasporto pubblico urbano lungo via Volta. È presente in prossimità il parcheggio privato in struttura in prossimità della scuola.

Via G.Pallavicini ha un marciapiede ampio e delimitato da paletti e transenne, nei punti tra i paletti consente l'incrocio tra carrozzine. La pavimentazione è in piastrelle di cemento abbastanza regolare. Non sono presenti segnalazioni tattopiantari. Le delimitazioni dei giardini e i palazzi offrono una guida naturale, il bordo è anch'esso in cordoli cementizi, con una fila lastricata in aderenza.

Il lungo percorso in pendenza può risultare impegnativo da percorrere in autonomia da parte di persone disabili o nel caso di mamme con passeggini (cfr. tav.EA foto 2).

Il marciapiede di via Volta dal lato a monte, dove si trova la scuola, è protetto da transenne e paletti, di ampiezza poco maggiore di un metro, la pavimentazione è sufficientemente liscia, omogenea e a fughe strette, a tratti con pendenza trasversale elevata.

Non sono presenti segnalazioni tattopiantari in corrispondenza degli attraversamenti e dei passi carrai che si trovano in prossimità degli accessi all'area della scuola. Il bugnato grezzo del basamento a scarpa non offre un piacevole riferimento naturale alle persone non vedenti o ipovedenti (cfr. tav.EA foto 1).

A ponente la classica targa bianca all'esterno indica la scuola e, superato il cancello, a sinistra un citofono - poco leggibile - è collocato per richiedere l'uso del servoscala (cfr. tav. 1BC, tav.EA foto 5).

A levante in prossimità dell'innesto laterale è situato, poco distante, un attraversamento (cfr. tav.EA foto 3). In questo tratto l'area è bene illuminata.

L'ingresso della scuola è posto a un livello superiore da quello stradale ed è raggiungibile attraverso le aree pertinenziali laterali mediante una rampa di scala seguita da gradini abbinati. Sul lato a ponente si trova l'accesso condizionato per le persone con disabilità motoria attraverso l'impiego di un servoscala, installato nel primo tratto a superamento della rampa di scale e poi mediante la presenza di raccordi

per i gradini che si trovano nella parte alta del percorso (cfr. tav. 1BC, tav.EA foto 4). Il percorso non è protetto dalle intemperie. Ad oggi le persone disabili motorie possono accedere alla scuola solo mediante il servoscala. Un mezzo di trasporto (auto, servizio, taxi) può fermarsi in prossimità del cancello. È una soluzione poco soddisfacente perché condizionata e non inclusiva.

La pavimentazione delle scale è realizzata in piastrelle di cemento di tipo tradizionale, i bordi sono costituiti da cordoli dello stesso materiale. Su uno solo dei lati della scala si trova il corrimano costituito da segmenti di tubi di ferro, posizionati nei tratti lungo le rampe (cfr. tav.1BC, tav.EA foto 6). A levante il collegamento pedonale è pubblico, interseca ingressi privati e l'accesso alla terrazza di pertinenza della scuola, segue salendo il cancello che delimita l'area d'ingresso alla scuola. Il percorso sino all'ingresso presenta vari gradini alternati a pianerottoli. La pavimentazione in piastrelle di cemento non presenta segnalazioni tattopiantari. Il percorso è illuminato da punti luce su pali in testa ai muri di delimitazione dell'area. Poco oltre l'area d'ingresso sono collocati i cassonetti della differenziata, senza soluzione di continuità.

ENTRARE

L'ingresso situato a levante è ampio, organizzato con una bussola rettangolare all'interno del portone tale da contenere le due ante aperte ai lati, offrendo un ingresso più riparato. Sulla soglia si trovano due gradini in marmo su cui sono state collocate strisce antidrucciolo a contrasto di luminanza.

Solo l'ingresso a ponente è dotato di raccordi per il superamento del dislivello.

MUOVERSI

PIANO TERRA

Al piano terra troviamo spazi per la gestione della scuola e servizi comuni quali la mensa. La planimetria 1BC evidenzia le porzioni accessibili della scuola da parte delle persone con disabilità motoria.

A partire dall'ingresso di levante, l'accesso al corridoio di distribuzione avviene mediante raccordi per il superamento dei gradini e raggiunge il corpo scala a ponente dove è collocato un servoscala per l'accesso ai piani superiori.

Non è presente una segnaletica di orientamento di immediata chiarezza che accompagni i fruitori nell'edificio in cui si trovano spazi destinati a usi e scuole differenti (tav.1BC

punto 5). Gli spazi sono differenziati a zone con il colore dello smalto del basamento (azzurro, rosa). Le pavimentazioni sono in piastrelle di graniglia decorate e in marmo, lungo i corridoi trovano posto alcuni elementi che talvolta, come nel caso di qualche estintore, non sono integrati in maniera opportuna e risultano sporgenti.

Al piano terra i servizi igienici per gli adulti non sono accessibili (tav.1BC punto 4). Altresì non è accessibile in autonomia uno dei due refettori (tav.1BC punto 1). I servizi igienici dei refettori non sono raggiungibili che attraverso un'ampia scala di una decina di gradini in marmo, priva di corrimani e in ogni caso non presentano servizi igienici attrezzati e fruibili da parte di bambini disabili (tav.1BC).

PRIMO PIANO

Al primo piano il corridoio distribuisce agli spazi della scuola, i corridoi sono ampi e la fascia colorata a contrasto ne rende evidente lo sviluppo. Le porte sono tradizionali, con maniglie e aperture di serie, le pavimentazioni del corridoio presentano semplici cornici che sottolineano zone e aree. All'interno delle aule gli arredi nella maggior parte dei casi hanno tavoli e in parte sedie regolabili in altezza. Gli arredi fissi sono collocati ad altezza opportuna.

I servizi igienici non sono accessibili per la presenza di gradini in ingresso e all'interno, per le ridotte dimensioni e la mancanza di almeno uno spazio accessibile e attrezzato (tav.1BC).

Il grande cortile centrale è pavimentato con piastrelle di cemento e non risulta accessibile per la presenza di scale di accesso (tav.1BC). Lo spazio dedicato ai giochi dei bambini è delimitato e attrezzato con giochi non inclusivi. La parte restante è pavimentata in cemento e impiegata per giochi all'aperto, priva di arredi o elementi verdi (tav.1BC).

La palestra non è accessibile per la presenza di gradini in ingresso, su ambo i lati (tav.1BC). La pavimentazione è in linoleum e le pareti sono dotate di paraspigoli. La fascia di base per un'altezza di circa due metri è smaltata a contrasto cromatico.

Nelle aule gli arredi sono in parte regolabili in altezza, i termosifoni non sono protetti (scuola primaria).

Nel corridoio di fronte al corpo scala è situata una "guardiola" per il bidello al piano, la postazione vetrata e protetta non è facilmente fruibile da parte delle persone, presuppone che l'addetto sia all'esterno o comunque si sposti per poter comunicare

meglio con persone disabili, bambini e ragazzini tenendo conto dell'altezza del vetro scorrevole e della chiusura del volume(tav.1BC).

SECONDO PIANO

La condizione è analoga al piano sottostante, assenza di servizi igienici accessibili, palestra con dislivello da abbattere in ingresso, difficoltà di orientamento (omogeneità cromatica, assenza di segnaletica specifica). La rampa dei percorsi di sicurezza esterni che collega con la retrostante via Val del Ponte in prossimità della scuola è inserita su un sistema di scale quindi non costituisce un'uscita percorribile da persone disabili motorie (tav.1BC).

TERZO PIANO

Analogamente al piano sottostante, assenza di servizi igienici accessibili.

Ai vari piani le uscite di sicurezza sono accessibili ma non lo sono i percorsi esterni (scale) pertanto le persone disabili motorie non possono allontanarsi in autonomia.

INDICAZIONE DI INTERVENTI PER MIGLIORARE L'ACCESSIBILITÀ E LA FRUIBILITÀ DEGLI SPAZI

ARRIVARE

Barriere fisiche e sensoriali

- Dotare i percorsi pedonali pubblici e i percorsi pertinenziali di accesso alla scuola della segnaletica tattopiantare in corrispondenza di attraversamenti, passi carrai e scale.
- Valutare l'opportunità di riservare parcheggi accessibili alla scuola mediante una convenzione con il servizio privato in struttura.
- Inserire un ascensore:
 - o Ricavato integrato al terrazzo, dalla quota di via Volta alla quota del terrazzo in alternativa al servoscala (al centro, piccolo ascensore esterno con castello metallico e vetro autopulente, da collocarsi in corrispondenza del cancello centrale),
 - o Oppure ricavato nel distacco privato situato a lato dell'ingresso ovest, dalla quota della strada alla quota dell'ingresso.

Barriere percettive

- Dotare i percorsi di una segnaletica specifica per l'immediata individuazione della scuola e dei suoi accessi.

Fruibilità e affordance

- Dotare il percorso di arrivo di una pensilina di protezione dalle intemperie.

ENTRARE

Barriere fisiche e sensoriali

- Inserire corrimani continui lungo le scale e i percorsi esterni ai lati della scuola per migliorare l'uso da parte di persone non vedenti e con difficoltà motorie o cognitive.
- Inserire segnaletica tattopiantare lungo le scale e in corrispondenza dei gradini d'ingresso.
- Proteggere dalle intemperie i percorsi accessibili alle persone disabili, in prossimità della scuola.

Barriere percettive

- Migliorare la segnaletica degli ingressi

Fruibilità e affordance

- Considerare la possibilità di realizzare un ingresso e percorso principale a ponente, raggiungibile facilmente da tutti e privilegiare le soluzioni esterne e interne di distribuzione considerando questo ingresso.
- Collocare i cassonetti in maniera opportuna con una mitigazione rispetto all'ingresso della scuola.

MUOVERSI

Barriere fisiche e sensoriali

- Inserire un ascensore per accedere a tutti i piani dell'edificio, collocato in prossimità dell'ingresso ovest, in linea con il corridoio.
- Adeguare i servizi igienici a ogni piano, nella misura di uno per batteria di servizi igienici, compresi i servizi igienici ad uso del refettorio (3 PT, 2 per ciascun piano superiore).
- Inserire una mappa tattile per il riconoscimento degli spazi a ogni piano.
- Rendere accessibile e fruibile il cortile mediante rampe o piattaforma elevatrice.

- Rendere accessibile e fruibile le due palestre mediante raccordi o piattaforma elevatrice, organizzare gli spogliatoi in modo che siano accessibili (percorsi spazi di manovra arredi).
- Considerare l'impiego di sottotitolazioni e strumenti didattici tipo "respeaking" adatti ai bambini non udenti ma tali da migliorare l'attenzione di tutti.

Barriere percettive

- Migliorare le postazioni delle persone addette al piano con spazi più aperti e comunicativi (evitare le soluzioni con guardiole e individuare spazi protetti ma aperti sul fronte con scrivanie all'altezza dei ragazzi e accessibili a tutti).
- Rendere riconoscibili gli spazi mediante caratterizzazioni anche cromatiche con un uso comunicativo del colore (aule informatiche, musica, ordine di scuola, ecc.)

Fruibilità e affordance

- Ridisegnare il cortile con l'introduzione di zone e superfici verdi, spazi di gioco inclusivi, aree didattiche esterne.
- Ridisegnare gli spazi del refettorio migliorando la collocazione degli arredi (collocazione a zone dei tavoli, posizionamento dei contenitori dei rifiuti), agendo su coloriture e pittogrammi.
- Adeguare gli arredi in base alle caratteristiche ergonomiche dei ragazzi.
- Migliorare i livelli di manutenzione degli spazi anche mediante il coinvolgimento dell'utenza.

Allegati

Tavole 1EA, 1BC Terra/primo/secondo/terzo;

Schede di valutazione A, B, C-Terra/1/2/3;

Documentazione Fotografica.

SCUOLA 2, Via G.Galilei, Castillo

Scuola statale

Primaria "Castillo" sita in Via G.Galilei 43



La scuola si trova all'interno dell'edificio eclettico, di tipo specialistico, bell'esempio di edilizia civile pubblica, inserito in area verde collinare e raggiungibile da via G.Galilei. L'edificio di proprietà comunale venne costruito nel 1910, a seguito del lascito del conte Beniamino Carlo Nunez del Castillo, destinato a ospedale pediatrico e così impiegato sino al 1977 quando, a seguito delle ristrutturazioni del sistema ospedaliero, venne adibito a scuola elementare.

I lavori di adeguamento effettuati negli anni e in corso d'opera ne stanno migliorando le prestazioni sotto il profilo della sicurezza e dell'accessibilità.

L'edificio è costituito da un blocco più esteso al piano principale rialzato, uno più compatto al piano seminterrato e uno ridotto all'area centrale al primo piano.

ANALISI E VALUTAZIONE DELLO STATO ATTUALE

ARRIVARE

L'accesso da via G.Galilei avviene attraverso un cancello carrabile e un viale interno. La strada in questo tratto presenta un marciapiede sul lato opposto, mediamente abbastanza ampio ma non sempre dotato di scivoli e privo di segnali tattopiantari (cfr. Tav.2EA).

In corrispondenza o vicinanza dell'ingresso e della scala pubblica adiacente non è presente un attraversamento pedonale e manca un'adeguata segnalazione della scuola (cfr. Tav.2EA).

Via G.Galilei è servita dalla linea bus 14 che ferma a circa 110 metri dal cancello d'ingresso della scuola.

Con i mezzi privati, lo scuolabus e i taxi, si raggiunge il piazzale adiacente la scuola, all'interno dell'area di pertinenza.

Il percorso interno, asfaltato e carrabile, ha una pendenza $>8\%$ e nella maggior parte dei casi non è percorribile a piedi in autonomia da persone in carrozzina, non vi sono linee guida naturali o artificiali utilizzabili, pertanto non è accessibile alle persone non vedenti. (cfr. Tav.2BC).

Le persone disabili hanno pertanto la necessità di raggiungere l'ingresso con un mezzo di trasporto.

Il cancello principale durante il periodo e l'orario scolastico rimane aperto mentre un secondo cancello è situato nella strada interna di pertinenza. Quest'ultimo è dotato di citofono, è collocato ad altezza adeguata, non è segnalato (cfr. Tav.2BC).

Attorno alla scuola gli spazi di sosta delle auto e i percorsi pedonali non sono delimitati con la segnaletica a terra e verticale (cfr. Tav.2BC). Auto private o taxi o altri mezzi di trasporto possono arrivare in prossimità della rampa di accesso collocata sul lato sud dell'edificio.

Un sentiero pedonale con scalette si sviluppa nel verde e affianca la strada pertinenziale di accesso alla scuola.

Barriere fisiche e sensoriali

- Mancanza di un attraversamento accessibile,
- Mancanza di un percorso pedonale accessibile dalla fermata bus più vicina.
- Mancanza di delimitazione di aree pedonali e parcheggi.

Barriere percettive

- Mancanza di segnaletica utile a individuare accessi e percorsi.

Fruibilità e affordance

- Mancanza di percorso accessibile protetto dalle intemperie.

ENTRARE

L'ingresso principale dell'edificio ha cinque gradini sul portone in ingresso e altrettanti nello spazio retrostante che precede la porta interna di accesso.

La scala non ha corrimano ai lati, né in esterno né in interno, la pavimentazione storica in piastrelle di cemento e in marmo non porta segnali tattopiantari, sono state collocate strisce antidrucciolo, poste a contrasto cromatico in prossimità del bordo dei gradini (cfr. Tav.2BC).

Le targhe collocate all'esterno non sono di immediata lettura, all'interno il citofono non è segnalato (cfr. Tav.2BC).

Sul lato sud è stata realizzata una rampa con pavimentazione in battuto di cemento, il dislivello è di cm.106, lo sviluppo della rampa è in proiezione cm.458, la pendenza è circa pari al 22%. Tale ingresso è impiegato dalle persone disabili, e conduce all'interno dell'edificio attraverso un'aula, è in corso l'adeguamento dell'ampiezza della porta, non sono presenti segnali tattopiantari, la rampa e l'ingresso non sono protetti dalla pioggia (cfr. Tav.2BC).

Barriere fisiche e sensoriali

- Mancanza di corrimani e segnali tattopiantari.
- Rampa acclive su ingresso secondario.
- Mancanza di protezioni/ critica installazione di elementi di sicurezza (sporgenti).

Barriere percettive

- Mancanza di segnaletica utile a individuare accessi, citofoni e percorsi.

Fruibilità e affordance

- Mancanza di protezione dalle intemperie e di chiarezza nella definizione degli usi degli spazi di pertinenza esterni.

MUOVERSI

PIANO TERRA

L'atrio è ampio e percorribile, una scrivania si trova sul lato opposto all'ingresso, alcuni elementi pensili (defibrillatore, arredi, ecc.) sono sporgenti e possono risultare pericolosi per le persone non vedenti e ipovedenti (cfr. Tav.2BC), i terminali degli impianti sono ad altezza conforme. Le pareti sono dipinte a contrasto cromatico, la pavimentazione è storica in piastrelle di cemento. Non è presente una segnaletica di orientamento e di facile lettura da parte dei bambini (cfr. Tav.2BC).

L'ingresso accessibile porta all'interno di un'aula, lo spazio ha pertanto un uso improprio. In adiacenza è presente un servizio igienico accessibile per adulti.

Nel blocco dei servizi igienici dei bambini se ne trova uno accessibile ma non attrezzato (maniglioni e sanitari adeguati). Gli arredi delle aule non sono regolabili in altezza. I corridoi sono abbastanza ampi ma talvolta impropriamente occupati da armadiature.

Barriere fisiche e sensoriali

- Mancanza di corrimani all'altezza dei bambini per il superamento dei dislivelli.
- Mancanza di segnaletica tatto-plantare in corrispondenza delle scale.

Barriere percettive

- Mancanza di segnaletica utile a individuare accessi, citofoni e percorsi, sia per le persone normodotate che per le persone ipovedenti e non vedenti.

Fruibilità e affordance

- Collocazione impropria di elementi di sicurezza sporgenti e arredi,
- Infissi in alluminio dai profili non arrotondati.

PIANO SEMINTERRATO

Al piano seminterrato si accede mediante una scala munita di servoscala. Sul pianerottolo interpiano si trova un'uscita di sicurezza, scendendo tre gradini. Non sono presenti segnali tattopiantari, sul bordo gradini in marmo è posizionata una striscia antidrucciolo a contrasto cromatico, il corrimano è posizionato in corrispondenza della ringhiera storica parapetto mentre sul lato opposto lungo il muro non è presente.

Gli spazi al piano seminterrato sono accessibili, è presente un servizio igienico accessibile, sono presenti protezioni anti-trauma per i termosifoni nello spazio per attività motorie e nel refettorio sono collocati in modo da non costituire pericolo. L'uscita di sicurezza porta a una rampa di scale esterna non accessibile.

Barriere fisiche e sensoriali

- Mancanza di un'uscita di sicurezza accessibile.

Barriere percettive

- Mancanza di segnaletica.

Fruibilità e affordance

- Spazi vivibili, resi gradevoli dalle sistemazioni e dalla cura dagli spazi, sebbene seminterrati.

PRIMO PIANO

Il primo piano non è accessibile. Nel caso che siano presenti spazi dedicati ai bambini quali aule e laboratori è necessario renderlo accessibile.

INDICAZIONE DI INTERVENTI PER MIGLIORARE L'ACCESSIBILITÀ E LA FRUIBILITÀ DEGLI SPAZI

ARRIVARE

Barriere fisiche e sensoriali

- Organizzare il percorso pedonale dalla fermata del bus al cancello di ingresso alla scuola, attraverso un percorso pedonale accessibile e sicuro (marciapiede e attraversamento), dotato di segnaletica tattopiantare.
- Individuare aree di sosta di pullmini e auto private nelle aree di pertinenza della scuola, in modo da rendere evidenti gli usi degli spazi.
- Aver premura di individuare un posto auto dedicato anche in prossimità dell'accesso attraverso la rampa.
- Migliorare il percorso pedonale con l'installazione di un corrimano e la manutenzione del fondo e delle aree verdi.

Barriere percettive

- Predisporre una segnaletica utile a individuare l'accesso della scuola, i percorsi pedonali, i parcheggi, comprensibile per i bambini.

Fruibilità e affordance

- Se possibile coinvolgere la scuola nella manutenzione di una parte dello spazio esterno (giardino, percorso pedonale, ...)

ENTRARE

Barriere fisiche e sensoriali

- Adeguare la pendenza della rampa di accesso,
- Dotare l'ingresso di corrimano ad altezze opportune e su ambo i lati,
- Inserire segnali tattopiantari,
- Rendere riconoscibile il citofono.

Barriere percettive

- Allestire una segnaletica di orientamento comprensibile per i bambini.

Fruibilità e affordance

- Dotare la rampa esterna e l'ingresso corrispondente di una protezione dalle intemperie.

MUOVERSI

Barriere fisiche e sensoriali

- Installazione di corrimani all'altezza dei bambini per il superamento dei dislivelli, e inserire la segnaletica tattopiantare,
- Abbattere le barriere di accesso al primo piano,
- Se possibile migliorare i percorsi di sicurezza del piano seminterrato.

Barriere percettive

- Installazione di una segnaletica utile a individuare accessi, citofoni, percorsi, spazi, usi, sia per i bambini normodotati sia per ipovedenti e non vedenti.

Fruibilità e affordance

- Considerare l'impiego comunicativo del colore, la collocazione degli arredi e degli elementi complementari, i materiali e le finiture delle forniture, l'ergonomia degli arredi, per quanto possibile nell'allestimento e gestione degli spazi.
- Considerare l'impiego di sottotitolazioni e strumenti didattici tipo "respeaking" adatti ai bambini non udenti ma tali da migliorare l'attenzione di tutti.

Allegati

Tavole 2EA, 2BC Terra e 1;

Schede di valutazione A, B, C-PT/1P/PR;

Documentazione Fotografica.

SCUOLA 3 Villa Vigo

Scuola statale

D'infanzia sita in Via Zeffiro Massa



Villa Vigo è una bella scuola inserita in una villa storica, in cui, anche grazie ai recenti interventi, si riscontrano buoni livelli di vivibilità e una accessibilità parziale da migliorare, anche mediante interventi già previsti dal progettista arch.G.Marsiglia.

ANALISI E VALUTAZIONE DELLO STATO ATTUALE

La ricognizione è volta a individuare gli elementi di base, fisici e sensoriali, per permettere l'accessibilità e la fruibilità degli spazi da parte di persone disabili, in particolare da parte dei bambini.

ARRIVARE

La villa è raggiungibile a piedi dal cancello a sud della scuola, mediante un percorso con gradini e da monte, attraverso un ingresso carrabile, in auto in particolare per permettere l'arrivo alle persone con disabilità motoria.

Non sono presenti linee di trasporto pubblico urbano lungo il percorso, è presente un parcheggio riservato all'esterno lungo la strada e un'area di sosta all'interno delle aree di pertinenza della villa, in prossimità della stessa.

Il marciapiede di arrivo dalla strada è abbastanza ampio in quel tratto (oltre cm.120) ma il percorso interno invece si presenta con gradini ingresso e di dimensioni contenute, pavimentato con finitura in cemento rigato, da giardino storico, con la grata di una caditoia in corrispondenza del passaggio (interassi tra le barrette in ferro non troppo larghi ma posizionati nella direzione del percorso, sarebbe opportuno posizionarli perpendicolarmente o inserire una grata a maglia più fitta). Il percorso in pendenza non è dotato di corrimani.

Sul cancello si trova la targa della scuola, accanto un citofono ad altezza di cm 140, inserito sopra una siepe bassa di pitosfori. La segnaletica è carente e non sono presenti sistemi di orientamento per le persone non vedenti.

ENTRARE

All'ingresso principale troviamo due scale storiche con gradini in marmo e pavimentazione del piano d'ingresso a contrasto di luminanza. Le scale sono affiancate da balaustre in cemento anch'esse storiche e non presentano segnali tattopiantari, nemmeno i soli marcgrado antidrucciolo.

La porta è manovrabile senza sforzo da parte di un adulto. È presente un'altra porta a lato dell'ingresso e una porta in corrispondenza dell'ampliamento moderno e che si apre sul refettorio, quest'ultima è accessibile attraverso un percorso un po' irregolare ma asfaltato a pendenza variabile. È previsto con il prossimo lotto d'intervento la realizzazione di una rampa di accesso alla terrazza in modo da realizzare un ingresso accessibile alle persone con mobilità ridotta, in prossimità dell'area di parcheggio, impiegando il dislivello naturale dell'area. La porta accederà alla sala spogliatoio antistante l'aula, uno spazio adeguato e adiacente l'ingresso principale.

MUOVERSI

PIANO TERRA/RIALZATO

Al piano terra troviamo spazi per la gestione della scuola, due aule, il collegamento alla zona del refettorio, i servizi igienici.

I lavori realizzati di recente per la messa in sicurezza antincendi della scuola ne hanno migliorato la fruibilità, adottando soluzioni interessanti sotto il profilo della caratterizzazione, della fruibilità e della riconoscibilità da parte dei bambini:

La pavimentazione chiara e omogenea dell'atrio e che ritroviamo nella scala dotata di bordure antisdrucchiolo e antiurto a contrasto di luminanza, risultano appropriate, così come la presenza di un corrimano ad altezza di bambino e di colore blu come il telaio dell'elevatore che si trova per raggiungere il primo piano.

Le pareti colorate, le porte di sicurezza e di facile manovrabilità, lo spazio curato, rendono la scuola accogliente e fruibile da tutti.

I servizi igienici sono dotati di pittogrammi realizzati dai bambini per migliorare la riconoscibilità di spazi e oggetti.

Nel refettorio, dalle pareti colorate e decorate, con gli arredi in legno di dimensioni adeguate, anche a isole esagonali raggruppate e non.

Degno di nota è l'aver trovato un pannello con le foto per il riconoscimento di alcune parole significative nella lingua dei segni.

Anche gli arredi degli spazi comuni e delle aule sono risultati adeguati e particolarmente adatti, per materiali e fatture (legno decorato, misure adeguate ai bambini di quella fascia d'età).

PRIMO PIANO

Al primo piano si accede dalla scala centrale e dalla piattaforma elevatrice, dotata di comandi adeguati per altezza, dimensioni, presenza di segnaletica a rilievo e Braille, pulsante di sicurezza. Il castello dell'elevatore diventa un elemento decorativo giocoso e dallo spazio di distribuzione centrale si dipartono aule e servizi igienici.

Questi ultimi son risultati anch'essi congrui per dimensioni, soluzioni di materiali e cromatiche adottate.

INDICAZIONE DI INTERVENTI PER MIGLIORARE L'ACCESSIBILITÀ E LA FRUIBILITÀ DEGLI SPAZI

ARRIVARE

Barriere fisiche e sensoriali, Barriere percettive

- Dotare l'ingresso principale (al cancello) di una segnaletica per l'immediata individuazione della scuola e dei suoi accessi.

- Si suggerisce di inserire lungo il sentiero di accesso un corrimano del tipo a corda per l'accompagnamento di persone non vedenti o altri dispositivi per l'orientamento (mappa tattile /targa insegna della scuola).

ENTRARE

Barriere fisiche e sensoriali

- Realizzare, come già previsto, una rampa di accesso al piano principale rialzato in prossimità dell'area di parcheggio pertinenziale dedicato, adattando il terrazzo adiacente a quello dell'ingresso principale.

Barriere percettive

- Inserire nella maniera più opportuna elementi antidrucciolo e di segnalazione visiva e tattile sulla scala di ingresso e in corrispondenza degli ingressi principali, cercando soluzioni compatibili con il manufatto storico.

Fruibilità e affordance

- Considerare la possibilità di prevedere una pensilina di protezione dalla pioggia in corrispondenza dell'ingresso che si rende accessibile a lato del parcheggio.

MUOVERSI

Barriere fisiche e sensoriali

- Rendere accessibile e fruibile il terrazzo mediante rampa integrata all'uscita di sicurezza del primo piano, in modo tale da costituire uno spazio esterno accessibile e sicuro in attesa di soccorso.
- Rendere fruibile l'area giochi accessibile attraverso una rampa in giardino.

Fruibilità e affordance

- Migliorare la fruibilità del giardino introducendo elementi per l'accessibilità e la fruibilità da parte di bambini con disabilità.

Allegati

Tavole 3EA, 3BC;

Schede di valutazione A, B, C;

Documentazione Fotografica.

B. ALTRI EDIFICI PUBBLICI

4. PALAFIORI

Palafiori, Corso G. Garibaldi, Spazi ad uso pubblico:

Servizi anagrafe al primo piano

Servizi igienici al piano del parcheggio



Il complesso del Palafiori, attestato su un'importante arteria centrale è concepito come un grande contenitore pubblico di spazi e servizi, permeabile al piano terra attraverso l'ingresso e una grande corte centrale, un'architettura moderna caratterizzata dall'impronta culturale anglosassone.

ANALISI E VALUTAZIONE DELLO STATO ATTUALE DELL'EDIFICIO PER LE PARTI INTERESSATE E DEL PROGETTO ANAGRAFE E SERVIZI IGIENICI

La ricognizione è volta a verificare l'accessibilità e fruibilità dello spazio che si sta allestendo per il servizio anagrafe del Comune.

ARRIVARE

L'accesso è da Corso G. Garibaldi, strada urbana dotata di ampi marciapiedi con scivoli, servita dalla linea di trasporto pubblico e con parcheggio privato in struttura interrata adiacente. Non sono presenti parcheggi a raso dedicati alle persone disabili in prossimità degli ingressi.

Barriere fisiche e sensoriali

Mancano segnalazioni tattopiantari in corrispondenza degli attraversamenti di Corso Garibaldi, lo spazio esterno è articolato e con guide naturali discontinue.

Barriere percettive

La segnaletica è frammentaria e confusa, non è chiara l'articolazione degli usi del palazzo e l'ubicazione degli spazi.

Fruibilità e affordance

Manca in prossimità del palazzo un'area di parcheggio a raso riservata alle persone disabili.

ENTRARE

L'ingresso attraverso il grande atrio presenta uno spazio vasto e complesso, la decorazione delle pavimentazioni a contrasto cromatico è utile per accompagnare le persone ipovedenti verso l'ingresso e attraverso la hall; tale percorso potrebbe essere utilmente integrata da un percorso tatto-piantare e da una mappa informativa, tattile cromatica e grafica, per comprendere la dislocazione dei servizi nel palazzo.

Sul lato nord est della hall si trova l'ascensore accessibile.

Barriere fisiche e sensoriali

- Mancanza di percorsi e segnali podotattili per persone non vedenti e ipovedenti,
- Mancanza di segnali podotattili in particolare in corrispondenza di scale, rampe e ascensori,
- Mancanza di uno dei due corrimani lungo la scala di accesso, dal lato del muro.

Barriere percettive

- Mancanza di una chiara segnaletica organizzata e di una mappa di orientamento percepibile anche dalle persone non vedenti e ipovedenti.

Fruibilità e affordance

- Le modalità di uso potrebbero contribuire ad accentuare la permeabilità dello spazio e l'accoglienza nell'uso collettivo della hall, rimangono da realizzare soluzioni inclusive e spazi vivibili e con funzioni di presidio (pubblici esercizi, ufficio informazioni maggiormente permeabile e con orari più estesi, ecc.).

INDICAZIONE DI INTERVENTI PER MIGLIORARE L'ACCESSIBILITÀ E LA FRUIBILITÀ DEGLI SPAZI

È opportuno individuare un percorso continuo che dall'ingresso principale conduca all'ascensore accessibile, da segnalare, eventualmente inserendo una rampa a fianco dei gradini anche dal lato della scala mobile (cfr. schemi grafici) in modo tale da realizzare un percorso continuo e più diretto attraverso la hall. All'inizio di detto percorso è importante inserire una mappa tattile e a contrasto cromatico, avendo cura di posizionarla in modo da percepirla chiaramente e senza pericolo di inciampo.

L'ascensore che porta al piano dell'anagrafe è accessibile, con pulsantiera posta ad altezza corretta e dotata di segnaletica tattile visiva e acustica.

È importante in spazi così chiaramente connotati come luoghi pubblici individuare soluzioni il più possibile inclusive, pertanto risulta poco amichevole l'uso di un ingresso separato per persone in carrozzina e segnalato in maniera inadeguata.

ALCUNI SPAZI INTERNI DEL PALAFIORI

RILEVAMENTO CONDIZIONI DI ACCESSIBILITÀ E INDICAZIONI PER IL PROGETTO

SERVIZIO ANAGRAFE

MUOVERSI

Con l'ascensore, la scala laterale e le scale mobili si raggiunge il primo piano in cui si trovano gli spazi del servizio anagrafe.

Non abbiamo potuto verificare sinora gli spazi della bussola che comunque presentano dimensioni adeguate.

Circa il progetto, abbiamo suggerito le seguenti azioni:

Barriere fisiche e sensoriali

- Evitare di costruire barriere per suddividere lo spazio attraverso la creazione di dislivelli,
- Inserire una segnaletica in ingresso e accompagnare le persone con segnali tattopiantari evidenziando i punti d'interesse e accompagnando le persone alle guide naturali (muri, corrimani),
- Inserire corrimani sui due lati delle rampe,
- Ricordarsi di prevedere elementi fermapiede sui lati delle rampe,
- Prevedere stalli di attesa per le carrozzine,
- Prevedere spazi di manovra e accostamento adeguati in tutti gli spazi, in particolare se aperti al pubblico (le postazioni carte di identità, dal disegno non risultano accessibili) e in relazione ai percorsi e alle uscite di emergenza,
- Mantenere passaggi di mt.1,50 di larghezza tra le parti dello spazio, evitando di limitarli eccessivamente con gli arredi, tenendo conto anche dei percorsi delle persone in condizioni di emergenza,
- Inserire corrimani in tutti i casi in cui vi siano gradini all'interno,
- Impiegare una comunicazione che non sia solo digitale / visiva su display, nel caso di utenti non vedenti e ipovedenti,
- Impiegare la sottotitolazione per persone non udenti alla reception e agli sportelli,
- Impiegare scrivanie accessibili che permettano l'accostamento delle carrozzine.

Barriere percettive

- Rendere evidente lo spazio della reception con uno sfondo a contrasto cromatico,
- Impiegare il colore per rendere evidenti gli usi delle zone dell'ufficio,

Fruibilità e affordance

- Rendere evidenti i percorsi e gli spazi di sicurezza,
- mantenere percorsi di ampiezza adeguata rapportati alla capienza degli spazi,
- impiegare soluzioni che migliorino le prestazioni acustiche degli ambienti,

- curare l'illuminazione (distribuzione, qualità, intensità) per migliorare la fruizione degli spazi da parte di addetti e pubblico.

SERVIZI IGIENICI PUBBLICI

Abbiamo visionato il progetto per l'adeguamento dei servizi igienici pubblici in modo tale da realizzare servizi igienici accessibili.

L'indicazione rivolta agli uffici è di realizzare due servizi igienici suddivisi per sesso ed entrambi accessibili, attraverso la ridefinizione dello spazio al piano del parcheggio. Meglio ancora a nostro avviso potrebbe essere l'installazione di un plesso di servizi igienici accessibili autopulenti situati a piano strada.

Le criticità del servizio igienico così localizzato a lato del parcheggio sono date sia dall'accesso (attraverso scale o ascensore) sia per le condizioni di effettiva manutenibilità e il presidio degli spazi, in modo tale da garantire condizioni igieniche dignitose adeguate ed essere così di fatto fruibile al pubblico.

Allegati:

Tavole 4EA, 4BC Anagrafe, 4PR;

Schede di valutazione A, B, C;

Documentazione Fotografica.

C. SPAZI PER LA CULTURA

5. MUSEO CIVICO

Palazzo Nota, Piazza Alberto Nota 6



Il museo civico di Sanremo è situato in centro, a pochi passi da Piazza Colombo, ospita reperti archeologici, opere pittoriche e scultoree all'interno del palazzo Nota, edificio seicentesco di recente restaurato e riallestito a sede museale.

ANALISI E VALUTAZIONE DELLO STATO ATTUALE

La ricognizione è volta a individuare gli elementi di base, fisici e sensoriali, per permettere l'accessibilità e la fruibilità degli spazi da parte di persone disabili, in particolare da parte dei bambini.

ARRIVARE

Al museo si può arrivare a piedi dai percorsi del centro, non accessibili nell'ultimo tratto in salita da parte di persone con mobilità ridotta, oppure in auto, sino al parcheggio sulla piazza antistante il museo.

Una criticità è data dalla collocazione delle fioriere in corrispondenza del passaggio pedonale, costituiscono un impedimento per le persone non vedenti. La segnaletica è inappropriata (è possibile pensare a una segnaletica più adeguata e meno stigmatizzante per indicare l'ingresso accessibile) e carente di orientamento per le persone non vedenti.



ENTRARE

L'ingresso accessibile è a lato di quello principale e richiede una chiamata, il citofono è nascosto dalla fioriera, poco visibile e poco raggiungibile. L'ingresso non presenta dislivelli, all'interno un corridoio in rampa porta a livello dell'ascensore. Tenendo conto che ci troviamo in uno spazio storico e di recente recupero, le soluzioni risultano in gran parte funzionali.



La rampa è dotata di un corrimano e di strisce antisdrucciolo, manca però una vera e propria segnalazione tattile.

MUOVERSI

Giunti al piano dell'ascensore e delle scale, troviamo spazi di dimensioni limitate ma impiegabili da parte di persone in carrozzina di dimensioni contenute.

Il colore delle pareti a contrasto di luminanza favorisce la percezione dello spazio, gli arredi fissi degli impianti di sicurezza colorati in rosso sono visibili, appoggiati a terra possono essere intercettati dal bastone, sono però collocati in corrispondenza della svolta delle carrozzine e possono essere un ulteriore restringimento in spazi già piccoli di per sé.

Potrebbero essere collocati in posizione più neutra, al di fuori del passaggio principale. Mancano le segnalazioni tattili per scala, rampa e ascensore.

L'ascensore ha la bottoniera esterna a rilievo, contrasto cromatico e posta ad altezza corretta, l'interno di dimensioni piccole ma accessibili, ha un sistema di fermata adeguato, corrimano e citofoniera posti in modo corretto.

Al piano dell'ingresso il servizio igienico accessibile è adeguato, nuovo, pulito, purtroppo difficile da impiegare con gli angusti spazi di manovra per accedervi, un servizio igienico di facile fruizione è collocato al sottotetto e raggiungibile in ascensore.

PRIMO PIANO

Al primo piano per raggiungere le sale ci sono limitati spazi di manovra, difficilmente o affatto fruibili dalle carrozzine elettriche o più grandi, attraverso un passaggio a baionetta e una rampa di otto scalini, superata con servoscala. La rampa di scale ha bordi antisdrucchiolo e manca di corrimano, surrogato impropriamente dall'impianto del servoscala. Manca una effettiva segnalazione tattile.

Raggiunto il piano, lo spazio espositivo si sviluppa attraverso stanze rese più comprensibili dalla presenza di fasce a contrasto cromatico quali il battiscopa e gli inserti delle pavimentazioni, con nuove bacheche ad altezza



Pagina 50

idonea, non ben percepibili da parte di persone non vedenti o ipovedenti per via dei sottili appoggi a terra. Sono presenti nell'allestimento funzionali sistemi multimediali, adeguati alla fruizione di persone non vedenti e non udenti (sottotitolazioni).

Le didascalie e le etichette degli oggetti esposti invece non sono sempre facilmente leggibili.



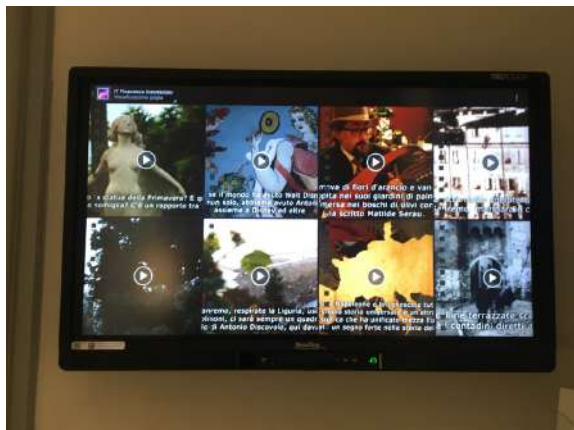
SECONDO PIANO

Al secondo piano gli spazi sono allestiti con attenzione e cura, alcune criticità possono essere rappresentate dalle poltroncine in plexiglass trasparente, non ben percepibili da parte di persone ipovedenti, analogamente la rampa del passaggio interno, dotato di strisce antidrucciolo e cordone di segnalazione del bordo, potrebbe essere sistemata con un corrimano fisso utile per l'appoggio e dotato di corrente per la sicurezza delle carrozzine.



Il salone è accessibile e fruibile, può accogliere oratori in carrozzina. Le sedie trasparenti possono essere rese più percepibili lungo i passaggi. Persone non vedenti e ipovedenti possono trovare difficoltà nell'usare questo spazio in autonomia (sedie trasparenti, presenza di oggetti sporgenti, ancorché ben collocati all'interno di ampie basi).

Degna di nota e significativo dell'attenzione portata all'utenza è la presenza della sala predisposta per i bambini, l'impiego anche a questo piano espositivo di supporti multimediali accessibili.



TERZO PIANO SOTTOTETTO

Al terzo piano si trovano gli spazi per i laboratori e il servizio igienico più accessibile. Gli spazi risultano fruibili da tutti.



INDICAZIONE DI INTERVENTI PER MIGLIORARE L'ACCESSIBILITÀ E LA FRUIBILITÀ DEGLI SPAZI

ARRIVARE

Barriere fisiche e sensoriali, Barriere percettive

- Ridisegnare il passaggio pedonale in modo che sia percepibile anche da persone non vedenti, in modo tale che non venga utilizzato come parcheggio per i ciclomotori e biciclette e in modo tale che le fioriere non costituiscano un elemento d'inciampo.
- Curare la segnaletica d'ingresso al museo.
- Mantenere i parcheggi riservati in prossimità dell'ingresso al museo.
- Regolamentare l'uso degli spazi.

ENTRARE

Barriere fisiche e sensoriali

- Prevedere segnalazioni tattili per le persone non vedenti (in esterno in calcestruzzo o in pietra, adeguate allo spazio storico).
- Una miglioria nel senso dell'inclusione, anche se non risulta semplice chiederlo visto che i lavori sono stati realizzati di recente e con un apprezzabile generale attenzione alla fruibilità dello spazio storico, potrebbe essere quella di rendere accessibile anche lo spazio d'ingresso principale con il punto informativo del museo e la biglietteria mediante la collocazione di un raccordo esterno a livello della pavimentazione. Nel caso è da considerare l'apertura e l'ingombro della porta che è a spinta verso l'esterno.

Barriere percettive

- Inserimento di un'adeguata segnaletica informativa e funzionale, più comprensibile per tutti e meno stigmatizzante nel caso dell'individuazione dell'ingresso accessibile.

Fruibilità e affordance

- Illuminare gli ingressi.

MUOVERSI

Barriere fisiche e sensoriali

- Migliorare la leggibilità di alcune esposizioni, introdurre un corrimano con elementi di sicurezza per le carrozzine nel caso di rampe interne,
- Migliorare la segnaletica tattile in corrispondenza di scale ascensore e passaggi significativi.

Fruibilità e affordance

- Attenuare i limiti delle belle sedie trasparenti con l'inserimento di cuscini,
- Realizzare una comunicazione digitale che informi l'utenza ampliata circa le opportunità del museo e le caratteristiche degli spazi.

Allegati:

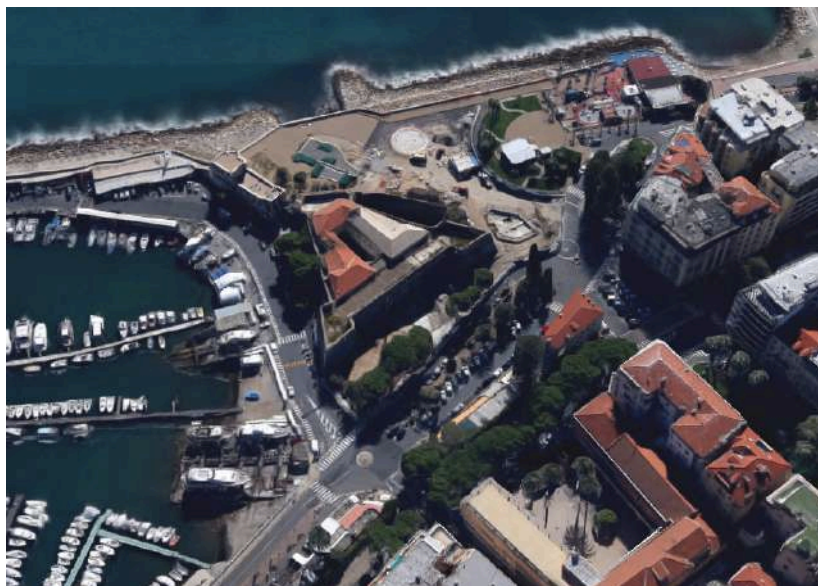
Tavole 5EA, 5BC, 5PR;

Schede di valutazione A, B, C;

Documentazione Fotografica.

6. FORTE SANTA TECLA

Giardini Vittorio Veneto 34



Lo spazio museale del settecentesco Forte Santa Tecla è inserito in una area urbana di grande interesse. A cavallo tra la città, il porto e il mare, l'edificio è oggetto di un bell'intervento di recupero e di allestimento museale, organizzato per step successivi e in corso, promosso dalla Soprintendenza, di concerto con il Comune per gli spazi esterni di competenza.

ANALISI E VALUTAZIONE DELLO STATO ATTUALE

La ricognizione è volta a individuare gli elementi di base, fisici e sensoriali, per permettere l'accessibilità e la fruibilità degli spazi da parte di persone disabili.

ARRIVARE

Il forte è raggiungibile a piedi e in bus, incontrando alcuni ostacoli lungo il percorso, in particolare in corrispondenza degli attraversamenti pedonali. In prossimità del forte, dal lato est verso il porto, vi è un parcheggio riservato in prossimità dell'ingresso accessibile alle persone con disabilità motorie. Tale ingresso però non è riconoscibile né segnalato e il collegamento tra il parcheggio riservato nelle vicinanze e l'ingresso è spesso ostruito da ingombri di vario genere (motocicli e transenne mobili).

Pagina 55

RTP **NOLIMITS**

Arch. Valia Galdi
Mb 346 9634835

E valiagaldi@gmail.com

Arch. Alice Saviozzi
Mb 349 0897623

E saviozzi.alice@gmail.com

con la collaborazione di



ENTRARE

L'ingresso principale non è accessibile alle persone con disabilità. Per avere un ingresso fruibile da tutti, così come sollecitato dal Comitato PEBA, è necessario realizzare una rampa (in adiacenza o in prossimità dell'edificio come in corrispondenza di un originario fosso) ed evidenziare i passaggi con segnaletica tattopiantare adeguata. Immaginando che il forte possa accogliere esposizioni artistiche o simili, tenuto conto che tali eventi generalmente sono organizzati attorno a un percorso che si sviluppa a partire dall'ingresso è rilevante che sia reso fruibile da tutti.

Al momento non è stato possibile verificare l'ingresso laterale perché interessato da lavorazioni in corso.



Ingresso principale



Ingresso laterale

Abbiamo notato che il portoncino apre verso l'interno, pertanto durante l'orario di visita dovrà rimanere aperto per ragioni di sicurezza e che la maniglia della porta a vetri interna, sebbene utile perché disposta lungo tutta l'altezza della porta, non è dotata di maniglione antipanico.

Ci sembrano elementi di attenzione da verificare per la rispondenza ai requisiti di sicurezza in condizioni di emergenza. Il vetro satinato rende più percepibile la parete vetrata.

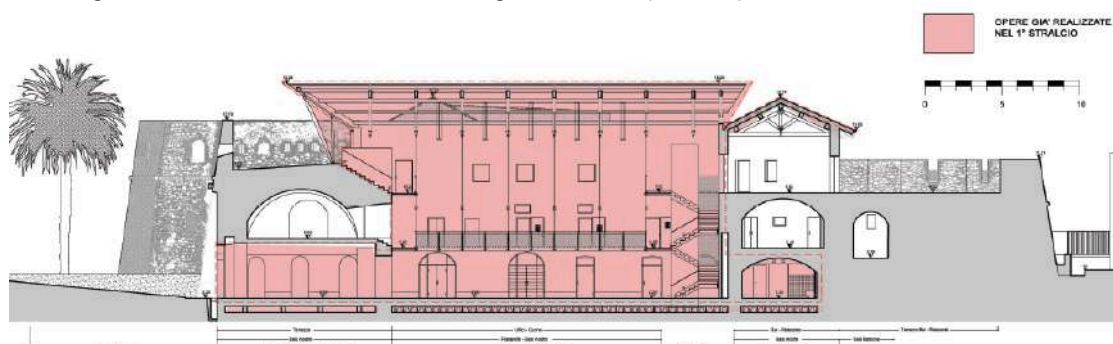


Manca in ogni caso una segnaletica tattopiantare per persone non vedenti.



MUOVERSI

All'interno sono fruibili con il primo lotto la corte centrale, la sala conferenze, il servizio igienico e con l'ascensore la galleria al primo piano.

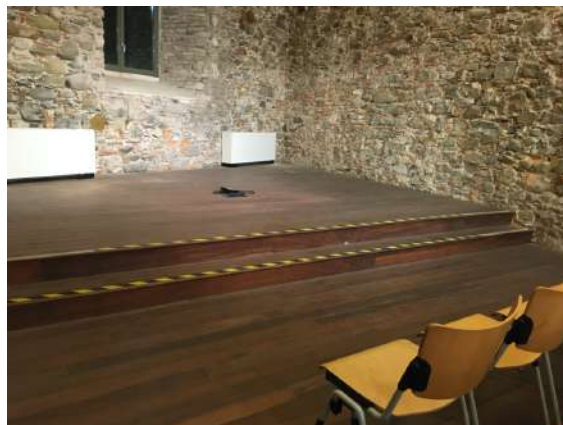


L'ingresso alla sala conferenze non è segnalato, la sala molto accogliente, ha sedie mobili e una pedana per i relatori che però non è accessibile.

Lungo le pareti in pietra a vista si trovano degli espositori, la sala non è fruibile in autonomia da parte di persone con disabilità visiva, ne' sono presenti dispositivi per facilitare la comunicazione con persone non udenti, quali sistemi di sottotitolazione, sistema loop per l'abbattimento dei



rumori di fondo nelle persone che usano apparecchi acustici o hanno impianti cocleari.



È necessario ricordarsi di lasciare spazi liberi in condizioni ottimali e larghezze sufficienti dei passaggi per permettere la fruizione da parte di persone su sedie a ruote.

Altri elementi presenti a progetto al momento non sono visibili, quali l'ascensore che però dev'essere di dimensioni tali da permettere l'utilizzo da parte di persone con disabilità motorie, dev'essere segnalato per le persone non vedenti, dev'essere dotato di pulsantiera a rilievo, collocata all'altezza idonea, prevedendo la possibilità per le persone non udenti di usare sistemi a chiamata, dotando lo spazio di uso del telefono cellulare e con loop per abbattimento dei disturbi acustici.

Il servizio igienico non è segnalato alle persone con disabilità visive, è accessibile alle persone con disabilità motorie.



Indicazioni

Ai fini di una migliore accessibilità si indicano di seguito le seguenti raccomandazioni a integrazione degli interventi effettuati e in previsione dei futuri lotti d'intervento.

- Realizzare un ingresso per tutti attraverso interventi nello spazio aperto, in modo tale da promuovere un'accessibilità inclusiva per tutte le persone, sentendo il comitato PEBA per concordare soluzioni fruibili da tutti,
- Integrare gli spazi recuperati con segnaletica per la fruizione di persone con disabilità visive e uditive,
- Prestare attenzione alle dotazioni dell'ascensore,
- Trovare soluzioni che integrino accessibilità e sicurezza in condizioni di emergenza con il recupero del patrimonio storico, anche rendendo più comprensibile l'articolazione degli spazi e l'orientamento.

Allegati:

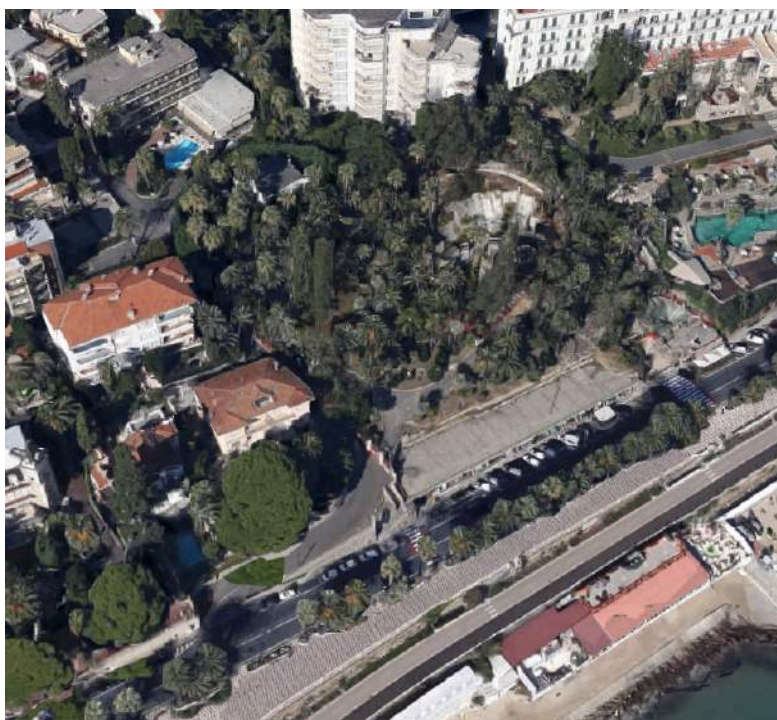
Tavole 6EA, 6BC;

Schede di valutazione A, B, C;

Documentazione Fotografica.

7. AUDITORIUM FRANCO ALFANO

Corso Imperatrice 84



Rispondendo alla richiesta del Comitato PEBA di un sopralluogo congiunto al cantiere dell'auditorium Franco Alfano, con la partecipazione della Direzione Lavori ing. P. Delaude, della ditta esecutrice, di rappresentanze del Comitato PEBA - sig. Mirco Soleri, sig. Mirko Ferranti e il geom. G. Trucco.

Consapevoli del fatto che il progetto e la sua realizzazione siano stati ereditati e si stia faticosamente cercando di portarli a termine, riteniamo utile fornire un nostro contributo esplicativo di analisi e valutazioni circa le condizioni di accessibilità, tenuto conto che una volta aperto l'auditorium sarà uno spazio rinnovato per la collettività.

ANALISI E VALUTAZIONE DEL PROGETTO

ARRIVARE

Siamo entrati in cantiere dall'accesso carrabile a livello di via Roccasterone che potrà diventare un ingresso carrabile accessibile con parcheggi riservati per poter permettere di raggiungere agevolmente l'auditorium da parte di tutti.

Sarà quindi importante prestare attenzione alle soluzioni che da questo punto all'ingresso dell'auditorium verranno poste in essere per permettere l'accessibilità e la fruibilità da parte di persone con difficoltà motorie e sensoriali.



L'ingresso principale dal corso Imperatrice invece è articolato attraverso uno scalone, al momento privo di corrimani e segnaletica tattile, di cui valutare le condizioni di illuminazione. I parcheggi riservati ad oggi sono situati nelle prossimità dell'ingresso principale ma non possono essere fruiti da persone in carrozzina a meno di modifiche allo stesso.



ENTRARE

In prossimità dell'Auditorium si sviluppano due percorsi di accesso uno a levante e l'altro a ponente. L'ingresso a ponente permette di accedere al palco e alle postazioni davanti allo stesso, alle gradinate e alla cavea dal basso. L'ingresso a levante permette di accedere dall'alto, all'intorno della cavea per gli spettatori.



Barriere fisiche e sensoriali

- Mancanza di previsione di segnali podotattili (o di evidenziazione delle guide naturali per l'orientamento delle persone) per persone non vedenti e ipovedenti,
- Mancanza di predisposizione di corrimani per i tratti in pendenza,
- Barriere fisiche per l'accesso al palcoscenico.

Barriere percettive

- Da verificare

Fruibilità e affordance

- L'accesso e le possibilità di spostamento nell'area devono essere resi comprensibili da chiunque li utilizzi.



MUOVERSI

L'accesso all'area della cavea per gli spettatori per le persone disabili motorie in carrozzina è limitato a due posti laterali in basso e alcuni posti all'estremità opposta, lungo il corridoio in alto, al limite dell'anfiteatro.

Le postazioni sono fortemente penalizzanti per la godibilità dello spettacolo.

Sarebbe bastato prevedere almeno le due/quattro postazioni in basso collocate centralmente per migliorarne la godibilità.



Le scale di distribuzione ai lati della cavea e di accesso dall'alto, a ponente, non prevedono al momento corrimani e cambiamenti di pavimentazione.

La cavea è uniformemente rivestita in marmo rosso, ma è prevista la collocazione di poltroncine che miglioreranno la percezione dello spazio, in particolare da parte di persone ipovedenti.



Maggiore attenzione in questo senso è da porre ai raccordi in alto tra percorsi e aree delle gradinate adiacenti, entrambe con finiture dello stesso materiale.

Il servizio igienico e lo spogliatoio accessibili sono collocati al piano interrato e raggiungibili mediante servoscala, tale soluzione non è idonea per la difficoltà di gestione e manutenzione del servoscala, la difficile fruizione non compatibile con i tempi del teatro (un servoscala richiede un tempo di esercizio e prevede l'impiego di una persona per volta occupando l'intera ampiezza), oltre all'ingombro di una scala relativamente stretta in condizioni di emergenza (non permette il passaggio contemporaneo di una persona sul servoscala e una persona che si muove in autonomia a piedi).

Barriere fisiche e sensoriali

- Postazioni accessibili in posizione penalizzante,
- Servizio igienico e spogliatoio con barriere,
- Percorsi e scale per cui non sono previsti segnali tattili e corrimani.

Barriere percettive

- Da verificare

Fruibilità e affordance

- Le postazioni davvero accessibili sono poche e laterali poiché, oltre alle persone in carrozzina, le persone non vedenti, ipovedenti e le persone con limitazioni motorie difficilmente possono fruire delle aree centrali della cavea.

INDICAZIONI PER MIGLIORARE L'ACCESSIBILITÀ E LA FRUIBILITÀ DEGLI SPAZI

Da una valutazione preliminare osservando la planimetria di progetto e con il sopralluogo riteniamo necessario apportare alcune lievi modifiche e integrazioni per migliorare la fruibilità del complesso.

ENTRARE

È necessario prevedere un ingresso agevolato per le persone con disabilità motoria, evitando soluzioni meccanizzate che risultano adatte a poche persone e di difficile utilizzo in ambiente esterno.

L'ingresso principale ad oggi risulta inaccessibile per persone con disabilità motorie e sensoriali, poiché si accede attraverso una scalinata priva di corrimano e non propriamente illuminata. Non sapendo cosa preveda il progetto, si chiede di dotare la scala di corrimani – utili alle persone con ridotta mobilità e alle persone non vedenti – e di dotare l'ingresso principale di ascensore o di realizzare, in via integrativa o alternativa, un ingresso dall'attuale accesso di cantiere, prevedendo qui parcheggi riservati e percorsi accessibili (con attenzione a pendenza, compattezza del fondo, ampiezza, informazioni) eventualmente attrezzato con un citofono di servizio.

Informazioni e servizi online possono integrare l'accessibilità ad alcuni spazi, quali la biglietteria.

MUOVERSI

Ai fini di risolvere le principali carenze dello spazio si propone di:

- Inserire una rampa di raccordo al palco, mantenendo le vie di uscita di mt.1,20 di larghezza. Questa soluzione, accessibile per tutti è usabile sia da musicisti e attori sia per l'agevole trasporto di attrezzature e scenografie,
- Individuare uno spazio prossimo all'ingresso e al palco in cui installare sia un modulo integrabile nel verde con servizio igienico accessibile, eventualmente anche a servizio del parco, sia un modulo di spogliatoio (le soluzioni possono essere varie, da un padiglione rinverdito o parzialmente ipogeo a lato dell'ingresso e in quota, o un padiglione prefabbricato e ambientato, autopulente e di arredo),
- Inserire corrimani eventualmente dotati di targhette con scritte a rilievo, sia lungo le scale, sia lungo i percorsi di accesso inclinati, almeno sul lato esterno del percorso,

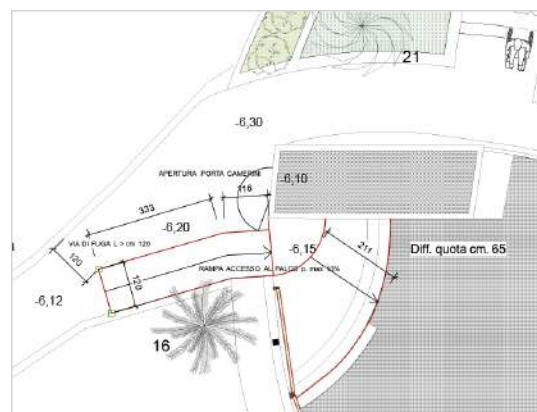
- Inserire segnali podotattili alla base e allo sbarco delle scale (eventualmente ricavati in pietra con profilazione idonea, da verificare),
- Dotare il palco di sistemi di sottotitolazione (per es. Carlo Felice a Genova) per la fruizione dell'auditorium da parte di persone non udenti,
- Inserire poltroncine a contrasto cromatico rispetto alla finitura in marmo rosso,
- Inserire una segnaletica chiara della distribuzione degli spazi e dei servizi, anche in emergenza.

Di seguito uno schema esemplificativo della rampa di accesso al palco, da dotarsi di idonea segnaletica podotattili e idonee protezioni (fermapiede, corrimano).

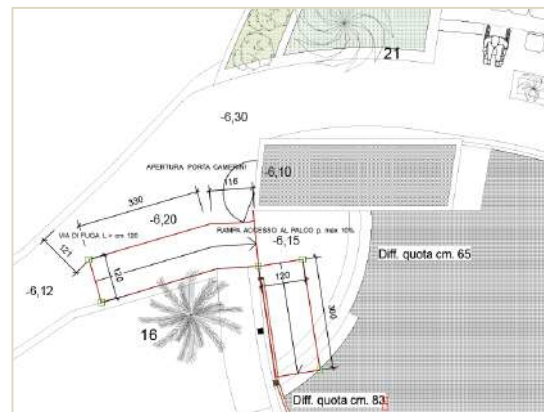
Nelle due ipotesi si tiene conto che lo spazio impiegabile ha nel primo caso circa Mt.6,6 lunghezza utile, si può creare una rampa con pendenza al massimo pari al 10% rispondente a quanto ammesso dal DM 236 art.8 in caso di adeguamenti e ulteriormente contenibile nello sviluppo, tenuto conto che la pavimentazione nel tratto di ingresso è in contropendenza.

Una rampa così collocata proteggerebbe l'accesso al palco dall'apertura della porta per i camerini.

Nel secondo caso la rampa del tratto ricavato in adiacenza al palco è di più semplice esecuzione.



1. Rampe di accesso al palco ipotesi soluzione I



2. Rampe di accesso al palco ipotesi soluzione II

Tavole 7EA, 7BC;

Schede di valutazione A, B, C;

Documentazione Fotografica.

D. SPAZI PER LA MOBILITÀ

8 AUTOSTAZIONE DELLE LINEE DI TRASPORTO PUBBLICO

Piazza Colombo



ANALISI E VALUTAZIONE DELLO STATO ATTUALE

La ricognizione è volta a individuare gli elementi di base, fisici e sensoriali, per permettere l'accessibilità e la fruibilità degli spazi da parte di persone con disabilità.

ARRIVARE

L'accesso al piazzale e all'autostazione avviene tramite i marciapiedi ai lati di piazza Colombo, attraverso percorsi in pendenza.

A est, da via A. Manzoni, A ovest, da Via B. Asquasciati

I percorsi presentano alcuni ostacoli per la pendenza e di restringimento del marciapiede in alcuni tratti, dovuti al posizionamento non ottimale dei pali della luce (Via A. Manzoni).

In corrispondenza dell'ingresso all'area della Stazione Autolinee rileviamo criticità importanti che impediscono la percorribilità in sicurezza sul marciapiede, ove i raccordi

tra le pavimentazioni differenti, la presenza di pali, le sezioni minime, lo sviluppo in curva, le pendenze non controllate e gli effetti di tutti questi fattori insieme, risultano barriera.



Accesso all'area lato via B. Asquasciati



Accesso all'area da via A. Manzoni



Accesso all'area da via A. Manzoni

ENTRARE

Nell'area di pertinenza dell'Autostazione non vi sono percorsi pedonali in sede propria accessibili e sicuri. I raccordi pedonali realizzati in parte con strisce di segnalazione a terra, in parte con marciapiedi a sezione ridotta, risultano inadeguati per tutti e del tutto impraticabili in sicurezza per persone con disabilità motorie, cognitive e sensoriali.

La manutenzione dei luoghi, in particolare lungo il passaggio accanto al muro di contenimento dell'area dell'Autostazione risulta inadeguata per una fruibilità accogliente e sicura per tutti.

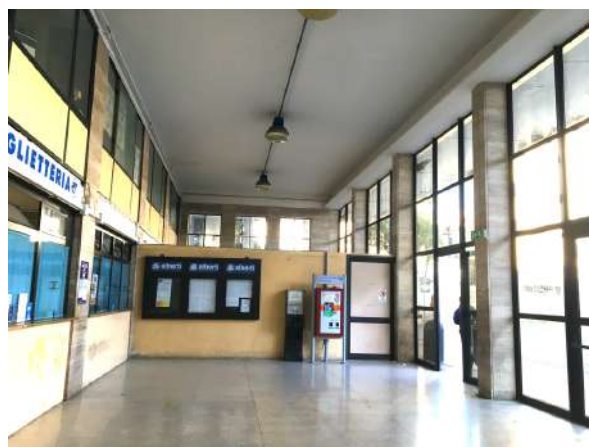
Il marciapiede antistante l'autostazione è sufficientemente ampio per consentire il passaggio e l'incrocio di carrozzine ma privo di segnaletica tattopiantare. L'ingresso non presenta ostacoli per le persone con disabilità motorie, in quanto sia la soglia che l'ampiezza del passaggio permettono l'ingresso con facilità. Non vi sono segnalazioni per persone con disabilità sensoriali.



MUOVERSI

Entrati nella stazione, per muoversi all'interno non vi sono segnali tattopiantari per persone con disabilità visive, non vi è una segnaletica adeguata e comprensibile per persone con disabilità auditive, per persone anziane e più in generale per tutti, poiché l'informazione è limitata alla presenza di orari cartacei appesi e scritti con caratteri molto piccoli.

Lo sportello di apertura al pubblico e le macchine erogatrici di biglietti non sono accessibili alle persone con mobilità ridotta, poiché l'altezza del desk e dei dispositivi è tale da impedire un'efficace comunicazione e funzionalità, non vi sono aggetti che permettano l'accostamento delle carrozzine.





Barriere fisiche e sensoriali

- Ampiezza, dislivelli e raccordi in ingresso all'area dell'autostazione
- Assenza segnali tattopiantari
- Percorso pedonale con soluzioni di continuità
- Assenza di segnali e sistemi assistivi per persone con disabilità uditive

Barriere percettive

- Mancanza di riconoscibilità di un percorso pedonale sicuro di arrivo al marciapiede d'ingresso dell'autostazione
- Mancanza di organizzazione degli stalli di sosta dei bus e di un sistema di accompagnamento alla fermata
- Mancanza di adeguati sistemi di comunicazione e facilitazione per informazioni e acquisti (persone disabili, stranieri)

Fruibilità e affordance

- Basso livello di manutenzione
- Assenza di arredi per l'attesa e la sosta

INDICAZIONE DI INTERVENTI PER MIGLIORARE L'ACCESSIBILITÀ E LA FRUIBILITÀ DEGLI SPAZI

ARRIVARE ALL'AREA DI PERTINENZA E ALL'INGRESSO DELL'AUTOSTAZIONE

Barriere fisiche e sensoriali

- Migliorare i raccordi e gli accessi all'area di pertinenza adeguando le ampiezze e le pendenze dei percorsi pedonali, migliorando passaggi e attraversamenti all'area di pertinenza sotto il profilo delle pendenze e dell'ampiezza dei percorsi, della qualità della pavimentazione,
- Dotare i percorsi pedonali della segnaletica tattopiantare per guidare le persone sino al marciapiede di accesso alla stazione, integrando segnali e guide naturali,

Barriere percettive

- Indicare l'area di accesso all'autostazione,
- Rendere chiaramente percepibile i percorsi di accesso al marciapiede dell'autostazione,

Fruibilità e affordance

- Migliorare la manutenzione dei luoghi.
- Proteggere i percorsi pedonali dalle intemperie ove possibile.

ENTRARE

Barriere fisiche e sensoriali

- Inserire raccordi opportuni al marciapiede in corrispondenza delle testate e frontistanti l'ingresso dell'autostazione,
- Inserire segnaletica tattopiantare in corrispondenza dell'ingresso, inserire una mappa tattile informativa della struttura.
- Inserire una segnaletica visiva leggibile da parte delle persone con disabilità uditive.

Barriere percettive

- Migliorare la riconoscibilità degli spazi.

Fruibilità e affordance

- Migliorare la manutenzione, l'integrazione con elementi di arredo.

MUOVERSI

Barriere fisiche e sensoriali

- Inserire la segnaletica tattopiantare idonea ad accompagnare le persone all'interno di spazi ampi e pubblici.
- Dotare la stazione di almeno un servizio igienico accessibile.

- Adeguare la biglietteria e lo sportello informazioni in modo da essere fruibile da persona in carrozzina, riconoscibile da persone non vedenti (segnaletica) e comunicativo per le persone non udenti (respeaking).
- Considerare l'impiego di sottotitolazioni e strumenti didattici tipo "respeaking" adatti alle persone non udenti per la comunicazione alla biglietteria e alle informazioni.
- Considerare la possibilità di dotare la stazione di un sistema Loop per abbattere i rumori di fondo per le persone che portano protesi acustiche o che hanno impianti cocleari.
- Inserire adeguati sistemi di comunicazione di bus e orari (avvisi vocali e scritti di dimensioni adeguate).
- Inserire arredi accoglienti per la sosta, considerando le esigenze differenti di persone anziane, bambini, donne in gravidanza.
- Inserire banchine per la sosta dei bus, opportunamente rese accessibili mediante percorsi protetti e segnalati per tutti.

Barriere percettive

- Migliorare le postazioni delle persone addette alle informazioni e alla biglietteria con spazi più aperti e comunicativi accessibili a tutti.
- Rendere riconoscibili gli spazi mediante caratterizzazioni cromatiche, informative, di materiali, di arredi.

Fruibilità e affordance

- Migliorare la manutenzione e ammodernare le dotazioni nel senso dell'accoglienza.

Allegati

Tavole 8EA, 8BC;

Schede di valutazione A, B, C;

Documentazione Fotografica.

9 STAZIONE FERROVIARIA

Piazza Don Orione



ANALISI E VALUTAZIONE DELLO STATO ATTUALE

La ricognizione è volta a individuare gli elementi di base, fisici e sensoriali, per permettere l'accessibilità e la fruibilità degli spazi da parte di persone con disabilità.

ARRIVARE

RTP **NOLIMITS**

Arch. Valia Galdi
Mb 346 9634835
E valiagaldi@gmail.com

Arch. Alice Saviozzi
Mb 349 0897623
E saviozzi.alice@gmail.com

Pagina 75
con la collaborazione di



L'accesso alla stazione avviene dai raccordi pedonali e veicolari da Corso Felice Cavallotti. Il percorso non è immediato, a est il percorso pedonale attraversa il giardino, per ricollegarsi al percorso pedonale dedicato attorno alla stazione, a ovest lungo un marciapiede direttamente connesso a Corso Felice Cavallotti.

Non sono presenti segnalazioni tattopiantari e non è presente una segnaletica tale da permettere alle persone con disabilità sensoriale di raggiungere la stazione.

L'attraversamento pedonale non è segnalato.

Il percorso pedonale ha una sezione accessibile ma ridotta e una pavimentazione a opus incertum poco gradevole per sedie a ruote e passeggini. Gli arredi come i cestini portarifiuti ingombrano il passaggio e le scale trasversali di collegamento con l'adiacente Parco delle Carmelitane non è segnalata. Gli spazi pedonali a ponente sono spesso ingombrati da auto in sosta momentanea e a levante invece il percorso pedonale si mescola agli spazi di sosta delle moto e degli scooter. La mancanza di una linea guida naturale affidabile (a levante ci sono colonne libere e aree di parcheggio scooter, a ponente l'edificio presenta riseghe date da pilastri e pareti finestrate) per raggiungere l'ingresso della stazione rende difficoltosa e poco sicura la fruibilità in autonomia di queste aree. Le ampie griglie di aerazione costituiscono un supporto poco adeguato alle persone con disabilità motorie e cognitive.

ENTRARE

Una volta superata l'area pavimentata con il grigliato, l'area di ingresso è ampia e accessibile in carrozzina ma non è fruibile da parte delle persone con disabilità visive. È completamente assente una segnaletica tattile di accompagnamento per superare le barriere sensoriali.

MUOVERSI

Entrati nella stazione, incontriamo un ampio spazio circolare, su cui si affacciano il ristoro, uno spazio di attesa, le biglietterie e su cui sono installati i pannelli informativi. Lo spazio non è fruibile da parte di persone non vedenti, è impossibile

usare guide naturali e non sono presenti percorsi e segnali tattili per l'orientamento e la fruibilità in autonomia, sono invece presenti ostacoli dati da elementi strutturali e arredi fissi (totem, colonnine, ecc.).

La biglietteria è in ogni caso poco accessibile per le persone con ridotta mobilità (banco con addetto e biglietterie automatiche) poiché le biglietterie automatiche non sono accessibili e il bancone è basso abbastanza accessibile in carrozzina, non accessibile per le persone non vedenti e senza sottotitolazione per le persone non udenti.

Un piccolo cartello in ingresso evidenzia la presenza di un servizio di assistenza per le persone con mobilità ridotta, mediante prenotazione telefonica, all'interno è presente un mezzo dedicato. In effetti all'interno per raggiungere i binari, superata l'area di ingresso della biglietteria, vi è un lungo percorso alleviato dalla presenza di tappeti mobili che però non sono accessibili per persone con disabilità motorie e visive, lo sono difficilmente per le persone con disabilità motorie più lievi.

Il servizio igienico è accessibile ma poco mantenuto.

Gli spazi non sono dotati di segnaletica tattopiantare e tattile dedicata, i collegamenti interni per i binari avvengono attraverso percorsi a baionetta poco accoglienti, con l'impiego di ascensori grandi ma non segnalati. Lungo le pareti, quando è possibile percorrere gli spazi, sono disposti terminali degli impianti sporgenti e arredi fissi che ostacolano la fruizione da parte di persone non vedenti.

Le scale e le scale mobili, i tappeti mobili, non sono segnalati.

Sui binari è presente la segnalazione di pericolo con la banda gialla a rilievo.

Barriere fisiche e sensoriali

- Assenza di segnaletica fruibile,
- Assenza segnali e percorsi tattopiantari data l'impossibilità di utilizzo di guide naturali,
- Invasione dei passaggi pedonali, limitazione delle ampiezze per la collocazione degli arredi, pavimentazioni poco fruibili,
- Percorso pedonale con soluzioni di continuità,
- Collocazione di arredi di ostacolo per le persone non vedenti.

Barriere percettive

- Mancanza di riconoscibilità di un percorso pedonale sicuro di arrivo all'ingresso dell'autostazione
- Mancanza di adeguati sistemi di comunicazione e facilitazione per informazioni e acquisti
- Percorsi a baionetta e lunghe percorrenze interne in spazi anonimi

Fruibilità e affordance

- Mancanza di segnaletica e comunicazione adeguata
- Spazi interni poco presidiati

INDICAZIONE DI INTERVENTI PER MIGLIORARE L'ACCESSIBILITÀ E LA FRUIBILITÀ DEGLI SPAZI

ARRIVARE ALL'AREA DI PERTINENZA E ALL'INGRESSO DELL'AUTOSTAZIONE

Barriere fisiche e sensoriali

- Segnalare e individuare un percorso accessibile continuo, sicuro e protetto, completo di segnaletica tattopiantare, a partire da Corso Felice Cavallotti, (per esempio, lato ovest inserendo corrimano e paletti per evitare che autoveicoli possano ingombrare lo spazio del marciapiede)

Barriere percettive

- Rendere chiaramente percepibile il percorso pedonale di accesso alla stazione,

Fruibilità e affordance

- Controllare la collocazione degli arredi (cestini portarifiuti ecc.),
- Illuminare bene il percorso di accesso,
- Proteggere i percorsi pedonali dalle intemperie ove possibile.

ENTRARE

Barriere fisiche e sensoriali

- Individuare modalità di mitigazione delle griglie che con la pioggia risultano scivolose,
- Inserire segnaletica tattopiantare in corrispondenza dell'ingresso, inserire una mappa tattile informativa della struttura una volta varcato l'ingresso (a meno di non individuare uno spazio adeguato nelle vicinanze dell'ingresso).

Barriere percettive

- Migliorare la riconoscibilità degli spazi.

Fruibilità e affordance

- Migliorare l'illuminazione.

MUOVERSI

Barriere fisiche e sensoriali

- Inserire percorsi tattopiantari che, a partire dalla mappa tattile, possano guidare le persone all'interno di spazi ampi e pubblici.
- Migliorare lo spazio della biglietteria in modo da essere riconoscibile da persone non vedenti (segnaletica) e comunicativo per le persone non udenti (respeaking).
- Mantenere e migliorare i sistemi di comunicazione mediante avvisi vocali e scritte di dimensioni adeguate.
- Inserire arredi accoglienti per la sosta, considerando le esigenze differenti di persone anziane, bambini, donne in gravidanza.

Barriere percettive

- Migliorare le condizioni di attraversamento di lunghi corridoi e spazi a baionetta, con l'introduzione di arredi, punti di sosta (per ridurre le distanze da percorrere a piedi), specchi (per migliorare la sicurezza percepita).
- Rendere riconoscibili gli spazi mediante caratterizzazioni cromatiche, informative, di materiali, di arredi.

Fruibilità e affordance

- Organizzare sistemi di mobilità elettrica interna,

- Migliorare la vivibilità degli spazi creando servizi e allestimenti all'interno.

Allegati

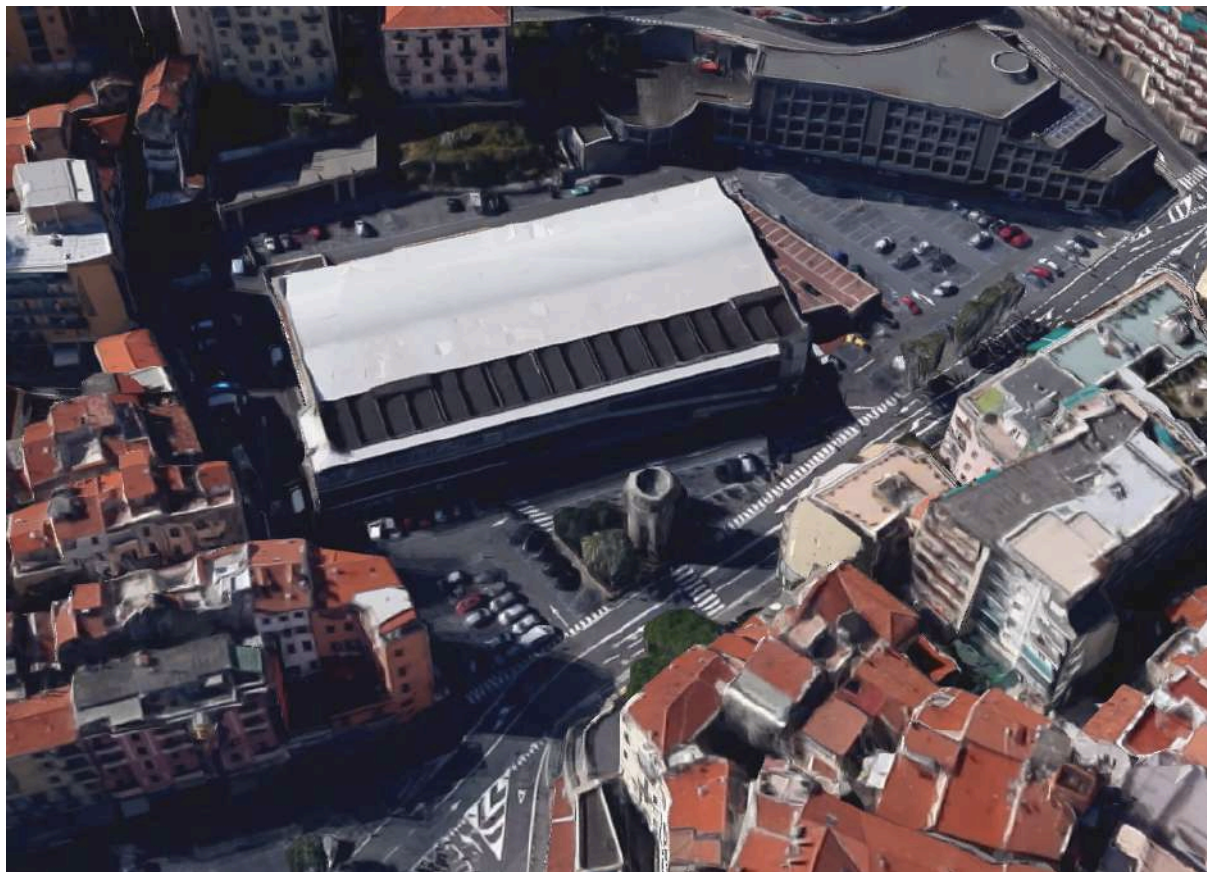
Tavole 9EA, 9BC;

Schede di valutazione A, B, C;

Documentazione Fotografica.

E. SPAZI PER IL COMMERCIO

10 MERCATO ANNONARIO



ANALISI E VALUTAZIONE DELLO STATO ATTUALE

Il mercato principale per la popolazione di Sanremo è organizzato in un grande spazio coperto di recente ristrutturazione. Abbiamo effettuato una ricognizione all'intorno per comprendere le condizioni di accessibilità alla struttura.

ARRIVARE

La fermata del bus è distante dall'ingresso e situata lungo una discesa, i percorsi pedonali all'intorno non sono sufficientemente definiti e protetti (cfr. analisi dello spazio aperto) per garantire collegamenti accessibili e fruibili da tutti.

Pagina 81

RTP **NOLIMITS**Arch. Valia Galdi
Mb 346 9634835

E valiagaldi@gmail.com

Arch. Alice Saviozzi
Mb 349 0897623

E saviozzi.alice@gmail.com

con la collaborazione di



Non sono presenti parcheggi riservati al contorno.

All'area si accede attraverso due raccordi, l'uno più propriamente ricavato nella pavimentazione del marciapiede all'immediato intorno, l'altro attraverso un raccordo veicolare di collegamento al mercato.

Lo scivolo ricavato nella pavimentazione al contorno del marciapiede non è stato oggetto di manutenzione o revisione e la pavimentazione si presenta ammalorata con alcune parti mancanti del rivestimento, altresì il raccordo in asfalto risulta inadeguato per i molti rattoppi. Manca la segnaletica orizzontale che renda evidente il raccordo che in ogni caso rimane compreso tra il parcheggio delle auto e quello dei motorini, senza continuità con un percorso pedonale accessibile o con parcheggi riservati nelle vicinanze.

ENTRARE

L'ampio spazio porticato dell'ingresso principale è come una piazza coperta, un ampio atrio che ci porta all'interno del mercato coperto attraverso ampi passaggi con alcuni gradini. A lato dello stesso, in prossimità del bar con i tavolini - un pubblico esercizio accessibile - si trova una rampa piuttosto stretta e un ingresso delimitato da paratie e porta che, forse per ragioni di sicurezza rimane chiusa, impedendone l'utilizzo alle persone in sedia a ruote e alle persone anziane che, spesso munite di trolley per la spesa, preferirebbero certamente accedere al mercato attraverso una rampa, come ci è capitato di vedere. In corrispondenza dei gradini non vi sono corrimani né segnaletica tatto plantare, sono presenti i marcagrado.



MUOVERSI

All'ingresso o all'interno del mercato non sono presenti nell'area elementi informativi circa l'organizzazione degli spazi e dei percorsi del mercato, cosa che può essere utile anche in condizioni di emergenza, mancano segnali tattili e cromatici per l'orientamento di persone con disabilità visive.

Le pavimentazioni lisce e le dimensioni dei passaggi permettono l'accessibilità di persone in carrozzina, l'organizzazione dei banconi e delle esposizioni presenta ostacoli al passaggio di persone non vedenti e nella relazione con i clienti all'esterno dei box. È necessario prestare attenzione alla collocazione di estintori e arredi fissi in modo che non sporgano sul passaggio e non costituiscano un pericolo per le persone non vedenti.



INDICAZIONE DI INTERVENTI PER MIGLIORARE L'ACCESSIBILITÀ E LA FRUIBILITÀ DEGLI SPAZI

ARRIVARE

Barriere fisiche e sensoriali

- Realizzare percorsi pedonali protetti e accessibili di connessione con le piazze e le strade circostanti.

Barriere percettive

- Rendere facilmente individuabili gli spazi pedonali e i passaggi.

Fruibilità e affordance

- Realizzare aree di parcheggio riservate nelle vicinanze.
- Migliorare la manutenzione delle aree circostanti e l'organizzazione degli spazi limitrofi.

ENTRARE

Barriere fisiche e sensoriali

- Aprire la porta sulla rampa negli orari di apertura del mercato,
- Inserire i corrimani e la segnaletica tattopiantare in corrispondenza dei dislivelli,
- Porre attenzione alla disposizione degli arredi fissi evitando elementi sporgenti.

Barriere percettive

- Migliorare la riconoscibilità degli spazi, dei percorsi, per l'orientamento anche in condizioni di emergenza.



Fruibilità e affordance

- Mantenere e organizzare gli spazi al contorno.

MUOVERSI

Barriere fisiche e sensoriali, percettive

- Inserire elementi per l'orientamento nello spazio (segnaletica/mappe/wayfinding),
- Porre attenzione alla collocazione degli arredi fissi e degli elementi sporgenti,
- Prevedere una segnaletica tattile per le persone non vedenti.

Fruibilità e affordance

- Porre attenzione alla manutenzione e all'illuminazione degli spazi.

Allegati

Tavole 10EA;

Schede di valutazione A, B, C;

Documentazione Fotografica.

F. SPAZI PER IL TEMPO LIBERO E LA BALNEAZIONE

11. LE SPIAGGE

Riferimenti normativi e culturali:

- **Legge 13/89** (Disposizioni per favorire il superamento e l'eliminazione delle barriere architettoniche negli edifici privati) e la relativa **Circolare 259 del 23 gennaio 1990** del Ministero della Marina Mercantile che ne estende l'applicazione agli stabilimenti balneari¹,
- **Decreto del Ministero dei Lavori Pubblici 236/89** (accessibilità ai locali aperti al pubblico e ai servizi),
- **Leggere Regionale 15/89 ss.mm. e ii.**,
- **Guida Mare Regione Liguria** (Consulta Regionale per la Tutela dei diritti delle persone handicappate e INAIL),
- **Laboratorio nazionale Turismo Accessibile** Fish Associazione Sipuò,
- Esperienze Rimini "Autismo friendly beach".

Requisiti delle spiagge accessibili

Dalle elaborazioni di cui sopra si recupera il riferimento ai requisiti di legge, necessari per rendere accessibile e fruibile la spiaggia e il mare, ai requisiti ottimali per offrire un servizio di qualità e diffondere una cultura inclusiva che è fatta anche di attenzioni e cura degli spazi e dell'accoglienza.

¹ Il testo: (omissis) In particolare, nei rilasciandi titoli concernenti concessioni per stabilimenti balneari o comunque strutture connesse alla fruibilità della balneazione, sarà inserita un'apposita clausola la quale prescrive l'obbligo, da parte del concessionario, di apprestare almeno una cabina ed un locale igienico idoneo ad accogliere persone con ridotta od impedita capacità motoria o sensoriale, nonchè di rendere la struttura stessa "visitabile" nel senso specificato dall'art. 3 punto 3.1 del decreto 236/1989 sopracitato, soprattutto in funzione dell'effettiva possibilità di balneazione, attraverso le predisposizioni di appositi "percorsi orizzontali".

Si richiamano i riferimenti riportati nella parte generale del PEBA, in cui è evidenziato che l'accessibilità è l'esito di vari contributi:

- **Progettazione**, pensando a tutto ciò che serve per rendere accessibile fruibile una spiaggia,
- **Accoglienza**, significa poter accogliere le persone avendo presente i loro bisogni e le loro necessità per poter offrire un servizio di qualità,
- **Informazione e comunicazione**, le persone disabili cercano di capire se gli spazi sono adeguati alle loro necessità, un primo approccio è quello di rendere evidenti caratteristiche e dotazioni, attraverso i canali anche web istituzionali e turistici,
- **Formazione** degli addetti e degli addetti alla balneazione per poter fornire un servizio in maniera efficace e appropriata,
- **Manutenzione** delle infrastrutture e la pulizia e l'igiene (dei servizi igienici, degli spogliatoi, delle piazzole) sono condizioni necessarie per la fruibilità di tutti e a maggior ragione da parte di persone disabili che possono avere maggiori fragilità sanitarie.

Una spiaggia accessibile necessita di:

Infrastrutture:

- Uno o più **parcheggi riservati** in prossimità della spiaggia attrezzata /dello stabilimento balneare;
- **Percorso pedonale di arrivo allo stabilimento/spiaggia attrezzata accessibile e riconoscibile**, con il superamento del dislivello strada – spiaggia mediante rampe idonee o ascensori, da installare nei casi in cui il dislivello sia > mt.2,40. Le condizioni ottimali sono quelle in cui in presenza di dislivello le rampe vengono integrate ai percorsi pedonali presenti nell'area. La presenza di ascensori può costituire un'utile alternativa negli altri casi. I corrimani possono costituire linee guida per le persone non vedenti e ipovedenti oltre che essere un ausilio per le persone anziane e con ridotta mobilità. La segnaletica comprensibile da tutti è una componente del percorso;
- **Percorsi interni accessibili** attraverso l'impiego di passerelle o altre pavimentazioni adeguate (quali le piastrelle cementizie con superficie a

graniglia fine) per gli spostamenti interni tra le aree dei servizi, lo spostamento nella spiaggia e il raggiungimento della battigia.

- **Accessibilità alla reception e al bar della spiaggia**, mediante la possibilità di raggiungere il servizio con pavimentazioni e raccordi adeguati, installando cordoni corrimano per persone non vedenti laddove le pavimentazioni non possano essere utilizzate come guide naturali. Il desk della reception e del bancone bar è opportuno che sia ribassato per permettere l'accostamento della carrozzina in buone condizioni di comunicazione con gli addetti;
- **Servizio igienico accessibile**, con le dotazioni previste per legge;
- **Spogliatoio accessibile**, con opportuni spazi di manovra per le carrozzine, appendi abiti ad altezza posta tra mt.1,10 e mt.1,40, maniglia di apertura semplice e per tutti (maniglione ad esempio), apertura della porta di larghezza idonea verso l'esterno o meglio scorrevole;
- **Doccia accessibile e fruibile**, raggiungibile con pavimentazione idonea e corrimano, comandi ad altezza adeguata;
- **Percorsi interni accessibili** mediante passerelle (realizzate in piastrellone di cemento o in pvc o legno resistente) e cordoni passamano, da sviluppare lungo la spiaggia e per l'accesso alle piazzole attrezzate;
- **Piazzole pavimentate** in cui sono predisposte aree di sosta da dotare con ombrelloni e lettini rialzati per facilitare lo spostamento carrozzina - lettino da spiaggia;

Attrezzature specifiche:

- I lettini rialzati di cui sopra,
- Carrozzine da mare, tipo sand&sea (le sedie Job possono essere impiegate ma con minore autonomia negli spostamenti e nel caso di disabilità gravi sono indicate le poltrone da mare Tiralò),
- Passamano (realizzati ad esempio con cordoni) per guidare negli spostamenti le persone non vedenti, possono essere installati sino in acqua.
- Eventuale boa sonora e segnaletica tattile di informazione e orientamento per la fruizione in autonomia da parte di persone non vedenti.



Grecia, corrimano in acqua



Chiavari, spiaggia attrezzata

Servizi:

La fruizione in autonomia non sempre è possibile e non lo è quasi mai la discesa in acqua che necessita del supporto di un addetto. Spesso un bagnino o un addetto alla balneazione vengono istruiti in tal senso. Anche alla reception è necessario che le persone siano formate e capaci di rapportarsi con le persone disabili comprendendo le principali necessità per fruire del servizio. Le esperienze di Rimini con i ragazzi autistici costituiscono una buona prassi da considerare.

I requisiti ottimali sono dati dalla possibilità di fruire di tutti i servizi presenti e di poter scegliere tra più postazioni accessibili, di poter fruire di un'area ricreativa per la socializzazione, come una piazza ombreggiata, o il gioco dei bambini.

SUL LITORALE DI SANREMO

L'analisi degli stabilimenti balneari è stata condotta con riferimento alle schede per la Guida Mare di Regione Liguria. Come da incarico, si è provveduto a valutare l'accessibilità (come da definizione del D.M. 236 del 1989) di alcuni tra stabilimenti balneari (stb) e spiagge libere attrezzate (sla) su Corso Trento Trieste e Lungomare Italo Calvino, considerate le più centrali e le più prossime al Lotto 1.



Nello specifico:

1. Morgana (stb)
2. Bagni Italia (stb)
3. Bagni Lido (stb)
4. Bagni Arenella (sla)
5. Terrazza Beach (sla)
6. Oasis (sla)
7. La Fontana (sb)

ACCESSO AGLI STABILIMENTI

Stabilimenti su Corso Trento Trieste: aree di parcheggio scarse, eccetto i bagni *Morgana* che hanno un parcheggio riservato proprio di fronte alla struttura (ma la stessa non risulta accessibile alle persone con disabilità motoria, benchè sia in corso di approvazione il progetto di un ascensore che, dal piano di ingresso, raggiunga la spiaggia).

Il percorso che divide gli altri posti auto alle spiagge è di un centinaio di metri, non senza difficoltà (strisce pedonali non sempre dotate di scivolo né di segnaletica tipo

loges, cambiamenti di pendenza). Il marciapiede si trova solo su un lato della strada ma ampio; il fondo del percorso è liscio ma antisdrucchiolo e in piano. Assenza di segnaletica podotattile che indichi l'accesso alle spiagge.

Gli accessi per i disabili alle strutture per lo più non sono diversificati.

Stabilimenti su Lungomare Italo Calvino: ampia area di parcheggio all'estremità di ponente, vicina alle spiagge *Oasis* e *La Fontana*. Il percorso che porta all'accesso degli stabilimenti è leggermente inclinato ma privo di barriere architettoniche.

Gli altri posti auto riservati ai disabili si trovano in posizione centrale rispetto al lungomare non facilitando l'accesso agli stabilimenti disposti lungo la costa, dal *Terrazza Beach* ai bagni *Oasis*.

In questo caso, non solo il percorso presenta alcuni ostacoli fisici ben determinati (marciapiedi privi di scivoli, dislivelli di pendenza, fondo del percorso non liscio, assenza di segnaletica podotattile) ma soprattutto il fatto che l'accesso alle strutture balneari in questo tratto di costa sia più rialzato rispetto alle spiagge sopracitate (*Oasis*, *La Fontana*).

Caratteristiche stabilimenti

Tutti gli stabilimenti visitati presentano un punto ristoro accessibile, con servizio al tavolo o alla zona ombrellone, benché tutti i banconi abbiano un'altezza > 1,10 mt.

Quasi tutti gli stabilimenti presentano servizi igienici e spogliatoi accessibili con sedia a ruote; la doccia, quando accessibile, dispone di comandi ad un'altezza non adeguata.

Accesso alle spiagge

Stabilimenti su Corso Trento Trieste: i bagni *Arenella* e i bagni *Italia* possiedono una sedia job che permette loro di facilitare la mobilità e l'accesso al mare delle persone con disabilità motoria. I bagni *Italia* condividono la sedia con i bagni confinanti (*Lido* e *Morgana*) rendendo possibile una maggiore fruibilità della spiaggia per tutti.

Nessuna delle strutture utilizza lettini specifici per PRM ma molti si servono di piastrelloni di cemento per creare piazzole intorno a sdraio e ombrellone, permettendo alla carrozzina di muoversi anche in autonomia. Tutte le spiagge dispongono di passerelle avvolgibili che attraversano la spiaggia permettendo di usufruire dei servizi principali (area ristoro e servizi igienici).

Stabilimenti su Lungomare Italo Calvino: in questa zona spiagge e stabilimenti si trovano in una posizione meno favorevole rispetto a quelli presenti su Corso Trento Trieste, a causa della differenza di quota tra piano strada e mare. Tra queste ultime, le strutture meno sfavorite sono la spiaggia *Oasis* e *La Fontana*.

Anche in questo caso, non è stato riscontrato l'uso di lettini specifici per PRM.

Tra quelle visitate, però, la spiaggia Oasis è risultata quella maggiormente attrezzata: sedia job, piazzole con piastrelle in cemento, zona d'ombra gratuita senza dover acquistare la sdraio o il lettino.

Tutte le spiagge dispongono di passerelle avvolgibili che attraversano la spiaggia permettendo di usufruire dei servizi principali (area ristoro e servizi igienici).

Accesso al mare

Stabilimenti su Corso Trento Trieste e su Lungomare Italo Calvino: la larghezza della passerella che porta alla battigia varia tra 1,00 mt e 1,10 mt.

La distanza tra fine passerella e battigia si aggira intorno ai 5 mt.

Personale addetto

Gli operatori per l'assistenza in spiaggia o in mare sono in tutti i casi i bagnini o altri operatori dello stabilimento che offrono il loro aiuto per il superamento delle barriere architettoniche, benchè in nessun caso si tratti di persone formate professionalmente per questo scopo.

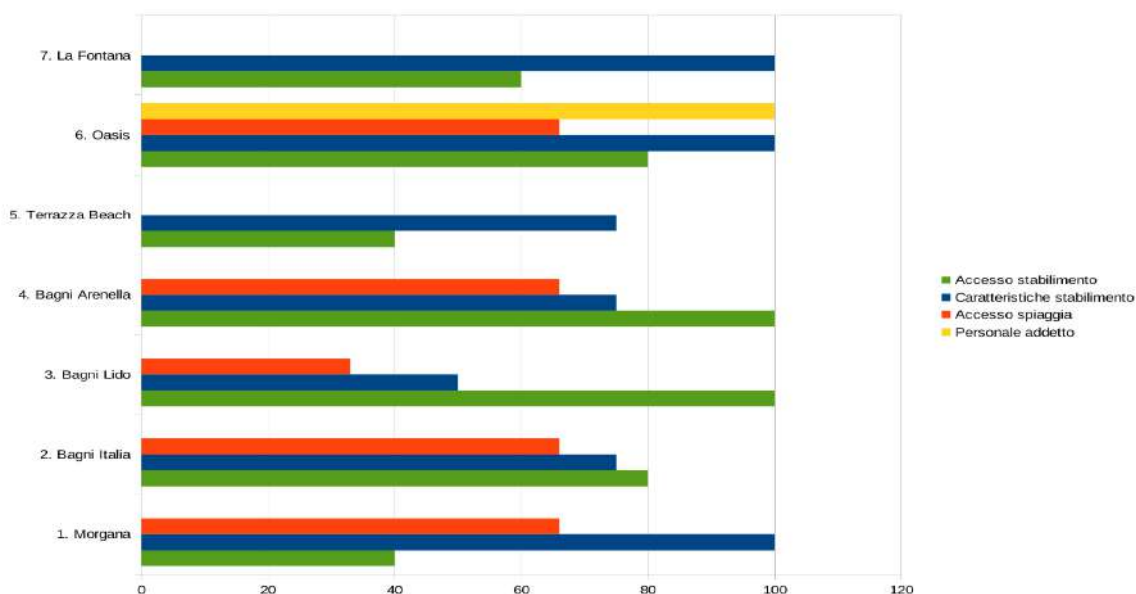


Grafico a barra che mostra un confronto diretto tra le spiagge oggetto di indagine, in base alle caratteristiche di maggiore interesse.

Struttura balneare	N. parcheggi H	Assenza BA tra P e ingresso	Assenza BA all'ingresso	Punto ristoro accessibile	Servizi igienici accessibili da PRM	Spogliatoi accessibili da PRM	Doccia accessibile da PRM	Dotazione di lettini specifici	Dotazione di ausili per mobilità o accesso al mare	Larghezza passerella/ distanza tra pass e battigia (cm.)	Presenza operatori H o PRM assistenza spiaggia o acqua	Altri servizi fruibili
1. Morgana	2			x	x	x	x		x	120 / 500	bagnini	
2. Bagni Italia	2	x	x	x	x	x			x	100 / 500	bagnini	
3. Bagni Lido	2	x	x	x	x				x	100 / 500	bagnini	
4. Bagni Arenella	2	x	x	x	x	x	x		x	80 / 500	bagnini	
5. Terrazza Beach	3	x		x	x	x				80 / 500	bagnini	
6. Oasis	8	x	x	x	x	x	x		x	80 / 500	bagnini	Zona d'ombra gratuita
7. La Fontana	8		x	x	x					80 / 500	bagnini	

Considerazioni finali

Dopo un'attenta analisi, preceduta da sopralluoghi e misurazioni sul posto, oltre ai colloqui con il personale e i gestori delle spiagge, è possibile affermare che le strutture in oggetto allo stato attuale rispondono ai bisogni delle persone diversamente abili soltanto in maniera sufficiente.

Laddove le zone di parcheggio consentito non sono in posizioni favorevoli al raggiungimento delle strutture, tale distanza è intervallata da dislivelli non superabili e assenza di segnaletica podotattile.

Negli stabilimenti visitati l'accesso è per lo più agevole ma non sempre segnalato sia in senso orizzontale che verticale. I servizi igienici, gli spogliatoi e le docce sono sempre accessibili, sebbene non sempre l'arredo e i sanitari siano posizionati in maniera adeguata. Lo stesso vale per i punti ristoro: per lo più accessibili, nonostante il bancone sia ad un'altezza superiore a quella opportuna per le persone in sedia a ruote.

L'accesso alla spiaggia è semplificato dall'impiego di passerelle avvolgibili e piazzole pavimentate per facilitare la mobilità ma tale passatoia si interrompe a circa 5 metri dal mare: per accedervi è possibile utilizzare la carrozzina da mare (sedia job), non

sempre disponibile e con minore autonomia negli spostamenti. Nessuno stabilimento possiede lettini rialzati, specifici per PRM, né cordoni o passamano per guidare i non vedenti o chiunque abbia necessità di un appoggio sia in spiaggia che in mare.

Il dislivello tra le spiagge rispetto al piano strada rappresenta una grande barriera che si acuisce soprattutto nel versante ponentino, rendendo molto difficile, se non impossibile, la discesa alla spiaggia e al mare in maniera autonoma.

Questo si riscontra soprattutto nella zona dell'Imperatrice. I posti auto riservati sono risultati insufficienti e nonostante la presenza di n. 2 rampe (distanti pochi metri l'una dall'altra), entrambe sono utilizzabili con grande difficoltà e soltanto se accompagnati: una per l'assenza di manutenzione del fondo e della vegetazione circostante, l'altra per una pendenza di molto maggiore all'8%.

Raggiunta la passeggiata che da' accesso ai diversi stabilimenti non è possibile arrivare alla spiaggia per una PRM. Infatti, soltanto uno stabilimento privato è riuscito a creare una rampa per ovviare a questo problema. Tutti gli altri si sono dovuti dotare di un citofono apposito.

In questo caso, si potrebbero realizzare due ascensori che possano servire il maggior numero degli stabilimenti, creando un corridoio di servizio al di sotto del piano passerella che, mettendo in collegamento tutti gli stabilimenti balneari presenti, permetta di accedere agevolmente alle spiagge.

A nostro modo di vedere, l'obiettivo a cui puntare per una città come Sanremo, una città da sempre votata al turismo, potrebbe essere quello di aderire al progetto "Bandiera Lilla", nata nel 2012 per favorire il turismo da parte di persone con disabilità, premiando e supportando quei comuni che si prodigano per migliorare le condizioni di questo target di utenza, ottenendo risultati di eccellenza.

<https://www.bandieralilla.it/cos-e-la-bandiera-lilla/2-cos-e-la-bandiera-lilla.html>

G. ELEMENTI SPECIALI

12. LE SCALE

Riferimenti normativi:

DM236/96

Art. 4.1.10 SCALE

Le scale devono presentare un andamento regolare ed omogeneo per tutto il loro sviluppo. Ove questo non risulti possibile è necessario mediare ogni variazione del loro andamento per mezzo di ripiani di adeguate dimensioni. Per ogni rampa di scale i gradini devono avere la stessa alzata e pedata. Le rampe devono contenere possibilmente lo stesso numero di gradini, caratterizzati da un corretto rapporto tra alzata e pedata.

Le porte con apertura verso la scala devono avere uno spazio antistante di adeguata profondità.

I gradini delle scale devono avere una pedata antisdrucchioleale a pianta preferibilmente rettangolare e con un profilo preferibilmente continuo a spigoli arrotondati.

Le scale devono essere dotate di parapetto atto a costituire difesa verso il vuoto e di corrimano.

I corrimani devono essere di facile prendibilità e realizzati con materiale resistente e non tagliente.

Le scale comuni e quelle degli edifici aperti al pubblico devono avere i seguenti ulteriori requisiti:

1) la larghezza delle rampe e dei pianerottoli deve permettere il passaggio contemporaneo di 2 persone ed il passaggio orizzontale di una barella con una inclinazione massima del 15% lungo l'asse longitudinale;

2) la lunghezza delle rampe deve essere contenuta; in caso contrario si deve interporre un ripiano in grado di arrestare la caduta di un corpo umano;

- 3) il corrimano deve essere installato su entrambi i lati;
- 4) in caso di utenza prevalente di bambini si deve prevedere un secondo corrimano ad altezza proporzionata;
- 5) è preferibile una illuminazione naturale laterale. Si deve dotare la scala di una illuminazione artificiale, anche essa laterale, con comando individuabile al buio e disposto su ogni pianerottolo.
- 6) le rampe di scale devono essere facilmente percepibili, anche per i non vedenti.

Art. 8.1.10 SCALE

Le rampe di scale che costituiscono parte comune o siano di uso pubblico devono avere una **larghezza minima di 1,20 m**, avere una pendenza limitata e costante per l'intero sviluppo della scala.

I gradini devono essere caratterizzati da un corretto rapporto tra alzata e pedata (pedata **minimo 30 cm**): la somma tra il doppio dell'alzata e la pedata deve essere compresa tra **62/64 cm**.

Il profilo del gradino deve presentare preferibilmente un **disegno continuo a spigoli arrotondati**, con sottogrado inclinato rispetto al grado, e formante con esso un angolo di **circa 75-80 gradi**.

In caso di disegno continuo, l'aggetto del grado rispetto al sottogrado deve essere compreso fra un **minimo di 2cm e un massimo di 2.5 cm**.

Un segnale al pavimento (fascia di materiale diverso o comunque percepibile anche da parte dei non vedenti), situato **almeno a 30 cm dal primo e dall'ultimo scalino**, deve indicare l'inizio e la fine della rampa.

Il **parapetto** che costituisce la difesa verso il vuoto deve avere un'**altezza minima di 1.00 m** ed essere **inattraversabile da una sfera di diametro di 10 cm**.

In corrispondenza delle interruzioni del corrimano, questo deve essere **prolungato di cm30 oltre il primo e l'ultimo gradino**.

Il corrimano deve essere posto ad un'**altezza compresa tra 0.90/1 metro**. Nel caso in cui è opportuno prevedere un secondo corrimano, questo deve essere posto ad una

altezza di 0.75 m. Il corrimano su parapetto o parete piena deve essere distante da essi almeno 4 cm.

Le rampe di scale che non costituiscono parte comune o non di uso pubblico devono avere una larghezza minima di 0.80m. In tal caso devono comunque essere rispettati il già citato rapporto traalzata e pedata (in questo caso minimo 25 cm), e la altezza minima del parapetto.

DPR 503/96

Art.7 Scale e rampe

Per le scale e le rampe valgono le norme contenute ai punti 4.1.10, 4.1.11 e 8.1.10, 8.1.11 del Decreto del Ministro LLPP 14 Giugno 1989 n°236. I percorsi che superano la larghezza di mt.6 devono essere, di norma, attrezzati con un corrimano centrale.

Riferimenti tecnici: LVE Loges-Vet-Evolution - Linee Guida, 15a edizione Pag. 30

4.- USO DEI CODICI IN SITUAZIONI SPECIFICHE.

4.1.- SCALINATE.

L'obbligo della segnalazione tattile delle scale era stabilito già nel D.M. 236/89 e viene ripreso dal D.P.R. 503/96.

Ai fini della sicurezza per i disabili visivi si intende per scala o scalinata un salto di quota formato da un minimo di due gradini che va quindi segnalato con i codici tattili come di seguito descritto.

La presenza di un singolo gradino di altezza non superiore a 20 cm non va segnalata. Qualora il dislivello sia compreso tra i 20 e i 30 cm sarà necessaria la segnalazione del gradino con un codice di PERICOLO VALICABILE posto a 40 cm dal ciglio. Se il dislivello supera i 30 cm, dato che questa situazione può essere pericolosa per chiunque, il dislivello va protetto con apposita ringhiera che si prolunga fino a dove il

salto di quota non rientra nei parametri precedenti. Se non si ritenesse opportuna o possibile l'istallazione della ringhiera, il dislivello va comunque segnalato ai disabili visivi con un codice di ARRESTO/PERICOLO posto a 50 cm dal ciglio.

Dato il maggior rischio costituito dall'affrontare una scalinata in discesa, l'inizio di essa nella parte sita in alto va segnalato con il Codice di PERICOLO VALICABILE.

Le due strisce contigue formanti il Codice di PERICOLO VALICABILE devono sbarrare completamente l'accesso alla scalinata per tutta la sua luce; ogni striscia è larga 20 cm, per una profondità complessiva di 40 cm; il codice a calotte sferiche sarà posto dopo quello di Attenzione, rispetto a chi sta per discendere la scalinata, lasciando 40-50 cm liberi prima dell'orlo del primo scalino. Il D.M. 236/89 dice "almeno 30 cm", ma le negative esperienze di non vedenti che non hanno fatto in tempo a fermarsi e sono caduti nelle scale più o meno rovinosamente, hanno dimostrato la necessità di superare la misura minima suggerita dal Decreto.

Nel caso che la scalinata sia costituita da varie rampe in asse fra loro, la stessa segnalazione va ripetuta su ogni pianerottolo, se sufficientemente lungo, indicativamente più di cm. 180.

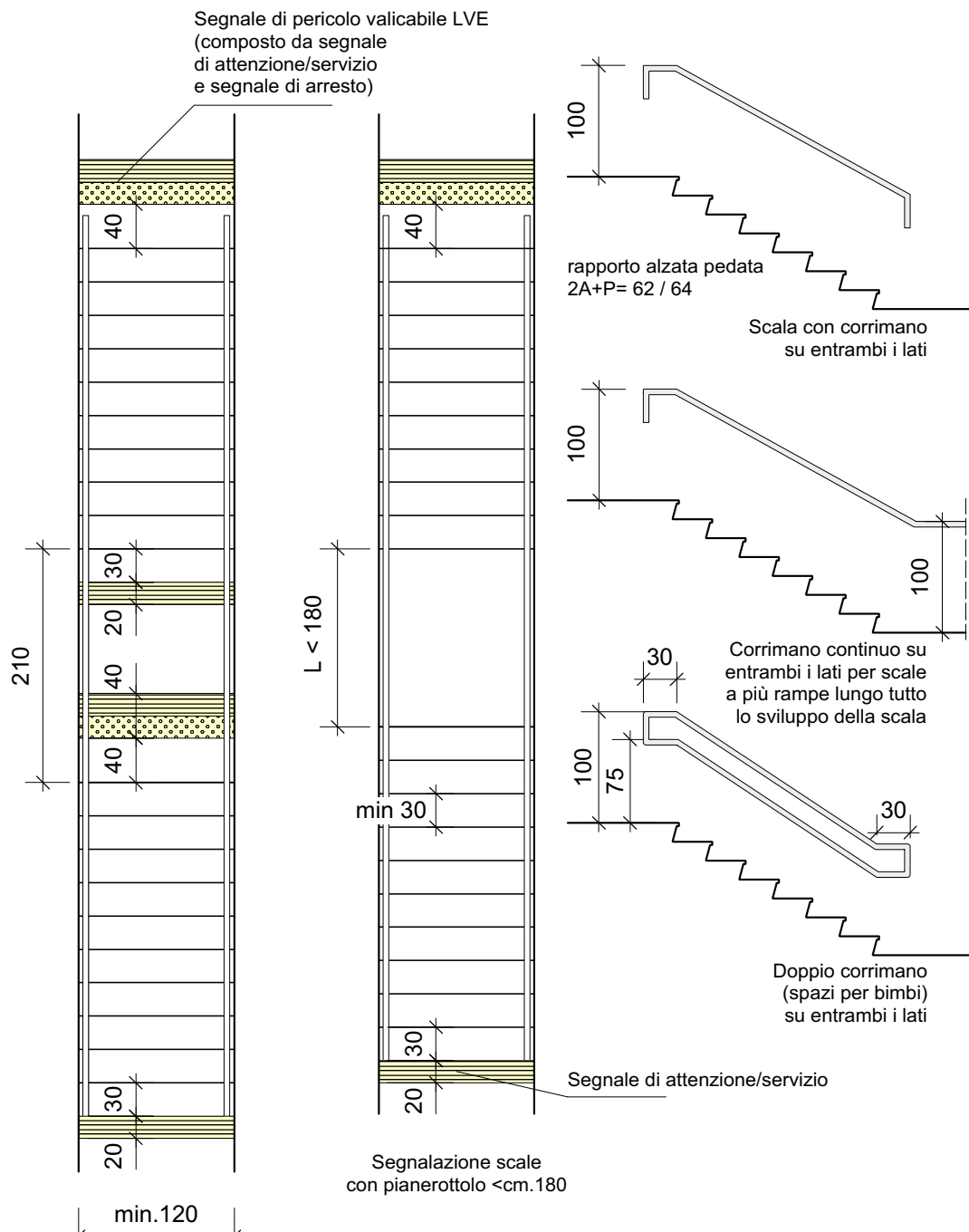
Nelle scale di un edificio, che normalmente sono frazionate in due o tre rampe poste a 180° o a 90°, si deve segnalare soltanto l'inizio della discesa e l'arrivo a ciascun piano, mentre i pianerottoli intermedi non devono recare alcun segnale tattile.

Prima dell'inizio della scalinata in salita va posta una striscia di Codice di ATTENZIONE/SERVIZIO che sbarra tutto il fronte della scalinata per una profondità di 20 cm, posta a 30 cm dalla base del primo gradino. Per i pianerottoli intermedi vale quanto detto sopra per il segnale di PERICOLO VALICABILE.

La continuità del corrimano anche lungo il pianerottolo può costituire per il disabile visivo un avvertimento che la rampa di scale non è terminata e sostituire quindi il segnale tattile nel caso di pianerottoli di breve lunghezza.

Per la sicurezza delle persone ipovedenti, va assicurata un'illuminazione adeguata e i marcagrado antidrucciolo devono essere di colore contrastante con il resto della pedata.

Schema delle scale nello spazio pubblico con riferimento alle normative nel posizionamento di segnali tattopiantari e corrimani.



H. LETTURA RAGIONATA DI SINTESI DELLE SCHEDE DI RILEVAZIONE

Le tabelle riassuntive - che alleghiamo e che seguono in forma ridotta - ci restituiscono una fotografia sintetica delle principali criticità e delle problematiche ricorrenti a cui porre attenzione nell'elaborazione e nella valutazione dei progetti, nella messa a punto di strategie e priorità d'intervento.

In verticale l'oggetto delle varie righe è dato dai punti dei contenuti di rilevazione delle Schede elaborate dal Comitato PEBA, in orizzontale gli edifici oggetto di analisi e valutazione.

ARRIVARE

Edifici pubblici oggetto di studio a confronto

EDIFICI PUBBLICI OGGETTO DI STUDIO A CONFRONTO												
SCHEDE DI RILEVAZIONE		TIPOLOGIA DI UTENZA				UFFICI	MUSEI	TEATRI	MOBILITA'		COMMERCIO	
Accessibilità arrivando ALL'ingresso dell'EDIFICIO		SIMBOLI				4. Anagrafe	5. Museo Civico	6. Forte S. Tecla	7. Auditorium F. Alfano	8. Autostazione bus	9. Stazione ferroviaria	10. Mercato Annunario
A												
a.1	in AUTO											
a.1.1	esistono parcheggi riservati ?											
a.1.2	la segnaletica ORIZZONTALE è a norma ?											
a.1.3	la segnaletica VERTICALE è a norma ?											
a.2	in AUTOBUS o TAXI											
a.2.1	tra la più vicina fermata BUS e l'ingresso sono presenti barriere ?											
a.2.2	tra il punto di sosta del TAXI e l'ingresso sono presenti barriere ?											
a.3	a PIEDI											
a.3.1	esistono raccordi in corrispondenza degli attraversamenti pedonali?											
a.3.2	esistono raccordi arrivando all'edificio?											
a.3.3	esiste segnaletica podotattile per non vedenti ?											
a.3.4	l'accesso per disabili è DIVERSIFICATO ?											
a.3.5	il percorso è largo almeno 90 cm ?											
a.3.6	il percorso ha una pendenza uguale o <8% ?											
a.3.7	il percorso ha inclinazione TRASVERSALE ?											
a.3.8	il fondo del percorso è agevole ? (ruote sode a rotelle o pneumatiche)											
a.3.9	ci sono dislivelli ai lati del percorso pubblico?											
a.4	servoscala o piattaforma elevatrice (sistema MECCANIZZATO)											
a.4.1	esiste un sistema MECCANIZZATO funzionante, dotato di citofono agevole e ad un'altezza 110/130 cm?											
a.5	scale											
a.5.1	le scale sono larghe almeno 1,20 mt e il rapporto 2a/p=62/64 è rispettato?											
a.5.2	esiste segnaletica podotattile per non vedenti ?											
a.5.3	il corrimano è presente su entrambi i lati?											
a.5.4	si trova ad un'altezza conforme all'ambiente in cui si											

Le problematiche che si rilevano in maniera diffusa riguardano l'accessibilità al sistema di trasporto pubblico. La soluzione di mezzi di spostamento specifici può risolvere problemi di spostamento di alcuni soggetti più fragili ma non risolve l'accessibilità fluida per molte persone, tutte quelle che con diverse disabilità, sono autonome nel compiere spostamenti da casa: persone anziane, donne in gravidanza, persone con limitazioni motorie, persone disabili motorie o sensoriali.

Un altro elemento a cui porre attenzione è il funzionamento del sistema degli spostamenti tenendo conto dei percorsi che devono essere privi di barriere dalla fermata dell'autobus o dal parcheggio riservato alle persone disabili sino all'ingresso dell'edificio. Anche qui abbiamo riscontrato spesso barriere lungo il percorso.

L'uso della segnaletica tattile è pressoché assente, spesso mancano indicazioni chiare e comprensibili da tutti, molto carente è la presenza dei corrimani che sono usati come ausili sia per le persone con ridotta mobilità, sia per le persone non vedenti.

Molto spesso i percorsi di arrivo sono diversificati, soluzione non inclusiva e non adatta a rispondere ai requisiti di una accessibilità fluida e trasparente, propria di spazi accoglienti per tutti. Talvolta questo tipo di soluzione è dettato dalle difficoltà dell'adeguamento di un patrimonio storico ma, molto spesso l'impressione è che non sia da riconsiderare l'approccio culturale nell'affrontare il tema dell'accessibilità agli spazi e ai servizi, svincolandoci dalla stretta rispondenza agli obblighi di legge per traguardare migliori prestazioni sotto il profilo della fruibilità degli spazi da parte di tutti.

Nel caso delle scuole questi aspetti risultano tutti un po' più accentuati dalle difficoltà all'accesso alle aree di pertinenza e all'ingresso stesso che non sono mai al piano della strada e presentano dislivelli in arrivo e in ingresso e raramente troviamo soluzioni adatte ai bambini (segnaletica, corrimani, impianti per il superamento dei dislivelli).

Scuole

		EDIFICI PUBBLICI OGGETTO DI STUDIO A CONFRONTO				
		SCUOLE				
		1_Calvino 2_Castillo 3_Villa Vigo				
SCHEDE DI RILEVAZIONE		TIPOLOGIA DI UTENZA				
		SIMBOLI				
A	Accessibilità arrivando all'ingresso dell'AREA DI PERTINENZA					
a.1	in AUTO					
a.1.1	esistono parcheggi riservati ?					
a.1.2	la segnaletica ORIZZONTALE è a norma ?					
a.1.3	la segnaletica VERTICALE è a norma ?					
a.2	in AUTOBUS o TAXI					
a.2.1	tra la più vicina fermata BUS e l'ingresso sono presenti barriere ?					
a.2.2	tra il punto di sosta del TAXI e l'ingresso sono presenti barriere ?					
a.3	a PIEDI					
a.3.1	esistono raccordi in corrispondenza degli attraversamenti pedonali?					
a.3.2	esistono raccordi all'ingresso dell'area di pertinenza?					
a.3.3	esiste segnaletica podotattile per non vedenti ?					
a.3.4	l'accesso per disabili è DIVERSIFICATO ?					
a.3.5	il percorso è largo almeno 90 cm ?					
a.3.6	il percorso ha una pendenza uguale o <8% ?					
a.3.7	il percorso ha inclinazione TRASVERSALE ?					
a.3.8	il fondo del percorso è agevole ? (ruote sedia a rotelle o passeggino)					
a.3.9	ci sono dislivelli ai lati del percorso pubblico?					
	Accessibilità arrivando ALL'ingresso dell'edificio DALL'area di pertinenza					
a.4	in AUTO					
a.4.1	esistono parcheggi riservati ?					
a.4.2	la segnaletica ORIZZONTALE è a norma ?					
a.4.3	la segnaletica VERTICALE è a norma ?					
a.5	a PIEDI					
a.5.1	esistono raccordi all'ingresso dell'edificio?					
a.5.2	esiste segnaletica podotattile per non vedenti ?					
a.5.3	l'accesso per disabili è DIVERSIFICATO ?					
a.5.4	il percorso è largo almeno 90 cm ?					
a.5.5	il percorso ha una pendenza uguale o <8% ?					
a.5.6	il percorso ha inclinazione TRASVERSALE ?					
a.5.7	il fondo del percorso è agevole ? (ruote sedia a rotelle o passeggino)					
a.5.8	ci sono dislivelli ai lati del percorso?					
a.5.9	l'ingresso principale è a livello (<2,5 cm) del piano esterno ?					
a.5.10	esiste un citofono agevole e ad un'altezza 110/130 cm?					
a.6	servoscala o piattaforma elevatrice (sistema MECCANIZZATO)					
a.6.1	esiste un sistema MECCANIZZATO funzionante, dotato di citofono agevole e ad un'altezza 110/130 cm?					
a.7	scale					
a.7.1	le scale sono larghe almeno 1,20 mt e il rapporto 2a+p=62/64 è rispettato?					
a.7.2	esiste segnaletica podotattile per non vedenti ?					
a.7.3	il corrimano è presente su entrambi i lati?					
a.7.4	si trova ad un'altezza conforme all'ambiente in cui si trova?					

ENTRARE

EDIFICI PUBBLICI OGGETTO DI STUDIO A CONFRONTO											
SCHEDE DI RILEVAZIONE		TIPOLOGIA DI UTENZA			UFFICI	MUSEI	TEATRI	MOBILITA'		COMMERCIO	
Verifica di accessibilità ENTRANDO nell'edificio		SIMBOLI			4. Anagrafe	5. Museo Civico	6. Forte di S. Tecla	7. Auditorium F. Alfano	8. Autostazione RT	9. Stazione ferroviaria	10. Mercato Annonario
B	entrare nell'edificio										
b.1	l'ingresso è a livello (<2,5 cm) del piano esterno ?										
b.1.2	la LUCE NETTA della porta è > 75 cm ?										
b.1.3	esiste un citofono agevole e ad un'altezza 110/130 cm?										
b.2	esiste un sistema funzionante per superare la B.A. rappresentata dagli scalini ?										
b.3	servoscala o piattaforma elevatrice (sistema MECCANIZZATO)										
b.3.1	esiste un sistema MECCANIZZATO funzionante, dotato di citofono agevole e ad un'altezza 110/130 cm?										
b.4	esistono raccordi o rampe per entrare nell'edificio?										
b.5	ascensore										
b.5.1	Per entrare nell'edificio è presente un ascensore ?										
b.5.2	Lo spazio di attesa ha dimensione min. 140 x 140 cm?										
b.5.3	L'altezza della pulsantiera è a 110/140 cm ?										
b.5.4	Porta: LN > 75 cm a scorrimento automatico?										
b.5.5	Cabina: larghezza > 80 cm e profondità > 120 cm ?										
b.5.6	all'interno c'è un citofono posto ad altezza 110/130?										
b.5.7	all'interno della cabina è presente la segnalazione sonora dell'arrivo al piano ?										
b.6	scale										
b.6.1	le scale sono larghe almeno 1,20 mt e il rapporto 2a/p=62/64 è rispettato?										
b.6.2	il corrimano è presente su entrambi i lati?										
b.6.3	si trova ad un'altezza conforme all'ambiente in cui si trova?										
b.7	esiste segnaletica podotattile per non vedenti?										

L'ingresso non sempre è a livello con lo spazio esterno, talvolta è un ingresso differenziato, la presenza e le caratteristiche del citofono e delle informazioni spesso non sono soddisfacenti, difficili da individuare, collocati non sempre all'altezza giusta e con pulsantiera e informazioni poco usabili, non adatti a tutti. Lo si riscontra anche nelle scuole. Anche in questo caso l'assenza di segnalazione podotattile e di corrimani è ricorrente.

EDIFICI PUBBLICI OGGETTO DI STUDIO CONFRONTO										
SCHEDE DI RILEVAZIONE		TIPOLOGIA DI UTENZA					SCUOLE			
							1 Calvino	2 Castillo	3 Villa Vigo	
B	Verifica di accessibilità ENTRANDO nell'edificio	SIMBOLI								
b.1	entrare nell'edificio									
b.1.1	l'ingresso è a livello (<2,5 cm) del piano esterno ?									
b.1.2	la LUCE NETTA della porta è > 75 cm ?									
b.1.3	esiste un citofono agevole e ad un'altezza 110/130 cm?									
b.2	esiste un sistema funzionante per superare la B.A. rappresentata dagli scalini ?									
b.3	servoscala o piattaforma elevatrice (sistema MECCANIZZATO)									
b.3.1	esiste un sistema MECCANIZZATO funzionante, dotato di citofono agevole e ad un'altezza 110/130 cm?									
b.4	esistono raccordi o rampe per entrare nell'edificio ?									
b.5	ascensore									
b.5.1	Per entrare nell'edificio è presente un ascensore ?									
b.5.2	Lo spazio di attesa ha dimensione min. 140 x 140 cm?									
b.5.3	L'altezza della pulsantiera è a 110/140 cm ?									
b.5.4	Porta: LN > 75 cm a scorrimento automatico?									
b.5.5	Cabina: larghezza > 80 cm e profondità > 120 cm ?									
b.5.6	all'interno c'è un citofono posto ad altezza 110/130?									
b.5.7	all'interno della cabina è presente la segnalazione sonora dell'arrivo al piano ?									
b.6	scale									
b.6.1	le scale sono larghe almeno 1,20 mt e il rapporto 2a/p=62/64 è rispettato?									
b.6.2	il corrimano è presente su entrambi i lati?									
b.6.3	si trova ad un'altezza conforme all'ambiente in cui si trova?									
b.6.4	esiste segnaletica podotattile per non vedenti ?									

MUOVERSI

Anche all'interno degli edifici le carenze principali riguardano l'orientamento, la comprensione dello spazio con riferimento all'usabilità e alle condizioni di emergenza, i dispositivi per le persone con disabilità visive e uditive (segnaletica tattile, sottotitolazioni, segnali acustici e visivi, ecc.), la presenza di soluzioni non sempre inclusive e spesso parziali che limitano la fruibilità anche da parte di persone con disabilità motorie.

Nella progettazione di nuovi spazi e nella ristrutturazione di quelli esistenti è necessario porre attenzione al dimensionamento di passaggi e spazi che prevedono l'uso da parte di più persone contemporaneamente, a maggior ragione se consideriamo le esigenze di distanziamento sociale subentrato di recente.

		EDIFICI PUBBLICI OGGETTO DI STUDIO A CONFRONTO																	
		TIPOLOGIA DI UTENZA				UFFICI		MUSEI		TEATRI		MOBILITA'		COMMERCIO					
		SCHEDA DI RILEVAZIONE				4. Angolare		5. Museo Civico		6. Forte di S. Tecla		7. Auditorium F. Albini		8. Autostazione RT		9. Stazione ferroviaria		10. Mercato Acquario	
		SINGOLI				8. P.		9. P.		10. P.		11. P.		12. P.		13. P.		14. P.	
		SINGOLI				15. P.		16. P.		17. P.		18. P.		19. P.		20. P.		21. P.	
		SINGOLI				22. P.		23. P.		24. P.		25. P.		26. P.		27. P.		28. P.	
		SINGOLI				29. P.		30. P.		31. P.		32. P.		33. P.		34. P.		35. P.	
		SINGOLI				36. P.		37. P.		38. P.		39. P.		40. P.		41. P.		42. P.	
		SINGOLI				43. P.		44. P.		45. P.		46. P.		47. P.		48. P.		49. P.	
		SINGOLI				50. P.		51. P.		52. P.		53. P.		54. P.		55. P.		56. P.	
		SINGOLI				57. P.		58. P.		59. P.		60. P.		61. P.		62. P.		63. P.	
		SINGOLI				64. P.		65. P.		66. P.		67. P.		68. P.		69. P.		70. P.	
		SINGOLI				71. P.		72. P.		73. P.		74. P.		75. P.		76. P.		77. P.	
		SINGOLI				78. P.		79. P.		80. P.		81. P.		82. P.		83. P.		84. P.	
		SINGOLI				85. P.		86. P.		87. P.		88. P.		89. P.		90. P.		91. P.	
		SINGOLI				92. P.		93. P.		94. P.		95. P.		96. P.		97. P.		98. P.	
		SINGOLI				99. P.		100. P.		101. P.		102. P.		103. P.		104. P.		105. P.	
		SINGOLI				106. P.		107. P.		108. P.		109. P.		110. P.		111. P.		112. P.	
		SINGOLI				113. P.		114. P.		115. P.		116. P.		117. P.		118. P.		119. P.	
		SINGOLI				120. P.		121. P.		122. P.		123. P.		124. P.		125. P.		126. P.	
		SINGOLI				127. P.		128. P.		129. P.		130. P.		131. P.		132. P.		133. P.	
		SINGOLI				134. P.		135. P.		136. P.		137. P.		138. P.		139. P.		140. P.	
		SINGOLI				141. P.		142. P.		143. P.		144. P.		145. P.		146. P.		147. P.	
		SINGOLI				148. P.		149. P.		150. P.		151. P.		152. P.		153. P.		154. P.	
		SINGOLI				155. P.		156. P.		157. P.		158. P.		159. P.		160. P.		161. P.	
		SINGOLI				162. P.		163. P.		164. P.		165. P.		166. P.		167. P.		168. P.	
		SINGOLI				169. P.		170. P.		171. P.		172. P.		173. P.		174. P.		175. P.	
		SINGOLI				176. P.		177. P.		178. P.		179. P.		180. P.		181. P.		182. P.	
		SINGOLI				183. P.		184. P.		185. P.		186. P.		187. P.		188. P.		189. P.	
		SINGOLI				190. P.		191. P.		192. P.		193. P.		194. P.		195. P.		196. P.	
		SINGOLI				197. P.		198. P.		199. P.		200. P.		201. P.		202. P.		203. P.	
		SINGOLI				204. P.		205. P.		206. P.		207. P.		208. P.		209. P.		210. P.	
		SINGOLI				211. P.		212. P.		213. P.		214. P.		215. P.		216. P.		217. P.	
		SINGOLI				218. P.		219. P.		220. P.		221. P.		222. P.		223. P.		224. P.	
		SINGOLI				225. P.		226. P.		227. P.		228. P.		229. P.		230. P.		231. P.	
		SINGOLI				232. P.		233. P.		234. P.		235. P.		236. P.		237. P.		238. P.	
		SINGOLI				239. P.		240. P.		241. P.		242. P.		243. P.		244. P.		245. P.	
		SINGOLI				246. P.		247. P.		248. P.		249. P.		250. P.		251. P.		252. P.	
		SINGOLI				253. P.		254. P.		255. P.		256. P.		257. P.		258. P.		259. P.	
		SINGOLI				260. P.		261. P.		262. P.		263. P.		264. P.		265. P.		266. P.	
		SINGOLI				267. P.		268. P.		269. P.		270. P.		271. P.		272. P.		273. P.	
		SINGOLI				274. P.		275. P.		276. P.		277. P.		278. P.		279. P.		280. P.	
		SINGOLI				281. P.		282. P.		283. P.		284. P.		285. P.		286. P.		287. P.	
		SINGOLI				288. P.		289. P.		290. P.		291. P.		292. P.		293. P.		294. P.	
		SINGOLI				295. P.		296. P.		297. P.		298. P.		299. P.		300. P.		301. P.	
		SINGOLI				302. P.		303. P.		304. P.		305. P.		306. P.		307. P.		308. P.	
		SINGOLI				309. P.		310. P.		311. P.		312. P.		313. P.		314. P.		315. P.	
		SINGOLI				316. P.		317. P.		318. P.		319. P.		320. P.		321. P.		322. P.	
		SINGOLI				323. P.		324. P.		325. P.		326. P.		327. P.		328. P.		329. P.	
		SINGOLI				330. P.		331. P.		332. P.		333. P.		334. P.		335. P.		336. P.	
		SINGOLI				337. P.		338. P.		339. P.		340. P.		341. P.		342. P.		343. P.	
		SINGOLI				344. P.		345. P.		346. P.		347. P.		348. P.		349. P.		350. P.	
		SINGOLI				351. P.		352. P.		353. P.		354. P.		355. P.		356. P.		357. P.	
		SINGOLI				358. P.		359. P.		360. P.		361. P.		362. P.		363. P.		364. P.	
		SINGOLI				365. P.		366. P.		367. P.		368. P.		369. P.		370. P.		371. P.	
		SINGOLI				372. P.		373. P.		374. P.		375. P.		376. P.		377. P.		378. P.	
		SINGOLI				379. P.		380. P.		381. P.		382. P.		383. P.		384. P.		385. P.	
		SINGOLI				386. P.		387. P.		388. P.		389. P.		390. P.		391. P.		392. P.	
		SINGOLI				393. P.		394. P.		395. P.		396. P.		397. P.		398. P.		399. P.	
		SINGOLI				400. P.		401. P.		402. P.		403. P.		404. P.		405. P.		406. P.	
		SINGOLI				407. P.		408. P.		409. P.		410. P.		411. P.		412. P.		413. P.	
		SINGOLI				414. P.		415. P.		416. P.		417. P.		418. P.		419. P.		420. P.	
		SINGOLI				421. P.		422. P.		423. P.		424. P.		425. P.		426. P.		427. P.	
		SINGOLI				428. P.		429. P.		430. P.		431. P.		432. P.		433. P.		434. P.	
		SINGOLI				435. P.		436. P.		437. P.		438. P.		439. P.		440. P.		441. P.	
		SINGOLI				442. P.		443. P.		444. P.		445. P.		446. P.		447. P.		448. P.	
		SINGOLI				449. P.		450. P.		451. P.		452. P.		453. P.		454. P.		455. P.	
		SINGOLI				456. P.		457. P.		458. P.		459. P.		460. P.		461. P.		462. P.	
		SINGOLI				463. P.		464. P.		465. P.		466. P.		467. P.		468. P.		469. P.	
		SINGOLI				470. P.		471. P.		472. P.		473. P.		474. P.		475. P.		476. P.	
		SINGOLI				477. P.		478. P.		479. P.		480. P.		481. P.		482. P.		483. P.	
		SINGOLI				484. P.		485. P.		486. P.		487. P.		488. P.		489. P.		490. P.	
		SINGOLI				491. P.		492. P.		493. P.		494. P.		495. P.		496. P.		497. P.	
		SINGOLI				498. P.		499. P.		500. P.		501. P.		502. P.		503. P.		504. P.	
		SINGOLI				505. P.		506. P.		507. P.		508. P.		509. P.		510. P.		511. P.	
		SINGOLI				512. P.		513. P.		514. P.		515. P.		516. P.		517. P.		518. P.	
		SINGOLI				519. P.		520. P.		521. P.		522. P.		523. P.		524. P.		525. P.	
		SINGOLI				526. P.		527. P.		528. P.		529. P.		530. P.		531. P.		532. P.	
		SINGOLI				533. P.		534. P.		535. P.		536. P.		537. P.		538. P.		539. P.	
		SINGOLI				540. P.		541. P.		542. P.		543. P.		544. P.		545. P.		546. P.	
		SINGOLI				547. P.		548. P.		549. P.		550. P.		551. P.		552. P.		553. P.	
		SINGOLI				554. P.		555. P.		556. P.		557. P.		558. P.		559. P.		560. P.	
		SINGOLI				561. P.		562. P.		563. P.		564. P.		565. P.		566. P.		567. P.	
		SINGOLI				568. P.		569. P.		570. P.		571. P.		572. P.		573. P.		574. P.	
		SINGOLI				575. P.		576. P.		577. P.		578. P.		579. P.		580. P.		581. P.	
		SINGOLI				582. P.		583. P.		584. P.		585. P.		586. P.		587. P.		588. P.	
		SINGOLI				589. P.		590. P.		591. P.		592. P.		593. P.		594. P.		595. P.	
		SINGOLI				596. P.		597. P.		598. P.		599. P.		600. P.		601. P.		602. P.	
		SINGOLI				603. P.		604. P.		605. P.		606. P.		607. P.		608. P.		609. P.	
		SINGOLI				610. P.		611. P.		612. P.		613. P.		614. P.		615. P.		616. P.	
		SINGOLI				617. P.		618. P.		619. P.		620. P.		621. P.		622. P.		623. P.	
		SINGOLI				624. P.		625. P.		626. P.		627. P.		628. P.		629. P.		630. P.	
		SINGOLI				631. P.		632. P.		633. P.		634. P.		635. P.		636. P.		637. P.	
		SINGOLI				638. P.		639. P.		640. P.		641. P.		642. P.		643. P.		644. P.	
		SINGOLI				645. P.		646. P.		647. P.		648. P.		649. P.		650. P.		651. P.	
		SINGOLI				652. P.		653. P.		654. P.		655. P.		656. P.		657. P.		658. P.	
		SINGOLI				659. P.		660. P.		661. P.		662. P.		663. P.		664. P.		665. P.	
		SINGOLI				666. P.		667. P.		668. P.		669. P.		670. P.		671. P.		672. P.	
		SINGOLI				673. P.		674. P.		675. P.		676. P.		677. P.		678. P.		679. P.	
		SINGOLI				680. P.		681. P.		682. P.		683. P.		684. P.		685. P.		686. P.	
		SINGOLI				687. P.		688. P.		689. P.		690. P.		691. P.		692. P.		693. P.	
		SINGOLI				694. P.		695. P.		696. P.		697. P.		698. P.		699. P.		700. P.	
		SINGOLI				701. P.		702. P.		703. P.		704. P.		705. P.		706. P.		707. P.	
		SINGOLI				708. P.		709. P.		710. P.		711. P.		712. P.		713. P.		714. P.	
		SINGOLI				715. P.		716. P.		717. P.		718. P.		719. P.		720. P.		721. P.	
		SINGOLI				722. P.		723. P.		724. P.		725. P.		726. P.		727. P.		728. P.	
		SINGOLI				729. P.		730. P.		731. P.		732. P.		733. P.		734. P.		735. P.	
		SINGOLI				736. P.		737. P.		738. P.		739. P.		740. P.		741. P.		742. P.	
		SINGOLI				743. P.		744. P.		745. P.		746. P.		747. P.		748. P.		749. P.	
		SINGOLI				750. P.		751. P.		752. P.		753. P.		754. P.		755. P.		756. P.	
		SINGOLI				757. P.		758. P.		759. P.		760. P.		761. P.		762. P.		763. P.	
		SINGOLI				764. P.</													

		EDIFICI PUBBLICI OGGETTO DI STUDIO A CONFRONTO														
SCHEDE DI RILEVAZIONE		TIPOLOGIA DI UTENZA					SCUOLE									
C	Accessibilità MUOVENDOSI nell'edificio	SIMBOLI					1_Calvino				2_Castillo			3_Villa Vigo		
		0_p	1°_p	2°_p	3°_p		0_p	1°_p	2°_p	3°_p	0_p	1°_p	2°_p	3°_p		
c.1	muoversi nell'edificio															
c.1.1	esiste segnaletica podotattile per non vedenti ?															
c.1.2	Il pavimento è sdruciolevole?															
c.1.3	i corridoi sono larghi almeno 1,00 m?															
c.1.4	esiste un sistema MECCANIZZATO funzionante, dotato di citofono agevole e ad un'altezza 110/130 cm?															
c.1.5	le scale sono larghe almeno 1,20 mt e il rapporto 2a+p=62/64 è rispettato?															
c.1.6	il corrimano è presente su entrambi i lati?															
c.1.7	si trova ad un'altezza conforme all'ambiente in cui si trova?															
c.1.8	Scale: esiste segnaletica podotattile per non vedenti ?															
c.2	ascensore															
c.2.1	Nell'edificio è presente un ascensore ?															
c.2.2	l'ascensore è in prossimità delle scale?															
c.2.3	Lo spazio di attesa ha dimensione min. 140 x 140 cm?															
c.2.4	L'altezza della pulsantiera è a 110/140 cm ?															
c.2.5	Porta: LN >75 cm a scorrimento automatico?															
c.2.6	Cabina: larghezza > 80 cm e profondità > 120 cm ?															
c.2.7	all'interno c'è un citofono posto ad altezza 110/130?															
c.2.8	all'interno della cabina è presente la segnalazione sonora dell'arrivo al piano ?															
c.3	spazi e segnaletica															
c.3.1	il pianerottolo è delimitato da una porta agevole con larghezza > 75 cm, maniglia a 85/95 cm da terra?															
c.3.2	L'illuminazione è sufficiente? I comandi si vedono al buio e sono ad un'altezza 75/140 da terra?															
c.3.3	esiste una segnaletica ed un'uscita di SICUREZZA priva di barriere per i disabili ?															
c.3.4	esiste una segnaletica di INFORMATIVA chiara?															
c.3.5	esiste una segnaletica di SICUREZZA e INFORMATIVA per i non vedenti ?															
c.4	servizi igienici															
c.4.1	i servizi igienici presenti sono a norma DM 236/89?															
c.4.2	esiste segnaletica specifica disabili e non vedenti ?															
c.5	uffici di rapporto col pubblico															
c.5.1	sono presenti uffici di rapporto con il pubblico?															
c.5.2	Lo sportello al pubblico rispetta le seguenti dimensioni?															

I. STIMA SOMMARIA DEI COSTI

A titolo meramente indicativo, rispetto alle previsioni di interventi inerenti l'accessibilità, con riferimento alle legende delle tavole grafiche, abbiamo identificato i tipi di intervento collegati a i livelli di intervento:

I livello interventi inerenti l'accessibilità motoria e sensoriale

II livello interventi inerenti il comfort percettivo degli spazi

III livello interventi la fruibilità e la vivibilità degli spazi

E ove possibile abbiamo individuato una stima di prezzi unitari e di previsione di costi complessivi inerenti gli edifici pubblici esaminati.

Si allegano i risultati di questa ipotesi preliminare meramente orientativa in allegato.

TERZA PARTE

LO SPAZIO URBANO

L. STRADE E PIAZZE

La ricognizione dello spazio urbano nelle aree centrali è avvenuta con attenzione alla considerazione di una città per tutti, alle esigenze di bambini, anziani, donne incinte, persone con limitazioni temporanee o permanenti, di tipo motorio e sensoriale, percettivo, di forza e resistenza fisica ridotta. Ciò che abbiamo considerato e abbiamo in mente è quindi uno spazio inclusivo e accogliente per la più ampia gamma di persone, uno spazio fluido e semplice da percorrere, confortevole per molti, percepito come sicuro.

Riteniamo che questo orizzonte civico e culturale sia anche di grande interesse per la città sotto il profilo dell'attrattività di turisti e residenti, sia un ingrediente importante e di promozione di una città "amica" moderna e vivibile.

Spostarsi nella città, muoversi all'interno, attraversarla è un fattore importante per l'autonomia e la vita sociale delle persone. Lo spazio urbano è lo spazio in cui ci si muove per lavoro, sport, tempo libero, è lo spazio della condivisione con gli amici. In una città rivierasca e simbolica come Sanremo lo spazio del tempo all'aperto, dove vivono anziani e bambini, è anche lo spazio dei turisti che trovano nel centro "il salotto buono" per tutti i giorni e le grandi occasioni.

Abbiamo percorso alcune tra le strade centrali di Sanremo sviluppando una valutazione utile per due questioni principali:

- l'individuazione di singole barriere,
- l'esplicitazione di criteri e osservazioni generali, sulla fruibilità e le criticità nella fruibilità dello spazio aperto.

A questi si è aggiunta un'azione didattica e divulgativa in collaborazione con l'Istituto Colombo di formazione dei Geometri (classi 4A CAT e 5A CAT).

1. Individuazione delle strade e delle piazze oggetto di ricognizione



Le strade analizzate sono:

Corso Felice Cavallotti - Corso Giuseppe Garibaldi
Via Giovanni Ruffini
Via Giorgio Pallavicini
Via Bartolomeo Asquasciati Via Alessandro
Manzoni
Piazza Cristoforo Colombo
Via Palazzo
Via Giacomo Matteotti




Corso Augusto Mombello - Via Feraldi
Piazza Vincenzo Muccioli - Piazza Eroi Sanremesi
- Piazza del Mercato
Corso Trento Trieste - Corso Nazario Sauro - Via
Nino Bixio
Giardini Vittorio Veneto - Lungomare Italo Calvino
Via Roma - Piazza Cesare Battisti

Il quadro unitario delle situazioni analizzate e delle criticità rilevate è evidenziato nelle tavole allegate, mentre di seguito si legge una tabella riepilogativa e, in ultimo, una valutazione generale sulle caratteristiche e le criticità riscontrate.

2. Tabelle ricognitive per asse stradale


Corso Felice Cavallotti

n°	Immagine	Descrizione	Barriera fisica	Barriera sensoriale	Barriera percettiva
1 FC		<p>Gli ampi marciapiedi hanno pavimentazioni e dimensioni tali da risultare accessibili. Gli attraversamenti sono dotati di scivoli, in generale la strada è accessibile e fruibile per le persone con limitazioni motorie, mancano i segnali tattili in occasione di attraversamenti, passi carrai e fermate dell'autobus, talvolta le pavimentazioni non sono perpendicolari all'attraversamento (rotonda). Gli attraversamenti sulla strada principale sono molto profondi, è opportuno semaforizzarne a richiesta alcuni, per l'accessibilità delle persone non vedenti.</p>		✓	✓



2 FC		La presenza di passi carrai e intersezioni veicolari dev'essere segnalata per permettere l'accessibilità in sicurezza delle persone non vedenti		✓	
3 FC		Manca la segnaletica tattopiantare da realizzarsi con piastrelle cementizie a contrasto cromatico proprie del sistema Loges		✓	
4 FC		Qui il bordo del marciapiede non è perpendicolare alla direzione dell'attraversamento, manca la segnaletica tattile e, data la profondità dell'attraversamento, è utile inserire un salvagente intermedio per permettere l'accessibilità in autonomia di persone non vedenti e ipovedenti (in alternativa a un impianto semaforico a chiamata e dotato di avvisatore acustico)		✓	




Corso G. Garibaldi

n°	Immagine	Descrizione	Barriera fisica	Barriera sensoriale	Barriera percettiva
1 GG		Il marciapiede è sufficientemente ampio e regolare per risultare accessibile, la base del muro dei palazzi e delle recinzioni offre una guida naturale, gli arredi fissi sono percepibili e non ingombranti.			
2 GG		La fermata dell'autobus è pressoché inaccessibile per la presenza di molti elementi in un piccolo spazio: parcheggi, passaggi, dissuasori, segnaletica, rendono lo spazio poco fruibile. È necessario un riordino complessivo e una semplificazione di elementi. Manca la segnaletica tattile.	✓	✓	
3 GG		Gli ingombri degli espositori sono ben percepibili anche da persone non vedenti e altresì lo risultano le panchine con bordi individuabili dai piedi delle strutture poste ai bordi, l'ideale sarebbe averne anche qualcuna con i braccioli, più adatti per le persone anziane o con difficoltà motorie			
4 GG		I passi carrai e le intersezioni veicolari devono essere dotati di segnali tattoplantari		✓	

5 GG		Gli attraversamenti devono essere dotati di segnali tattili		✓	
---------	---	---	--	---	--

Via Giovanni Ruffini

n°	Immagine	Descrizione	Barriera fisica	Barriera sensoriale	Barriera percettiva
1 GR		L'attraversamento non ha i bordi dei marciapiedi perpendicolari alla direzione e manca di segnali tattili. Quando all'intorno, come in questo caso, vi sono file di parcheggi, i marciapiedi potrebbero essere risagomati per ridurre la distanza dell'attraversamento.		✓	
2 GR		Il percorso è sufficientemente ampio e presenta guide naturali dei muri degli edifici, il dehor potrebbe essere facilmente accessibile.			

3 GR		Come sopra			
4 GR		L'attraversamento manca di segnali tattili. Quando all'intorno, come in questo caso, vi sono file di parcheggi, i marciapiedi potrebbero essere risagomati per ridurre la distanza dell'attraversamento stesso, oltrech� ospitare il raccordo inclinato all'8%. � necessario porre attenzione al sommarsi delle inclinazioni trasversali (marciapiede e schiena d'asino) per evitare rischi di ribaltamento e comunque difficolt� di movimento.	✓	✓	
5 GR		I passi carrai non sono segnalati per le persone non vedenti sul ciglio del marciapiede		✓	

6 GR		È necessario porre attenzione al sommarsi delle inclinazioni trasversali (marciapiede e schiena d'asino) per evitare rischi di ribaltamento e comunque difficoltà di movimento.	✓		
7 GR		L'attraversamento pedonale non ha i segnali tattili e la collocazione degli arredi impedisce la svolta delle carrozzine.	✓	✓	

Via Giorgio Pallavicini, cfr. Scuola Italo Calvino, Relazione e Scheda arrivare.

Via Bartolomeo Asquasciati Via Alessandro Manzoni, cfr. Relazione Autostazione.

Piazza Cristoforo Colombo

Il tema della piazza è complesso perché sono presenti molti diversi oggetti e spazi che non assumono una definizione coerente e appropriata per rendere la piazza accogliente per le persone che l'attraversano, vi sostano, s'incontrano.

È uno spazio abbastanza disperso e poco riconoscibile e questo influisce sulla percezione dello spazio e la possibilità di orientarsi agevolmente, è una sorta di barriera percettiva, oltre a rendere evidente che lo spazio potrebbe avere una resa diversa se pensato proprio come cerniera urbana e salotto. Qui si può arrivare, sostare a bere un caffè o semplicemente fermarsi nei punti d'incontro.

Potrebbe essere reso maggiormente percepibile l'ingresso a via Matteotti e all'Ariston, meglio collegato l'ingresso a via Palazzo, il raccordo con le strade laterali,

l'autostazione e via Roma, potrebbe essere oggetto di ridefinizione sia lo spazio flessibile in cui organizzare eventi sia lo spazio da vivere nel quotidiano.


Qui di seguito ci soffermiamo su elementi parziali, strettamente riferiti all'accessibilità fisica e sensoriale ma non dimentichiamoci che la riconoscibilità, la fruibilità, il carattere di un luogo, sono anch'essi elementi rilevanti per un'accessibilità efficace e trasparente, per rendere la città accogliente e vivibile per tutti.

n°	Immagine	Descrizione	Barriera fisica	Barriera sensoriale	Barriera percettiva
1 CC	 	<p>L'attraversamento presenta una collocazione di LOGES non rispondenti ai criteri fissati dalle linee guida nazionali adottate dalla UICI e ADV, le associazioni di riferimento (cfr. Linee Guida pg 45)</p> <p>Sul lato opposto, probabilmente per la presenza della chiesa non sono stati inseriti. Si possono trovare loges da esterno che pur essendo a contrasto di luminanza siano compatibili con la presenza di un manufatto storico di pregio architettonico.</p>		✓	✓

2 CC	 	<p>Analogamente per l'attraversamento svolto l'angolo su via A. Manzoni.</p> <p>Dal lato est i loges non seguono le disposizioni delle Linee Guida, dall'altro lato il bordo del marciapiede non è perpendicolare all'attraversamento e analogamente lo schema di posa non segue le Linee Guida LVE.</p> <p>Questo attraversamento è molto ampio, di tre corsie, pertanto dovrebbe o essere semaforizzato a richiesta con avvisatore acustico oppure essere dotato di isola salvagente, per poter essere fruibile da tutti.</p>		✓	✓
3 CC		<p>La disposizione di spazi e pavimentazioni sulla piastra sembra poco definita e sottotono rispetto alla centralità della piazza.</p> <p>Le persone non vedenti possono impiegare il bordo delle pavimentazioni e degli arredi per attraversarla, ma il percorso in prossimità della scala non è di semplice comprensione.</p>			✓
		<p>Il raccordo non è segnalato per le persone non vedenti e ipovedenti, può essere motivo d'inciampo.</p>		✓	✓

4 CC		<p>Le strisce pedonali attraversano uno spazio troppo ampio, ci sono le transenne a delimitare lo spazio pedonale, ma per le persone non vedenti e ipovedenti non è di semplice comprensione.</p> <p>Il loges potrebbe essere composto diversamente, linee di direzione sino al bordo dell'attraversamento e inserimento di pericolo valicabile in prossimità dell'area carrabile, salvo rivedere le sistemazioni dello spazio pedonale, differenziandole in maniera più evidente (aree pedonali di sosta con sistemazioni verdi per esempio).</p> <p>Sul lato opposto l'attraversamento è impropriamente interessato dall'area di accosto dell'autobus.</p> <p>In questa maniera si viene a generare un attraversamento molto lungo, sarebbe opportuno rivedere lo schema degli spazi per svincolare la fermata dall'attraversamento e contenere la profondità dello stesso.</p>		✓	✓
5 CC		<p>La fermata dell'autobus è dotata di palina ma è priva di segnaletica tattopiantare e la pavimentazione non facilita l'accesso a persone con disabilità motorie. Manca altresì una pensilina di attesa bus, un sistema più leggibile degli orari e dei tempi di attesa dell'autobus.</p>	✓	✓	✓


6 CC		<p>Questo attraversamento posto in prossimità di via Palazzo, sul lato nord ovest della piazza, è critico.</p> <p>Il bordo del marciapiede lato piazza è stonato e i loges sono posti in altra direzione, nessuno dei due riferimenti è posto perpendicolarmente all'attraversamento e quindi sono sbagliati entrambi e possono costituire un pericolo per le persone non vedenti.</p> <p>Sul lato opposto, in prossimità di via Palazzo, l'attraversamento sbarca in angolo, quasi al ciglio del raccordo del marciapiede, in prossimità dello spigolo del palazzo, di arredi fissi quali pali, cestini, oltre agli espositori mobili dell'edicola. Mancano i loges.</p> <p>L'attraversamento non è complessivamente percorribile da persone non vedenti.</p>		✓	✓
7 CC		<p>L'attraversamento in prossimità dell'Hotel Globo non è protetto dall'invasione dello spazio da parte di scooter e moto del parcheggio adiacente e presenta i loges collocati secondo uno schema improprio, non corrispondente alle Linee Guida VET, il segnale di pericolo velicabile dev'essere posto a cm.40 dal bordo esterno del marciapiede, perpendicolarmente all'attra-</p>		✓	✓

		<p>versamento e non dev'essere affiancato dal segnale di percorso rettilineo.</p> <p>Dal lato della piazza il bordo dell'aiuola definisce una linea guida naturale e pertanto è sufficiente inserire i loges a intercettarla sino ad arrivare al segnale di pericolo valicabile (vedi schemi allegati).</p>			
--	---	---	--	--	--

Via Palazzo



n°	Immagine	Descrizione	Barriera fisica	Barriera sensoriale	Barriera percettiva
1 P		<p>L'ingresso all'area pedonale è individuato con una serie di arredi dissuasori dei veicoli, è necessario porre attenzione all'ampiezza sufficiente per il passaggio delle persone non vedenti che in genere impiegano gli edifici come guide naturali. In questo caso la collocazione del cestino portarifiuti restringe troppo il passaggio costituendo un ostacolo.</p>			✓
		<p>L'impiego di una segnaletica per tutti potrebbe essere d'interesse per i fruitori e per i turisti per comprendere meglio come orientarsi e cosa trovare nell'area (poli d'interesse, punti di sosta, punti di ristoro accessibili, servizi igienici, ecc.)</p>		✓	

2 P		Il raccordo con Piazza Borea D'Olmo sarà oggetto di una specifica progettazione (in corso negli uffici) che terrà conto delle esigenze di accessibilità			
3 P		La pavimentazione è ben composta con fughe raccordate e di giuste dimensioni, confortevoli per passeggini e carrozzine, non costituiscono pericolo d'inciampo per le persone con ridotta mobilità o ipovedenti.			
4 P		Non sono frequenti i pubblici esercizi e i negozi accessibili. Spazi interessanti, fruibili, protetti, come le strade pedonali del centro potrebbero essere oggetto di specifiche campagne per l'accessibilità degli spazi aperti al pubblico. Inoltre, l'introduzione di spazi o aree con arredi per la sosta di persone che si affaticano lungo il tragitto può migliorare il comfort e l'orientamento nello spazio. La presenza di servizi igienici accessibili pubblici o convenzionati costituisce un elemento di cui tenere conto per migliorare la fruibilità della città. Una segnaletica comprensibile da tutti può essere elemento di arredo che conferisce riconoscibilità nello spazio e al tempo stesso informa sugli elementi d'interesse nell'area.	✓	✓	
5 P		Il tema della segnaletica può essere considerato in questo tratto d'innesto al percorso d'accesso alla Pigna e al Museo Civico di Palazzo Nota.		✓	✓

6 P		L'innesto sulla rete veicolare presenta analoghe criticità all'altro tratto terminale di levante, potrebbe essere inserita una segnalazione tattile e cromatica per condurre le persone a lato dei dissuasori e con attenzione a risolvere le interferenze con l'attraversamento pedonale, rendendo questo punto più comprensibile e fruibile per tutti.		✓	
--------	---	--	--	---	--

Via Giacomo Matteotti


n°	Immagine	Descrizione	Barriera fisica	Barriera sensoriale	Barriera percettiva
1 GM		<p>La strada si presenta accessibile e fruibile nella gran parte dei suoi spazi, grazie alla complanarità delle pavimentazioni, al controllo delle pendenze, alle campiture a contrasto cromatico.</p> <p>Alcuni elementi meno percepibili possono essere alcuni arredi, ma la cosa che si nota di più è l'inaccessibilità, o l'accessibilità fortemente condizionata, di tantissimi spazi privati aperti al pubblico quali i negozi e i pubblici esercizi. Ad oggi tali livelli di standard e di comfort non risultano al passo con i tempi, con le giuste richieste di inclusione e con l'invecchiamento della popolazione, oltre che di difficile fruizione per le mamme con i passeggini.</p>			

2 GM		<p>Nella scelta degli arredi bisogna fare attenzione alle condizioni di percepibilità e di fruibilità, per esempio per le panchine è importante che possano avere degli elementi come i montanti/piedritti che siano percepibili dal bastone per evitare che siano d'inciampo per le persone non vedenti. Anche la presenza di panchine con braccioli e schienali sono importanti per le persone anziane o con problemi osteoarticolari.</p> <p>Analogamente dehor, fioriere, ecc. devono essere poste in modo da essere riconoscibili anche per le persone non vedenti (base fino a terra percepibile dal bastone) e non devono esserci elementi vegetali urticanti o pungenti che sporgono.</p>		✓	
3 GM		<p>Le criticità si riscontrano in corrispondenza degli attraversamenti pedonali e delle intersezioni con strade carrabili. Manca la segnaletica tattile ed è necessario fare attenzione al posizionamento dei dissuasori.</p>		✓	

4 GM		Nel caso di strade pedonali o rese tali è possibile prevedere posizionamento differente degli arredi in modo tale da risultare fruibile anche da parte di persone in carrozzina (dehor) riducendo la parte carrabile si servizio.		✓	
5 GM		Il tratto di fronte all'Ariston e piazza Borea D'Olmo sono in corso di progettazione/esecuzione. È necessario porre attenzione a materiali e raccordi in modo da migliorare l'accessibilità complessiva dell'area.			

Corso Augusto Mombello vedi Giardini Vittorio Veneto Lungomare Italo Calvino


Piazza Eroi Sanremesi, Piazza Muccioli, Via Feraldi

n°	Immagine	Descrizione	Barriera fisica	Barriera sensoriale	Barriera percettiva
1F		I passaggi da via Feraldi risultano accessibili e protetti, è da porre attenzione alle strettoie causate dalla collocazione dei cestini portarifiuti			





2F		Il passaggio in questo tratto verso piazza Eroi risulta un po' difficoltoso per via della pavimentazione non troppo complanare e per l'assenza di una linea guida di riferimento per le persone non vedenti e ipovedenti			
3 ES	   	Poco oltre il passaggio pedonale è inadeguato perché unicamente tracciato con strisce bianche a terra, non percepibile da persone non vedenti, ipovedenti e non sicuro per tutti. È necessario realizzare un percorso pedonale protetto e accessibile lungo tutto il tratto, sino all'ingresso del mercato.	✓	✓	





4 ES	 <p>Anche sul lato piazza Muccioli sono da sistemare i raccordi, è necessario rendere riconoscibili gli accessi veicolari alla piazza, il percorso pedonale principale dev'essere dotato di linee guida per essere fruibile da persone non vedenti e ipovendenti, l'attraversamento pedonale non è risolto per persone non vedenti ed è privo di banchine o di protezioni per i pedoni di dimensioni adeguate. Lo spazio della fermata bus poco distante è anch'esso da riorganizzare sotto il profilo della sosta e del passaggio pedonale in modo che sia riconoscibile da parte delle persone non vedenti e sicuro per tutti.</p>	✓	✓	
---------	--	---	---	--

Corso Trento Trieste

n°	Immagine	Descrizione	Barriera fisica	Barriera sensoriale	Barriera percettiva
1 TT		L'attraversamento sul lato opposto non è accessibile (innesto non perpendicolare, ostruito da elementi fissi, privo di raccordo e di segnaletica tattile), il passaggio si restringe di sezione proseguendo verso la ciclabile	✓	✓	✓

2 TT		L'attraversamento non ha segnaletica tattile e risulta difficile l'incrocio tra percorso pedonale, veicolare e ciclabile. Il passaggio pedonale non ha una sede propria, è individuato solamente con le strisce bianche che non sono percepibili per le persone non vedenti e non costituiscono un passaggio sicuro per tutti.	✓	✓	
3 TT		Il passaggio pedonale ricavato con le strisce bianche prosegue intorno al Baretto e poi arriva sull'attraversamento pedonale davanti al Morgana. Di nuovo il percorso pedonale non è in sede propria, non è protetto ed è privo di linee guida naturali e segnaletica tattile.	✓	✓	✓
4 TT		Il parcheggio riservato davanti al Morgana è ostruito da paletto e cestino portarifiuti	✓		
5 TT		L'attraversamento sul lato opposto non è accessibile (innesto non perpendicolare, ostruito da elementi fissi, privo di raccordo e di segnaletica tattile), il passaggio si restringe di sezione proseguendo verso la ciclabile.	✓	✓	✓

6 TT		In questo tratto il passaggio pedonale è troppo ristretto dalle palme e la ciclabile è quindi usata anche dai pedoni. Le auto possono invadere tali aree, non delimitate, per la sosta momentanea. Lo spazio risulta di difficile fruizione e necessiterebbe di una ridefinizione.	✓	✓	
7 TT		I parcheggi riservati non hanno un raccordo in adiacenza per salire sul marciapiede, potrebbe essere ricavato rivedendo la piazzola adiacente.	✓		
8 TT		Il marciapiede ha sezione ridotta, un raccordo esiste al termine del tratto in corrispondenza dell'attraversamento e con spazi di manovra limitati. Mancano i segnali tattili. Sarebbe meglio riorganizzare lo spazio del raccordo e dell'attraversamento per intero.		✓	
9 TT		La situazione è analoga lungo tutto il tratto verso mare sino al ponte, dal lato opposto manca il marciapiede.			

10 TT		L'attraversamento non è accessibile e fruibile in sicurezza da parte di tutti.	✓	✓	
11 TT		L'area di sosta è dislocata in modo da essere protetta e accessibile per le persone con disabilità motoria, non è adeguata per i bambini e non ha riferimenti chiari per persone non vedenti.		✓	
12 TT		Il ponte ha una pendenza impegnativa, di difficile gestione con carrozzine non automatizzate, la ringhiera offre una solida protezione e ausilio per le persone con mobilità ridotta e una guida per le persone non vedenti.	✓		
13 TT		I pali sono collocati in posizione errata, da questo lato del ponte non c'è la ringhiera di protezione e ausilio.	✓	✓	

Corso Nazario Sauro

n°	Immagine	Descrizione	Barriera fisica	Barriera sensoriale	Barriera percettiva
1 NS		Il marciapiede tracciato con le strisce bianche non è accessibile (persone non vedenti e ipovedenti, persone con difficoltà cognitive) e non è protetto.	✓	✓	✓
2 NS		Il marciapiede in questo tratto è accessibile, il parcheggio riservato non è dotato di raccordo al marciapiede. Il palo con cestino portarifiuti è situato in maniera impropria in corrispondenza del raccordo.	✓	✓	

3 NS		Manca la segnaletica tattopiantare all'accesso alla marina		✓	
4 NS	 	L'attraversamento non è accessibile per le persone con disabilità sensoriali poiché ha uno sviluppo eccessivo, in diagonale e manca la segnaletica tatto-plantare. Dovrebbe essere ridisegnato in modo da svilupparsi perpendicolarmente ai marciapiedi, avere un prolungamento dei marciapiedi in modo da portare il filo marciapiede sul filo delle aree di sosta moto/auto e inserire un salvagente intermedio, dotando tutti i passaggi di segnaletica tattile.		✓	✓
5 NS	 	L'attraversamento anche qui non è correttamente posizionato, presenta molti ostacoli (pali, cestini, ecc.) e manca la segnaletica tattile.	✓	✓	✓


6 NS		<p>La parte centrale e pedonale non è accessibile per la presenza di molti ostacoli e la carenza di raccordi con le aree di sosta dei ristoranti.</p> <p>Sia gli arredi (pali, cestini portarifiuti, raccolta differenziata, basi alberi) sia la vegetazione costituiscono barriere e pericoli d'inciampo per le persone con disabilità fisiche e sensoriali, gli alberi con le fronde così basse non sono percepibili per le persone non vedenti che possono scontrarli inavvertitamente.</p>	✓	✓	✓
7 NS		<p>I collegamenti con le strade di risalita al centro (come nel caso di via Gaudio) dovrebbero essere resi accessibili per migliorare la fruibilità complessiva (persone disabili, persone col passeggio, bici ecc.).</p>			

8 NS		I marciapiedi non sono perpendicolari all'attraversamento, mancano i segnali tattopiantari e da verificare l'opportunità di inserire un salvagente perché l'attraversamento è troppo ampio per poter essere percorso in sicurezza da persone non vedenti o ipovedenti.		✓	✓
9 NS		Occorre organizzare e segnalare (segnaletica, segnali tattopiantari) questa discesa come accesso senza barriere alla marina.		✓	✓
10 NS		Analogamente ai precedenti, i marciapiedi non sono perpendicolari all'attraversamento, mancano i segnali tattopiantari e da verificare l'opportunità di inserire un salvagente perché l'attraversamento è troppo ampio per poter essere percorso in sicurezza da persone non vedenti o ipovedenti.		✓	✓

					
11 NS		Converrebbe prolungare il marciapiede sino a comprendere la profondità della fila di parcheggi per poter avere spazi di manovra sufficienti per le carrozzine. Manca la segnaletica tattopiantare.	✓	✓	✓
12 NS		Manca la segnaletica tattopiantare.		✓	
13 NS		L'attraversamento "sbarca" in prossimità di un muretto, gli arredi fissi rendono difficile la fruibilità del percorso (cestino e palo) per persone con disabilità motorie e sensoriali, manca la segnaletica tattile.	✓	✓	✓

					
14 NS		<p>Converrebbe prolungare il marciapiede sino a comprendere la profondità del dehor per poter avere spazi di manovra sufficienti per le carrozzine. Manca la segnaletica tattoplantare.</p>	✓	✓	✓

Via Nino Bixio

n°	Immagine	Descrizione	Barriera fisica	Barriera sensoriale	Barriera percettiva
1 NB		<p>L'attraversamento manca di segnaletica tatto-plantare, il raccordo è molto acclive, si potrebbe prolungare il marciapiede in modo da arrivare a filo del parcheggio, riducendo la lunghezza dell'attraversamento, migliorando le condizioni di visibilità e i raccordi.</p> <p>Il parcheggio riservato in adiacenza può essere opportuno per la presenza del raccordo nel caso che la persona con disabilità scenda dal retro dell'auto o dal lato del passeggero.</p>	✓	✓	✓

2 NB		Il parcheggio non ha lo spazio retrostante di pertinenza e ciò rende difficile la fruizione per le auto con accesso da retro (persone tetraplegiche). Sebbene si possa usare il raccordo del parcheggio, lo spazio dev'essere correttamente dimensionato, anche tenendo conto del senso di marcia.	✓		
3 NB	 	L'altezza del gradino è eccessiva (>cm 15) dovrebbe esserci una protezione continua.	✓	✓	✓
4 NB		Il collegamento con l'area retrostante di via Roma e piazza Colombo avviene attraverso uno spazio percorribile dalle persone in carrozzina ma privo di riferimenti continui per le persone con disabilità sensoriale. La ringhiera può costituire una guida naturale ma è necessario integrare il percorso con una segnaletica tattile di accompagnamento		✓	✓

		per le parti in cui esso si discosta dalle guide naturali.			
5 NB	   	<p>L'accesso a piazza Brescia e l'attraversamento a mare è privo di riferimenti per le persone non vedenti (mancanza di segnaletica tatto-plantare, bordi tondi dei marciapiedi, asfalto in cattive condizioni). Le condizioni della pavimentazione possono essere motivo d'inciampo per le persone non vedenti, ipovedenti e persone con mobilità ridotta.</p> <p>Sarebbe importante realizzare in quest'area un accesso al mare fruibile da tutti organizzando meglio l'attraversamento e completandolo con gli elementi tattili di orientamento per le persone non vedenti e ipovedenti.</p>		✓	✓

					
6 NB	 	L'attraversamento di via Gaudio dev'essere ripensato in modo da rendere comprensibile il raccordo con la strada e l'attraversamento verso il mare, portando la parte pavimentata sino al filo esterno del parcheggio e inserendo la segnaletica tatto-plantare.	✓	✓	✓


		Analogamente sul lato opposto per quanto concerne la ciclabile in cui dev'essere inserito l'attraversamento e indicate le precedenze, tenendo conto che bici e mezzi elettrici sono meno percepibili da parte di persone non vedenti (rumore in avvicinamento).			
7 NB		È necessario porre attenzione alla collocazione di espositori in modo che siano percepibili da persone non vedenti e che non riducano eccessivamente il passaggio. I dehor dovrebbero essere resi accessibili con opportuni raccordi.			
8 NB		Gli attraversamenti sono sviluppati con marciapiede non perpendicolare e manca la segnaletica tatto-plantare. L'attraversamento della ciclabile non è organizzato con la segnaletica tattile e la segnaletica stradale di precedenza per i pedoni, da prevedere in ambito urbano.		✓	✓

					
9 NB		Questo lato del marciapiede non è accessibile per l'eccessiva pendenza trasversale, la presenza delle radici degli alberi rimossi pericolose a livello sensoriale e con una riduzione eccessiva del tratto pedonale.	✓	✓	✓
10 NB		Manca la segnaletica tattopiantare e dev'essere migliorato il raccordo sul lato monte. L'attraversamento può essere ridotto portando il marciapiede sino al filo esterno dei parcheggi.	✓	✓	

11 NB		Dall'altro lato di corso Mombello manca la segnaletica tatto-plantare e il raccordo in parte risulta in corrispondenza dell'edificio con ridotti spazi di manovra.	✓	✓	
12 NB	 	Questo tipo di passaggio pedonale non è accessibile per persone non vedenti e in generale non è sicuro. Può essere risolto con differenze di pavimentazione o con il posizionamento di un corrimano/parapetto di protezione dei pedoni che possa costituire una guida naturale.		✓	✓
13 NB		I passi carrabili non hanno segnali tattili sul bordo esterno del marciapiede per le persone non vedenti.		✓	✓


					
14 NB		Attraversamento con bordo del marciapiede curvo, privo di protezioni e segnali tattili.		✓	✓
15 NB		Questo attraversamento non è accessibile per il posizionamento dello stop e dei raccordi pedonali, l'assenza di una segnalazione per persone non vedenti, la continuità dei percorsi pedonali.	✓	✓	✓
16 NB		Lo sviluppo del marciapiede dovrebbe essere rivisto per permettere di attraversare in sicurezza, devono essere ricollocati alcuni elementi di segnaletica e arredo e manca la segnaletica tattopiantare.	✓	✓	✓

					
17 NB		Il parcheggio non è dotato dei necessari spazi di pertinenza, la continuità pedonale è interrotta senza una segnaletica appropriata per le persone non vedenti in corrispondenza di un ampio passaggio carrabile.		✓	✓
18 NB		Attraversamento con marciapiede da ridisegnare in modo da ridurre l'attraversamento e avere il bordo perpendicolare, assenza di segnaletica tattile e raccordi.	✓	✓	✓
19 NB		I parcheggi per persone disabili sono collocati senza raccordo al marciapiede e in corrispondenza di un tratto non accessibile per la presenza delle basi delle piante tagliate che costituiscono un elemento di pericolo per l'orientamento di persone non vedenti e ipovedenti e per le persone in carrozzina dato il restringimento del passaggio e la sconnessione del fondo.	✓	✓	✓

					
20 NB	 	<p>Il parcheggio non ha l'area di servizio evidenziata e il raccordo è costituito dal raccordo del passo carrabile. La pavimentazione è poco regolare e manca la segnaletica tattopiantare.</p> <p>Le condizioni di manutenzione e la qualità degli interventi costituiscono un fattore importante per l'accessibilità da parte di persone con mobilità ridotta o con disabilità sensoriali.</p>	✓	✓	✓
21 NB		Questo lato del marciapiede non è accessibile per le condizioni del fondo e la riduzione del passaggio per la presenza degli alberi o delle ceppaie rimaste dopo il taglio con relative ghiere.			



				
22 NB		Questo è il lato del percorso che può essere più facilmente accessibile e pertanto dev'esserne verificata la percorribilità senza soluzioni di continuità (adeguamento passi carrai, attraversamenti, manutenzione pavimentazioni o asfalti, collocazione parcheggi).		


Giardini Vittorio Veneto Lungomare Italo Calvino

n°	Immagine	Descrizione	Barriera fisica	Barriera sensoriale	Barriera percettiva
1 VV		Dal lato mare della rotonda di Via Veneto, dal Forte di Santa Tecla il passaggio è assicurato lungo il marciapiede, caratterizzato da una pavimentazione continua e complanare e protetto dai paletti a bordo strada.			

2 VV		La permeabilità e fruibilità dei giardini invece è più complessa risultando non del tutto compiuta per le persone con disabilità motorie e sensoriali (spazi di sosta, elementi guida, collocazione arredi, tipi di griglie, ...)		✓	✓
3 CM		Gli attraversamenti all'intorno del tratto terminale di Corso Mombello le situazioni sono analoghe: assenza di segnalazioni tattili, attraversamenti inclinati, non corretta corrispondenza tra strisce pedonali e bordo del marciapiede organizzato per l'attraversamento, mancanza di protezione dall'invasione di auto ecc. impediscono l'accessibilità in autonomia degli attraversamenti. L'attraversamento della ciclabile in particolare non è risolto.	✓	✓	✓

4 CM		Questo attraversamento se integrato con segnaletica tattile risulterebbe funzionale e accessibile alle persone con disabilità visive.		✓	✓
5 CM		L'attraversamento della ciclabile non è adeguato per la mancanza di segnaletica tattile e la prossimità di arredi esterni del ristorante, oltre che per una segnaletica di precedenza ai pedoni.		✓	✓
6 CM		L'attraversamento longitudinale è facilmente accessibile alle persone con ridotta mobilità ma non è dotato di segnaletica tattile.		✓	

7 CM		E' necessario porre attenzione alla collocazione di elementi lisci e scivolosi nei passaggi pedonali che possono essere un intralcio per persone con limitazioni motorie e percettive.		✓	
8 VV		<p>L'attraversamento di via Vittorio Veneto non risulta accessibile alle persone con disabilità visive e nella parte centrale anche alle persone con disabilità motorie per collocazione e forma essendo privo di segnaletica tattile, scivoli, spazi adeguati, condizioni di manutenzione.</p> <p>Nella parte centrale inoltre interessa la presenza di un parcheggio riservato.</p>	✓	✓	✓

9 IC		Il tratto iniziale di Lungomare I. Calvino risulta percorribile lato mare essendo di ampiezza adeguata, protetto dalle auto, con corrimano e cordolo guida, pavimentazione in buone condizioni; vi sono invece barriere sul lato opposto a monte.			
10 IC		Il passaggio attorno all'aiuola centrale anche dal lato ovest risulta difficoltoso, con una scarsa percorribilità e definizione (scivoli, profilo, segnaletica tattile assente).	✓	✓	
11 IC		Sul lato monte degno di nota è il dehors che ha raccordato la pavimentazione in modo da non costituire ostacoli al passaggio delle carrozzine.			
12 IC		Sul lato monte il marciapiede non presenta sufficienti raccordi, ampiezze adeguate e attraversamenti fruibili in autonomia.	✓	✓	


13 IC		L'attraversamento al termine dell'edificio non risulta accessibile (passaggio non protetto, assenza di scivoli e segnali tattili).	✓	✓	
14 IC		In questo tratto il passaggio è accessibile con ampiezze ed elementi guida, gli arredi sono percepibili con il bastone e altresì il bordo del marciapiede.			
15 IC		Il raccordo carrabile non è segnalato, in adiacenza il molo e l'accesso alla spiaggia potrebbero essere resi fruibili facilmente con adeguati raccordi e segnalazioni.		✓	✓

16 IC		In questo tratto invece la sezione si restringe e la presenza di piante che ingombrano il passaggio ad altezza uomo e carrozzina costituisce una barriera per persone in carrozzina e non vedenti. Vi sono lunghi tratti di ampiezza ridotta (cm.120 circa) che non permettono l'incrocio di carrozzine.		✓	✓
17 IC	 	L'attraversamento a sezione ridotta risulta difficilmente percorribile ed è privo di segnali tattili, non accessibile alle persone non vedenti.		✓	✓

18 IC		<p>La sezione del passaggio è a tratti ridotta dalla presenza di arredi fissi (cm.80 filo marciapiede) e dalle piante che ingombrano il marciapiede rendendo il percorso inaccessibile e pericoloso per le persone non vedenti.</p>		✓	✓
19 IC		<p>Il marciapiede ha un gradino eccessivo, di cm 20 dalla cunetta a bordo strada. I raccordi trasversali dei parcheggi sono anch'essi troppo stretti per essere percorsi in sicurezza.</p>	✓		✓

20 IC		Gli attraversamenti in serie dall'area dell'ex stazione, attraverso la pista ciclabile e il parcheggio, non sono completi poiché mancano di segnali tattopiantari, i passaggi non hanno larghezze adeguate ad essere percorse agevolmente da più persone.		✓	✓
21 IC		Lunghi tratti a sezione ridotta e senza panchine risultano inaccessibili per un'ampia gamma di utenza di persone a mobilità ridotta (disabilità motorie, anziani, cardiopatici).	✓		

Via Roma, Piazza Cesare Battisti

n°	Immagine	Descrizione	Barriera fisica	Barriera sensoriale	Barriera percettiva
1 CB		Il raccordo attraverso Piazzale Carlo Dapporto non risulta accessibile poiché è tracciato con le strisce bianche e privo di linee guida naturali o artificiali pertanto non è impiegabile da persone non vedenti e ipovedenti. Per le persone con mobilità ridotta ci sono alcuni punti critici rappresentati dalle strozzature del percorso e dall'attraversamento in corrispondenza dell'ex stazione. Per le persone con disabilità il percorso pedonale continuo dovrebbe essere quello	✓	✓	✓

		posto a valle della stazione con raccordo a est verso via Cesare Battisti. Non ci sono segnalazioni però che facciano comprendere i passaggi pedonali come si sviluppano, in alternativa alle barriere che si trovano lungo il percorso. Un punto particolarmente critico è l'attraversamento in corrispondenza dell'accesso veicolare a Piazzale Carlo Dapporto accanto all'ex stazione.			
2 CB		I parcheggi riservati su piazza Cesare Battisti risultano mal raccordati al marciapiede.	✓		
3 CB		L'attraversamento risulta privo di segnaletica tattile e con un raccordo parziale e molto inclinato, il tratto dell'attraversamento poi potrebbe essere ridotto prolungando il marciapiede sino al margine della linea di parcheggio	✓	✓	✓

					
4 CB		La fermata dell'autobus non è dotata di pensilina di attesa né di segnaletica tattile. Linee e orari non sono ben leggibili.		✓	✓
5 CB		La vecchia segnaletica stradale (superata) non rende riconoscibile questo come passaggio pedonale accessibile e ingresso all'area di Piazzale Carlo Dapporto e lungomare Italo Calvino. Non ci sono sistemi di orientamento e segnaletica adeguata		✓	✓
6 CB		L'attraversamento e il passo carrabile non sono accessibili per le persone non vedenti, le strisce pedonali non sono tracciate in corrispondenza degli scivoli.		✓	
In generale l'area necessiterebbe di una revisione sotto il profilo dell'accessibilità dei percorsi pedonali e veicolari, delle aree di sosta e degli attraversamenti, da ripensare anche in funzione di una rigenerazione della stazione stessa.					

7R		È importante controllare il posizionamento degli arredi fissi (fioriere, paletti, ecc.) in modo che come in questo caso non diano d'intralcio al passaggio di carrozzine e passeggini e siano percepibili da persone non vedenti. Evitare piante sporgenti in particolare con aculei, punte, ecc. che possono essere scontrate da persone non vedenti.			
8R	 	<p>È molto importante che, come in questi casi, si trovino soluzioni adatte a rendere gli spazi accessibili e poter fruire degli spazi aperti al pubblico della città.</p> 			

		L'accessibilità condizionata con cartellino e pulsante è una risposta superata dai tempi e dalle esigenze di una vita autonoma con l'orizzonte dell'utenza ampliata. In questo caso sarebbe bastato poco per rendere lo spazio accessibile con una soluzione analoga alle precedenti. Si può pensare a promuovere iniziative di abbattimento delle barriere negli esercizi commerciali e nei pubblici esercizi.			
9R		La fermata bus non è segnalata per persone non vedenti e ipovedenti, non è protetta da una pensilina, non presenta informazioni circa i tempi di attesa pertanto non è accessibile/fruibile da tutti		✓	✓
10R		L'attraversamento non è segnalato per persone non vedenti. È opportuno se possibile evitare l'installazione di arredi fissi in corrispondenza dell'attraversamento per non ridurre gli spazi di manovra di carrozzine e passeggini. Nel caso di attraversamenti ampi come questo è necessario attivare il semaforo a richiesta con avvisatore acustico per persone non vedenti oppure inserire un'isola salvagente con i segnali tattili al centro.		✓	✓

					
11 CM		Ottima pavimentazione per le carrozzine e le persone con mobilità ridotta però mancano i segnali tatto-plantari.		✓	✓
12 R		L'attraversamento ha il bordo del marciapiede curvo e manca la segnaletica tatto-plantare, non è accessibile. La strada ad uso prevalentemente pedonale potrebbe essere ridisegnata in modo da rendere lo spazio dei dehor accessibili a tutti, i dissuasori potrebbero essere sostituiti con disegni di verde adatti all'ambiente urbano.		✓	✓
13 R		Come in un caso precedente, l'ampiezza dell'attraversamento, oltre le due corsie, richiede la semaforizzazione a richiesta con avvisatore acustico oppure l'inserimento di un'isola salvagente opportunamente segnalata anche con i Loges.		✓	✓

14 R		È da verificare con le persone non vedenti (UICI) che il cambio di pavimentazione in occasione dei passi carrai sia sufficiente per segnalarne la presenza alle persone non vedenti o vada in ogni caso inserita come da linee guida la segnaletica Loges.			
15 R		I cactus, le piante succulente e le piante spinose in genere, in particolare se posizionate ad altezza del viso, sono pericolose per le persone non vedenti.		✓	✓
16 R		L'attraversamento in corrispondenza di via Gaudio potrebbe essere complessivamente rivisto dando maggiore continuità alla pavimentazione e portando l'attraversamento alla filo esterno della fila di posteggi, inserendo inoltre la segnaletica tatto-plantare.		✓	✓

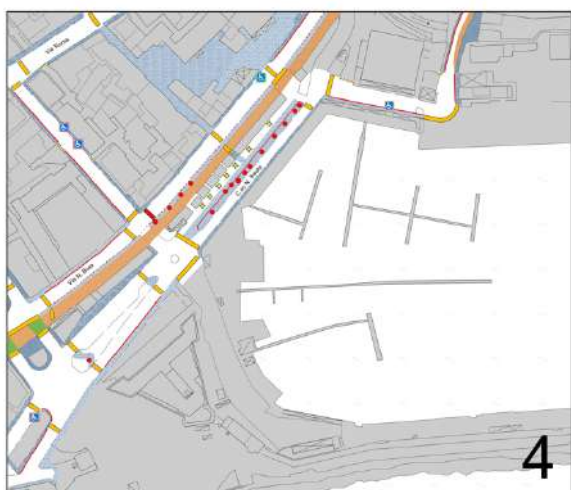
					
17 R		Attraversamento con semaforo a richiesta con avvisatore acustico da ripristinare, posizionando anche i segnali tatto-plantari, per permettere l'attraversamento alle persone non vedenti e ipovedenti.		✓	✓

M. Criticità e linee guida per l'accessibilità dello spazio urbano

Pur trovandoci all'interno di un'area centrale che presenta molti percorsi mediamente accessibili e alcuni percorsi pedonali piacevoli accessibili e d'interesse turistico, permangono criticità che abbiamo riscontrate ricorrenti lungo la ricognizione dello spazio aperto. Si tratta di moltissimi **attraversamenti pedonali**, dell'assenza di **segnaletica tatto-plantare**, della discontinuità dei percorsi pedonali accessibili, dell'assenza di **fermate mezzi pubblici** accessibili, dello stato di **manutenzione** di alcune pavimentazioni, del disegno e del posizionamento dei **parcheggi riservati**, degli **attraversamenti e dei percorsi pedonali in aderenza alla ciclabile**, della scelta, del posizionamento e della gestione delle **essenze vegetali** lungo i passaggi pedonali.

Ancorché la città sia gradevole e parzialmente accessibile, altre criticità rilevanti riguardano lo **spazio privato aperto al pubblico**: i pubblici esercizi, bar, ristoranti e dehor, d'interesse anche turistico, rimangono raramente fruibili da persone disabili.

Pensiamo sia d'interesse per la città nel suo insieme sviluppare una riflessione che vada oltre gli obblighi normativi, proporsi nel concreto di rendere la città più fruibile attraverso la rigorosa applicazione delle norme vigenti in materia di accessibilità, supportando i cambiamenti strategici con una efficace comunicazione circa i requisiti qualitativi dei progetti e mettendo a punto misure specifiche per giungere all'adeguamento effettivo del tessuto economico commerciale e dei pubblici esercizi.



Le planimetrie allegate rendono l'idea della maglia dei percorsi accessibili e delle criticità. I punti di maggiore vulnerabilità sono certamente gli attraversamenti delle carreggiate veicolari e dei percorsi ciclabili. Vediamo di seguito le tipologie di spazi e di servizi in cui abbiamo riscontrato criticità e le caratteristiche prestazionali dello spazio che abbiamo percorso.

N. Componenti dello spazio

1. Attraversamenti pedonali

Proponiamo una serie di soluzioni tipo a partire da alcune situazioni riscontrate lungo i percorsi delle aree centrali oggetto del PEBA.

Nell'attraversamento pedonale poniamo attenzione alla **qualità delle pavimentazioni, dei raccordi, alla segnaletica stradale e agli ausili** e fissiamo alcuni criteri che, se ripetuti, rendono più riconoscibili gli spazi alle persone con disabilità.

Consideriamo sia gli aspetti di accessibilità **fisica** sia **sensoriale** e **cognitiva** e teniamo conto sia dei criteri per l'impiego di **segnaletica tatto-plantare, acustica, visiva** e la compatibilità, più in generale, con le Linee Guida redatte dall'ACI, in particolare per accessibilità, sicurezza e comfort dei pedoni.

Collocazione e sviluppo

Sotto il profilo della sicurezza stradale è opportuno che l'attraversamento non sia collocato esattamente in prossimità di un incrocio, tranne che nel caso di attraversamento semaforizzato, ma si trovi a una distanza di 5mt. dallo stesso.¹

È necessario che l'attraversamento **si sviluppi perpendicolarmente alla larghezza stradale**, sia per ridurre lo sviluppo, sia per la sicurezza delle persone con **disabilità visive** che impiegano il ciglio stradale e la segnaletica tattoplantare per muoversi perpendicolarmente ai bordi suddetti.²

Tipologia

Semaforizzati

- Zebrati
- Due corsie
 - Più di tre corsie
 - Rialzati

Negli attraversamenti di strade ampie più di due corsie è opportuno inserire un'isola salvagente o semaforizzare l'attraversamento, mentre nei casi di attraversamenti

¹ Linee Guida ACI pg.53

² Linee Guida ACI pg.52

rialzati è necessario rendere chiaramente percepibili i bordi dell'attraversamento (differenza di materiali, segnali tattili, differenza cromatica).

Caratteristiche tecniche e dimensionali

Ampiezza dell'attraversamento min.cm 250, pari alla dimensione minima delle zebre.

Dispositivi integrativi

Nelle strade con velocità inferiore a 50 km/h che prevedono la possibilità di installare dispositivi integrativi (catarifrangenti, occhi di gatto, lampade led, ecc.) è necessario **evitare l'installazione di elementi sporgenti dalla pavimentazione o sdruciolevoli** (devono pertanto essere di piccole dimensioni e a raso, come punti led, facendo attenzione che non risultino pericolosi -scivolosi- per bastoni di appoggio e di orientamento).

Sono da preferire soluzioni che migliorino la visibilità ricorrendo al **contrasto di luminanza e cromatico** del fondo dell'attraversamento rispetto alla strada e la **cura dell'illuminazione** generale dell'attraversamento.

Marciapiede

Per consentire l'incrocio e la manovra delle carrozzine in prossimità dell'attraversamento è opportuno avere marciapiedi di almeno cm.250 di larghezza, nei casi in cui ciò non sia possibile è opportuno ricorrere a marciapiedi ribassati dotati dell'apposita segnaletica tatto-plantare. Meglio ancora nei casi in cui lungo la strada vi siano parcheggi in fila è bene ampliare il marciapiede sino a comprendere l'ampiezza dei parcheggi.

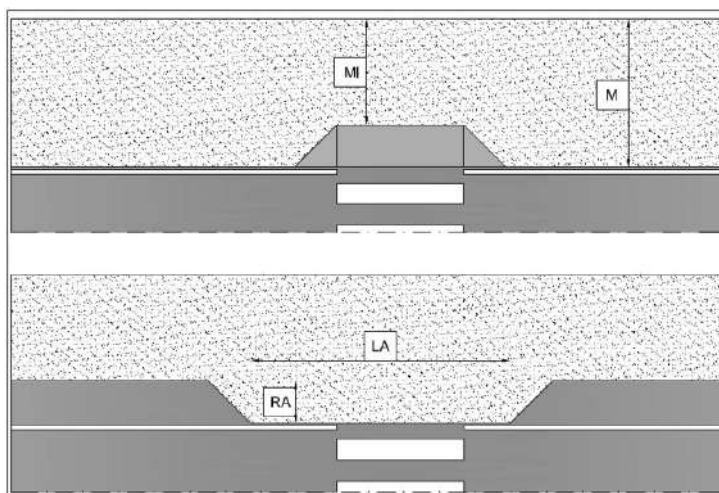


fig. 4.4 Linee guida attraversamenti pedonali ACI parte III

La pendenza trasversale della pavimentazione dev'essere contenuta **entro l'1%**, eccezionalmente può essere portata sino al 2% ma è da ricordarsi che una pendenza trasversale eccessiva incide sulla percorribilità di molte persone (carrozzine, passeggini, limitazioni motorie e sensoriali) la pavimentazione dev'essere il **più possibile continua, liscia antisdrucchiolo e con fughe di piccole dimensioni e complanari**, tutto ciò per ridurre i rischi d'inciampo e le fastidiose vibrazioni sulle carrozzine.

Rampa/Raccordo

Sono da preferire le soluzioni con raccordo in **rampa perpendicolare al senso di marcia dei veicoli**.

La pendenza dei raccordi può arrivare al 15% in casi eccezionali ma è opportuno che sia **mantenuta all'8%**.

È necessario controllare che non vi sia una doppia pendenza, per esempio schiena d'asino o cunetta laterale e raccordo, perché questo può essere causa di ribaltamento delle carrozzine. **La pendenza complessiva dev'essere compresa per legge al massimo entro il 22%**, ma si raccomanda di non superare il 16%.

È preferibile sviluppare la rampa lungo tutta l'ampiezza dell'attraversamento, facendo attenzione però a dotarla per tutto lo sviluppo di segnaletica tatto-plantare.

Ai lati dell'attraversamento possono essere posizionati **paletti o ringhiere** in modo da delimitare l'attraversamento ponendo attenzione a non costituire intralcio per le persone ipovedenti e non vedenti.

È opportuno inserire a valle della rampa dispositivi per l'allontanamento delle acque meteoriche (curare le pendenze e porre una caditoia in prossimità dell'attraversamento o posare una griglia per la raccolta delle acque per tutta la lunghezza del raccordo) in modo tale da evitare l'allagamento dello spazio dell'attraversamento.

Isola salvagente

È consigliabile quando l'attraversamento è più ampio di due corsie. In tali casi l'isola permette alle persone più lente e alle persone non vedenti e ipovedenti di attraversare in sicurezza, richiamando la segnaletica tatto-plantare.

Ampia quanto l'attraversamento, dev'essere almeno dimensionata con una profondità di cm.120. Le testate dell'isola salvagente debbono essere protette opportunamente (cordoli, ringhiere).

Segnaletica tatto-plantare

In merito alla segnaletica tatto-plantare prendiamo a riferimento la segnaletica riconosciuta dalle associazioni di riferimento, Unione Italiana Ciechi e Ipovedenti onlus e Associazione Disabili Visivi onlus, il sistema Loges-Vet-Evolution (LVE), Sistema di indicatori tattili a terra, integrati con tecnologia elettronica per i messaggi vocali, per l'accessibilità autonoma e sicura dei disabili.

Si rinvia per ogni riferimento applicativo dei LVE alle Linee Guida aggiornate nell'aprile 2019 **“LINEE GUIDA per la progettazione dei segnali e percorsi tattili necessari ai disabili visivi per il superamento delle barriere percettive”**.

I segnali tattopiantari sono posti a integrazione dei percorsi in cui si impiegano linee guida naturali costituite da elementi continui presenti a identificare il margine degli spazi, come la base dei muri degli edifici, il ciglio dei marciapiedi, i corrimani, i bordi delle aiuole.

I segnali agiscono su una pluralità di stimoli: cinestesici, tattili, acustici, cromatici.

I segnali sono organizzati in piastrelle assemblabili che possono essere realizzate in differenti materiali, se ne consiglia l'uso a contrasto di luminanza con la pavimentazione circostante per permettere un migliore orientamento per le persone non vedenti e ipovedenti.

I segnali fondamentali sono due: arresto e direzione.

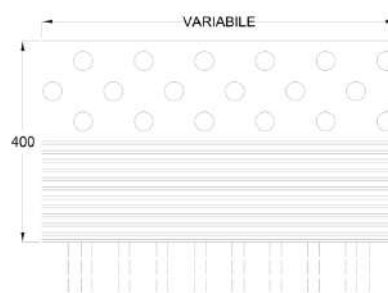
Poi vi sono due segnali di secondo livello: **incrocio**, **attenzione e servizio**, poi vi è il **segnale di pericolo valicabile** (che si impiega negli attraversamenti) che è composto da una combinazione di arresto e attenzione/servizio.

Un altro codice semplice è rappresentato dalla **svolta obbligatoria**.

Nel caso degli attraversamenti si usa il segnale combinato di **pericolo valicabile** costituito da una striscia del segnale di **arresto pericolo abbinato a una striscia del segnale di attenzione/servizio**, con opportuni raccordi alla linea guida naturale (cfr. esempi pg.61).

Dalle Linee Guida VET:

Codice di PERICOLO VALICABILE: è costituito dalla combinazione di due codici: una striscia di Codice di ATTENZIONE/SERVIZIO 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, dato che la Legge fa obbligo di segnalare anche scalinate o scivoli raggiungibili senza l'ausilio del percorso guida. In questo caso, per maggiore sicurezza, si può anche ripetere il segnale 2 volte di seguito. Pur senza essere obbligato a misurare i centimetri che differenziano la profondità della fascia a calotte sferiche del Codice di ARRESTO/PERICOLO da quella del PERICOLO VALICABILE, il non vedente si rende subito conto della differenza, dato che sulle calotte del Codice di ARRESTO/PERICOLO entrano entrambi i piedi, uno avanti all'altro, mentre sulle calotte del Codice di PERICOLO VALICABILE trova posto un solo piede.



Dalle Linee Guida si estrapola, in estrema sintesi quanto segue:

In asse agli attraversamenti, a raccordo con il percorso tattile normalmente impiegato (la base del muro degli edifici) si inseriscono due segnali rettilinei di invito (**paralleli al muro e posti a distanza di cm40 da esso**) e un segnale di incrocio da cui si diparte

perpendicolarmente al bordo del marciapiede, un segnale di direzione sino a incontrare il segnale di arresto valicabile, posizionato lungo tutta l'ampiezza dell'attraversamento **a cm.40 di distanza dal ciglio stradale, ovvero dal bordo esterno del marciapiede**. Le fattispecie che variano lo schema di base sono sinteticamente riassunte nelle tavole allegate.

Segnaletica verticale e orizzontale, protezioni

Porre attenzione alla collocazione dei segnali stradali in modo tale da non costituire pericolo per le persone non vedenti e ipovedenti. Collocarli in aderenza al muro, a sbraccio, o se collocati diversamente inserirli in modo da poterli individuare (dentro a un'aiuola, in prossimità del bordo del marciapiede, ecc.).

È utile inserire **paletti o ringhiere dissuasori di protezione alle estremità laterali dell'attraversamento** in modo da proteggerlo dall'eventuale invasione di motocicli e auto rendendo più chiaro e percepibile lo spazio di rispetto dell'attraversamento.

Illuminazione

È buona prassi **illuminare gli attraversamenti e la segnaletica** in modo da migliorare la visibilità sia da parte degli automobilisti che da parte dei pedoni.

Semaforo

Nel caso di impianto semaforico, renderlo individuabile con apposito **segnale tatto-plantare e inserire il segnale acustico**.

In presenza di parcheggi in linea

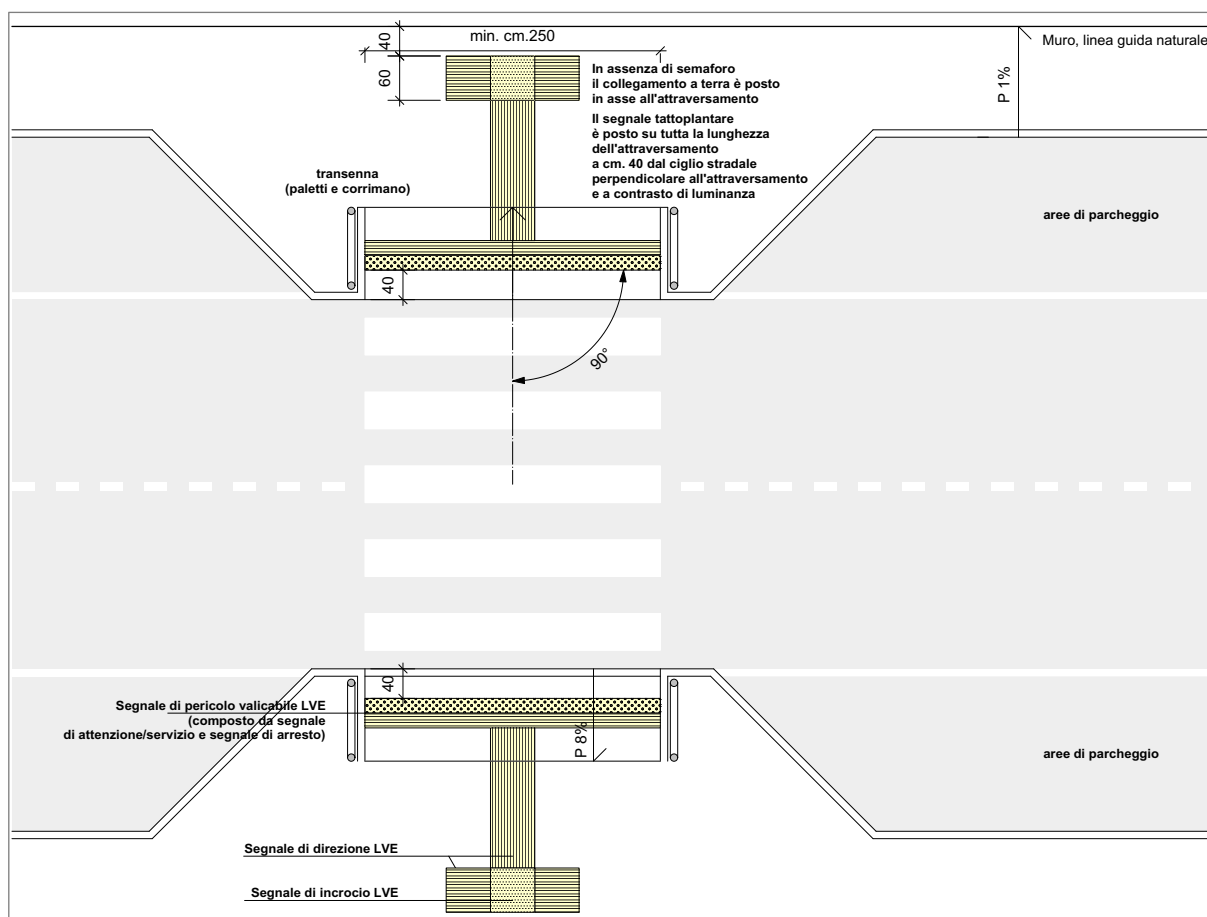
Il più possibile portare il marciapiede a filo esterno del parcheggio per rendere più visibili i pedoni, in particolare bambini e persone in carrozzina, oltre a poter disporre di uno spazio maggiore per organizzare raccordi e segnali in maniera più chiara.

Attraversamenti rialzati

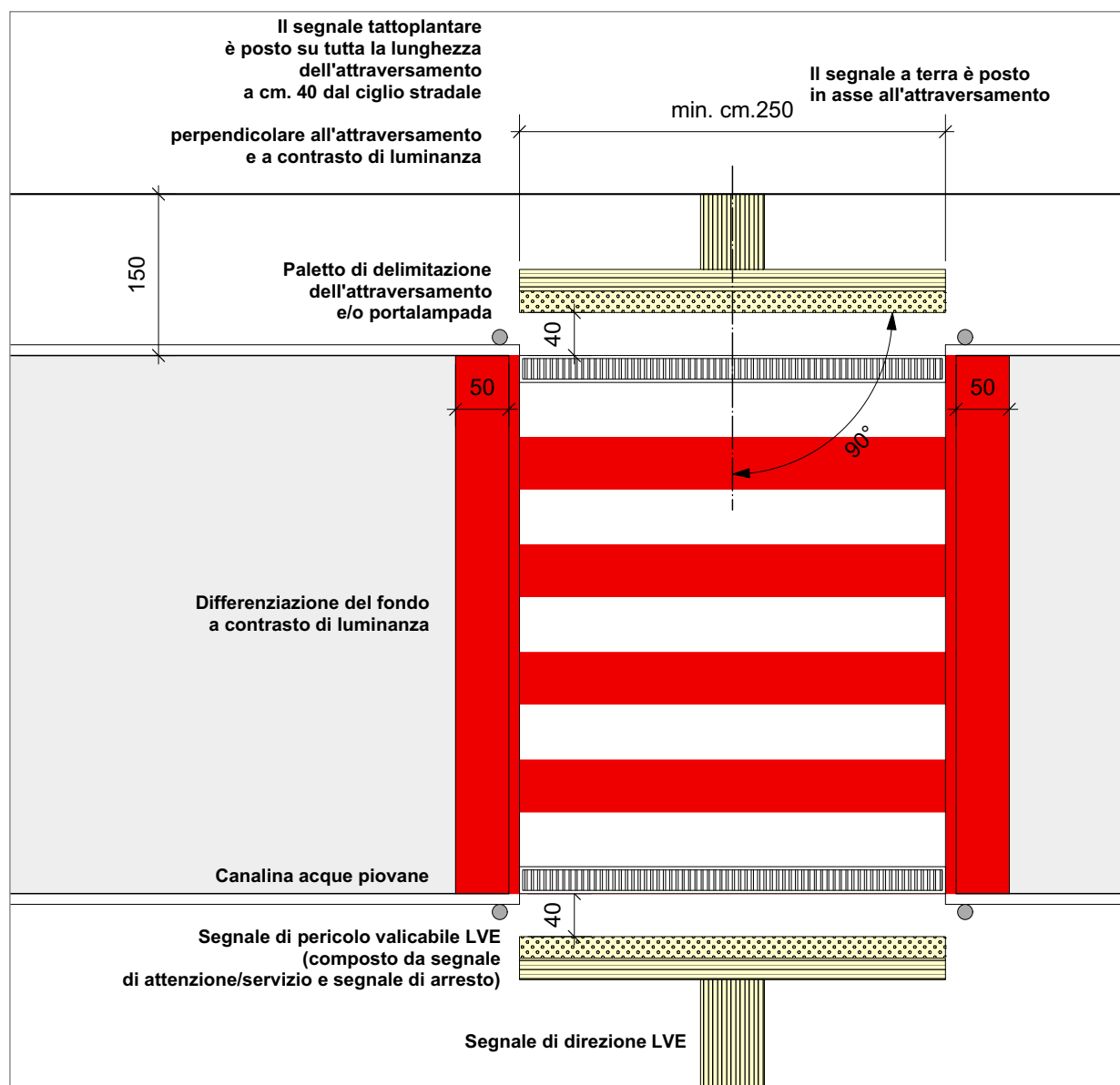
Ottimi per pedoni e persone in carrozzina, costituiscono una barriera per persone non vedenti, è **necessario impiegare la segnaletica tatto-plantare** ed eventualmente inserire isola salvagente, opportunamente dotata di segnaletica tattile, nel caso di

attraversamenti più lunghi di due corsie, in alternativa è necessario dotare l'attraversamento di segnale acustico.

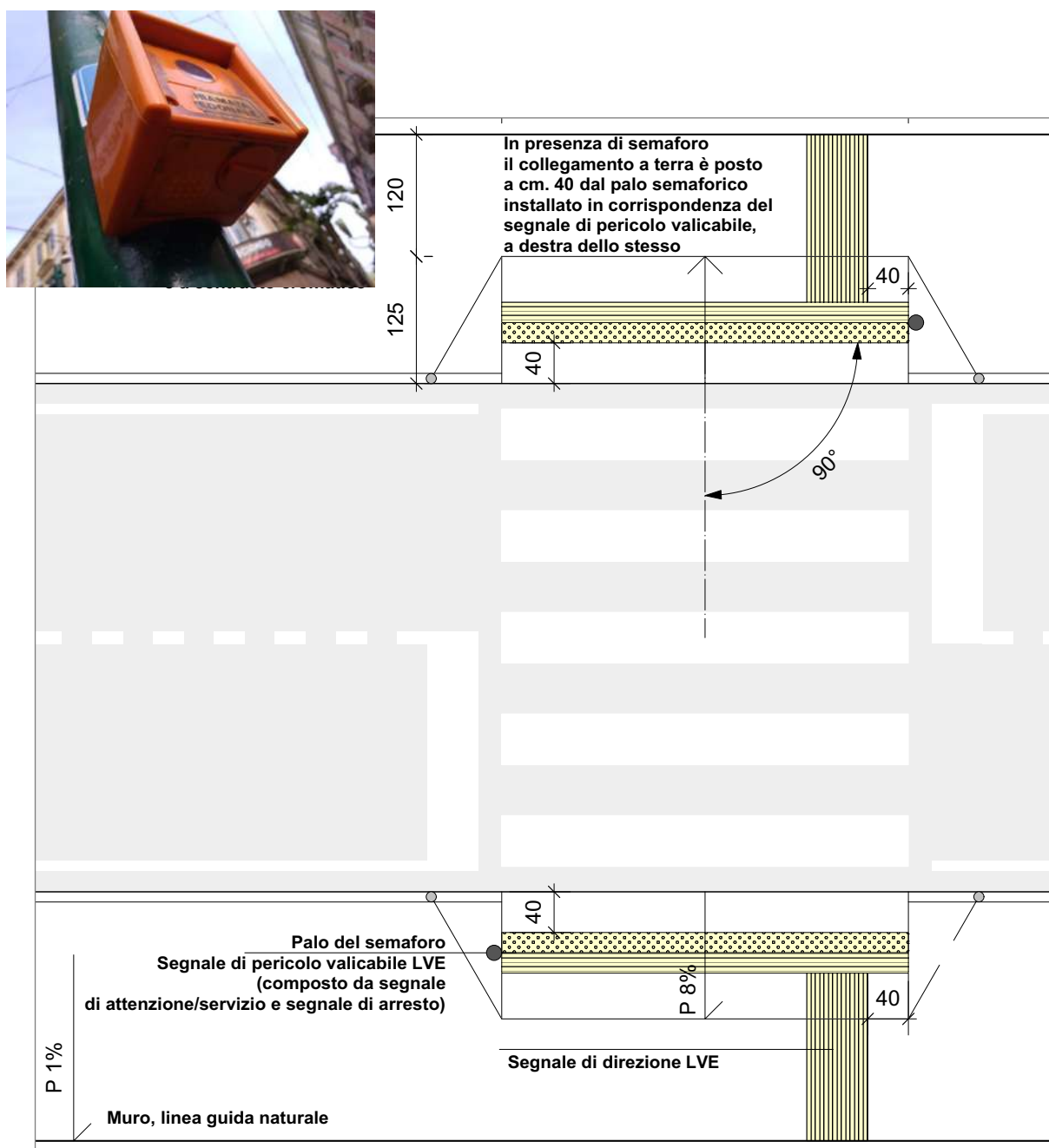
Di seguito alcune soluzioni esemplificative:



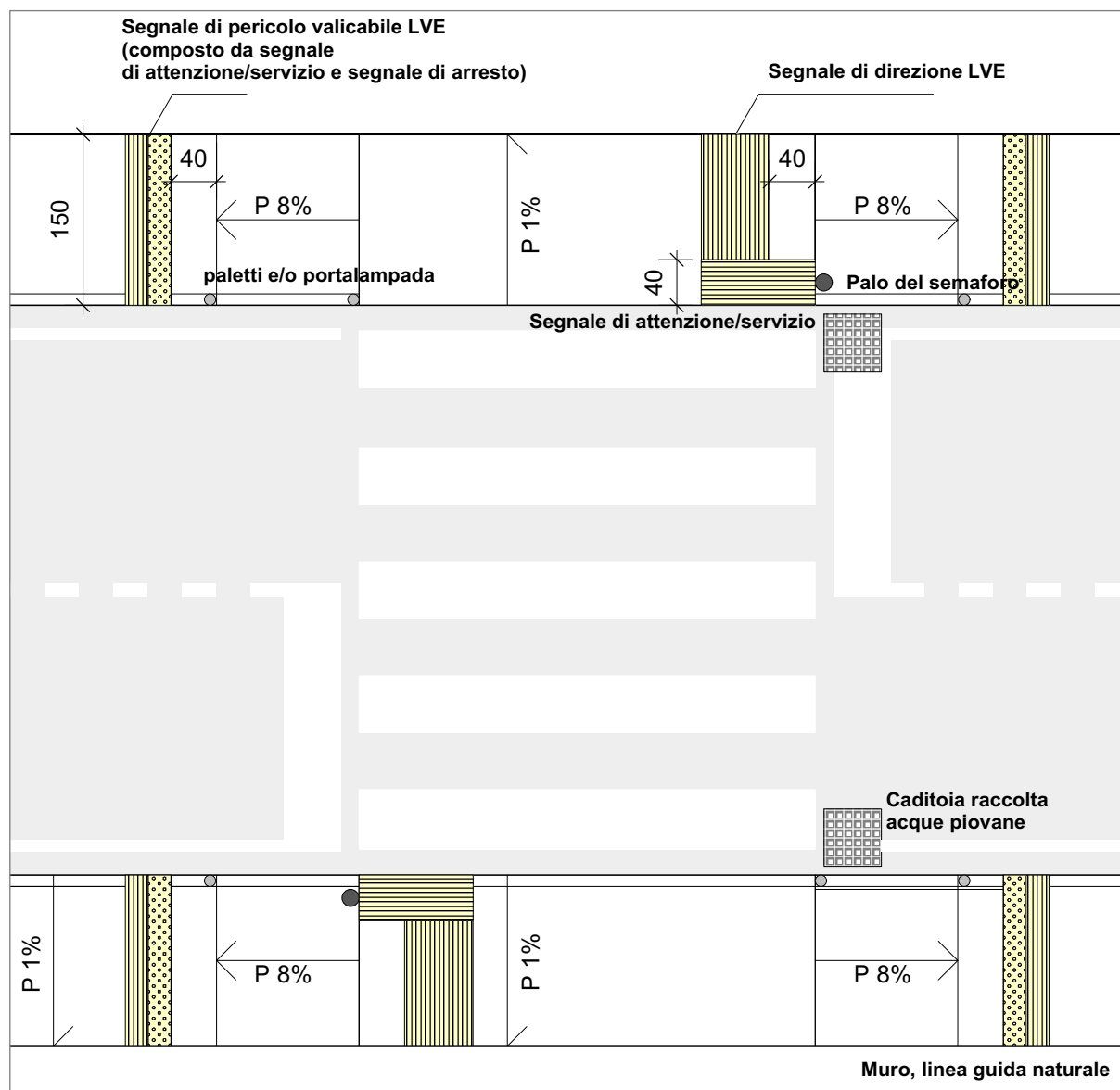
Attraversamento sopravanzato tra le file di parcheggio



Attraversamento pedonale rialzato



Attraversamento semaforizzato

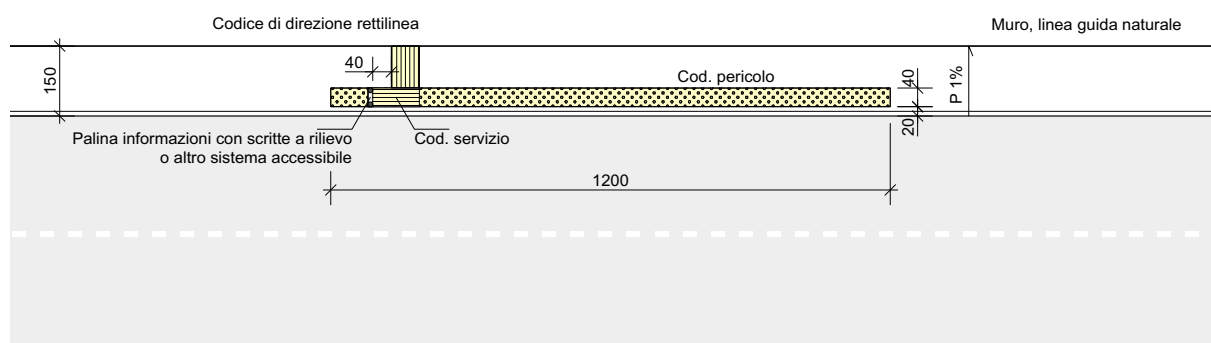
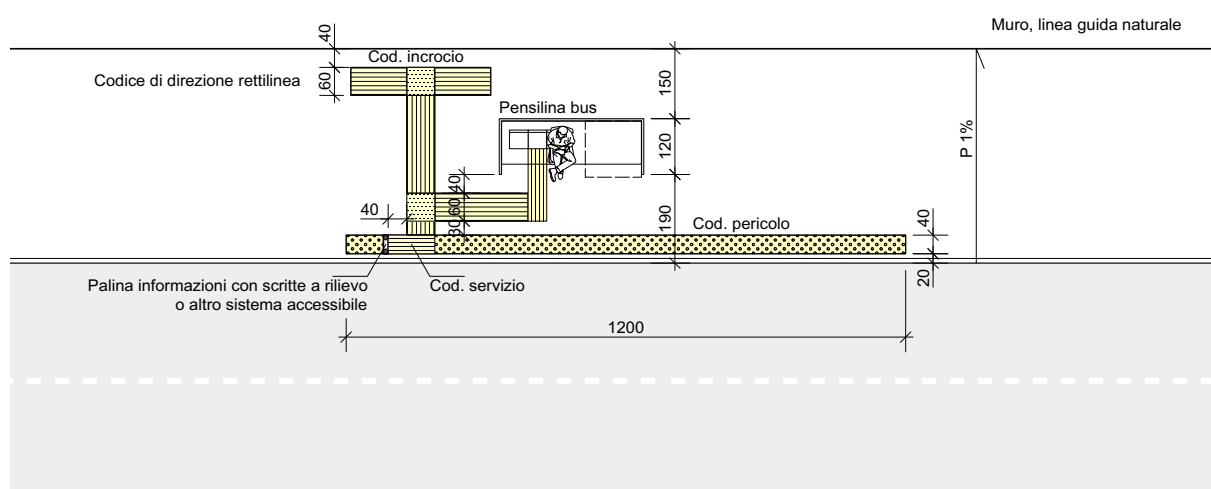


Attraversamento semaforizzato con marciapiede di sezione ridotta

- **Pannelli informativi** leggibili, con orari (non scritti con caratteri piccolissimi e ad altezza inadeguata), meglio se con segnalazione dinamica, visiva e acustica dei tempi di attesa, o sua integrazione mediante app per smartphone.



Rispetto allo schema in relazione allo spazio urbano e alla carreggiata ve ne possono essere di vario genere, nella maggior parte dei casi le abbiamo in linea o a molo. È opportuno ricordare di porre attenzione alla localizzazione delle fermate in modo che siano facilmente accessibili dai tratti stradali e non siano collocate in prossimità di attraversamenti rialzati.



Accostamento e ingresso di carrozzine e passeggini

Per permettere l'accessibilità delle carrozzine è necessario che i mezzi siano del tipo **a pianale ribassato**, utili per tutti, per le persone anziane, per le persone che si affaticano nei movimenti o che hanno limitazioni funzionali, per i passeggini.

In tali casi, sotto il profilo della geometria, quando possibile deve essere applicata la **soluzione "a livello" con bordura sagomata h cm 22, lunga mt.7,80** essa infatti offre i seguenti vantaggi:

- Permette l'utilizzo autonomo come richiesto dalla legge
- Facilita l'accesso a tutti i passeggeri
- Non richiede interventi del personale e quindi riduce i tempi di sosta

La soluzione con **rampa mobile e marciapiede da 15 cm, larghezza consigliata 290 cm, minima 230 cm**, comporta i seguenti svantaggi arrecati alla viabilità:

- Maggiore tempo di sosta
- Eventuale fermo prolungato della circolazione
- Difficoltà a rispettare gli orari
- Maggiore attesa per gli utenti
- Disagio per l'utente disabile che si sente causa dei possibili ritardi

In ogni caso dev'essere predisposta una soluzione per permettere l'accesso di persone con disabilità e con attenzione alle esigenze di tutti, **almeno lungo le linee costiere che non presentano problemi di pendenze dei percorsi** (diversamente per alcune strade o tratti collinari che non permettono l'uso di pedane).

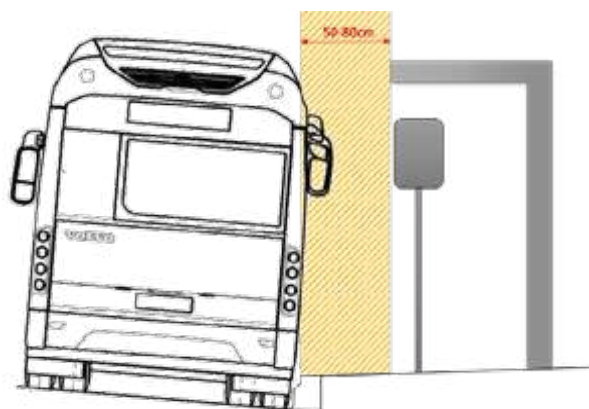
La soluzione dev'essere concordata con i gestori delle linee di trasporto pubblico, nella direzione di un **servizio integrato il più possibile** e non solo specifico per utenti particolarmente fragili.

Altre caratteristiche geometriche

La pendenza trasversale massima ammissibile del marciapiede, in ragione delle caratteristiche di sagoma e dei mezzi, per facilitare l'accostamento al bus è del 2%, facendo attenzione a non avere ostacoli nella zona della fermata, che possono compromettere l'accessibilità delle porte (montanti della pensilina, panchine, cestini, pali, ...).

Anche la pavimentazione della componente stradale in questo tratto può essere eventualmente all'occorrenza inclinata sino al 2% per facilitare la salita sul bus.

È necessario fare attenzione ad avere pavimentazioni **ben complanari in particolare in corrispondenza delle fermate bus** in modo da evitare ormaie che possono essere motivo d'inciampo e creare pozzanghere in caso di pioggia.



Pensilina

La pensilina è l'elemento di arredo più importante dal punto di vista del comfort. Essa rende confortevole l'attesa, protegge dalle intemperie e permette di individuare facilmente la fermata.

Per essere fruibili dalle persone in sedia a ruote le pensiline **devono sempre prevedere uno spazio libero di almeno 120x120 cm al riparo dagli agenti atmosferici.**

Bisogna porre particolare attenzione alla posa dei pannelli informativi e del cestino dei rifiuti.

Le superfici vetrate garantiscono la visibilità reciproca fra gli utenti della strada ma possono essere pericolose per le persone ipovedenti e devono pertanto essere **dotate di strisce o bolli colorati ben visibili.**

La pensilina dev'essere dotata di un numero adeguato di sedute ed eventualmente di un cestino portarifiuti da collocarsi in prossimità con attenzione a non costituire intralcio.

È opportuno prevedere **un'illuminazione supplementare** per garantire la sicurezza sociale, oggettiva e soggettiva, degli utenti in attesa. Per contenere i consumi possono essere previsti rilevatori di presenza o l'impiego di pannelli fotovoltaici.

Illuminazione

In generale l'area della fermata dev'essere **ben illuminata** per permettere la visibilità reciproca del bus e delle persone in attesa.

Palina della fermata

Individua esattamente il punto in cui si ferma il bus. I pannelli d'informazione devono essere collocati in modo da risultare leggibili e con supporti tali da non costituire pericolo per le persone non vedenti (totem) o in alternativa integrati alla pensilina.

Esempi fermata



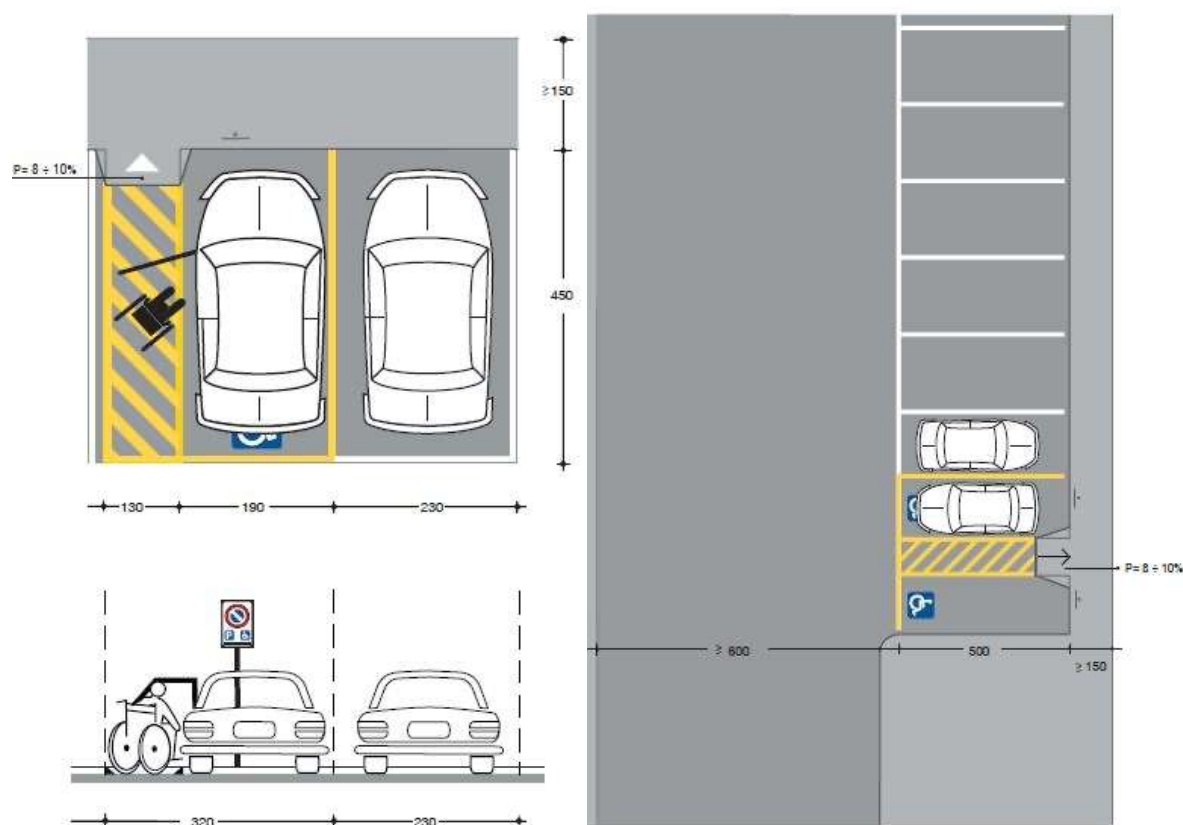
3. Parcheggi

I parcheggi a raso riservati alle persone disabili devono comunque essere realizzati nella misura prevista (DPR 503/96), **uno ogni 50 o frazione di 50**, perché anche se i parcheggi "blu" possono essere occupati gratuitamente da auto con il contrassegno disabili, **generalmente non possono ospitare persone in carrozzina, manuale o elettrica per la mancanza di spazi di manovra.**

I parcheggi riservati devono essere realizzati in ogni loro componente, **lo stallo del parcheggio, lo spazio di pertinenza per la mobilità delle carrozzine** (ad esempio nelle auto con ingresso automatico dal retro, tipicamente impiegate per le carrozzine elettriche), **i raccordi al marciapiede, la segnaletica orizzontale e verticale.**

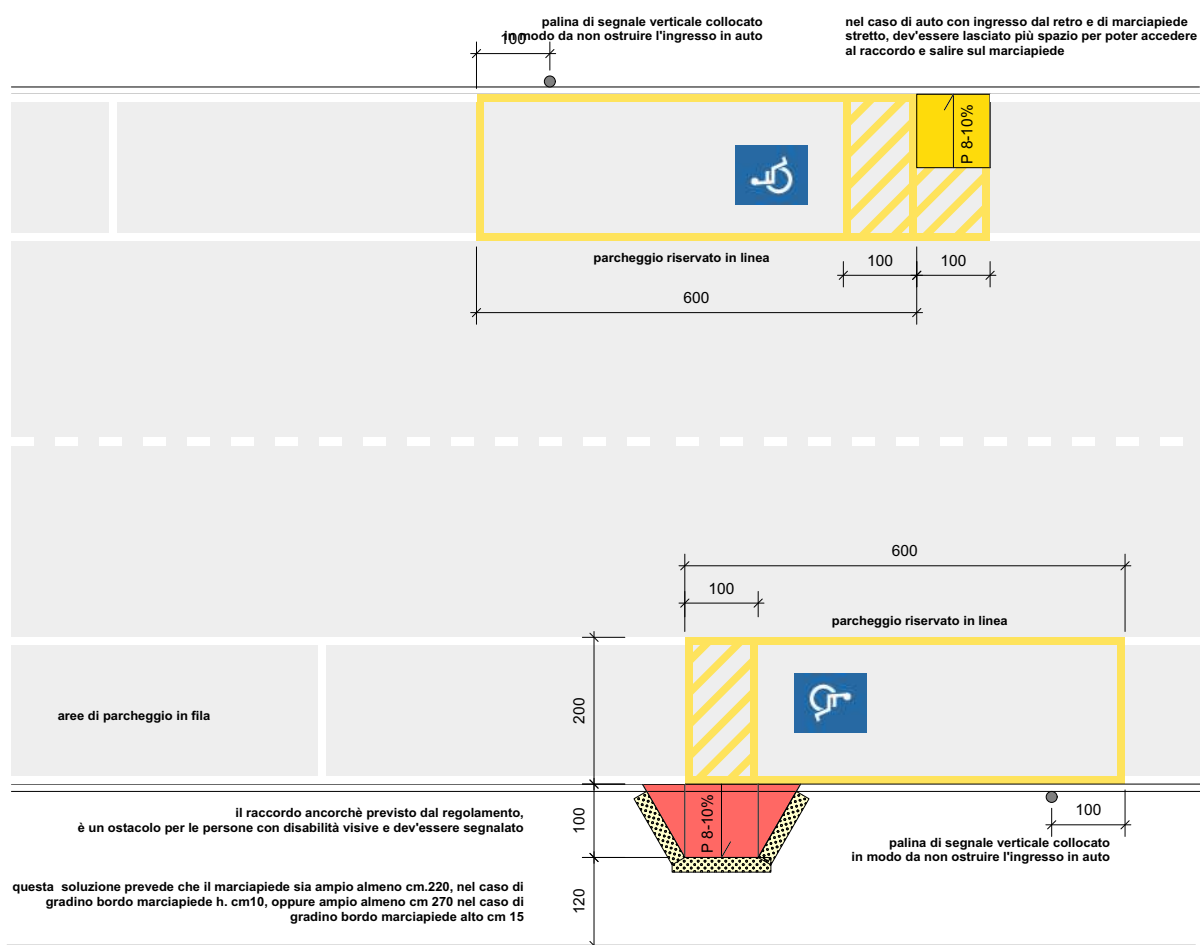
Le soluzioni di parcheggi riservati in adiacenza all'attraversamento pedonale dotato di raccordi sono utili, bisogna però prestare attenzione al posizionamento del parcheggio in modo da evitare l'esposizione al passaggio in strada.

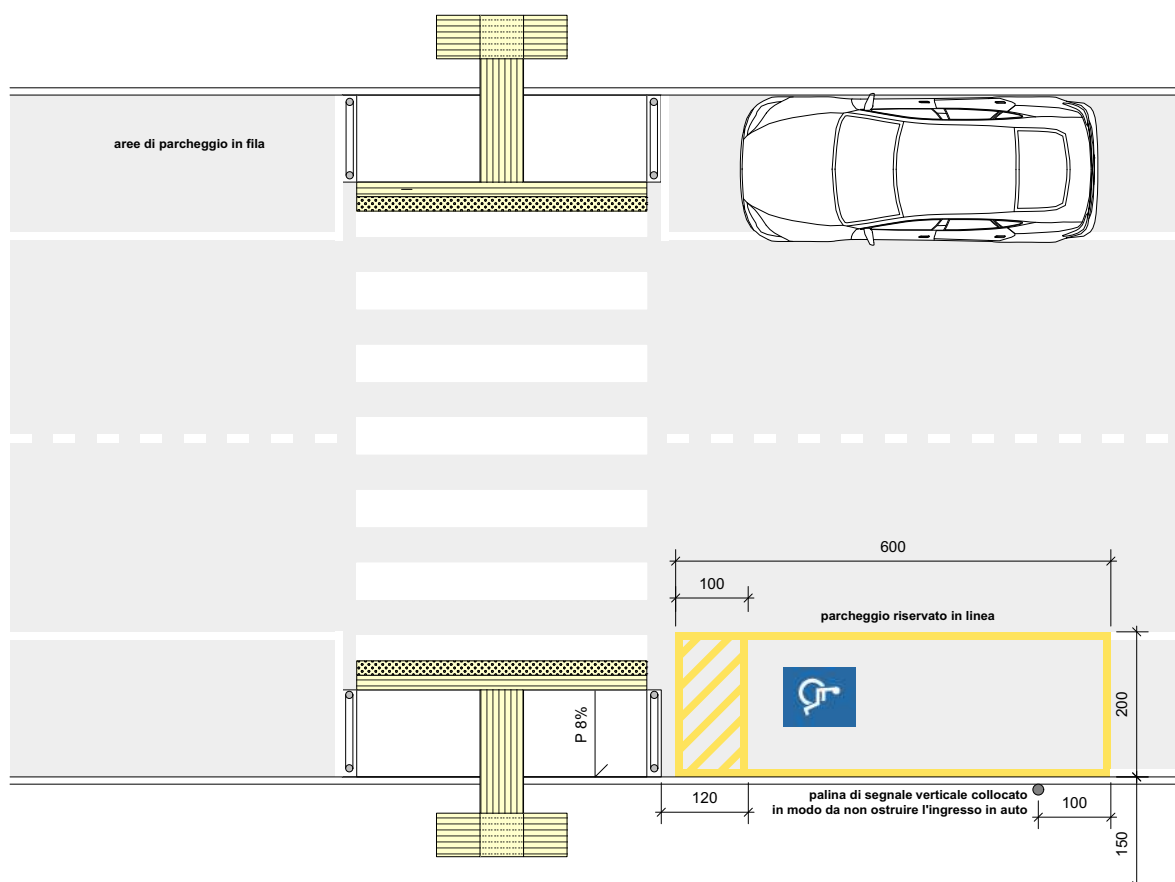
In prossimità degli spazi pubblici principali è opportuno realizzare aree di parcheggio e percorsi protetti dalle intemperie sino agli ingressi degli edifici.



Schema presente nel DPR 151/2012

Di seguito si forniscono altre soluzioni già previste dal Regolamento ma contestualizzate per rispondere alle esigenze di tutti





In presenza di attraversamento la soluzione da preferire è posizionare il parcheggio in modo da salire con la carrozzina sul marciapiede in sicurezza.

4. Passi carrai

Il piano dell'arredo urbano indica una sostituzione di pavimentazione nel caso di passi carrai, non sempre questa è rilevabile dalla sensibilità tatto-plantare, potrebbe essere integrata con la presenza di segnaletica tattile come indicato nelle Linee Guida VTE per evitare che il ciglio del marciapiede sia confuso con un attraversamento. Il passo carraio va sbarrato con il codice di pericolo valicabile solo in caso di passaggio continuo di veicoli per evitare che la persona non vedente lo scambi con un attraversamento, disorientandosi.

5. Aiuole verdi

Gli spazi e gli elementi verdi hanno una notevole importanza nella vivibilità e nella bellezza del paesaggio urbano. Anche rispetto all'accessibilità possono essere un elemento di qualificazione che aiuta in diversi modi:

- **Migliora il microclima urbano e rende accoglienti gli spazi di sosta**, migliora la fruibilità urbana delle persone che si affaticano nel camminare (bambini piccoli, limitazioni motorie, cardiopatie, ecc.) o che hanno bisogno di protezione dal caldo nel periodo estivo oltre a migliorare la risposta generale ai cambiamenti climatici,
- **Permette di caratterizzare lo spazio** in modo tale da aiutare l'orientamento delle persone, contribuisce alla costruzione delle "mappe mentali" dello spazio (cfr. K.Lynch) alla riconoscibilità del paesaggio, questo particolare è importante per le persone con disabilità cognitive o sensoriali che riconoscono i luoghi anche in virtù delle sensazioni che ne ricevono (caldo / freddo, umido/asciutto, rumore delle fronde al vento, rumore dell'acqua, cinguettii,...),
- **Migliora la percezione e sostiene le condizioni di benessere delle persone** in generale (cfr. biophilic design),
- **Il bordo delle aiuole costituisce una linea guida naturale** per l'orientamento delle persone non vedenti.

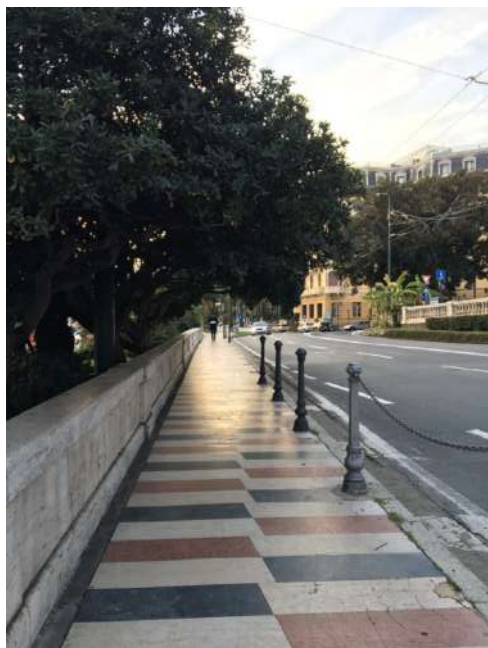


Per non vanificare tutte queste importanti qualità che a Sanremo si sommano all'identità stessa della "città dei fiori", è importante fare attenzione al **posizionamento e alla scelta delle essenze** in modo tale che non costituiscano elemento di inciampo o pericolo per le persone con disabilità sensoriali o i bambini e in modo tale che non limitino l'accesso di sedie a ruote e passeggini.

Per le stesse ragioni è importante la cura della manutenzione del verde.

Alla luce di quanto sopra detto, evidenziamo nelle foto di seguito alcune criticità già riportate nelle tabelle precedenti.





Nelle immagini precedenti le piante sporgono sul passaggio impedendone l'uso a persone disabili motorie o visive, le fronde arrivano all'altezza del viso.

Nel caso di piante storiche opportunamente sagomate andrebbero segnalate.

6. Pavimentazioni

La scelta delle pavimentazioni e la cura dei sottofondi e della posa in generale sono importanti per l'accessibilità dello spazio urbano.

In questo senso risultano migliori le **pavimentazioni a lastre con fughe ridotte**, o comunque le piastrelle che possono risultare complanari, da evitare o ridurre l'uso a elementi speciali per pavé e autobloccanti, così come dell'acciottolato per la forma stessa dei singoli elementi che risultano inaccessibili per le persone con disabilità motoria.



7. Arredi fissi

Il posizionamento di pali per la luce e la segnaletica stradale, la scelta e il posizionamento di cestini portarifiuti, la scelta e il posizionamento delle panchine, l'impiego di paletti e transenne di protezione delle sedi pedonali, sono elementi che influiscono sull'accessibilità e la fruibilità dello spazio urbano.



Elementi collocati in maniera impropria

Nella ricognizione abbiamo notato in genere un buon posizionamento degli elementi, **talvolta troppi in uno spazio ravvicinato** che farebbe pensare a soluzioni alternative, quali l'inserimento di aiuole per raggruppare segnaletica troppo invasiva del passaggio pedonale, una differente delimitazione del percorso, ecc.

Si suggerisce maggiore attenzione nella **scelta e nel posizionamento delle panchine**, in modo da rispondere ai bisogni di molte diverse persone: riferimenti a terra in modo che non siano d'inciampo alle persone con disabilità visiva, con modellazioni e sedute che rispondano a criteri ergonomici, in materiali gradevoli nelle diverse stagioni, dotate almeno alcune di braccioli, per facilitare l'utilizzo da parte di persone anziane o con limitazioni motorie.

8. Accesso a esercizi commerciali, pubblici esercizi e dehor

Uno dei limiti principali nel percorrere il centro della città e il lungomare è la carenza di spazi privati aperti al pubblico accessibili con buoni livelli di accessibilità che non siano limitati al pulsante dell'accessibilità condizionata, davvero superato come standard minimo accettabile, nonostante le norme.

Riteniamo sia necessario sviluppare nel tempo attenzioni per favorire l'ammodernamento del tessuto commerciale in modo da rendersi accessibile, a partire da una puntuale verifica delle opzioni per migliorare l'accessibilità in fase di istruttoria e di cantiere. Potrebbero inoltre essere messe a punto misure incentivanti per favorire l'eliminazione delle barriere.

Riportiamo di seguito alcune immagini di soluzioni rilevate nella ricognizione.



Semplici soluzioni rendono accessibili gli spazi.

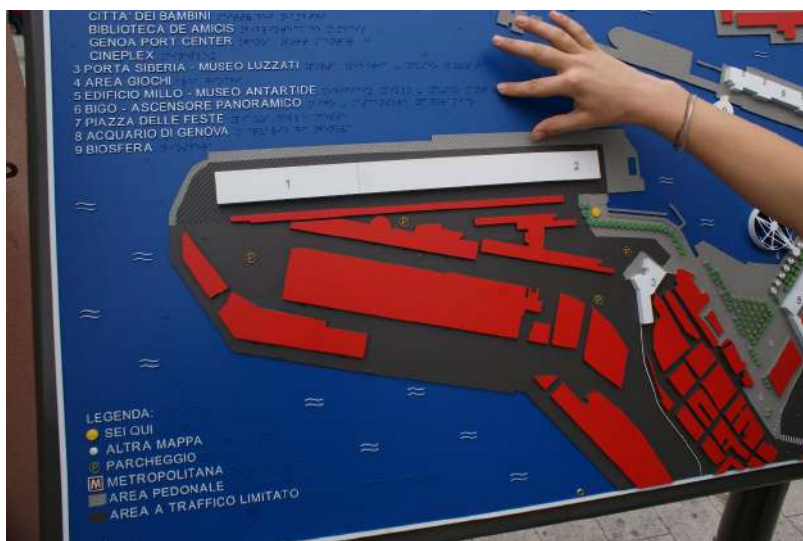




9. Segnaletica

La segnaletica informativa dev'essere curata in modo da risultare comprensibile e utile per tutti, attraverso un riconoscimento per forma, colore, pittogramma, tattile e/o acustica.

Impiegare una segnaletica per tutti, a partire da una disabilità visiva, può essere un elemento di arricchimento dello spazio urbano e di allestimento per tutti.



È necessario ricordarsi di segnalare opportunamente la postazione con segnale tattile di attenzione (cfr Linee Guida VTE) per evitare che, come nell'ultima foto a Savona, la scultura tattile non sia percepibile al bastone, la scultura collocata in questo modo è fruibile dalle carrozzine ma non è segnalata per le persone non vedenti e così facendo possono urtarla.

O. Criteri guida per la migliore fruibilità dello spazio urbano

Nel percorrere lo spazio urbano ciò che ci prefiguriamo per rendere la città accessibile e accogliente sono una serie di azioni che tra loro funzionano in sinergia e propedeuticità.

Gli interventi possono essere realizzati **a partire dagli abbattimenti delle barriere più ostative, al miglioramento della fruizione dello spazio pubblico per aree o punti d'interesse** importanti per la vita sociale, culturale e sportiva degli abitanti e dei turisti, alla considerazione dell'accessibilità **per l'utenza ampliata** come ingrediente di ogni progetto al fine di conseguire quella **accessibilità "trasparente" non connotata e capace di rendere la fruizione degli spazi fluida e semplice per tutti.**

La soluzione delle criticità richiede due ordini principali di competenze e di azioni:

1. nello specifico **l'eliminazione delle barriere architettoniche e sensoriali,**
2. in generale la considerazione in tutti i progetti delle **qualità prestazionali degli spazi sotto il profilo dell'accoglienza, dell'orientamento, della riconoscibilità, della bellezza,** oltre che degli adempimenti circa l'accessibilità che sono solo parametri minimi di qualificazione degli spazi.

Per quanto concerne il primo punto gli interventi che si possono prefigurare sono quelli indicati nel PEBA, per spazi urbani, spazi aperti ed edifici pubblici, con attenzione alla considerazione delle esigenze di tutti, impiegando **le schede di rilevazione adottate come un elemento di verifica della considerazione dei requisiti principali.**

Per quanto concerne l'aspetto più generale della progettazione i requisiti che uno spazio dovrebbe avere possono essere dedotti dalla considerazione dei principi dell'Universal Design e dai principi circa l'orientamento e la riconoscibilità degli spazi, come quelli declinati da Kevin Lynch nell'immagine della città, di Kaplan nelle sue ricerche, di aiuto per tutti nella percezione dello spazio urbano e più in particolare nei casi di disabilità sensoriali e cognitive.

Kevin Lynch

- **Percorsi:** strade, camminate, passaggi, e altri canali utilizzati dalla gente per spostarsi.

Il primo criterio è di **rendere ben riconoscibili e curare i percorsi e i passaggi pedonali** in modo che siano percorribili in sicurezza, risolvendo le criticità degli attraversamenti.

- **Margini:** confini e limiti ben percepiti come mura, edifici, spiagge.

Il secondo criterio porta a **definire gli spazi del contorno** (base muri, aiuole, delimitazioni anche visive o di materiali) aiuta a comprendere le dimensioni degli spazi e a sentirsi sicuri.

- **Quartieri:** sezioni relativamente larghe della città contraddistinte da caratteri specifici e da una propria identità.

Il terzo criterio invita a **rendere riconoscibile i caratteri identitari del luogo anche attraverso la caratterizzazione dello spazio aperto** (pavimentazioni, luci, allestimenti, paline informative, ecc.) immaginando una suddivisione per macro aree quali il centro storico, il centro, il fronte mare, la media collina, ...).

- **Nodi:** punti focali della città, intersezioni tra vie di comunicazione, punti d'incontro. Per facilitare l'orientamento è importante **curare l'allestimento** (pavimentazioni, luci, aree di sosta, verde, fermate bus, ecc.) **delle piazze e degli incroci** che denotano il passaggio da un'area all'altra della città, o tra parti significative quali gli incroci tra i percorsi che scendono dal centro e che attraversano l'Aurelia e le altre strade parallele alla costa sino al mare (per es. incroci via Gaudio sino al mare), gli ingressi alla Pigna, le piazze di snodo tra le aree della città e i quartieri (come piazza del Mercato, piazza Cesare Battisti, incrocio Via S.Francesco via Z.Massa, , area ingresso piazzale Pian di Nave-giardini Vittorio Veneto-Corso Nazario Sauro-Corso Augusto Mombello, Piazza Colombo) ecc.

- **Riferimenti:** oggetti dello spazio velocemente identificabili, anche a distanza, che funzionano come punto di riferimento e orientamento.

Elementi dello spazio urbano che creano riferimenti visivi a distanza quali campanili, grandi alberi, elementi svettanti.

Alcuni esempi (non sono evidenziati per le loro qualità estetiche che potrebbero naturalmente essere di gran lunga migliorate ma perché rappresentativi di certi criteri evidenziati e che funzionano per gli scopi di cui sopra):



Uno degli ingressi principali al centro storico di Munster (città premiata Access City Award 2006) è una piazza con una fontana e una scultura tattile che rappresenta il centro. La piazza è accessibile, ben raccordata con pavimentazioni complanari, la fontana diventa un riferimento visivo, acustico, climatico, la scultura tattile è un elemento che la connota e l'impresiosisce e al tempo stesso è un elemento informativo per tutti circa il centro della città.



Il passaggio attraverso uno spazio delimitato, in questo caso dalla quinta compatta degli edifici, attraverso un'area verde fruibile con la presenza di grandi alberi, costituisce uno **spazio fortemente riconoscibile per forma colore e sensazioni connesse ai cambiamenti di microclima** (luce, temperatura, umidità, ventilazione, suono), **uno spazio protetto per sostare o essere attraversato che diventa un elemento di riferimento nella mappa mentale dei suoi abitanti.**



Una pavimentazione può diventare l'elemento connotante di uno spazio urbano, come la soluzione di via Matteotti a Sanremo.

Quando si pensa alla pavimentazione in generale e soprattutto in questi casi è importante curare la **complanarità**, la scelta delle tessiture e le fughe per permettere un'agevole fruizione da parte di persone con limitazioni motorie o sensoriali. I **disegni della pavimentazione poi**, come nel caso di via Matteotti possono aiutare a rendere comprensibile lo spazio.



In questa piazza l'ingresso a una struttura di cohousing per anziani autosufficienti è connotata da un giardino sensoriale con elementi **tattili** (scultura dalle forme stondate, posizionata in modo da poter essere toccata, fontana con parte sporgente accessibile anche a persone in sedia a ruote), **visivi** (contrasti cromatici) **uditivi** (acqua, fronte, scultura che si muove al vento).



Inserire un elemento di **riferimento**, in questo caso anche semplicemente un albero da forma portamento e colori particolari, costituisce il punto di riferimento visivo di un giardino sensoriale in una casa di cura.



Introdurre un elemento **sorpresa**, come può esserlo una fontana in cui si conservano bibite fresche al termine di un percorso lungo un'oasi nel deserto. Anche un gruppo di panchine ben collocate e supportate da un confortevole arredo intorno, con il rispetto degli spazi per la presenza di passeggiatori e sedie a ruote può offrire lo stesso effetto.

L'arch. C. Polli (color design Politecnico di Milano, istruttrice sistema NCS) nel parlare di prossemica e di colore ci ricorda che secondo varie ricerche (Kaplan, Brown, Wendt, negli anni Ottanta) perché un individuo possa dare una valutazione affettiva/positiva di un ambiente, devono essere soddisfatte le condizioni di:

- **Coerenza**
- **Leggibilità**
- **Complessità (ricchezza di stimoli percettivi, comunque leggibili)**
- **Mistero (informazioni non immediate, ma da "scoprire")**

Questi aspetti sono riassumibili nel concetto di *supporting environment* (ambiente che sostiene) di Canter (1983), cioè di ambiente che facilita il soggetto ad ottenere tutte le informazioni che servono e ne facilita le azioni.

Attraversare lo spazio urbano dovrebbe restituirci una sensazione piacevole attraverso una serie di sensazioni e informazioni che riceviamo senza nemmeno rendercene conto,

attraverso i canali neuronali e psicologici della percezione. Troviamo gradevole percorrere uno spazio quando ci sentiamo sicuri, ci muoviamo agilmente, troviamo elementi interessanti che catturano la nostra attenzione, ci orientiamo con facilità.

Questi risultati però a seconda di chi siamo (bambini, adulti, anziani, persone con limitazioni dovute alle condizioni di salute, persone disabili con disabilità di carattere e gravità differente) si raggiungono considerando elementi diversi, tutti insieme.

Risolvere un problema di accessibilità, o rispondere a un requisito di accessibilità, può essere l'occasione per migliorare la qualità dell'ambiente urbano per tutti.

P. Check list

Attenzione e verifica del soddisfacimento dei seguenti requisiti:

Continuità dei percorsi per permettere la fruizione di ampie parti di città, risolvendo le criticità di passaggi e attraversamenti.

Cfr. paragrafo attraversamenti per requisiti: presenza di scivoli, segnali tattili, protezioni per i pedoni, eventuale superamento dell'ampiezza con semaforo o isola salvagente, illuminazione, qualità dei raccordi, contrasti cromatici e di luminanza.

Presenza di aree di parcheggio riservate e accessibili entro una distanza percorribile da parte di persone con limitazioni motorie, ad esempio di mt.300 una dall'altra.

Cfr. paragrafo parcheggi per i requisiti degli stessi.

Ampiezza dei passaggi adeguata.

Scelta di pavimentazioni che siano complanari con fughe ridotte e sottofondi adeguati.

Composizione di pavimentazioni con attenzione ai contrasti di luminanza e alla comprensione degli spazi sotto il profilo percettivo.

Pavimentazioni dotate di segnali tattili secondo le disposizioni delle Linee Guida LVE a integrazione delle linee guida naturali (quali base dei muri, cordoli, bordi aiuole) per le persone con disabilità visive, nel segnalare elementi di pericolo e di attenzione quali attraversamenti, dislivelli, elementi di servizio come le mappe tattili, punti informativi, biglietterie, bancomat, ecc.

Inserimento di elementi di protezione per il passaggio dei pedoni laddove necessario, quali transenne o paletti.

Inserimento di corrimano in ogni passaggio con dislivello quali scale e rampe.

Impiego di elementi di orientamento e segnaletica comprensibili da tutti e di interesse per l'arredo dello spazio urbano.

Impiego di illuminazione con attenzione alla sicurezza e alla comprensione dello spazio e della presenza di servizi.

Collocazione degli arredi fissi e scelta degli stessi in modo che non costituiscano una barriera al passaggio di sedie a ruote, passeggini e di persone con disabilità visive.

Creazione di punti di sosta protetti (collocazione panchine) per facilitare la fruizione dello spazio urbano da parte di persone che si affaticano nel percorso.

Cura del verde e scelta delle essenze in modo che non siano d'intralcio al passaggio di carrozzine e non siano sporgenti a livello del viso e del corpo, pericolose per persone non vedenti.

QUARTA PARTE

Q. CRITERI GUIDA

PER LA LETTURA DELLO SPAZIO E LA PROGETTAZIONE INCLUSIVA

1. La norma, ma soprattutto un approccio culturale dai risvolti sociali ed economici

L'evolversi dell'organizzazione sociale, dei diritti civili, della struttura stessa della popolazione, della presenza nelle nostre città di numerosi turisti, ha portato a modificare l'orizzonte degli utilizzatori di spazi e servizi comprendendo quella che, come abbiamo detto in premessa, definiamo l'utenza ampliata: il variegato universo che comprende persone disabili, persone anziane, bambini, donne in stato di gravidanza, persone con limitazioni temporanee o croniche e gli stranieri, nuovi residenti o turisti. Se pensiamo alla popolazione e ai visitatori che invecchiano, in cui le famiglie sono a geometria variabile e dove numerose sono le persone sole, se pensiamo alle esigenze dei bambini, la progettazione che ha come obiettivi tra gli altri l'inclusione e l'accoglienza, il benessere ambientale, presuppone un cambiamento di approccio prima che un adempimento formale alle norme. Ricordiamoci che una città in cui ci si muove e ci si orienta facilmente è un posto che scegliamo per viverci o per tornarci in vacanza, è uno dei fattori non delocalizzabili che incide nella capacità economica di un territorio oltre che nella sua tenuta sociale, nella riduzione di conflitti e costi per disservizi.



2. Soluzioni inclusive

L'obiettivo di ricercare soluzioni inclusive, per tutti, è uno dei primi ingredienti dell'accessibilità "trasparente" nonostante sia difficile perseguirlo. La disabilità è in sé un universo che raccoglie condizioni personali molto diverse tra loro per grado di autonomia ed esigenze per il superamento o l'abbattimento delle barriere. Alcune soluzioni che sono risolutive per le persone con disabilità motorie diventano invece elementi di criticità per persone con disabilità visive, come nel caso degli attraversamenti rialzati. Inoltre, le persone disabili, come in tutti gli altri gruppi umani, assumono diversi tipi di risposta a seconda della loro propensione o cultura sociale, in questo senso emblematico è il caso delle persone non udenti che possono prediligere le lingue dei segni oppure altri tipi di soluzioni, più inclusive e in genere affidate alla tecnologia (sottotitolazioni, impianti loop, ecc).

Per questo è necessario considerare nella progettazione sia la maggior parte delle esigenze più estese (persone con disabilità motorie paraplegiche e tetraplegiche, persone con emiparesi, persone con disabilità visive non vedenti, ipovedenti, daltonici, persone non udenti, persone cardiopatiche, persone con difficoltà cognitive di orientamento e comprensione dello spazio) sia la previsione del coinvolgimento delle persone stesse o delle loro rappresentanze. La cooperazione con il Comitato PEBA sotto questo profilo è stato un "ingrediente" essenziale del lavoro svolto.

Saranno pertanto da privilegiare soluzioni, talvolta più complesse, ma che includono tutte le persone nell'accedere e nel muoversi all'interno degli spazi, evitando soluzioni stigmatizzanti o che ripropongono schemi di differenziazione che possono risultare nell'usabilità svalutativi delle persone stesse.

Quando pensiamo che per raggiungere uno spazio, come l'ingresso di una scuola, installiamo un servoscala, ricordiamoci che costringiamo le persone a fare percorsi differenziati, a chiedere l'aiuto di qualcuno, a trovare gli ausili sotto chiave, ricordiamoci che stiamo obbligando qualcuno che potrebbe essere autonomo con un ascensore o una rampa a metterci più tempo per andare a scuola e che gli stiamo veicolando il messaggio che non è autonomo ed è diverso. Questo tipo di soluzione è davvero qualcosa che deve appartenere al passato.

2. Sentirsi a proprio agio, comprensione e movimento nello spazio

Nell'entrare in uno spazio ci sono moltissime informazioni che "processiamo" in pochi istanti importanti per ricevere la sensazione di accoglienza, comfort e benessere che può poi essere confermata nel muoverci all'interno.

Per tener conto delle diverse esigenze di molte persone produciamo una progettazione "aumentata" di accorgimenti, attenzioni, ausili, che permettano l'accesso e la fruizione dello spazio da parte di tutti e lo sviluppiamo ponendo attenzione a creare condizioni di leggibilità dello spazio, di comprensione, data dall'armoniosa combinazione di materiali, colori, dimensioni, ecc.

Senza addentrarci nei principi della percezione e della psicologia degli spazi in questa sede, alcuni semplici riferimenti sono quelli già riportati nel caso dello spazio urbano: i criteri enunciati da Kevin Lynch e da Kaplan. Uno spazio riconoscibile è uno spazio di cui comprendiamo gli ingressi, i percorsi, i margini, le aree in cui si svolgono attività.



Light House S. Francisco

È uno spazio in cui si orienta facilmente, è comprensibile, ma al tempo stesso non banale, è riconoscibile, anche inserendo qualche elemento che può attrarre l'attenzione o essere sorprendente. Non è uno spazio "privativo" cioè monotono. In natura e quindi nel nostro sistema neurologico, gli spazi sono confortevoli e amichevoli quando possiamo leggere delle tessiture articolate di colori, luminosità, materiali, associate alla sottolineatura delle componenti spaziali o delle aree in cui svolgere specifiche attività: a livello percettivo riproduciamo la ricchezza di sfumature dello spazio naturale. Se inoltre inseriamo elementi naturali, quali l'illuminazione naturale e le essenze vegetali, miglioriamo le condizioni di benessere percepito e impieghiamo elementi interessanti per l'orientamento.



Terme di Merano

Gli ambienti con un verde rigoglioso sono sempre più diffusi (spazi di lavoro, biblioteche, spazi per l'accoglienza turistica) e sono molto interessanti anche per gli effetti che producono sulle persone e sul controllo dell'inquinamento interno degli spazi, è necessario però che si ponga **attenzione al fatto di evitare di collocare le piante sporgenti sui percorsi**, evitando disagi alle persone non vedenti, ed è necessario tenere presente le esigenze delle persone che soffrono di allergie, delle persone con difficoltà cognitive e dei bambini. È necessario pertanto **scegliere le essenze evitando quelle urticanti, spinose, allergizzanti, tossiche e posizionare le piante in modo da realizzare ambienti luminosi, chiari e rassicuranti, privi di pericoli.**



Ufficio, En landscape design,
Giappone



Bologna, Corte Roncati,
giardino e ausilioteca

3. Dimensioni degli spazi

Nel dimensionare gli spazi è necessario porre attenzione a comprendere la fruizione da parte di più persone contemporaneamente, in condizioni ricorrenti e in situazioni di emergenza. Il “calibro” dello spazio di distribuzione, dei collegamenti, delle aree di sosta è bene che sia definito con attenzione a questi fattori che rendono più semplice e sicura la fruizione dello spazio pubblico.

Ovviamente (purtroppo non lo è ancora) è necessario verificare altresì la rispondenza alle condizioni minime di legge, sia rispetto al passaggio delle carrozzine, sia rispetto

all'orientamento delle persone con disabilità visive. È importante ricordarsi di rispettare e agevolare la creazione delle aree di manovra, la creazione di guide naturali ove possibile.

Utile è anche controllare le caratteristiche dello spazio in fase di progettazione sotto il profilo delle **proporzioni dello stesso e della percezione che ne ricaviamo, aspetto rilevante per le persone con disabilità sensoriali o cognitive** (spazi con grandi altezze, con travature sporgenti di grosse dimensioni, con elementi a spigoli acuti, possono risultare disturbanti in particolare per persone con disabilità cognitive), ricordiamoci che lo spazio non è un quadro o un'installazione e che l'architettura ha una importante dimensione sociale. Un serramento inclinato, la rarefazione di un parapetto, l'uso monocromatico di pavimenti e pareti, possono apparire eleganti soluzioni ma creano in realtà impedimenti alla piena accessibilità degli spazi, teniamo insieme bellezza e accessibilità.

4. Articolazione dei percorsi

È importante rendere chiaro e percepibile l'articolazione di uno spazio anche attraverso la comprensione dei percorsi e dei collegamenti verticali evitando soluzioni che integrano ma non includono per superare i dislivelli.

Le nostre città e i nostri spazi sono spesso verticali e l'uso degli ascensori e la realizzazione di rampe sono le soluzioni da considerare per superare i dislivelli.

È necessario considerare i percorsi di arrivo all'edificio, l'ingresso e la distribuzione, ponendo attenzione a tutto ciò che permette una più confortevole e facile fruizione:

- Comprensione dello spazio (come si sviluppa, dove devo andare),
- Dimensioni,
- Pendenze,
- Pavimentazioni,
- Corrimani,
- Informazioni (wayfinding, segnaletica, colore, texture e materiali, segnaletica tattile, dimensione delle scritte, pittogrammi, segnalazioni visive e acustiche...)
- Protezione dalle intemperie,
- Arredi, attenzione al posizionamento di arredi fissi e terminali degli impianti.



Atrio LightHouse San Francisco

5. Informazioni, segnaletica, wayfinding, l'uso del colore

Considerare le esigenze delle persone con disabilità sensoriali, visive e uditive, con disabilità cognitive, considerare le esigenze dei bambini e delle persone anziane può risolversi non solo banalmente nell'inserimento di elementi che possono risultare "aggiuntivi" nella progettazione ma **possono portare a sviluppare un progetto in una maniera del tutto nuova, in cui la risposta a queste specifiche esigenze è articolata attraverso un progetto che considera la funzionalità neurologica e percettiva dell'essere umano in generale, realizzando spazi molto più interessanti.** Alcuni esempi interessanti sono stati sviluppati con riferimento al color design.

Nel progetto quindi cerchiamo di organizzare le informazioni in modo da rendere percepibili a tutti l'uso e il funzionamento degli spazi, l'articolazione dei servizi, la segnalazione delle uscite e degli spazi per la sicurezza in condizioni di emergenza.

Per far questo impieghiamo:

- Segnaletica comprensibile con attenzione alla dimensione delle lettere, alla presenza di pittogrammi, all'uso del colore, alle caratteristiche tattili e acustiche,
- L'uso significativo del colore, delle tessiture e dei materiali delle superfici per rendere comprensibili spazi e percorsi,
- Mappe tattili,

Oltre a ricordarci di inserire elementi speciali che diventano riferimenti nella costruzione delle mappe mentali degli utilizzatori (una scultura, una decorazione particolare, variazioni cromatiche e luminose specifiche, cornici, variazioni di condizioni microclimatiche, visive e acustiche date dalla presenza delle piante o dell'acqua, ecc.).

Ci immedesimiamo nella fruizione dello spazio da parte di persone con disabilità sensoriali e lo ripercorriamo con attenzione a capire se abbiamo inserito tutti gli accorgimenti necessari all'orientamento di una persona con disabilità visiva, uditiva, cognitiva.



Arch. Cristina Polli Color designer, tesi di Laurea Dott.ssa Martina Puviani, *Il colore dello spazio nella cura della dignità: un progetto cromatico percettivo*. Analisi e riqualificazione dello spazio/corridoio dell'Ospedale Privato Accreditato "Villa Rosa".

6. Pavimentazioni

Dal punto di vista dello sviluppo delle superfici e della loro finitura ci ricordiamo dei requisiti di complanarità e di contenimento delle pendenze nell'articolazione dello spazio interno, della creazione di spazi che siano vivibili pertanto da tutti.

Nella definizione delle soluzioni per le finiture, ricordiamo l'importanza di:

1. Di rispettare le normative circa le caratteristiche di contenimento delle fughe, di regolarità delle superfici che inoltre devono essere non sdruciolevoli per evitare di essere disturbanti o pericolose per le persone in sedia a ruote e per le persone con mobilità limitata, fare attenzione alla presenza di soglie, passatoie, tappeti che diventano una barriera per persone con difficoltà motorie sensoriali e cognitive,
2. Di considerare tessiture e colori per rendere comprensibili gli spazi, i loro margini e le differenze di quota o di pendenza,
3. Di considerare l'inserimento di necessarie segnalazioni tattopiantari a rilievo e contrasto di luminanza in corrispondenza di scale e raccordi; in assenza di guide naturali (basi dei muri, cordoli, bordi) o nel caso di spazi complessi è necessario valutare l'introduzione di percorsi tattili o di altri ausili (corrimani per esempio) per l'orientamento delle persone con disabilità visive.



zona giorno di una struttura protetta (Reggio Emilia)

7. Arredi, dispositivi, terminali per gli impianti

Quando progettiamo per la fruibilità da parte di tutti, non ci dimentichiamo la necessaria attenzione alla collocazione degli arredi in modo che non costituiscano una barriera al passaggio di sedie a ruote, passeggini e di persone con disabilità visive.

Capita di trovare estintori e naspi collocati in posizione non ottimale. Le cassette, gli armadi tecnici e gli elementi singoli dovrebbero essere collocati in nicchie o su supporti che ne permettano l'individuazione da parte di persone con disabilità visive.

La collocazione di citofoni, pulsanti, interruttori deve rispettare la normativa in modo tale da poter essere facilmente fruibili anche da persone in sedia a ruote. Lo stesso dicasi per i complementi di arredo, non è raro trovare portasaponi o specchi in bagno collocati ad altezze impossibili.

Nella collocazione di maniglioni e corrimani dobbiamo pensare ai movimenti per gli spostamenti e i passaggi in modo da collocarli nella maniera più opportuna e appropriata, pensando agli spostamenti di persone in carrozzina (paraplegiche, emiplegiche) e di persone non vedenti. Pensiamo all'uso dei maniglioni anche in appoggio per persone che hanno difficoltà cognitive e sensoriali con effetti di perdita di equilibrio anche fisico.

Nelle immagini che seguono riportiamo esempi di arredi che presentano alcune interessanti caratteristiche: i pannelli degli armadi presentano una differenza cromatica e di materiali tra cornici e campiture, ciò li rende più chiaramente percepibili, sono sollevati da terra in modo da permettere l'accostamento delle sedie a ruote, hanno maniglie di facile presa e, all'interno, scomparti cassette e tubi dotati di



dispositivi per l'avvicinamento alla persona. Gli spigoli sono arrotondati e le superfici sono lisce e gradevoli al tatto.

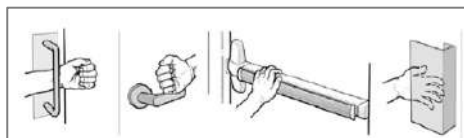


Arch. Piera Nobili, Centro Tagliavini Ferrari (RE), arredi adatti alla fruizione di persone con mobilità ridotta

Ricordiamoci di rendere comprensibili la presenza di pareti o superfici vetrate attraverso l'uso di colori, trattamenti di finitura o l'apposizione di vetrofanie.

8. Porte e finestre

Oltre al dimensionamento della larghezza delle porte, alla considerazione degli spazi di manovra antistanti e retrostanti, alla riconoscibilità delle porte e dei passaggi, in particolare quelli di sicurezza, ricordiamo alcuni altri elementi di attenzione:



1. Nell'apertura a spinta delle porte e nella scelta delle maniglie scegliamo soluzioni che permettano una semplice movimentazione da parte di tutti (facile presa e sforzo contenuto),
2. Ricordiamoci che è meglio prevedere l'uso di porte scorrevoli per rispondere alle esigenze di persone con disabilità, la facilità di apertura e chiusura stando in

carrozzina, la sicurezza per l'apertura dall'esterno. In un bagno ad esempio, ricordiamoci che per ragioni di sicurezza oltre che di accessibilità e manovrabilità, la porta dev'essere ad apertura esterna o scorrevole per poter essere aperta facilmente in caso di soccorso.

3. Impieghiamo serramenti a spigoli arrotondati, evitiamo superfici taglienti, impieghiamo vetri di sicurezza.

9. Manutenzione

Condizione importante per l'accessibilità è **la manutenzione e la pulizia degli spazi**. Una pavimentazione sconnessa diventa una barriera e un pericolo per persone con disabilità motorie e visive, un corrimano sporco o interrotto o scrostato diventa altrettanto una barriera per una persona con limitazioni motorie o visive, il malfunzionamento di un impianto come un ascensore in uno spazio pubblico dev'essere un fatto del tutto eccezionale, la pulizia di un bagno, la cura di un'aiuola rendono più gradevole e fruibile la città per tutti ma per alcuni diventano elementi indispensabili di accessibilità. Una pavimentazione bagnata può essere una barriera ed essere pericolosa per una moltitudine di persone che per varie ragioni hanno instabilità di postura e di equilibrio. Inoltre, come vi sentireste a muovere i cerchioni di una sedia che ha percorso pavimenti sporchi, o come vi sentireste a sedervi su un water se non poteste evitarlo e foste per ragioni di salute più esposti di altri agli agenti patogeni?

10. Criteri per l'accessibilità di persone con disabilità visive

Le persone con disabilità sensoriali impiegano i sensi e le abilità residue. Non progettiamo pensando che intanto c'è l'accompagnatore o il cane guida, pensiamo a una persona che si muove da sola in autonomia. Il rumore o il suono (del traffico, del calpestio, delle voci delle persone, dei campanelli degli impianti, dei fruscii delle fronde di un albero scosse dal vento, il gorgoglio dell'acqua che scorre) aiutano nell'orientamento, così come i cambiamenti di dimensione dello spazio che vengono percepiti, i cambiamenti di condizione microclimatica per l'esposizione al sole o per la presenza delle piante.

Le persone sono educate a seguire col bastone i percorsi guida dati dai basamenti dei muri, dalla presenza di cordoli o bordi. In mancanza di ciò la messa in opera di percorsi

tattili a terra (gomma, gres, cemento, marmo) costituisce la risposta ausiliaria per l'orientamento.

La segnaletica invece è necessaria in ogni caso (attraversamenti pedonali, scale, rampe, ascensori, segnalazione uscite di emergenza, servizi igienici, ...) così come previsto dalla normativa vigente.

Soluzioni per l'accessibilità sono date dall'impiego di mappe tattili, a rilievo e a contrasto cromatico, di targhe tattili, di segnalazioni acustiche.

11. Criteri per l'accessibilità di persone con disabilità uditive

Per le persone con disabilità uditive il principale senso che ci permette di comunicare è la **vista**, si guarda il movimento labiale dell'interlocutore, si possono leggere le informazioni circa un servizio e le risposte a uno sportello attraverso **sottotitolazioni** e scritte leggibili. Per l'emergenza le segnalazioni vengono trasmesse attraverso **l'emissione di vibrazioni e di luci lampeggianti**, come nei casi delle segnalazioni per la sicurezza.



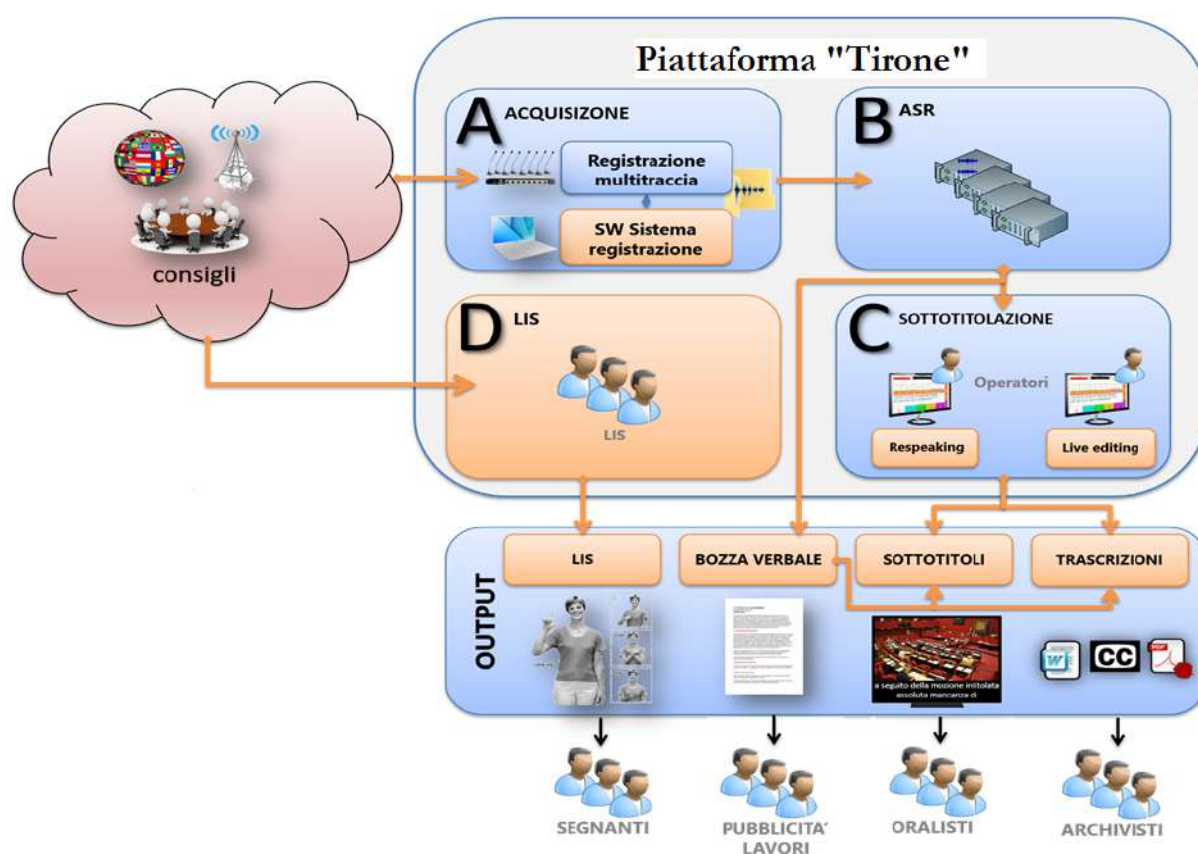
Ci sono molti ausili tecnologici che ci permettono di superare le difficoltà di comunicazione, come l'inserimento di **sistemi a induzione magnetica**, tipo loop, nelle sale conferenze, nella sala del consiglio comunale, nei teatri, negli auditorium, nei cinematografi, nei mercati, nei principali sportelli dei servizi, negli ascensori, per permettere l'abbattimento dei rumori di fondo e la possibilità di comunicare per le persone che hanno impianti cocleari o usano apparecchi acustici.

Scuola d'infanzia Villa Vigo,
fotografie con gesti
della Lingua Italiana dei Segni



Accanto all'uso di sistemi tecnologici quali le **sottotitolazioni**, utili a una molteplicità di persone, si possono prevedere servizi specifici quali la traduzione nella Lingua Italiana dei Segni. Per questo è sempre utile coinvolgere le rappresentanze delle associazioni nelle progettazioni perché le soluzioni che si prevedono siano rispondenti effettivamente alle esigenze dell'utenza.

Nelle scuole l'uso delle **lavagne digitali** e di presentazioni (tipo power point) permette ai ragazzi con disabilità acustiche di partecipare e **migliora l'apprendimento di tutti**. Un utile riferimento sono quegli strumenti che, come la piattaforma Tirone (cfr. prof. Carlo Eugeni, scuola superiore mediatori linguistici, Pisa) adottata a Roma (consiglio comunale) a fronte di costi, in questo caso non trascurabili, porta vantaggi per tutti rispettando le singole abilità e scelte.



La tecnologia permette, attraverso la registrazione di sottotitolare gli interventi e al tempo stesso di tradurli nella lingua dei segni, permette di realizzare verbali e trascrizioni pressoché in tempo reale, promuovendo la partecipazione di tutti.

12. Criteri per l'accessibilità di persone con disabilità cognitive

Sono più diffuse le condizioni di persone che si trovano in situazioni di ipersensibilità e purtroppo delle persone che perdono la capacità di riconoscere spazi e persone. Naturalmente è un tema che dev'essere maggiormente approfondito come tutti i precedenti in sede di progetto, ma l'invito è a porre attenzione a tutte le componenti del progetto che influiscono a livello percettivo cercando di configurare ambienti comprensibili e sicuri.



Servizi igienici scuola d'infanzia Villa Vigo

Tenendo conto che una riduzione di capacità cognitiva si riflette sulla percezione dello spazio, tra i fattori a cui porre attenzione segnaliamo:

1. controllare l'emissione della luce (naturale e artificiale) e del colore (intensità), evitando fenomeni di abbagliamento e di intensità eccessiva, preferendo luci diffuse con la riduzione delle ombre, soprattutto in certi spazi come le scale,
2. prevedere il contrasto cromatico tra gli elementi dello spazio e lo sfondo, limitare l'articolazione dei disegni nella pavimentazione che possono essere percepiti come vuoti o ostacoli non valicabili,
3. considerare la sicurezza di davanzali e aperture delle finestre,
4. intervenire nella riconoscibilità di elementi e percorsi con il posizionamento di scritte, pittogrammi e frecce che aiutino nell'orientamento,
5. controllare e ridurre il livello di esposizione acustica,
6. porre attenzione alle finiture evitando superfici rugose, spigolose, taglienti,
7. verificare che non ci siano intralci lungo i percorsi,
8. migliorare e controllare le condizioni microclimatiche e della qualità dell'aria,
9. considerare nell'insieme il livello di stimoli nell'ambiente, bilanciandolo.



Marco Nieri, Giardino terapeutico di Villa Boffo (Brescia)

13. Le tecnologie e le persone

Pur traguardando l'autonomia nella mobilità, come riportato in premessa l'accessibilità è un mix che comprende l'infrastruttura degli spazi, l'uso delle tecnologie e la relazione tra le persone, in termini di capacità accoglienza, comunicazione e inclusione. La tecnologia è un ingrediente importante per l'autonomia ed evolve continuamente, sono molte le applicazioni che possono essere utili nella vita quotidiana per le persone con mobilità ridotta o disabilità sensoriali.

Sotto il profilo degli ausili per la mobilità e l'autonomia in casa ricordiamo i sistemi domotici che consentono la gestione di oscuranti, apertura di porte e finestre, il controllo microclimatico e di sicurezza, in sede e in remoto, l'uso di attrezzature quali sollevatori, letti orientabili, arredi regolabili in altezza ecc.

Nel caso di persone non udenti e ipoudenti l'uso della tecnologia, oltre ai casi già richiamati, si impiega nella comunicazione al citofono e al telefono, i comunicatori alfabetici da tastiera, i segnalatori a vibrazione o lampeggianti, per sveglie, citofoni e sicurezza. Nel caso di persone con disabilità visive le applicazioni permettono di tradurre i testi in audio, sintesi vocali, ingranditori visivi. Tutti elementi di cui tener conto ogni volta che si pensa alla comunicazione, in spazi di relazione tra operatori e pubblico, negli spazi assembleari, negli spazi per la cultura, ecc.

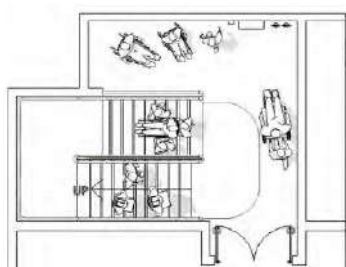
14. Le innovazioni nella normativa, il caso della normativa tecnica dell'antincendi e delle soluzioni per l'emergenza.

Un passo avanti rispetto alla varietà di situazioni che le persone possono esprimere e incontrare è stato fatto nello sviluppo della normativa antincendi che ha introdotto aspetti connessi alla percepibilità delle informazioni, alla comunicazione e gestione dell'emergenza con persone che hanno caratteristiche di autonomia e comunicazione differenziata, oltre che per la necessità di adempiere alla normativa come è ovvio che sia, queste norme sono interessanti perché associano le caratteristiche degli spazi agli utilizzi e alle modalità di relazione tra le persone.

Si richiama quanto previsto dal Codice di Prevenzione incendi DM 03/08/2015 ss.mm.ii. (DM 18.10.2019) all'art.G.2.1 comma 3 punto f:

inclusione: le diverse disabilità (es. fisiche, mentali o sensoriali) e le specifiche necessità temporanee o permanenti degli occupanti sono considerate parte integrante della progettazione della sicurezza antincendio.

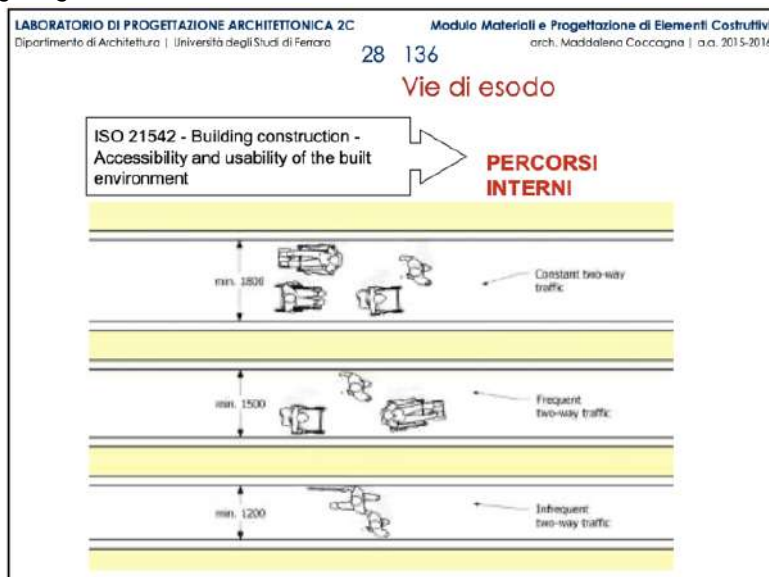
Si richiama inoltre l'articolo S.4.9 circa **Eliminazione o superamento delle barriere architettoniche per l'esodo**. Sono aspetti essenziali da considerare in maniera integrata nella fase di progettazione e valutazione di progetti e di ristrutturazione di edifici.



Contrassegno dello spazio calmo, cartello UNI EN ISO 7010- E024 o equivalente.

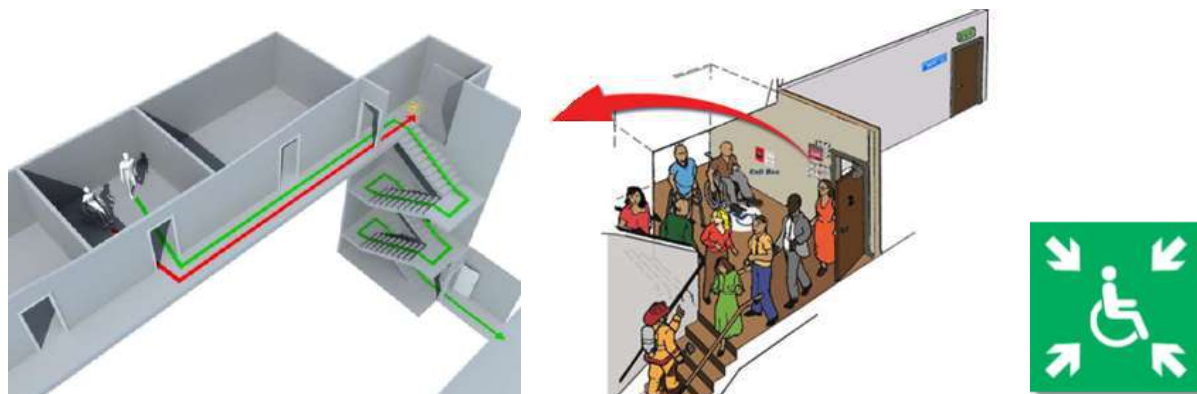
Illustrazione S.4-6: Esempio di spazio calmo (area of rescue assistance) secondo norma ISO 21542

In sede di progettazione porre attenzione alle dimensioni e alle lunghezze delle vie di esodo, organizzare lo spazio in modo da sviluppare le uscite di sicurezza verso l'esterno, considerando la raggiungibilità dall'interno e dall'esterno dell'edificio.



La larghezza ottimale dei percorsi interni in uno spazio pubblico inclusivo è di mt.1,80.

Si richiamano le seguenti Linee guida e Circolari del Ministero dell'Interno, Corpo Vigili del Fuoco.



Immagini tratta da arch. Stefano Zanut, Catastrofe e disabilità, CNVvF

CIRCOLARE N° 4 del 1° MARZO 2002, Linee guida per la valutazione della sicurezza antincendio nei luoghi di lavoro ove siano (o possano essere) presenti persone disabili.
[...] Valutazione del rischio [...]

Capitolo 2

2.1.1 LA MOBILITÀ IN CASO DI EMERGENZA

Gli elementi che rendono difficile la mobilità in caso di emergenza possono essere individuati negli ostacoli di tipo edilizio presenti nell'ambiente.

In particolare, una prima sommaria elencazione può comprendere:

- La presenza di gradini od ostacoli sui percorsi orizzontali;
- La non linearità dei percorsi;
- La presenza di passaggi di larghezza inadeguata e/o di elementi sporgenti che possono rendere tortuoso e pericoloso un percorso;
- La lunghezza eccessiva dei percorsi;
- La presenza di rampe delle scale aventi caratteristiche inadeguate, nel caso di ambienti posti al piano diverso da quello dell'uscita.

Insieme agli elementi puramente architettonici, possono esserne considerati altri di tipo impiantistico o gestionale:

- Presenza di porte che richiedono uno sforzo di apertura eccessivo o che non sono dotate di ritardo nella chiusura, al fine di consentire un loro impiego e utilizzo,

senza che ciò determini dei rischi nei confronti di persone che necessitano di tempi più lunghi per l'attraversamento;

- Organizzazione/disposizione degli arredi, macchinari o altri elementi in modo da non determinare impedimenti ad un agevole movimento degli utenti;
- Mancanza di misure alternative (sia di tipo edilizio che gestionale) all'esodo autonomo lungo le scale,
- La presenza di passaggi di larghezza inadeguata e/o di elementi sporgenti che possono rendere tortuoso e pericoloso un percorso;
- La lunghezza eccessiva dei percorsi.

2.1.2 L'ORIENTAMENTO IN CASO DI EMERGENZA

Al verificarsi di una situazione di emergenza la capacità di orientamento può essere resa difficile dall'inadeguatezza della segnaletica presente in rapporto all'ambiente o alla conoscenza di questo da parte delle persone. La relativa valutazione deve essere svolta anche tenendo conto della capacità individuale di identificare i percorsi (e le porte) che conducono verso luoghi sicuri e del fatto che questi devono essere facilmente fruibili anche da parte di persone estranee al luogo.

In tale ambito è necessario valutare anche la mancanza di misure alternative (edilizie, impiantistiche o gestionali) rispetto alla cartellonistica, che è basata esclusivamente sui segnali visivi. Questa, infatti, viene usualmente utilizzata come unico strumento di orientamento, ma costituisce solo una parte della segnaletica di sicurezza, così come definita nell'art. 1.2.a del D.Lgs. 493/96, che considera la necessità di elaborare modalità di segnalazione che utilizzino più canali sensoriali.

Infine, i segnali visivi devono poter soddisfare in pieno l'esigenza di orientamento dei soggetti (es, quelli non udenti) che possono avvalersi solo di questo canale sensoriale.

2.1.3 LA PERCEZIONE DELL'ALLARME E DEL PERICOLO

La percezione dell'allarme o del pericolo può essere resa difficile dall'inadeguatezza dei relativi sistemi di segnalazione. In particolare, è frequente il caso in cui deve rientrare nella valutazione la mancanza di misure alternative ai segnali acustici. Inoltre, anche per quanto riguarda i segnali acustici, deve essere valutato il segnale

in rapporto al messaggio da trasmettere: in relazione all'ambiente, ai rischi e alla conoscenza degli ambienti da parte delle persone, anche il messaggio trasmesso con dispositivi sonori deve essere percettibile e comprensibile da tutti ivi comprese le persone estranee al luogo.

È necessario, altresì, che l'allarme e il pericolo siano segnalati anche con segnali visivi, per permettere la loro percezione ai soggetti che utilizzano solo tale modalità percettiva.

3. MISURE EDILIZIE ED IMPIANTISTICHE

Le misure di tipo edilizio o impiantistico devono essere necessariamente coordinate con quelle di carattere gestionale, tenendo conto che queste ultime possono, in caso di necessità, integrare o sostituire le altre.

Le indicazioni fornite nella successiva descrizione sono puramente indicative e non esaustive delle soluzioni possibili e vanno sommate a quelle prescritte sia dalle specifiche norme in materia di prevenzione incendi che quelle finalizzate al superamento delle barriere architettoniche.

3.1 LE MISURE PER FACILITARE LA MOBILITÀ

Le misure finalizzate a rendere più agevole l'esodo in caso di emergenza possono riguardare, anche in questo caso a puro titolo esemplificativo e non esaustivo, i seguenti punti:

- **Adeguamento dei percorsi ai requisiti di complanarità della pavimentazione;**
- **adeguamento delle scale ai requisiti di comodità d'uso;**
- **eliminazione di gradini o soglie di difficile superamento, anche attraverso la realizzazione di rampe;**
- **riduzione della lunghezza dei percorsi di esodo;**
- **ampliamento dei passaggi di larghezza inadeguata;**
- **installazione di corrimano anche nei percorsi orizzontali;**
- **realizzazione di spazi calmi, ovvero di adeguata compartimentazione degli ambienti, con l'obiettivo di risolvere i problemi che possono insorgere in caso di esodo attraverso scale;**
- **realizzazione di ascensori di evacuazione quando l'esodo è possibile solo attraverso le scale;**

- adeguamento degli spazi antistanti e retrostanti le porte ai requisiti di complanarità della/e pavimentazione/i;
- verifica della complessità nell'utilizzo dei dispositivi di apertura delle uscite di sicurezza sia in relazione alla loro ubicazione nel contesto del serramento, sia dello sforzo da applicare (ovvero della capacità fisica degli utenti) per aprirle;

3.2 LE MISURE PER FACILITARE L'ORIENTAMENTO

Tale obiettivo si può essenzialmente raggiungere integrando la cartellonistica di sicurezza con l'adozione di sistemi ad essa complementari e/o alternativi, secondo il criterio stabilito anche dal D.Lgs n. 493 del 1996.

In particolare, dovrà essere verificato che la condizione elaborata sia adeguata alle necessità di lettura ed alle capacità di comprensione da parte di tutti i possibili fruitori, ivi comprese le persone estranee al luogo stesso.

Per quanto i sistemi di comunicazione alternativi ma non in sostituzione alla cartellonistica, le misure possono essere individuate, ad esempio, tra le seguenti:

- **Realizzazione di sistemi di comunicazione sonora;**
 - **realizzazione di superfici in cui sono presenti riferimenti tattili;**
 - **verifica della presenza di altri particolari indicatori;**
 - **verifica che la segnaletica sul piano di calpestio abbia un buon contrasto acromatico (luminanza) e, possibilmente, anche cromatico rispetto alla pavimentazione ordinaria.**
- La percezione di tale contrasto deve essere garantita nelle diverse condizioni di illuminamento e su piani di calpestio in condizioni asciutte e bagnate;
- **Segnaletica luminosa e/o lampeggiante.**

Ove possibile (ad esempio, quando sono già presenti lavoratori disabili), i piani di emergenza, devono essere concordati con il coinvolgimento diretto e propositivo degli interessati.

3.2.1 LE MISURE PER FACILITARE LA PERCEZIONE DELL'ALLARME E DEL PERICOLO

La percezione dell'allarme può avvenire attraverso segnali acustici, segnali luminosi o vibrazioni.

Sovente, peraltro, nei luoghi di lavoro l'allarme è trasmesso attraverso segnali acustici privi di specifiche informazioni relative all'evento che sta accadendo o al tipo di

comportamento da adottare. Pertanto, tra le misure atte a facilitare la percezione dell'allarme si possono includere:

- Adozione di segnali acustici contenenti informazioni complete sull'oggetto della comunicazione;
- Installazione di impianti di segnalazione di allarme ottici;
- Installazione di impianti di segnalazione di allarme a vibrazione (nel caso di persone che dormono o che possono non percepire i segnali ottici o acustici).

3.2.2 LE MISURE PER FACILITARE LA DETERMINAZIONE DELLE AZIONI DA COMPIERE IN CASO DI EMERGENZA.

L'individuazione delle misure per facilitare le azioni da intraprendere quando si verifica una situazione di emergenza richiede una valutazione sulla capacità di comprendere i messaggi da parte delle persone presenti ivi comprese le persone estranee al luogo stesso. Risulta difficile, in questo caso, fornire indicazioni generali, poiché i comportamenti da adottare dipendono dalle singole situazioni ambientali e individuali, che possono richiedere gradi diversi di complessità della risposta umana. A questo proposito, quindi, **nella valutazione del rischio deve essere evidenziata la congruenza tra il livello di complessità del comportamento richiesto alle persone e la capacità delle persone stesse, anche in rapporto alla conoscenza dei luoghi e dei rischi con il coinvolgimento del responsabile alla sicurezza. Ove possibile (ad esempio, quando sono già presenti lavoratori disabili), ogni intervento deve essere concordato con il coinvolgimento diretto e propositivo degli interessati.**

Infine, come richiamato al punto 2.1.4, occorre che le istruzioni siano semplificate in maniera da risultare accessibili anche da parte di soggetti con inadeguata conoscenza del linguaggio scritto.



Immagini tratta da arch. Stefano Zanut, Catastrofe e disabilità, CNVvF

GESTIONE DELL'EMERGENZA E DISABILITÀ, Linee Guida del Ministero dell'Interno, Dipartimento dei Vigili del Fuoco del Soccorso Pubblico e della Difesa Civile, Il soccorso alle persone disabili, indicazioni per la gestione dell'emergenza, 2004

si richiama quanto segue:

Misure riferite alle disabilità sensoriali:

I dispositivi per segnalare un allarme incendio devono essere completamente comprensibili in ragione delle "abilità" delle persone; è quindi necessario che questi dispositivi siano accoppiati a controparti ottiche, acustiche e/o meccaniche (vibrazione), in azione sinergica tra loro, senza peraltro compromettere la comprensione di altri segnali e/o istruzioni altrimenti fornite.

Per compensare l'incapacità di percepire ed elaborare gli indicatori visivi (segnaletica di sicurezza) presenti e garantire la possibilità di allontanarsi autonomamente dal luogo in sicurezza, anche mediante l'utilizzo del bastone bianco per non vedenti o del cane guida, negli ambienti devono essere presenti indicazioni realizzate anche con segnali tattili, in Braille e a caratteri ingranditi per gli ipovedenti. Le vie di fuga dovranno essere identificabili a prescindere dalle capacità di percezione del soggetto ed essere attrezzate con guide tattili a terra, individuabili anche con opportune differenziazioni cromatiche o da corrimano, salvo nei tratti in cui il percorso sia agevolato da guide naturali (es. corridoi lineari di larghezza non superiore a due-tre metri).

R. CHECK LIST

L'impiego delle schede di rilevazione elaborate dal Comitato PEBA sono un utile riferimento nell'analisi di uno spazio, possono essere impiegate come una check list di verifica di spazi e progetti, oltre alla considerazione dei requisiti prestazionali richiamati dai punti precedenti della relazione.

S. ALTRE ATTIVITA' SVOLTE

Nel corso dello svolgimento del PEBA abbiamo partecipato alle riunioni del Comitato PEBA per confrontarci (aggiornamenti, richieste, condivisione e integrazione delle soluzioni, ecc.) circa gli stati di avanzamento del Piano con le rilevazioni effettuate e le soluzioni proposte.

Nello stesso periodo abbiamo partecipato a incontri con i tecnici progettisti e dei lavori pubblici, e fornito indicazioni circa alcuni progetti in corso di realizzazione, quali il

progetto per le scuole nell'ex mercato dei fiori, la soluzione per i bagni delle scuole Dani Scaini, indicazioni per l'ufficio anagrafe al Palafiori, sopralluogo e individuazione soluzione delle criticità nel caso della rotonda "della Foce".

Si riportano di seguito i principali contributi circa le scuole nell'ex mercato dei fiori.

NUOVA SCUOLA SECONDARIA di SECONDO GRADO in ex MERCATO DEI FIORI

Riferimenti normativi:

- **DPR 503 del 24 luglio 1996** (*Regolamento recante norme per l'eliminazione delle barriere architettoniche negli edifici, spazi e servizi pubblici*),
- *Decreto del Ministero dei Lavori Pubblici 236/89*,
- *Leggere Regionale 15/89 ss.mm. e ii.*

Estrapolando dal **DPR 503 del 24 luglio 1996**

Art. 1 Definizioni e oggetto

[...]

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 visitabilità, 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 se finalizzata all'uso pubblico, nonché ai servizi speciali di pubblica utilità di cui al successivo titolo VI.

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.

5. In attesa del predetto adeguamento ogni edificio deve essere dotato, entro centottanta giorni dalla data di entrata in vigore del presente regolamento, a cura dell'Amministrazione pubblica che utilizza l'edificio, di un sistema di chiamata per attivare un servizio di assistenza tale da consentire alle persone con ridotta o impedita capacità motoria o sensoriale la fruizione dei servizi espletati.

6. Agli edifici di edilizia residenziale pubblica ed agli edifici privati compresi quelli aperti al pubblico si applica il decreto del Ministro dei lavori pubblici 14 giugno 1989, n. 236.

Art.7 Scale e rampe

1. Per le scale e le rampe valgono le norme contenute ai punti 4.1.10., 4.1.11. e 8.1.10., 8.1.11. del decreto del Ministro dei lavori pubblici 14 giugno 1989, n. 236. I percorsi che superano i 6 metri di larghezza devono essere, di norma, attrezzati anche con corrimano centrale.

Art.10 Parcheggio

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.15 Unità ambientali e loro componenti

1. Per le unità ambientali e loro componenti come porte, pavimenti, infissi esterni, arredi fissi, terminali degli impianti, servizi igienici, cucine, balconi e terrazze, percorsi orizzontali, scale, rampe, ascensori, servoscala e piattaforme elevatrici, autorimesse, valgono le norme stabilite ai punti 4.1 e 8.1 del decreto del Ministro dei lavori pubblici del 14 giugno 1989, n. 236.

Art. 17 Segnaletica

1. Per la segnaletica valgono le norme stabilite al punto 4.3 del decreto del Ministro dei lavori pubblici 14 giugno 1989, n. 236.

Art. 18 Raccordi con la normativa antincendio

1. Per i raccordi con la normativa antincendio, ferme restando le disposizioni vigenti in materia di sistemi di via d'uscita, valgono le norme stabilite al punto 4.6 del decreto del Ministro dei lavori pubblici 14 giugno 1989, n. 236.

Titolo V EDILIZIA SCOLASTICA**Art. 23. Edifici scolastici**

1. Gli edifici delle istituzioni prescolastiche, scolastiche, comprese le Università e delle altre istituzioni di interesse sociale nel settore della scuola devono assicurare la loro utilizzazione anche da parte di studenti non deambulanti o con difficoltà di deambulazione.

2. Le strutture interne devono avere le caratteristiche di cui agli articoli 7, 15, e 17, le strutture esterne quelle di cui all'art. 10.

3. L'arredamento, i sussidi didattici e le attrezzature necessarie per assicurare lo svolgimento delle attività didattiche devono avere caratteristiche particolari per ogni caso di invalidità (banchi, sedie, macchine da scrivere, materiale Braille, spogliatoi, ecc.).

4. Nel caso di edifici scolastici a più piani senza ascensore, la classe frequentata da un alunno non deambulante deve essere situata in un'aula al pianterreno raggiungibile mediante un percorso continuo orizzontale o raccordato con rampe.

DM.236/89

Art.4.6 Raccordi con la normativa antincendio

Qualsiasi soluzione progettata per garantire l'accessibilità o la visitabilità deve comunque prevedere una adeguata distribuzione degli ambienti e specifici accorgimenti tecnici per contenere i rischi di incendio anche nei confronti di persone con ridotta o impedita capacità motoria o sensoriale.

A tale fine dovrà essere, ove tecnicamente possibile e nel rispetto delle vigenti normative, la suddivisione dell'insieme edilizio in "compartimenti antincendio" piuttosto che l'individuazione di "sistemi di via d'uscita" costituiti da scale di sicurezza non utilizzabili dalle persone con ridotta o impedita capacità motoria.

La suddivisione in compartimenti, che costituiscono "luogo sicuro statico" così come definito dal D.m. 30 novembre 1983, recante "termini, definizioni generali e simboli grafici di prevenzioni incendi" pubblicato su G.U. n.339 del 12. 12. 1983 deve essere effettuata in modo da prevedere ambienti protetti opportunamente distribuiti ed in numero adeguato, resistenti al fuoco e facilmente raggiungibili in modo autonomo da parte delle persone disabili, ove ottenere i soccorsi.

LETTURA DEL PROGETTO

Accessibilità e fruibilità

Dalla consultazione delle tavole progettuali e il dialogo con i progettisti, con particolare riguardo alla fruizione della scuola da parte delle persone con disabilità, richiamati gli articoli di legge, si raccomanda di:

- Verificare e prevedere parcheggi riservati in prossimità dell'accesso con ascensore e relativo percorso di accesso privo di barriere.
- Inserire una segnaletica idonea a individuare l'ingresso accessibile alla scuola e dotare l'ingresso di segnaletica tattopiantare,
- Effettuare la ricognizione dei corpi scala e prevedere l'inserimento della segnaletica tatto plantare e del corrimano, come indicato di legge, eventualmente apponendo sul corrimano la targa a rilievo e in Breil con il numero del piano,

- Verificare che l'ascensore di cui è prevista l'installazione risponda ai requisiti di cui all'art.8.1.12 del DM 236/89,
- Prevedere (nel secondo lotto d'intervento) l'implementazione di un ulteriore ascensore accessibile in modo da servire tutte le porzioni dell'edificio con un numero adeguato di elementi,
- Impiegare pavimentazioni e finiture antisdrucchiolo, lisce e complanari,
- Rendere percepibili e riconoscibili gli spazi mediante un'adeguata segnaletica (anche con riferimento alle disposizioni di sicurezza (cfr. pagine successive punto 2.1.2, punto 3 Circolare M.I.VvF 4/2002) e un uso significativo del colore (cfr. esempi allegati, con particolare riferimento ad aree per funzioni specialistiche, corpi scala, porte e ingressi, ecc.) in modo tale da potersi orientare facilmente, secondo un uso "Lynchano", anche di ridondanza delle informazioni, andando a identificare:
 - percorsi e collegamenti (corpi scala, corridoi, percorsi esterni),
 - aree omogenee (aule, aule specialistiche, servizi igienici, segreteria / amministrazione, spazi per i docenti, ecc.),
 - margini ovvero contorni e bordi (differenze cromatiche tra aree e bordi quali fasce di zoccolatura, parapetti, riquadri nella pavimentazione, ecc.),
 - elementi di spicco capaci di caratterizzare uno spazio (landmark nel caso di Lynch espresso alla scala urbana) e che facilitano la costruzione di mappe mentali di orientamento.
- Rendere riconoscibili gli spazi e i percorsi con un uso appropriato della segnaletica, visiva e tattile, anche in relazione alla gestione dell'emergenza (cfr. punto 3 Circ.02/2004).
- Si consiglia l'impiego di arredi ergonomici regolabili in altezza,
- Si chiede di porre attenzione all'installazione di elementi funzionali (bacheche, cassette, estintori, ecc.) in modo che non costituiscano pericolo per persone non vedenti, pertanto si chiede che vengano inseriti in apposite nicchie o in posizione non sporgente sul percorso di distribuzione,
- Si ricorda la necessità di porre i terminali degli impianti ad altezza opportuna.



Informazione realizzata con targa tattile sul corrimano (si potrebbe disporre anche lungo il corridoio principale lato opposto agli ingressi delle aule con le informazioni su dove si è e collegarlo ai corpi scala mediante segnaletica tattopiantare in modo da conseguire un sistema integrato di orientamento nello spazio).

Sicurezza Antincendi

Per quanto concerne la sicurezza antincendi si richiama la normativa con la richiesta di identificare i luoghi statici sicuri (prevedere ambienti protetti opportunamente distribuiti ed in numero adeguato, resistenti al fuoco e facilmente raggiungibili in modo autonomo da parte delle persone disabili, ove attendere i soccorsi) e i percorsi accessibili o assistiti per le vie di esodo sino all'esterno dell'edificio.

Dal dialogo con il progettista ing. Gianmario Bagliani, si è evidenziata la possibilità di impiegare lo spazio attualmente "relax" in adiacenza del corpo scala centrale come spazio calmo con l'inserimento di una porta RE120 che lo renda spazio statico sicuro, ai fini di agevolare l'evacuazione dello stabile nel caso di persone disabili che non possono scendere le scale in autonomia.

L'uscita dallo stabile nel percorso di emergenza è prevista al piano della viabilità sopraelevata al piano sottostante quello della scuola.

Stante il corretto dimensionamento di porte, larghezza e lunghezza dei percorsi, corpi scala, si evidenzia la necessità di porre attenzione ai seguenti requisiti:

- Facilità di apertura delle porte senza sforzo eccessivo e loro dotazione di sistema di ritardo nella chiusura,
- Disposizione degli arredi, macchinari o altri elementi in modo da non determinare impedimenti ad un agevole movimento degli utenti,

- Impiego di modalità di segnalazione che utilizzino più canali sensoriali (vista, udito, eventualmente vibrazioni).

A tal fine, a supporto dell'attività dei progettisti si richiamano le Linee guida e Circolari del Ministero dell'Interno, Corpo Vigili del Fuoco (al paragrafo precedente nella relazione).
Sitografia:

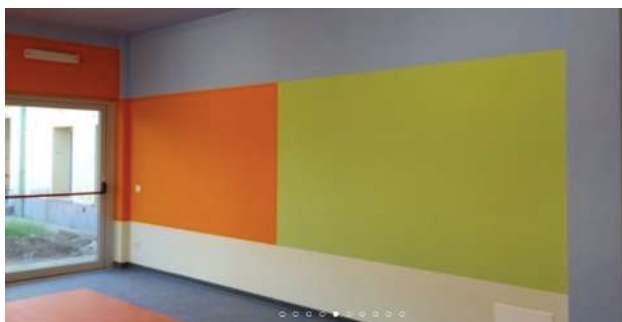
http://www.urbanisticainformazioni.it/IMG/pdf/scheda_disabilita_in_emergenza.pdf

<http://www.pernoiautistici.com/2016/11/pianificare-le-disabilita-in-emergenza-ad-ascoli-si-ricostruisce-insieme/>

<http://www.comuneap.gov.it/flex/cm/pages/ServeBLOB.php/L/IT/IDPagina/11203>

Attività attività del "gruppo di lavoro CERPA Emergenza e fragilità" e prossimo sito web informativo www.emergenzaefragilita.it

Riferimenti culturali - Esempi di progettazione del colore e wayfinding



C.Polli – M. Ferazza – G. Galli - Studio 3705 – Scuole Pombia – NO – 2006
(<https://www.ncscolour.it/portfolio-item/scuola-infanzia-a-pombia-no>)



Paris, Periphériques Architectes, Atrium - Université Pierre et Marie Curie (UPMC) - Campus de Jussieu.

In questi casi mancano però le differenziazioni dei piani che invece sono utili a cogliere lo spazio, invece impiegati da C.Polli nel caso della scuola di Pombia.



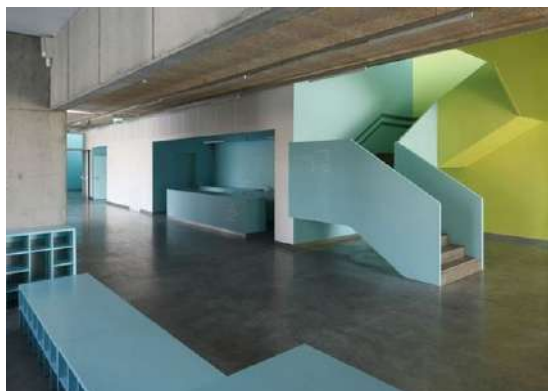
Colombes (Hauts-de-Seine), Dominique Coulon & associés architects, Groupe scolaire.



Arcch. Sheppard Robson, Classroom corridor, Waingels College, Reading, UK 2011



Atelier Deshaus, Gallery of Kindergarten, Jiading New Town.



Latvia, Riga architects Made, Saldus Music and Art School

Un momento di confronto e di disseminazione delle competenze lo abbiamo avuto alcune classi dell'Istituto Tecnico di formazione dei Geometri C.Colombo e la collaborazione con le docenti prof. Barbara Ratto e prof. Antonietta Martelli interessate alle attività di formazione dei giovani circa le competenze per la progettazione dell'accessibilità. Ci siamo soffermate sulla ricognizione dello spazio urbano, in cui coinvolgere i ragazzi, iniziando con la presentazione del tema e la fornitura di documenti per la didattica.

Sanremo 20/01/2020 Istituto Colombo indirizzo Geometri classi 4ACAT e 5ACAT
 prof. Barbara Ratto prof. Antonietta Martelli comitato PEBA sig. Mirco Soleri professionisti
 PEBA arch. Valia Galdi arch. Alice Saviozzi Iniziamo da qui: L'accessibilità è?
 ABBATTIMENTO BARRIERE ARCHITETTONICHE. LA POSSIBILITÀ DI ACCEDERE A UN
 LUOGO. **LIBERTÀ. POTER ACCEDERE ALLE STANZE DI COLLOQUIO, UN BAGNO E UNA**
STANZA DA PRANZO O ACCEDERE A TUTTE LE STANZE. LA POSSIBILITÀ DI POTER
 ACCEDERE. **LIBERTÀ. LIBERTÀ DI MOVIMENTO.** VUOL DIRE ENTRARE IN UN LUOGO. È LA
FACILITÀ CON LA QUALE SI RIESCE A RAGGIUNGERE UN DETERMINATO LUOGO. LA
 CAPACITÀ DI UN EDIFICIO DI ESSERE ACCESSIBILE, APPUNTO, **DA TUTTI**, QUINDI ANCHE
 DA PERSONE CON DIVERSE DISABILITÀ. È LA **COMODITÀ NEL COMPIERE UN'AZIONE**
 PER ESEMPIO L'ENTRATA DI UN EDIFICIO PUBBLICO. È LA **POSSIBILITÀ DI USUFRUIRE DI**
INGRESSI E ACCESSI ANCHE DA PARTE DI PERSONE DISABILI. LA POSSIBILITÀ DI
 ENTRARE E USCIRE DA UN EDIFICIO **IN TOTALE E SEMPLICE SICUREZZA.** LA POSSIBILITÀ
 DI **ACCEDERE A LUOGHI E RISORSE.** VUOL DIRE LA POSSIBILITÀ DI ENTRARE SENZA
 NESSUN PROBLEMA. È **POTER ANDARE OVUNQUE IN QUALSIASI CONDIZIONE.** È LA
 POSSIBILITÀ DI **ACCEDERE LIBERAMENTE** IN UN EDIFICIO. È LA POSSIBILITÀ DI ENTRARE
 IN UN LUOGO AVENDO COMUNQUE **TUTTE LE CERTEZZE.** È LA POSSIBILITÀ PER LE
 PERSONE DISABILI DI **POTER USUFRUIRE DI SERVIZI E LUOGHI PUBBLICI SENZA**
PROBLEMI.

Sanremo, 28 aprile 2020

Arch. Valia Galdi

arch. Alice Saviozzi

Sommario

PRIMA PARTE.....	2
1. INTRODUZIONE.....	2
1.1 Riferimenti culturali e dello stato del diritto internazionale, evoluzione dei termini indicativa dell'evoluzione culturale.	2
2. RIFERIMENTI E DEFINIZIONI.....	5
2.1 Ricognizione della normativa vigente - nazionale, regionale, di settore (Ministero Beni Culturali) e di alcune buone prassi.	5
2.2 Ricognizione dei criteri generali inerenti l'utenza ampliata.....	8
2.3 Requisiti, condizioni, elementi in gioco e definizioni utili	9
2.4 I principi dell'Universal Design.....	14
3. VERIFICA DI ASSOGGETTABILITÀ A VAS (NON SOGGETTO).....	18
4. GLOSSARIO	18
5. FINALITÀ.....	21
6. METODO DI LAVORO	22
SECONDA PARTE.....	25
RICOGNIZIONE DEGLI EDIFICI	25
SCUOLA 1 Via Volta Italo Calvino	26
SCUOLA 2, Via G.Galilei, Castillo	33
SCUOLA 3 Villa Vigo	39
B. ALTRI EDIFICI PUBBLICI	43

4. PALAFIORI	43
C. SPAZI PER LA CULTURA	48
5. MUSEO CIVICO	48
6. FORTE SANTA TECLA	55
7. AUDITORIUM FRANCO ALFANO.....	60
8 AUTOSTAZIONE DELLE LINEE DI TRASPORTO PUBBLICO	68
9 STAZIONE FERROVIARIA	75
E. SPAZI PER IL COMMERCIO	81
10 MERCATO ANNONARIO	81
F. SPAZI PER IL TEMPO LIBERO E LA BALNEAZIONE	86
11. LE SPIAGGE	86
Riferimenti normativi e culturali:	86
Requisiti delle spiagge accessibili	86
Una spiaggia accessibile necessita di:.....	87
SUL LITORALE DI SANREMO	89
ACCESSO AGLI STABILIMENTI	90
G. ELEMENTI SPECIALI	95
12. LE SCALE.....	95
H. LETTURA RAGIONATA DI SINTESI DELLE SCHEDE DI RILEVAZIONE	100
I. STIMA SOMMARIA DEI COSTI	106

TERZA PARTE	107
LO SPAZIO URBANO	107
L. STRADE E PIAZZE	107
1. Individuazione delle strade e delle piazze oggetto di ricognizione	108
2. Tabelle ricognitive per asse stradale	109
Corso Felice Cavallotti.....	109
Corso G. Garibaldi.....	111
Via Giovanni Ruffini	112
Via Giorgio Pallavicini, cfr. Scuola Italo Calvino, Relazione e Scheda arrivare.	114
Via Bartolomeo Asquasciati Via Alessandro Manzoni, cfr. Relazione Autostazione.	114
Piazza Cristoforo Colombo	114
Via Palazzo.....	119
Via Giacomo Matteotti	121
Corso Augusto Mombello vedi Giardini Vittorio Veneto Lungomare Italo Calvino	123
Piazza Eroi Sanremesi, Piazza Muccioli, Via Feraldi.....	123
Corso Trento Trieste.....	125
Corso Nazario Sauro	129
Via Nino Bixio	135
Giardini Vittorio Veneto Lungomare Italo Calvino	145
Via Roma, Piazza Cesare Battisti	153
M. Criticità e linee guida per l'accessibilità dello spazio urbano.....	161
N. Componenti dello spazio	162

RTP **NOLIMITS**

Arch. Valia Galdi
Mb 346 9634835
E valiagaldi@gmail.com

Arch. Alice Saviozzi
Mb 349 0897623
E saviozzi.alice@gmail.com

con la collaborazione di



QUARTA PARTE	196
Q. CRITERI GUIDA.....	196
PER LA LETTURA DELLO SPAZIO E LA PROGETTAZIONE INCLUSIVA.....	196
1. La norma, ma soprattutto un approccio culturale dai risvolti sociali ed economici	196
2. Soluzioni inclusive	197
2. Sentirsi a proprio agio, comprensione e movimento nello spazio	198
3. Dimensioni degli spazi	200
4. Articolazione dei percorsi.....	201
5. Informazioni, segnaletica, wayfinding, l'uso del colore	202
6. Pavimentazioni.....	204
7. Arredi, dispositivi, terminali per gli impianti.....	205
8. Porte e finestre.....	206
9. Manutenzione.....	207
10. Criteri per l'accessibilità di persone con disabilità visive	207
11. Criteri per l'accessibilità di persone con disabilità uditive	208
12. Criteri per l'accessibilità di persone con disabilità cognitive.....	210
13. Le tecnologie e le persone	212
14. Le innovazioni nella normativa, il caso della normativa tecnica dell'antincendi e delle soluzioni per l'emergenza.	212
R. CHECK LIST.....	219
S. ALTRE ATTIVITA' SVOLTE.....	219

Comune di Sanremo
Settore Lavori Pubblici



Comune di Sanremo
Settore Lavori Pubblici

P. E. B. A. Sanremo
Lotto 1
Piano
Eliminazione
Barriere
Architettoniche

P. E. B. A. Sanremo

Lotto 1

Piano
Eliminazione
Barriere
Architettoniche

La città per tutti

Allegati

Allegati

042020

042020

NOLIMITS