

PIANO DELL'ACCESSIBILITA' URBANA

Sindaco

Michele De Pascale

**Assessore Lavori Pubblici,
mobilità, lavori pubblici, grandi
infrastrutture, subsidenza e
servizi geologici, sport**

Roberto Giovanni Fagnani

Capo Area Infrastrutture Civili

Massimo Camprini

Coordinatore di progetto

Nicola Scanferla

Gruppo di lavoro

*Corrado Guerrini
Roberta A. Baldassari
Rosaria Cianciulli
Oreste Scalise*

Contributi:

*Gianluca Casadei
Guido Gnani
Erica Gariboldi (tirocinante Università
degli Studi di Firenze – Scuola di
Architettura)
Luca Amadori (tirocinante Istituto
Tecnico per Geometri Camillo Morigia)
Matteo Martuzzi (tirocinante Istituto
Tecnico per Geometri Camillo Morigia)
Luca Morganti (tirocinante Istituto
Tecnico per Geometri Camillo Morigia)
Sofia Zavaroni (tirocinante Istituto
Tecnico per Geometri Camillo Morigia)*

Il Responsabile del Procedimento
(timbro e firma)

Il Progettista
(timbro e firma)

INDICE

1	PREMESSA.....	7
2	NORMATIVA.....	11
3	GLOSSARIO.....	13
4	APPROCCIO METODOLOGICO.....	20
5	OBIETTIVI.....	21
6	FASI DI REDAZIONE DEL PIANO.....	21
7	LE INDICAZIONI PER IL RILIEVO URBANO.....	22
8	RACCOLTA DELLE INFORMAZIONI E DEL MATERIALE CARTOGRAFICO.....	26
9	LUOGHI PUBBLICI E DI PUBBLICO INTERESSE.....	26
10	PARTICOLARI NECESSITÀ O RICHIESTE.....	27
11	DONNE CON DISABILITÀ RAVENNA: STARE DI CASA NELLA CITTÀ.....	28
12	REDAZIONE DEI DATI.....	32
12.1	Rapporti d'intervento e analisi delle priorità.....	32
12.2	Programmi d'intervento.....	33
12.3	Comunicazione e pubblicazione.....	33
13	FORMAZIONE E INFORMAZIONE.....	34
14	UFFICIO DI RIFERIMENTO.....	36
15	BUONE PRASSI E/O SOLUZIONI D'INTERVENTO.....	37
15.1	Marciapiedi.....	37
15.2	Percorsi pedonali.....	39
15.3	Pavimentazioni.....	40
15.4	Scivoli, rampe e raccordi.....	42
15.5	Parcheggio.....	43
15.6	Fermate dei mezzi di trasporto pubblico.....	44
15.7	Attraversamenti pedonali.....	45
15.8	Elementi di arredo urbano.....	46
15.9	Aree verdi e di sosta.....	47
15.10	Segnaletica direzionale.....	48
16	PRIORITÀ DI INTERVENTO E MODALITÀ OPERATIVE PER LA RISOLUZIONE DELLE CRITICITÀ.....	49
17	STIMA DEI COSTI DEGLI INTERVENTI.....	50

1 PREMESSA

È sufficiente partire da un'attenta analisi dell'art. 3 della Costituzione italiana in cui *“tutti i cittadini hanno pari dignità sociale e sono eguali davanti alla legge, senza distinzione di sesso, di razza, di lingua, di religione, di opinioni politiche, di condizioni personali e sociali”* per rendersi conto di quanto sia profondo il significato di questo enunciato.

Il mondo della disabilità ha vissuto profonde trasformazioni in epoca contemporanea e, a partire dagli anni '70, ha preso corpo un'azione di rinnovamento dei servizi e degli interventi a favore delle persone con disabilità.¹

La disabilità è la condizione di coloro che presentano durature menomazioni fisiche, mentali, intellettive o sensoriali che, in interazione con barriere di diversa natura, possono ostacolare la loro piena ed effettiva partecipazione nella società su base di uguaglianza con gli altri.

Tale definizione si basa sulla Convenzione delle Nazioni Unite sui diritti delle persone con disabilità (2006), ratificata dall'Italia con la L. 18/2009.

Diversi modelli di disabilità sono stati definiti nel passato. Il modello medico, a lungo predominante, si concentra sulla menomazione dell'individuo, mentre quello sociale sottolinea le difficoltà legate all'ambiente (fisico e sociale) e derivanti da pregiudizi o **restrizioni nelle opportunità scolastiche e lavorative**².

Il cosiddetto processo d'inserimento dei portatori di handicap, oggetto delle politiche sociali di questi anni è andato via via affinandosi, sino a diventare un processo d'integrazione prima e di inclusione poi.

Tra i termini inclusione sociale e integrazione sociale vi è una distinzione da fare:

- *l'inclusione* è la situazione in cui, in riferimento a una serie di aspetti che permettono agli individui di vivere secondo i propri valori, le proprie scelte, è possibile migliorare le proprie condizioni e rendere le differenze tra le persone e i gruppi socialmente accettabili.
- *l'integrazione* è, invece, qualcosa di più profondo, come l'inserimento delle diverse identità in un unico contesto all'interno del quale non sia presente alcuna discriminazione. L'integrazione è intesa come il processo attraverso il

¹ Causin P., De Pierri S., *Disabili e Società. L'integrazione socio-lavorativa in prospettiva europea*, Milano, Franco Angeli, 1999

² Dizionario Treccani di Economia e Finanza

quale il sistema acquista e soprattutto conserva un'unità strutturale e funzionale, mantenendo un equilibrio attraverso processi di cooperazione sociale e di coordinamento tra i ruoli e le istituzioni.

Quello di disabilità invece non è un concetto universale, ma molto spesso la sua definizione è legata al tipo di studio che si sta effettuando.

Dal sito istituzionale del Comune di Ravenna: *La Legge Regionale 21 agosto 1997, n. 29 "Norme e provvedimenti per favorire le opportunità di vita autonoma e l'integrazione sociale delle persone disabili" favorisce la vita di relazione e l'integrazione sociale delle persone con disabilità fisica, psichica e sensoriale, residenti nel territorio regionale, attraverso un potenziamento ed una maggiore personalizzazione degli interventi finalizzati a migliorare le opportunità di vita indipendente.*

Gli obiettivi sono perseguiti mediante:

- *la promozione di attività di sensibilizzazione ed informazione, per rimuovere gli ostacoli di ordine culturale che possono impedire l'integrazione sociale delle persone disabili;*
- *il coordinamento delle attività di informazione e di consulenza sulle tematiche delle disabilità, sul superamento delle barriere e sugli ausili;*
- *il sostegno all'istituzione del servizio di aiuto personale;*
- *la promozione di interventi atti a favorire la mobilità individuale e l'autonomia personale mediante contributi finanziari per l'acquisto di ausili ed attrezzature e per l'adattamento dei mezzi di locomozione privati, **nonché favorendo il miglioramento dell'accessibilità dei servizi di interesse pubblico e privato e degli spazi aperti al pubblico***

L'obiettivo del presente documento e delle azioni che ne deriveranno è quello di una normalizzazione dei luoghi del territorio allo scopo di ottenere la maggiore inclusione ed integrazione sociale di tutte le persone nel campo della mobilità.

Lo stesso sarà da intendersi come atto di pianificazione della mobilità denominato Piano dell'Accessibilità Urbana facente parte del più generale Piano per l'Eliminazione delle Barriere Architettoniche (PEBA) previsto dall'art. 32 della Legge 41/1986 completato dall'art. 24 c. 9 della Legge 104/1992 (*"sono modificati con integrazioni relative all'accessibilità degli spazi urbani, con particolare riferimento all'individuazione e alla*

realizzazione di percorsi accessibili, all'installazione di semafori acustici per non vedenti, alla rimozione della segnaletica installata in modo da ostacolare la circolazione delle persone handicappate”).



2 NORMATIVA

Di seguito un'elencazione di testi normativi ai quali si è fatto riferimento.

Legge 30 marzo 1971, n. 118

"Conversione in legge del D.L. 30 gennaio 1971, n. 5 e nuove norme in favore dei mutilati ed invalidi civili."

Legge 28 febbraio 1986, n. 41

"Disposizioni per la formazione del bilancio annuale e pluriennale dello Stato"

Circolare Ministeriale - Ministero dei Lavori Pubblici 8 agosto 1986, n. 2575

Oggetto: "Disciplina della circolazione stradale nelle zone urbane ad elevata congestione del traffico veicolare. Piani urbani del traffico"

Legge 9 gennaio 1989, n. 13

"Disposizioni per favorire il superamento e l'eliminazione delle barriere architettoniche negli edifici privati."

Decreto Ministeriale - Ministero dei Lavori Pubblici 14 giugno 1989, n. 236

"Prescrizioni tecniche necessarie a garantire l'accessibilità, l'adattabilità e la visitabilità degli edifici privati e di edilizia residenziale pubblica sovvenzionata e agevolata, ai fini del superamento e dell'eliminazione delle barriere architettoniche."

Legge Regionale 2 novembre 1989, n. 38

"Concessione di contributi in conto capitale ai Comuni per la formazione di piani di circolazione urbana a servizio dei portatori di handicap e delle categorie svantaggiate."

Legge 15 gennaio 1992, n. 21

"Legge quadro per il trasporto di persone mediante autoservizi pubblici non di linea"

(Pubblicata nella G.U. 23 gennaio 1992, n. 18)

Legge 5 febbraio 1992, n. 104

"Legge-quadro per l'assistenza, l'integrazione sociale e i diritti delle persone handicappate."

Direttiva del Presidente del Consiglio dei Ministri 27 gennaio 1994

"Principi sull'erogazione dei servizi pubblici"

Decreto del Presidente della Repubblica 24 luglio 1996, n. 503

"Regolamento recante norme per l'eliminazione delle barriere architettoniche negli edifici, spazi e servizi pubblici."

Legge Regionale 21 agosto 1997, n. 29

"Norme e provvedimenti per favorire le opportunità di vita autonoma e l'integrazione sociale delle persone disabili"

Legge 3 marzo 2009, n. 18

"Ratifica ed esecuzione della Convenzione delle Nazioni Unite sui diritti delle persone con disabilità, con Protocollo opzionale, fatta a New York il 13 dicembre 2006 e istituzione dell'Osservatorio nazionale sulla condizione delle persone con disabilità"

**Circolare Ministeriale Ministero dei Trasporti Direzione Generale M.C.T.C. IV
Direzione Centrale - Div. 42- 21 febbraio 1994 n. 21**

Caratteristiche costruttive - in via sperimentale - degli autobus.

ISO/TC 59/SC 16 N

"Accessibility and usability of the built environment"

Alcuni link utilizzati per la consultazione di testi, studi, ricerche e riferimenti normativi:

<http://territorio.regione.emilia-romagna.it/politiche-abitative/fondo-barriera/norme-e-atti-in-vigore>

<http://www.handylex.org/>

<http://www.criba-er.it/ita/home.php>

http://www.triesteabile.it/voglioinformarmi/barrierearchitettoniche/pdf_guida

<http://bur.regione.veneto.it/BurvServices/Pubblica/DettaglioDgr.aspx?id=214489>

3 GLOSSARIO

Per **barriere architettoniche** si intendono:

- 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.

Per **spazio esterno** si intende l'insieme degli spazi aperti, anche se coperti, di prossimità ad un luogo pubblico o di pubblico interesse ed in particolare quelli interposti tra l'edificio o gli edifici e i punti di accesso costituiti dalle fermate del trasporto pubblico di linea (queste comprese) e/o i punti pubblici di sosta per le auto destinate alle persone disabili (questi compresi).

Per **accessibilità** si intende la possibilità, anche per persone con ridotta o impedita capacità motoria o sensoriale, di raggiungere un luogo pubblico o di pubblico interesse o le sue singole unità immobiliari e ambientali, di accedere agli spazi e attrezzature in condizioni di adeguata sicurezza e autonomia.

Si considerano tre livelli di qualità dello spazio costruito:

- l'accessibilità esprime il più alto livello in quanto ne consente la totale fruizione nell'immediato.
- la visitabilità rappresenta un livello di accessibilità limitato ad una parte più o meno estesa dell'edificio o delle unità immobiliari, che consente comunque ogni tipo di relazione fondamentale anche alla persona con ridotta o impedita capacità motoria o sensoriale.
- l'adattabilità rappresenta un livello ridotto di qualità, potenzialmente suscettibile, per originaria previsione progettuale, di trasformazione in livello di accessibilità; l'adattabilità è, pertanto, un'accessibilità differita.

Per **accessibilità urbana** si intende l'insieme delle caratteristiche spaziali, distributive, ed organizzative - gestionali dell'ambiente costruito che siano in grado di consentire la fruizione agevole, in condizioni di adeguata sicurezza ed autonomia, dei luoghi e delle attrezzature della città anche da parte delle persone con ridotte o impedito capacità motorie.

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

Per **adeguamento** si intende l'insieme dei provvedimenti necessari a rendere gli spazi costruiti o di progetto conformi ai requisiti delle norme vigenti in materia di superamento delle barriere architettoniche.

Per **buona prassi** si intende un'azione o un progetto la cui realizzazione porta a dei risultati eccellenti e che possiede un carattere di replicabilità. Gli esempi di buona prassi seguono alcuni principi fondamentali: trasferire le conoscenze pratiche incoraggiandone l'effetto moltiplicatore; favorire l'integrazione sociale delle persone con disabilità e la vita indipendente; procedere verso l'obiettivo della massima autodeterminazione (autonomia).

Per **comfort ambientale** si intende l'insieme delle caratteristiche che rendono agevole e sicura la fruizione di un luogo, di uno spazio, di una attrezzatura o di un servizio da parte di una "utenza ampliata". Il comfort ambientale è ricompreso nel concetto di "accessibilità", così come definita dal D.M. LL.PP. n. 236/89.

Per **esigenze** si intendono bisogni o speciali necessità di ciascuno e conseguenti richieste che variano in funzione del proprio stato psico-fisico, del periodo storico e della conoscenza delle tecnologie disponibili.

Per **fonte di disagio e di affaticamento** si intende qualsiasi circostanza, situazione ambientale o carenza di organizzazione funzionale di uno spazio costruito, servizio, attrezzatura, ecc. che possa determinare l'insorgere di situazioni sfavorevoli di stanchezza e di nervosismo, costituendo elemento negativo nel compimento di determinate azioni da svolgere da parte delle categorie svantaggiate.

Per **fonte di pericolo** si intendono elementi costruiti, situazioni spaziali o ambientali che restringono anche parzialmente il passaggio (in larghezza o in altezza) i quali per la loro localizzazione o posizionamento favoriscono infortuni (urti, cadute, ecc.).

Sono fonti di pericolo ad esempio le tabelle stradali segnaletiche sporgenti dal sostegno verticale o dal fabbricato posizionate al di sotto di m 1.90, gli spigoli vivi di elementi edilizi o di arredi; le porte trasparenti (vetro, ecc.) prive di elementi visibili, gli elementi di ringhiera, verticali o orizzontali, troppo distanti tra loro, gli zerbini non incassati.

Per **fruibilità** si intende la possibilità effettiva di utilizzazione, agevole e sicura, anche con "soluzioni alternative" o servizi integrativi di ausilio, dell'ambiente per l'uomo, costituito da spazi racchiusi o spazi naturali e dalle relative attrezzature e servizi offerti. Consiste nel creare un "ambiente" che la maggior parte delle persone, indipendentemente dalle proprie condizioni fisiche, possano usare in modo comodo.

Si segnala che il termine "fruibilità" è diverso rispetto a quello di "accessibilità". Ad esempio un sentiero può non essere "accessibile" secondo i criteri e gli standards previsti dalla legge, ma può essere reso fruibile anche dalle persone con ridotta capacità motoria attraverso l'uso di particolari mezzi.

La **mappa tattile** è una mappa a rilievo che rappresenta in modo schematico uno spazio racchiuso o aperto e che risulta leggibile al tatto ed alla vista. Per la sua leggibilità sia visiva che tattile è in grado di agevolare l'orientamento e la conoscenza di un luogo o percorso per chiunque e in particolare è un ausilio determinante per le persone non vedenti o ipovedenti.

Per **mobilità** si intende la capacità, l'abilità e la disposizione della persona ad affrontare in modo autonomo ambienti, spazi e situazioni, in condizioni di sicurezza, con sforzi compatibili rispetto al rendimento e all'obiettivo da raggiungere.

Il **montascale** è un'apparecchiatura costituita da un mezzo di carico opportunamente attrezzato per il trasporto di persone con ridotta o impedita capacità motoria, marciante lungo il lato di una scala o di un piano inclinato e che si sposta, azionato da un motore elettrico, nei due sensi di marcia vincolato a guida/e. Equivale al termine "servoscala".

L'**orientamento** è la capacità, acquisita attraverso l'educazione e le esperienze, di determinare la propria posizione, in relazione a tutti gli oggetti rilevanti nello spazio (punti di riferimento), nonché la possibilità di capire quali possano essere gli spostamenti da compiere, e con quali modalità, per raggiungere un obiettivo prefissato.

Per **persona con ridotta mobilità** si intende quella che presenta ridotte capacità motorie o sensoriali.

Ad esempio si possono comprendere in questa categoria:

- persone con difficoltà di deambulazione;
- persone con difficoltà di prensione;
- persone con bambini in tenera età in carrozzelle o passeggini;
- persone su sedie a ruote;
- non vedenti, ipovedenti, sordi, con difficoltà di eloquio o con altri problemi di comunicazione;
- persone che viaggiano con parenti o amici disabili;
- persone con un'invalidità temporanea (ad esempio a causa di un incidente o di un infortunio sportivo).

Per **persona diversamente abile** si intende quella che presenta limitazioni di natura, durata e qualità nello svolgimento delle proprie attività, a qualsiasi livello di complessità, a causa di una menomazione strutturale o funzionale.

La **piattaforma elevatrice** è un'apparecchiatura costituita da un mezzo di carico opportunamente attrezzato per il trasporto di persone con ridotta o impedita capacità motoria, con una piattaforma a movimento verticale, con opportuna protezione due accessi muniti di cancelletto. Equivale al termine "elevatore".

La **rampa** è un piano inclinato senza soluzione di continuità (con una o più pendenze appropriate determinate anche in funzione della lunghezza) che consente di spostarsi agevolmente da una quota ad un'altra anche alle persone che usano la sedia a ruote o con difficoltà di movimento (anziani, persone che trasportano carichi, bambini piccoli ecc.).

Per **segnaletica sul piano di calpestio** si intende un'attrezzatura dedicata rivolta alle persone con problemi di vista che, opportunamente impiegata può fornire informazioni

utili per la comprensione e per l'uso degli ambienti, aperti o racchiusi. E' sinonimo di pavimentazione tattile.

Il **sistema di chiamata** è un dispositivo o attrezzatura per attivare un servizio di assistenza tale da consentire alle persone con ridotta o impedita capacità motoria o sensoriale la fruizione dei servizi espletati in un determinato luogo. Il sistema di chiamata deve essere posto in luogo accessibile e contrassegnato con il simbolo di "accessibilità condizionata".

I **sistemi di seduta** sono attrezzature di varie fogge e dimensioni che consentono ad un "utenza ampliata" di sedersi e di rialzarsi in modo agevole e sicuro.

La **shopmobility** è un servizio di mobilità alternativa rivolto a persone con problemi di tipo motorio, temporanei o permanenti, per consentire una comoda fruizione di spazi, servizi ed attrezzature in aree urbane pedonalizzate, in centri commerciali, in aree naturalistiche. In breve, in tutte quelle situazioni dove le distanze di percorrenza, possono essere notevoli e l'uso dell'autovettura proibito o poco pratico.

Il servizio offre in uso piccoli mezzi elettrici monoposto a 3 o 4 ruote, elettroscooter o altri mezzi per favorire la mobilità della persona, e su richiesta, fornisce anche un accompagnatore.

Per **soluzione alternativa** si intende una soluzione tecnico-progettuale per l'accessibilità di uno spazio o di una attrezzatura che, indipendentemente dal rispetto delle specifiche dimensionali contenute nelle norme vigenti per il superamento delle barriere architettoniche, possa ugualmente essere considerata risolutiva, perché risponde alle esigenze sottintese dai criteri di progettazione stabiliti per legge. La soluzione alternativa, prima di essere realizzata, deve essere approvata dai competenti uffici. Essa deve essere motivata e corredata dei grafici necessari, attraverso i quali viene illustrata l'alternativa proposta e l'equivalente o migliore qualità degli esiti ottenibili. Inoltre l'idoneità della "soluzione alternativa" alle specificazioni e alle soluzioni tecniche prescritte deve essere certificata dal professionista abilitato attraverso apposita dichiarazione.

Per **spazio esterno** si intende l'insieme degli spazi aperti, anche se coperti, di pertinenza dell'edificio o di più edifici ed in particolare quelli interposti tra l'edificio o gli edifici e la viabilità pubblica o di uso pubblico.

Per **spazi preziosi** si intendono quei luoghi, racchiusi o aperti, che risultano particolarmente significativi (a volte unici) sotto il profilo storico, archeologico o ambientale.

Questi luoghi "evocano" sensazioni forti per il semplice fatto di essere in essi contenuti, ovvero per la possibilità di partecipare, di fruire di particolari visioni panoramiche, gradevoli sonorità o aromi, che da lì possono essere percepiti. Spesso sono le "sensazioni plurisensoriali" che contribuiscono sensibilmente ad alzare il livello d'attenzione e a memorizzare la circostanza, l'evento.

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

Per **unità immobiliare** si intende una unità ambientale suscettibile di autonomo godimento ovvero un insieme di unità ambientali funzionalmente connesse, suscettibile di autonomo godimento.

(D.M. LL.PP. n. 236/89 e D.P.R. n. 503/96)

Per **universal design**, cioè progettazione universale, si intende la progettazione di prodotti e ambienti utilizzabili da tutti, con una estensione più ampia possibile, senza dover ricorrere ad adeguamenti o soluzioni speciali.

Lo scopo è semplificare la vita per chiunque realizzando ambienti, mezzi di comunicazione e prodotti utilizzabili dal più ampio numero di persone, riducendo o azzerando i costi aggiuntivi.

Questo modo di pensare la progettazione ha come riferimento tutte le persone senza distinzione di età, sesso e abilità.

Questo approccio si basa su 7 principi universali di utilizzo che possono servire a valutare i progetti esistenti, guidare i processi di progettazione ed educare designer e consumatori sulle caratteristiche di prodotti e ambienti maggiormente fruibili.

Per **utenza ampliata** si intende un'ampia fascia di popolazione, oltre il 20% del totale, alla quale si riferisce la "progettazione universale". Essa comprende persone con svantaggi motori o sensoriali, temporanei o permanenti.

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

4 APPROCCIO METODOLOGICO

Durante le sessioni di incontri dedicati al Piano Generale del Traffico Urbano si è colta l'occasione (28 ottobre e 19 novembre 2014) per incontrare i rappresentanti del Tavolo delle Disabilità riunito dall'Assessorato ai Servizi Sociali del Comune di Ravenna.

Nel corso di tali appuntamenti sono state dedotte le prime indicazioni sulle necessità strutturali della città e sul grado di sensibilizzazione percepito dalle associazioni.

Inoltre, all'interno del processo partecipativo per la formazione del PUMS, sono stati previsti incontri specifici dedicati al tema. In particolare, il workshop "Accessibilità per tutti" (17 marzo 2016) ha permesso di approfondire gli aspetti relativi a: l'accessibilità nella pianificazione della mobilità, progettualità METE per l'accessibilità, stato dell'arte della mobilità accessibile a Ravenna.

Il dibattito successivo ha messo in evidenza i seguenti temi e necessità:

- istituzione di tavoli di confronto e discussione con le associazioni che hanno competenze e conoscenze in materia di accessibilità, le quali hanno una visione del territorio, ricevono costantemente sollecitazioni e pertanto possono dare un contributo concreto allo sviluppo dei servizi;
- individuazione di un soggetto unico che riceva le segnalazioni e le tratti avendo una visione complessiva della struttura organizzativa dell'ente;
- migliorare la comunicazione condividendo, ad esempio sul sito dell'Ente, tutte le iniziative, gli interventi, le proposte ed informazioni che riguardano il tema della mobilità a favore delle persone con disabilità;
- necessità di migliorare l'informazione posta alle fermate degli autobus (in particolare gli orari) in quanto attualmente risulta poco chiara;
- la pavimentazione delle strade e la mancanza di marciapiedi rendono difficoltoso, e in alcuni casi impossibile, il passaggio in sicurezza a carrozzine e passeggini;
- anche le piste ciclo-pedonali in alcuni casi risultano impraticabili a causa della presenza di auto, contenitori dei rifiuti o altri ostacoli.

Nei successivi paragrafi verranno esplicitati gli obiettivi, le fasi di formazione del piano e le indicazioni per il rilievo urbano.

5 OBIETTIVI

I principali obiettivi del presente Piano sono i seguenti:

- raggruppamento dei dati raccolti in sede di rilievo ambientale;
- focalizzare le richieste e redazione delle buone prassi d'intervento;
- quantificazione di massima degli interventi di abbattimento delle barriere;
- sistematizzazione secondo programmi d'intervento redatti;
- redazione delle carte tematiche e del materiale riguardante la mappa dell'accessibilità;
- adozione del piano d'abbattimento delle barriere architettoniche;
- adozione di una metodologia di verifica post-adozione P.A.U.

6 FASI DI REDAZIONE DEL PIANO

Le principali fasi di redazione del Piano, di cui il presente documento ne rappresenta la sintesi, sono elencate di seguito:

1. raccolta delle norme, delle informazioni e del materiale cartografico;
2. individuazione dei luoghi (edifici o spazi) pubblici e di pubblico interesse, classificazione degli stessi secondo una priorità legata alle esigenze delle persone;
3. incontro con rappresentanti del Tavolo delle Disabilità e sopralluogo illustrativo;
4. rilievo puntuale dei percorsi per l'accessibilità sia con mezzi pubblici che privati, il rilievo considera ugualmente le tre tipologie di disabilità: fisica-motoria, sensoriale, cognitiva;
5. informatizzazione delle schede e redazione della Mappa dell'Accessibilità Urbana, i supporti informativi permetteranno una facile ed immediata consultazione delle informazioni;
6. stima degli adeguamenti necessari e determinazione di una scala di priorità degli interventi, con possibile definizione di stralci funzionali;
7. raccolta di particolari necessità o richieste, in relazione alla presenza di persone con determinate esigenze;
8. attività accessorie.

7 LE INDICAZIONI PER IL RILIEVO URBANO

Nella definizione delle schede per il rilievo delle esigenze sono stati tenuti in considerazione, di massima, i riferimenti normativi specifici per ogni singola questione che di seguito si elencano:

Il Rilievo Urbano e le disposizioni normative	
PERCORSO E PAVIMENTAZIONE	<p>Il percorso pedonale è largo meno di 90 cm o presenta strozzature che riducono il passaggio al di sotto dei 90 cm?</p> <p>Il percorso è privo degli allargamenti, per consentire la rotazione alle persone non deambulanti, almeno ogni 10 m di sviluppo lineare?</p> <p>La pendenza trasversale è superiore all'1%?</p>
	<p>Decreto del Presidente della Repubblica 24 luglio 1996, n. 503</p> <p>Art. 4. Spazi pedonali - Art. 5. Marciapiedi</p>
	<p>Decreto Ministeriale - Ministero dei Lavori Pubblici 14 giugno 1989, n. 236.</p> <p>4.2 Spazi Esterni - 4.2.1 Percorsi - 8.2 Spazi esterni - 8.2.1 Percorsi</p>
	<p>La superficie del percorso risulta sdruciolevole?</p> <p>La finitura del percorso risulta degradata e/o sconnessa?</p> <p>Ci sono elementi nel percorso (pozzetti, griglie, cordoli, caditoie ..) che sporgono o risultano incassati rispetto alla quota della pavimentazione?</p> <p>Gli attraversamenti pedonali sono accessibili anche a persone su sedia a ruote?</p>
	<p>Decreto del Presidente della Repubblica 24 luglio 1996, n. 503</p> <p>Art. 15 Unità Ambientali e loro comportamenti</p>
	<p>Decreto Ministeriale - Ministero dei Lavori Pubblici 14 giugno 1989, n. 236</p> <p>4.2.2 Pavimentazione</p> <p>8.2.2 Pavimentazione</p>
	<p>Le intersezioni tra percorso pedonale e zona carrabile sono opportunamente segnalate anche ai non vedenti?</p>
	<p>Decreto del Presidente della Repubblica 24 luglio 1996, n. 503</p> <p>Art. 5. Marciapiedi - Art. 6 Attraversamenti Pedonali</p>
	<p>Decreto Ministeriale - Ministero dei Lavori Pubblici 14 giugno 1989, n. 236</p> <p>4.2 Spazi Esterni - 4.2.1 Percorsi - 8.2.1 Percorsi</p>

Il Rilievo Urbano e le disposizioni normative

DISLIVELLI	<p>E' necessario prevedere l'inserimento di una rampa per il superamento dei gradini ortogonali al percorso pedonale? Altezza/lunghezza=pendenza (max 5%)</p> <p>E' necessario evidenziare le eventuali variazioni di livello dei percorsi tramite raccordo (rampa) con variazioni cromatiche?</p> <p>E' necessario prevedere la sostituzione delle eventuali rampe esistenti (rampe non più utilizzate o con pendenza longitudinale superiore al 5%)?</p> <p>E' previsto un raccordo tra la zona di parcheggio ed il percorso pedonale?</p> <p>Le scale sono dotate di corrimano?</p>
	Decreto del Presidente della Repubblica 24 luglio 1996, n. 503
	Art. 4. Spazi pedonali - Art. 7. Scale e Rampe
	Decreto Ministeriale - Ministero dei Lavori Pubblici 14 giugno 1989, n. 236
	4.1.10 Scale - 4.1.11 Rampe - 8.1.10 Scale - 8.1.11 Rampe
	<p>Si rileva la necessità di superare un dislivello creato da una serie di gradini tramite meccanismi quali il servoscala, la piattaforma elevatrice, ...?</p>
	Decreto del Presidente della Repubblica 24 luglio 1996, n. 503
	Art. 4. Spazi pedonali
Decreto Ministeriale - Ministero dei Lavori Pubblici 14 giugno 1989, n. 236	
4.1.12 Ascensore - 4.1.13 Servoscala e Piattaforma Elevatrice - 8.1.12 Ascensore - 8.1.13 Servoscala e Piattaforma Elevatrice	

Il Rilievo Urbano e le disposizioni normative

OSTACOLI	<p>E' necessario prevedere lo spostamento di elementi di arredo o di segnaletica o altri ostacoli in quanto riducono il passaggio al di sotto dei 90 cm? Ci sono elementi di arredo (tende da sole, insegne, segnaletica, ecc) posti ad altezza inferiore a 210 cm da terra?</p>
	Decreto del Presidente della Repubblica 24 luglio 1996, n. 503 Art. 4. Spazi pedonali - Art. 5. Marciapiedi
	Decreto Ministeriale - Ministero dei Lavori Pubblici 14 giugno 1989, n. 236 4.2 Spazi Esterni - 4.2.1 Percorsi - 8.2.1 Percorsi
	<p>I parcheggi riservate alle persone con ridotte o impedito capacità motorie sono almeno 1 ogni 50? La pavimentazione del parcheggio (drenante, porfido, ...) consente il movimento delle sedie a ruote?</p>
	Decreto del Presidente della Repubblica 24 luglio 1996, n. 503 Art. 10 Parcheggi - Art. 16 Spazi esterni di pertinenza dell'edificio e loro componenti
	Decreto Ministeriale - Ministero dei Lavori Pubblici 14 giugno 1989, n. 236 4.2.3 Parcheggi - 8.2.3 Parcheggi
	<p>La segnaletica orizzontale/verticale rispetta la normativa? E' presente la segnaletica orizzontale di percorso protetto?</p>
	Decreto del Presidente della Repubblica 24 luglio 1996, n. 503 Art.1 Definizioni ed oggetto Decreto Ministeriale - Ministero dei Lavori Pubblici 14 giugno 1989, n. 236 Art. 2 Definizioni
	<p>E' presente un impianto di fermata dei mezzi di trasporto pubblici in prossimità della struttura?</p>
	Legge 30 marzo 1971, n. 118 Conversione in legge del D.L. 30 gennaio 1971, n. 5 e nuove norme in favore dei mutilati ed invalidi civili (in GU 2 aprile 1971, n. 82) Art. 27. (Barriere architettoniche e trasporti pubblici)
	<p>Le passerelle, i rialzi dei marciapiedi consentono l'utilizzo delle rampe mobili per l'accesso sui mezzi alle persone su sedia a ruote?</p>
	Decreto del Presidente della Repubblica 24 luglio 1996, n. 503 Art. 4. Spazi pedonali - Art. 5. Marciapiedi Decreto Ministeriale - Ministero dei Lavori Pubblici 14 giugno 1989, n. 236 4.2 Spazi Esterni - 4.2.1 Percorsi - 8.2 Spazi esterni - 8.2.1 Percorsi
	<p>Si rileva la necessità di adeguare e/o modificare l'accessibilità agli impianti di fermata per i mezzi pubblici? (adeguati spazi di manovra necessari allo spostamento della sedia a ruote)</p>
	Decreto del Presidente della Repubblica 24 luglio 1996, n. 503 Art. 4. Spazi pedonali - Art. 5. Marciapiedi Legge 30 marzo 1971, n. 118 Conversione in legge del D.L. 30 gennaio 1971, n. 5 e nuove norme in favore dei mutilati ed invalidi civili (in GU 2 aprile 1971, n. 82) Art. 27. (Barriere architettoniche e trasporti pubblici)

Legge 5 febbraio 1992, n. 104 Legge-quadro per l'assistenza, l'integrazione sociale e i diritti delle persone Handicappate (in GU del 17 febbraio 1992)
Art. 8 - Inserimento ed integrazione sociale - Art. 26 - Mobilità e trasporti collettivi - Art. 40 - Compiti dei comuni

Il Rilievo Urbano e le disposizioni normative

VARIE	L'impianto di fermata è dotato di dispositivi multimediali, avvisatori acustici o mappe tattili?
	Decreto del Presidente della Repubblica 24 luglio 1996, n. 503. Titolo I - Scopi e Campo di Applicazione - Definizioni e oggetto
	È necessario prevedere l'inserimento o l'adeguamento dell'illuminazione pubblica?
	Decreto del Presidente della Repubblica 24 luglio 1996, n. 503. Titolo I - Scopi e Campo di Applicazione - Definizioni e oggetto
	E' presente un impianto semaforico con dispositivo acustico?
	Decreto del Presidente della Repubblica 24 luglio 1996, n. 503. Titolo I - Scopi e Campo di Applicazione - Definizioni e oggetto
E' necessario prevedere l'inserimento o l'adeguamento di dissuasori e/o parapetonali?	
Decreto del Presidente della Repubblica 24 luglio 1996, n. 503. Titolo I - Scopi e Campo di Applicazione - Definizioni e oggetto	

8 RACCOLTA DELLE INFORMAZIONI E DEL MATERIALE CARTOGRAFICO

Le azioni di questa fase si sono caratterizzate dalla presentazione del “progetto” al “gruppo di lavoro” costituito da:

- personale interno;
- personale proveniente da istituti superiori e università (stagisti o tirocinanti);
- volontari appartenenti al Tavolo delle Disabilità di cui fanno parte le principali associazioni;

con l’obiettivo di raccogliere notizie generali sugli spazi urbani e sul loro contesto funzionale e prestazionale di individuare le strutture principali e le metodologie di auditing e valutazione del grado di accessibilità.

Le azioni organizzative sono state completate dalla raccolta del materiale cartografico da aggiornare, dalla raccolta dei dati sulle strutture che accolgono servizi e funzioni comunali, dalla raccolta dei dati sugli edifici privati aperti al pubblico, dall’informatizzazione e inserimento dei dati delle strutture da rilevare, dalle azioni organizzative necessarie per il rilievo e alla strutturazione dei dati per costruire un archivio informatizzato.

9 LUOGHI PUBBLICI E DI PUBBLICO INTERESSE

Sono stati censiti i luoghi pubblici e di pubblico interesse situati nel territorio comunale, ciascun luogo è stato classificato in base alla funzione delle attività svolte al suo interno. Per luoghi si intendono sia gli edifici che gli spazi interessati da attività pubbliche e di pubblico interesse.

La classificazione è riportata nella tabella seguente:

CLASSE	TIPOLOGIA
1	Sanità (strutture sanitarie pubbliche, ambulatori pubblici decentrati, farmacie) Residenze protette (R.S.A. casa riposo....) Bagni Pubblici
2	Giustizia e Ordine Pubblico (tribunale, uffici giudiziari, caserme, Questura, Prefettura, ecc...)
3	Istruzione (scuole di ogni ordine e grado) Cultura (museo, biblioteca, sala congressi) Spettacolo (cinema e teatro) Monumenti
4	Amministrazione (Uffici comunali, provinciali, regionali, Agenzie, ...) Poste
5	Sport (impianti sportivi) Tempo libero (associazioni, ...) Verde pubblico (parco, giardini, ...)
6	Luoghi di scambio (Stazione FS, parcheggi scambiatori, ...)

Complessivamente, i luoghi censiti sono 333, suddivisi nelle diverse classi tra Ravenna e forese, come dettagliato nella seguente tabella:

Classe	N. luoghi	N. luoghi Ravenna	N. luoghi forese
1	67	32	35
2	17	8	9
3	119	66	53
4	53	26	27
5	71	32	39
6	6	3	3
Totale	333	167	166

Escludendo il centro abitato di Ravenna, le località del forese interessate dai rilievi sono complessivamente 32.

Operativamente il Piano è predisposto compilando delle schede di rilievo, per ogni percorso funzionale diretto ad ogni luogo. Le schede consentono di descrivere le principali criticità, mentre la mappatura cartografica consente di redigere la Mappa dell'Accessibilità Urbana. A titolo di esempio, a partire da un parcheggio riservato o da un impianto di fermata del trasporto pubblico si può evidenziare lo stato e la qualità del percorso di avvicinamento al luogo di interesse.

Completata la fase di rilievo dei percorsi per raggiungere i luoghi pubblici e di pubblico interesse, con la relativa restituzione cartografica, sarà possibile pianificare le ulteriori attività di rilievo dei percorsi che consentono di connettere fra loro i luoghi pubblici già individuati. Tale attività, piuttosto rilevante ed estesa, consentirà di mappare la maggior parte del territorio urbano.

10 PARTICOLARI NECESSITÀ O RICHIESTE

In relazione alla presenza di personale o utenti con determinate esigenze, saranno rilevati i percorsi per raggiungere ulteriori luoghi pubblici e di pubblico interesse rispetto a quelli censiti. L'attività verrà programmata a seguito di specifica segnalazione.

11 DONNE CON DISABILITÀ RAVENNA: STARE DI CASA NELLA CITTÀ³

Per una breve introduzione:

Il progetto Donne con disabilità Ravenna: stare di casa nella città è stato un percorso molto complesso che ha richiesto una dedizione pressoché totale per molti mesi. E' stato praticamente impossibile ottenere dati sui disabili presenti sul territorio. Non si sa quanti sono, quanti sono uomini e quante donne, quanti bambini/e e quanti adulti/e, quali disabilità sono più frequenti, ecc...

Il solo dato che abbiamo è quello del progetto Carta Bianca del Comune di Ravenna che propone agevolazioni relative al tempo libero, cultura, sport e servizi ai cittadini residenti e ai turisti con invalidità certificata pari o superiore al 74%

Dal 2008 sono 3174 i cittadini e le cittadine che si sono rivolte al Sap per ottenere la Carta Bianca, ovvero circa il 2% dei residenti di Ravenna ma, lo ricordiamo, si tratta solo di persone con invalidità certificata pari o superiore al 74%. E' stato difficile far partecipare agli incontri previsti dal percorso le donne con disabilità che hanno una vita quotidiana impostata più per imprevisti e probabilità che non per certezze e impegni sicuri. Sul desiderio di partecipazioni delle donne con disabilità infatti agiscono e incidono moltissime componenti, gran parte delle quali appunto, imprevedibili: lo stato di salute, le cure, le terapie, i ricoveri; le condizioni meteorologiche e del clima; la disponibilità di accompagnatori e accompagnatrici; la disponibilità di mezzi di trasporto pubblico; gli ordinari carichi di cura della famiglia e della casa; lo stato d'animo, le ansie, i timori, le preoccupazioni. Una enorme stratificazione di complessità che condiziona le volontà e i desideri e che sfugge a chi si avvicina per la prima volta al mondo della disabilità femminile.⁴

Tale lavoro diventa pertanto parte integrante del presente Piano e consentirà di sottolineare, ove possibile, le nuove o corrispondenti esigenze di genere.

Di seguito, per ovvie ragioni si riportano i dettagli emersi che riguardano la mobilità.

³ In questo capitolo vengono trattate le esigenze emerse durante un percorso di ascolto messo in atto mediante un progetto del Comune di Ravenna e costruito dall'Assessorato Politiche e cultura di Genere, l'Associazione Liberedonne e Casa delle Donne. Ogni passaggio è stato tratto dal documento finale presentato il 3 dicembre 2016

⁴ Dal Documento della Partecipazione del Progetto DONNE CON DISABILITÀ RAVENNA: STARE DI CASA NELLA CITTÀ

Dal FOCUS GROUP DONNE CON DISABILITA':

2. Quali sono i punti di forza della città per quanto riguarda la mobilità?

E' pianeggiante, facile, fortunata

I tragitti sono brevi

4. Quali sono le criticità della città per quanto riguarda la mobilità?

Infrastrutture urbane: asfalto deteriorato/buche (anche sulle strisce pedonali)/marciapiedi inesistenti/poche panchine in città e non manutentate/rampe senza corrimano, scivolose, pericolose/radici di alberi sporgenti

Autobus: con gradini e/o senza pedana (o con pedane non funzionanti)/senza indicazioni sonore/orari e numeri non sono leggibili (spesso si usano colori tipo fondo rosso e scritta blu)/non circolano più dopo le 20,00 (non si può neanche andare al cinema)/alcune zone della città non sono servite o lo sono troppo poco (quartieri san giuseppe)

Parcheggi: troppo pochi/utilizzati da chi non ha un permesso reale/spesso ci si trova "chiusi" e non si riesce a fare manovra per poter uscire

Ci sono luoghi pubblici e privati della città, in cui è necessario recarsi, che nonostante siano di recente costruzione e/o di recente ristrutturazione non sono accessibili: anagrafe, piscina comunale, ospedale civile, cinema, medicina 33

5. Conosci esperienze, buone pratiche, casi, che possono essere studiate per poter poi essere adottate e/o mutate?

A Londra utilizzano tecnologie, applicazioni e trainer che consentono alle persone non vedenti di muoversi in autonomia e in sicurezza attraverso una mappa dettagliata e precisa di informazioni.

Incrociare e fare dialogare le banche dati degli enti pubblici in modo che, ad esempio, si possa ottenere la reale situazione rispetto ai permessi per disabili e procedere quindi al ritiro dei permessi fasulli.

E' necessario aumentare i posti disponibili per disabili. Potenziare e migliorare i servizi presenti nelle circoscrizioni.

Potenziare e migliorare la formazione dei dipendenti pubblici che si occupano di disabilità e/o di servizi per disabili

La presa in carico delle persone deve avvenire secondo la modalità "dal servizio verso il/paziente" e non viceversa.

Dal FOCUS GROUP CON DONNE MADRI DI FIGLI/E CON DISABILITA'

2. Quali sono i punti di forza della città per quanto riguarda la mobilità?

C'è stato un dialogo costruttivo con la Polizia Municipale per trovare una soluzione pratica al problema dei parcheggi davanti alle scuole.

Quando c'è il coinvolgimento diretto la Polizia Municipale aiuta e viene incontro

Gli spazi pedonali e le aree pedonali sono luoghi in cui si possono aiutare i figli a rendersi autonomi. Però sono solo in centro storico

Le piste ciclabili sono numerose rispetto a 15 anni fa quando non ce n'erano. Nelle città piccole non ci sono tragitti molto lunghi

Ci sono servizi dedicati, a pagamento, di trasporto in pullman verso le scuole, organizzati da Asp. Spesso il servizio c'è anche per la logopedia e la fisioterapia se in orario scolastico. Asp con questo servizio è un grande aiuto. Non so in futuro se ci sarà ancora.

5. Conosci esperienze, buone pratiche, casi, che possono essere studiate per poter poi essere adottate e/o mutate?

Alcune città europee, come Barcellona e Berlino, in cui muoversi con i mezzi pubblici è stato facile, più che a Ravenna perché ci sono le pedane

Ci sono pratiche di autonomia ed esperienze di vita, come autonomia abitativa, che ho visto riportate in convegni, che ti fanno capire che è una cosa possibile. Ad esempio Cuneo e Pordenone.

Anche in ambito scolastico ci sono alcune buone pratiche, molto rare. Tutto dipende dalle caratteristiche dei singoli insegnanti. Purtroppo.

Mi sembrano già belle le associazioni che ci sono a Ravenna, come quella del Judo che coinvolge i disabili e quella della psicomotricità

Sullo sport si potrebbe fare di più. Sul basket, sulla pallavolo.

Anche dal punto di vista lavorativo si potrebbe fare di più. A Lugo c'è la Cils che fa manutenzione del verde pubblico coinvolgendo i disabili e sono organizzati molto bene.

PRIORITA' MOBILITA'

1.strade, marciapiedi, parcheggi

2.arredo urbano

3.trasporto pubblico

4.segnaletica e cartellonistica

1. Strade, marciapiedi, parcheggi

- a) *La stragrande maggioranza indica questi elementi come i maggiori responsabili della loro insicurezza e impossibilità di muoversi nella città.*
- b) *Le pavimentazioni del centro storico sono impercorribili con una sedia a ruote e/o con le stampelle e/o per chi ha problemi di stabilità ed equilibrio. Bisogna allungare molto i percorsi per evitare le strade del centro storico.*
- c) *La totalità delle intervistate evidenzia problemi rispetto ai marciapiedi. Sono sconnessi e pericolosi. Spesso sono interrotti. Spesso iniziano ma poi finiscono "nel nulla". Spesso sono intralciati da auto parcheggiate. Spesso sono da condividere con pedoni e ciclisti. Spesso è necessario scendere in strada con tutti i pericoli che questo comporta.*

"Cammino sul marciapiedi perché devo sempre stare vicino a una rete, un cancello, una recinzione, una ringhiera, così mi appoggio. Il problema è che nei marciapiedi non si cammina. Sono sempre pieni di macchine parcheggiate. Il problema più grande è quello. Delle volte vado sulla strada. Lo so che è pericoloso però sono pericolosi anche i marciapiedi..."

- d) *I parcheggi sono da tutte segnalati come elemento fondamentale e imprescindibile per l'accessibilità ai luoghi e l'inclusione nella città. Per alcune i parcheggi sono una vera e propria ossessione che condiziona non solo l'organizzazione dell'intera giornata ma anche parte della notte. I posti riservati ai disabili sono troppo pochi soprattutto in certi luoghi (mercato, Ospedale, Cmp, Pronto Soccorso, anagrafe e uffici comunali). Spesso non sono fatti bene e sono troppo stretti. Spesso sono occupati indebitamente da chi ha il contrassegno ma non è disabile.*

"Sono arrivata che mi sveglio alle 3,30 o alle 4...poi inizio a fare le mie cose ma tutto è orientato al mio problema: e se non trovo parcheggio? Arrivo alle 6,30 anche se il mio orario parte dalle 7"

- e) *Per quanto detto sopra tutte le donne intervistate si organizzano quotidianamente delle mappe mentali rispetto ai percorsi che possono fare per raggiungere i luoghi dove hanno bisogno o desiderano andare. Talvolta giungono alla conclusione che quel percorso è impossibile per loro da percorrere o troppo fatico e quindi si rinuncia.*

"Andare in centro per me non è un obbligo come andare al lavoro quindi me lo impedisco, lo casso, lo elimino...perché poi è così...se devi fare molta fatica finisci per rinunciare."

- f) *Molte donne segnalano il desiderio di potersi muovere e spostare in percorsi sicuri ma anche rilassanti in modo da impegnare il tempo libero in attività di svago e di piacere.*

3. *Trasporto pubblico*

- a) *Molte donne, soprattutto le madri con figli con disabilità, evidenziano l'impossibilità di utilizzare il trasporto pubblico poiché gli autobus non sono attrezzati né per salire e scendere né per trasportare persone con disabilità.*
- b) *Non sono dotati di chiamata vocale né alla fermata né dentro all'autobus.*
- c) *I numeri sono scritti in caratteri troppo piccoli e spesso sono illeggibili.*
- d) *Le fermate spesso non sono in sicurezza (troppo sporgenti sulla strada).*
- e) *Le fermate non sono dotate né di sedute né di pensilina (la pioggia e il maltempo sono elementi che condizionano in modo determinante la vita quotidiana delle donne con disabilità).*
- f) *Le corse degli autobus sono scarse nei giorni festivi e pressoché inesistenti dopo le 20 della sera.*
- g) *E' necessario segnalare nel tabellone degli arrivi se il l'autobus in arrivo ha la pedana oppure no.*
- h) *Le fermate sono troppo distanti le une dalle altre.*

Quello sopra riportato è solo una parte del percorso svolto ma il documento della partecipazione di questo progetto diventa un allegato del presente Piano determinandone inevitabilmente una parte integrante nella determinazione delle priorità.

12 REDAZIONE DEI DATI

Sulla base del rilievo sono stati inseriti i dati negli appositi format riassuntivi, realizzando la schedatura informatizzata dei rapporti sull'accessibilità delle strutture e dei percorsi.

12.1 Rapporti d'intervento e analisi delle priorità

Sulla base dell'intera fase conoscitiva si prevede di valutare le strutture ed i percorsi rilevati, allo scopo di redigere dettagliati rapporti d'intervento. Su questi viene indicato l'insieme degli interventi atti a modificare i "conflitti uomo-ambiente" rilevati, la cui mitigazione delle criticità potrà avvenire utilizzando buone prassi di intervento opportunamente individuate.

A conclusione di tale fase si procederà ad assegnare una priorità agli interventi da realizzare per risolvere condizioni circoscritte di particolare gravità o ubicate in particolari luoghi nodali.

12.2 Programmi d'intervento

Sulla base dei “rapporti d'intervento” sono redatti i programmi d'intervento, suddivisi in stralci omogenei per aree e costi. A titolo esemplificativo gli interventi potranno essere suddivisi in strategici, a scala territoriale omogenea o puntuali, nei quali sarà richiesta una attività specifica per il superamento delle condizioni rilevate.

L'amministrazione potrà definire delle linee guida d'intervento per il controllo delle realizzazioni rispetto alle normative cogenti e alle indicazioni del gruppo estensore del piano. Tale attività è funzionale all'attività di metodologia di verifica ex-post del presente Piano e del successivo P.E.B.A.

A conclusione dei programmi di intervento si renderà necessario prevedere l'aggiornamento delle carte tematiche e del materiale riguardante la mappa dell'accessibilità.

L'amministrazione provvederà ad inserire i dati rilevati, con i relativi programmi d'intervento, all'interno del Piano d'abbattimento delle barriere architettoniche.

12.3 Comunicazione e pubblicazione

Il Piano verrà pubblicato nel sito dell'amministrazione comunale, inoltre verrà pubblicata la sintesi degli interventi necessari per attenuare i conflitti uomo ambiente rilevati.

13 FORMAZIONE E INFORMAZIONE

Il termine accessibilità è utilizzato con diverse sfumature di significato in più di un settore. Nel web ci si riferisce alla capacità dei sistemi informatici, nelle forme e nei limiti consentiti dalle conoscenze tecnologiche, di erogare servizi e fornire informazioni fruibili, senza discriminazioni.

Nel pensiero corrente è spesso utilizzato per concentrarsi esclusivamente sulle persone con disabilità, correlandolo all'abbattimento delle barriere architettoniche e di conseguenza in termini di accesso e fruizione dello spazio o di servizi. In urbanistica, si arriva a definire con l'accessibilità, uno dei tre livelli di qualità dello spazio costruito, stabilendo i requisiti in modo differenziato a seconda della tipologia degli edifici e dei vuoti.

Se con il termine 'accesso' è genericamente indicato la via o il modo per poter andare in un luogo, la nostra definizione vuole estendere il significato ed arrivare a considerare l'accessibilità come la possibilità di dare forma a bisogni reali.

Approfondirne il pensiero ci obbliga ad offrirne un'elaborazione culturale, attraverso casi e azioni specifici con la proposta di un dibattito teorico accompagnato da immediate applicazioni pratiche, in grado di verificarne le premesse. Ampliarne il concetto porta a sviluppare qualsiasi programma cercando di mantenere saldi principi che orientano fin da subito le scelte strategiche del progetto.

Ciò permette di trattare coerentemente lavori a diversa scala giungendo a risultati diversi nelle forme ma costanti nei principi. Nel periodo storico in cui viviamo, secondo un pensiero ordinario, la forma è la soluzione che è chiamato a dare l'architetto e i bisogni sono le necessità espresse più o meno esplicitamente dalla committenza.

Evidentemente il progettista di opere pubbliche si occupa per definizione di accessibilità, in quanto dare forma alle necessità significa semplicemente dare una sostanziale risposta attraverso il proprio lavoro, ovvero la sintesi del progetto.

Perché oggi accessibilità significa anche: attivare processi di partecipazione che allarghino il senso della parola "cittadinanza", rispondere con un tavolo alla richiesta di una postazione scolastica per disabili, disegnare un manufatto pensando alla norma ma soprattutto al disabile, progettare un parco per tutti, rendere permeabile un complesso scolastico come spazio pubblico.

Ogni progettazione accessibile parte con il testare fisicamente attraverso il mezzo più restrittivo la morfologia inadatta del luogo interessato. Far salire su una carrozzina il progettista, l'abitante, il giovane, l'anziano, vuole essere anche una operazione culturale,

affermando fortemente il valore della ricchezza nella diversità attraverso la pratica sul campo. Muoversi e farsi vedere in contesti normali con ausili speciali ha un enorme valore di sensibilizzazione primaria sui cittadini che si incontrano.⁵

“A fronte di sempre nuove normative in edilizia che diventano la priorità e nelle quali ci si butta a capofitto la normativa sull’abbattimento delle barriere, che risale all’89 ma parte già dagli anni ’70, diventa l’ultima ruota del carro.

Pertanto riusciremo ad ottenere qualche risultato concreto quando i temi dell’accessibilità, dell’adattabilità e della visitabilità, saranno assunti dai tecnici come un modo naturale di pensare e, quindi, di progettare senza pensare alla legge e alle normative, ma avendo solamente presente il fatto che le persone con disabilità esistono e hanno bisogno di muoversi in un certo modo.

Con la convinzione, forte, che in un paese civile ogni bisogno deve corrispondere ad un diritto...”.

Ma la cosa più importante è tenere sempre le antenne dritte sui disabili e su chi vive certe limitazioni sulla propria pelle: è un discorso di cultura e di civiltà che non è solo dei tecnici e dei progettisti, ma deve coinvolgere tutti, a partire dal capocantiere fino al committente.”⁶

Anche sulla scorta di quest’ultima affermazione nasce la necessità di definire il completamento di questo percorso parziale con una sessione di aggiornamento professionale. Tale sessione di aggiornamento sarà programmata avendo cura che la stessa vada a favore di tecnici, addetti alla progettazione e alla direzione dei lavori di opere pubbliche, in servizio presso il Comune di Ravenna allo scopo di sensibilizzarne l’operato.

⁵ Costruire città accessibili a tutte le età strumenti e azioni – ACCESS SOS Corbo Editore – Ferrara 2011

⁶ Gaetano Venturelli presidente di Cerpa Italia (Centro europeo di ricerca e promozione dell’accessibilità)

14 UFFICIO DI RIFERIMENTO

Durante i molti incontri, svoltisi nell'ambito della formazione del Piano Generale del Traffico Urbano e del Piano Urbano della Mobilità Sostenibile e su sollecitazione di alcuni rappresentanti delle principali Associazioni a tutela delle persone con disabilità si è convenuto che l'individuazione di un soggetto unico per la ricezione delle segnalazioni fosse una situazione da risolvere.

Si ritiene pertanto che tale soggetto debba essere individuato nell'attuale Ufficio Pianificazione Mobilità e che tale soggetto debba ricevere le segnalazioni e le tratti avendo una visione complessiva della situazione. Tale soggetto dovrà proporre soluzioni, promuovere sinergie e interazioni tra settori/uffici della pubblica amministrazione, dell'urbanistica, della scuola, nel nome delle pari opportunità di accesso ai beni e ai servizi della comunità.

La procedura per l'invio e la ricezione delle segnalazioni potrà essere individuata anche tra quelle già in uso all'Amministrazione avendo cura di armonizzarla con le esigenze specifiche.

Il principale vantaggio di avere nell'amministrazione un ufficio di riferimento è quello di poter avere una visione complessiva degli interventi da realizzare sul territorio e delle risorse disponibili, anche in relazione ai mezzi ed agli strumenti che le organizzazioni sociali possono mettere a disposizione della comunità, se ben coordinate.

Inoltre il coordinamento con gli altri uffici e settori tecnici dell'Amministrazione dovrebbe semplificare tale azione.

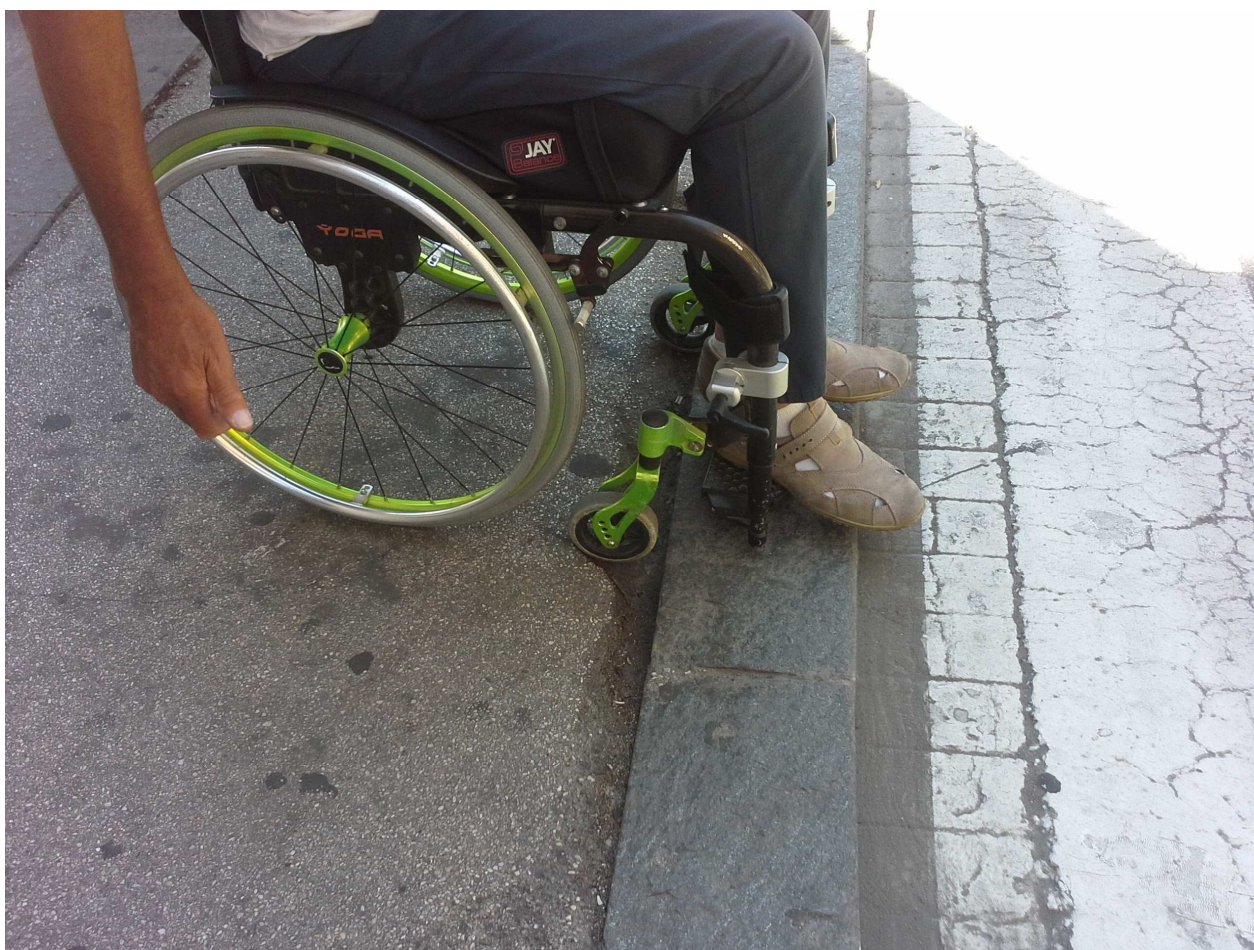
In sostanza un URP dedicato alle segnalazioni sulla mobilità per le persone con disabilità.

15 BUONE PRASSI E/O SOLUZIONI D'INTERVENTO

15.1 Marciapiedi

ERRORI COMUNI E / O NOTE DI RIFERIMENTO	SOLUZIONI E / O BUONE PRASSI
La larghezza minima di 90 cm dimensionata sul passaggio della sedia a ruote è generalmente insufficiente	<p>Dove è possibile, garantire una larghezza minima di almeno 120 cm. Ad ogni cambio di pendenza è opportuno prevedere un piano di sosta di almeno 150 cm.</p> <p>E' necessario tenere conto delle sporgenze di siepi ed alberi sulla sede del marciapiede, utilizzando in particolare piante dotate di radici consone e di fiori e frutti adatti a non imbrattare la pavimentazione. Inoltre i grigliati ad uso della protezione dalle radici degli alberi non devono ridurre la sede pedonale al di sotto di 90 cm.</p> <p>L'uso di espositori mobili e non devono limitare la larghezza usufruibile del marciapiede. E' importante il rispetto della pendenza laterale massima ammessa (1,5 %).</p> <p>Prevedere, dove necessario, dei corrimani in corrispondenza di percorsi in pendenza. E' consigliabile usare in modo appropriato segnalazioni visive e colori per orientare i percorsi, in particolare in zone ampie e prive di riferimenti (piazze, stazioni...) o in corrispondenza dei punti principali del percorso (attraversamenti, rampe, intersezioni, ...) utilizzando sia segnaletica adeguata che pavimentazioni provviste di pietre di colorazioni adeguate. Inoltre, sarebbe opportuno segnalare inoltre, mediante scanalature trasversali, la posizione dei pali delle fermate dei mezzi pubblici, così come gli attraversamenti pedonali, i semafori e i servizi pubblici principali.</p> <p>In caso di percorsi pedonali realizzati con pavimentazioni in acciottolato e/o porfido prevedere, oltre alle fasce per il transito degli automezzi due fasce ad interasse (70-80 cm) per consentire il movimento delle sedie a ruote e passeggini.</p>
La misura del percorso pedonale, relativamente alla larghezza deve tener conto dell'eventuale presenza di ostacoli fissi o mobili.	<p>Quando è possibile, rimuovere gli ostacoli mobili, altrimenti sviluppare strategie per eluderli, come allargamenti dei percorsi o segnalazione degli ostacoli a terra. E' comunque buona prassi segnalare qualsiasi elemento, sia sporgente sotto i 95 cm che a terra, misura di riferimento delle persone che utilizzano bastone lungo.</p>

<p>La mancata distinzione dei percorsi pedonali da quelli veicolari</p>	<p>E' preferibile, quando il percorso non è su piani differenti rispetto a quello veicolare, segnalare e proteggere l'area di esclusiva pertinenza del pedone. In tal caso sono da evitare sistemi di dissuasione con pioli o montanti verticali collegati tra loro da barre orizzontali o catene pendenti non segnalate a terra. In particolare, dove sono presenti passi carrabili, che interferiscono con percorsi pedonali, si richiede la segnalazione a terra delle zona di manovra degli autoveicoli.</p>
<p>La mancata differenziazione cromatica degli elementi nei marciapiedi.</p>	<p>Il cordonato del marciapiede può essere realizzato con materiali o finiture che realizzino una differenziazione cromatica dei piani delle pavimentazioni. Tali linee possono diventare riferimenti visivi o tattili, se lavorate in maniera differenziata.</p>
<p>Presenza di ostacoli ad una altezza minima di 2,10 m dal calpestio, come ad esempio fianchi di scale a giorno o tiranti di tutori di piante nei giardini e nei parchi.</p>	<p>Quando è possibile, rimuovere gli ostacoli posti ad una altezza inferiore di 2,10 m, altrimenti sviluppare strategie per eluderli.</p>



15.2 Percorsi pedonali

ERRORI COMUNI E / O NOTE DI RIFERIMENTO	SOLUZIONI E / O BUONE PRASSI
Talvolta le aree verdi pubbliche sono confinate entro cordoli che ne impediscono il libero attraversamento.	Dove i cordoli sono indispensabili e comunque risulta necessario anche il loro attraversamento, è opportuno realizzare delle adeguate rampe di scavalamento.
Fondi sconnessi, fangosi, sabbiosi, o composti da materiali incoerenti in genere (brecciolino o ghiaietto) risultano difficilmente praticabili da persone con disabilità che utilizzano sedia a ruote o passeggini. Evitare, dunque, percorsi pedonali realizzati con pavimentazioni in acciottolato.	Prevedere, dove necessario, dei corrimani in corrispondenza di percorsi in pendenza. In generale è consigliabile usare in modo appropriato segnalazioni visive e colori per orientare i percorsi, in particolare in zone ampie e prive di riferimenti (piazze, stazioni...) o in corrispondenza dei punti principali del percorso (attraversamenti, rampe, intersezioni, ...) utilizzando sia segnaletica adeguata che pavimentazioni provviste di pietre di colorazioni adeguate. Sarebbe opportuno segnalare inoltre, mediante scanalature trasversali, la posizione dei pali delle fermate dei mezzi pubblici, così come gli attraversamenti pedonali, i semafori e i servizi pubblici principali. Laddove è necessario inserire dei percorsi con pavimentazioni sconnesse o con pavimentazioni in cui sono presenti dei rialzi prevedere corsie complanari ad interasse (70-80 cm) per consentire il movimento delle sedie a ruote, passeggini, ecc.
Aree di manovra non complanari	In tutte le aree di manovra, come nelle intersezioni dei percorsi o agli angoli, prevedere aree in piano prive di pendenze. Nelle aree dove avvengono cambi di direzione è preferibile differenziare le pavimentazioni cromaticamente o dal punto di vista tattile. Ad ogni cambio di pendenza è opportuno prevedere un piano di sosta di almeno 150 cm.
Percorsi di larghezza e pendenza non adeguata	E' necessario tenere conto delle sporgenze di siepi ed alberi sulla sede del marciapiede, utilizzando in particolare piante dotate di radici consone e di fiori e frutti adatti a non imbrattare la pavimentazione. Inoltre i grigliati ad uso della protezione dalle radici degli alberi non devono ridurre la sede pedonale al di sotto di 90 cm. Gli arredi urbani non devono limitare la larghezza usufruibile del marciapiede. Così pure si deve tenere adeguatamente conto degli spazi appositamente creati per i contenitori dei rifiuti in modo che questi non vadano a sottrarre spazio ai marciapiedi o comunque costituiscano un ostacolo alla mobilità. E' importante inoltre il rispetto della pendenza laterale massima ammessa (1,5 %).

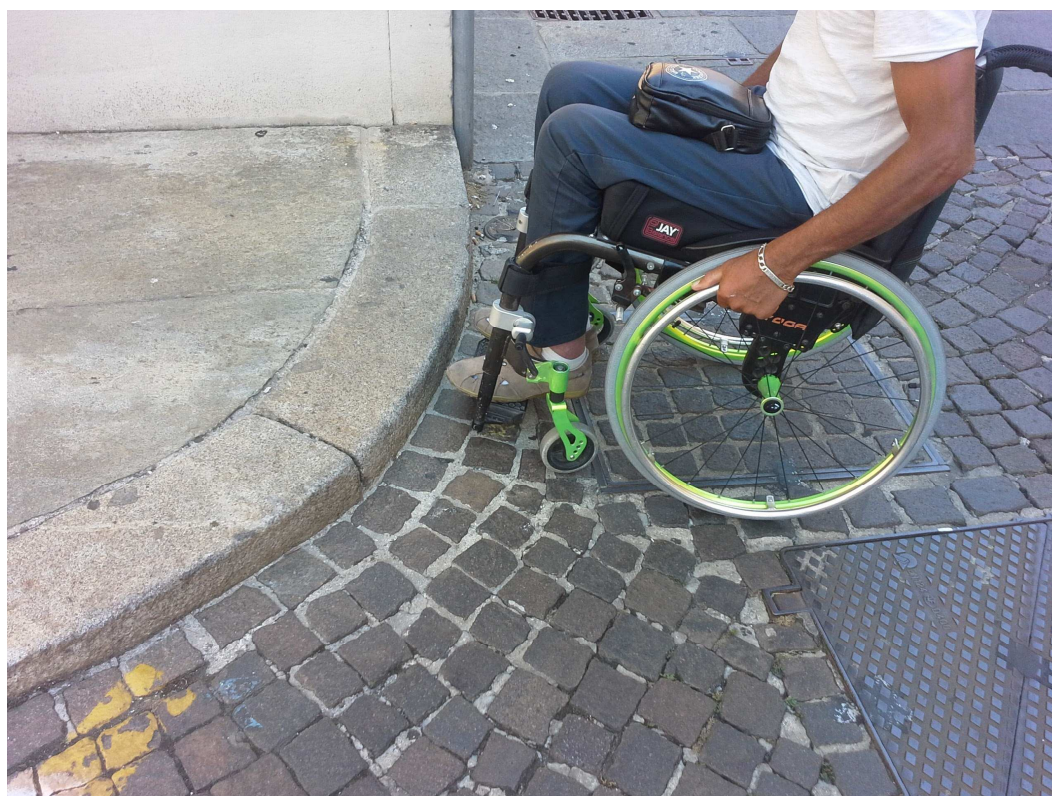
15.3 Pavimentazioni

ERRORI COMUNI E / O NOTE DI RIFERIMENTO	SOLUZIONI E / O BUONE PRASSI
Pavimentazione antisdrucchiole eccessivamente ruvida. La ruvidezza della pavimentazione può creare delle difficoltà ad alcune persone con difficoltà motorie.	E' consigliabile utilizzare aree (o fasce accessibili) con pavimentazioni più lisce.
Grigliati realizzati con maglie parallele al senso di marcia.	I grigliati dovrebbero avere vuoti tali da non costituire ostacolo o pericolo per ruote, bastoni di sostegno o stampelle. Tutti i grigliati e le caditoie devono essere complanari alla pavimentazione.
Per le persone con disabilità percettive, qualora la presenza di linee di riferimento continue, naturali, non sia presente lungo il percorso è necessario integrare il grado di comunicabilità con elementi artificiali continui o discreti.	<p>In zone ampie e prive di riferimenti, è necessario prevedere alcuni accorgimenti per le persone ipovedenti, quali l'uso di pavimentazioni dotate di superfici tattili in grado di fornire indicazioni in merito alla presenza di cambi di direzione, ostacoli, intersezioni. L'uso invece di variazioni cromatiche sulle superfici di percorrenza costituisce un valido aiuto all'orientamento soprattutto delle persone dotate di un residuo visivo.</p> <p>Qualora il percorso abbia una lunghezza superiore a 10 m è preferibile utilizzare pavimentazioni tattili "discrete" che rimandino alla linea naturale continua (quando esiste) di riferimento.</p> <p>La pavimentazione può costituire un valido ausilio per le persone con problemi cognitivi.</p> <p>La presenza di linee di riferimento continue sono un valido supporto per mantenere il "senso di marcia" e comprendere la natura del percorso.</p>
Le pavimentazioni drenanti, utilizzate principalmente nelle aree di parcheggio possono risultare un grave problema per le persone che utilizzano sedia a rotelle, a causa degli spazi interstiziali tra i blocchi del piano pavimento.	Nei tratti di pavimentazione drenante prevedere strisce continue di pavimentazione prive di discontinuità, ad interasse 70-80 cm.
Per valutare il grado di scivolosità del piano di calpestio, i pavimenti risultano particolarmente complessi nella loro misurazione. Un metodo informale per capire se una pavimentazione presenta i requisiti di riferimento è quella di camminare con scarpe con suola di para liscia sulla pavimentazione bagnata.	La pavimentazione deve essere complanare e antisdrucchiole.



15.4 Scivoli, rampe e raccordi

ERRORI COMUNI E / O NOTE DI RIFERIMENTO	SOLUZIONI E / O BUONE PRASSI
La pendenza massima consentita per le rampe, pari all' 8 %, è difficilmente superabile in modo autonomo soprattutto per alcune patologie	In assenza di limitazioni di tipo tecnico o economico, è buona norma prevedere una pendenza della rampa pari al 4-5 %. L'inizio e la fine della stessa devono essere opportunamente segnalati attraverso un corretto uso della segnaletica tattile a terra. E' inoltre opportuno evitare di far confluire la rampa su una cunetta o su un grigliato. Si dovrebbe prevedere la copertura delle rampe e la loro illuminazione, in particolare per quelle a servizio di strutture sanitarie e di pubblica utilità.
La rampa, specie quando supera un dislivello $d > 90$ cm, non è dotata di corrimano.	E' preferibile dotare di corrimano la rampa quando il dislivello superato è > 90 cm o quando la sua pendenza è $> 6\%$. Se la rampa ha una pendenza $> 8\%$, si deve prevedere un corrimano di protezione su entrambi i lati della rampa per consentire al fruitore una maggiore presa.
Mancata segnalazione a terra della rampa.	E' preferibile, soprattutto quando la rampa ha una pendenza $< 8\%$, segnalare a terra con pavimentazioni tattili la presenza di un ostacolo superabile.
L'articolazione della rampa prevede cambi di direzione.	Quando la rampa presenta uno sviluppo non lineare è necessario prevedere delle zone, in piano, per il cambio di direzione.



15.5 Parcheggio

ERRORI COMUNI E / O NOTE DI RIFERIMENTO	SOLUZIONI E / O BUONE PRASSI
Le pavimentazioni drenanti, utilizzate principalmente nelle aree di parcheggio possono risultare un grave problema per le persone che utilizzano sedia a rotelle, a causa degli spazi interstiziali tra i blocchi del piano pavimento.	Nei tratti di pavimentazione drenante prevedere strisce continue di pavimentazione prive di discontinuità, ad interasse 70-80 cm. È opportuno prevedere parcheggi riservati in un buon numero soprattutto presso scuole, ospedali, luoghi di cura e/o frequentati da disabili.
Eccessiva distanza tra ingressi di edifici di particolare importanza e area di parcheggio.	Per quanto possibile sarebbe consigliabile realizzare parcheggi e aree di sosta in prossimità degli accessi praticabili.
Le aree di manovra dei parcheggi non sono complanari e prospicienti alla zona di uscita dell'utente dal veicolo. Il percorso di collegamento con l'area di parcheggio, presenta dislivelli non raccordati.	E' consigliabile utilizzare parcheggi realizzati ortogonalmente rispetto al senso di marcia del percorso veicolare afferente. Prevedere nell'area di trasferimento (larghezza > 1,50 m per dare l'opportunità di rotazione della sedia a rotelle a 360°), rampe di raccordo con il percorso pedonale.



15.6 Fermate dei mezzi di trasporto pubblico

ERRORI COMUNI E / O NOTE DI RIFERIMENTO	SOLUZIONI E / O BUONE PRASSI
Presenza di dislivelli tra il pianale del mezzo ed il marciapiede.	Per consentire l'accesso al mezzo, è bene che la differenza di quota tra pianale del mezzo e marciapiede consenta l'utilizzo della pedana mobile.
Mancanza di segnaletica di informazione o mappe tattili opportunamente collocati, che indichino i percorsi "sicuri", i limiti delle banchine, gli spazi in cui sostare per avere accesso al mezzo. Mancanza di spazi di manovra che consentano di poter effettuare l'accesso al mezzo con sedia a rotelle.	La segnaletica deve consentire l'accesso alle informazioni da parte di chiunque, pertanto sarebbero utili dotare le pensiline di dispositivi idonei. Inoltre devono essere previsti adeguati spazi di manovra necessari allo spostamento della sedia a rotelle.

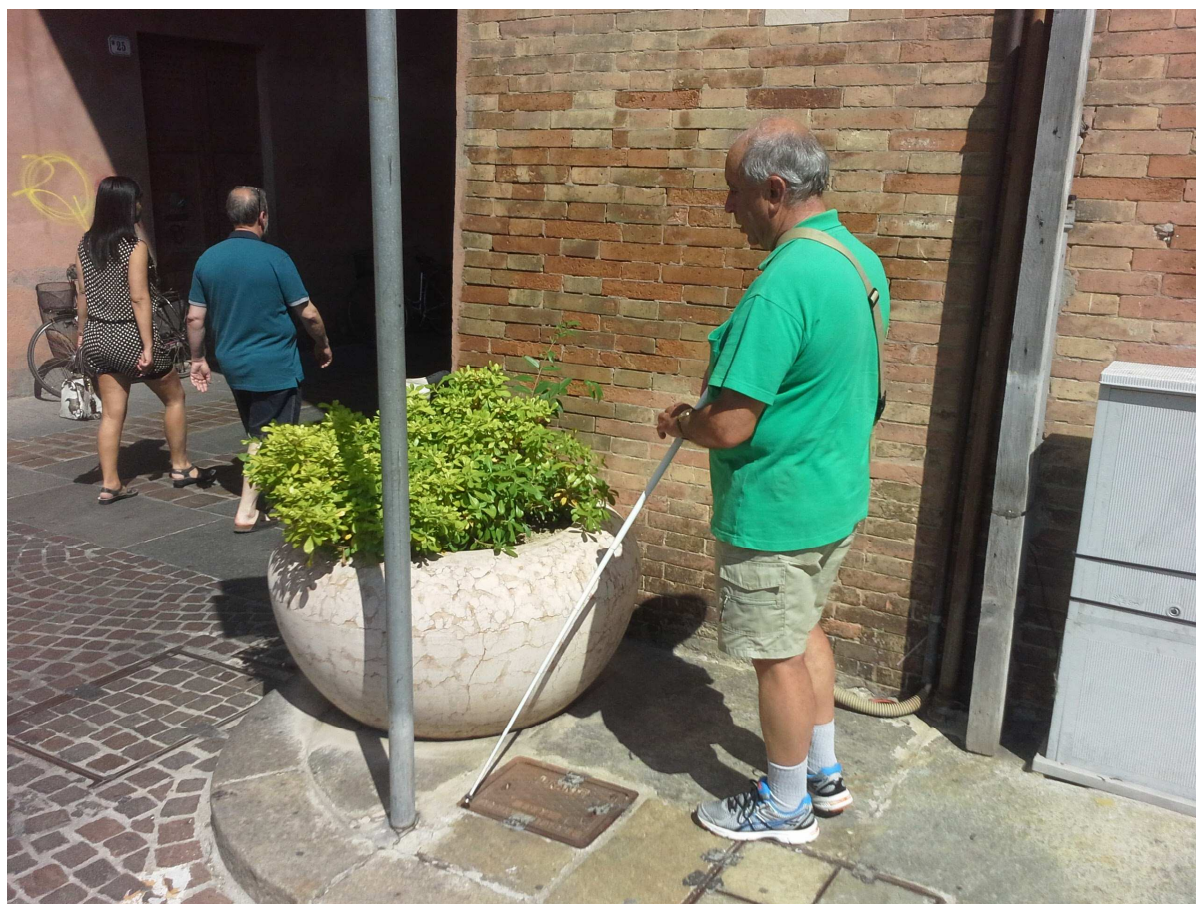


15.7 Attraversamenti pedonali

ERRORI COMUNI E / O NOTE DI RIFERIMENTO	SOLUZIONI E / O BUONE PRASSI
<p>Gli attraversamenti pedonali, spesso, rappresentano luoghi urbani pericolosi, dove il rischio d'incidente è elevato soprattutto per chi ha problemi motori, riflessi più lenti, disabilità sensoriali.</p> <p>Raccordi mancanti tra carreggiata e percorsi pedonali.</p> <p>Dislivelli mancanti tra zona pedonale e sede stradale.</p> <p>Isole salvagente mancanti in caso di ampie carreggiate.</p>	<p>Se l'attraversamento su carreggiata ed il percorso pedonale non si trovano sullo stesso piano, si deve prevedere un raccordo con pendenza inferiore al 10%. Se invece risulta mancante un dislivello tra la zona pedonale e la sede stradale, è indispensabile integrare l'eventuale striscia verniciata con una dotata di segnale tattile.</p> <p>Se la carreggiata è a basso flusso veicolare, verificare la possibilità di prevedere un rialzo della stessa in corrispondenza dell'attraversamento; la soluzione deve essere comunque compatibile con il transito dei mezzi di soccorso e delle biciclette.</p> <p>Se l'attraversamento ha una lunghezza maggiore di 10-12 m, prevedere l'isola salvagente e "marciapiedi a bulbo" con conseguente riduzione della lunghezza dell'attraversamento.</p>
<p>Mancata visibilità dell'attraversamento pedonale</p>	<p>Prevedere l'area salvagente in maniera tale da occupare parte della sezione stradale; in tal modo il pedone ha più possibilità di verificare l'attraversamento.</p> <p>Per aumentare la visibilità del pedone prevedere "marciapiedi a bulbo" e prevedere dissuasione fisica della sosta in prossimità dell'attraversamento.</p>
<p>Le rampe di raccordo tra i marciapiedi o i percorsi rialzati con la carreggiata stradale, presentano eccessive pendenze o sono realizzati con materiali scivolosi.</p>	<p>Le rampe devono essere realizzate con pendenza massima dell'8%. Prevedere caditoie per la raccolta dell'acqua per poter limitare ristagni d'acqua in corrispondenza dell'inizio dell'attraversamento.</p>

15.8 Elementi di arredo urbano

ERRORI COMUNI E / O NOTE DI RIFERIMENTO	SOLUZIONI E / O BUONE PRASSI
<p>La collocazione delle panchine, spesso, non tiene conto del fattore accessibilità, e ciò comporta di trovare nelle aree attrezzate panchine poco confortevoli o posizionate in modo tale da costituire ostacolo al passaggio pedonale.</p> <p>Le sedute non sono posizionate in modo da creare possibilità di comunicazione tra le persone.</p>	<p>La funzione principale della panchina è di garantire la sosta, quindi nella sua progettazione sono da valutare le caratteristiche ergonomiche per l'accessibilità ed il suo comfort.</p> <p>Devono essere collocate in modo tale da non costituire ostacolo al passaggio.</p>
<p>Le attrezzature urbane sono collocate in posizioni inaccessibili a persone su sedia a rotelle</p>	<p>Arredi urbani, totem informativi, ecc. devono essere allestiti in modo tale da consentire un uso agevole anche da parte di persone su sedia a ruote; dunque per garantire l'accessibilità alle carrozzine, è certamente più agevole l'accostamento di tipo frontale anziché laterale.</p>
<p>I pannelli affissione possono avere sporgenze che potrebbero ostacolare il passaggio di una persona con disabilità percettive/sensoriali</p>	<p>I pannelli affissioni, per non costituire un ostacolo al transito pedonale devono essere percepibili dal bastone dei non vedenti e non avere sporgenze né alla base (pericolo di inciampo) né in altezza</p>





15.9 Aree verdi e di sosta

ERRORI COMUNI E / O NOTE DI RIFERIMENTO	SOLUZIONI E / O BUONE PRASSI
<p>Frequentemente il tavolo costituisce una struttura unica e solidale con le panche non permettendo in tale modo lo spostamento di un elemento per far posto ad una sedia a ruote.</p>	<p>Lungo i percorsi si devono prevedere delle piazzole di sosta ad intervalli di spazio (ad es. 250 metri) o in funzione del tempo di percorrenza (ad es. 10 minuti), protette da una tettoia. Si devono inoltre predisporre sia bagni accessibili che tavoli da pic nic, che consentano l'avvicinamento di una sedia a ruote (altezza tavolo 78-80 cm e luce minima 70 cm).</p> <p>Inoltre, il tipo di pavimentazione deve essere costituito da materiale adeguato all'utilizzo delle sedie a ruote.</p>
<p>Mancata protezione dagli agenti atmosferici delle aree di sosta</p>	<p>Prevedere zone di ombra e/o di copertura dagli agenti atmosferici.</p>
<p>Le sedute sono realizzate con materiali che risentono eccessivamente delle condizioni atmosferiche esterne (caldo - freddo).</p>	<p>Utilizzare materiali a bassa conducibilità termica e con un alto coefficiente di riflessione luminosa.</p>

15.10 Segnaletica direzionale

ERRORI COMUNI E / O NOTE DI RIFERIMENTO	SOLUZIONI E / O BUONE PRASSI
<p>Per le persone con disabilità percettive/sensoriali l'individuazione del palo di sostegno di un attraversamento pedonale semaforizzato può risultare molto complesso.</p>	<p>E' buona norma, negli attraversamenti pedonali, apporre un segnale fortemente contrastato per facilitarne la percezione da parte degli ipovedenti, che peraltro fanno scarso uso del bastone bianco per intercettare gli ostacoli ed evitarli.</p> <p>Sarebbe utile usare idonee pavimentazioni tattili, che raccordino i pedoni con disabilità percettive/sensoriali al palo stesso, consentendo di attivare la chiamata.</p> <p>Inoltre, possono risultare utili altre indicazioni direzionali apposte sul palo semaforico.</p>
<p>Mancanza di segnalazione o modalità alternative di comunicazione rivolte a persone con disabilità percettive/sensoriali.</p>	<p>Risulta fondamentale adottare tutti gli accorgimenti possibili sull'uso dei colori e delle superfici, in modo da dare indicazioni di direzione, di svolta, di intersezione, o per indicare la presenza di servizi igienici. In particolare, nei luoghi ampi privi di riferimenti strutturali (piazze, slarghi, stazioni ferroviarie, aeroporti, centri commerciali), i percorsi principali dovrebbero essere dotati di riconoscimenti tattili, realizzati con piastrelle in gomma, grés o altri materiali lapidei recanti almeno due codici, in grado di fornire alla persona ipovedente le informazioni principali in termini di direzione e pericolo.</p>
<p>Gli indicatori tattili sul piano di calpestio vanno installati con moderazione ed esclusivamente nelle zone dove siano ritenuti necessari. E' necessario che le segnalazioni sul piano del calpestio posseggano determinati requisiti, quali percepibilità, univocità, uniformità, intuitività e multimedialità.</p>	<p>Piste tattili che indichino un percorso qualora non siano presenti efficaci guide naturali. Un'ulteriore soluzione per migliorare la visibilità delle piste tattili potrebbe essere un forte contrasto cromatico.</p>

16 PRIORITÀ DI INTERVENTO E MODALITÀ OPERATIVE PER LA RISOLUZIONE DELLE CRITICITÀ

Per quanto riguarda la priorità da assegnare alla risoluzione della singola scheda si ritiene di perseguire l'ordine già adottato per la realizzazione dei sopralluoghi e ritenuto compatibile con le esigenze primarie delle persone in genere e di quelle con disabilità in particolare.

Verranno pertanto risolte le criticità delle schede nel seguente ordine:

CLASSE	TIPOLOGIA
1	Sanità (strutture sanitarie pubbliche, ambulatori pubblici decentrati, farmacie) Residenze protette (R.S.A. casa riposo, ...) Bagni Pubblici
2	Giustizia e Ordine Pubblico (tribunale, uffici giudiziari, caserme, Questura, Prefettura, ecc.)
3	Istruzione (scuole di ogni ordine e grado) Cultura (museo, biblioteca, sala congressi) Spettacolo (cinema e teatro) Monumenti
4	Amministrazione (Uffici comunali, provinciali, regionali, Agenzie, ...) Poste
5	Sport (impianti sportivi) Tempo libero (associazioni, ...) Verde pubblico (parco, giardini, ...)
6	Luoghi di scambio (Stazione FS, parcheggi scambiatori, ...)

Le criticità individuate verranno pertanto affrontate con tale ordine siano esse derivanti da rilievi nel centro abitato di Ravenna che di quello di uno degli altri centri abitati del territorio comunale.

Quando un progettista, sia esso interno all'Amministrazione sia esterno, dovesse affrontare la progettazione di un ambito pubblico esterno (strada, piazza, viabilità pubblica, ecc) dovrà chiedere conto dell'esistenza di possibili schede nelle immediate vicinanze dell'opera progettata per verificare la possibilità di introdurre nel progetto la risoluzione di eventuali criticità.

Si ritiene opportuno introdurre un momento di verifica all'interno delle check list previste dal Sistema di Gestione della Qualità della progettazione.

17 STIMA DEI COSTI DEGLI INTERVENTI

Relativamente alla risoluzione delle criticità rilevate, si indica una prima quantificazione di massima delle risorse complessive da prevedere, in un arco temporale di medio/lungo periodo, negli strumenti di programmazione economico-finanziaria dell'Amministrazione.

La stima è impostata su costi parametrizzati per gli interventi di superamento delle criticità rilevate. Tale indicazione è da considerarsi un puro riferimento parametrico, pertanto per ogni percorso sarà necessario redigere un progetto specifico che indichi i costi reali degli interventi.

Le 6 macro-categorie di intervento corrispondono alle rispettive sezioni delle schede di rilievo.

Complessivamente è stimabile un importo di opere che potrebbero raggiungere i 3.000.000 euro divisi indicativamente come riportato nel grafico che segue:

