

COMUNE DI SANT'ANTONIO ABATE

Città Metropolitana di Napoli



PEBA

PIANO
ELIMINAZIONE
BARRIERE
ARCHITETTONICHE



Una città accessibile è una città per tutti.

Il Sindaco

L'Assessore



Comune di
Sant'Antonio Abate

RELAZIONE PRELIMINARE

Indice generale

1. PREMESSA

2. RIFERIMENTI NORMATIVI

- 2.1 Normativa Nazionale
- 2.2 Normativa Regionale (Campania)

3. DEFINIZIONI

- 3.1 – Tipologie di barriere
- 3.2 – Tipologie di disabilità
- 3.3 – Parametri di accessibilità
- 3.4 – Criteri progettuali

4. IL PROGETTO DEL PIANO

- 4.1 Finalità e ambito di applicazione
 - 4.1.1 Spazi urbani
 - 4.1.2 Edifici di competenza comunale
- 4.2 Gli strumenti di analisi
- 4.3 I soggetti coinvolti

5. ARTICOLAZIONE DEL PEBA

- 5.1 Il percorso partecipato
- 5.2 Comunicazione
- 5.3 Analisi dello Stato di fatto
 - 5.3.1 Spazi urbani
 - 5.3.2 Edifici
- 5.4 Progettazione
- 5.5 Programmazione

6. ELENCO ALLEGATI

1. PREMESSA

– Una città è accessibile quando consente al più ampio numero di persone portatrici di diverse abilità di muoversi il più possibile in autonomia e sicurezza tra gli spazi e le attrezzature di uso collettivo, tra i luoghi dell'abitare e quelli in cui si esercitano le attività del vivere quotidiano.

– Occorre quindi progettare e/o ridisegnare spazi urbani e attrezzature fruibili, confortevoli, sicuri, gradevoli (alla vista, all'udito, al tatto, all'olfatto), divertenti, non ridondanti né invasivi; spazi non specificamente dedicati alle persone con disabilità, ma nei quali tutti possano sentirsi inclusi.

Nelle operazioni di riqualificazione e rigenerazione dei territori urbani esistenti l'accessibilità deve costituire un tema ricorrente e imprescindibile, una componente ineludibile dell'accezione più ampia di sostenibilità. -

“INU — Istituto Nazionale di Urbanistica, Linee guida — Politiche integrate per città accessibili a tutti”

Redigere un PEBA significa farsi carico dei bisogni di una fetta di cittadinanza per ricondurli nell'alveo della competenza dell'Amministrazione, al fine di ottenere una condizione del vivere comune di cui tutti possano beneficiare.

Le Linee guida costituiscono il programma di lavoro del Piano per l'Eliminazione delle Barriere Architettoniche e pongono le basi per la definizione di strategie, metodologie, strumenti, schemi di lavoro ed altri indirizzi operativi da sviluppare nelle fasi di analisi, progettazione e programmazione degli interventi. L'intento è teso alla creazione di uno strumento dinamico, che abbia la capacità di adattarsi alle evoluzioni del contesto sociale e territoriale, che va perseguito attraverso gli strumenti della partecipazione e della condivisione, dell'indagine funzionale ed antropologica dello spazio costruito, della rilevazione e del superamento delle criticità. Il PEBA deve assicurare ed accompagnare un progressivo consolidamento di valori quali dignità, autonomia, inclusione; non discriminazione e partecipazione; rispetto delle differenze e accettazione della disabilità come parte della diversità umana e componente della compagine sociale.

Pertanto il Comune di Sant'Antonio Abate ha intrapreso i lavori per la redazione del Piano di Eliminazione delle Barriere Architettoniche (di seguito PEBA), strumento per la pianificazione e la programmazione coordinata degli interventi ritenuti fondamentali per la piena accessibilità e fruibilità degli spazi urbani e degli edifici di competenza dell'ente.

Il PEBA è stato introdotto nell'ordinamento nazionale dalla L. 41/1986, che ha stabilito l'obbligo, per le amministrazioni competenti, di dotarsi di piani di eliminazione delle barriere architettoniche.

L'obiettivo principale è garantire l'accessibilità e la visitabilità degli edifici pubblici, l'accessibilità degli spazi urbani pubblici costruiti o naturali e la fruizione dei trasporti da parte di tutti, secondo criteri di pianificazione/prevenzione e di buona progettazione.

Il PEBA si pone quindi l'obiettivo di garantire il raggiungimento del maggiore grado di mobilità di tutte le persone nell'ambiente abitato.

Con il PEBA, redatto ai sensi della L. n. 41/86 e ss.mm.ii. e della L.R. Campania n. 1/1994 e successive integrazioni, il Comune di Sant'Antonio Abate avvia le seguenti attività:

- **selezione** — mediante percorso di partecipazione con la popolazione e i portatori di interessi diffusi — degli spazi urbani prioritari su cui intervenire;
- realizzazione di una **mappatura degli spazi urbani** selezionati, finalizzata al censimento delle principali barriere architettoniche presenti;
- predisposizione di una **mappatura** dell'accessibilità negli **edifici** di competenza dell'Ente;
- predisposizione di un **quaderno** di interventi finalizzati a conseguire l'accessibilità degli spazi urbani e degli edifici, definendo criteri e modalità di intervento;
- **stima economica** degli interventi, ai fini del successivo inserimento nella programmazione comunale;
- stesura di **norme e buone pratiche** per la realizzazione degli interventi di manutenzione dell'esistente e di nuova realizzazione.

I criteri di fondo applicati nell'ideazione del piano si basano sulla **selezione partecipata degli ambiti di intervento e sull'utilizzo condiviso di strumenti di analisi aperti**: il coinvolgimento della popolazione, delle associazioni portatrici di interesse, della comunità attiva in ambito geografico, avrà pertanto un riscontro concreto sia sulla programmazione degli interventi di manutenzione ordinaria e straordinaria degli spazi pubblici, sia sull'attività di aggiornamento continuo dello stato di fatto e di monitoraggio ex post.

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

2. RIFERIMENTI NORMATIVI

2.1 NORMATIVA NAZIONALE

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

La **Legge 41/1986** ha stabilito, per le amministrazioni competenti, l'obbligo di dotarsi di piani di eliminazione delle barriere architettoniche per gli edifici esistenti non adeguati alle disposizioni in materia di barriere architettoniche.

La **L. 104/1992** ha esteso l'ambito di applicazione del PEBA agli interventi di adeguamento degli spazi urbani, con particolare riferimento alla realizzazione di percorsi accessibili, all'installazione di semafori acustici, alla rimozione della segnaletica che ostacola la circolazione delle persone disabili. Ha inoltre imposto l'adeguamento dei Regolamenti Edilizi alla normativa vigente in materia di eliminazione delle Barriere Architettoniche e introdotto i piani di mobilità regionali, da coordinarsi con i piani di trasporto predisposti dai Comuni.

Dal punto di vista dei **criteri di progettazione**, i principali riferimenti normativi nazionali sono il **D.M.LL.PP. n. 236/1989**, “Prescrizioni tecniche necessarie a garantire l’accessibilità, l’adattabilità e la visitabilità degli edifici privati e di edilizia residenziale pubblica, ai fini del superamento e dell’eliminazione delle barriere architettoniche”, e il **DPR 503/96**, «Regolamento recante norme per l'eliminazione delle barriere architettoniche negli edifici, spazi e servizi pubblici».

Il quadro normativo nazionale recepisce convenzioni e protocolli internazionali emanati dall’Assemblea Generale delle Nazioni Unite. In particolare, il 13.12.2006 è stata emanata la “Convenzione delle nazioni Unite sui diritti delle persone con disabilità”, ratificata in Italia con Legge n. 18 del 3 marzo 2009, che definisce la libera e incondizionata accessibilità degli spazi pubblici come strumento di sviluppo sostenibile e di piena partecipazione alla vita sociale, politica, economica, culturale e ricreativa. Vengono introdotti nuovi concetti di progettazione, tra i quali “progettazione universale” o “design for all” e “accomodamento ragionevole”. Si richiama inoltre la necessità di adottare misure per sviluppare, promulgare e monitorare l’applicazione degli standard minimi e delle linee guida per l’accessibilità delle strutture e dei servizi aperti al pubblico, ponendo l’attenzione anche alla dotazione, in strutture ed edifici aperti al pubblico, di segnali in caratteri Braille e in formati facilmente leggibili e comprensibili.

Ulteriori riferimenti normativi a livello nazionale:

- **Legge 9 gennaio 1989, n. 13** — Disposizioni per favorire il superamento e l'eliminazione delle barriere architettoniche negli edifici privati.
- **Circolare Ministeriale MLL.PP. 22 giugno 1989 n. 1669** — “Circolare esplicativa della Legge n. 13/1989”.
- **DPR 6 giugno 2001, n. 380** — “Testo unico delle disposizioni legislative e regolamentari in materia edilizia”.
- **Circolare Ministero dell'Interno 01 marzo 2002, n. 4** — “Linee guida per la valutazione della sicurezza antincendio nei luoghi di lavoro ove siano presenti persone disabili”.
- **Norma UNI 11168-1:2006** — “Accessibilità delle persone ai sistemi di trasporto rapido
 - di massa - Parte 1: Criteri progettuali per le metropolitane”, in cui si richiama la necessità di segnali tattili sulla pavimentazione, al fine di garantire l’orientamento e
 - la sicurezza dei non vedenti.
- Si segnalano inoltre le seguenti linee guida:
 - **Decreto MiBAC 28 marzo 2008** — Linee guida per il superamento delle barriere architettoniche nei luoghi di interesse culturale.
 - **UNI/PdR 24/2016** — Abbattimento barriere architettoniche. Linee guida per la riprogettazione del costruito in ottica universal design.
 - **INU Istituto nazionale di urbanistica** - “Linee guida – politiche integrate per città accessibili a tutti”, aggiornamento 1 aprile 2019.
 - **Libro verde UE** “Verso una nuova cultura della mobilità urbana”.
 - **“Linee Guida per la progettazione dei segnali e percorsi tattili necessari ai disabili visivi per il superamento delle barriere percettive”**, marzo 2014, Istituto Nazionale per la mobilità Autonoma di Ciechi e Ipovedenti.

2.2 NORMATIVA REGIONALE

In Campania il riferimento procedurale principale per la redazione del PEBA è la L.R. 1/1994 e successive modificazioni, nonché le Linee Guida regionali in materia di abbattimento delle barriere architettoniche negli edifici pubblici e negli spazi urbani.

Dal punto di vista dei criteri progettuali, il principale riferimento regionale è il Regolamento Urbanistico Edilizio Tipo (RUET) della Regione Campania, approvato con Delibera di Giunta Regionale, che recepisce le prescrizioni tecniche del D.M. 236/1989 e del DPR 503/1996 adattandole alle specificità del contesto campano.

Ulteriori riferimenti normativi regionali:

- Piano Territoriale Regionale (PTR) della Campania — che individua tra gli obiettivi strategici il miglioramento della qualità della vita e l'inclusione sociale.
- Piano Regionale dei Trasporti e della Mobilità (PRTM) — che prevede l'integrazione modale e l'accessibilità universale dei nodi di trasporto.
- Linee di indirizzo della Regione Campania per l'accessibilità e l'inclusione delle persone con disabilità negli spazi pubblici, recepite nel Piano Sociale Regionale.

Nel quadro normativo internazionale, nazionale e regionale, il superamento delle barriere architettoniche viene affrontato ponendo l'attenzione sulla prevenzione e su una progettazione attenta alle esigenze di tutte le persone. Il PEBA si configura pertanto come uno strumento di programmazione e uno strumento-guida alla progettazione.

3. DEFINIZIONI

3.1 TIPOLOGIE DI BARRIERE

La formulazione originaria del concetto di “barriera”, come rinvenibile nelle Circolari ministeriali del 1968 e del 1969, era incentrata sull’aspetto della mobilità dell’individuo e sui suoi impedimenti, rappresentati dagli ostacoli fisici che rendono difficoltosa, se non impossibile, la fruizione, l’accesso o l’utilizzo di un ambiente fisico.

La definizione di riferimento è contenuta nel testo del D.M. 236/1989, che all’art. 2 recita: **“per barriere architettoniche si intendono:**

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;

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

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.”

Già in occasione della formulazione del testo normativo si apprezza il riferimento ampliato “chiunque”, che sottintende la volontà di rivolgersi all’intera platea di utenti che si approcciano ad uno spazio pubblico, a prescindere dalle abilità possedute; riconosce inoltre il ruolo della progettazione, che deve permettere una fruizione agevole e sicura di luoghi ed attrezzature.

Appare evidente che la concezione di barriera - e, viceversa, di accessibilità - è un concetto molto complesso che riguarda molteplici aspetti dell’ambiente costruito e della sfera percettiva degli individui. La stessa definizione di “disabilità” ha subito profondi cambiamenti di prospettiva: l’*International Classification of Functioning, Disability and Health - ICF*, nel 2001 indica che *“le persone con disabilità sono coloro che hanno una minorazione di lungo periodo fisica, mentale, intellettiva e sensoriale che, in interazione con varie barriere, impedisce la piena ed effettiva partecipazione nella società su una base di eguaglianza con gli altri”*. Si assiste dunque ad un fondamentale passaggio dal considerare la disabilità come una qualità soggettive delle persone ad una relazione biunivoca tra le caratteristiche delle persone e l’ambiente costruito circostante.

Nel corso degli anni a questo scenario si aggiunge la presa di coscienza dell’esistenza di barriere di natura psicologica, che si generano nell’interazione dei soggetti con l’ambiente circostante a causa di ***difficoltà motoria, sensoriale, psichica***, di natura permanente o

temporanea, dovute a diverse caratteristiche anatomiche, fisiologiche, percettive delle persone.

A tal proposito, con la definizione di “barriera localizzativa” s'intende “ogni ostacolo o impedimento della percezione connessi alla posizione, alla forma o al colore di strutture architettoniche e dei mezzi di trasporto, tali da ostacolare o limitare la vita di relazione delle persone affette da difficoltà motoria, sensoriale e/o psichica, di natura permanente o temporanea dipendente da qualsiasi causa”.

La “**barriera percettiva**” è invece un concetto meno esplorato che, ad oggi, trova ancora scarso ambito di applicazione, sebbene – come visto- viene in qualche modo già introdotto dal D.M. 236/1989. Se una barriera architettonica è costituita da elementi fisici ben visibili e tangibili, le barriere percettive sono, viceversa, identificabili con un'assenza, cioè la mancanza di indicazioni e di accorgimenti atti a segnalare la presenza di eventuali ostacoli o fonti di pericolo. Diventa evidente che “nella progettazione dell'accessibilità urbana questo tipo di barriere non si superano fornendo ulteriori indicazioni normative, ma attraverso un processo assai più delicato che attiene alla qualità della progettazione e, in gran parte, al buon senso. Non si tratta infatti di eliminare ostacoli fisici, bensì di aggiungere informazioni, e di darle in modo corretto e chiaro. A partire dall'analisi del contesto e dalle informazioni che l'ambiente già offre, il progettista integrerà queste ultime con le informazioni mancanti (visive, tattili, acustiche), rendendo l'ambiente sufficientemente comunicativo e capace di garantire la mobilità autonoma, l'orientamento e la fruizione degli spazi in sicurezza e in pieno comfort”. (INU, maggio 2018 – Barriere percettive nella progettazione dell'accessibilità urbana. Spunti di riflessione per un primo bilancio sulle risposte progettuali in Italia - Lucia Baracco).

Recenti studi condotti in ambito urbanistico e sociologico hanno introdotto il concetto della “barriera tempo”, che associa l'accessibilità alla variabile temporale. È il caso dell'ostacolo che si genera ogni volta in cui il protrarsi dell'attesa per accedere ad un luogo o ad un servizio ne pregiudichino di fatto la fruizione, che penalizza non solo i cittadini con disabilità ma anche le categorie fragili.

Al quadro così delineato si aggiunge un'ultima riflessione: la Convenzione ONU introduce un importante aspetto legato all'accessibilità che si lega allo spazio virtuale, segnatamente “all'informazione, e alla comunicazione, compresi i sistemi e le tecnologie di informazione e comunicazione, e ad attrezzature e servizi aperti o forniti al pubblico, sia nelle aree urbane che in quelle rurali”. Tale assunto deriva dalla diffusione sempre più pervasiva del mondo digitale nella vita delle persone, attraverso la somministrazione di servizi che, spesso, avvengono esclusivamente via web; l'accendersi della crisi legata alla pandemia da Covid-19 ha senz'altro accentuato questa tendenza, mettendo in luce tutte le fragilità che una fetta di

popolazione molto variegata possiede nel relazionarsi con l'accesso ad Internet ed all'ambiente digitale e che concorrono alla determinazione del cosiddetto "digital divide".

Nel vocabolario dell'Informatica, l'accessibilità rappresenta la "proprietà che devono possedere le applicazioni per essere utilizzate con facilità dagli utenti, in particolare da coloro che si trovano in condizioni di disabilità o svantaggio". L'apertura del concetto di accessibilità al mondo tecnologico rappresenta un'attestazione di grande sensibilità nei confronti di un cambiamento di rotta soprattutto sistemico, che immagina una società sempre più digitale e connessa. L'erogazione di servizi digitali deve seguire un'evoluzione che vada di pari passo con la possibilità di utilizzare tecnologie e software in maniera semplice e "friendly": solo così sarà possibile una fruizione davvero inclusiva di una risorsa che spesso, per alcune condizioni di disabilità, rappresenta una "finestra" imprescindibile sul mondo e sulla socialità.

3.2 – TIPOLOGIE DI DISABILITA'

La convenzione delle Nazioni Unite sui Diritti delle persone con disabilità riconosce che la disabilità è un concetto in continua evoluzione e che *"è il risultato dell'interazione fra le persone con menomazioni e barriere comportamentali ed ambientali, che impediscono la loro piena ed effettiva partecipazione alla società su base di uguaglianza con gli altri"*.

Disabilità e barriera sono due concetti che si fondano su un legame biunivoco, pertanto ad una definizione di disabilità corrisponde una definizione di barriera, e viceversa. Si possono così individuare, in maniera estremamente schematica e sicuramente non esaustiva, i tipi di disabilità:

3.3 – PARAMETRI DI ACCESSIBILITA'

La legislazione italiana ha definito con il D.P.R. 236/1989 i livelli di qualità dello spazio costruito, attraverso tre diverse categorie:

- **accessibilità:** esprime il più alto livello in quanto ne consente la totale fruizione nell'immediato. Con essa si intende la possibilità, anche per persone con ridotta o impedita capacità motoria o sensoriale, di raggiungere l'edificio e le sue singole unità immobiliari e ambientali, di entrarvi agevolmente e di fruirne spazi e attrezzature in condizioni di adeguata sicurezza e autonomia;
- **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. Con essa 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;

– **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. Con essa 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.

La citata norma stabilisce i parametri di riferimento per ogni livello e introduce l'obbligo di garantire, a seconda del luogo, del tipo di edificio e di attività che ospita, specifici livelli di qualità. Il DPR 503/1996 estende l'ambito di riferimento anche agli spazi esterni e ai servizi pubblici e di pubblica utilità, dettando specifiche indicazioni per assicurare l'accessibilità di tali dotazioni.

Questi principi pensati per lo spazio fisico, urbano ed architettonico, sono tuttavia estensibili ad altri ambiti che hanno una relazione diretta con la non discriminazione. Come si legge nel Programma di azione biennale per la promozione dei diritti e l'integrazione delle persone con disabilità, “dalla piena attuazione del principio di accessibilità dipende la possibilità di attuare il diritto alla vita indipendente e all'inclusione sociale che non si conseguono senza accessibilità, mobilità personale, libertà di espressione e opinione e senza l'accesso all'informazione. Il concetto di accessibilità è quindi più di altri strettamente correlato alla non discriminazione: ogni limitazione alla piena mobilità e/o alla piena accessibilità su base di uguaglianza ad ambiente, beni, servizi, informazione, comunicazione, edifici pubblici, luoghi di lavoro, ecc.; si configura come una discriminazione ed una violazione ai dettami convenzionali. Questo il nuovo paradigma affermato a livello internazionale in questo ambito”.

Il vigente corpus normativo prevede dei meccanismi sanzionatori nei confronti del mancato rispetto delle disposizioni in materia di accessibilità; nel dettaglio, l'art. 24 della Legge 104/1992 rubricato “Eliminazione o superamento delle barriere architettoniche”, confluito nel D.P.R. 380/2001, sancisce la dichiarazione di inabitabilità e inagibilità per gli edifici non utilizzabili e la responsabilità del progettista, del direttore dei lavori, del responsabile tecnico degli accertamenti per l'agibilità o l'abitabilità e del collaudatore.

Un approccio di questo tipo rappresenta sicuramente una prima forma di tutela nei confronti del diritto all'accesso ed alla fruizione di spazi e attrezzature per i cittadini disabili, tuttavia è auspicabile un'evoluzione nell'ambito sia concettuale (classificazione in livelli, ambiti di disabilità ampliati) che dimensionale (nuovi parametri antropometrici e funzionali in relazione

ai moderni ausili per i disabili), che possa garantire una maggiore rispondenza alle esigenze reali dei disabili.

3.4 – CRITERI PROGETTUALI

Nel mondo della progettazione il tema dell'accessibilità è stato oggetto di numerose riflessioni e declinazioni, che hanno come comune denominatore la volontà di creare prodotti e ambienti che siano fruibili dal maggior numero di utenti possibile.

Il “*Barrier-free Design*” è nato negli Anni ‘50 con il cambiamento nelle politiche pubbliche e nelle pratiche di progettazione degli U.S.A. Dopo la fine della guerra in Vietnam, si è lavorato su standard nazionali per ‘edifici senza barriere’ per offrire opportunità di istruzione e occupazione, in alternativa alle cure sanitarie.

“*Universal Design*” è il termine coniato da R.L. Mace alla fine degli Anni ‘90, con il quale si identifica “la progettazione di prodotti e ambienti utilizzabili da tutte le persone, nella maggior misura possibile, senza il bisogno di adattamenti o di progettazioni specializzate”. Si basa su 7 principi cardine che possono essere applicati a diversi ambiti (**equità, flessibilità, semplicità, percettibilità, tolleranza all’errore, contenimento dello sforzo fisico, misure e spazi sufficienti**).

“*Design for All*” si sviluppa in Europa nei primi Anni 2000. Esso ha come obiettivo la progettazione di prodotti fatti per essere utilizzabili dal maggior numero possibile di persone. Lo IEED lo ha definito come “Design per la diversità umana, l’inclusione sociale e l’uguaglianza”.

“*Inclusive Design*” è un termine usato nel Regno Unito. Esso definisce “la progettazione di prodotti e servizi tradizionali che sono accessibili e fruibili da quante più persone sia ragionevolmente possibile su base globale, in una grande varietà di situazioni e nella maggior misura possibile, senza la necessità di speciali adattamenti o di progettazioni specializzate”. Non presenta una serie fissa di criteri di progettazione, ma una continua evoluzione per soddisfare una sempre più vasta gamma di utenti.

“*Accessible Design*” è stato definito dalla Guida ISO/IEC 71:2001 come “progettazione focalizzata su principi di estensione della progettazione standard a persone con qualche tipo di limitazione di prestazioni, per massimizzare il numero di potenziali clienti che possono immediatamente utilizzare un prodotto, edificio o servizio”.

“*Universal Access*” è riferito ad una prospettiva più ampia di utilizzo di un prodotto o un servizio, se necessario anche con tecnologie di assistenza. Questo pensiero ha assunto una forte posizione nel settore del design in Asia, soprattutto in Giappone, come approccio alla configurazione sociale in termini di filosofia della tecnologia.

Tali differenti definizioni hanno quale comune denominatore la volontà di creare, attraverso una progettazione attenta e studiata, un ambiente fisico privo di barriere che non preveda soluzioni “speciali” per le diverse abilità, ma che sia in grado di elaborare elementi e soluzioni progettuali che siano ugualmente fruibili da tutti. In tale scenario, risulta evidente che il ruolo cardine in questo scenario è svolto dai professionisti incaricati della progettazione degli spazi, affinché maturino la consapevolezza necessaria per un corretto approccio al tema della disabilità.

“Tra i diversi saperi che fanno riferimento alla progettazione ambientale, l’accessibilità è quello che più si interroga sui bisogni e sulle aspettative dell’abitante. Sebbene sarà sempre necessario attuare soluzioni ad hoc per risolvere specifici problemi di specifici abitanti, si può ritenere che quanto meno l’accessibilità si identificherà con le persone disabili e quanto più da cultura esperta diverrà cultura comune tanto più riuscirà a soddisfare le loro esigenze.” (A. Lauria).

È in questo senso che il design, e la progettazione in genere, hanno il dovere di diventare davvero inclusivi, “for all”.

4. IL PROGETTO DEL PIANO

4.1 FINALITA' E AMBITO DI APPLICAZIONE

L'ambito di applicazione del PEBA è definito dal DPR 503/1996, che dispone la necessità di garantire l'accessibilità e la visitabilità degli edifici pubblici, l'accessibilità degli spazi urbani costruiti o naturali e la fruizione dei trasporti da parte di tutti.

Il PEBA del Comune di Sant'Antonio Abate intende:

- definire obiettivi di qualità, sulla base delle indicazioni e delle proposte delle associazioni coinvolte, superando il concetto vincolistico derivante dalla mera applicazione delle norme di settore;
- avviare iniziative di informazione e sensibilizzazione;
- avviare azioni concrete di prevenzione alla formazione di nuove barriere architettoniche;
- individuare modalità e criteri di intervento sull'esistente, demandando ai progettisti la definizione degli aspetti di dettaglio del progetto sui singoli interventi.

4.1.1 SPAZI URBANI

L'obiettivo esplicito del PEBA è garantire il raggiungimento di un soddisfacente grado di mobilità di tutte le persone all'interno dell'ambiente urbano di Sant'Antonio Abate.

Il piano approfondisce in modo preponderante la mobilità pedonale, al fine di favorire l'autonomia delle persone indipendentemente dall'età e dallo stato di salute. I requisiti principali per una mobilità pedonale adeguata sono la sicurezza, la fruibilità, l'orientamento e l'informazione.

Considerate le dimensioni dell'abitato (circa 7,93 km² di superficie comunale e una popolazione di circa 18.766 abitanti (fonte: ISTAT/tuttitalia.it), con tessuto urbano denso concentrato nel capoluogo) è risultato indispensabile selezionare i percorsi da analizzare, privilegiando i tracciati che collegano i principali attrattori di utenza: il Municipio (Piazza Vittorio Emanuele II), le scuole, i plessi scolastici, l'ufficio postale, le chiese, i mercati, le fermate del trasporto pubblico, le aree verdi pubbliche e i poli produttivi e commerciali.

Sono state vagliate due possibili alternative di sviluppo del piano:

- la prima prevede la scelta a priori di un ambito della città da indagare, comprendente gli edifici comunali e gli spazi pubblici ricadenti all'interno del perimetro individuato;
- la seconda prevede di scegliere in modo condiviso i percorsi da indagare, individuando una serie di tracciati pilota distribuiti sull'intero territorio abitato, sulla base di criteri di rilevanza pedonale, presenza di barriere, sicurezza, concentrazione di servizi e fermate del trasporto pubblico.

La scelta condivisa dei percorsi è stata considerata preferibile in quanto: rappresenta un importante momento di partecipazione; permette di coinvolgere le diverse zone dell'abitato; favorisce un maggiore scambio di conoscenze fra gli attori coinvolti; consente di intervenire su percorsi prioritari per gli utenti.

4.1.2 EDIFICI DI COMPETENZA COMUNALE

L'analisi sugli edifici prevede il coinvolgimento dei competenti uffici tecnici del Comune di Sant'Antonio Abate nella fase di analisi dello stato di fatto. Sulla base della normativa vigente, delle indicazioni regionali e delle indicazioni fornite dalle associazioni, viene fornita agli uffici una scheda di rilievo da compilare per i singoli edifici di competenza comunale.

Gli edifici inclusi nell'analisi comprendono il Municipio, le sedi degli uffici comunali, le scuole di ogni ordine e grado, il centro sociale, gli impianti sportivi comunali, le strutture culturali e di aggregazione, nonché ogni altra struttura aperta al pubblico di proprietà o in gestione al Comune.

4.2 GLI STRUMENTI DI ANALISI

Nell'ideazione del piano è stato affrontato il tema degli strumenti di analisi da adottare, tenendo conto che:

- gli strumenti interattivi e open-source consentono un aggiornamento continuo e il coinvolgimento della comunità;
- il piano è più efficace se seguito da un'attività di monitoraggio ex post e di valutazione sull'effettiva attuazione degli interventi proposti;
- il Comune di Sant'Antonio Abate ha interesse a valorizzare la trasparenza delle informazioni e la partecipazione civica.

Si è pertanto individuato come futuro sistema di sviluppo del progetto OpenStreetMap (OSM), la più grande banca di dati geografici open del mondo. Le analisi condotte ai fini del PEBA potranno essere tradotte in specifici tag OSM e caricate nel database, rendendole disponibili per applicazioni di routing accessibile (es. OpenRouteService.org, Wheelmap.org).

I vantaggi derivanti dall'utilizzo di OpenStreetMap includono: possibilità di aggiornamento continuo da parte della comunità, coinvolgimento dei cittadini attivi, trasparenza delle informazioni, riduzione dei costi da licenze software commerciali.

4.3 I SOGGETTI COINVOLTI

Trattando una materia complessa e ampiamente multidisciplinare, il PEBA prevede il coinvolgimento di una molteplicità di attori in ogni fase del suo sviluppo. Con particolare riferimento al contesto di Sant'Antonio Abate, sono stati identificati i seguenti soggetti:

- assessorati e settori comunali: urbanistica, lavori pubblici e manutenzioni, servizi sociali, edilizia pubblica, pubblica istruzione, sport e cultura;
- circoscrizioni e consulte di quartiere, in qualità di organi di partecipazione e raccordo con la popolazione;
- associazioni di riferimento di gruppi di persone con disabilità presenti sul territorio abatese e del comprensorio;
- associazioni di categoria che rappresentano il tessuto commerciale e artigianale della città;
- associazioni attive in ambito socio-culturale, della mobilità, sportivo, del florovivaismo e dell'agroalimentare;
- gestori di pubblici servizi, in particolare del trasporto pubblico locale (EAV, linee automobilistiche della Città Metropolitana di Napoli);
- progettisti e tecnici professionisti (Ordine degli Ingegneri e Ordine degli Architetti della Provincia di Napoli);
- Soprintendenza Archeologia, Belle Arti e Paesaggio per l'Area Metropolitana di Napoli;
- istituti scolastici di ogni ordine e grado presenti sul territorio;
- cittadini.

Il contributo di cittadini e associazioni è indispensabile per individuare le reali esigenze non soltanto delle persone con disabilità permanenti, ma anche di tutti i soggetti che vivono situazioni di disagio nel muoversi in città: anziani con o senza ausili, persone che conducono passeggino o carrozzina, persone con disabilità temporanee, persone con deficit visivo o uditivo, donne in gravidanza.

5. ARTICOLAZIONE DEL PEBA

Il PEBA si configura come uno strumento condiviso, implementabile, strategico e visibile. Le azioni che lo compongono sono cinque, due trasversali e tre consequenziali:

- **comunicazione**
- **partecipazione**
- **analisi dello stato di fatto**
- **progettazione**
- **programmazione**

5.1 IL PERCORSO PARTECIPATO

Il percorso di partecipazione ideato ai fini della redazione del PEBA deriva dall'analisi degli obiettivi dell'Amministrazione comunale di Sant'Antonio Abate, dei soggetti da coinvolgere, del numero di abitanti, delle attività già avviate, della morfologia della città, del budget disponibile e dei tempi.

Gli obiettivi principali del percorso di partecipazione sono:

- **INFORMARE** i cittadini abatesi sul PEBA e sulle opportunità di miglioramento della qualità degli spazi urbani;
- **CONDIVIDERE** gli obiettivi del piano;
- **RACCOGLIERE** segnalazioni e proposte;
- **INDIVIDUARE** gli ambiti prioritari.

Il percorso di partecipazione prevede due canali:

Modalità diretta

- Incontro preliminare con le associazioni locali: illustrazione delle finalità e dell'articolazione del piano.
- Incontri pubblici nelle diverse zone dell'abitato per l'illustrazione del PEBA, attività di gruppo su mappa, somministrazione del questionario.
- Evento di mappatura partecipata in ogni zona: i cittadini, guidati dai tecnici, percorrono gli spazi urbani segnalando le barriere presenti. La mappatura partecipata affianca — senza sostituire — la mappatura tecnica.
- Evento conclusivo di presentazione del piano: momento divulgativo e di sensibilizzazione, aperto alla cittadinanza e agli operatori economici.

Modalità informatica

- Raccolta di segnalazioni mediante il sito istituzionale del Comune (www.comune.santantonioabate.na.it) e la pagina social dedicata al progetto che potrà essere denominata ad esempio: SANT'ANTONIO ABATE+ACCESSIBILE.
- Questionario editabile disponibile on-line, compilabile e inviabile senza necessità di stampa.
- Indirizzo e-mail dedicato al PEBA.

In coerenza con tale percorso, in data 5 maggio 2026 si è già svolto il primo incontro pubblico di presentazione del Piano, aperto alla cittadinanza e alle associazioni del territorio (cfr. ALLEGATO 5 – Incontro pubblico di presentazione del Piano). Gli esiti di tale incontro, unitamente alle eventuali ulteriori iniziative di partecipazione e mappatura che saranno organizzate nelle fasi successive, costituiranno riferimento per l'aggiornamento e l'attuazione del presente Piano.

5.2 COMUNICAZIONE

Le modalità di comunicazione sono diversificate al fine di raggiungere il maggior numero possibile di persone e associazioni. Le principali attività previste sono:

- Conferenze stampa e comunicati stampa all'inizio del percorso e nei momenti salienti dell'iter.
- Pagina dedicata al PEBA sul sito web comunale — www.comune.santantonioabate.na.it/peba — aggiornata periodicamente.
- Canale social dedicato (pagina Facebook e/o profilo Instagram «Sant'Antonio Abate + Accessibile»), su cui vengono divulgati gli eventi, la rassegna stampa e le iniziative.
- Locandine degli incontri consegnate agli uffici di zona e affisse nei luoghi di quartiere.
- Inviti diretti ai portatori di interesse (associazioni, gestori di servizi pubblici, operatori economici, istituti scolastici).
- Evento conclusivo del piano con momenti ricreativi.

5.3 ANALISI DELLO STATO DI FATTO

5.3.1 SPAZI URBANI

Una volta selezionati i percorsi prioritari, viene effettuata una mappatura degli spazi mirata a indagare i seguenti parametri:

PERCORSI

- Stato della pavimentazione
- Larghezza
- Inclinazione longitudinale
- Inclinazione trasversale
- Dislivello con superficie carrabile
- Presenza di guide naturali o artificiali
- Illuminazione

INTERSEZIONI

- Presenza di scivolo/rampa/raccordo
- Altezza scalino
- Presenza di pavimentazione tattile
- Presenza di segnalazione acustica ai semafori
- Illuminazione

RAMPE

- Inclinazione
- Larghezza

OSTACOLI

- Tipo di ostacolo
- Riduzione larghezza
- Maglia grigliati
- Altezza scalini
- Altezza da terra

Le informazioni vengono rilevate puntualmente ogni qualvolta si presenti una variazione del parametro di riferimento. Si auspica l'inserimento da parte dei cittadini interessati sulla piattaforma OpenStreetMap di tutti gli elementi geografici (marciapiedi, scivoli, attraversamenti, ostacoli, pavimentazioni tattili, ecc.) con le relative informazioni aggiuntive.

La valutazione dell'accessibilità viene effettuata mediante una check list costruita sulla base delle disposizioni normative nazionali, discussa e condivisa con le associazioni locali. L'accessibilità viene classificata come ***buona, limitata o nulla***:

- Accessibilità nulla: impossibilità di fruizione (es. marciapiede fortemente dissestato, attraversamento con scalino $> 2,5$ cm, ostacolo che riduce la larghezza a meno di 90 cm).
- Accessibilità limitata: fruizione scomoda, pericolosa o con basso livello di autonomia per alcune persone (es. elevata pendenza trasversale, assenza di segnalazioni tattili, dislivello > 1 cm e $< 2,5$ cm).
- Accessibilità buona: fruizione agevole per la maggior parte delle persone (es. marciapiede con larghezza e inclinazioni adeguate, assenza di ostacoli che riducono a meno di 90 cm il passaggio, superficie in buono stato, adeguati accorgimenti per non vedenti e ipovedenti).

5.3.2 EDIFICI

L'analisi degli edifici di competenza comunale viene effettuata dai competenti uffici tecnici del Comune di Sant'Antonio Abate sulla base di una check list condivisa con le associazioni e adeguata alle vigenti disposizioni normative.

Per ogni edificio si considerano: PARCHEGGIO, ACCESSO, SERVIZI IGIENICI, SPAZI DI RELAZIONE, COLLEGAMENTI VERTICALI, PERCORSI.

5.4 PROGETTAZIONE

Le misure di superamento delle barriere architettoniche vengono suddivise in tre tipologie:

- **misure attive:** interventi finalizzati all'eliminazione di ostacoli fisici o percettivi esistenti, differenziati per livelli di priorità e suddivisi tra interventi su spazi urbani e interventi su edifici;
- **norme e indicazioni:** per agevolare un approccio coordinato nelle fasi di progettazione ed esecuzione degli interventi sugli spazi collettivi;
- **misure passive:** azioni di informazione e sensibilizzazione.

Per ogni tipologia di intervento viene elaborato un abaco degli interventi, suddiviso per categorie, contenente la descrizione sommaria degli interventi, i materiali utilizzati e il costo unitario standardizzato. Vengono prodotti inoltre vademecum destinati a specifiche categorie di utenti (progettisti, esecutori, dipendenti comunali, cittadini).

5.5 PROGRAMMAZIONE

La fase di programmazione degli interventi consiste nella definizione dell'ordine di priorità degli stessi e delle tempistiche presunte per la loro realizzazione. La scelta delle priorità deriva dalla necessità di garantire condizioni idonee di accessibilità agli spazi con elevata concentrazione di servizi (Municipio, scuole, uffici postali, mercati, fermate del trasporto pubblico).

Nella definizione delle tempistiche si valutano anche: la programmazione degli interventi di manutenzione in corso, le previsioni di nuove realizzazioni, la presenza di strutture che forniscono servizi di particolare utilità ad anziani e persone con disabilità. Il programma pluriennale di attuazione coordina gli interventi sul territorio per evitare sovrapposizioni.

La programmazione degli interventi si esplicita mediante un cronoprogramma di massima di realizzazione degli interventi nell'arco dei dieci anni di validità del piano (2025–2035).

Elenco allegati

- Questionario di partecipazione
- Glossario dell'accessibilità
- Scheda rilievi

ALLEGATO 1 – QUESTIONARIO TIPO

SANT'ANTONIO ABATE+ACCESSIBILE

Piano di Eliminazione delle Barriere Architettoniche 2025–2035

1. In quale zona dell'abitato risiede?

☐ Centro storico ☐ Zona periferica ☐ Casa Iovine / Fusara ☐ Altro: _____

2. Secondo lei quali sono le tipologie di barriere architettoniche che provocano maggiori disagi nella zona in cui vive?

3. Come valuta i percorsi pedonali della sua zona in termini di accessibilità?

☐ Adeguati ☐ Accettabili ☐ Non adeguati

4. A suo avviso, su quali percorsi pedonali sono più urgenti interventi di eliminazione di barriere architettoniche? (Vie, Piazze, percorsi in aree verdi, ecc.)

5. Come valuta l'accessibilità degli edifici che ospitano servizi pubblici nel suo quartiere? (Es. Municipio, scuole, ufficio postale, ecc.)

☐ Adeguata ☐ Accettabile ☐ Non adeguata

6. Secondo lei, quali edifici che ospitano servizi pubblici necessitano di interventi prioritari per favorire l'accessibilità di tutte le persone?

7. La zona in cui abita è servita dal trasporto pubblico locale?

☐ Sì ☐ No

8. Come valuta il servizio di trasporto pubblico locale in termini di accessibilità?

☐ Adeguato ☐ Accettabile ☐ Non adeguato

9. Dove ritiene necessario prevedere ausili per disabili sensoriali? (es. mappe tattili, informazioni in braille, percorsi tattili, ecc.)

10. Come valuta la dotazione di parcheggi riservati a persone con disabilità?

☐ Adeguata ☐ Accettabile ☐ Non adeguata

11. In quali luoghi sarebbe opportuno incrementare la dotazione di parcheggi riservati?

Spazio per segnalazioni, suggerimenti o proposte:

La ringraziamo per la collaborazione. I risultati saranno trattati in forma anonima e aggregata.

ALLEGATO 2 – GLOSSARIO DELL'ACCESSIBILITÀ

SANT'ANTONIO ABATE+ACCESSIBILE

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

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

VISITABILITÀ: Possibilità per tutte le persone, indipendentemente dal loro stato di salute, di accedere agli spazi di relazione e ad almeno un servizio igienico di ogni unità immobiliare.

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

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

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

ORIENTAMENTO: Possibilità di percepire la struttura dei luoghi, di mantenere la direzione di marcia e di individuare elementi di interesse sensoriale (tattili o acustici) lungo i percorsi.

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

PERCORSO TATTILE: Tipo di pavimentazione stradale che permette l'orientamento per non vedenti o ipovedenti e il riconoscimento di luoghi di pericolo quali rampe, scale o intersezioni.

ACCESSIBILITÀ EQUIVALENTE: In interventi su beni sottoposti a vincolo di tutela o in aree soggette a vincolo paesaggistico, laddove sia dimostrata l'impossibilità di applicare i criteri della normativa vigente, il requisito dell'accessibilità si intende raggiunto attraverso soluzioni che ne migliorino le condizioni in modo che una persona con disabilità possa muoversi, anche con l'aiuto di un accompagnatore, raggiungere alcune parti significative del bene e disporre di adeguati supporti informativi.

INCLUSIONE: Condizione in cui tutti gli individui vivono in uno stato di equità e di pari opportunità, indipendentemente dalla presenza di elementi limitanti. Mira alla costruzione di contesti inclusivi capaci di includere le differenze di tutti, eliminando ogni forma di barriera.

ALLEGATO 5 – INCONTRO PUBBLICO DI PRESENTAZIONE DEL PIANO

Nell'ambito del percorso di formazione del PEBA, l'Amministrazione Comunale di Sant'Antonio Abate ha promosso un incontro pubblico di presentazione del Piano, aperto alla cittadinanza, alle associazioni del territorio e a tutti i soggetti portatori di interesse.

Esiti dell'incontro pubblico

[Spazio riservato alla sintesi degli esiti dell'incontro pubblico del 5 maggio 2026 - osservazioni, proposte e contributi raccolti dalla cittadinanza, a cura del Responsabile del Procedimento]

Per informazioni:

Web: www.comune.santantonioabate.na.it