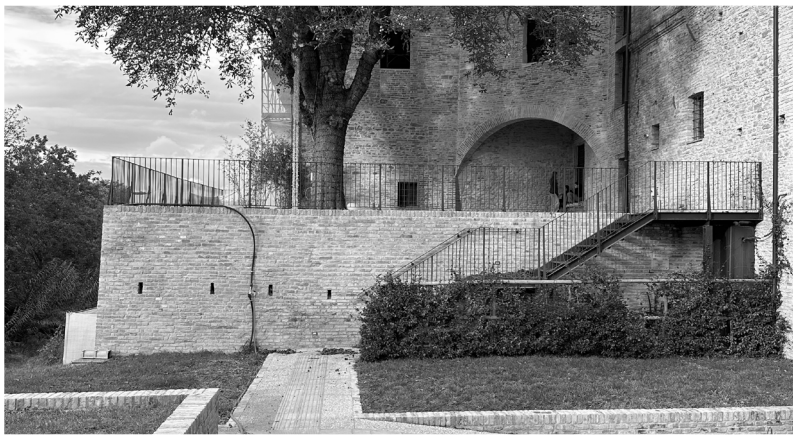
CENTRI STORICI ACCESSIBILI E INCLUSIVI

BEST PRACTICES

Quaderno di pratiche e soluzioni per l'accessiblità dei centri storici e del patrimonio culturale minore in Italia e nel mondo

A CURA DI: **Maddalena Ferretti, Mauro Saracco**





CENTRI STORICI ACCESSIBILI E INCLUSIVI

BEST PRACTICES

Quaderno di pratiche e soluzioni per l'accessiblità dei centri storici e del patrimonio culturale minore in Italia e nel mondo

A CURA DI:
Maddalena Ferretti, Mauro Saracco

Centri storici accessibili e inclusivi. Best practices
Quaderno di pratiche e soluzioni per l'accessibilità dei centri storici e del patrimonio culturale minore in Italia e nel mondo.

Autori e curatori
Maddalena Ferretti, Mauro Saracco

Autori dei testi
UNIVPM: Maddalena Ferretti, Benedetta Di Leo, Yasmine Hamida, con il contributo di Sara D'Ottavi, Lucrezia Vitaletti
UNIMC: Mauro Saracco, Ottavia Lavinia Turi, Diana Lapucci

Coordinamento editoriale, progetto grafico e layout
Maddalena Ferretti, Yasmine Hamida, Benedetta Di Leo

Attribuzioni
Sezione A a cura di Università Politecnica delle Marche; Sezione B a cura di Università di Macerata.

Questo quaderno rappresenta l'esito del Work Package 2 della ricerca
CENTRI STORICI ACCESSIBILI E INCLUSIVI. Accessibilità dei centri storici e del patrimonio culturale minore
Accordo di collaborazione ex art. 15 L 241/90 tra Università Politecnica delle Marche, Università degli Studi di Macerata e il GAL Colli Esini San Vicino Soc. Cons. a r.l., capofila in rappresentanza degli altri GAL marchigiani partners: GAL Fermano Leader, GAL Piceno, GAL Sibilla, GAL Montefeltro Sviluppo, GAL Flaminia Cesano per lo sviluppo del Progetto di Cooperazione Interterritoriale, finanziato nell'ambito del **PSR MARCHE 2014-2020 - Misura 19.3 - Preparazione e attuazione delle attività di cooperazione dei GAL**.

Coordinamento generale progetto | Ing. Luca Piermattei (GAL Colli Esini)
Responsabili scientifici | Prof.ssa Arch. PhD Maddalena Ferretti (UNIVPM), Prof. Arch. PhD Mauro Saracco (UNIMC)
Team di progetto
UNIVPM: Ing. Arch. PhD Benedetta Di Leo, Arch. PhD Sara D'Ottavi, Arch. Yasmine Hamida, Arch. Lucrezia Vitaletti, e con Prof. Arch. PhD Gianluigi Mondaini, Prof. Ing. PhD Francesco Rotondo, Prof.ssa Arch. PhD Eva Savina Malinverni, Prof. Ing. PhD Roberto Pierdicca, Ing. PhD Stefano Chiappini, Ing. Lucrezia Gorgoglione, Ing. Marsia Sanità.
UNIMC: Arch. PhD. Diana Lapucci, Arch. Ottavia Lavinia Turi, Prof.ssa Mara Cerquetti, e con Prof.ssa PhD Francesca Coltrinari, Prof.ssa Patrizia Dragoni, Prof. Umberto Moscatelli, Prof.ssa Emanuela Stortoni, Prof.ssa PhD Carmen Vitale.

Il Quaderno, con finalità di report del WP2, viene distribuito ai partecipanti al progetto in copie limitate, come prodotto interno alla ricerca, non riproducibile e/o commerciabile ed ha la sola finalità di raccogliere gli esiti del progetto. È vietata la riproduzione, anche parziale, effettuata con qualsiasi mezzo, compresa la fotocopia, anche ad uso interno o didattico.
All'interno del volume, i riferimenti ai progetti selezionati sono esplicitati in ogni scheda e vengono riportati i link ai siti web da cui sono tratti i materiali e le informazioni. Le immagini rispondono alla pratica del "fair use" (Copyright Act 17 U.S.C. 107) essendo finalizzate alla ricerca e all'insegnamento.

Edizione cartacea settembre 2025

© Gal "Colli Esini - San Vicino" (Apiro, MC)
© Testi e illustrazioni: i rispettivi autori.

Il Lavoro Editoriale
Via Astagno 66, 60122, Ancona, Italia
www.illavoroeditoriale.com

CENTRI STORICI ACCESSIBILI E INCLUSIVI

BEST PRACTICES

Quaderno di pratiche e soluzioni per l'accessiblità dei centri storici e del patrimonio culturale minore in Italia e nel mondo

A CURA DI:
Maddalena Ferretti, Mauro Saracco

Unione Europea / Regione Marche
PROGRAMMA DI SVILUPPO RURALE 2014-2020
FONDO EUROPEO AGRICOLO PER LO SVILUPPO RURALE: L'EUROPA INVESTE NELLE ZONE RURALI
Unione Europea

Indice

INTRODUZIONE

- ***Accedere*** - voce del verbo 8
  Prof. Arch. Maddalena Ferretti
- **Verso una fruizione ampliata del patrimonio culturale** 12
  Prof. Arch. Mauro Saracco

SEZIONE A - ACCESSIBILITA' AI CENTRI STORICI

1. Esempi di Linee guida 18
2. Esempi di P.E.B.A. 44
3. Connessioni 54
4. Materiali 76
5. Collegamenti verticali 102
6. Spazi pubblici 122
7. Aree verdi 146
8. Sosta 156
9. Mobilità 170
10. Nuove tecnologie 192
11. Conclusioni 216

SEZIONE B - ACCESSIBILITA' AI LUOGHI DELLA CULTURA

1. Palazzi pubblici 222
2. Musei e pinacoteche 228
3. Biblioteche 238
4. Teatri 244
5. Siti archeologici 250
6. Percorsi ipogei 258
7. Conclusioni 264

- **Autori** 268
- **Gruppi di ricerca** 269



Centro storico di Banyoles
Josep Miàs Architects
Spagna, Banyoles _ 2010



INTRODUZIONE

Accedere **-** voce del verbo

Prof. Arch. Maddalena Ferretti

Accedere, dal latino *accedĕre*, è un verbo composto da ad "verso" e *cedĕre* "andare". Questa etimologia riassume bene i concetti che la nostra ricerca sui centri storici ha inteso indagare. In quell' "andare verso" è racchiusa infatti una tensione dinamica e un senso di progressione che fanno parte sia dell'azione vera e propria del percorrere liberamente lo spazio urbano, sia di una progressiva apertura e allargamento del 'diritto alla città', teorizzato da Henri Lefebvre già dal 1968 (Lefebvre 1996 [1]). Si accede passando attraverso una soglia aperta, un ingresso di una casa, una porta di una città. "Accesso" è sinonimo di "lasciapassare", un sostantivo composto da due verbi – lasciar-passare – che sottende di nuovo un'azione dinamica ed anche l'idea di "permettere", di "garantire". Il "lasciapassare" è un "permesso .. **perché una persona possa accedere in un luogo dove le sarebbe altrimenti impedito di andare**" (Diz. Treccani), una definizione importante ai nostri fini.

La ricerca "Centri storici accessibili e inclusivi" si è infatti posta l'obiettivo di esplorare il **concetto dell'accessibilità** dei centri minori nei territori interni della Regione Marche per verificare le opportunità di percorribilità, di apertura, e in definitiva di inclusione delle nostre città, specialmente in luoghi considerati marginali e periferici. Così, l'**analisi di buone pratiche** in Italia e nel mondo è servita a costruire un palinsesto di riferimenti che potessero funzionare da modello ma anche da **incentivo per proporre approcci alternativi e mostrare usi possibili**. In un contesto storico come quello indagato l'intervento di trasformazione, anche per ragioni di pubblica utilità come l'accessibilità, deve misurarsi con la conservazione del patrimonio e del carattere dei luoghi, così come potenzialmente farsi strumento e volano per un generale ripensamento della città attraverso processi di rigenerazione. È in questa tensione tra due direzioni solo apparentemente opposte che la ricerca di buone pratiche cerca un equilibrio, indagando progetti sensibili ai contesti e soluzioni tecnologiche innovative.
Il **quaderno delle buone pratiche**, risultato del Work Package 2, è un **prodotto ad uso interno** della ricerca pensato per essere consultato dai Gruppi di Azione Locale (GAL) e dalle amministrazioni comunali, per trarre spunto e riflettere sulle possibilità aperte grazie al progetto dell'accessibilità.

Il quaderno è strutturato in due parti. Nella prima parte l'**Università Politecnica delle Marche** si è occupata di investigare la dimensione dell'accessibilità urbana relativa agli **spazi aperti e pubblici della città** (strade, piazze, itinerari, percorsi, soglie, scale e risalite, ascensori, porte urbane). Sono state dunque selezionate *best practices* che si collocano in questa scala **al confine tra progetto d'architettura e urbano**. Sono stati studiati anche casi di riferimento per la strutturazione delle linee guida, in particolare in contesti storici, come il documento prodotto dal Ministero per i Beni e le Attività Culturali relativo all'accessibilità nei luoghi della cultura o più generiche linee guida per la redazione dei PEBA. Sono stati anche studiati e raccolti esempi di Piani per l'Eliminazione delle Barriere Architettoniche, per analizzarne la struttura, i contenuti, i soggetti coinvolti e i processi adottati. Nella seconda parte, l'**Università di Macerata** si è occupata di studiare l'accessibilità al **patrimonio culturale**, indagando interventi e soluzioni per l'accessibilità agli edifici della cultura e di servizio al pubblico.

La **scheda** di studio e analisi di ogni progetto è organizzata con una serie di informazioni di base che vengono riportate a lato, quali il titolo del progetto, l'anno, il progettista o l'ente proponente, il luogo di realizzazione. Sulla destra sono state selezionate immagini significative e disegni. Inoltre una breve descrizione esplicativa dei punti salienti del progetto complementa la scheda che si conclude con le fonti e gli eventuali riferimenti bibliografici e/o i link ai siti in cui consultare la buona pratica.

note:
[1] Lefebvre H. (1996) "The right to the city", in Kofman E., Lebas E. (a cura di), *Writings on cities: Henri Lefebvre*, Blackwell, Oxford.

Per l'accessibilità urbana le buone pratiche sono state selezionate e organizzate in categorie quali ad es. le connessioni, i materiali, gli spazi pubblici, le aree verdi. La scelta delle categorie è stata fatta in base a un'analisi quali-quantitativa relativa alla frequenza di certe **tematiche di intervento progettuale** nei nostri centri storici. L'esplorazione iniziale delle criticità dei centri delle Marche ha infatti evidenziato che sono contesti con precisi caratteri insediativi e identitari, come la topografia degli insediamenti spesso collocati su alture. Ciò ha determinato un'accessibilità difficile per cui ad esempio il tema delle risalite è centrale.

Al fine di dare un'interpretazione critica dei progetti scelti, si propone inoltre una **lettura trasversale del quaderno tramite tag** che appaiono al di sotto di ogni scheda. I tag da un lato evidenziano il tipo di disabilità a cui il progetto principalmente cerca di dare risposta spaziale e funzionale, dall'altro sottolineano alcuni aspetti emergenti nel progetto dell'accessibilità, temi che sono poi confluiti in modalità differenti all'interno delle linee guida.

Alcuni di questi aspetti sono ad es. la frequente adozione di **soluzioni incrementali** che consentono realizzazioni in più step, un aspetto ripreso e suggerito come modalità di intervento nelle linee guida; la **pedonalizzazione**, un'azione difficile ma spesso necessaria per costruire un progetto dell'accessibilità efficace; le **superfici**, in molti esempi **permeabili e porose** per consentire una risposta effettiva al cambiamento climatico e ai rischi connessi.

Le *best practices* **confluiscono poi all'interno delle linee guida**, sia nella struttura stessa del documento elaborato, la cui organizzazione riprende, integrando e modificando, quella di alcuni esempi studiati, sia delineando le macro-tematiche di intervento dentro cui si inseriscono gli elementi progettuali presentati nelle schede tecniche. Sia per i progetti che per le tematiche di intervento è opportuno specificare che nel quaderno è contenuta una **selezione aperta e incrementale**, senz'altro migliorabile e certamente non esaustiva, che ha l'obiettivo di fornire una prima cornice di orientamento sul tema. Da questa selezione si evincono alcuni aspetti significativi che sono sintetizzati alla fine di ogni capitolo e nelle conclusioni del quaderno.

In particolare l'analisi dei progetti nazionali e internazionali ha mostrato come sempre più il tema dell'accessibilità sia legato ad una **fruizione** non solo fisica ma anche **sensoriale**, che può esplicarsi anche grazie al supporto di **nuove tecnologie** e in generale di innovazioni tecniche e tecnologiche. La **sicurezza** e il comfort degli spazi sono altri due aspetti imprescindibili per creare spazi pubblici inclusivi nei quali anche il tema della **sostenibilità** è centrale, sia per le scelte di materiali e risorse locali, sia per la pianificazione di interventi con impatti positivi di lungo termine. Ad es. il progetto dell'accessibilità spesso si accompagna a pedonalizzazioni, creazione di aree verdi, superfici permeabili, tutte azioni che contribuiscono a un generale miglioramento delle performance ambientali della città e delle sue architetture. Un aspetto importante dei progetti è il tema delle **connessioni**, intese sia come percorsi orizzontali (sentieri, strade, rampe, passerelle, ecc.) sia come infrastrutture a scala territoriale. Si intendono dunque qui le infrastrutture per la **mobilità** che giocano un ruolo importante nel miglioramento dell'accessibilità dei borghi e dei piccoli centri. La **partecipazione** dei cittadini è un altro ingrediente fondamentale dei progetti di accessibilità urbana, spesso mettendo in atto processi che garantiscono un'**incrementalità** dell'attuazione, più che progetti immutabili. I progetti analizzati si pongono tutti in continuità e in **dialogo con il contesto storico** mostrando la capacità di adattamento e la sensibilità di molti progettisti per cercare di integrare le moderne esigenze di funzionalità alla "delicatezza" del luogo.

Infine, quasi tutti i progetti mostrano l'opportunità del progetto di accessibilità come possibile **motore di un processo di trasformazione** più ampio, che sia integrato con altri livelli di pianificazione ed altre progettualità in atto, che sappia innescare processi di **rigenerazione** urbana e riappropriazione del **patrimonio** locale, rafforzare le identità e rendere lo spazio del centro storico non solo più accessibile per i suoi abitanti ma anche per i visitatori, diventando così **strumento per creare turismo e attrattività** per i luoghi e i territori interni della regione.

Struttura Best practices sezione A

BEST PRACTICES RACCOLTE

1. Esempi di Linee guida
2. Esempi di P.E.B.A.
3. Connessioni
4. Materiali
5. Collegamenti verticali
6. Spazi pubblici
7. Aree verdi
8. Sosta
9. Mobilità
10. Nuove tecnologie

ROADMAP

Tags

-Accessibilià motoria
Spazi fruibili da persone con disabilità fisiche.

-Accessibilià culturale
Orientamento semplice, linguaggio chiaro, leggibilità dei luoghi.

-Accessibilià sensoriale
Supporti per disabilità visive e uditive.

-Rigenerazione urbana
Riqualificazione di spazi degradati o sottoutilizzati.

-Partecipazione e incrementalità
Coinvolgimento della cittadinanza; sviluppo per fasi.

-Ricconnessione tra aree urbane
Ricucitura di parti separate della città.

-Sensibilità al contesto
Attenzione all'architettura, al contesto e all'identità locale, progetto custom-made.

-Pedonalizzazione
Spazi liberati dal traffico veicolare per uso pedonale.

-Permeabilità e porosità
Soluzioni che favoriscono il drenaggio dell'acqua e maggiore presenza della natura in città.

-Innovazione e tecnologia
Uso di strumenti o soluzioni tecnologiche nuove

Verso una fruizione ampliata del patrimonio culturale

Prof. Arch. Mauro Saracco

La Direzione Generale Musei del MiBACT ha condotto un'ampia indagine conoscitiva attraverso il Gruppo di lavoro istituito con D.D. 582 del 27 giugno 2017 per individuare le migliori esperienze e buone prassi in tema di accessibilità e fruizione diffusa del patrimonio culturale. L'analisi è stata sviluppata attraverso l'individuazione di sei indicatori fondamentali: progettazione partecipata, trasversalità, innovazione, soluzioni tecnologiche, sostenibilità e replicabilità. I risultati di tale indagine, che qui si richiama integralmente per la compiutezza delle informazioni e la numerosità dei casi esaminati e valutati, è stata pubblicata nel volume **Quaderni della valorizzazione – NS 7 della Direzione Generale Musei 1** .

L'enorme numero di progetti presi in esame ha reso necessaria una selezione mirata verso alcune esperienze, ritenute particolarmente significative.

La selezione ha abbracciato l'intero spettro tipologico dei luoghi della cultura includendo musei, gallerie, monumenti, complessi monumentali, aree archeologiche e parchi, analizzando le diverse metodologie adottate per eliminare le barriere di natura fisica, senso-percettiva, e culturale. L'indagine si è estesa inoltre a progetti che hanno saputo estendere la propria azione oltre i confini tradizionali della sede museale, sviluppando iniziative orientate al benessere sociale, all'inclusione di pubblici vulnerabili, alla formazione specialistica degli operatori e all'integrazione innovativa delle tecnologie digitali.

Volendo elencare sinteticamente le esperienze segnalate nell'indagine quali "best practices", è possibile suddividerle in relazione alle diverse tematiche affrontate e risolte o mitigate, pur nella varietà delle strutture e dei contenuti.

Superamento delle Barriere Fisiche

Tra le azioni più significative per l'accesso fisico alle strutture, il **Parco Archeologico del Colosseo** ha realizzato tre nuovi itinerari di visita che si snodano tra Palatino, Foro Romano e Domus Aurea attraverso l'ampliamento del progetto **PERCORSI**, con realizzazioni studiate caso per caso per conseguire maggiore comfort generale durante la visita. Il progetto **"Pompei per tutti"** rappresenta un intervento unico nel suo genere, con un elaborato sistema di itinerari che si snoda per oltre tre chilometri all'interno del sito, permettendo ai visitatori di accedere con facilità e autonomia a molte delle celebri domus. Il percorso **"Paestum per tutti"** ha reso possibile per la prima volta l'ingresso con sedia a ruote in uno dei più antichi templi della Magna Grecia, la "Basilica" del santuario meridionale, attraverso una pedana removibile e non impattante. Anche il museo e i depositi sono stati progettati per il transito di sedie a ruote. Significativi gli interventi di installazione dell'ascensore alla **Rocca di Gradara**, condotto in maniera compatibile con l'architettura storica attraverso scelte di mimesi con gli apparati murari, e il riutilizzo di un antico elevatore degli anni Trenta al **Museo Storico del Castello di Miramare** a Trieste, esempio di "accomodamento ragionevole" con impatto minimo sulla conservazione del patrimonio.

Altri interventi rilevanti sono stati realizzati dalla rete dei **Musei Statali di Napoli, Area Archeologica di Aquileia, Musei Reali di Torino, Pinacoteca Nazionale di Brera, Museo Archeologico Nazionale di Cagliari e Compendio Garibaldino di Caprera**.

Superamento delle Barriere Senso-percettive

Le **Gallerie degli Uffizi di Firenze** hanno sviluppato il progetto **"Quadri tattili"**, basato sulla riproduzione di celebri dipinti attraverso il coinvolgimento di istituzioni scolastiche del territorio, realizzati per essere esplorati da tutti e consentire alle persone ipovedenti di apprezzarne i colori grazie ai forti contrasti cromatici.

La **Galleria Borghese** di Roma ha realizzato **"Racconti da Museo"** in collaborazione con l'Istituto Statale per Sordi di Roma, proponendo percorsi tematici in doppia lingua italiana e LIS (Lingua dei Segni Italiana), erogati

note:1

G. Cetorelli, M. Roberto Guido (a cura di), *Accessibilità e Patrimonio Culturale. Linee guida al Piano strategico-operativo, buone pratiche e indagine conoscitiva per la fruizione ampliata nei luoghi della cultura italiani.* Quaderni della valorizzazione – NS 7. Roma 2020, ed. Direzione Generale Musei.
(http://musei.beniculturali.it/wp-content/uploads/2021/05/Quaderno_n7_PAGINE-AFFIANC-DIGITALE-DEF_12NOV-W.pdf)

contemporaneamente a persone sorde e udenti per un'esperienza totalmente condivisa.
Il **Museo Tattile Statale "Omero"** di Ancona mantiene la sua unicità promuovendo azioni legate alla scoperta dei valori estetici della tattilità, un sito senza barriere che esalta il diritto alla fruizione della cultura per tutti attraverso numerosi laboratori, progetti ed esperienze per una fruizione nuova del patrimonio che si guarda e si tocca. Il **Parco Archeologico di Paestum e Velia** propone percorsi per non vedenti e ipovedenti, visite immersive con realtà aumentata, tavole tattili con inchiostri speciali per affreschi bidimensionali, itinerari olfattivi sensoriali con etichette in Braille e supporti odorosi, audio-video guide in LIS.

Accessibilità Culturale

Il **Parco Archeologico del Colosseo** ha realizzato "Il PArCo tra le mani", un percorso tattile multilingue (italiano, inglese, braille) con pannelli distribuiti nel sito che coinvolge **Colosseo, Foro Romano, Palatino** e **Museo Palatino** con postazioni accessibili "a tutti". È stato inoltre sviluppato il progetto nella lingua dei segni con audio-videoguide in LIS e ASL (American Sign Language). Il **Museo Nazionale Romano di Roma** ha implementato "Museo per tutti" per favorire la fruizione da parte di persone con disturbi dell'apprendimento, realizzando una guida in linguaggio 'easy to read' e in CAA (Comunicazione Aumentativa e Alternativa) per **Palazzo Altemps**, strumento di preparazione all'esperienza della visita per fruitori in situazione di fragilità socio-culturale. Altri progetti significativi sono stati realizzati presso il **Museo e Parco del Castello di Miramare a Trieste, Museo Archeologico Nazionale di Aquileia, rete dei Musei Campani con "Napoli tra le mani", e Museo Archeologico Nazionale di Cagliari**.

Formazione e Tecnologie Digitali

Il **Museo Tattile Statale "Omero"** di Ancona è riconosciuto ente qualificato per la formazione secondo la normativa ministeriale e presente sulla piattaforma "Sofia" del MIUR. I percorsi formativi sono caratterizzati da esperienze pratiche nelle metodologie di esplorazione tattile e conoscenza di strumenti per persone con disabilità visiva. Il **Parco Archeologico di Pompei** ha sviluppato un sito web come hub integrato per funzioni amministrative e comunicativo-divulgative, contenitore per informazioni dalle attività istituzionali alla ricerca scientifica. Il **Progetto CHROME alla Certosa e Museo di San Martino** a Napoli utilizza tecnologie interattive per la presentazione del patrimonio digitalizzato e modelli 3D attraverso mappe semantiche. Il **Museo Archeologico Nazionale di Cagliari** ha predisposto supporti multimediali (tour virtuali, video 360°, ricostruzioni 3D) e sviluppato un sito web con sezione dedicata all'accessibilità, mappa interattiva per geolocalizzazione reperti e Digital Library delle collezioni.

A questo panorama di progetti, scaturito dall'indagine del MIBACT, si è voluto affiancare un'ulteriore selezione di esperienze, italiane ed estere, organizzate per tipologia di luogo culturale, forse meno documentate di quanto non lo siano quelle sopra citate ma che si ritiene possano essere validi esempi per lo sviluppo di percorsi progettuali sostenibili finalizzati all'implementazione dell'accessibilità del patrimonio culturale diffuso, con particolare riferimento ai piccoli centri urbani.
La raccolta e catalogazione di progetti realizzati (Best Pratices) eseguiti su edifici culturali storici (**palazzi, musei, biblioteche, teatri, siti archeologici, percorsi ipogei**) ha consentito di identificare le tipologie di accessibilità essenziali da garantire (motoria, visiva, uditiva, culturale) intendendendole quali obiettivi specifici da raggiungere attraverso dei possibili strumenti operativi (dispositivo, contenuto, formazione, spazi).
Il **flusso metodologico** perseguito è stato quindi il seguente: dall'analisi dei casi studio si sono estratte le categorie di intervento necessarie che poi possono essere risolte o mitigate attraverso azioni operative specifiche Quindi le **best practices** informano la categorizzazione dei bisogni **(tags)**, i quali a loro volta orientano la scelta degli **ambiti di azione** più appropriati per ogni contesto di intervento.
Questa impostazione si è riversata nella redazione delle linee guida, dove permane il rapporto diretto tra analisi **(autovalutazione)**, **identificazione delle criticità, studio delle possibili soluzioni** (e della loro **sostenibilità**, anche attraverso la definizione di percorsi di adeguamento incrementali), valutazione finale dell'efficacia delle soluzioni adottate **(assesment)**.

Struttura Best practices sezione B

BEST PRACTICES RACCOLTE

- Palazzi Pubblici
- Musei e Pinacoteche
- Biblioteche
- Teatri
- Siti Archeologici
- Percorsi Ipogei

AMBITI DI AZIONE

1. Dispositivo
2. Contenuto
3. Formazione
4. Spazi

FLOW CHART

Tags

- **ACCESSIBILITÀ MOTORIA**
  Eliminazione di barriere architettoniche e ostacoli fisici per garantire mobilità e fruibilità degli spazi a tutti

- **ACCESSIBILITÀ VISIVA**
  Supporto per persone con disabilità visive attraverso segnaletica tattile, contrasti cromatici e guide sonore

- **ACCESSIBILITÀ UDITIVA**
  Facilitazione per persone con disabilità uditive mediante sistemi di amplificazione e comunicazione visiva

- **ACCESSIBILITÀ CULTURALE**
  Inclusione attraverso linguaggi comprensibili, contenuti multiformato e approcci didattici diversificati



Botanical garden in Nerja
ISMO arquitectura y diseño
Spagna, Nerja _ 2013



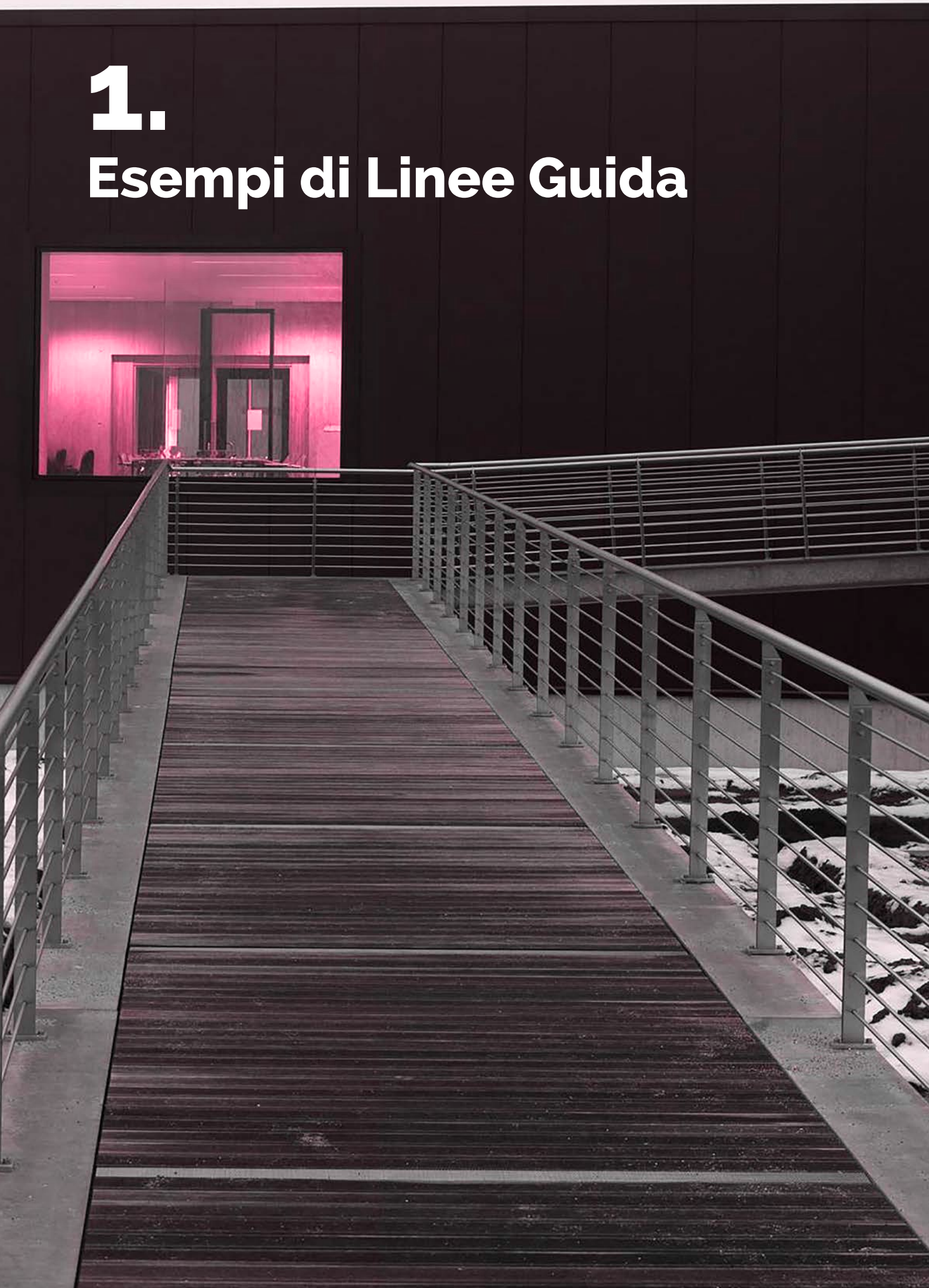
SEZIONE A

ACCESSIBILITÀ AI CENTRI STORICI

A cura dell'Università Politecnica delle Marche

Di
Maddalena Ferretti (Responsabile scientifica della ricerca),
Benedetta Di Leo, Yasmine Hamida
con il contributo di Sara D'Ottavi, Lucrezia Vitaletti

1.
Esempi di Linee Guida



Le Linee Guida per la redazione dei P.E.B.A. costituiscono **strumenti fondamentali** per orientare amministrazioni locali e tecnici nella definizione di politiche e **interventi** a favore dell'accessibilità. Si tratta di documenti che, oltre a offrire indirizzi tecnico-normativi, si soffermano anche su **aspetti procedurali**, **organizzativi e progettuali**, sostenendo una visione integrata e inclusiva del territorio.

Sebbene presentino spesso terminologie, obiettivi e riferimenti comuni, le Linee Guida si distinguono per differenze significative nella **struttura** e nell'approccio. Alcuni documenti propongono modelli operativi dettagliati, con **schede di rilievo** e **griglie di valutazione**, mentre altri adottano un'impostazione più sintetica o strategica. In generale, illustrano i principali passaggi da seguire.

Un elemento costante è l'attenzione al coinvolgimento di **soggetti territoriali**, in particolare **tecnici comunali**, **cittadini** e **associazioni** che rappresentano le persone con disabilità, considerate parte attiva nella definizione delle soluzioni. Tuttavia, non tutte le Linee Guida integrano strumenti visivi come schemi, grafici, esempi pratici o casi studio, che potrebbero facilitare la lettura e fornire buone pratiche replicabili.
[BDL, YH, MF]

Sede centrale Sinem
Studio Archingegno
Italia, Minerbe _ 2009

LINEE GUIDA DI REGIONE LOMBARDIA PER LA REDAZIONE DEI P.E.B.A.

Partners:
PoliS LOMBARDIA,
CRABA Centro Regionale per l'Accessibilità e il Benessere Ambientale di LEDHA,
ANCI.

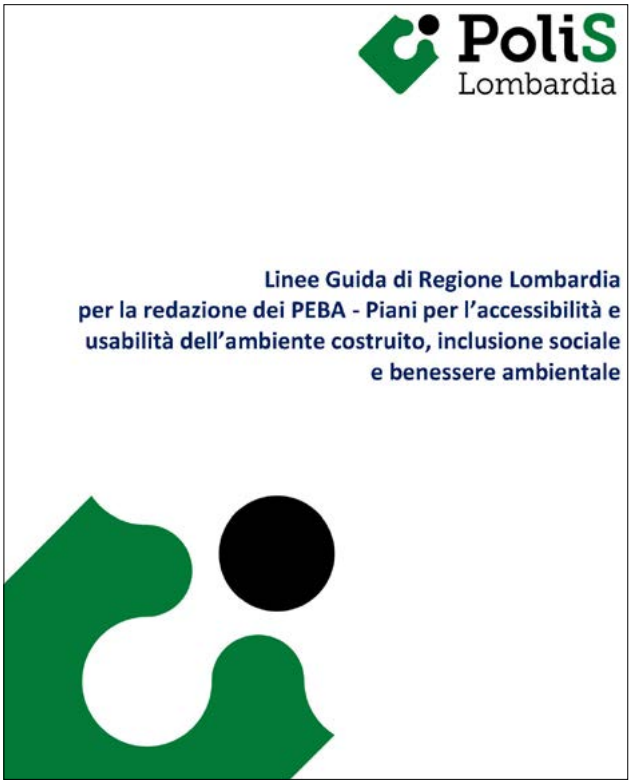
Anno: 2021

Descrizione:

Le Linee Guida rispettano tutte le più rcenti indicazioni normative, legislative e culturali, seguendo tre punti cardine: il concetto di una Città per Tutti, ovvero di un "Piano per l'accessibilità e usabilità dell'ambiente costruito, inclusione sociale e benesse ambientale"; un Piano per la sostenibilità ambientale intergrata alla sostenibilità sociale ed infine la configurazione dei Piani come opportunità per rilanciare l'attrattività dei territori, promuovendo economia e turismo.

Le Linee Guida sono così articolate:

1. **A chi sono rivolte** le Linee Guida
2. **Approccio e obiettivi** delle Linee Guida
3. **Indicazioni metodologiche** per lo sviluppo del Piano per l'Accessibilità
4. **Strutturazione del Piano**
5. **Fase Preliminare**
6. Fase A - Documento d'indirizzo: **strategie ed obiettivi**
7. Fase B - **Analisi criticità** degli spazi/edifici e individuazione delle **soluzioni progettuali**
8. Fase C - elaborazione Linee di intervento del Piano e programmazione **priorità degli interventi**
9. Fase finale: **Presentazione** del Piano **alla cittadinanza e sua adozione-attuazione**
10. Registro telematico regionale dei PEBA



Fonte: https://www.regione.lombardia.it/wps/portal/istituzionale/HP/DettaglioRedazionale/servizi-e-informazioni/Enti-e-Operatori/sistema-sociale-regionale/piani-eliminazione-barriere-architettoniche/piani-eliminazione-barriere-architettoniche

Linee Guida di Regione Lombardia

per la redazione dei PEBA

(ex L. 41/86 art. 32.21 e L. 104/92, art. 24.9)

Piani per l'accessibilità e usabilità dell'ambiente costruito, inclusione sociale e benessere ambientale

Sommario

I. Introduzione 4
II. Glossario 7
1. A chi sono rivolte le Linee Guida 10
2. Approccio e obiettivi delle Linee Guida 11
2.1 Una Città per Tutti 11
2.2 Piano per la sostenibilità 12
3. Indicazioni metodologiche per lo sviluppo del Piano per l'Accessibilità 15
3.1 Un Piano per un ambiente accessibile, usabile e inclusivo 15
3.2 Un Piano condiviso e partecipato 16
3.3 Un Piano interdisciplinare e integrato 18
3.4 Un Piano digitalizzato, dinamico e aggiornabile, monitorato 19
4. Strutturazione del Piano 20
4.1 Le Fasi del Piano 20
5. Fase preliminare 21
5.1 Organizzare il processo e gli strumenti dedicati al Piano 21
5.1.1 L'Ambito di consultazione permanente sull'Accessibilità cittadina 21
5.1.2 Ambito di coordinamento e riferimento tecnico Accessibilità 19
5.1.3 Azioni per costruire l'Accessibilità 23
6. Fase A - Documento d'indirizzo: strategie e obiettivi 25
7. Fase B - Analisi criticità degli spazi/edifici e individuazione delle soluzioni progettuali 28
8. Fase C elaborazione Linee d'intervento del Piano e programmazione priorità degli interventi 30
9. Fase finale: Presentazione del Piano alla cittadinanza e sua adozione-attuazione 31
10. Registro telematico regionale dei PEBA 32

Sommario delle linee guida_PEBA_Lombardia

LINEE GUIDA DI REGIONE LOMBARDIA PER LA REDAZIONE DEI P.E.B.A.

II. Glossario

Definizione dei termini tecnici impiegati all'interno del documento.

Accessibilità

- Al fine di consentire alle persone con disabilità di vivere in maniera indipendente e di partecipare pienamente a tutti gli aspetti della vita, è possibile garantire alle persone con disabilità, su base di uguaglianza con gli altri, l'accesso all'ambiente fisico, ai trasporti, all'informazione e alla comunicazione, compresi i sistemi e le tecnologie di informazione e comunicazione e ad altre attrezzature e servizi aperti o forniti al pubblico. (L. 18/2009, art. 2).

- Provision of buildings, parts of buildings, or outdoor built environments for people, regardless of disability, age or gender, to be able to gain access to them, into them, to use them and exit from them
  Note 1 to entry: Accessibility includes ease of independent approach, entry, evacuation and/or use of a building and its services and facilities, and outdoor spaces by all of the potential users with an assurance of person health, safety and welfare during the course of those activities". [Fonte: UNI CEI EN 17210:2021, 3.1 Accessibility]
  Requisito di edifici, parti di edifici o esterni degli ambienti costruiti che consente alle persone, indipendentemente da disabilità, età o sesso, di accedervi, entrarvi, utilizzarli e uscirne. L'accessibilità include la facilità di accesso, ingresso, evacuazione e/o utilizzo di un edificio e dei suoi servizi e strutture e degli spazi esterni da parte di tutti i potenziali utenti, con la garanzia della salute, della sicurezza e del benessere della persona durante lo svolgimento di tali attività (traduzione e adattamento a cura degli autori delle LG).

Ambiente costruito

- External and internal environments and any element, component or fitting that is commissioned, designed, constructed and managed for use by people (Fonte: UNI CEI EN 17210:2021, 3.12 built environment).
  Ambienti esterni ed interni e qualsiasi elemento, componente o accessorio che sia commissionato, progettato, costruito e gestito per l'uso da parte delle persone. (traduzione e adattamento a cura degli autori delle LG).

Barriere

a) Gli ostacoli fisici che sono fonte di disagio per la mobilità di chiunque ed in particolare di coloro che, per qualsiasi causa, hanno una capacità motoria ridotta o impedita in forma permanente o temporanea;
b) gli ostacoli che limitano o impediscono a chiunque la comoda e sicura utilizzazione di spazi, attrezzature o componenti;
c) la mancanza di accorgimenti e segnalazioni che 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. (DPR 503/96, art. 1).

Comunicazione accessibile

- Le lingue, la visualizzazione di testi, il Braille, la comunicazione tattile, la stampa a grandi caratteri, i supporti multimediali accessibili nonché i sistemi, gli strumenti e i formati di comunicazione migliorativa e alternativa scritta, sonora, semplificata, con ausilio di lettori

Glossario delle linee guida_PEBA_Lombardia

7. Fase B - Analisi criticità degli spazi/edifici e individuazione delle soluzioni progettuali

Questa fase ha l'obiettivo di elaborare una diagnosi dell'accessibilità degli spazi della città e del patrimonio edilizio, rilevando e analizzando puntualmente ostacoli, criticità e barriere (architettoniche, visive, uditive, comunicative, intellettive, ecc.) nonché al contempo elaborare un elenco delle azioni risolutive ritenute indispensabili per raggiungere l'obiettivo dell'accessibilità degli spazi/edifici pubblici. Si configureranno inoltre criteri e livelli di priorità delle opere individuate come necessarie.

Ogni intervento sarà stimato riferendosi a voci di computo metrico e prezzi unitari derivanti dal prezziario regionale o da altri riferimenti applicabili ai Lavori Pubblici. Come da prassi, in assenza di riferimenti si potrà procedere mediante analisi dei costi per ogni singola voce.

La fase del sopralluogo e della rilevazione sul campo delle criticità degli spazi e degli edifici interesserà l'ambito di applicazione del Piano individuato nella precedente fase.

Dall'analisi delle buone prassi di Piani per l'Accessibilità elaborati in passato in diverse città, si rendono disponibili alcune indicazioni, quale strumento utile alla fase del sopralluogo in sito e alla rilevazione delle criticità:

a) organizzare la fase del sopralluogo attraverso l'elaborazione di schede di check list rappresentanti sia le casistiche delle criticità sia la gamma di soluzioni corrispondenti.

> Le criticità da rilevare includano tutte le barriere e gli ostacoli che possono impedire o ostacolare l'accesso, l'uso o la fruizione - al pari degli altri cittadini - dello spazio pubblico, inteso come sistema formato dallo spazio fisico, dalla comunicazione e dall'informazione. Particolare attenzione va posta alla rilevazione delle criticità derivanti dalla presenza non solo delle barriere architettoniche ma anche sensoriali e comunicative.
>
> Le schede di check list devono considerare molteplici chiavi di analisi e d'interpretazione in funzione del grado di accessibilità, fruibilità, comfort, sicurezza degli spazi. Le schede e le corrispondenti soluzioni progettuali potranno essere elaborate tenendo in considerazione, in primo luogo, l'applicazione delle leggi nazionali e regionali vigenti, ma nel contempo dovranno impegnarsi ad andare oltre, monitorando i suggerimenti dati dalle recenti normative in corso.
>
> Per i contenuti si ritiene preferibile l'adozione, in via preferenziale, dei requisiti funzionali e dimensionali della l.r. 6/89 e del DM 236/89. In mancanza di riferimenti legislativi regionali o nazionali saranno da considerare i requisiti funzionali e dimensionali contenuti nei documenti citati (UNI CEI EN 17210:20121 e UNI TR 17621:2021).
> Le indicazioni normative rappresentano un punto di riferimento nella costante ricerca delle soluzioni progettuali appropriate. Secondo il principio della "Progettazione universale" l'elaborazione delle soluzioni progettuali è utile che miri a scelte inclusive e non discriminanti, destinate dove possibile alla più ampia gamma possibile di persone (con e senza disabilità).

Inizio capitolo tipo linee guida_PEBA_Lombardia

LINEE GUIDA REGIONE EMILIA-ROMAGNA PER LA REDAZIONE DEI P.E.B.A.

Partners:
Regione Emilia-Romagna - Area Rigenerazione Urbana e Politiche per l'Abitare;
CERPA Italia Onlus

Anno: 2023

Descrizione:

Le Linee Guida della Regione Emilia Romagna nascono dall'esigenza di fornire strumenti operativi per facilitare amministratori e tecnici nel conseguire l'obiettivo di città accessibili a tutti. Queste hanno l'obiettivo di essere uno strumento operativo per facilitare gli Enti che sono tenuti a redigere i PEBA (ovvero tutti quelli che detengono un patrimonio edilizio ed infratrutturale pubblico che ospita servizi e spazi pubblici).



Le seguenti Linee Guida si articolano in:

1. Le **premesse generali** per un PEBA
2. **Contenuti e approcci metodologici** del PEBA
3. **Il processo di elaborazione** del PEBA
4. **Atti propedeutici** all'elaborazione del PEBA
5. **Analisi preliminare**
6. Rilievo dello **stato di fatto**
7. Organizzazione dei **dati e metaprogetto**
8. Procedura di **adozione e approvazione** del PEBA
9. **Attuazione e monitoraggio**
10. **Glossario**
11. Normativa
12. Bibliografia
13. Appendici

Ciascun capitolo è aperto da un utile **schema** / mappa concettuale atto a riassumere tutte le azioni necessarie alla realizzazione degli **step operativi** esplicitati in ogni capitolo.

Fonte: https://territorio.regione.emilia-romagna.it/politiche-abitative/barriere-architettoniche/programmi-di-intervento-barriere-architettoniche/2-piani-per-l2019eliminazione-barriere-architettoniche-peba/linee-guida-peba.pdf/@@download/file

INDICE

1. Le premesse generali per un PEBA 9

1.1 La progettazione universale e gli scenari futuri 10
1.2 Accessibile – Inclusivo 12
1.3 PEBA – PAU – PCU: che cos'è il Piano di Eliminazione delle Barriere Architettoniche 14
1.4 Beneficiari e utenti finali 17
1.5 Destinatari delle Linee Guida 18
1.6 Il Responsabile del Procedimento (RdP) 19
1.7 Il Gruppo di Regia (GdR) 19
1.8 Altri soggetti coinvolti 20

2. Contenuti e approcci metodologici del PEBA

2.1 L'ambito di azione del PEBA 21
2.2 Competenze sul territorio di altri soggetti pubblici e possibili accordi con privati 23
2.3 Il PEBA e la relazione che sussiste con altri piani 25
2.4 Il PEBA per favorire la sicurezza inclusiva, dall'ordinario all'emergenza 25
2.5 Il PEBA come mezzo di consapevolezza 28
2.6 Il percorso partecipativo: le modalità, i contenuti, i risultati finali 29
2.7 Comunicazione e informazione (accessibilità della comunicazione) 32
2.8 Ambito oggetto del PEBA e i diversi approcci 33
2.8.1 L'approccio totale 34
2.8.2 L'approccio per isole 35
2.8.3 L'approccio di rete e luoghi d'interesse 35
2.8.4 L'approccio per aree storiche, per frazioni o quartieri 36
2.8.5 L'approccio integrato nei casi di importanti programmi d'intervento 36
2.9 Proposte prestazionali sul campo 37

3. Il processo di elaborazione del PEBA 39

4. Atti propedeutici all'elaborazione del PEBA 42

4.1 Atto di indirizzo della Pubblica Amministrazione 44
4.2 Nomina del Responsabile del Procedimento (RdP) 44
4.3 Individuazione del Gruppo di Regia (GdR) 44
4.4 Individuazione dei progettisti interni/esterni (singoli o eventualmente in RTP) 45

5. Analisi preliminare 46

5.1 Analisi tecnica del contesto territoriale 49
5.1.1 L'analisi preliminare in relazione all'organizzazione interna della P.A. 49
5.1.2 L'analisi preliminare dell'aspetto territoriale e urbano 49
5.1.3 Definizione delle prestazioni in relazione al numero di abitanti e alla geomorfologia del territorio 50
5.2 Analisi dei fabbisogni/esigenze della collettività 51
5.3 Sinergie con altri piani e progetti 52

6. Rilievo dello stato di fatto 54

6.1 Documenti e strumenti necessari al rilevatore 56
6.2 Rilievo ambientale 56
6.3 Verifica periodica con il RdP e il GdR dei PEBA 57

7. Organizzazione dei dati e metaprogetto 58

7.1 Restituzione nel SIT 60
7.2 Definizione del metaprogetto e relativa stima dei costi 60
7.3 Definizione dei criteri e individuazione delle priorità d'intervento 62
7.4 Report conclusivo con raggruppamenti tematici e definizione della programmazione 64

8. Procedura di adozione e approvazione del PEBA 65

8.1 Restituzione e discussione con la P.A. dei risultati raggiunti 67
8.2 Iter di adozione e approvazione 67

9. Attuazione e monitoraggio 69

9.1 Gestione, realizzazione e aggiornamento del PEBA 71
9.2 Ricognizione delle risorse economiche 72
9.3 Aggiornamento del PEBA (collegamento alla programmazione dei LL.PP.) 72
9.4 Integrazione PEBA con Piani, Regolamenti e Programmi 73

10. Glossario 74

11. Normativa 85

12. Bibliografia 89

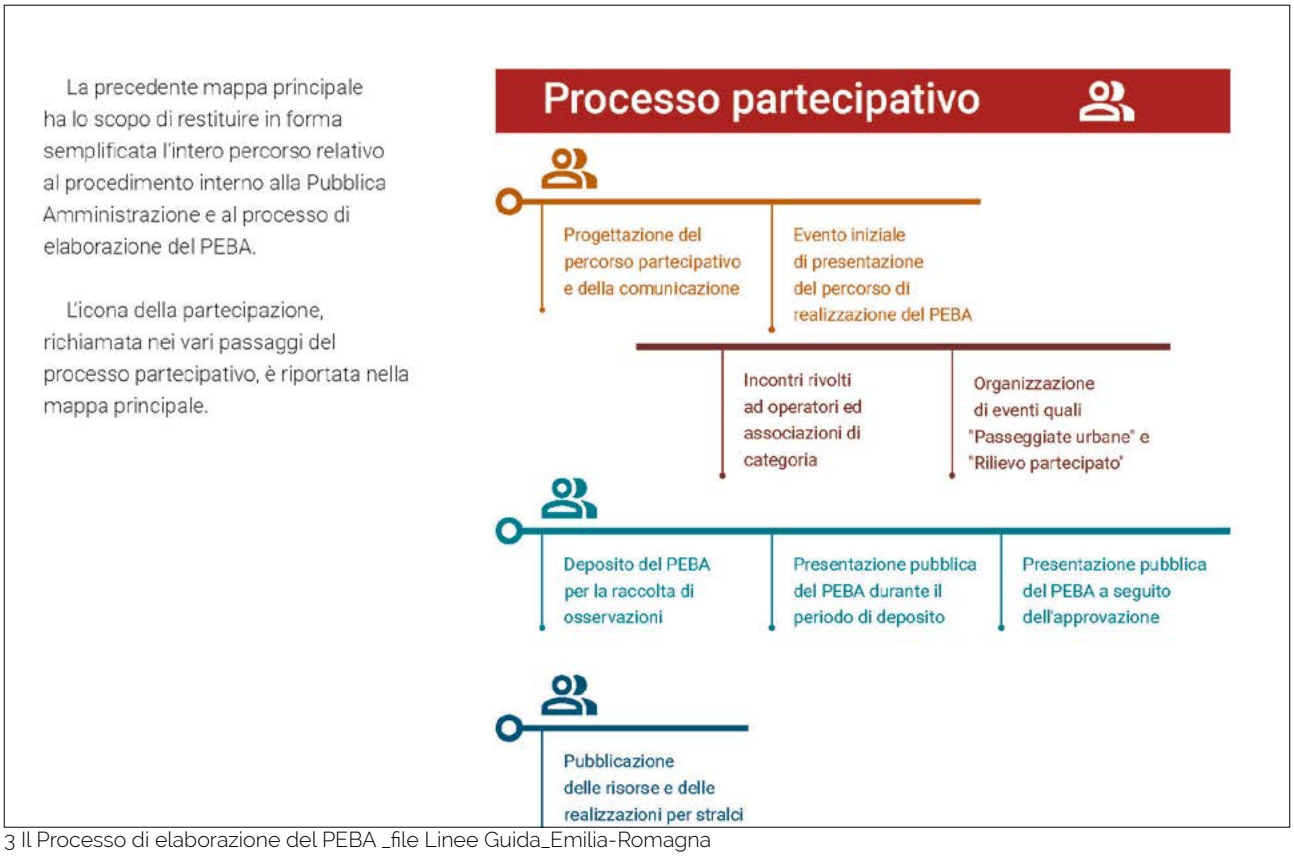
13. Appendici 94

Appendice A - I Principi dell'Universal Design 95
Appendice B - Obiettivi ed ambiti d'intervento 100

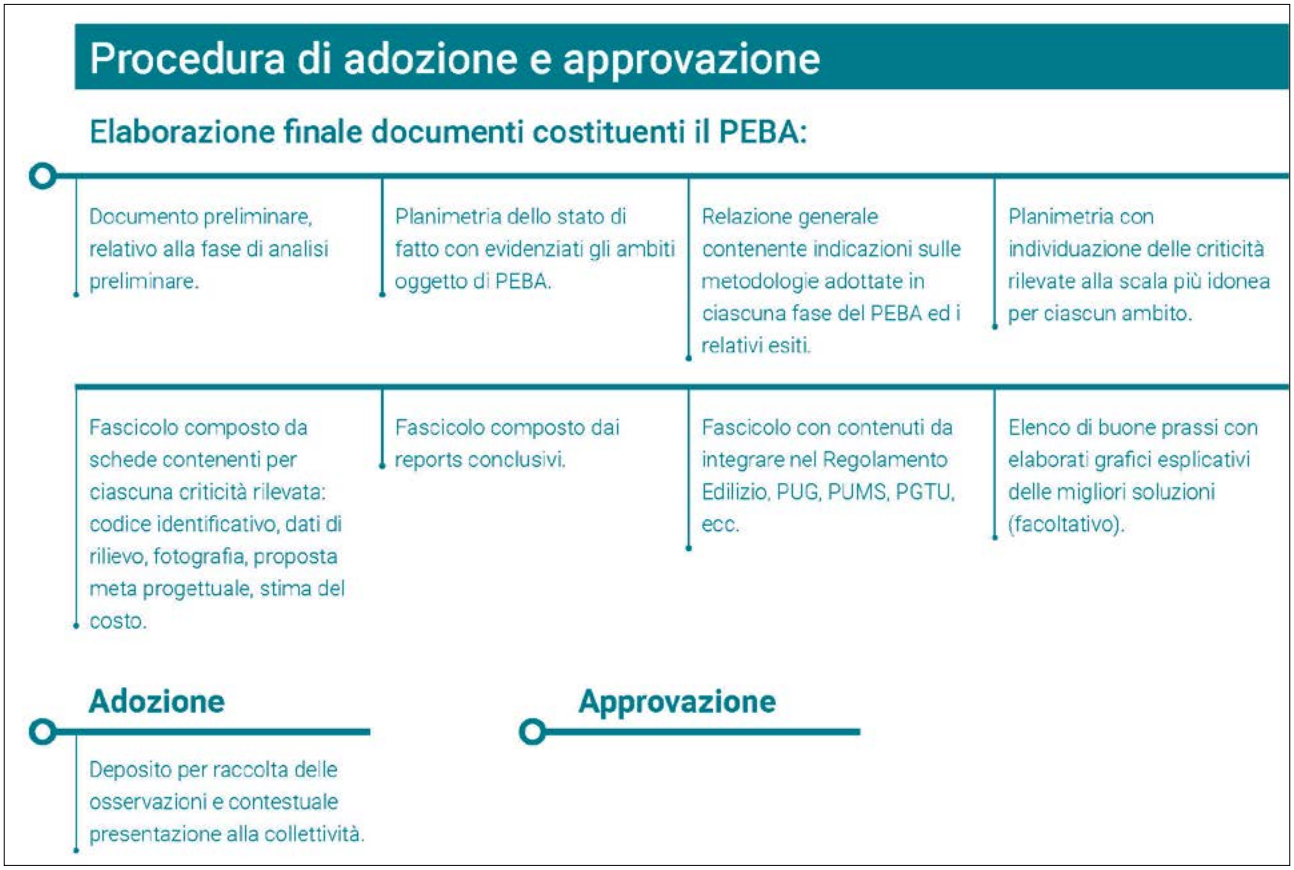
Indice delle linee guida_PEBA_Emilia-Romagna

LINEE GUIDA REGIONE EMILIA-ROMAGNA PER LA REDAZIONE DEI P.E.B.A.





3 Il Processo di elaborazione del PEBA _file Linee Guida_Emilia-Romagna



8.1
Restituzione e discussione con la P.A. dei risultati raggiunti

I dati cartografici uniti alle informazioni raccolte durante i rilievi saranno implementati nel Sistema Informativo Territoriale (SIT) utilizzato. I dati del PEBA saranno così a disposizione di tutti i tecnici Comunali che utilizzano il SIT. In tal modo il sistema è interrogabile tramite "domande intelligenti" (QUERY) da cui desumere letture diversificate sulla base delle esigenze espresse. Gli stessi dati, opportunamente filtrati, è bene siano messi a disposizione del pubblico sul sito web accessibile del Comune.

Sarà possibile gestire e programmare gli interventi anche in relazione ad altri servizi gestionali del territorio quali la viabilità, i trasporti pubblici, le infrastrutture (reti tecnologiche), ecc.

Per fornire alla Pubblica Amministrazione uno strumento di indirizzo nella realizzazione dei nuovi interventi, potrà essere consegnato un documento che contenga un elenco di buone prassi con elaborati grafici esplicativi delle migliori soluzioni per l'eliminazione delle barriere e per evitare che ne vengano create di nuove.

8.2
Iter di adozione e approvazione

Presupposto per l'avvio della procedura di adozione e approvazione è la consegna degli elaborati finali che costituiscono il PEBA consistenti almeno in:

a) documento preliminare, relativo alla fase di analisi preliminare;

b) planimetria dello stato di fatto con evidenziati gli ambiti oggetto di PEBA;

c) relazione generale contenente indicazioni sulle metodologie adottate in ciascuna fase del PEBA ed i relativi esiti;

d) planimetria con individuazione delle criticità rilevate alla scala più idonea per ciascun ambito; la planimetria, preferibilmente digitale e georeferenziata, localizza la criticità identificata attraverso il codice univoco assegnato in fase di rilievo;

e) fascicolo composto da schede contenenti per ciascuna criticità rilevata: codice univoco identificativo, dati di rilievo, fotografia, proposta meta

8 Procedura di adozione e approvazione del PEBA _file Linee Guida_Emilia-Romagna

LINEE GUIDA FRIULI VENEZIA GIULIA

Partners:
Direzione centrale infrastrutture e territorio della Regione Autonoma FVG costituito dalla Dir. Centrale Infrastrutture e Territorio - Servizio politiche per la rigenerazione urbana. Con il supporto scientifico di: Università degli Studi di Trieste – Dip. di Ingegneria e Architettura; Università degli Studi di Udine - Dip. Politecnico di Ingegnrria e Architettura.

Anno:2024

Descrizione:

Guida nata (nel 2020) in seguito alla L.R. 10/2018 "Principi e disposizioni attuative in materia di accessibilità", volta a sostenere i criteri della Porgettazione universale. Le Linee Guida contengono una **proposta chiara e definita di attività** da porre in essere per la predisposizione di un PEBA. In particolare, si occupano di approfondire tutti i **passaggi** necessari per la **redazione** dello stesso, e sono così suddivise:

Inquadramento
oggetto, soggetti coinvolti, struttura e contenuti del Piano, sensibilizzazione e formazione

Analisi preliminare
ascolto dei cittadini, analisi del contesto, sinergie con altri piani e progetti, limitazione dell'ambito oggetto del Piano

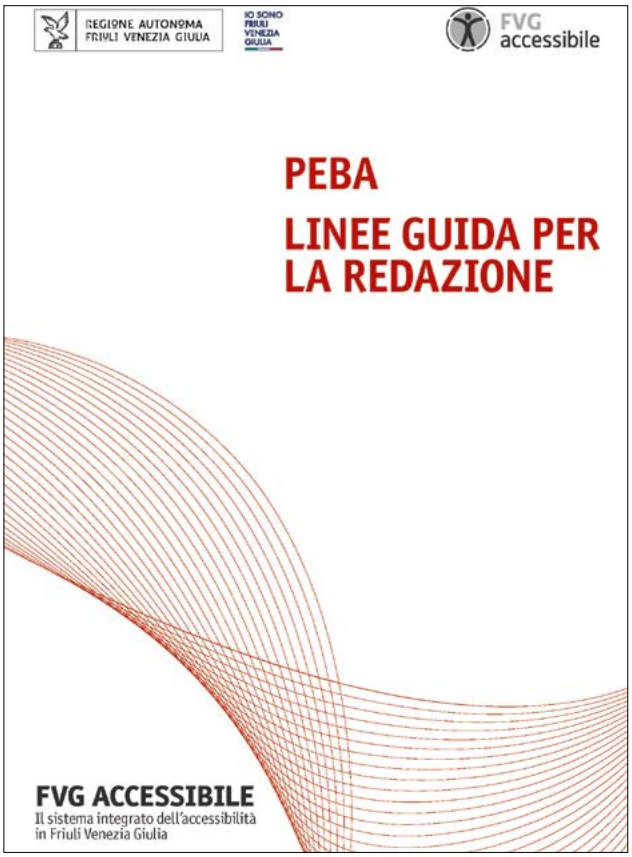
Rilievo dello stato di fatto
documenti necessari, rilievo, elaborazione dei dati, restituzione e discussione pubblica

Definizione delle **soluzioni progettuali** e **stima** dei **costi**

Programmazione
criteri, priorità di intervento e programmazione interventi

Documentazione e **approvazione**

Attuazione e **monitoraggio**

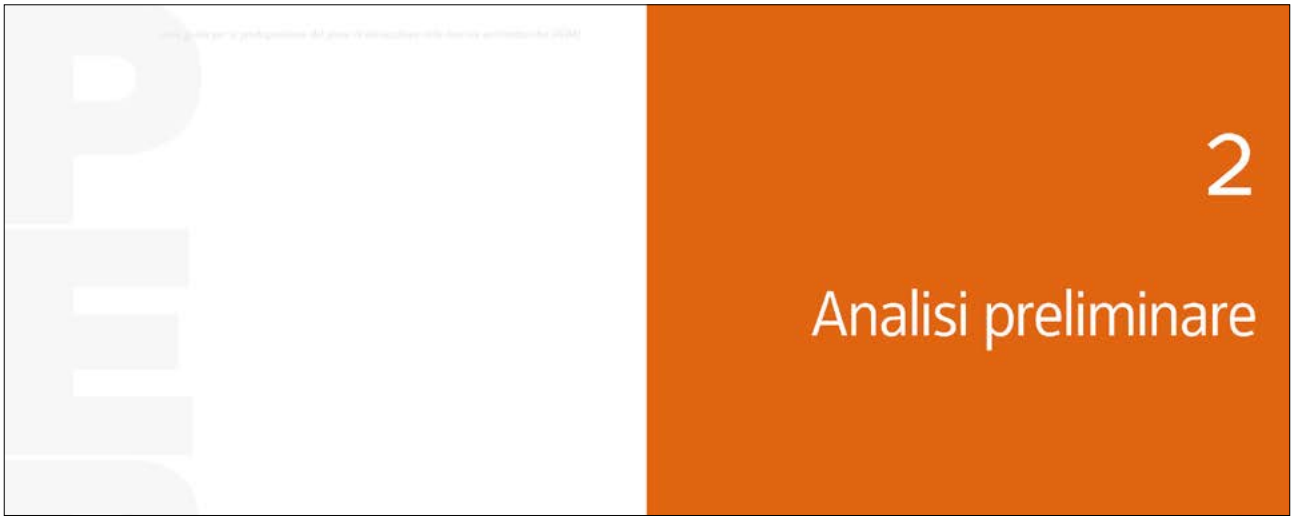


Fonte: https://accessibile.regione.fvg.it/portaleimmersive/Documenti/32_LINEE_GUIDA_PEBA.pdf

	Obiettivo accessibilità: un percorso soprattutto culturale	7
	Dall'idea all'attuazione: il sistema integrato dell'accessibilità della Regione Autonoma Friuli Venezia Giulia	9
	La Progettazione universale	11
	Che cos'è il Piano di Eliminazione delle Barriere Architettoniche (PEBA)	15
	Destinatari	17
1	Inquadramento	19
	1.1 Oggetto	20
	1.2 Soggetti coinvolti nella redazione del Piano	21
	1.3 Struttura e contenuti del Piano	22
	1.4 Sensibilizzazione e formazione	23
2	Analisi preliminare	25
	2.1 Analisi delle esigenze attraverso l'ascolto di cittadini e portatori di interesse	26
	2.2 Analisi tecnica del contesto territoriale	27
	2.3 Sinergie con altri piani e progetti	31
	2.4 Limitazione dell'ambito oggetto del Piano	31
3	Rilievo dello stato di fatto	33
	3.1 Documenti e strumenti necessari al rilevatore	34
	3.2 Rilievo sul campo	36
	3.3 Elaborazione dei dati raccolti	37
	3.4 Restituzione e discussione pubblica dei risultati	38
4	Definizione delle soluzioni progettuali e relativa stima dei costi	41
	4.1 Definizione delle soluzioni progettuali per l'eliminazione delle criticità rilevate	42
	4.2 Stima dei costi di intervento	43
	4.3 Report conclusivi con raggruppamenti tematici	44
5	Programmazione	45
	5.1 Definizione dei criteri e individuazione delle priorità d'intervento	46
	5.2 Programmazione degli interenti	47
6	Documentazione e approvazione	49
	6.1 Documentazione costituente il Piano	50
	6.2 Presentazione alla collettività	51
	6.3 Procedura di adozione e approvazione	51
7	Attuazione e monitoraggio	53
	7.1 Attuazione del Piano	54
	7.2 Ricognizione delle risorse disponibili e delle modalità per il finanziamento delle opere di eliminazione delle barriere architettoniche	55
	7.3 Realizzazione degli interventi previsti dal Piano	57
	7.4 Aggiornamento del Piano	58
8	Il PEBA come motore per innovare piani e progetti	59
	8.1 Adeguamento degli strumenti urbanistici e per la mobilità	60
	8.2 Integrazione dei regolamenti edilizi	61
	Appendice	63
	La legge regionale 19 marzo 2018, n.10	63
	Approfondimento in tema di VAS e Screening di VAS	64
	Ricognizione degli obblighi normativi: la disciplina statale	64
	Riferimenti e contatti	68

Indice delle linee guida_PEBA_Friuli Venezia Giulia

LINEE GUIDA FRIULI VENEZIA GIULIA



2.1 Analisi delle esigenze attraverso l'ascolto di cittadini e portatori di interesse

Il PEBA può riguardare l'**intero ambito urbano o sue porzioni**, che l'Amministrazione comunale individui (in relazione alle caratteristiche peculiari del territorio e del profilo sociale, economico e demografico dei suoi abitanti) come strategiche nel migliorare l'accessibilità di spazi, attrezzature e servizi pubblici e di interesse collettivo. In tal senso, il PEBA non dovrà configurarsi come una mera sommatoria di luoghi e di interventi volti alla rimozione di singole barriere architettoniche, bensì come un **sistema integrato di azioni spaziali** su itinerari, percorsi, spazi aperti ed edifici pubblici.

I luoghi oggetto del PEBA andranno scelti per la loro capacità di intercettare le esigenze del più ampio numero di **persone in condizioni di maggiore e diversificata difficoltà** a fruire autonomamente degli spazi aperti e degli edifici pubblici. Non si tratta solo di una questione di quantità di flussi e di intensità di utilizzo delle singole attrezzature e servizi, ma soprattutto della necessità di prendere in considerazione i bisogni e i comportamenti delle persone fragili (anziani, bambini, persone con disabilità permanenti o temporanee, ecc.), per favorire la costruzione di un ambiente a misura di tutti.

Un primo passo verso l'individuazione dei luoghi e degli interventi che saranno oggetto del PEBA riguarda perciò la ricognizione delle **criticità** e in parallelo delle **esigenze** per una migliore fruibilità manifestate dai **cittadini e dai vari portatori di interesse** del territorio, che quotidianamente lo vivono. Parlare di accessibilità per tutti significa infatti assumere, sin dalle prime fasi di elaborazione di interventi e soluzioni, una prospettiva che integri le considerazioni di tecnici e professionisti alle percezioni dei fruitori degli spazi aperti e degli edifici pubblici, in particolare di coloro che versano in condizioni di maggiore vulnerabilità.

Come punto di partenza, il Comune procede all'esame delle **segnalazioni** già raccolte dai propri servizi e uffici, riguardanti richieste di interventi di adeguamento di specifiche aree ed edifici pubblici.

Per meglio inquadrare l'ambito oggetto del PEBA, e circoscriverne le aree di intervento, è utile anche la creazione di ulteriori e specifiche occasioni di raccolta delle istanze della popolazione che vive il territorio, orientate a identificare quali siano gli spazi che maggiormente vengono vissuti e quali siano le problematiche di fruizione percepite nel muoversi tra e in tali luoghi.

Come organizzare tali momenti di **ascolto e partecipazione** è chiaramente frutto di una scelta che l'Amministrazione comunale, supportata dai tecnici interessati, intraprenderà sulla base delle condizioni di contesto in cui si trova a operare (condizioni spaziali, reti di attori pubblici e privati presenti, bisogni già espressi, eventuali processi e interventi volti al miglioramento della mobilità e dell'accessibilità già implementati o in corso che prevedano/abbiano previsto occasioni di consultazione o partecipazione, ecc.). In termini generali, due aspetti vanno comunque presi in considerazione:

- **quali soggetti coinvolgere e in che modo** (secondo modalità generali e indirizzate a tutti i cittadini e/o attraverso eventi specifici, inviti e contatti mirati, ad esempio rivolti a specifici portatori di interesse);
- **in quali luoghi sviluppare l'ascolto e l'interazione** (luoghi normalmente frequentati e/o eventi/occasioni specificamente organizzati).

È possibile organizzare in maniera capillare la somministrazione di **questionari semplificati**, finalizzati a raccogliere indicazioni relative a spazi e attrezzature di uso pubblico percepiti come più o meno accessibili ed eventualmente informazioni generali sulle caratteristiche del compilatore (sesso, età, eventuali condizioni disabilitanti la fruizione). Questo strumento consente di ricostruire un primo quadro di potenzialità e problematicità in relazione a diverse tipologie di fruitori e potrebbe essere agevolmente somministrato, ad esempio, presso le sedi dei principali servizi pubblici (educativi, socio-sanitari e assistenziali, ecc.) e via internet (attraverso il portale web del Comune).

Un altro strumento, complementare al precedente ed eventualmente più mirato, riguarda l'organizzazione di **incontri pubblici o indirizzati a specifici portatori di interesse**, come ad esempio rappresentanti di differenti associazioni di persone con disabilità, ma anche di altre realtà istituzionali e civiche che quotidianamente affrontano criticità legate all'accessibilità di spazi urbani e attrezzature di uso pubblico (Vigili del Fuoco, Croce Rossa, associazioni di commercianti, istituzioni culturali pubbliche e private, ecc.). In questo caso il coinvolgimento di **soggetti facilitatori** – interni o esterni all'Amministrazione, con competenze nel campo della costruzione di percorsi di interazione/partecipazione – può aiutare il Comune sia nel passaggio strategico di individuazione dei portatori di interesse, sia nella conduzione degli incontri.

Indipendentemente dal tipo di strumento e dalle modalità scelte dal Comune, l'efficacia del processo di ascolto strettamente si lega all'avvio di una campagna, più o meno strutturata, di **informazione e comunicazione** di obiettivi ed esiti attesi dal processo stesso o, quanto meno, all'organizzazione di occasioni di **presentazione pubblica** del percorso di redazione del PEBA.

Tali occasioni (insieme agli eventuali incontri indirizzati a specifici portatori di interesse) offrono altresì l'opportunità di iniziare a individuare i componenti di un **tavolo di lavoro permanente**, composto dagli uffici tecnici comunali, da rappresentanti delle istituzioni, della società civile e delle categorie economiche, della Consulta Regionale delle Associazioni delle Persone con Disabilità e delle loro Famiglie del Friuli Venezia Giulia o di associazioni locali, che potrà accompagnare tutto il percorso di elaborazione del PEBA, dandosi come sede e strumento per promuovere e sviluppare le ulteriori fasi di partecipazione (il riferimento è, in particolare, alle attività descritte nel punto 3).

2.2 Analisi tecnica del contesto territoriale

L'Amministrazione comunale, o in alternativa il progettista incaricato della redazione del PEBA, compie un'attenta analisi tecnica che tiene conto delle **specificità del territorio**, nell'ottica di operare una valutazione, coerente e pesata, delle concrete **esigenze dei cittadini**, individuando le priorità effettive che guidano la scelta di limitazione dell'ambito di indagine di cui al punto 2.3, e permettono di ottimizzare i risultati raggiungibili. Tale analisi è chiamata a restituire una fotografia argomentata delle caratteristiche più salienti dell'utenza, del tessuto urbano e dei servizi essenziali offerti, e a fare emergere eventuali possibili importanti **sinergie con altre azioni del Comune** mirate a

2 Analisi Preliminare_file Linee Guida_Friuli Venezia Giulia



7.4 Aggiornamento del Piano

Il PEBA è **aggiornato periodicamente** per le seguenti finalità:
- verifica periodica dello stato di attuazione delle opere previste;
- revisione del Piano approvato per modificare le priorità o le risorse a disposizione;
- revisione degli elaborati approvati per sviste o modifica delle soluzioni alle criticità proposte, alla luce di nuovi approcci condivisi;
- integrazione del Piano con nuove porzioni di territorio ovvero con nuovi edifici, sino al completamento dello stesso qualora sviluppato per stralci.

Solo nell'ultimo caso, relativo all'integrazione del Piano con nuove porzioni di territorio ovvero con nuovi edifici, si suggerisce di seguire la procedura di approvazione utilizzata nella redazione ex novo di un PEBA.

8

Il PEBA come motore per innovare piani e progetti

8.1 Adeguamento degli strumenti urbanistici e per la mobilità

Una città è accessibile quando consente al più ampio numero di persone di muoversi il più possibile in autonomia e sicurezza. Questo comporta la definizione di **connessioni tra spazi, attrezzature e servizi** pubblici e di interesse collettivo, tese a costruire un sistema articolato, che funzioni in maniera capillare. L'elaborazione di un PEBA funzionale a un **progetto di città più accessibili a tutti** deve condurre non solo al miglioramento della fruibilità di singoli luoghi (pubblici, della cultura, del tempo libero e delle attività economiche), ma anche e soprattutto a connettere efficacemente le attrezzature e gli spazi urbani, migliorando la permeabilità e la mobilità (pedonale, ciclabile, attraverso il trasporto pubblico locale, ecc.).

Per rendere gli ambienti urbani più accessibili è perciò necessario abbandonare la settorialità che ancora generalmente connota gli strumenti e le politiche in materia di accessibilità. Occorre integrare più efficacemente questo approccio progettuale nella pianificazione urbanistica, negli interventi di ristrutturazione urbana ed edilizia, sino a quelli di manutenzione ordinaria e straordinaria, e in tutti i procedimenti amministrativi e regolamentari attinenti alle mutazioni spaziali.

L'attuazione del PEBA costituisce un primo passo in questa direzione, fornendo l'occasione per avviare un più esteso processo di revisione e di messa a coerenza di approcci e contenuti dei diversi strumenti di governo delle trasformazioni urbane. In tal senso, il progetto per una fruibilità estesa e inclusiva non si esaurisce nell'implementazione del PEBA, ma è chiamato a **integrarsi alla prassi ordinaria della pianificazione e della progettazione comunale**, come uno **standard prestazionale ineludibile**, al pari di altri requisiti (tecnici, funzionali, dimensionali, ecc.) già assimilati dalla normativa e dalla prassi vigente.

La redazione e l'approvazione del PEBA offre perciò l'opportunità per procedere, contestualmente, all'adeguamento dei contenuti del **Piano Regolatore Generale, così come dei piani per i centri storici e delle disposizioni in materia di pianificazione attuativa**. Gli obiettivi sono:
- estendere all'intero territorio (o a sue parti significative) il riconoscimento di **sistemi continui di spazi aperti e costruiti** (pubblici e di uso collettivo) accessibili a tutti;
- rendere meglio fruibili e accessibili le **connessioni spaziali** (in particolare i percorsi pedonali) **tra gli spazi del welfare già disponibili**, ossia tra le attrezzature già realizzate come standard urbanistici (per l'istruzione, l'assistenza e la sanità, la vita associativa e culturale, il verde, lo sport e il tempo libero, la viabilità e i trasporti), e tra queste e altri attrattori urbani e dotazioni pubbliche/di uso pubblico.

Altrettanto importante è integrare i contenuti del PEBA negli **strumenti dedicati alla pianificazione del traffico e della mobilità**. Qualora il Comune non disponga di un Piano generale del traffico urbano o di un Piano urbano della mobilità sostenibile, il PEBA ne può costituire un primo livello progettuale. Nel caso in cui tali strumenti siano già stati approvati, il PEBA può offrire l'occasione per affinarne i contenuti, con particolare riguardo all'integrazione delle questioni (spesso peraltro in conflitto) attinenti alle diverse modalità di mobilità dolce (pedonale e ciclabile), alla distribuzione di aree pedonali e ad elevata pedonalità, alla realizzazione di "zone 30" (ossia con limitazioni delle velocità veicolari a 30 km/h) in corrispondenza delle attrezzature di interesse collettivo, all'individuazione e alla localizzazione sul territorio di specifiche misure e soluzioni spaziali atte alla messa in sicurezza dei pedoni e all'eliminazione di barriere e dislivelli lungo i principali itinerari e percorsi urbani.

8.2 Integrazione dei regolamenti edilizi

I contenuti del PEBA riguardano l'individuazione di soluzioni progettuali per l'adeguamento di spazi aperti ed edifici alle diverse capacità delle persone. Questo lavoro può utilmente orientare anche la revisione del **regolamento edilizio**, nell'ottica di un ampliamento del suo campo operativo alle **diverse componenti dello spazio urbano, sia esso aperto o costruito**, e agli **interventi di modificazione dello stesso attuati da soggetti pubblici e privati**. L'obiettivo di fruibilità estesa e inclusiva non può infatti prescindere dai modi concreti con cui gli spazi della città vengono allestiti e trasformati.

In questa prospettiva, i contenuti del regolamento edilizio possono essere integrati con indicazioni relative a **specifici indirizzi, requisiti e soluzioni spaziali**, tesi a raggiungere livelli prestazionali e qualitativi superiori a quelli offerti dalla rigida applicazione delle norme vigenti in materia di eliminazione di singole barriere architettoniche e di progettazione senza barriere. Queste indicazioni sono fondamentali per l'attuazione incrementale di un progetto complessivo di fruibilità inclusiva, al fine di evitare che gli interventi ordinari e diretti di manutenzione e ristrutturazione concorrano a generare ostacoli a un'accessibilità estesa.

Per quanto attiene agli **spazi aperti pubblici e di uso pubblico**, tali indicazioni possono, ad esempio, riguardare:
- disposizioni generali improntate ai criteri della Progettazione universale;
- scelta e localizzazione di soluzioni e materiali di progetto, dispositivi di guida/orientamento/ausilio al movimento di persone con difficoltà motorie e sensoriali;
- regole di occupazione del suolo pubblico a fini commerciali;
- modalità di posizionamento della cartellonistica viaria, di elementi tecnici e di arredo;
- indirizzi e requisiti per la messa in sicurezza di marciapiedi e percorsi pedonali, la scelta dei materiali e delle modalità di trattamento delle superfici orizzontali, l'eliminazione di barriere e dislivelli (il riferimento è, ad esempio, alla realizzazione di sistemi di attraversamento stradale rialzati, a livello dei marciapiedi);
- indirizzi e requisiti per l'allestimento degli spazi a parcheggio;
- requisiti riferiti ad allestimenti temporanei in funzione di eventi culturali, mercatini, ecc.

Per quanto attiene agli **edifici pubblici e a quelli privati ma aperti all'uso pubblico**, le indicazioni possono, ad esempio, riguardare indirizzi e requisiti per:
- l'allestimento dei parcheggi di pertinenza;
- l'adeguamento di ingressi e percorsi interni;
- l'adeguamento dei collegamenti verticali.

Tali indicazioni sono utili a fornire criteri omogenei di intervento:
- all'Amministrazione comunale, per tutti gli interventi di nuova costruzione nonché di manutenzione ordinaria e straordinaria dell'ambiente urbano;

8 Il PEBA come motore per innovare piani e progetto_file Linee Guida_Friuli Venezia Giulia

GUIDA ALLA PROGETTAZIONE ACCESSIBILE E FUNZIONALE

Partners:
Regione Autonoma Friuli Venezia Giulia;
Associazione Tetra-Paraplegici del FVG;
Centro Servizi Volontariato del FVG

Anno: 2006

Descrizione:

Vademecum nato dalla volontà dei rappresentanti di associazioni di persone disabili, per mostrare problematiche e necessità legate alla progettazione di spazi accessibili, che vanno oltre le regole formali dettate dalla normativa.

Manuale suddiviso in due parti:

1. AMBIENTE ESTERNO:
strade, parcheggi, marciapiedi (arredo urbano, aree verdi, aree balneari, marciapiedi, cordoli, parcheggi, rampe, segnaletica, attraversamenti, trasporti, pavimentazioni…)

2. AMBIENTE INTERNO:
abitazioni, luoghi di lavoro, negozi, luoghi aperti al pubblico (autorimesse, accessi, porte, percorsi interni, pavimentazioni, scale, ascensori, servoscala, bagni, camere…)

Di ciascun argomento si evidenziano i limiti normativi e gli errori più comuni, corredati da **esempi fotografici o schemi grafici** e di conseguenza vengono proposte alcune soluzioni tecniche.
Impiego di icone di facile ed immediata lettura, per segnalare i "limiti, carenze, errori" e le "soluzioni, consigli" relativi agli interventi / spazi mostrati

+ note riguardanti P.E.B.A.

+ normativa barriere architettoniche e disabilità

+ bibliografia generale



Fonte: https://www.archweb.it/normativa/guida_progett_accessibilit%C3%A0.pdf

indice indice indice indice indice indice indice indice indice

Indice

Guida alla lettura 9

Parte I esterno **11**
Arredo urbano 13
Aree
- verdi attrezzate - aree giochi bimbi 15
- balneari 17

Marciapiedi - percorsi esterni pedonali 19
Cordoli 21
Parcheggi 23
Rampe 25
Segnaletica e contrassegno 27
Attraversamenti pedonali 29
Trasporti 31
Pavimentazioni e grigliati 33

Parte II interno **35**
Autorimesse 37
Accessi
- pensiline di protezione - rampe 39
- segnaletica campanello 43
- soglie 45
- grigliati - zerbini 47

Porte interne - esterne 49
Percorsi interni - corridoi 53
Pavimentazioni interne 55
Scale interne 57
Corrimano 59
Servoscala 61
Piattaforme elevatrici 63
Ascensori 65
Bagni
- locali pubblici 67
- residenza 75

Camere
- residenza 81
- strutture aperte al pubblico 83

Cucine 87
Soggiorni 89

P.E.B.A. 91
Normativa sulle barriere architettoniche 93
Bibliografia generale 97
Schede bibliografiche 99
Indice analitico 101

Indice _Guida alla progettazione_Friuli Venezia Giulia

GUIDA ALLA PROGETTAZIONE ACCESSIBILE E FUNZIONALE

esterno esterno esterno esterno esterno esterno

RAMPE

ARGOMENTI CORRELATI
marciapiedi - percorsi esterni
pedonali 19
rampe 25

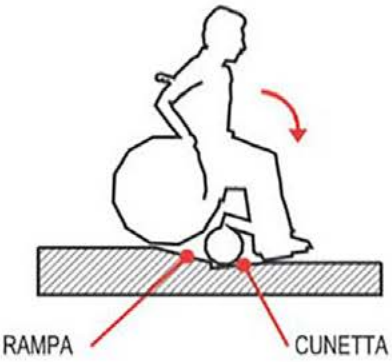
D.M. 236/89 - Artt. 4.1.11, 4.2.1, 5.2, 5.4, 8.1.11, 8.2.1
D.P.R. 503/96 - Artt. 4, 5, 6, 7, 23, 25, 26, 27

LIMITI DELLA NORMATIVA VIGENTE

La pendenza massima consentita per le rampe, pari all' 8 %, è difficilmente superabile in modo autonomo soprattutto per alcune patologie.

CONSIGLI

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 deve sempre prevedere la copertura delle rampe e la loro illuminazione, in particolare per quelle a servizio di strutture sanitarie e di pubblica utilità.





Rampe_file Guida alla progettazione_Friuli Venezia Giulia

esterno esterno esterno esterno esterno esterno

IMMAGINI



Esempio non corretto di rampa di raccordo



Abbinamento corretto tra rampa e scalini; è mancante un idoneo corrimano



Abbinamento corretto tra rampa e scalini



Rampa di raccordo

Rampe_file Guida alla progettazione_Friuli Venezia Giulia

LINEE GUIDA PER IL SUPERAMENTO DELLE BARRIERE ARCHITETTONICHE NEI LUOGHI DI INTERESSE CULTURALE

Partners:
Ministero per i Beni e le Attività Culturali;
Commissione per l'analisi delle problematiche relative alla disabilità nello specifico settore dei beni e delle attività culturali.

Anno: 2008

Descrizione:

Linee guida mirate alla progettazione di soluzioni per il superamento delle barriere architettoniche dei **luoghi di interesse culturale**.
In particolare, il manuale si concentra sul tema dell'accessibilità legato al **patrimonio architettonico esistente** e viene così suddiviso:

Introduzione
indicazioni circa la conservazione e l'accessibilità del patrimonio esistente, definizione dei conceetti base e quadro delle principali disposizioni normative.

L'accessibilità dei luoghi di interesse culturale
dalle indicazioni più generali relative all'Universal Design, fino allo studio dei criteri per la progettazione e la gestione (con attenzione non solo al superamento dei dislivelli, ma anche alla segnaletica, all'illuminazione e all'allestimento degli spazi espositivi).

Casi studio
analisi e linee guida per la progettazione di alcune delle tipologie più diffuse di beni culturali e paesaggistici. Qui si evidenzia l'importanza della lettura puntuale del bene e della ricerca di soluzioni originali studiate *ad hoc*. Tra questi: parchi e giardini, aree archeologiche, spazi urbani, complessi monumentali, luoghi di culto, spazi espositivi, e biblioteche.



Fonte: https://www.soprintendenzapdve.beniculturali.it/wp-content/uploads/2021/04/DM-28-marzo-2008-Linee-guida-per-il-superamento-delle-barriere-architettoniche-nei-luoghi-di-interesse-culturale.pdf

Premessa

1. Introduzione

1.1 Conservazione e accessibilità

1.2 Alcuni concetti base

1.3 Quadro delle principali disposizioni normative
1.3.1 Normativa inerente le barriere architettoniche
1.3.2 Riferimenti normativi specifici per i luoghi d'interesse culturale

2. L'accessibilità dei luoghi di interesse culturale

2.1 Criteri e orientamenti dell'Universal Design

2.2 Le soluzioni alternative

2.3 Criteri per la progettazione e la gestione
2.3.1 Orientamento
2.3.2 Superamento delle distanze
2.3.3 Superamento dei dislivelli
2.3.4 Fruizione delle unità ambientali e delle attrezzature
2.3.5 Raccordo con la normativa di sicurezza e antincendio
2.3.6 Allestimento di spazi espositivi
2.3.7 Monitoraggio e manutenzione

3. Casi di studio

3.1 Parchi e giardini storici, aree e parchi archeologici

3.2 Spazi urbani

3.3 Edifici e complessi monumentali

3.4 Luoghi di culto

3.5 Spazi espositivi, musei, archivi e biblioteche

Indice delle linee guida_Superamento delle barriere architettoniche nei luoghi di interesse culturale

MUSEI E SUPERAMENTO DELLE BARRIERE PERCETTIVE

Partners:
Università Iuav di Venezia;
Ministero per i Beni e le Attività Culturali

Anno: 2010



Descrizione:

Questo volume raccoglie i risultati del Progetto per la creazione di un **percorso museale accessibile** alle **Gallerie dell'Accademia di Venezia.**
Il progetto mira a migliorare la fruizione del patrimonio culturale per **ipovedenti**, **non vedenti** e persone con altre disabilità. L'approccio adottato va oltre l'applicazione di normative, utilizzando il design per sviluppare soluzioni innovative come **mappe tattili**, **modelli 3D** e **audioguide**, con l'obiettivo di rendere l'esperienza accessibile a tutti, contribuendo anche alla creazione di linee guida per altri progetti simili.

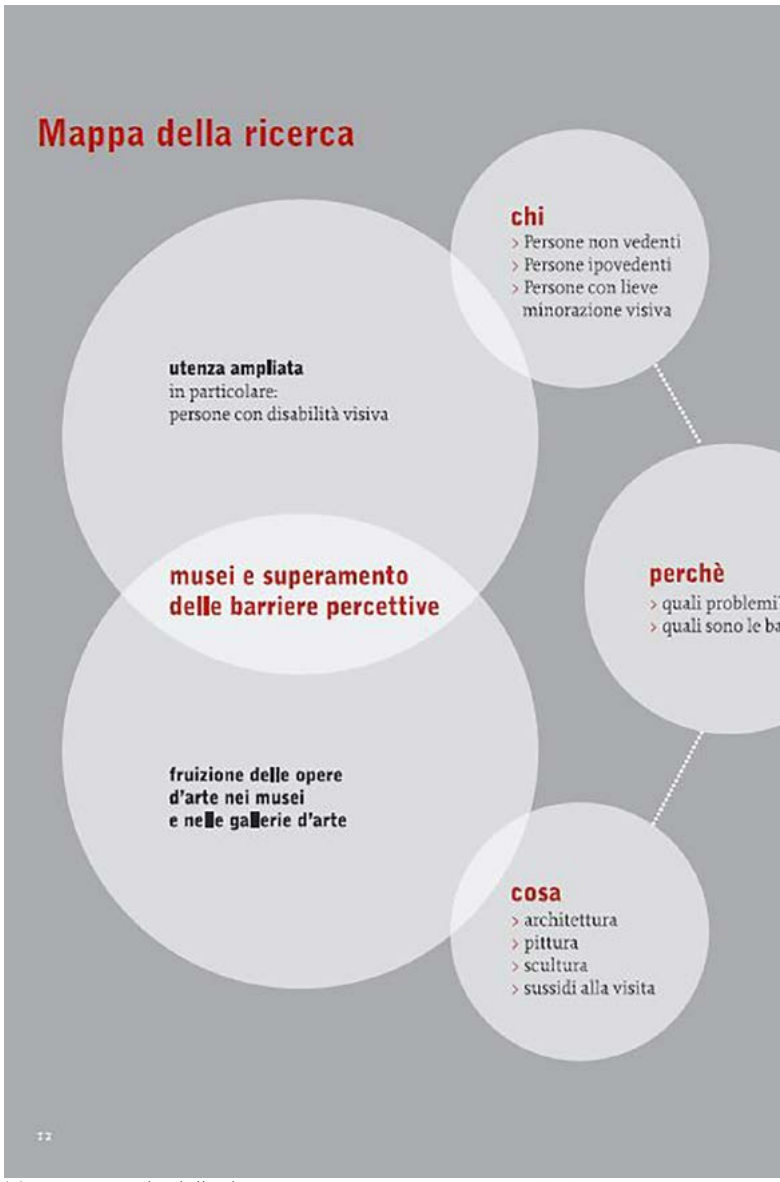
Il volume è suddiviso in quattro parti.

La **prima** presenta casi esemplificativi a livello nazionale e internazionale di **accessibilità museale** per persone con disabilità visiva, esaminando la fruizione di opere artistiche, scultoree e archeologiche attraverso soluzioni diverse, in funzione delle specificità di ogni museo.

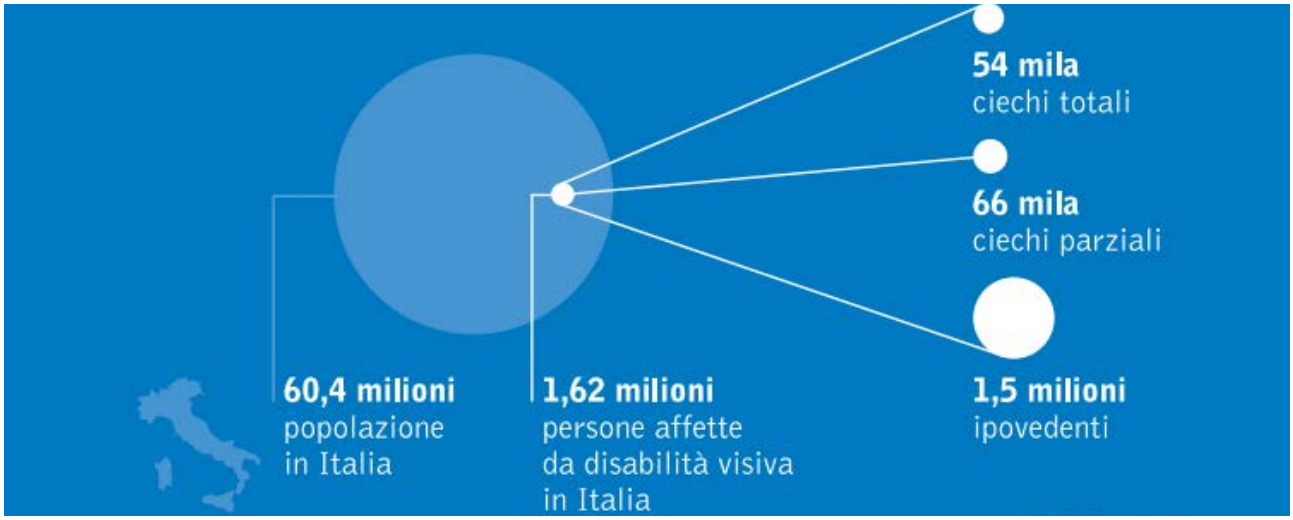
La **seconda** e la **terza** parte offrono strumenti progettuali per **superare le criticità** nell'accessibilità alle opere d'arte per chi ha disabilità visiva. Vengono analizzate le difficoltà relative a didascalie, pannelli descrittivi e audioguide, e vengono fornite soluzioni applicabili, adattabili a diversi contesti museali, per migliorare la fruibilità non solo per le persone con disabilità, ma anche per il pubblico generico.

La **quarta** parte descrive gli **interventi sperimentali** realizzati per le Gallerie dell'Accademia di Venezia, con la creazione di **strumenti multisensoriali**, come mappe a rilievo, pannelli visivo-tattili e modelli tridimensionali, per facilitare l'esplorazione delle opere.

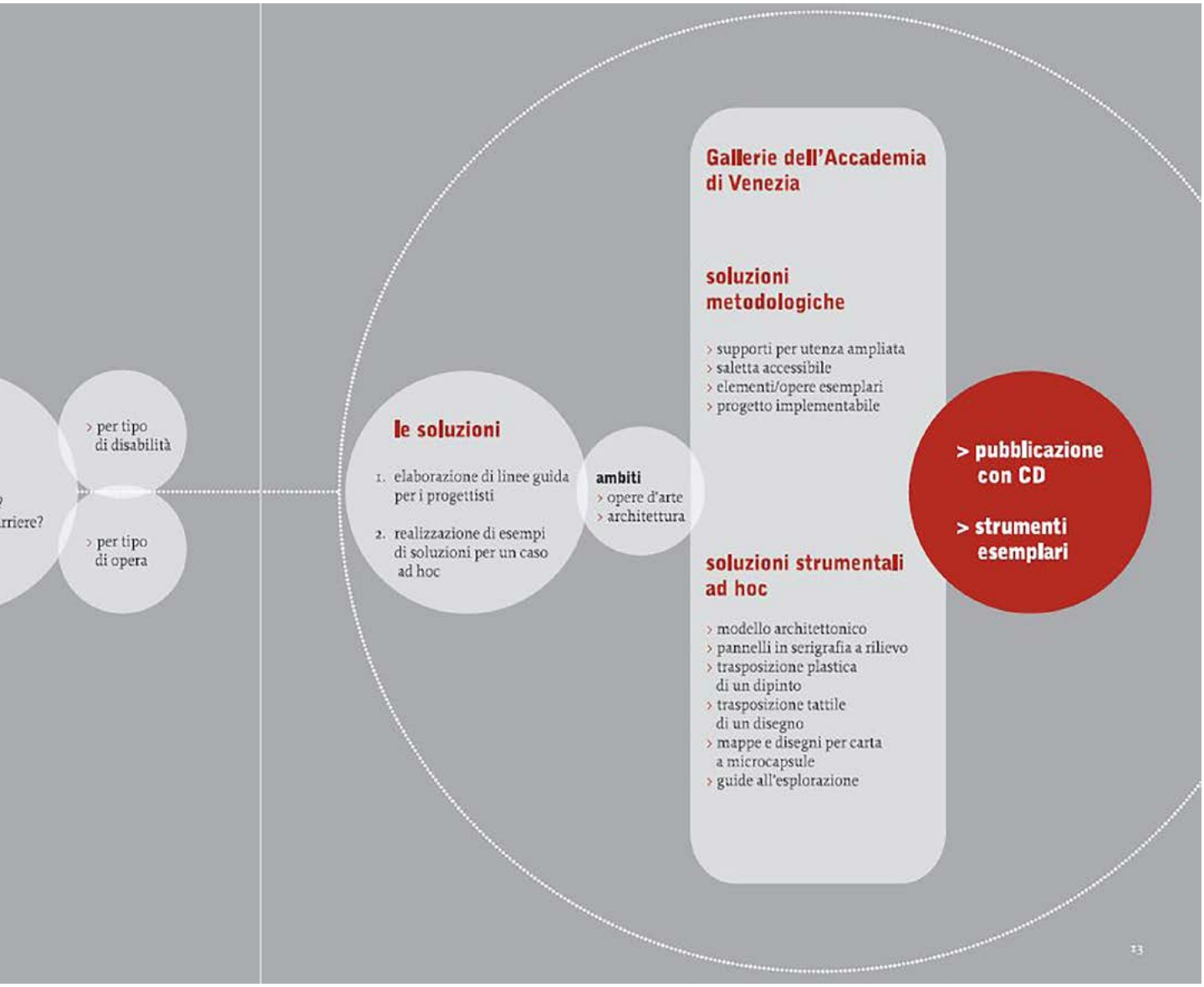
Fonte: https://static1.squarespace.com/static/54807343e4b0bcb32ad1312b/t/54995906e4b01fe317f043d6/1419335942330/ITALY_2011_02_GA-IUAV.pdf



Mappa generale della ricerca



Disabilità Visiva in Italia



IPOVISIONE E BARRIERE PERCETTIVE: COME SUPERARE GLI OSTACOLI INVISIBILI

Partners:
Rotary Club di Ancona;
Istituto Scienze Oftamologiche, UNIVPM;
Casa di Cura Vialla Igea;
Ospedale Regionale Torrette di Ancona

Anno: 2009

Descrizione:



Il manuale, destinato agli assessorati ai servizi sociali, lavori pubblici e urbanistica, agli ordini professionali, agli operatori del settore turistico, della ristorazione e a quelli culturali, agli insegnanti e ai disabili e alle loro associazioni si pone diversi obiettivi, tra i quali:

- **sensibilizzare** su tema dell'accessibilità;
- illustrare **in cosa consiste un servizio di accessibilità** di aree pubbliche, verdi ed esterne, a chi si rivolge e quali sono i benefici attesi;
- indicare **riferimenti** e **standard**;
- fornire un **supporto metodologico alle strutture** che intendano migliorare l'accessibilità dei propri servizi;
- offrire **soluzioni** snelle e pratiche **facilmente realizzabili**;
- predisporre per il visitatore con problemi visivi un luogo in cui **muoversi a proprio agio** e non sentirsi smarrito;
- sensibilizzare le strutture ricettive, enti, associazioni, aziende verso il **turismo accessibile**;
- creare **contesti di socializzazione ed integrazione** che portino al superamento di stereotipi sulle disabilità;
- offrire la possibilità al disabile di **poter scegliere** di vivere esperienze.

Il manuale è strutturato in **due parti**:
la prima dedicata all' **ipovisione** e alle difficoltà percettive dei pazienti ipovedenti;

la seconda destinata al concetto di **accessibilità nelle aree pubbliche, esterne e verdi**. Qui sono forniti alcuni **principi e accorgimenti pratici** da seguire per poter abbattere le barriere percettive.

Fonte: https://www.rotaryancona.it/download/Ipovisione_e_barriere_percettive.pdf



Edifici pubblici ed aree interne

- Struttura edilizia *pag. 57*
- Segnaletica *pag. 59*
  - *Mappe tattili* *pag. 65*
  - *Segnalazioni luminose* *pag. 68*
  - *Ascensore* *pag. 70*
  - *Dispositivi tecnologiciall'interno di edifici* *pag. 71*
  - *Servizi igienici* *pag. 72*
  - *Sistema LOGES* *pag. 73*
- Strutture ricettive *pag. 78*
- Ristorazione *pag. 85*
- Uffici pubblici *pag. 88*
- Banche *pag. 90*
- Musei *pag. 107*
- Servizi informativi, cultura e tempo libero *pag. 113*
- Ferrovie, aeroporti *pag. 117*
- Accessibilità dei mezzi di trasporto *pag. 121*
- Abitazioni *pag. 122*
- Tecnologia *pag. 124*
- Ausili informatici disponibili *pag. 133*
  - *Ausili informatici per non vedenti* *pag. 133*
  - *Ausili informatici per ipovedenti* *pag. 135*
- Illuminazione *pag. 137*
  - *Luce diurna e arredamento* *pag. 139*
  - *Luce elettrica* *pag. 141*



Aree esterne

- Percorsi accessibili ai disabili visivi in ambiente urbano *pag. 145*
  - *Marciapiedi* *pag. 151*
  - *Attraversamenti pedonali* *pag. 152*
  - *Semafori acustici* *pag. 153*



Strumenti informatici

- Disposizioni per favorire l'accesso dei soggetti disabili agli strumenti informatici (Legge Stanca 2004) *pag. 171*

Indice _file Ipovisione e barriere percettive

TEMI E OBIETTIVI EMERSI

Dall'analisi delle Linee Guida realizzate da alcune Regioni italiane è emerso come queste siano documenti fondamentali non solo per gli **indirizzi tecnici e normativi** che forniscono, ma anche per quelli **processuali, progettuali ed organizzativi**. Le Linee Guida indirizzano, dunque, amministratori e tecnici, nella redazione di un P.E.B.A. capace di promuovere soluzioni per una città accessibile ed inclusiva sotto differenti punti di vista.

Nonostante gli obiettivi comuni e l'impiego di termini, temi e strumenti simili, le Linee Guida analizzate differiscono spesso nella loro struttura generale, come emerge immediatamente dall'analisi dei contenuti.
In generale, le Linee Guida, forniscono **indicazioni sui processi di elaborazione del P.E.B.A.**, analizzano in maniera più o meno approfondita tutti i passaggi da seguire: dal rilievo dello stato di fatto (fondamentale e sempre presente) fino alla sua attuazione e monitoraggio, indicando iter da seguire, attori da coinvolgere e strumenti da adottare.

Fatto salvo per rare eccezioni, inoltre, le Linee Guida **non fanno uso di schemi, immagini o soluzioni grafiche**, così come non mostrano esempi o casi studio che, invece, risulterebbero utili sia per guidare il lettore e fornire buone pratiche, che per permettere una lettura più rapida ed immediata.

Le Linee Guida analizzate raramente mettono in evidenza come la configurazione dei PEBA sia un'importante opportunità di rigenerazione dei territori, capace di riattivarne spazi in disuso e rilanciarne l'attrattività, con nuove forme di economia e turismo.

LE LINEE GUIDA DEI P.E.B.A. INDIRIZZANO LA COSTRUZIONE DI UN PIANO:

1. PARTECIPATIVO

2. INTERSCALARE

3. INTERDISCIPLINARE

4. TRASFORMATIVO E RIGENERATIVO

5. EDUCATIVO

Linee guida

INTRODUZIONE / INFO GENERALI / DEFINIZIONI

- P.E.B.A.
- LINEE GUIDA
- SOGGETTI COINVOLTI
- BENEFICIARI
- OBIETTIVI

ANALISI PRELIMINARE

> ANALISI TECNICA
- analisi del contesto
- piani / progetti esistenti

> ANALISI BISOGNI
- ascolto cittadini
- associazioni locali

GRUPPO DI REGIA:
coordinamento e riferimento tecnico + consultazione permanente sull'accessibilità

> INDIVIDUAZIONE OGGETTO DEL PIANO

RILIEVO DELLO STATO DI FATTO

> STESURA SCHEDE CHECK LIST

> SOPRALLUOGHI
- foto
- misurazioni

> ELABORAZIONE DATI
- compilazione schede

> REPORT CONCLUSIVO

METAPROGETTI

> RILEVANZA / TIPOLOGIA INTERVENTI

> ELABORAZIONE SCHEDE PROGETTUALI ESECUTIVE (SOLUZIONI SPECIFICHE)

> PROGRAMMAZIONE DEGLI INTERVENTI

PRESENTAZIONE E ADOZIONE-ATTUAZIONE

2.
Esempi di P.E.B.A.



I P.E.B.A. rappresentano il cuore operativo attraverso cui le indicazioni contenute nelle Linee Guida vengono **tradotte in azioni concrete**. Questi piani sono progettati per analizzare in modo puntuale le criticità presenti nel contesto urbano o territoriale, individuando barriere architettoniche di varia natura — **fisiche**, **sensoriali** e **cognitive** — che **limitano la piena fruizione degli spazi** da parte di tutti i cittadini.

L'elaborazione di un P.E.B.A. inizia con un'analisi dettagliata dello stato attuale, individuando barriere e criticità legate a spazi, servizi e arredi urbani. Successivamente si definiscono **priorità d'intervento** basate su **urgenza**, **fattibilità e impatto sociale**, per strutturare un piano operativo nel tempo.

I P.E.B.A. si integrano con altri strumenti di pianificazione territoriale, come piani urbanistici e di mobilità, inserendo l'accessibilità in una visione più ampia di **sviluppo sostenibile e inclusivo**.

Un elemento distintivo è la natura dinamica del P.E.B.A., che richiede aggiornamenti e monitoraggi periodici per mantenere efficaci le strategie nel tempo, promuovendo una cultura partecipata e diffusa dell'accessibilità.

Per comprendere appieno la varietà di approcci e metodologie adottate, risulta estremamente utile analizzare **estratti di P.E.B.A**. redatti da diversi comuni italiani. Questi esempi concreti offrono una panoramica delle diverse modalità con cui le realtà territoriali affrontano le sfide dell'accessibilità, permettendo di individuare soluzioni replicabili e adattabili. L'osservazione diretta di modelli operativi reali favorisce inoltre la comprensione delle scelte progettuali e organizzative, facilitando l'elaborazione di piani più efficaci e condivisi.
[BDL, YH, MF]

Castello di Castelo Novo
Comoco Arquitectos
Portogallo, Castelo Novo _ 2008

P.E.B.A. COMUNE DI SIENA

Redatto da:
Arch. L. Ermini, Arch. A. Fantozzi, Geom. V. Fosi, M. Guerrin, Arch. M. Betti (Dirigente) con la collaborazione del Servizio Manutenzione Sottosuolo e Immobili; Geom. M. Luisini, Geom G. Comacchio (SIT); Arch. R. Valentini (Resp. P.O.)

Anno: 2017

Descrizione:

Il P.E.B.A. si suddivide in **due fasi**, al fine di condurre parallelamente un lavoro di rilievo ed analisi ed uno di realizzazione degli interventi.
Ciascuna fase prevede:

- **definizione dei Lotti Funzionali Urbani** (LFU) e degli oggetti in essi conenuti;
- **programmazione del rilievo e delle analisi secondo le priorità di intervento** (schede di rilievo edifici, ambiti, connessioni);
- **interventi nei LFU e priorità di esecuzione** in base al loro grado di criticità e priorità rispetto ad esigenze della popolazione e risorse.

I programmi definiti dalla legge sono costituiti da:
1. rilievo di spazi ed edifici (pubblici e privati) riguardante la situazione su tutto il territorio rispetto all'accessibilità, fruibilità e sicurezza di detti luoghi;
2. relazione relativa alle **azioni** da realizzare nei vari settori e definizione delle **priorità d'intervento**;
3. schede tecniche riferite ai singoli **interventi**;
4. relazione finanziaria.

Viene inoltre istituito un **LABORATORIO COMUNALE PER L'ACCESSIBILITÀ** che ha il compito di:
- approvare le Linee Guida
- definire gli obiettivi del PEBA
- curare e coordinare la programmazione e gli strumenti inerenti la redazione, l'aggiornamento, l'attuazione e il monitoraggio del PEBA.

La relazione della II fase contiene inoltre:
- le **schede di rilievo** per ogni *categoria* contententi le **Classi di Accessibilità e Priorità di intervento**;
- l'analisi e l'impostazione delle **misure compensative**.

Le **tavole** contenute nel P.E.B.A. del Comune di Siena approfondiscono e mappano per l'intero comune:
a. Lotti funzionali urbani
Per ciascuna area individuata
b. Edifici, ambiti e connessioni rilevati
c. Accessibilità motoria (edifici e connessioni)
d. Accessibilità ipovedenti (edifici e connessioni)
e. Tavola delle pendenze



Piano Eliminazione delle Barriere Architettoniche (P.E.B.A)

Centro Storico (LFU 13, 14, 15)
Propaggini Zona Nord (LFU 2, 3, 21, 22)

Gruppo di progettazione
Arch. Laura Ermini
Arch. Antonio Fantozzi
Geom. Valentina Fosi
Mauro Guerrini

Con la Collaborazione del
Servizio Manutenzione Sottosuolo
Servizio Manutenzione Immobili

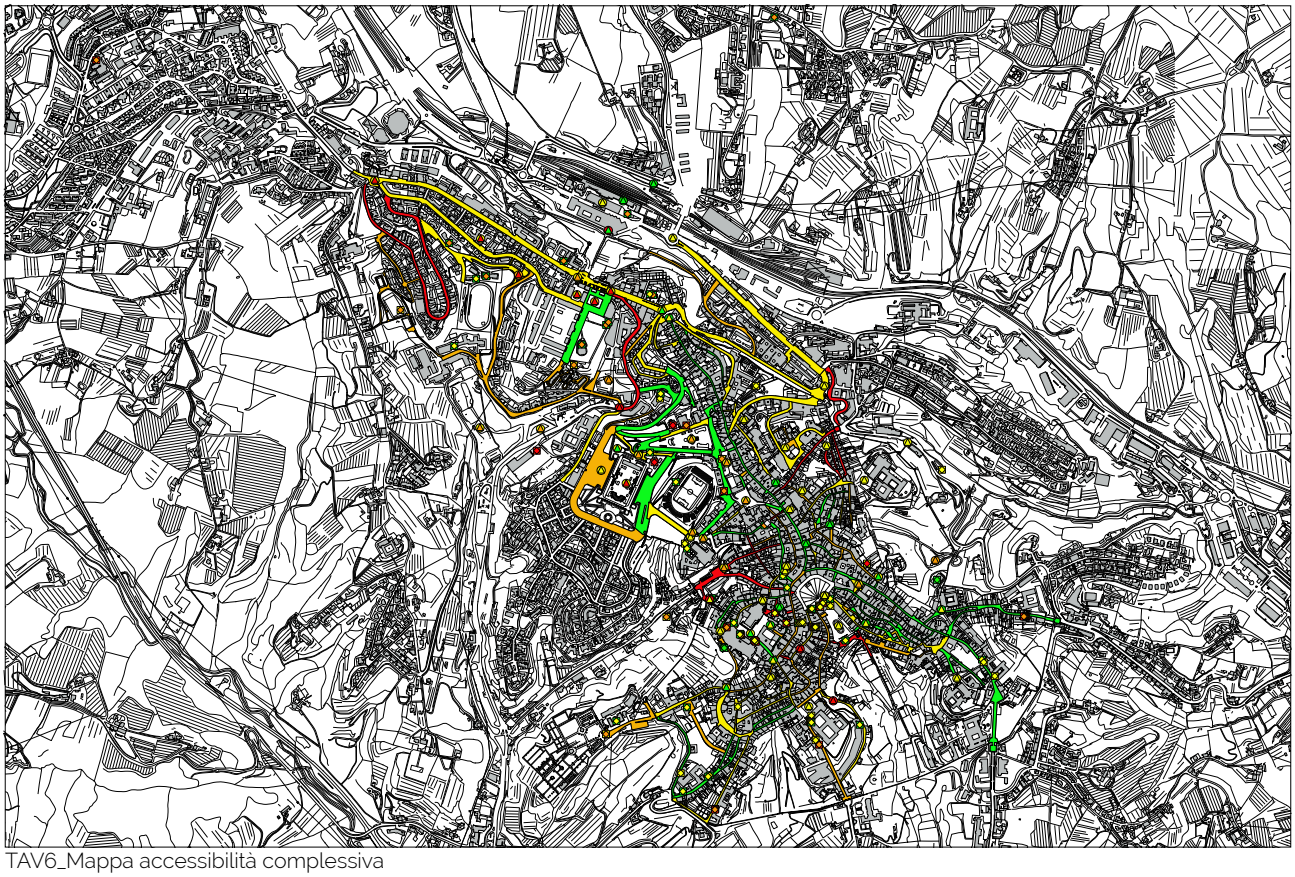
S.I.T. Sistema Informatico Territoriale
Geom Mauro Lusini
Geom. Gabriele Comacchio

Il Dirigente
Direzione Territorio
Arch. Massimo Betti

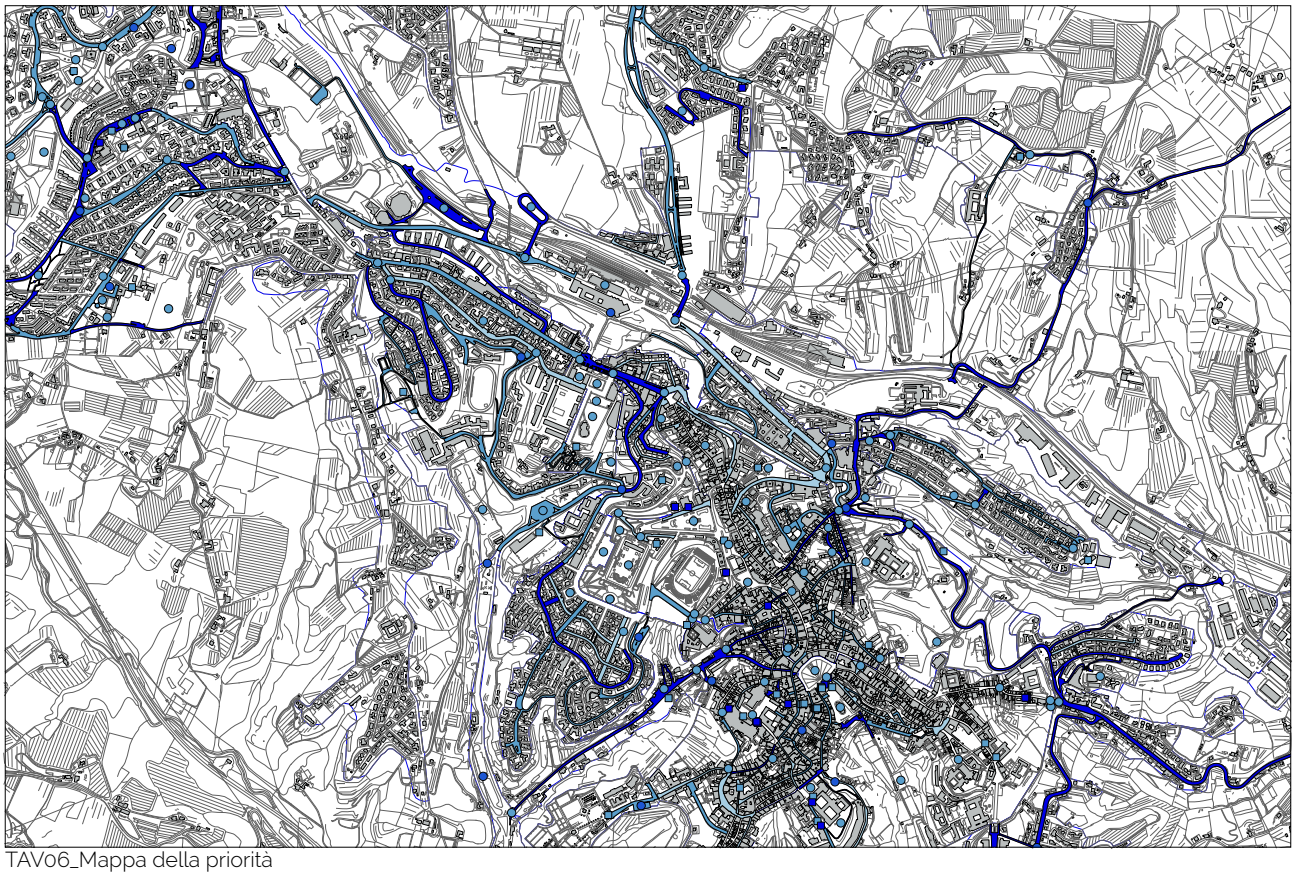
Responsabile P.O.
Servizio Urbanistica
Arch. Rolando Valentini

RELAZIONE TECNICA

Fonte: https://accessibile.siena.it/documenti/



TAV6_Mappa accessibilità complessiva



TAV06_Mappa della priorità

P.E.B.A. COMUNE DI DESIO

Redatto da:
Dott. Arch. Giacomino Amadeo, STUDIO AMBIENTE

Anno: 2021

Descrizione:

Il comune di Desio **integra** nello stesso documento il Piano Eliminazione Barriere Architettoniche (**P.E.B.A.**) e il Piano Accessibilità Urbana (**P.A.U.**)

La **relazione generale** descrive i Piani in maniera completa secondo i seguenti capitoli:
A - Quadro generale
B - Quadro conoscitivo
C - Quadro progettuale
Approfondisce e descrive gli elaborati prodotti per il Piano e mostra le tipologie di schede ed elaborati grafici da realizzare.
La relazione della II fase contiene, inoltre:
• le **schede di rilievo** per ogni **categoria** contenenti le **Classi di Accessibilità e Priorità di intervento**;
• l'analisi e l'impostazione delle **misure compensative.**

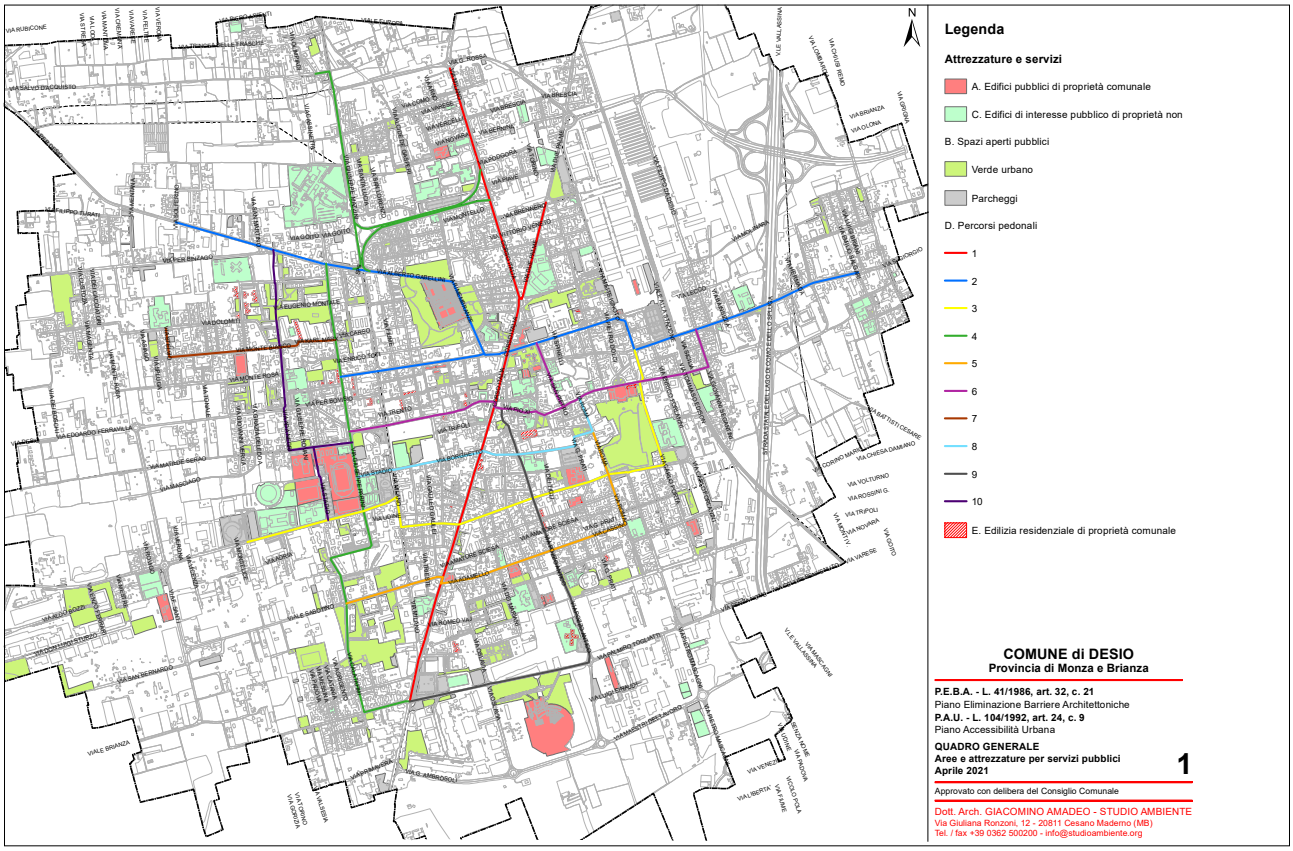
Le **tavole** e le analisi sono state così suddivise:
1. Area Centrale
2. Ambito comunale (con 7 quartieri della città)
Per ciascuna area sono stati elaborati:
a. schede di **rilevazioni**
b. **cartografia** (localizzazione e piante edifici)
c. **relazione**
d. stima dei **costi di intervento** ed elenco voci-costi
e. misure per **contenimento e superamento delle criticità**

Le tavole contenute nel P.E.B.A. del Comune di Desio approfondiscono e mappano per l'intero comune:
a. Aree e attrezzature per servizi pubblici;
b. Itinerari pedonali di riferimento.

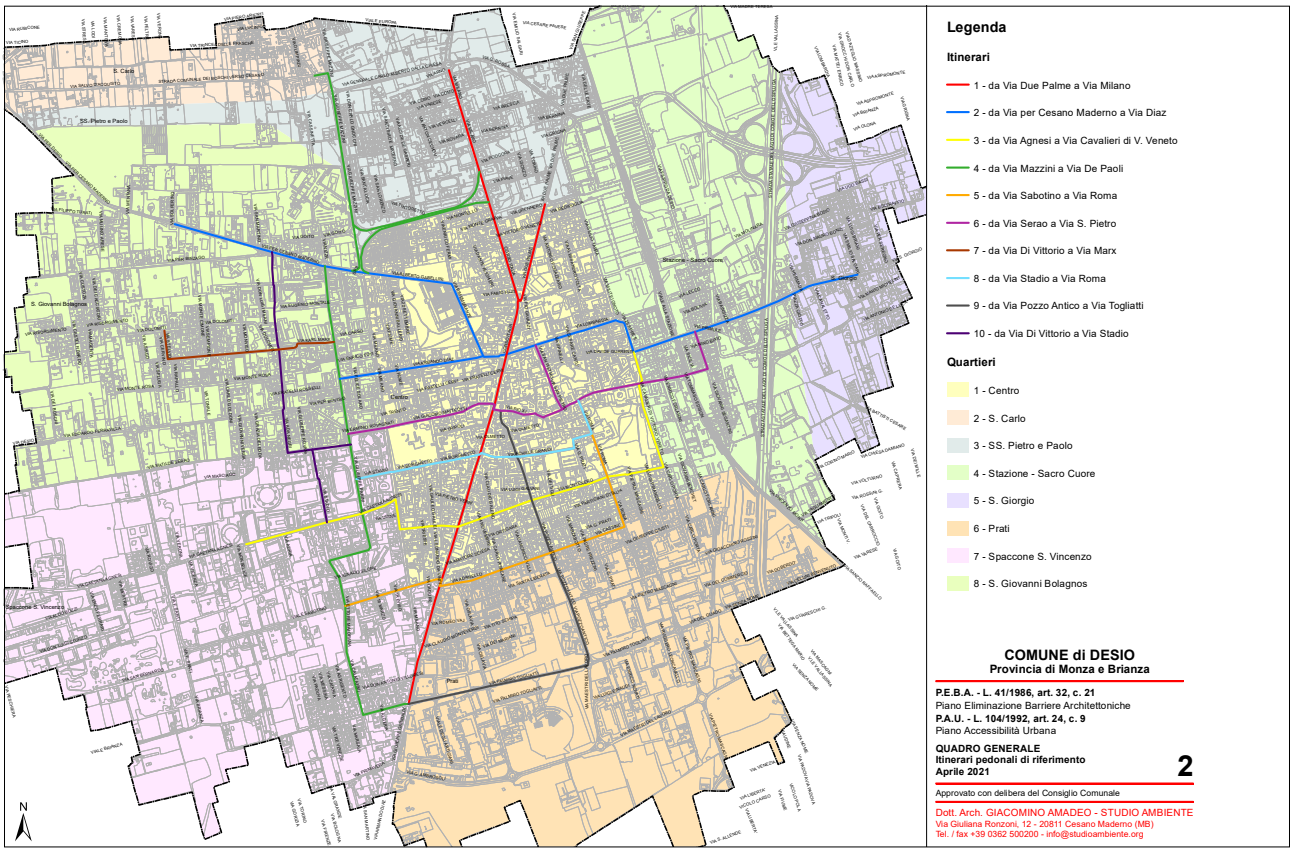
Per le aree individuate per le quali viene elaborato un quadro conoscitivo e delle schede di rilevazione, vengono prodotte **tavole** così suddivise:
1. edifici pubblici di proprietà comunale;
2. parchi e giardini pubblici;
3. spazi aperti urbani;
4. edifici di interesse pubblico di proprietà non comunale;
5. spazi urbani e percorsi pedonali;
6. edifici di edilizia residenziale pubblica.
Per ciascuna tipologia si analizzano: accessibilità, pavimentazione, attraversamenti, rampe, ostruzione sezione di passaggio, sbarco pedonale, marciapiede, banchina, fermate, posti auto e soglie di criticità degli interventi.



Fonte: https://www.comune.desio.mb.it/it/page/peba-pau



TAV1_Aree e attrezzature per servizi pubblici



TAV2_Itinerari pedonali di riferimento

P.E.B.A. COMUNE DI PESARO

Redatto da:
Università Politecnica delle Marche;
Comune di Pesaro

Anno: 2024

Descrizione:

Il P.E.B.A. del comune di Pesaro presenta una relazione per ciascuna fase del processo di redazione:
1. Relazione tecnica di Analisi
2. Relazione tecnica delle Strategie
3. Report del processo di Ascolto.

La relazione di **analisi** illustra le cartografie dell'**analisi dello stato di fatto** propedeutiche alla formazione del PEBA e svolte attraverso differenti **rilievi, informazioni** ricevute dai **cittadini** durante il percorso partecipativo e dagli Uffici comunali. Vengono **mappate e classificate** le **barriere** all'interno del comune mediante lo studio di: grado di copertura dei servizi, infrastrutture ed elementi di mitigazione del traffico, analisi di prossimità, indagini sulla sicurezza e percorsi pedonali strutturali.

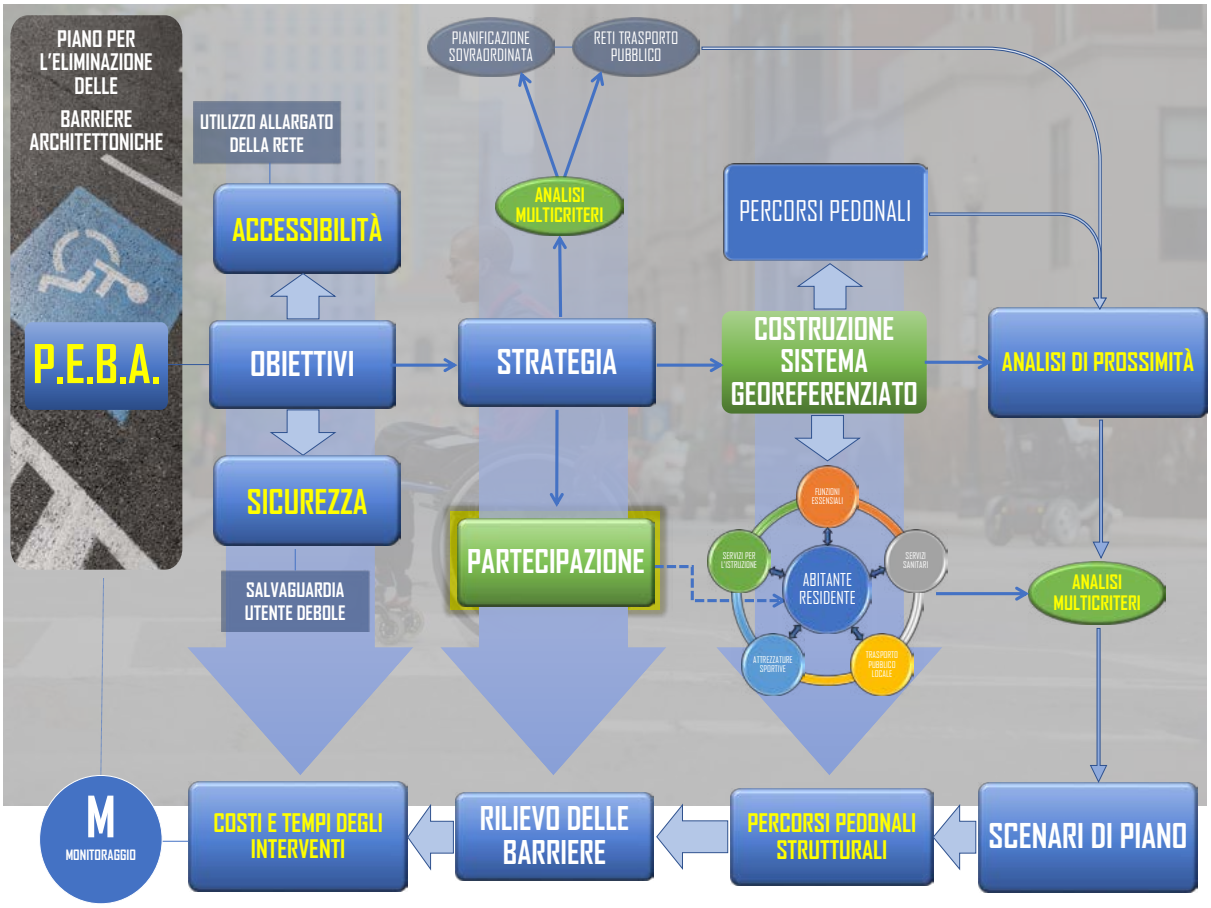
La seconda relazione descrive le possibili **strategie** per l'Eliminazione delle Barriere Architettoniche rilevate. A queste si integrano quelle illustrate nella Relazione **"Tecnologie Innovative per l'Accessibilità Urbana"**, che affiancano agli interventi fisici un ventaglio di possibili tecnologie da usare per l'accessibilità dei percorsi ed il supporto e semplificazione alla mobilità.
Gli interventi individuati hanno sia l'obiettivo di esprimere una molteplicità di **azioni risolutive** delle barriere architettoniche individuate, che di definire una **priorità degli interventi**.

Il Report del processo di ascolto descrive con attenzione gli attori coinvolti, le azioni intraprese per il coinvolgimento e **le priorità e le criticità** evidenziate nel corso dei dialoghi.



Fonte: https://www.comune.pesaro.pu.it/il-comune/consiglio-comunale/accessibilita/piano-per-leliminazione-delle-barriere-architettoniche-peba/

Le tavole contenute nel P.E.B.A. del Comune di Pesaro approfondiscono e mappano:
a. Densità abitativa; **b.** Nodi ed archi del sistema relazionale; **c.** Infrastrutture ed elementi di mitigazione del traffico (rete stradale, corsi d'acqua, piste ciclabili, terminal trasporti, trasporto pubblico urbano, sottopassi e cavalcavia, semafori); **d.** Mappa dei quartieri e delle funzioni urbane principali; **e.** Funzioni urbane: distribuzione e denominazione **f.** Rete pedonale; **g.** Indagini di prossimità: grado di copertura delle funzioni; **h.** Matrici delle distanze; **i.** Risultati degli incontri partecipativi sui principali percorsi pedonali; **l.** Azioni di piano per l'eliminazione delle barriere architettoniche (molto - mediamente - poco urgente): priorità e costi; **m.** Azioni di piano per l'eliminazione delle barriere architettoniche (in area vasta ed in particolari punti di interesse).





ID	DENOMINAZIONE_TS	QUARTIERE	Colonna1	TIPOLOGIA	NOME
1	PIAZZALE GIOVANNI FALCONE E PAOLO BORSELLINO	Quartiere Centro Storico		Terminal Trasporti	stazione del treni
2	VIA CESARE LOMBROSO	Quartiere Centro Storico		Funzioni Socio Sanitarie e Assistenziali	ospedale san salvatore
3	VIA GIOACCHINO ROSSINI	Quartiere Centro Storico		Funzioni Amministrative	palazzo del comune
4	PIAZZA DEL POPOLO	Quartiere Centro Storico		Funzioni Amministrative	questura di pesaro e urbino
5	VIALE ANTONIO GRAMSCI	Quartiere Centro Storico		Servizi per l'Istruzione	liceo classico marmiani (ingresso tergale)
6	STRADA DI CAPRILE	Quartiere Soria-Tombaccia		Servizi per l'Istruzione	istituto istruzione superiore cecchi
7	VIA FERRUCCIO MENGARONI	Quartiere Centro Storico		Servizi per l'Istruzione	liceo artistico mengaroni
8	VIA SOLFERINO	Quartiere Cinque Torri-Santa Veneranda		Servizi per l'Istruzione	istituto tecnico bramante genga
9	VIALE DELLA LIBERAZIONE	Quartiere Centro Storico		Funzioni Socio Sanitarie e Assistenziali	pronto soccorso
10	VIALE TRIESTE	Quartiere Porto-Mare		Zone Balneari e Principali Accessi	accesso spiaggia libera
11	VIA DOMENICO MAZZA	Quartiere Centro Storico		Funzioni Culturali	biblioteca e musei oliveriani
12	SENTIERO PARCO MIRALFIORE	Quartiere Villa San Martino		Parchi e Giardini Pubblici	parco miralfiore
13	VIA DEGLI ORTI GIULI	Quartiere Centro Storico		Parchi e Giardini Pubblici	orti giulii

TEMI E OBIETTIVI EMERSI

I P.E.B.A. studiati e presi come casi di riferimento per il seguente documento dimostrano come - così come nel caso delle Linee Guida - l'organizzazione e i contenuti di questi documenti sono piuttosto liberi in base alle scelte dei singoli comuni: sia le relazioni, che le tavole, che i processi adottati e gli attori coinvolti sono di volta in volta differenti e più o meno approfonditi.
In generale, è possibile generalizzare le strutture dei P.E.B.A. analizzati in tre "capitoli" principali:

1. QUADRO GENERALE
Questa sezione contiene un inquadramento del piano, con la sua struttura, i suoi obiettivi, le sue fasi e le normative di riferimento

2. QUADRO CONOSCITIVO
Qui viene effettuata un'analisi dello stato di fatto del contesto, mediante un censimento dettagliato delle aree critiche ed una misurazione del livello di accessibilità rispetto agli standard normativi e alle esigenze degli utenti.

3. QUADRO PROGETTALE
Nella fase conclusiva del piano si elencano soluzioni progettuali specifiche e si indicano le priorità di intervento. Queste vengono scelte in base al piano economico-finanziario e all'urgenza / centralità di determinate azioni.

In generale, all'interno dei P.E.B.A. viene data sempre più importanza alla **partecipazione** e al coinvolgimento di cittadini ed associazioni e al **monitoraggio e all'aggiornamento periodico** del piano e degli interventi realizzati in base alle nuove esigenze e normative.

Nonostante processi e contenuti differenti, tutti i P.E.B.A. si pongono gli **stessi obiettivi** ossia quelli di fornire indirizzi per rendere fruibili gli ambienti urbani, edilizi e di movimento a tutte le persone, con particolare attenzione a quelle con disabilità o ridotta mobilità. In particolare, i P.E.B.A. trattano processi e strumenti per l' eliminazione delle barriere architettoniche, la promozione dell'inclusione sociale, l'adeguamento normativo, una pianificazione sostenibile e una prioritizzazione degli interventi.

focus

QUADRO PROGETTUALE

* Tipologia di intervento

Mappatura criticità rilevate nel quadro conoscitivo > interventi per il loro superamento.

L'eliminazione di una barriera può essere perseguita:
> con **interventi attivi** risolutivi (sanatoria condizioni pregresse)
> con **misure "passive"** di gestione e (ri)organizzazione funzionale degli ambienti interni atte a prevenire l'insorgere di nuove barriere o limitare gli effetti delle criticità esistenti, contenendone il livello di gravità.

* Costi

Costi associati alle singole azioni di piano previste = **media ponderata delle voci dei prezzari** utili all'esecuzione degli interventi.

* Priorità di intervento

Priorità degli interventi = costo + centralità delle singole azioni.
Centralità singole azioni = tipologia di lavorazione + rilevanza in base alle analisi del contesto + rilevanza nel processo partecipativo.

Ad esempio, assumono una priorità maggiore gli interventi in grado di eliminare in modo efficace barriere fisiche e sensoriali, consentendo a tutte le persone di accedere e fruire degli spazi in piena autonomia. I progetti che affrontano in modo strutturale e duraturo le criticità esistenti, migliorando l'accessibilità in chiave inclusiva, occupano una posizione centrale nella programmazione.

P.E.B.A

QUADRO GENERALE
- STRUTTURA DEL PIANO
- FASI DEL PIANO

QUADRO CONOSCITIVO
- edifici pubblici
- itinerari, percorsi, spazi urbani

> ACQUISIZIONE DATI / INFO

> INDIVIDUAZIONE BARRIERE ARCHITETTONICHE

> STRUMENTI DI PIANIFICAZIONE VIGENTE

QUADRO PROGETTUALE
- edifici pubblici
- itinerari, percorsi, spazi urbani

> TIPOLOGIA DI INTERVENTO

> COSTI

> PRIORITÀ DI INTERVENTO

3.
Connessioni



La qualità di una città realmente accessibile si riconosce nella sua capacità di garantire **percorsi continui**, coerenti e **sicuri per tutti**, indipendentemente dalle abilità motorie, sensoriali o cognitive delle persone. Le connessioni urbane costituiscono la trama sottile ma fondamentale della mobilità quotidiana: **uniscono gli spazi**, **facilitano il passaggio** tra diverse funzioni urbane, e rendono possibile l'accesso autonomo ai luoghi pubblici, ai servizi, alle relazioni sociali.

I progetti presentati dimostrano che accessibilità e qualità architettonica possono coesistere armoniosamente, **senza rinunciare alla coerenza linguistica né all'identità dei luoghi**. Rampe, attraversamenti e percorsi tattili non sono elementi tecnici isolati, ma parti integranti di un **disegno urbano più inclusivo e leggibile**.

Anche nei centri storici, dove l'intervento richiede maggiore attenzione, è possibile inserire soluzioni accessibili capaci di **dialogare con il contesto** e **valorizzarne la memoria**. La cura nei dettagli costruttivi e la sensibilità progettuale trasformano l'adeguamento in un'occasione di miglioramento dello spazio pubblico.

In questa prospettiva, la connessione non è solo una funzione, ma un atto progettuale che restituisce alla città un senso più ampio di equità e appartenenza.
[BDL, YH, MF]

Mercati di Traiano
Studio Labics
Italia, Roma _ 2010

GÅGATAN SÖDRA

Progettisti: Karavan landskapsarkitekter

Luogo: Kungsängsgatan, Uppsala, Svezia

Anno: 2021

Descrizione:

Il progetto si basa sulle necessità di creare una **strada pedonale** funzionale e accattivante, che si inserisca nel centro città con un'identità unica e riconoscibile.
L'obiettivo è una via accogliente, **a misura d'uomo**.

Lungo il percorso si trovano numerose **aree di sosta** e **punti di incontro**, creando un'atmosfera vivace e inclusiva. Il design incoraggia i negozianti a espandere le loro attività all'esterno. La strada si adatta in modo flessibile alle esigenze diurne e notturne dei negozianti, grazie anche alla presenza di alberi e piante in vaso, che arricchiscono lo spazio urbano con ombra e colori stagionali.

L'architettura della strada è valorizzata da una **pavimentazione in granito** che segue un motivo ispirato alla griglia cittadina, con **forme rettangolari** disposte in modo casuale ma armonioso, senza direzioni dominanti.
Il progetto opta per **colori tenui e caldi**, con lievi variazioni di tono che conferiscono un senso di delicatezza, mentre la pavimentazione termina dove iniziano le aree riservate al traffico. L'**arredo urbano** è collocato in modo da **facilitare il movimento tra i negozi** e favorire l'interazione sociale. Mobili e alberi si dispongono su entrambi i lati, mentre una fascia vicino alle facciate è destinata agli allestimenti dei negozi, con un sottile segnale nella pavimentazione a indicare questa zona.
La via centrale rimane libera, creando un percorso chiaro.

L' **accessibilità**, punto chiave del nuovo progetto, è migliorata con **rampe**, scale in granito e **muri di contenimento** che si integrano nel paesaggio urbano come elementi di seduta, con prese elettriche e Wi-Fi.

L' **illuminazione** contribuisce alla sicurezza e al comfort della via. Installata su **linee sospese**, riduce l'ingombro dei pali, **migliorando la mobilità**.

Fonte: https://landezine.com/gagatan-sodra-by-karavan-landskapsarkitekter/



Divisione verticale dell'asse pedonale secondo affacci negozi

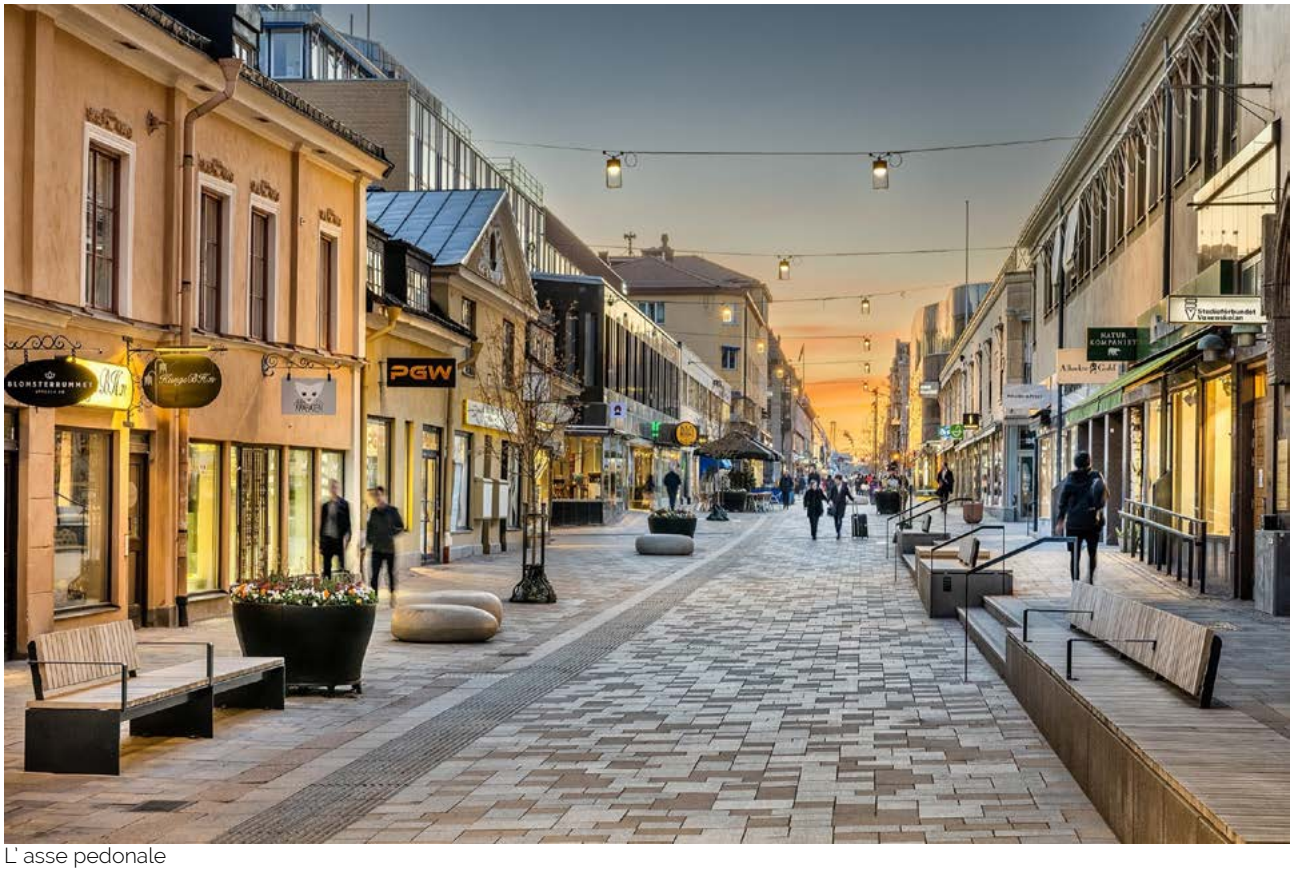
ACCESSIBILITÀ MOTORIA | **ACCESSIBILITÀ CULTURALE** | **ACCESSIBILITÀ SENSORIALE** | **RIGENERAZIONE URBANA** | **PARTECIPAZIONE E INCREMENTALITÀ**



Illuminazione installata su linee sospese



Pavimentazione tattilo-plantare



L' asse pedonale

RICONNESSIONE TRA AREE URBANE | SENSIBILITÀ AL CONTESTO | PEDONALIZZAZIONE | PERMEABILITÀ E POROSITÀ | INNOVAZIONE E TECNOLOGIA

GÅGATAN SÖDRA



Panchine smart


Pavimentazione in granito


Render di progetto


Render di progetto



ACCESSIBILITÀ MOTORIA | ACCESSIBILITÀ CULTURALE | ACCESSIBILITÀ SENSORIALE | **RIGENERAZIONE URBANA** | PARTECIPAZIONE E INCREMENTALITÀ



Planimetria asse pedonale

RICONNESSIONE TRA AREE URBANE | **SENSIBILITÀ AL CONTESTO** | **PEDONALIZZAZIONE** | PERMEABILITÀ E POROSITÀ | INNOVAZIONE E TECNOLOGIA

PASSERELLE DEL MUCEM

Progettisti: Arch. Rudy Ricciotti

Luogo: Marsiglia, Francia

Anno: 2013

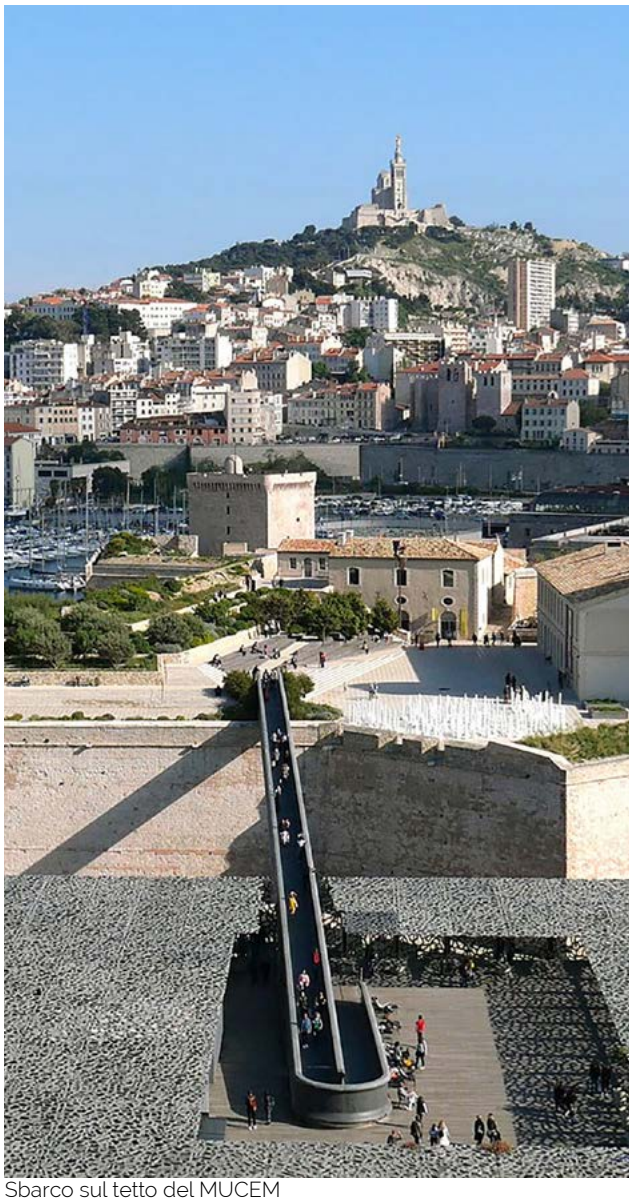
Descrizione:

Affacciata sul porto di Marsiglia, la passeggiata giardino del Forte Saint-Jean rappresenta un intervento emblematico di riqualificazione, con un focus particolare sull'**accessibilità** e sulle **passerelle**.
La connessione tra il **Museo delle Civiltà dell'Europa e del Mediterraneo (MUCEM)** e il forte è facilitata da una serie di percorsi che permettono a tutti i visitatori, compresi quelli con mobilità ridotta, di esplorare facilmente l'area. Le **passerelle** sono il cuore di questo sistema, progettate per superare le barriere fisiche e storiche del sito, collegando vari punti senza compromettere la fruibilità e l'integrità architettonica.

La passerella in **acciaio**, che collega il Forte Saint-Jean al MUCEM, è una struttura che si **integra** perfettamente con il **paesaggio circostante**. Progettata per essere facilmente percorribile da persone con disabilità motorie, è stata realizzata tenendo in conto la necessità di garantire accesso universale. La passerella non è solo un elemento funzionale ma anche estetico, grazie alle sue **linee moderne** che si contrappongono al patrimonio storico del forte. Inoltre, l'uso di materiali come l'acciaio permette di ridurre l'impatto visivo, mantenendo l'armonia con il contesto urbano e naturale.

Un altro aspetto fondamentale del progetto è la passerella che attraversa le **mura medievali**. Questo percorso è stato studiato per superare il dislivello tra i vari livelli del sito e garantire una fruizione ottimale a tutti, con particolare attenzione a persone con disabilità motorie. L'elemento chiave di queste passerelle è l'accessibilità continua, che consente di spostarsi agevolmente da un punto all'altro, senza barriere architettoniche. I punti di risalita, dotati di ascensori e rampe, sono parte integrante della progettazione, rendendo ogni angolo del giardino e del museo facilmente raggiungibile.

Fonte:https://www.archdaily.com/400727/mucem-rudy-ricciotti
https://www.mardeisargassi.it/il-mucem-di-marsiglia-cuore-delleuropa/



Sbarco sul tetto del MUCEM

ACCESSIBILITÀ MOTORIA | ACCESSIBILITÀ CULTURALE | ACCESSIBILITÀ SENSORIALE | RIGENERAZIONE URBANA | PARTECIPAZIONE E INCREMENTALITÀ



Passerella che collega il MuCEM con il Forte Saint-Jean

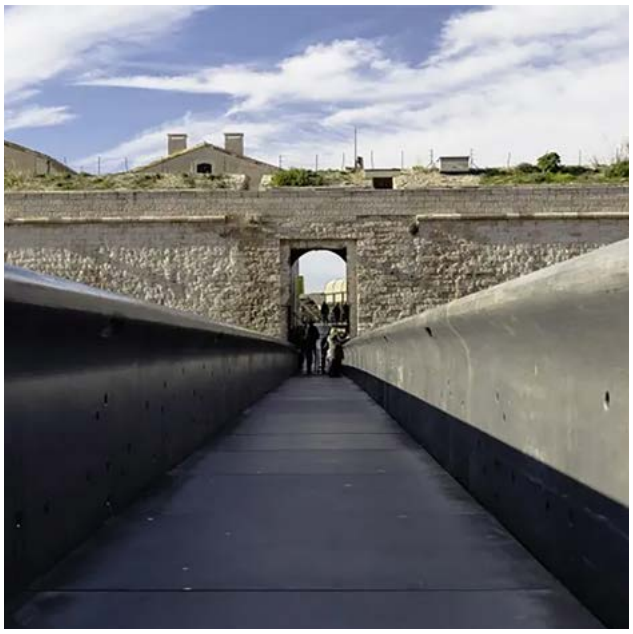


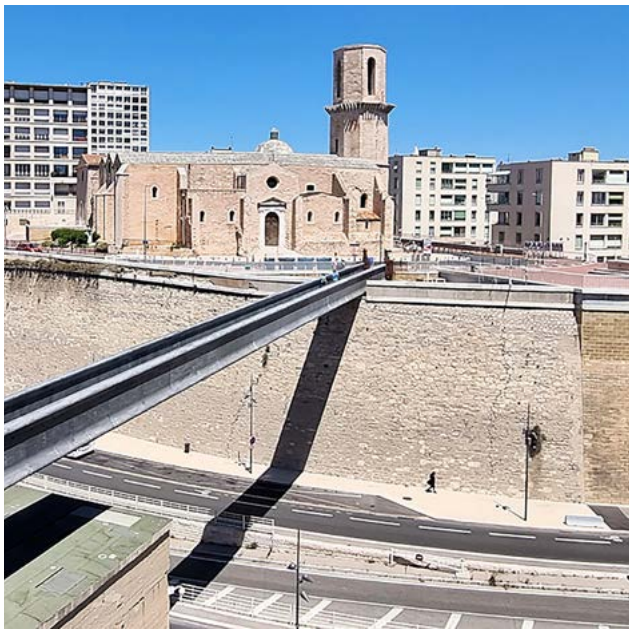
Le passerelle che si appoggiano alle mura storiche del Forte Saint-Jean

RICONNESSIONE TRA AREE URBANE | **SENSIBILITÀ AL CONTESTO** | **PEDONALIZZAZIONE** | **PERMEABILITÀ E POROSITÀ** | **INNOVAZIONE E TECNOLOGIA**

PASSERELLE DEL MUCEM









Passarella Museo delle Civiltà dell'Europa e del Mediterraneo

ACCESSIBILITÀ MOTORIA | ACCESSIBILITÀ CULTURALE | ACCESSIBILITÀ SENSORIALE | RIGENERAZIONE URBANA | PARTECIPAZIONE E INCREMENTALITÀ



Planimetria giardino delle migrazioni

RICONNESSIONE TRA AREE URBANE | **SENSIBILITÀ AL CONTESTO** | **PEDONALIZZAZIONE** | **PERMEABILITÀ E POROSITÀ** | **INNOVAZIONE E TECNOLOGIA**

CENTRO STORICO DI SPOLETO

Progettisti: Comune di Spoleto in collaborazione con la Società Spoletina di Impresa Trasporti SSIT e con la partnership di professionisti esterni.

Luogo: Spoleto, Italia

Anno: 2007-2014



Descrizione:

L'intervento sviluppato dal Comune di Spoleto in collaborazione con la Società Spoletina di Impresa Trasporti SSIT, ha trasformato radicalmente il sistema di accesso e fruizione del centro storico della città. Il progetto si è focalizzato sul recupero e la valorizzazione dei luoghi simbolo, **liberando il centro dalle auto** e restituendolo ai pedoni, migliorando significativamente l'accessibilità e la qualità ambientale. Per raggiungere questi obiettivi, sono stati realizzati **parcheggi periferici**, fuori dalle mura medievali, da cui partono percorsi meccanizzati, principalmente sotterranei, che collegano le zone di sosta con il cuore della città.



Il sistema di mobilità si articola su **tre parcheggi** strategici, ognuno dei quali è il punto di partenza di percorsi meccanizzati. Il primo parcheggio, Posterna, offre 430 posti auto e da qui parte un lungo **percorso meccanizzato** di oltre 600 metri, che collega il parcheggio alla zona più alta della città, alla base della Rocca Albornoziana. Il secondo parcheggio, Spoletosphera, sotterraneo, ha 350 posti auto e collega un percorso meccanizzato lungo 270 metri che arriva fino a Piazza della Libertà. Il terzo parcheggio, destinato a **auto, camper** e **bus turistici**, è attrezzato con un **percorso panoramico** che corre **lungo le mura medievali,** superando un dislivello di 150 metri su 300 metri di distanza e terminando all'interno della Rocca, con **scale mobili** e **ascensori** che permettono l'accesso all'intera area. Il sistema, pur essendo altamente tecnologico, è stato progettato per essere **poco invasivo** e facile da usare, garantendo un'esperienza di visita inclusiva e confortevole. Il progetto ha reso Spoleto accessibile, favorendo l'afflusso turistico e migliorando la mobilità pedonale, grazie a una rete di ascensori, scale mobili e percorsi meccanizzati. La città ha trovato un equilibrio tra **innovazione** e **valorizzazione** del patrimonio storico, offrendo un esempio concreto di come la mobilità alternativa possa migliorare l'accessibilità nelle città storiche.





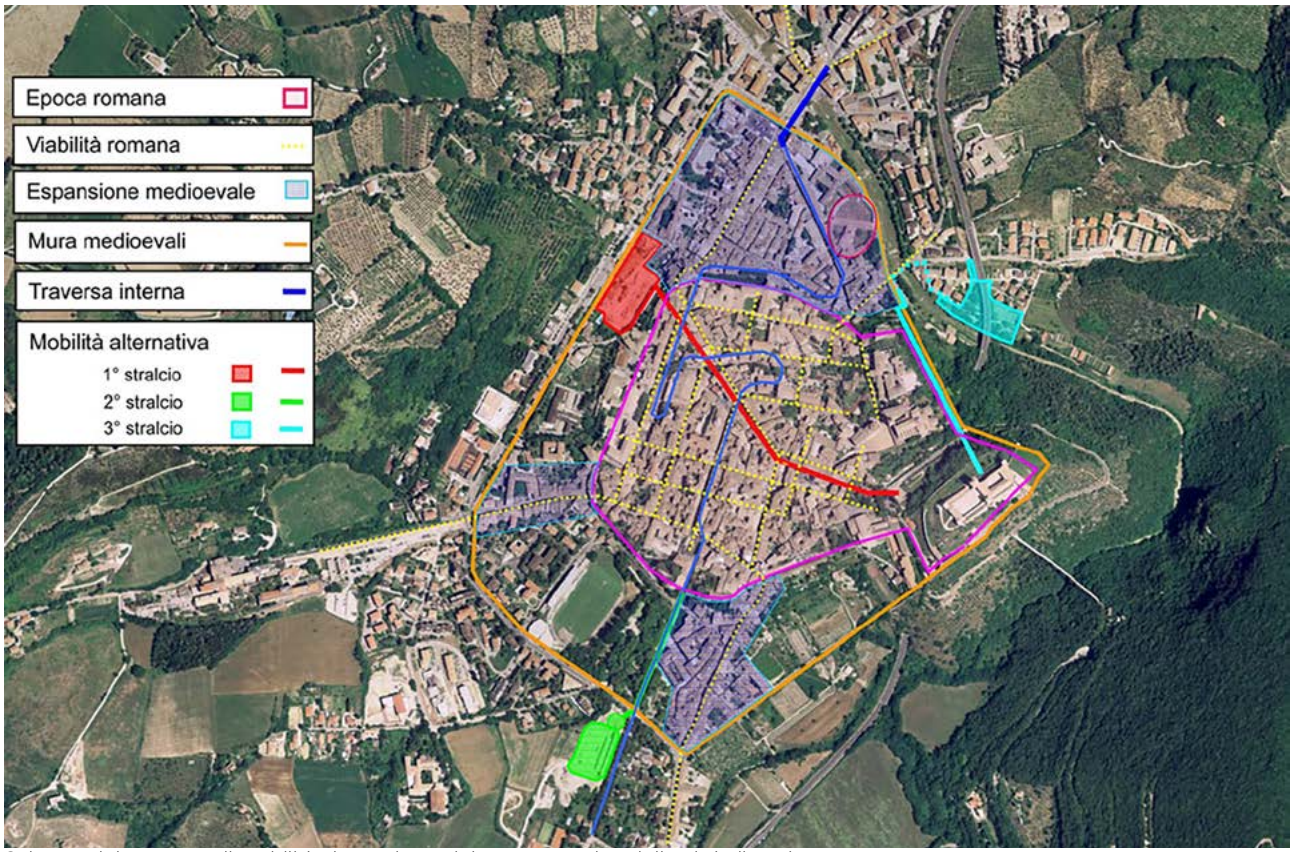
Percorsi e uscite dotate di ascensori per raggiungere il centro

Fonte: http://www.urbanisticainformazioni.it/IMG/pdf/scheda_citta_aperta_all_uomo.pdf

ACCESSIBILITÀ MOTORIA | ACCESSIBILITÀ CULTURALE | ACCESSIBILITÀ SENSORIALE | **RIGENERAZIONE URBANA** | PARTECIPAZIONE E INCREMENTALITÀ



Le scale mobili integrate nel paesaggio di Spoleto



Schema del progetto di mobilità alternativa e del tessuto storico della città di spoleto

RICONNESSIONE TRA AREE URBANE **SENSIBILITÀ AL CONTESTO** **PEDONALIZZAZIONE** **PERMEABILITÀ E POROSITÀ** **INNOVAZIONE E TECNOLOGIA**

MERCATI DI TRAIANO

Progettisti: Studio Labics

Luogo: Roma, Italia

Anno: 2010





Descrizione:

L'intervento ai Mercati di Traiano si compone di **due progetti distinti**, entrambi volti a garantire una completa e continua fruibilità dell'area archeologica, permettendo al contempo una **comprensione della struttura morfologica originaria del monumento**. All'interno delle tabernae, oltre agli interventi di restauro conservativo e di rifunzionalizzazione – come l'inserimento di **info point e servizi igienici** – sono stati eseguiti importanti lavori di reintegrazione, come il rifacimento del piano pavimentale e la ricostruzione di un portale di passaggio tra due ambienti originari

La **nuova passerella** di Campo Carleo nasce con l'intento di qualificare e rendere accessibile un significativo percorso urbano dell'area dei Fori Imperiali a Roma, collegando via dei Fori Imperiali al Rione Monti, anche per visitatori con mobilità ridotta. Distaccandosi dal monumento, la passerella rispetta la continuità della muratura romana, assumendo la forma di una **superficie leggera e mutevole** in risposta alla solidità e imponenza tridimensionale dei resti antichi.

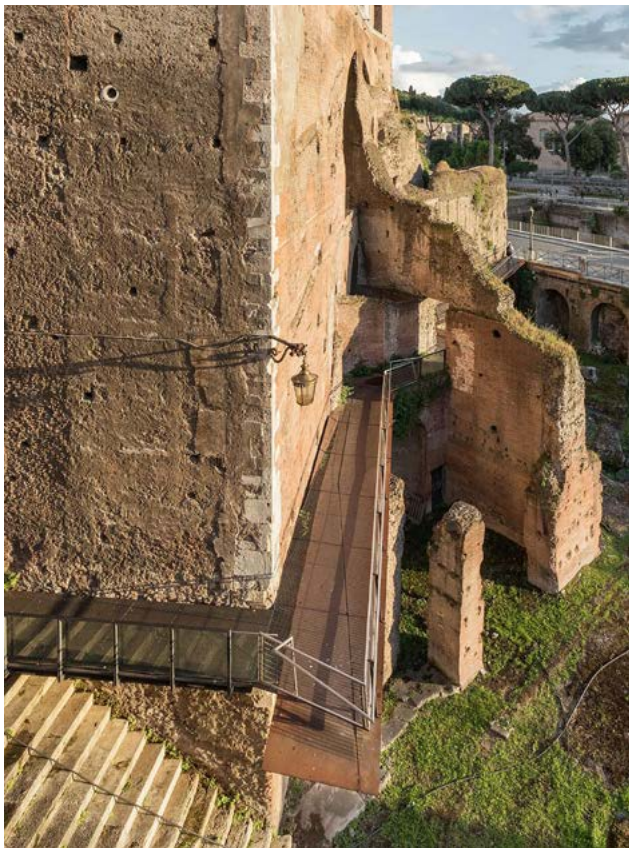
Convinti che intervenire su monumenti antichi richieda un dialogo con l'immagine e la struttura stessa del manufatto, entrambi i progetti hanno ricercato un confronto serrato con il monumento. L'obiettivo non è stato una mimesi, ma piuttosto la creazione di una nuova immagine capace di rivelare e valorizzare la struttura intima del monumento stesso.

Fonte: https://divisare.com/projects/6695-labics-marco-cappelletti-luigi-filetici-mercati-di-traiano-roma-italy
https://www.nemesistudio.it/portfolio/nuova-passerella-pedonale-e-design-allestitivo-ai-mercati-di-traiano/
https://archidiap.com/opera/percorsi-pedonali-di-campo-carleo-ai-mercati-di-traiano/

ACCESSIBILITÀ MOTORIA | ACCESSIBILITÀ CULTURALE | ACCESSIBILITÀ SENSORIALE | RIGENERAZIONE URBANA | PARTECIPAZIONE E INCREMENTALITÀ







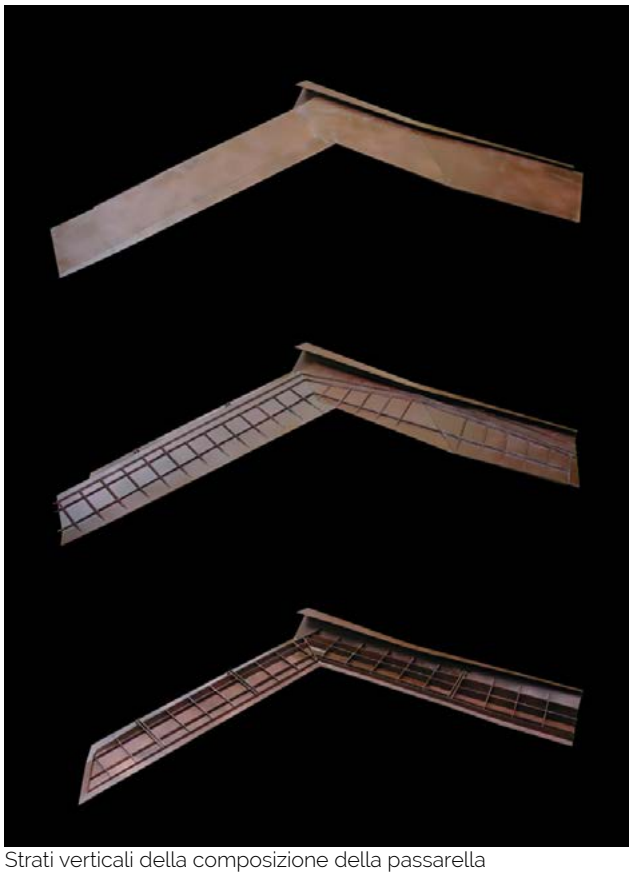
L'integrazione delle passerelle nel sito archeologico

MERCATI DI TRAIANO

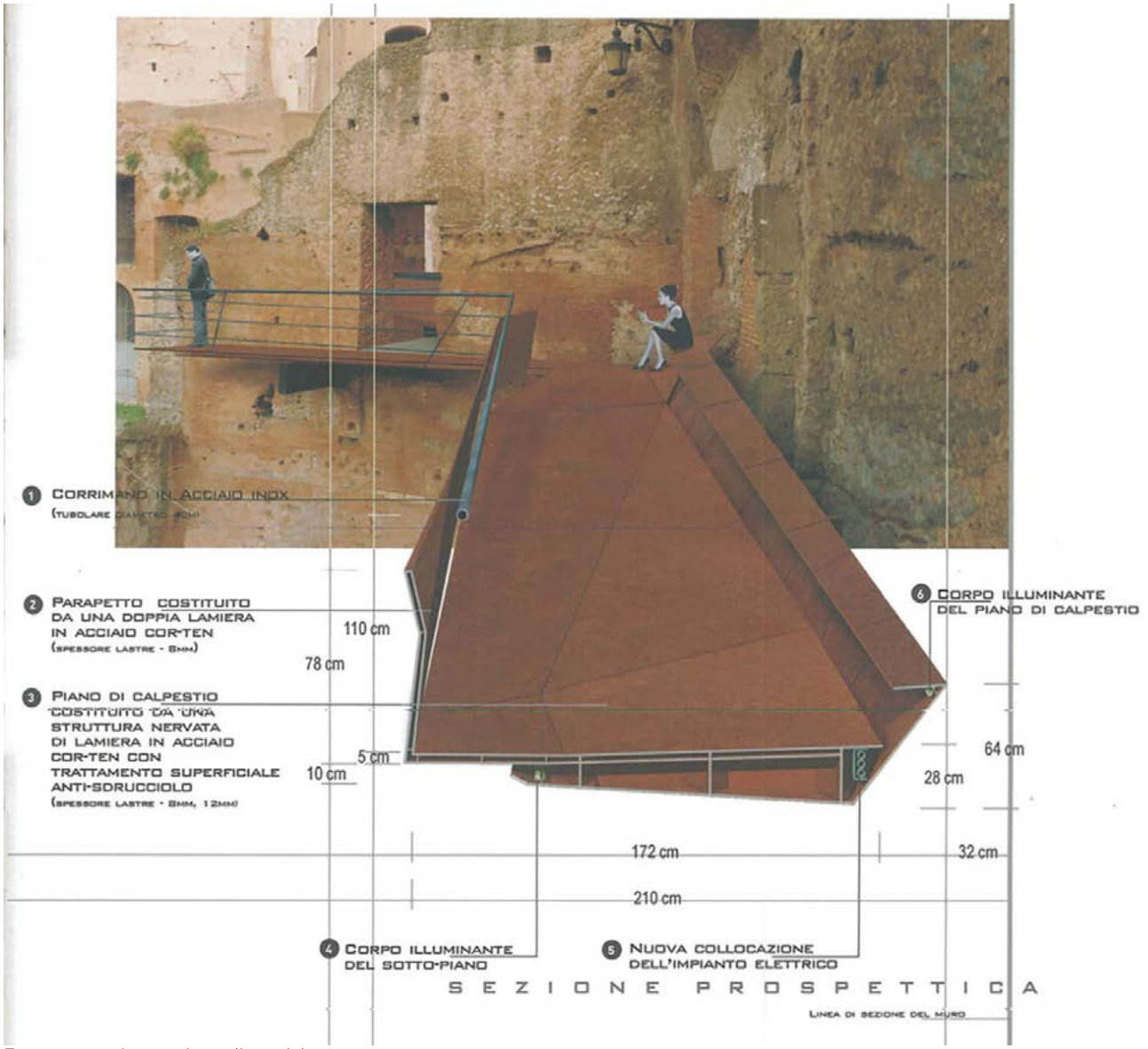

Vista di scorcio del portale


Interno del bagno

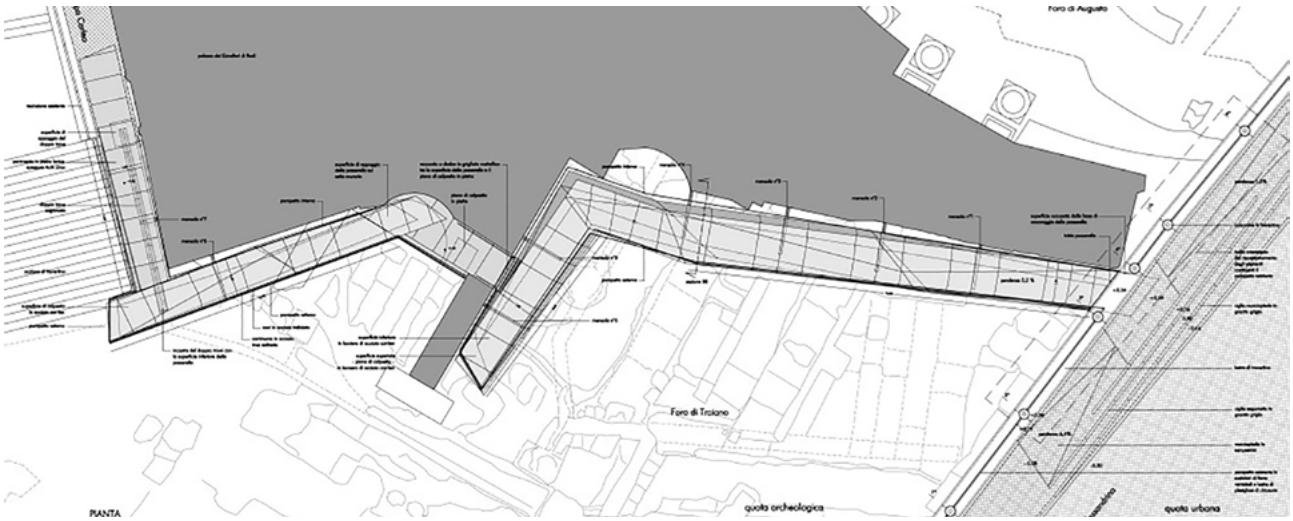

Vista della passarella verso via Alessandrina


Strati verticali della composizione della passarella

ACCESSIBILITÀ MOTORIA | ACCESSIBILITÀ CULTURALE | ACCESSIBILITÀ SENSORIALE | RIGENERAZIONE URBANA | PARTECIPAZIONE E INCREMENTALITÀ



Fotomontaggio con dettagli tecnici



Pianta della passerella pedonale

RICONNESSIONE TRA AREE URBANE | **SENSIBILITÀ AL CONTESTO** | PEDONALIZZAZIONE | PERMEABILITÀ E POROSITÀ | INNOVAZIONE E TECNOLOGIA

MIRADOR. RESTAURO DI UNA TORRE ARABA

Progettisti: Iñaqui Carnicero, Virseda&Vila Architects

Luogo: Riba de Saelices, Spagna

Anno: 2007



Inquadramento territoriale

Descrizione:

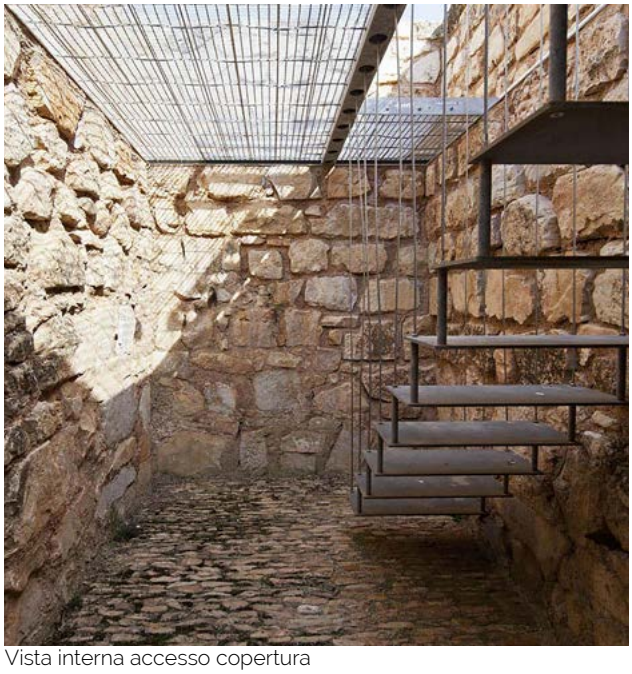
Il progetto prevede il restauro di una torre araba del IX secolo su una collina nella provincia di Guadalajara. La sagoma esterna è stata ricostruita per recuperare l'aspetto originario, come documentato in testi storici e in base alle normative. Si è usata **pietra locale** scolpita e trattata per armonizzarsi con i resti esistenti. L'apertura al pubblico del belvedere ha richiesto un **percorso di accesso esterno** e un sistema di scale interne per arrivare al livello più alto, con una vista sulla valle del fiume Saelices.

Due linee guida hanno condizionato il progetto: la prima è legata alla posizione isolata della torre, raggiungibile solo a piedi su un ripido pendio, complicando il trasporto e l'installazione dei materiali. La seconda è una scelta ideologica: i nuovi elementi, anziché replicare il passato, sono costruiti con **materiali moderni, come l'alluminio magnale,** una lega di magnesio e alluminio leggera e resistente.

L'intervento impiega sistemi strutturali che sfruttano le forze di trazione, come la tecnica di tensegrità di Buckminster Fuller, riducendo al minimo il materiale. La piattaforma superiore è composta da una **griglia di cavi d'acciaio e una rete di alluminio**, con scale sospese da cavi sottili. La passerella esterna è progettata come un arco leggero e armonioso con l'ambiente naturale. L'alternanza tra **leggerezza e stabilità** del nuovo belvedere crea un contrasto affascinante tra la **robustezza storica e la leggerezza dei materiali contemporanei**, valorizzando l'accessibilità e l'esperienza del visitatore.



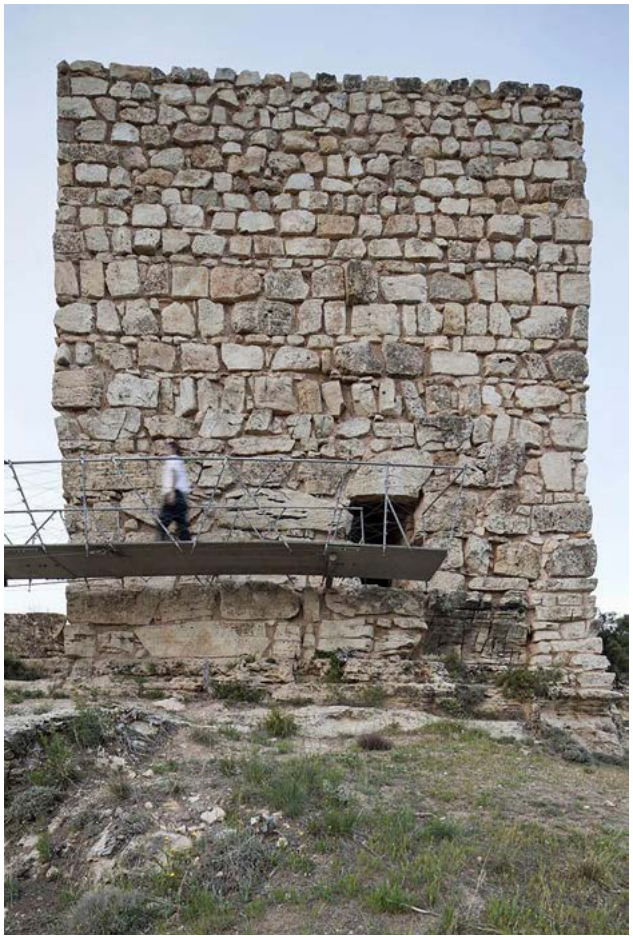
Copertura della Torre



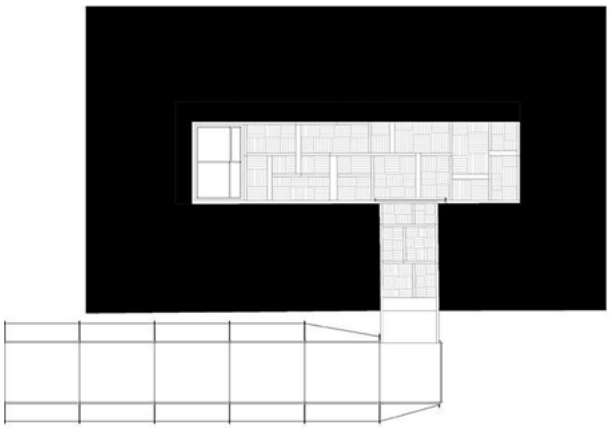
Vista interna accesso copertura

Fonte: https://divisare.com/projects/258701-inaqui-carnicero-virseda-vila-architects-montse-zamorano-mirador

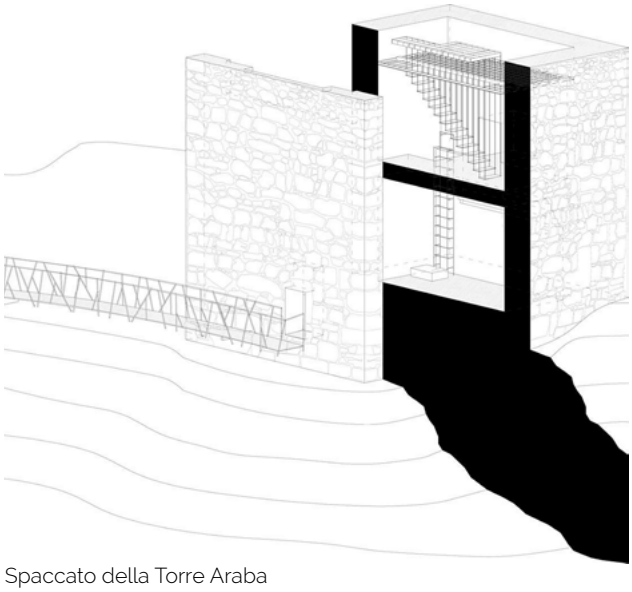
ACCESSIBILITÀ MOTORIA | ACCESSIBILITÀ CULTURALE | ACCESSIBILITÀ SENSORIALE | RIGENERAZIONE URBANA | PARTECIPAZIONE E INCREMENTALITÀ



Prospetto principale ingresso



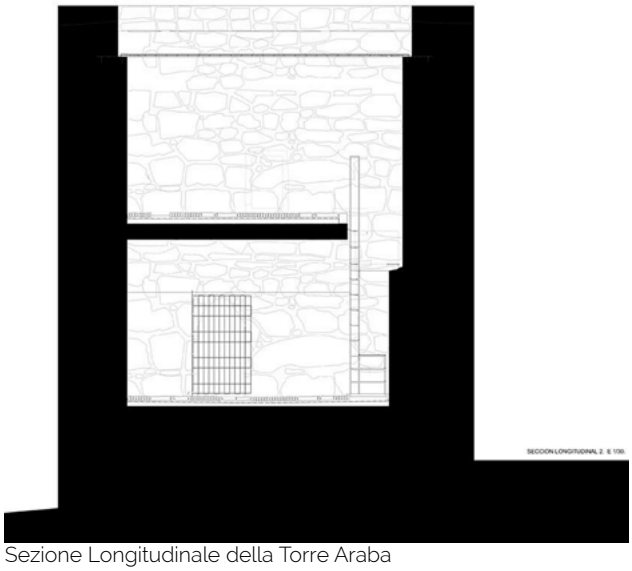
Pianta quota d'accesso



Spaccato della Torre Araba



Vista laterale della torre e sistema a sbalzo



Sezione Longitudinale della Torre Araba

RICONNESSIONE TRA AREE URBANE | SENSIBILITÀ AL CONTESTO | PEDONALIZZAZIONE | PERMEABILITÀ E POROSITÀ | INNOVAZIONE E TECNOLOGIA

Castello di Castelo Novo

Comoco Arquitectos_ Portogallo, Castelo Novo _ 2008

Il restauro del Castello, curato da Comoco Arquitectos. L'intervento ha introdotto passerelle e pavimentazioni moderne per migliorare l'accessibilità, mantenendo l'autenticità del sito medievale e creando un dialogo tra passato e presente






Fonte: https://divisare.com/projects/216006-comoco-arquitectos-fernando-guerra-fg-sg-castelo-novo-s-castle-portugal

Sede Centrale SIMEM

Studio Archingegno _ Italia, Minerbe _ 2009

L'intervento ha valorizzato l'identità aziendale attraverso una struttura moderna e funzionale, caratterizzata da spazi di lavoro luminosi e ben integrati nel paesaggio circostante. Il design privilegia efficienza energetica e comfort.




Fonte: https://divisare.com/projects/341214-alberto-pontiroli-archingegno-carlo-ferrari-maurizio-marcato-sede-centrale-simem

Botanical garden in Nerja

ISMO arquitectura y diseño _ Spagna, Nerja _ 2013

L'intervento valorizza la biodiversità locale attraverso percorsi pedonali, aree didattiche e spazi espositivi combinando materiali locali e soluzioni sostenibili, rispettando il contesto ambientale.





Fonte: https://divisare.com/projects/297411-ismo-arquitectura-y-diseno-fernando-alda-botanical-garden-in-nerja-https://

Redesign of the Roman Quarry disposed Opera Festivals

AllesWirdGut Architektur _ Austria, Sankt Margarethen _ 2008

Il redesign della cava romana, realizzato da AllesWirdGut Architektur, ha trasformato un sito archeologico in uno spazio per festival d'opera, combinando strutture minimaliste con il paesaggio storico e migliorando l'accessibilità.





Fonte: https://divisare.com/projects/165621-alleswirdgut-architektur-hertha-hurnaus-redesign-of-the-roman-quarry-disposed-opera-festivals

Vučedol Culture Museum

Radionica Arhitekture _ Croazia, Vukovar _ 2013

Il Museo della Cultura di Vučedol, integrato armoniosamente nel paesaggio vicino al Danubio, combina spazi espositivi moderni con riferimenti al sito archeologico circostante, enfatizzando storia e innovazione.





Fonte: https://divisare.com/projects/259391-radionica-arhitekture-boris-cvjetanovic-museum-of-vucedol-culture

TEMI E OBIETTIVI EMERSI

Le best practices analizzate mettono in luce come l'attenta progettazione di percorsi, attraversamenti e rampe sia un punto fondamentale per garantire **l'accessibilità in contesti urbani**. Inoltre, gli interventi esaminati dimostrano l'importanza di coniugare **l'estetica con la funzionalità**, garantendo percorsi continui e sicuri per tutti gli utenti, indipendentemente dalle loro capacità fisiche.

I progetti si focalizzano sull'**integrazione** degli interventi con il **contesto storico e contemporaneo**, mediante, ad esempio, l'inserimento di rampe e passaggi rialzati, che permettono un accesso facilitato a monumenti, centri storici e aree verdi.

L'uso di **materiali durevoli e sostenibili** e di **soluzioni tecnologiche innovative**, come le pavimentazioni antiscivolo e le segnaletiche tattili o sensori per l'illuminazione automatica, sottolineano un impegno verso soluzioni che rispettano il contesto architettonico esistente, migliorandone al contempo l'accessibilità.

Emerge l'obiettivo comune di creare spazi inclusivi che favoriscano l'interazione sociale e la condivisione. Gli attraversamenti ben progettati, con **segnalazioni luminose e percorsi intuitivi**, contribuiscono a migliorare la **sicurezza** stradale e a **incentivare l'uso pedonale**.

Questi interventi non solo superano le barriere fisiche, ma arricchiscono l'esperienza urbana, promuovendo l'accesso ai servizi e **valorizzando le risorse del territorio**: gli spazi abbandonati, prima inaccessibili, si ripopolano ed i cittadini scoprono nuovi luoghi della città che ora possono essere attraversati e vissuti da chiunque.



Materiali durevoli e sostenibili

Utilizzare materiali di alta qualità e a basso impatto ambientale, come acciaio, ceramica e vetro, per garantire longevità e sicurezza, riducendo al contempo l'impatto visivo delle strutture.

Riqualificazione degli spazi abbandonati

La realizzazione di percorsi accessibili permette al contempo il recupero, la ri-attivazione ed il ripopolamento di spazi prima inaccessibili, trasformandoli in aree aperte e vivibili, promuovendo un' integrazione sociale e una riqualificazione urbana.

	Gågatan Södra	Passarelle del Mucem	Centro storico di Spoleto	Mercati di Traiano	Mirador
ACCESSIBILITÀ MOTORIA	●	●	●	●	●
ACCESSIBILITÀ CULTURALE					
ACCESSIBILITÀ SENSORIALE	●				
RIGENERAZIONE URBANA	●		●		
PARTECIPAZIONE E INCREMENTALITÀ					
RICONNESSIONE TRA AREE URBANE		●	●		
SENSIBILITÀ AL CONTESTO	●	●	●	●	●
PEDONALIZZAZIONE	●		●		
PERMEABILITÀ E POROSITÀ					
INNOVAZIONE E TECNOLOGIA					●

Integrazione con il contesto storico e contemporaneo

Integrare le nuove infrastrutture accessibili con l'architettura esistente. È cruciale per preservare l'identità dei luoghi e non comprometterne l'estetica, evitando interventi invasivi.

Soluzioni tecnologiche innovative

Incorporare soluzioni tecnologiche avanzate, come pavimentazioni intelligenti e sensori per l'illuminazione automatica, che migliorino la fruizione, aumentando la sicurezza e l'efficienza dei percorsi. L'utilizzo di tecnologie innovative contribuisce a ottimizzare l'accessibilità e l'interattività degli spazi.

Ampliamento delle possibilità di fruizione della città

Creare nuove connessioni tra diverse aree della città offre inaspettati punti di vista e prospettive, valorizzando il paesaggio urbano e migliorando l'esperienza di chi percorre questi spazi. Questo approccio contribuisce a scoprire nuove dimensioni della città e ne promuove la vivibilità.

4.
Materiali



Ogni superficie attraversabile è un'occasione per rendere tangibile l'accoglienza dello spazio urbano. La materia che compone pavimentazioni, bordi, dislivelli o soglie **non è solo supporto fisico al cammino**, ma anche strumento di relazione tra corpo, città e memoria. Attraverso scelte attente e coerenti, i materiali partecipano alla costruzione di luoghi chiari, sicuri e riconoscibili, capaci di includere tutte le persone, senza distinzione di abilità.

Nei centri storici, dove la pietra e la memoria raccontano secoli di vissuto, la scelta dei materiali diventa un gesto di rispetto e cura: lavorare con **elementi locali**, reinterpretarli in chiave moderna, significa preservare l'identità del luogo senza sacrificare la **funzionalità necessaria a renderlo accessibile** a tutti. Le pavimentazioni non sono più solo sfondi, ma veri e propri **strumenti di orientamento e sicurezza**, inserendosi armoniosamente nel tessuto storico.

Accanto a questa sensibilità tradizionale, la sperimentazione tecnologica offre nuove possibilità per integrare **soluzioni innovative** che rispondano alle sfide dell'accessibilità contemporanea. Nei borghi, l'uso di **materiali fotocatalitici**, **superfici drenanti** o sistemi modulari flessibili permette di **migliorare il comfort e la durabilità**, senza stravolgere l'aspetto originario degli spazi.
Queste soluzioni, pensate per adattarsi con discrezione, creano un dialogo tra antico e moderno, valorizzando l'ambiente e facilitando l'esperienza di tutti gli utenti, anche di chi si muove con difficoltà visive o motorie.
[BDL, YH, MF]

Piazza e borgo del Castello di Gorizia
Di Dato & Meninno Architetti Associati
Italia, Gorizia _ 2014

PIAZZA PETAR ZORANIĆ E PIAZZA ŠIME BUDINIĆ

Progettisti: Kostrenčić-Krebel Architecture Office

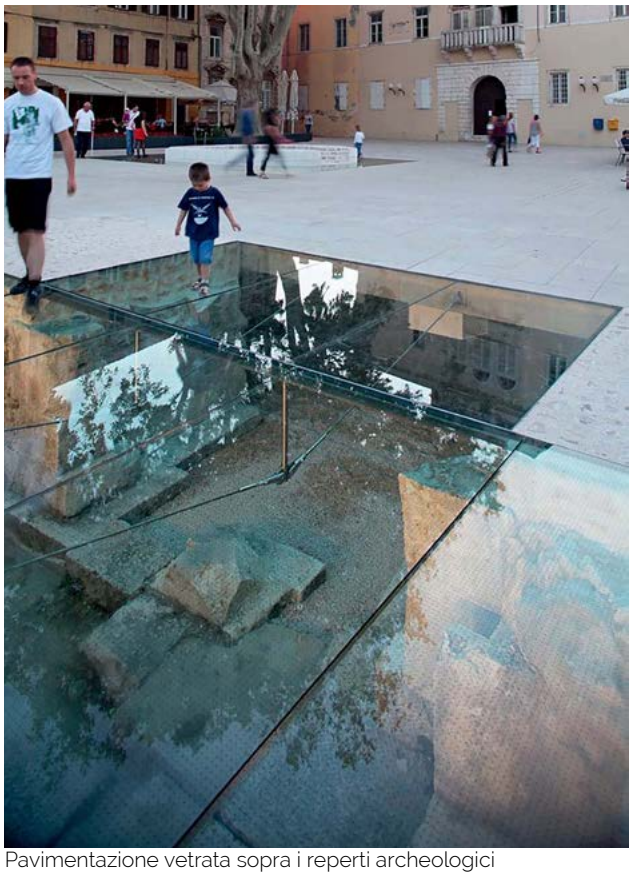
Luogo: Zadar, Croazia

Anno: 2013



Scavi archeologici





Pavimentazione vetrata sopra i reperti archeologici

Descrizione:

Il progetto di riqualificazione della piazza nel centro storico di Zadar è un intervento significativo che coniuga la valorizzazione del **patrimonio archeologico** con la creazione di uno **spazio pubblico** moderno e vivibile. La piazza segna il punto finale dell'antico Decumano, una delle arterie principali della città romana, e il restauro delle infrastrutture ha portato alla luce importanti reperti storici, tra cui il **resto dell'ingresso della città romana** e una **porta medievale** nelle vicinanze.

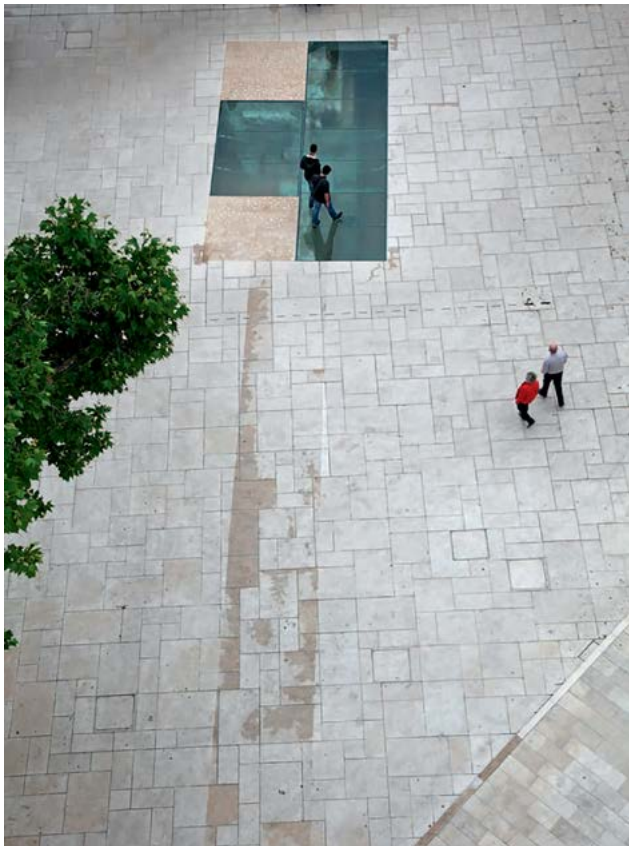
L'approccio progettuale segue il principio dell'**anastylosis**, una tecnica di ricostruzione che permette di ripristinare i reperti archeologici sotto una superficie di **vetro trasparente**, rendendoli visibili ai visitatori senza compromettere la fruibilità della piazza. Questo permette di combinare **conservazione storica** e **utilizzo pubblico**, trasformando la piazza in un luogo che conserva e celebra la storia, pur rimanendo funzionale.

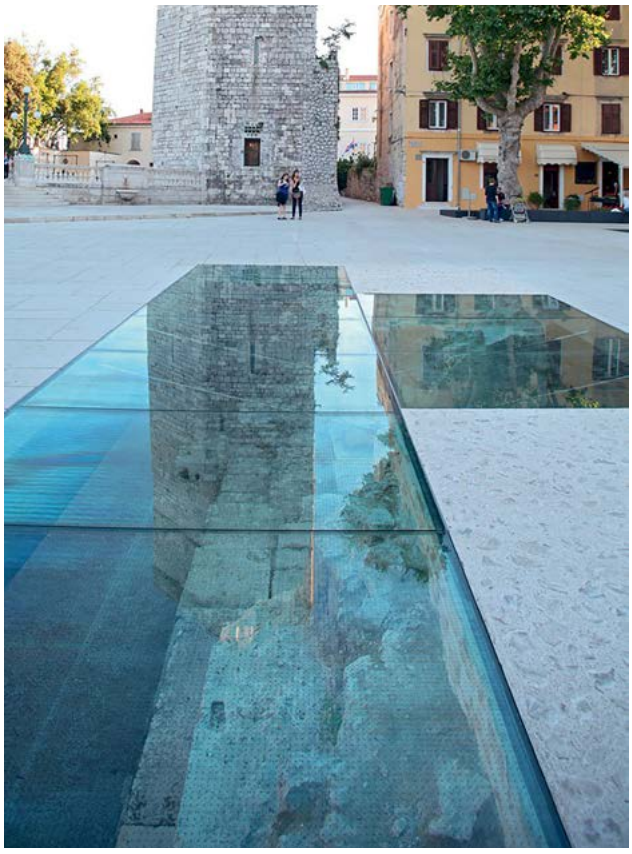
La piazza stessa è caratterizzata da una superficie **continua e fluida**, che integra **isole verdi** e **panchine in legno** per offrire un ambiente accogliente e di qualità, con un arredo urbano minimale che esalta l'aspetto naturale del luogo. Questo design mira a non oscurare l'importanza storica del sito, ma a restituire alla città uno spazio pubblico in grado di accogliere eventi e turisti senza compromettere la sua identità.

La piazza diventa un punto di connessione fondamentale per il **turismo**, fungendo da snodo che collega importanti attrazioni culturali come l'Organo Marino e il Foro Romano. In questo modo, il progetto non solo risponde alle esigenze di conservazione, ma anche alla vivacità della vita sociale e culturale della città, arricchendo l'esperienza dei visitatori con una grande attenzione all'**accessibilità** e alla **fruibilità pubblica**.

Fonte: https://www.archdaily.com/478606/petar-zoranic-square-and-sime-budinic-plaza-kostrencic-krebel

ACCESSIBILITÀ MOTORIA | **ACCESSIBILITÀ CULTURALE** | **ACCESSIBILITÀ SENSORIALE** | **RIGENERAZIONE URBANA** | **PARTECIPAZIONE E INCREMENTALITÀ**



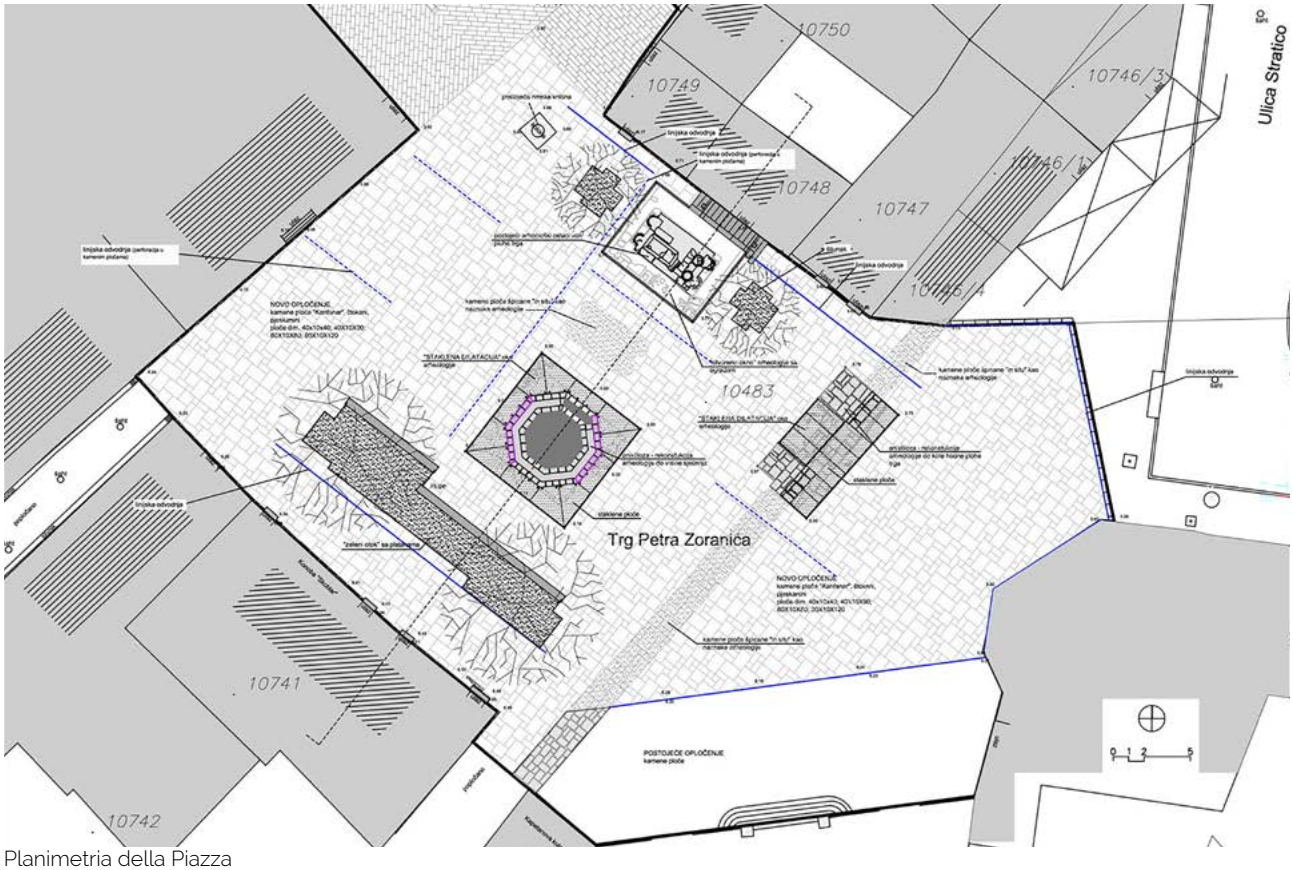




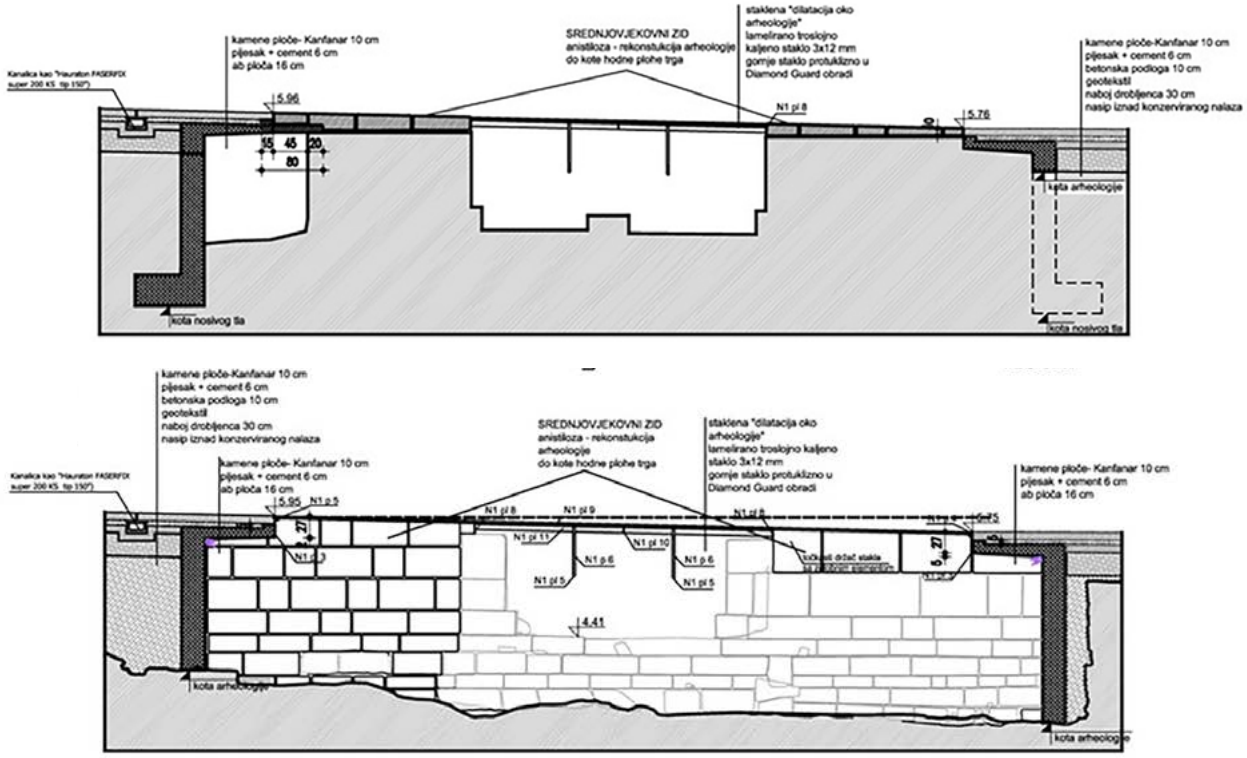
Vista panoramica della piazza Petar Zoranić: pavimentazione in pietra e vetro

RICONNESSIONE TRA AREE URBANE | **SENSIBILITÀ AL CONTESTO** | **PEDONALIZZAZIONE** | PERMEABILITÀ E POROSITÀ | INNOVAZIONE E TECNOLOGIA

PIAZZA PETER ZORANIC

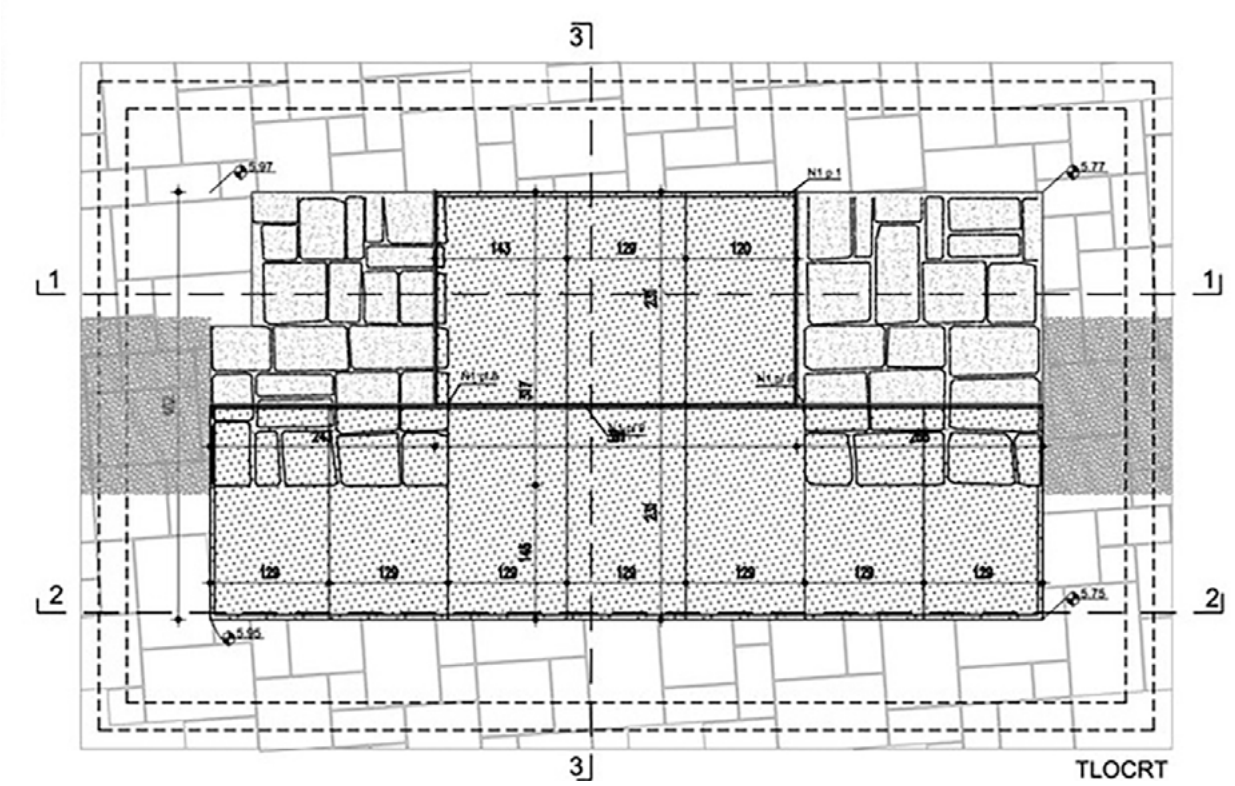


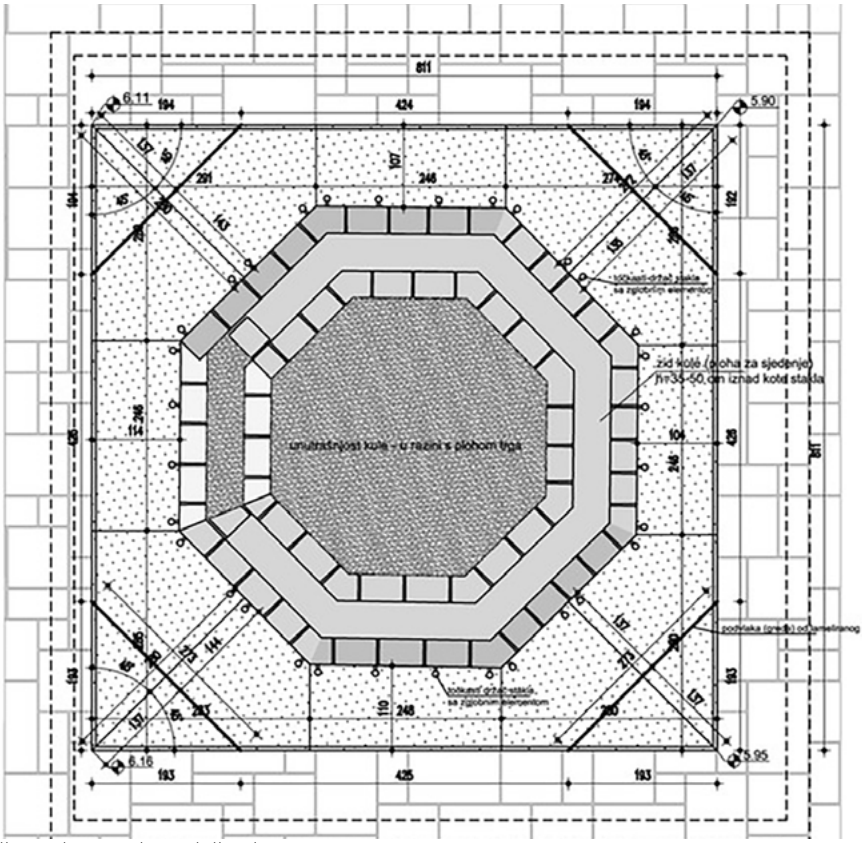
Planimetria della Piazza



Sezioni: dettagli costruttivi dei materiali e delle tecnologie impiegate per la nuova pavimentazione

ACCESSIBILITÀ MOTORIA | ACCESSIBILITÀ CULTURALE | ACCESSIBILITÀ SENSORIALE | RIGENERAZIONE URBANA | PARTECIPAZIONE E INCREMENTALITÀ





Piante di dettaglio della pavimentazione della piazza

RICONNESSIONE TRA AREE URBANE | SENSIBILITÀ AL CONTESTO | PEDONALIZZAZIONE | PERMEABILITÀ E POROSITÀ | INNOVAZIONE E TECNOLOGIA

MUSEO NIVOLA

Progettisti: AJF/ design studio e design di Arch. Jari Franceschetto

Luogo: Orani (NU), Italia

Anno: 2015



Dettaglio delle lastre di granito

Descrizione:

Il Museo Nivola di Orani (NU) si rinnova grazie a un intervento che rende la **pavimentazione degli spazi esterni facilmente percorribile** da tutti gli utenti, migliorando l'accessibilità senza alterare l'identità storica del luogo. Questo progetto rappresenta un nuovo inizio per il museo, che acquista **pregio e innovazione**, pur rimanendo fedele alla memoria del contesto.

Il progetto si integra con il paesaggio e con il significato del museo, fatto di persone, opere e sogni, in un contesto paesaggistico e storico unico. Una delle modifiche principali riguarda la sostituzione della pavimentazione esistente in acciottolato con **lastre di granito sardo bocciardato**, utilizzato anche per i rivestimenti esterni dei nuovi corpi museali. Questa nuova pavimentazione è progettata per essere facilmente percorribile, risolvendo i problemi di accessibilità legati all'uso dell'acciottolato, difficoltoso e poco stabile per alcune categorie di utenti.

Il progetto, realizzato grazie alla collaborazione di **artigiani locali**, ha saputo rispondere alla necessità di integrare **funzionalità** e **estetica**, creando un flusso spaziale che orienta il visitatore e lo accompagna attraverso il museo. Le scelte compositive mantengono un linguaggio coerente con le precedenti realizzazioni, definendo spazi accessibili che avvicinano il pubblico all'arte e alla natura circostante, come il paesaggio acquatico.

Le nuove **superfici in granito** creano un **"nastro"** che connette i diversi ambienti, e la geometria dei pavimenti richiama l'uso della **compenetrazione geometrica** che Nivola impiegava nelle sue sculture, creando un legame visivo e simbolico tra il museo, le opere e il contesto naturale che lo circonda.



Nuova pavimentazione in granito sardo bocciardato

Fonte: http://www.urbanisticainformazioni.it/IMG/pdf/scheda_accessibilitamuseo_nivola.pdf

ACCESSIBILITÀ MOTORIA | ACCESSIBILITÀ CULTURALE | ACCESSIBILITÀ SENSORIALE | RIGENERAZIONE URBANA | PARTECIPAZIONE E INCREMENTALITÀ



Spazi espositivi



Intervento di riqualificazione esterna

RICONNESSIONE TRA AREE URBANE | **SENSIBILITÀ AL CONTESTO** | PEDONALIZZAZIONE | PERMEABILITÀ E POROSITÀ | INNOVAZIONE E TECNOLOGIA

BELVEDERE DI SAN MICHELE

Progettisti: studiomeno1, Arch. Aldo Panetta, Arch. Alessandro Liotta

Luogo: Ventimiglia Alta, Italia

Anno: 2014



Prospetto Piazza Colleggiata

Descrizione:

Il progetto di riqualificazione del Belvedere di San Michele valorizza il **legame tra la storica chiesa** e il **panorama circostante**, creando una piazza pubblica di circa 500 m² che collega Piazza Colletta al belvedere con vista sulla valle del Roja. Rimosso il muraglione che ostruiva la visuale, il progetto apre uno **scorcio panoramico** unico, consentendo ai visitatori di apprezzare la chiesa in una nuova prospettiva.

La piazza belvedere si distingue con un design naturalistico: un'area centrale con nove ulivi disposti in griglia e una pavimentazione in acciottolato lungo il perimetro, completata da **sedute in pietra bianca calcarea**. Questo spazio riprende l'antica funzione monastica del luogo, un tempo sede di un chiostro benedettino distrutto dal terremoto del 1564. Un'elegante **piattaforma in pietra bianca** collega Piazza Colletta al giardino, permettendo un **passaggio senza barriere architettoniche**, valorizzato da un **portale in acciaio** con illuminazione integrata.

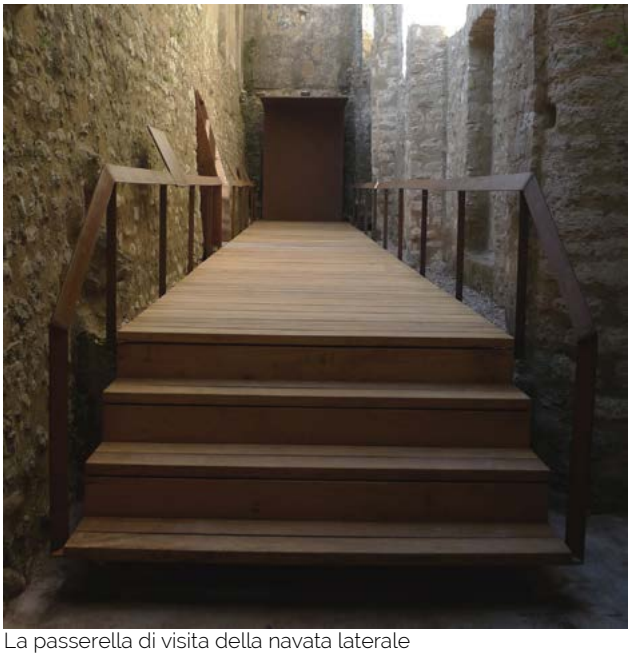


Il belvedere e la doppia pavimentazione

Il progetto include il restauro della navata laterale della chiesa, con un **percorso sopraelevato in acciaio corten e legno** che rende accessibile l'area **senza alterarne la struttura originaria**. Il percorso è attrezzato per l'esposizione di reperti medievali, con pannelli rimovibili che raccontano la storia della chiesa e dei manufatti storici, in linea con la strategia di **riuso degli spazi** a fini socio-culturali.

Accanto alla chiesa sorge il Giardino delle Preghiere, un'area di 170 m² orientata verso est. Questo spazio intimo, recintato con archetti in acciaio corten, include un altare all'aperto e un sentiero pavimentato in ghiaia, dove i visitatori possono trovare un luogo di raccoglimento immerso nel verde. L'**illuminazione** è studiata per esaltare la struttura romanica con luci discrete e proiettori a LED, che evidenziano il fascino storico dell'edificio e i percorsi.

Fonte: https://www.studiomeno1.com/dettaglio-architettura/2-belvedere-di-san-michele/



La passerella di visita della navata laterale

ACCESSIBILITÀ MOTORIA | ACCESSIBILITÀ CULTURALE | ACCESSIBILITÀ SENSORIALE | RIGENERAZIONE URBANA | PARTECIPAZIONE E INCREMENTALITÀ



Vista d'insieme: la pavimentazione segna un percorso accessibile. Gli alberi garantiscono ombra



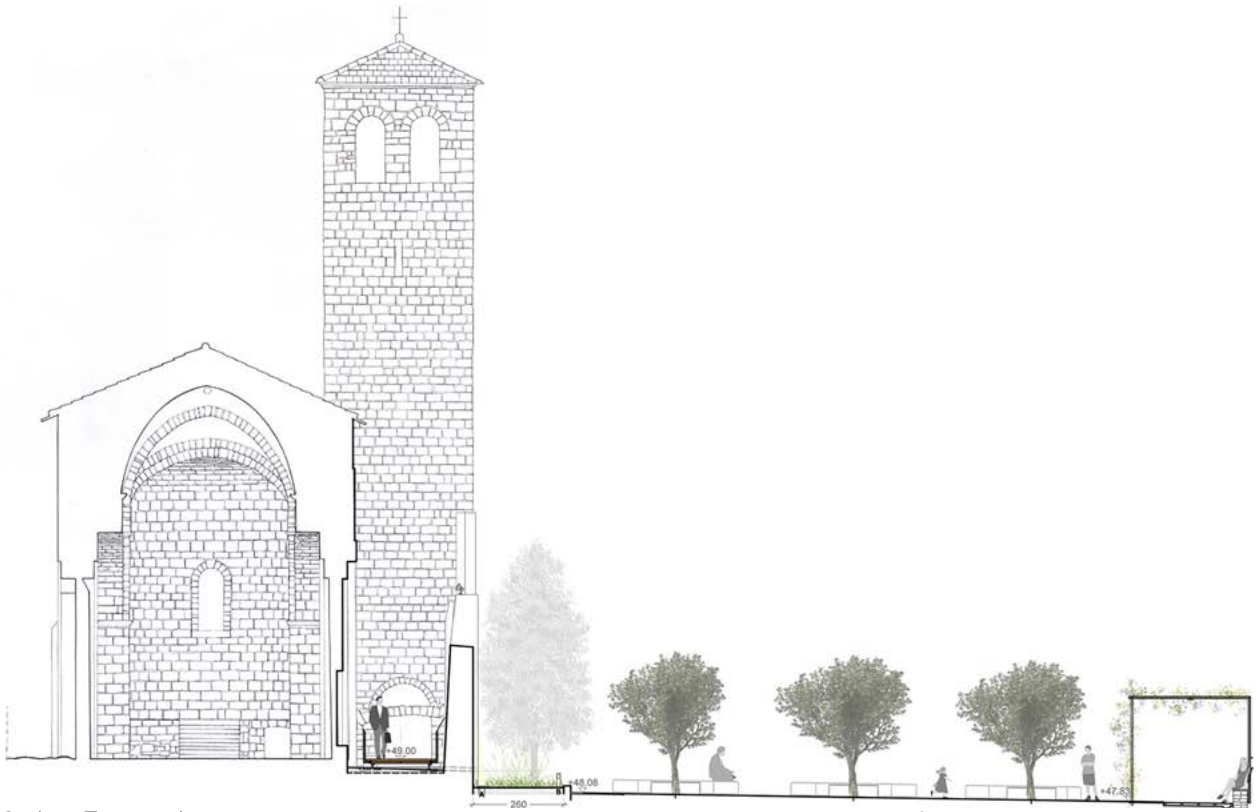
La porta della navata laterale



Il belvedere

RICONNESSIONE TRA AREE URBANE | **SENSIBILITÀ AL CONTESTO** | PEDONALIZZAZIONE | PERMEABILITÀ E POROSITÀ | INNOVAZIONE E TECNOLOGIA

IL BELVEDERE DI SAN MICHELE



Sezione Trasversale



Sezione longitudinale e prospetto della navata sud

ACCESSIBILITÀ MOTORIA | ACCESSIBILITÀ CULTURALE | ACCESSIBILITÀ SENSORIALE | RIGENERAZIONE URBANA | PARTECIPAZIONE E INCREMENTALITÀ



Planimetria generale con studio dei materiali



La piattaforma d'accesso al belvedere



Dettaglio delle sedute in pietra

RICONNESSIONE TRA AREE URBANE | **SENSIBILITÀ AL CONTESTO** | PEDONALIZZAZIONE | PERMEABILITÀ E POROSITÀ | INNOVAZIONE E TECNOLOGIA

RIPAVIMENTAZIONE DEL CENTRO DI SAINT-ESTEVE JANSON

Progettisti: Huit et demi architectes associés

Luogo: Saint-Esteve Janson, Francia

Anno: 2022

Descrizione:

In questo contesto, la geografia e il paesaggio sono segnati dal fiume Durance, che li ha modellati, scavando lentamente il suo letto tra le colline, il massiccio del Luberon a nord e il massiccio delle Côtes a sud. Lasciando una vasta pianura delimitata dai successivi altopiani che in altri tempi erano i suoi antichi letti fluviali.

.

È su uno degli altopiani, un piccolo promontorio roccioso sul lato sud, che è stato costruito il villaggio di Saint-Estève-Janson, mantenendo una distanza dal fiume, rinomato per la sua potenza e capricciosità, ma abbastanza vicino per beneficiare di questo vasto e ricco territorio, favorevole all'agricoltura.

La **riqualificazione degli spazi pubblici** della città vecchia è un progetto di abbellimento e valorizzazione del villaggio e della sua amenità. Opponendosi all'idea di sviluppo generico, **riducendo la presenza dell'auto,** la proposta mira a essere coerente con le caratteristiche fisiche del territorio, basandosi sulla **topografia del sito e sulla sua materialità**.



Particolare delle superfici in pietra



Arredo urbano



Percorso verso gli edifici storici

Fonte: https://huitetdemi.fr/projet/espaces-publics-de-saint-esteve-janson/
https://divisare.com/projects/470302-huit-et-demi-florence-vesval-saint-esteve-janson

ACCESSIBILITÀ MOTORIA | **ACCESSIBILITÀ CULTURALE** | **ACCESSIBILITÀ SENSORIALE** | **RIGENERAZIONE URBANA** | **PARTECIPAZIONE E INCREMENTALITÀ**



Vista generale del centro urbano rinnovato



Planimetria generale

PIAZZA E BORGO DEL CASTELLO DI GORIZIA

Progettisti: Di Dato & Meninno Architetti Associati

Luogo: Gorizia, Italia

Anno: 2014

Descrizione:

Il progetto di riqualificazione del "Borgo di Castello" a Gorizia, realizzato da Di Dato & Meninno Architetti Associati, ha trasformato quest'area storica in uno spazio vivace e versatile, in cui storia e innovazione convivono. Un'accurata **analisi storica** ha permesso di valorizzare percorsi e spazi dimenticati, come il percorso centrale che ora riconduce con dignità al castello, attraversando Piazzale Seghizzi. Quest'ultimo, un tempo **un parcheggio**, **è stato reinventato come anfiteatro naturale**, con **panchine in acciaio corten** integrate nel declivio e percorsi in pietra che conducono al castello, offrendo scorci sulle colline slovene.

La nuova configurazione del piazzale e degli spazi pedonali permette un **uso flessibile per parcheggi e eventi pubblici**, mentre l'aggiunta di un **ascensore** facilita l'accesso al borgo, rendendolo più accessibile a turisti e residenti. La scelta dei materiali – **ciottoli**, **pietra di Aurisina** e **acciaio corten** – rende omaggio al patrimonio locale, conferendo durabilità e un'armoniosa integrazione cromatica con l'ambiente.

Elementi d'arredo urbano, come **balaustre e rastrelliere,** sono stati progettati **su misura** per un aspetto uniforme e una manutenzione agevole. La vegetazione, selezionata in collaborazione con un architetto paesaggista, esalta la stagionalità con colori e profumi in evoluzione continua. L'illuminazione scenografica completa l'intervento, creando un'atmosfera suggestiva che esalta la bellezza e il valore storico del borgo. Questo progetto rappresenta un modello di innovazione rispettosa, che rivitalizza e perpetua la memoria del luogo.

Fonte: https://landezine.com/seghizzi-square-and-the-burg-of-the-castle-of-gorizia-by-di-dato-meninno/



Dettaglio dissuasori in corten

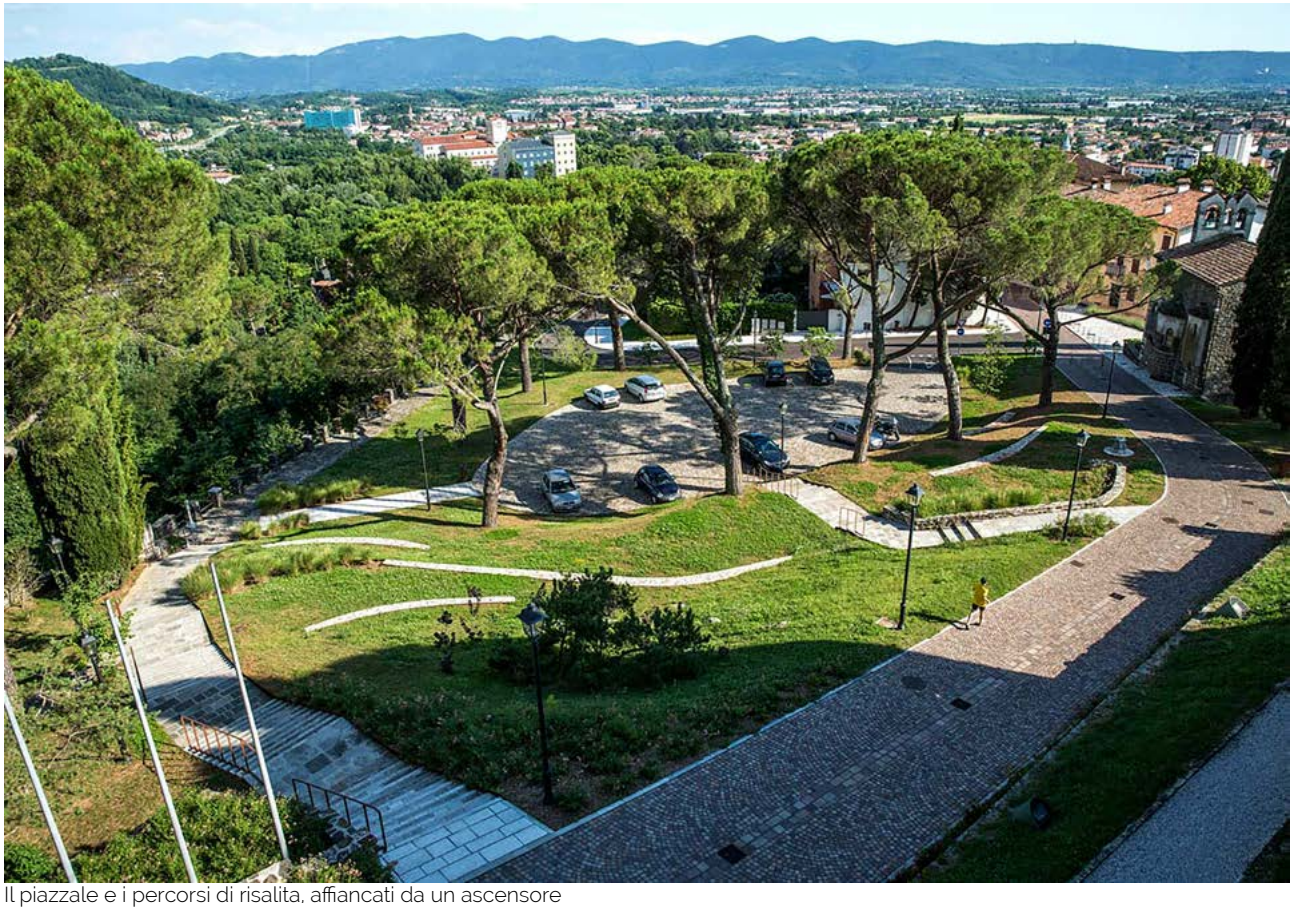


Parapetti in corten

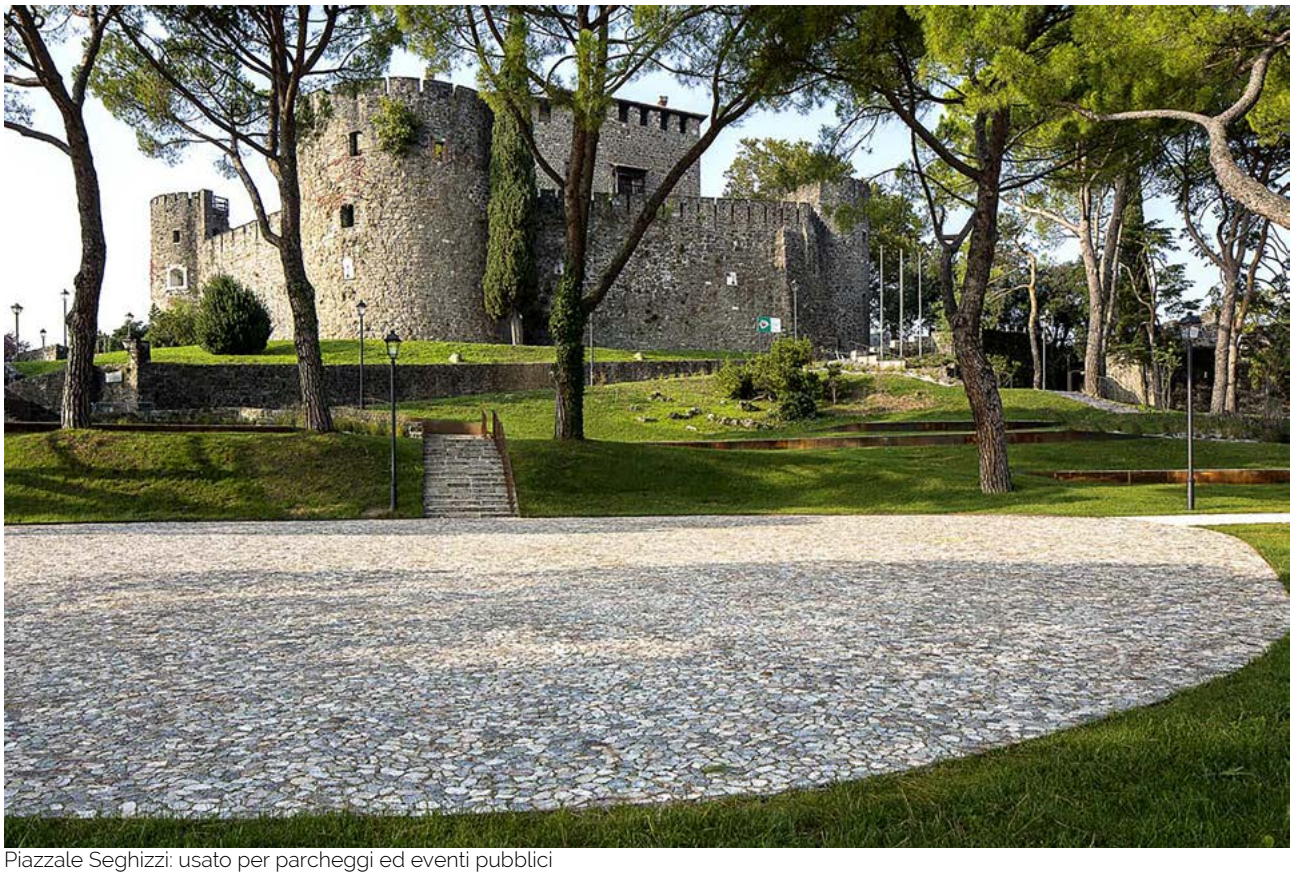


Il percorso pedonale in ciottoli e pietra

ACCESSIBILITÀ MOTORIA | ACCESSIBILITÀ CULTURALE | ACCESSIBILITÀ SENSORIALE | **RIGENERAZIONE URBANA** | PARTECIPAZIONE E INCREMENTALITÀ



Il piazzale e i percorsi di risalita, affiancati da un ascensore



Piazzale Seghizzi: usato per parcheggi ed eventi pubblici

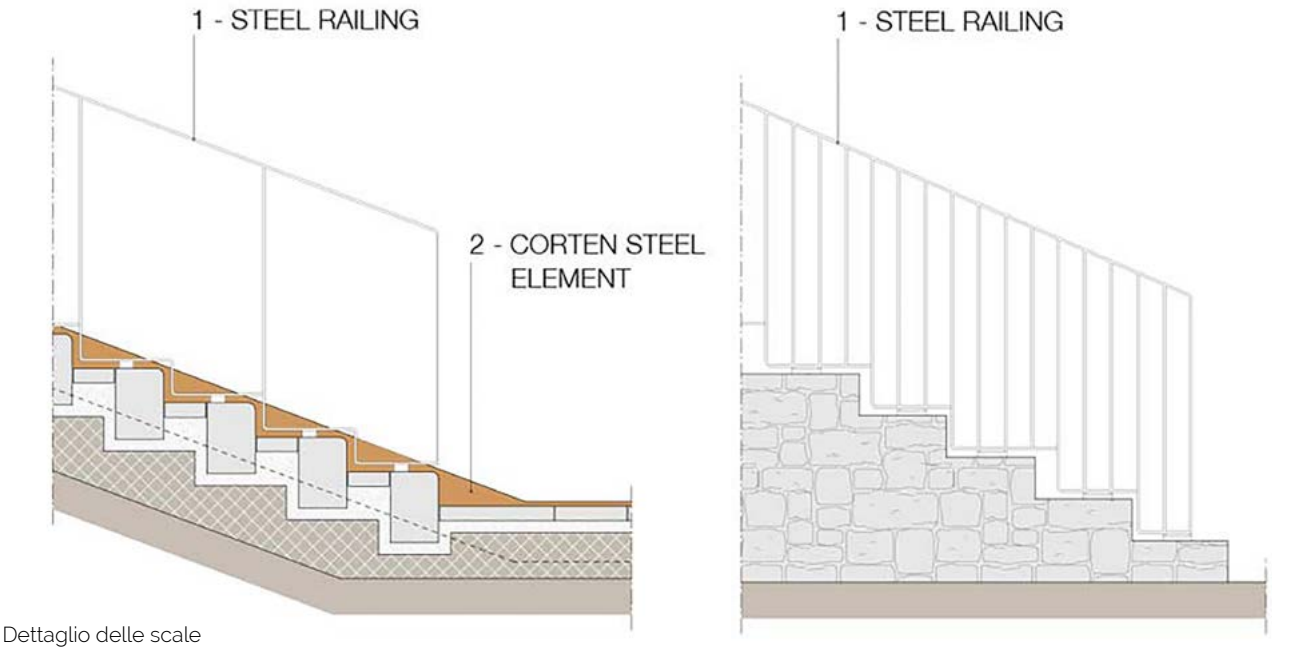
RICONNESSIONE TRA AREE URBANE | SENSIBILITÀ AL CONTESTO | PEDONALIZZAZIONE | PERMEABILITÀ E POROSITÀ | INNOVAZIONE E TECNOLOGIA

PIAZZA E BORGO DEL CASTELLO DI GORIZIA

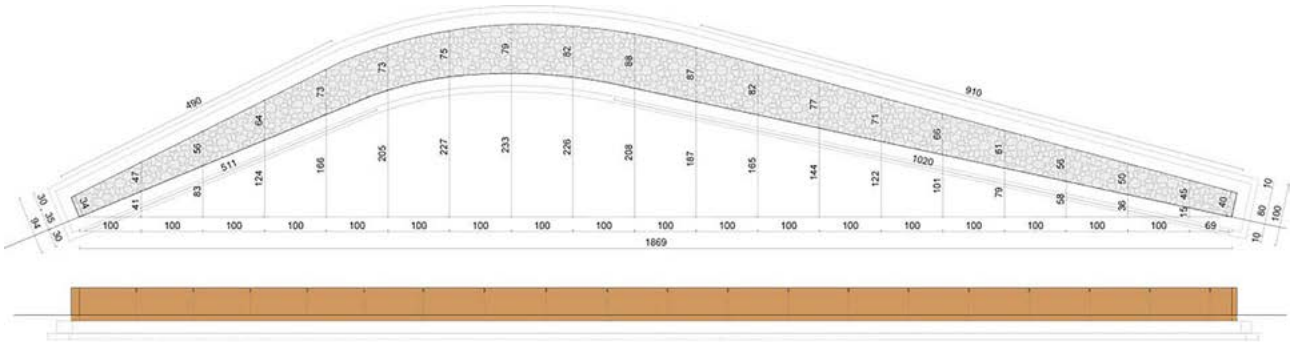


Masterplan generale

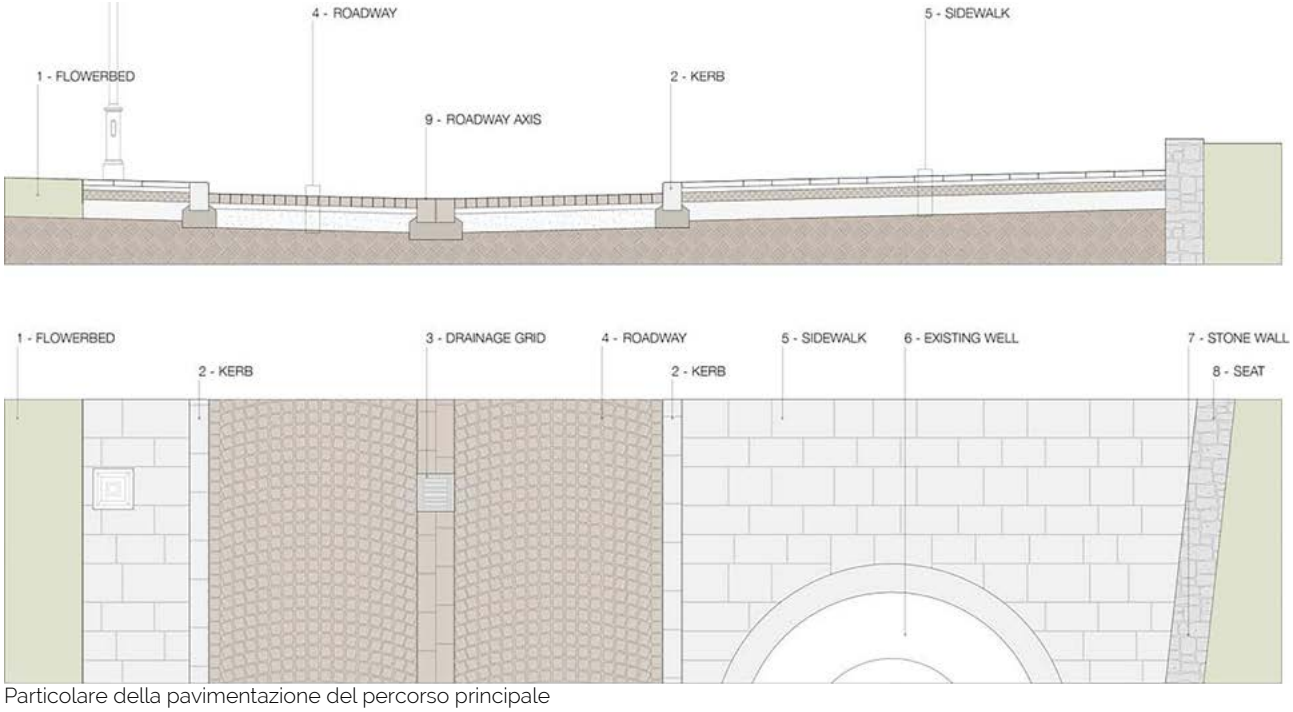
ACCESSIBILITÀ MOTORIA | ACCESSIBILITÀ CULTURALE | ACCESSIBILITÀ SENSORIALE | **RIGENERAZIONE URBANA** | PARTECIPAZIONE E INCREMENTALITÀ



Dettaglio delle scale



Dettaglio del percorso di Piazzale Seghizzi



Particolare della pavimentazione del percorso principale

RICONNESSIONE TRA AREE URBANE | SENSIBILITÀ AL CONTESTO | PEDONALIZZAZIONE | PERMEABILITÀ E POROSITÀ | INNOVAZIONE E TECNOLOGIA

INTERVENTO SULLA CINTA MURARIA ALMOHADE

Progettisti: Antonio Raso, César Egea

Luogo: Cordoba, Spagna

Anno: 2015

Descrizione:

Nel centro storico del comune di Palma del Río, in provincia di Córdoba, si trova la fortificazione che la dinastia musulmana degli Almohadi rafforzò nel XII secolo come difesa contro gli attacchi cristiani. Dichiarato patrimonio andaluso nel 1985, il complesso è costituito dalla cittadella e dalle mura. Del primo si conservano solo resti della pianta e le basi di cinque torrette, la più grande delle quali contiene la Cappella delle Angosce, mentre la cinta muraria è praticamente intatta, nonostante sia stata invasa dallo sviluppo della città.

L'intervento degli architetti Antonio Raso, César Egea, Luis Gala e Pedro Dugo crea un **percorso,** definito dal muro almohade, che decongestiona lo schema urbano e, valorizzando anche il patrimonio storico, collega la Cappella delle Angosce alla Parrocchia di l'Assunzione. L'intervento migliora anche gli accessi, abbellisce gli elementi urbani (**pavimentazioni e tralicci in acciaio coreten**), e ripristina la cappella interna, trasformata in un nuovo punto di vista sulla città.

Questo intervento si distingue anche per l'uso di **cemento pigmentato rosso,** scelto per il suo richiamo cromatico alle mura almohade. La pavimentazione collega percorsi storici e contemporanei, creando una continuità tra passato e presente. Accanto a questo, gli **elementi in corten** definiscono i dettagli architettonici e offrono una soluzione moderna per la gestione degli arredi urbani. Entrambi i materiali sottolineano la capacità del progetto di bilanciare memoria storica e innovazione funzionale.



Cappella delle Angosce restaurata





Porta d'ingresso in corten e pavimentazioni differenti

Fonte: https://divisare.com/projects/286424-antonio-raso-cesar-egea-javier-orive-intervention-on-the-almohade-town-wall

ACCESSIBILITÀ MOTORIA | ACCESSIBILITÀ CULTURALE | ACCESSIBILITÀ SENSORIALE | RIGENERAZIONE URBANA | PARTECIPAZIONE E INCREMENTALITÀ



Contrasto tra materiali storici e contemporanei



Percorso Ingresso

PIAZZA GIOVANNI XXIII

Progettisti: PCA | Paolo Citterio Architetti, Arch. Elena Bertinotti

Luogo: Verbania, Italia

Anno: 2012



Inserti in ferro rosso realizzati dall'artista Franco Duranti

Descrizione:

Il progetto della piazza parte dal riconoscimento e dalla valorizzazione degli elementi significativi per arrivare ad una nuova definizione degli spazi.

Il **materiale** impiegato è lo stesso della **montagna locale**, la "beola", declinata in alcune delle sue numerose varianti: **la lastra**, **il ciottolo**, **la ghiaia**, **la polvere**.

Per il rinnovo della piazza un grande cammeo bianco e verde dalla classica forma ad ellisse, adagiata in un letto di calcestre grigio, **direziona lo spazio in diagonale** assecondando le proporzioni esistenti. Un aiuola, che è **al contempo cordolo e panca** a seconda dell'intersezione col suolo, scende dolcemente verso la chiesa.
Una fascia di pietra riorganizza il sagrato seguendo la **ritmica della facciata della chiesa**: si sviluppa in ventiquattro tagli differenti di **beola grigia** punteggiati da sottili inserti neri. Il recupero di un lungo **gradino in pietra del vecchio ingresso della chiesa**, **appoggiato su un telaio in ferro**, si trasforma in modo naturale in una panchina. Con la stessa semplicità lungo il percorso perimetrale si incontrano altre **sedute rivestite in legno**: sembrano alludere che qui ci si può fermare e magari anche giocare. Inoltre vengono installati nuovi pali della luce e alcune luci a terra sul sagrato.

Infine, un medaglione con incise le parole del famoso discorso della luna del 1962 di Giovanni XXIII, viene depositato con cura in un angolo di passaggio, quando tutto sembra concludersi. Sembra quasi che abbia la forma appiattita di un tronco d'albero tagliato che mostra al suo interno una lunga storia fatta del ripetersi di anelli concentrici sempre differenti.



Dettaglio pavimentazione fronte chiesa



Dettaglio cambio di pavimentazione

Fonte: https://divisare.com/projects/221429-pca-paolo-citterio-architetti-piazza-giovanni-xxiii-verbania

ACCESSIBILITÀ MOTORIA | ACCESSIBILITÀ CULTURALE | ACCESSIBILITÀ SENSORIALE | **RIGENERAZIONE URBANA** | PARTECIPAZIONE E INCREMENTALITÀ



Il nuovo sagrato della Chiesa in beola grigia.



Sistema illuminazione notturna

RICONNESSIONE TRA AREE URBANE | SENSIBILITÀ AL CONTESTO | PEDONALIZZAZIONE | PERMEABILITÀ E POROSITÀ | INNOVAZIONE E TECNOLOGIA

FORTEZZA DI SANTA CATERINA

Progettisti: rvdm arquitectos, Arch. Riccardo Vieira De Melo

Luogo: Figueira da Foz, Portogallo

Anno: 2016



Cappella restaurata

Descrizione:

Il progetto di valorizzazione della Fortezza di Santa Catarina, situata alla foce del fiume Mondego, ha mirato a restaurare e rivalutare gli spazi interni ed esterni del monumento, arricchendo la comprensione storica e offrendo nuove funzioni. Risalente al XVI secolo, la fortezza è un esempio significativo di architettura militare, con tracce di una cappella che risale almeno al 1634, come documentato da una carta nautica di Pedro Teixeira Albernaz.
L'intervento ha riguardato due programmi distinti:

Cortile e Cappella: Entrambi sono stati restaurati per ospitare una mostra sulla storia della fortezza, includendo anche un focus sulle Guerre Peninsulari. Questo spazio, oltre a mantenere l'aspetto storico, è stato adattato a **funzione culturale**.

Stanze dei Bastioni: Destinate ad **uso ristorativo,** comprendono un bar e un ristorante. Un elemento di rilievo è la cupola in legno presente nella sala da pranzo meridionale, che ottimizza l'illuminazione naturale e nasconde le infrastrutture moderne. I servizi igienici sono stati inseriti nel bastione settentrionale, in modo da non compromettere l'estetica e l'integrità storica del luogo.

L'intervento è stato progettato con un approccio discreto, che ha saputo integrare le esigenze funzionali moderne mantenendo al contempo l'autenticità storica. Le **infrastrutture sono state nascoste**, in modo da non disturbare la percezione della fortezza, il che consente ai visitatori di vivere un'esperienza completa che unisce **storia e ambiente circostante**, rendendo il sito un luogo di osservazione e contemplazione.



Bagni



La rampa in corten

Fonte: https://divisare.com/projects/336710-ricardo-vieira-de-melo-fernando-guerra-fg-sg-santa-catarina-fortress

ACCESSIBILITÀ MOTORIA | ACCESSIBILITÀ CULTURALE | ACCESSIBILITÀ SENSORIALE | RIGENERAZIONE URBANA | PARTECIPAZIONE E INCREMENTALITÀ



Il cortile restaurato e i nuovi inerventi in corten sulle aperture



Porta d'ingresso in corten con passerella d'accesso



Stanze dei bastioni trasformate in spazi moderni

RICONNESSIONE TRA AREE URBANE | **SENSIBILITÀ AL CONTESTO** | PEDONALIZZAZIONE | PERMEABILITÀ E POROSITÀ | INNOVAZIONE E TECNOLOGIA

TEMI E OBIETTIVI EMERSI

Il capitolo sulla pavimentazione e materiali evidenzia come la **scelta dei materiali e il design delle superfici** influenzino la **funzionalità**, **l'accessibilità** e **l'estetica degli spazi pubblici**, rispettando nel contempo la memoria storica e il contesto ambientale. Le best practices illustrate mostrano come la pavimentazione possa essere un mezzo per **migliorare l'esperienza** dell'utente, dal punto di vista della **percorribilità** e della fruizione dello spazio pubblico sotto più punti di vista.

L'approccio progettuale spesso si fonda sull'idea di rendere accessibili luoghi storici senza compromettere, ma anzi valorizzando, il loro valore culturale, come nel caso di Piazza Peter Zoranic, dove la pavimentazione è progettata per valorizzare i resti archeologici sotto una superficie di vetro, offrendo una **fruizione accessibile**, **ma rispettosa del passato**.

In altri esempi, come nel Museo Nivola, l'uso di materiali come il granito sardo bocciardato ha permesso di sostituire un pavimento tradizionale difficile da percorrere con uno più accessibile, migliorando così la fruibilità senza alterare l'aspetto visivo del luogo.

Nel Belvedere di San Michele, la pavimentazione in ciottoli si alterna a quella di pietra bianca calcarea al fine di individuare nello spazio percorsi accessibili, Il progetto del Borgo del Castello di Gorizia utilizza materiali locali come la pietra di Aurisina e l'acciaio corten, che non solo rafforzano l'identità del luogo, ma ne migliorano anche la durabilità e l'aspetto estetico.

Questi interventi dimostrano come la **pavimentazione è una componente importante** per generare spazi sicuri e accessibili: la ricerca di un equilibrio tra **innovazione**, **sostenibilità** e **rispetto per il contesto** è il filo conduttore di tutte queste esperienze, testimoni della necessità di una progettazione ed una ricerca dei materiali da impiegare, che devono garantire una pavimentazione **continua**, **regolare**, **sicura** e di **facile manutenzione**.

Materiali

Pavimentazioni sicure e continue

La pavimentazione deve rispondere a esigenze funzionali, tra cui la sicurezza, la resistenza e la comodità di camminamento. È fondamentale selezionare materiali antiscivolo e duraturi, con una regolarità che minimizzi i rischi di inciampo. L'adozione di superfici appropriate è essenziale anche per agevolare la mobilità delle persone con disabilità sensoriali, attraverso l'integrazione di segnali tattili o visivi.

Progettazione e studio dei materiali impiegati

L'impiego di differenti tipologie di materiali capaci di garantire accessibilità completa agli spazi pubblici, così come - ad esempio - le strisce guida tattili, deve essere studiata ed integrata nel disegno della pavimentazione, evitando "patchwork" o aggiunte posticce.

	Piazza Peter Zoranic	Museo Nuvola	Belvedere di San Michele	Castello di Gorizia	Cinta muraria Almohade	Piazza Giovanni XXIII	Fortezza di Santa Caterina
ACCESSIBILITÀ MOTORIA	●	●	●	●	●	●	●
ACCESSIBILITÀ CULTURALE							
ACCESSIBILITÀ SENSORIALE							
RIGENERAZIONE URBANA	●			●		●	
PARTECIPAZIONE E INCREMENTALITÀ							
RICONNESSIONE TRA AREE URBANE							
SENSIBILITÀ AL CONTESTO	●	●	●	●	●		●
PEDONALIZZAZIONE	●			●			
PERMEABILITÀ E POROSITÀ				●			
INNOVAZIONE E TECNOLOGIA							

Durabilità e manutenibilità dei materiali

Garantire superfici pavimentate resistenti all'usura dovuta al traffico pedonale e agli agenti atmosferici, al fine di evitare modifiche al suolo che causino rischi di inciampo. La selezione dei materiali deve prevedere soluzioni che richiedano una manutenzione minima e che siano in grado di mantenere funzionalità e bellezza nel tempo, riducendo la necessità di interventi frequenti.

Ricerca e valorizzazione di materie locali

Scegliere materiali locali innovativi, al fine di supportare l'economia del territorio e ridurre gli impatti ambientale. Investire nelle maestranze locali garantisce che la qualità della lavorazione sia elevata, favorendo un processo produttivo più consapevole e una pavimentazione che si integri perfettamente nel contesto urbano.

Uso di materiali compatibili

Scegliere ed impiegare materiali integrati nel contesto ed attenti all'esistente, calibrando le scelte in base a quanto discusso e concordato con gli uffici addetti alla tutela del patrimonio culturale e ambientale (per es. Soprintendenze).

5.
Collegamenti verticali



I **dislivelli**, nei borghi come nelle città, **non sono semplici ostacoli**: rappresentano spesso la forma stessa del paesaggio costruito.
Scale antiche, rampe ripide, salti di quota improvvisi **raccontano la topografia di luoghi** nati seguendo il profilo del terreno, prima ancora che una logica urbana. Intervenire in questi contesti per rendere i percorsi accessibili implica un delicato equilibrio tra **l'integrazione architettonica** e il **rispetto del patrimonio**.

Ogni soluzione tecnica – ascensori, piattaforme, scale mobili – è chiamata a misurarsi con lo spazio storico, senza alterarne il carattere, ma anzi cercando di potenziarne la fruibilità.

Non si tratta solo di "inserire" dispositivi, ma di progettarne il senso all'interno del contesto: lavorare sull'impatto visivo, sull'integrazione materica, sulla logica dei percorsi. I collegamenti verticali diventano così **dispositivi di connessione tra parti della città** che altrimenti resterebbero isolate.
Le esperienze raccolte dimostrano che si può intervenire senza compromettere l'identità dei luoghi, trovando soluzioni leggere, integrate, talvolta invisibili, capaci di migliorare la fruizione senza imporre trasformazioni invasive.
[BDL, YH, MF]

Ascensore a Gironella
Carles Enrich studio
Spagna, Gironella _ 2014

NUOVO ACCESSO AL CENTRO STORICO DI GIRONELLA

Progettisti: Carles Enrich studio

Luogo: Gironella, Spagna

Anno: 2014

Descrizione:

Il comune di Gironella, situato sul fiume Llobregat, ha visto svilupparsi nel corso degli anni una divisione tra il suo centro storico, posizionato su una collina con il castello medievale, e la parte moderna sulla riva opposta. Questa frattura ha generato una divisione sociale e problemi di accessibilità al **centro storico, spopolato** a causa delle difficoltà di percorrenza delle strette vie a gradini che conducono alla piazza Vila. Il progetto propone un **nuovo accesso al centro storico** tramite il recupero del percorso Cal Meter, storico accesso alle industrie tessili, migliorando la connettività urbana e contrastando l'esclusione sociale. La proposta include l'installazione di un **ascensore** strategico che migliorerà l'accessibilità al centro storico e collegherà con la piazza della Vila, integrandosi rispettosamente con i resti medievali lungo la facciata fluviale e le colonie industriali del Novecento. L'intenzione è dialogare con queste preesistenze, rafforzando il rapporto con le industrie tessili e riconoscendo lo strato verde come spazio pubblico. A tal fine, l'ascensore è risolto con tre materiali: **acciaio, ceramica e vetro**. La struttura in acciaio è realizzata interamente in un'officina locale e trasportata nell'area di lavoro in tranche. È composta da colonne e anelli tubolari, con profili che sostengono le sezioni di traliccio ceramico. I 16 metri superiori sono ricoperti da un **reticolo ceramico** formato da **mattoni forati**, che funge da filtro solare e offre porosità, **ingresso della luce e ventilazione alla cassa dell'ascensore**.
Dall'altro, smaterializza la cassa lasciando che la luce la attraversi, provocando un'apparenza di leggerezza. Il reticolo chiude tre dei quattro lati della struttura. La faccia interna è lasciata aperta, consentendo un rapporto visivo con il muro di pietra durante l'intero percorso. Gli otto metri inferiori della cassa hanno una **chiusura vetrata**, che assicura una stretta relazione con il percorso del fiume Cal Meter e i suoi alberi. Per favorire il rapporto tra l'ascensore e le attività nella piazza, la facciata dell'ascensore verso di essa è realizzata in vetro.

Fonte: https://www.carlesenrich.com/projects/gironellas-new-acces/



Il nuovo ascensore e le mura storiche di Gironella

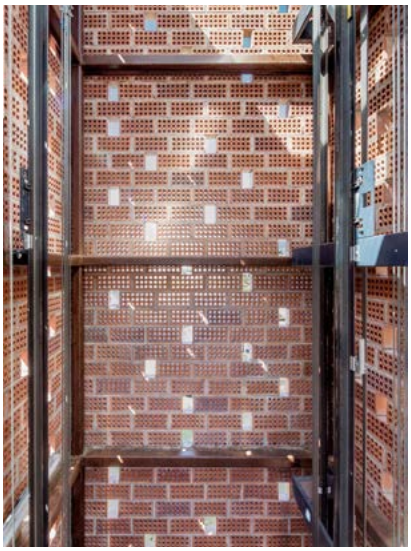
ACCESSIBILITÀ MOTORIA | ACCESSIBILITÀ CULTURALE | ACCESSIBILITÀ SENSORIALE | RIGENERAZIONE URBANA | PARTECIPAZIONE E INCREMENTALITÀ



Il nuovo ascensore si integra nel paesaggio e richiama la torre del centro storico di Gironella



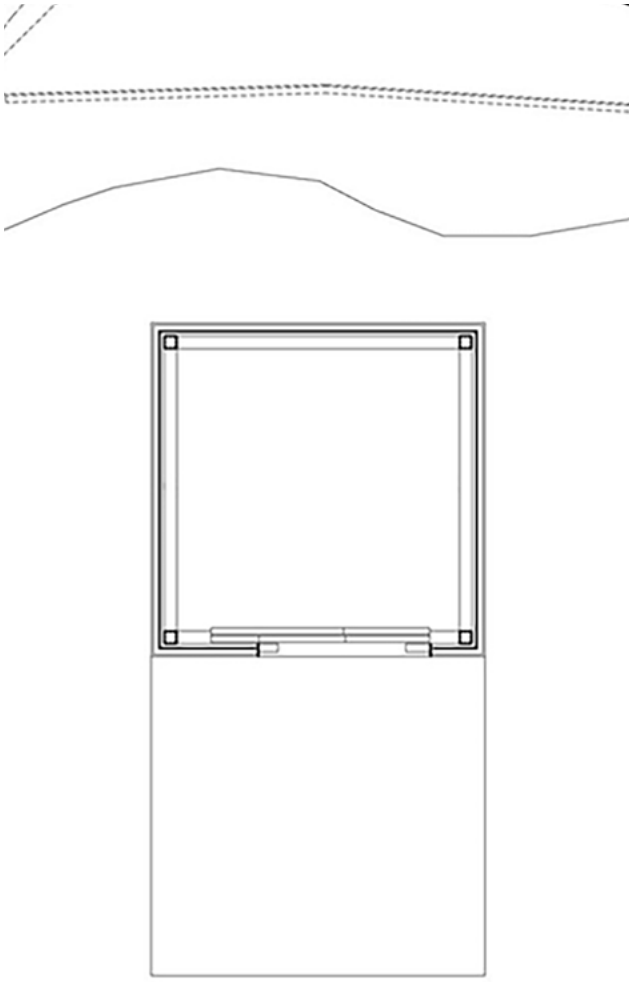




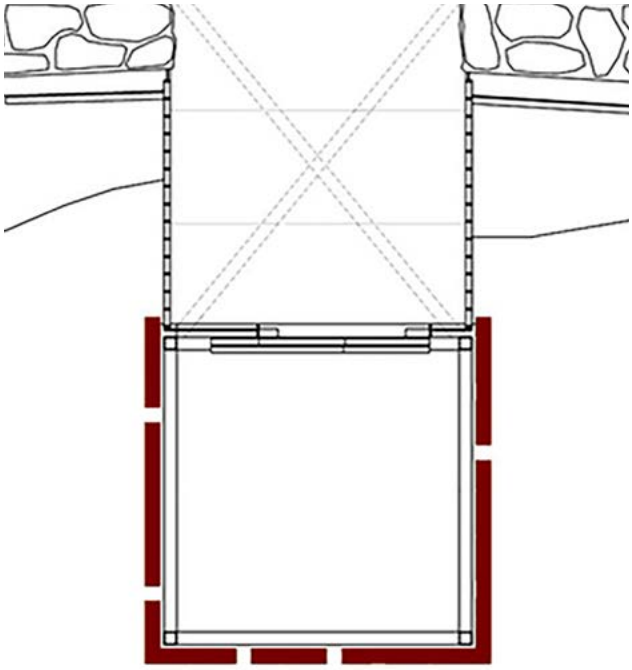
Ascensore in acciaio, vetro e mattoni forati in ceramica

RICONNESSIONE TRA AREE URBANE | **SENSIBILITÀ AL CONTESTO** | **PEDONALIZZAZIONE** | **PERMEABILITÀ E POROSITÀ** | **INNOVAZIONE E TECNOLOGIA**

NUOVO ACCESSO AL CENTRO STORICO DI GIRONELLA



Pianta quota +0.00 m

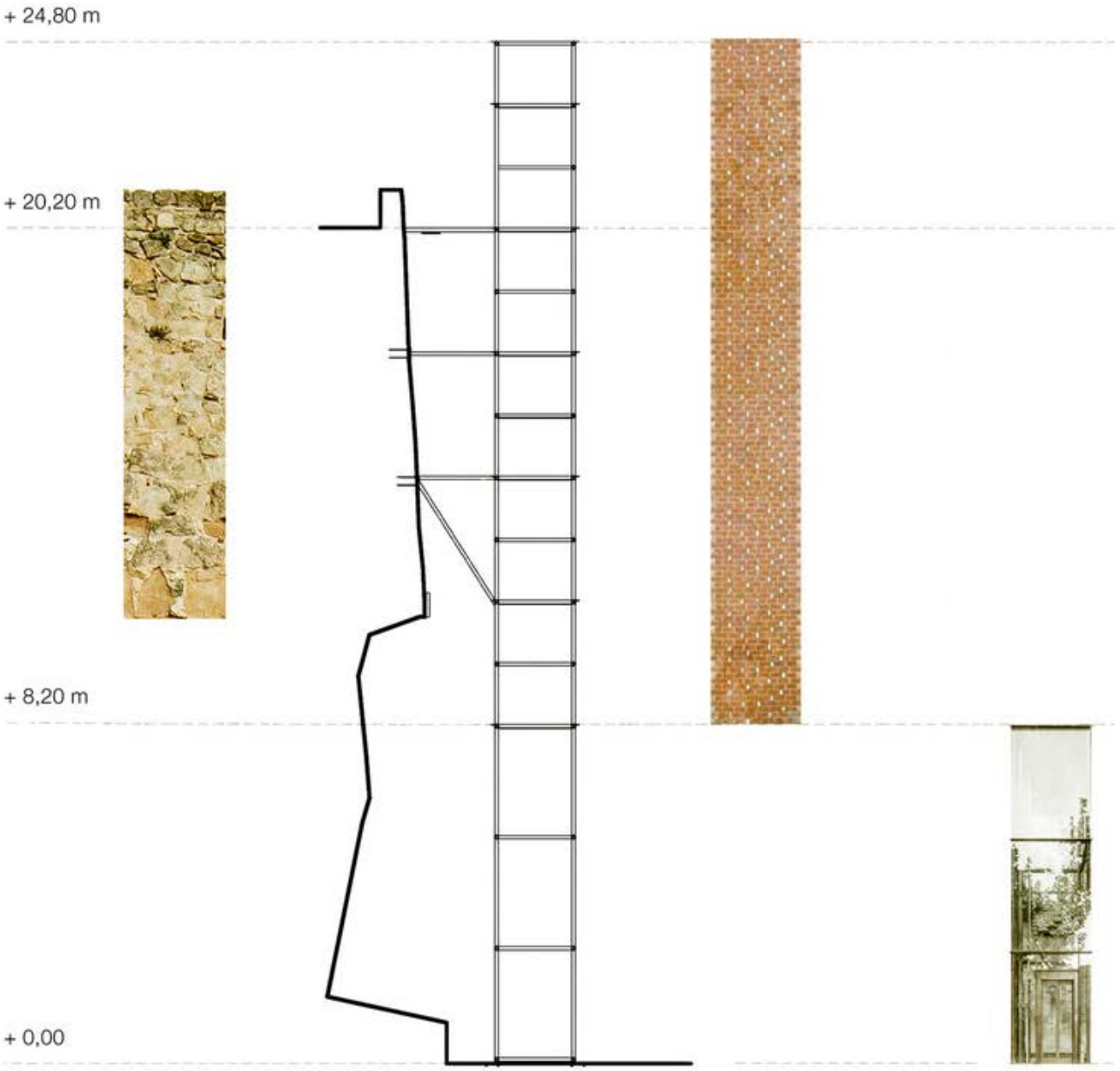


Pianta quota +20.20 m



Prospetto dal fiume

ACCESSIBILITÀ MOTORIA | ACCESSIBILITÀ CULTURALE | ACCESSIBILITÀ SENSORIALE | RIGENERAZIONE URBANA | PARTECIPAZIONE E INCREMENTALITÀ





Roca



Estructura metàl·lica



Gero 10*R



Vidre

Materiali utilizzati per la progettazione dell'ascensore

RICONNESSIONE TRA AREE URBANE | **SENSIBILITÀ AL CONTESTO** | PEDONALIZZAZIONE | PERMEABILITÀ E POROSITÀ | INNOVAZIONE E TECNOLOGIA

ASCENSORE A BADIA DEL VALLES

Progettisti: Carles Enrich studio

Luogo: Badia del Vallès, Spagna

Anno: 2019



Descrizione:

Badia del Vallès è composta da una serie di complessi residenziali costruiti nei primi anni Sessanta, impiantati nel territorio occupando le terrazze della topografia circostante. L'incontro di Carrer Bètica e Avinguda de la Mediterrània è segnato da un dislivello di **8,5 metri.**
I gradini e la rampa esistenti, molto ripidi, non riescono a offrire la facilità di accesso necessaria ai residenti locali per **garantire il collegamento tra le abitazioni** al livello inferiore e le strutture di Carrer Bètica, come il mercato e le scuole.

Il progetto, realizzato da Carles Enrich Studio, si concretizza nell'inserimento di un ascensore in un punto strategico, dove sia **ben visibile e riduca le distanze**. La struttura dell'ascensore è composta da una **maglia di tubi metallici** da 10 cm e montanti diagonali da 5 cm. Il vano ascensore è costituito su tre lati da **lamiera microforata**, con vetro stratificato nel fronte est.

Oltre all'ascensore, l'intervento prevede **nuove scale** realizzate in blocchi prefabbricati di cemento, disposti **tangenti alla passerella**. Un altro aspetto significativo del progetto è il **miglioramento dello spazio pubblico** intermedio del complesso, utilizzando geometria e **superfici permeabili** per contrastare l'accumulo di acqua. Questo intervento ha permesso di riqualificare l'area, facilitando la connessione tra le diverse quote e migliorando l'accessibilità per i residenti.

In sintesi, il progetto di riconnessione di Badia del Vallès non solo risolve problemi di accessibilità ma trasforma anche lo spazio pubblico in un ambiente più accogliente e funzionale.



Il vano ascensore è costituito da lamiera microforata

Fonte: https://www.carlesenrich.com/projects/reconnection-in-badia/

ACCESSIBILITÀ MOTORIA | ACCESSIBILITÀ CULTURALE | ACCESSIBILITÀ SENSORIALE | RIGENERAZIONE URBANA | PARTECIPAZIONE E INCREMENTALITÀ



La struttura dell'ascensore è composta da una maglia di tubi metallici da 10 cm e montanti diagonali da 5 cm.





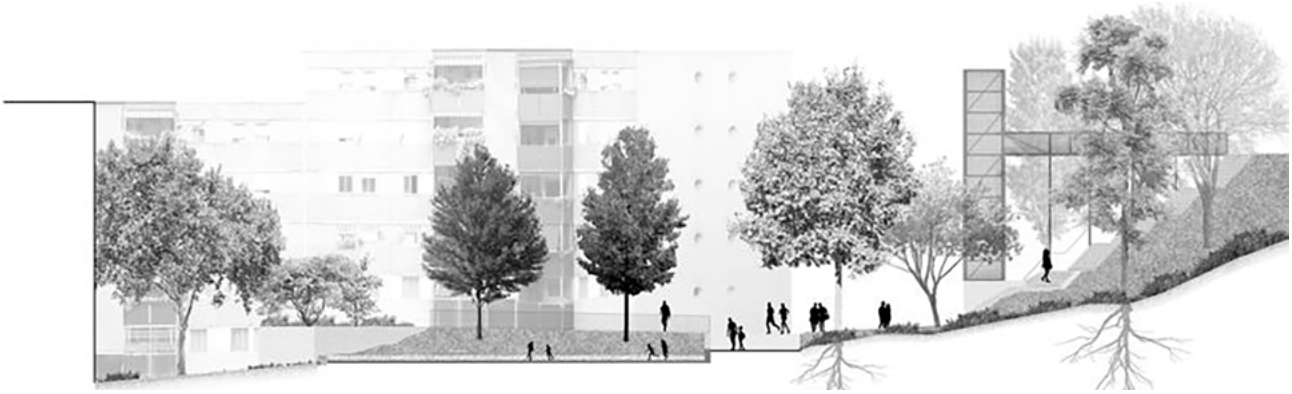
La passerella sospesa permette di recuperare numerosi spazi permeabili

RICONNESSIONE TRA AREE URBANE | **SENSIBILITÀ AL CONTESTO** | **PEDONALIZZAZIONE** | **PERMEABILITÀ E POROSITÀ** | **INNOVAZIONE E TECNOLOGIA**

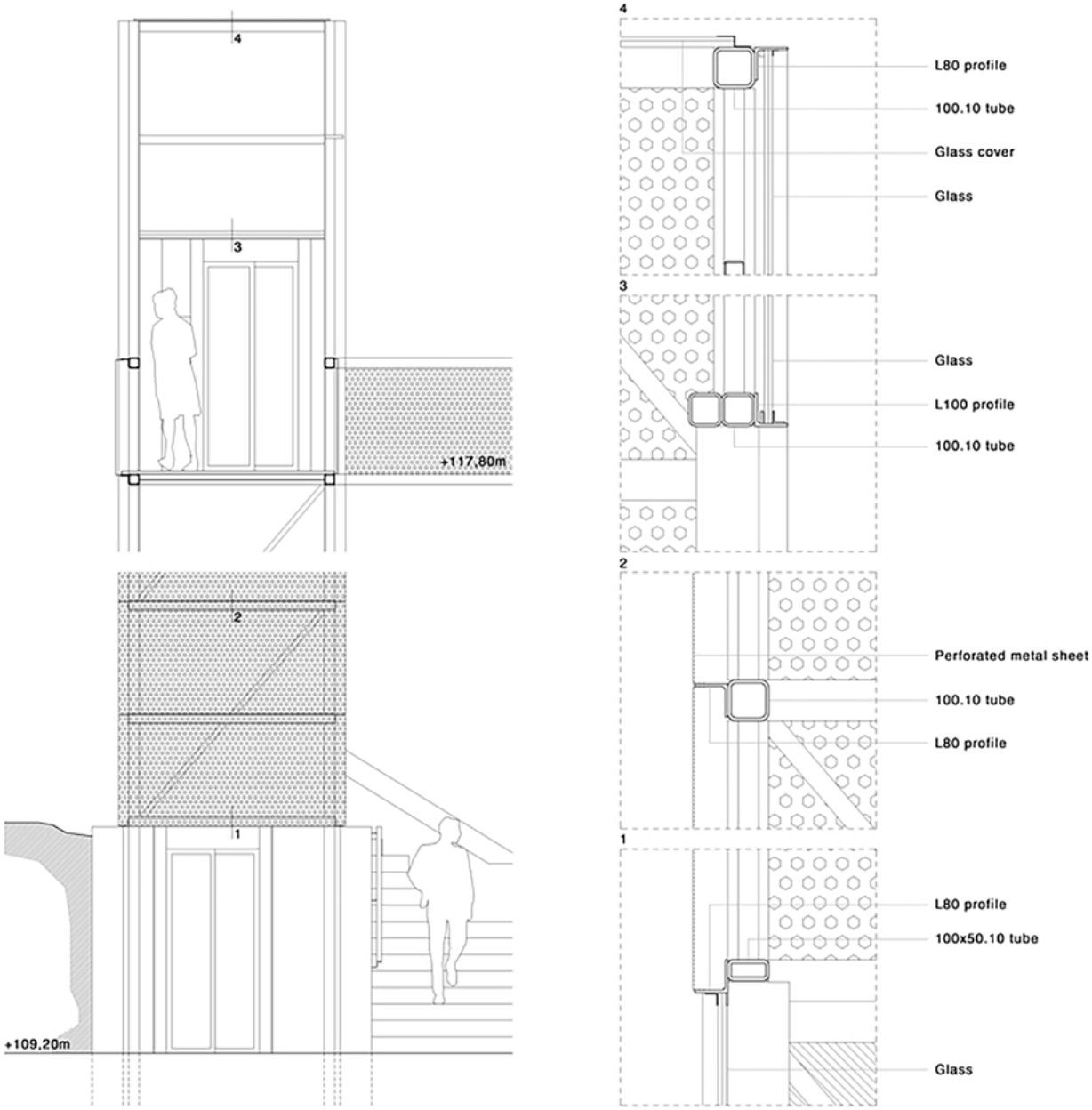
ASCENSORE A BADIA DEL VALLES



Vista dall'alto del sito: l'ascensore connette una serie di complessi residenziali



ACCESSIBILITÀ MOTORIA | ACCESSIBILITÀ CULTURALE | ACCESSIBILITÀ SENSORIALE | RIGENERAZIONE URBANA | PARTECIPAZIONE E INCREMENTALITÀ



Particolari costruttivi dell'ascensore



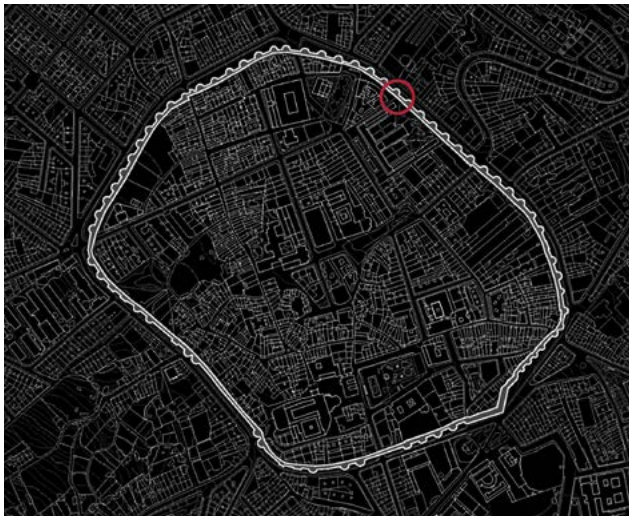
RICONNESSIONE TRA AREE URBANE | SENSIBILITÀ AL CONTESTO | PEDONALIZZAZIONE | PERMEABILITÀ E POROSITÀ | INNOVAZIONE E TECNOLOGIA

ASCENSORE SULLE MURA ROMANE DI LUGO

Progettisti: Pernas Varela arquitectos

Luogo: Lugo, Spagna

Anno: 2015



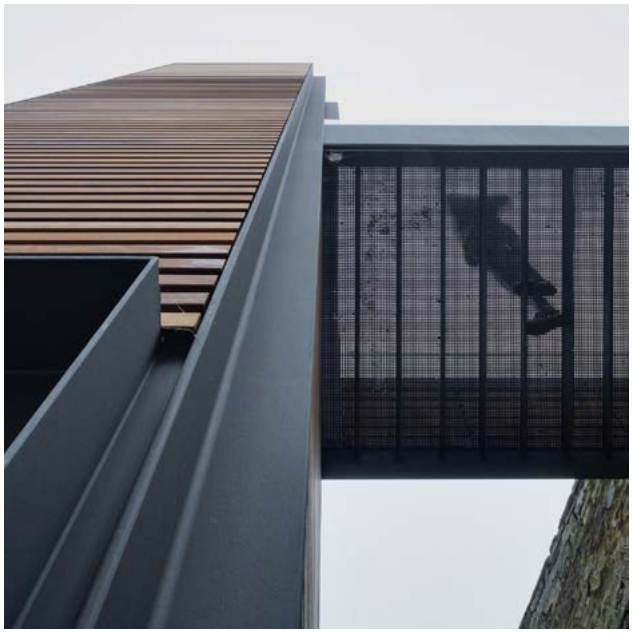
Planimetria cinta muraria romana

Descrizione:

Le Mura Romane di Lugo rappresentano l'unica fortificazione romana completa al mondo e sono un patrimonio protetto e dichiarato **Patrimonio dell'Umanità dall'UNESCO** nel 2000. L'intervento si colloca all'interno delle mura, accanto all'ingresso dei giardini pubblici e comprende due accessi principali: uno a ovest, dal giro interno delle mura, e uno a sud dalla Vila Romana, che collega con la via San Marcos. L'area presenta una sezione muraria più bassa rispetto ad altri tratti, con una **torre di comunicazione già esistente**.

L'intervento punta a **migliorare l'accessibilità** inserendo un **ascensore** per consentire a tutte le persone di accedere al parapetto del muro. La struttura, progettata per minimizzare l'impatto visivo e garantire l'indipendenza dall'antico monumento, si colloca nel punto più idoneo per ridurre la visibilità, anche grazie alla presenza di **alberi di magnolia che schermano l'ascensore**. Le dimensioni minime dell'ascensore sono di 2,40 x 2,40 metri e 7,80 metri in altezza, realizzate con **struttura in acciaio** e rivestimento esterno in **legno iroko**, per integrarsi nel contesto. La **passerella** di collegamento è in **lamiera perforata** per un effetto **antiscivolo e drenante**.

Ogni componente è stato prefabricato, e nel tempo il legno di iroko acquisirà una patina che ben si armonizzerà con la muratura storica.
L'ascensore, fortemente richiesto dalla comunità e dall'organizzazione Auxilia, permette oggi di **aprire il monumento al pubblico senza restrizioni**.
La cittadinanza ha accolto positivamente questo intervento, apprezzandone la discrezione e l'utilità nel rendere accessibili le Mura Romane.





Vista frontale, acesso dalle mura

Fonte: https://divisare.com/projects/319232-antonio-pernas-varela-antonio-vazquez-the-roman-walls-of-lugo-elevator

ACCESSIBILITÀ MOTORIA | ACCESSIBILITÀ CULTURALE | ACCESSIBILITÀ SENSORIALE | RIGENERAZIONE URBANA | PARTECIPAZIONE E INCREMENTALITÀ



Vista frontale, acesso da strada



Rapporto dell'ascensore con le Mura Romane



Piante e prospetti, dettagli costruttivi

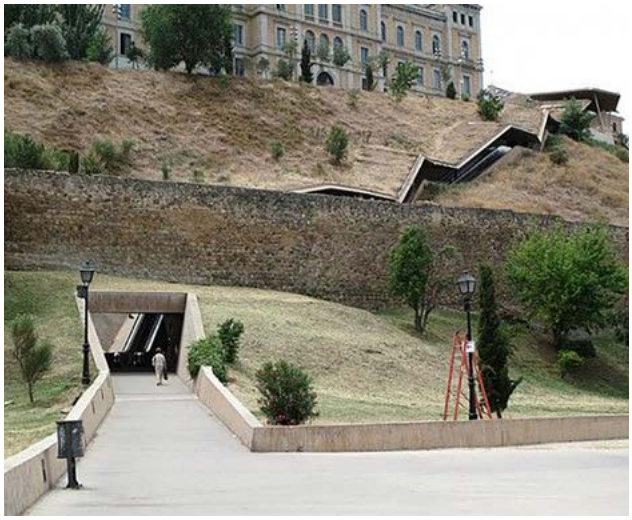
RICONNESSIONE TRA AREE URBANE | **SENSIBILITÀ AL CONTESTO** | **PEDONALIZZAZIONE** | **PERMEABILITÀ E POROSITÀ** | **INNOVAZIONE E TECNOLOGIA**

SCALE MOBILI DI TOLEDO

Progettisti: Martínez Lapeña - Torres arquitectos

Luogo: Toledo, Spagna

Anno: 2001



Percorso d'ingresso centro storico

Descrizione:

L'elevata densità edilizia, i tracciati tortuosi e le dimensioni ridotte del modello stradale consigliano di limitare il traffico nei centri storici delle città, dove passanti e veicoli coesistono con difficoltà. A ciò si aggiunge la **topografia ripida** di Toledo, che storicamente ha reso difficile raggiungere il suo centro urbano ma una **scala mobile automatica** fornirà l'accesso pedonale ai livelli superiori della città partendo da un **parcheggio** per 400 veicoli in avenida Rodadero.

Per evitare la fatica di camminare su un pendio ripido, la scala mobile parte dal parcheggio della Puerta de la Bisagra e termina accanto alla sede del Governo Regionale. L'importanza di questa **collina** come elemento paesaggistico, visibile come prima immagine di Toledo arrivando da Madrid, ha guidato l'incorporazione della scala mobile in un'**incisione sul terreno**, una fessura a zigzag sul piano inclinato che si estende tra il muro medievale e la strada conosciuta come Subida de La Granja.

Come un portale contemporaneo ai locali murati tra Cambrón e La Bisagra, un piccolo sentiero coperto sotto le fondamenta delle mura cittadine segna l'inizio del percorso in salita. La divisione in **sei tratti** facilita l'adattamento alla topografia, evitando il senso di vertigine che potrebbe colpire gli utenti vedendo l'intera scala mobile in una volta.

La scala mobile segue un **percorso semi-interrato**, protetto da un **guscio di cemento semi-aperto** costituito dalle sue fondamenta, dal **muro di contenimento** del terreno e da un tetto inclinato che mantiene la continuità del pendio paesaggistico della collina. Sollevandosi leggermente, il tetto apre il percorso ascendente alle mutevoli viste delle pianure del Tago. Dato il precedente utilizzo della collina del Rodadero come discarica, è stato necessario estendere le fondamenta fino allo strato roccioso situato 30 metri più in basso.

Fonte: https://landezine.com/toledo-escalator/

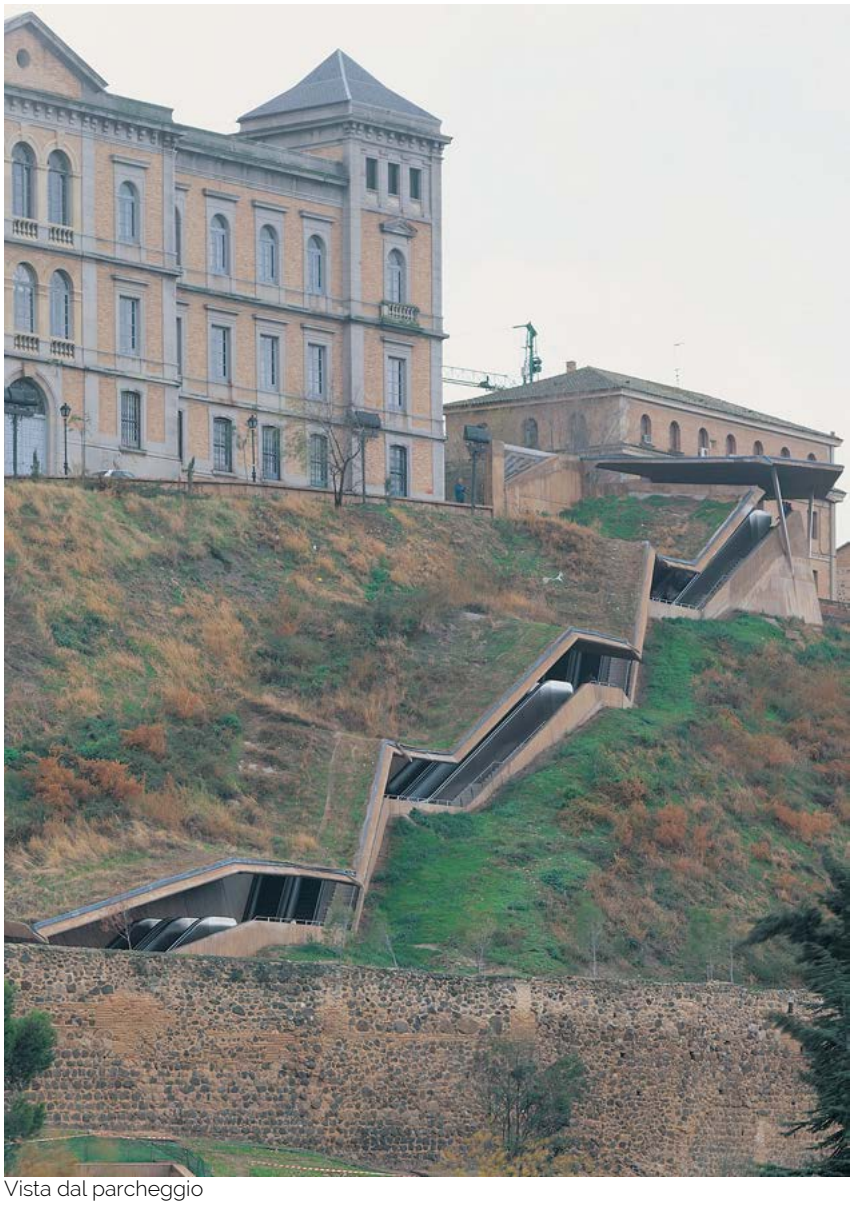


Scale mobili quota bassa



Belvedere

ACCESSIBILITÀ MOTORIA | ACCESSIBILITÀ CULTURALE | ACCESSIBILITÀ SENSORIALE | RIGENERAZIONE URBANA | PARTECIPAZIONE E INCREMENTALITÀ



Vista dal parcheggio





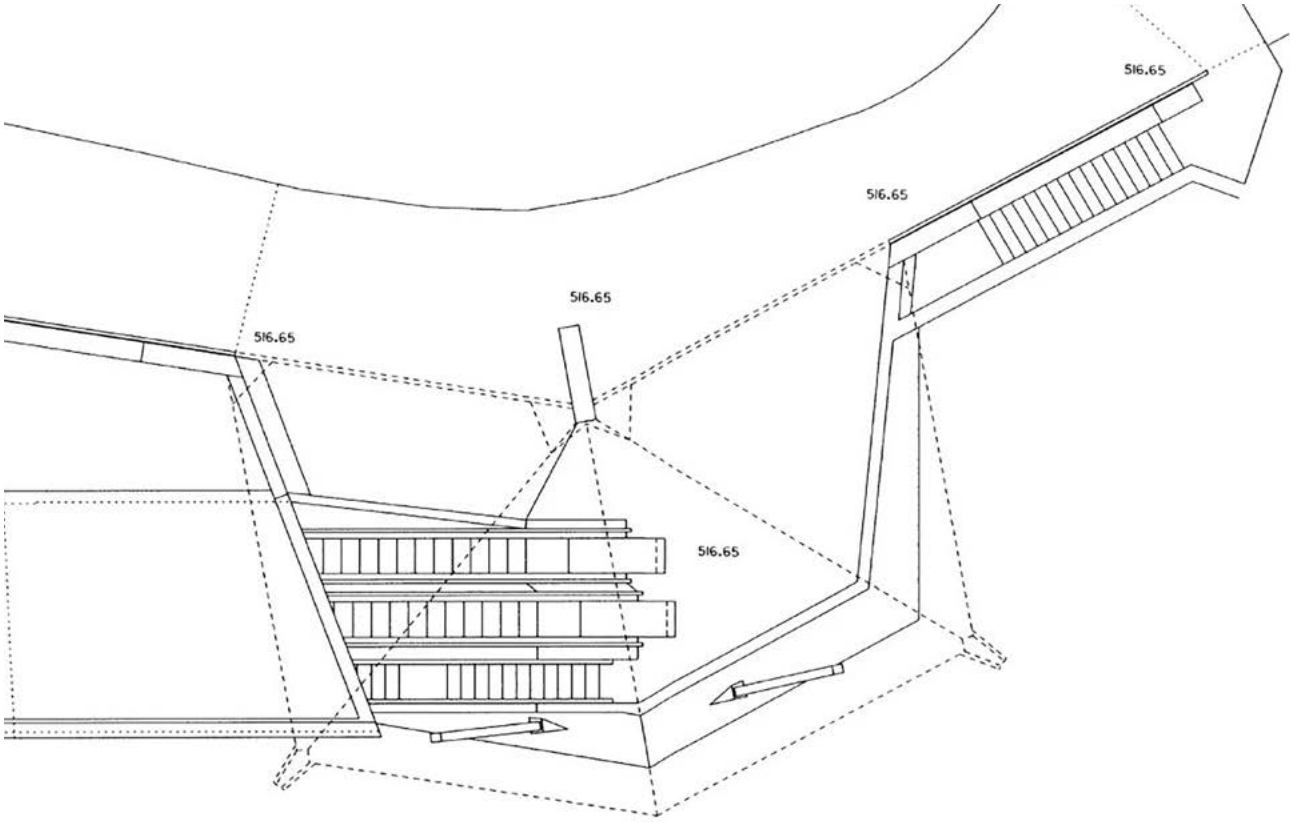
Scale mobili



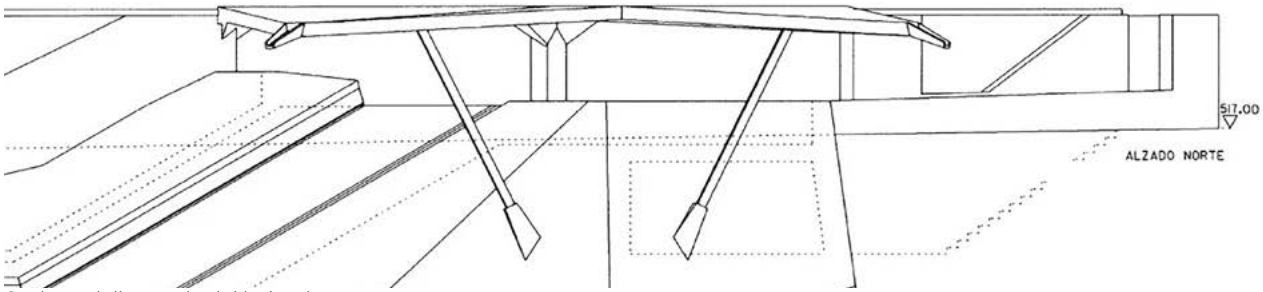
Accesso scale mobili quota alta

RICONNESSIONE TRA AREE URBANE **SENSIBILITÀ AL CONTESTO** **PEDONALIZZAZIONE** **PERMEABILITÀ E POROSITÀ** **INNOVAZIONE E TECNOLOGIA**

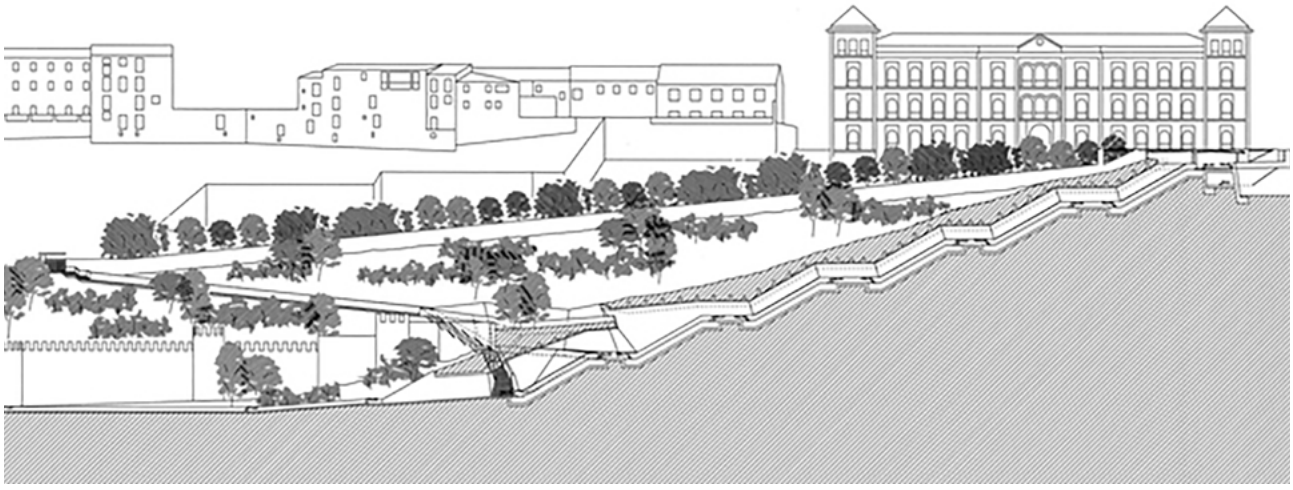
SCALE MOBILI DI TOLEDO



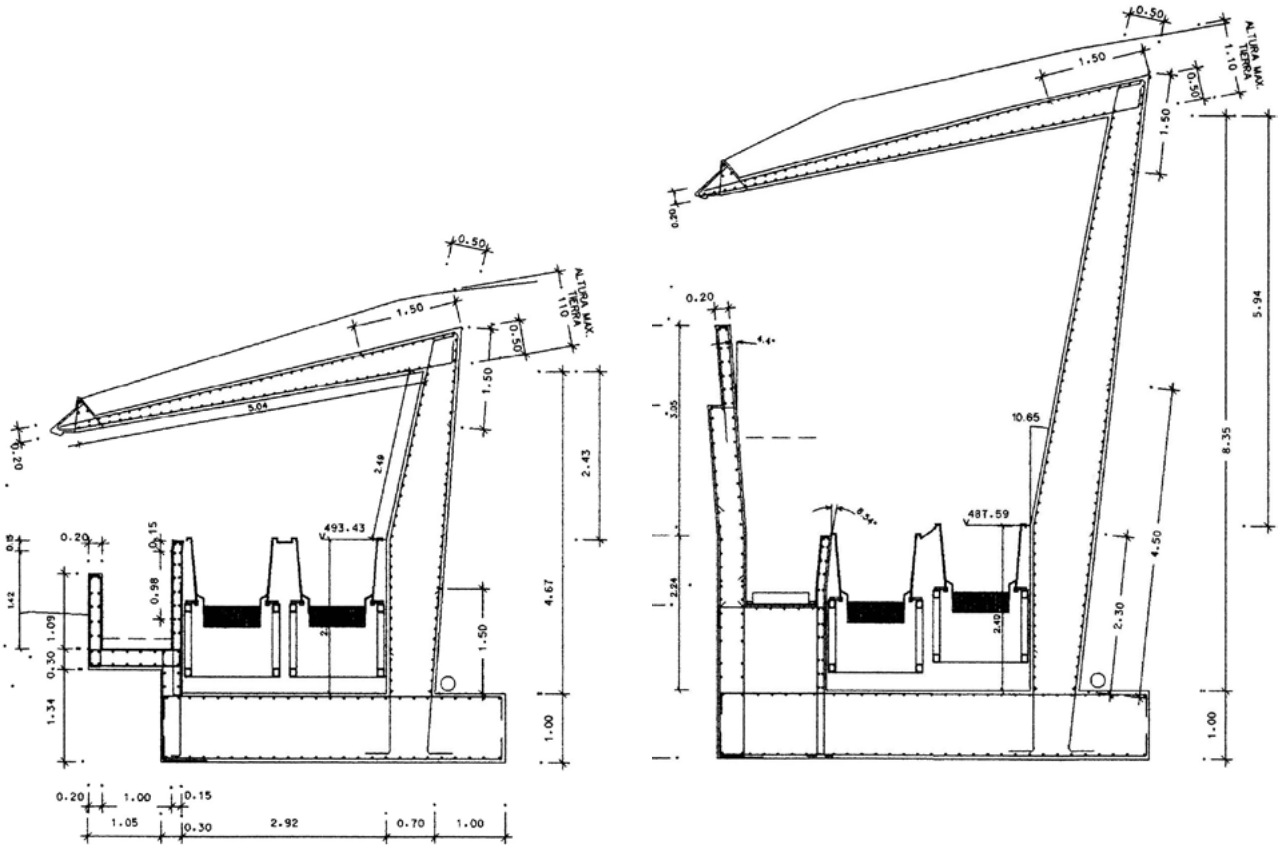
Pianta del belvedere



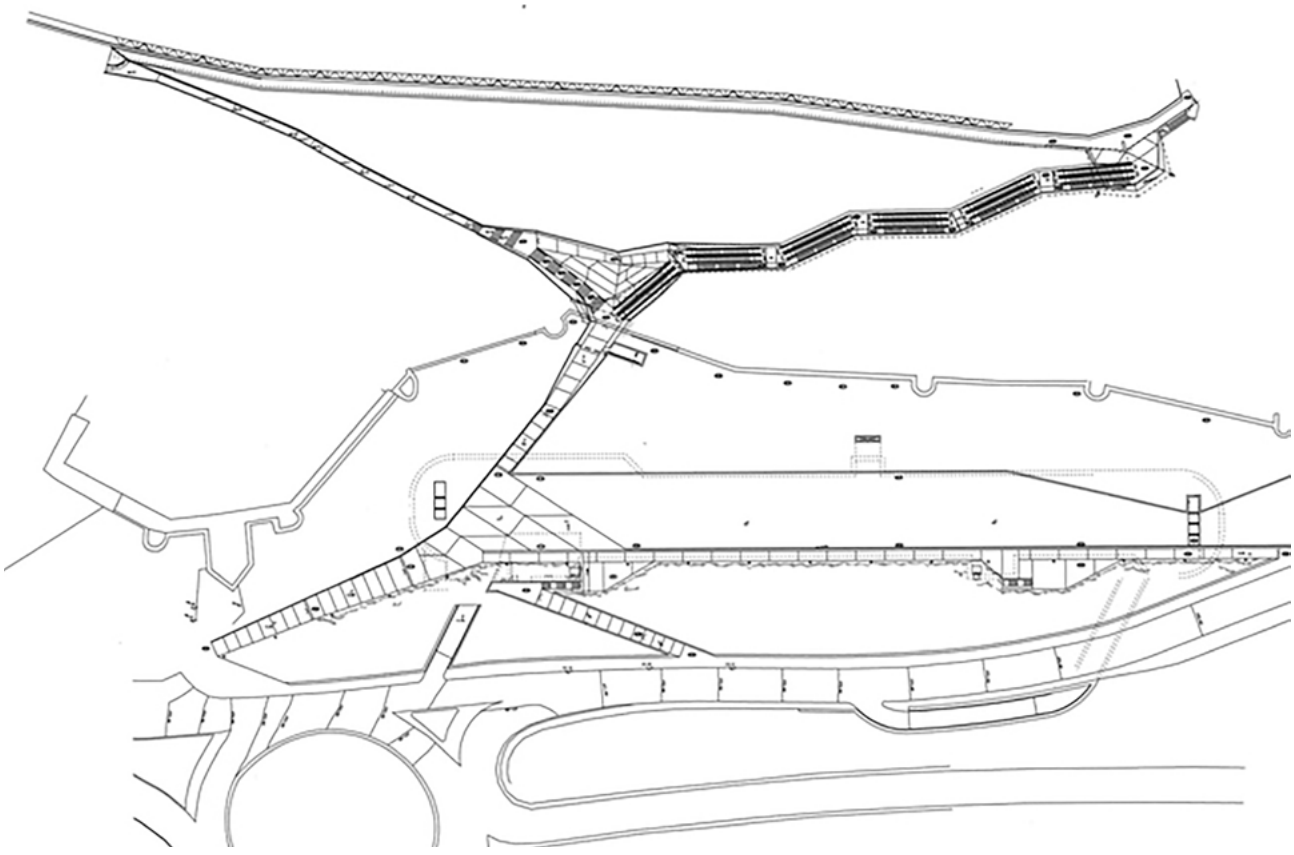
Sezione della tettoia del belvedere



ACCESSIBILITÀ MOTORIA | ACCESSIBILITÀ CULTURALE | ACCESSIBILITÀ SENSORIALE | RIGENERAZIONE URBANA | PARTECIPAZIONE E INCREMENTALITÀ



Dettagli costruttivi delle scale mobili a più quote



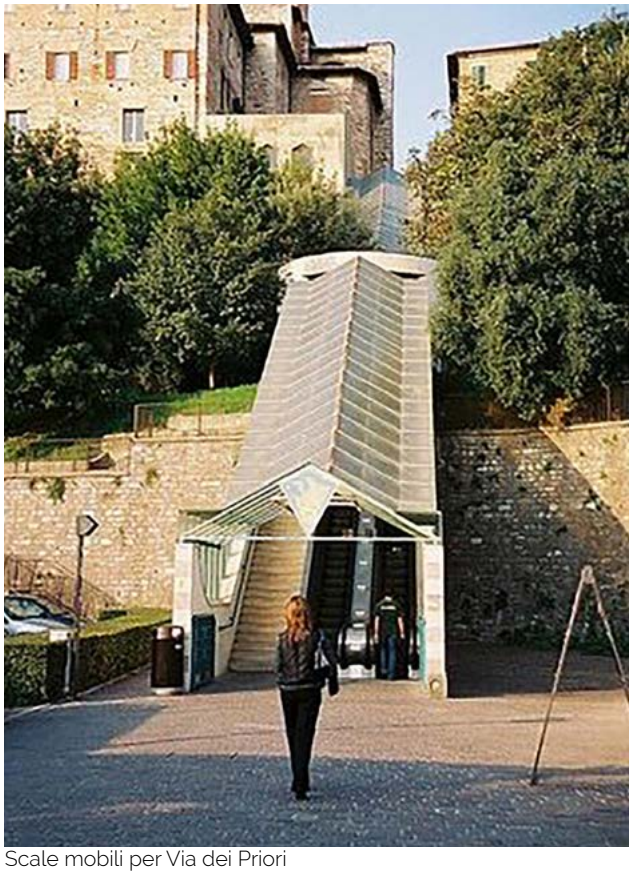
RICONNESSIONE TRA AREE URBANE | SENSIBILITÀ AL CONTESTO | PEDONALIZZAZIONE | PERMEABILITÀ E POROSITÀ | INNOVAZIONE E TECNOLOGIA

SCALE MOBILI DI PERUGIA

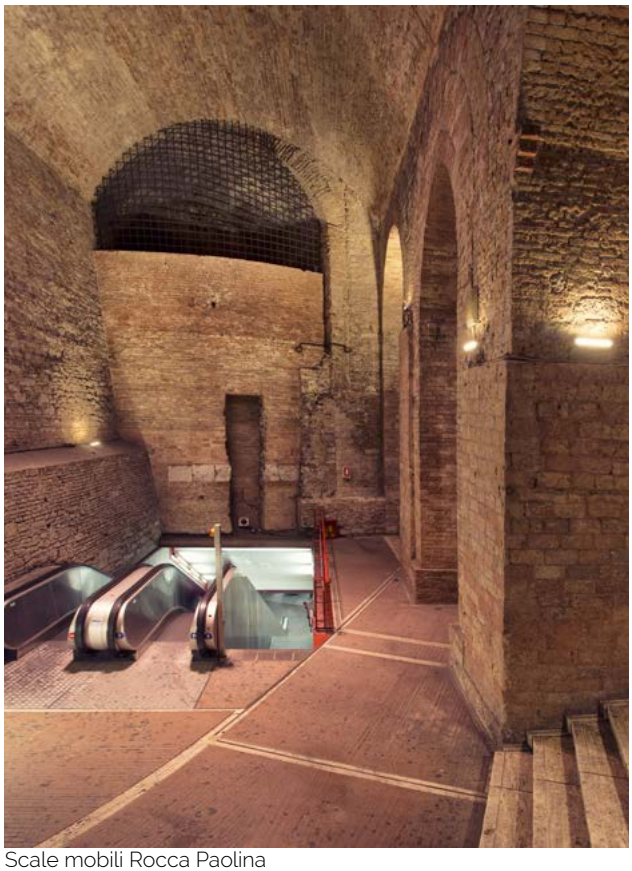
Progettisti: Ufficio tecnico comune di Perugia (Rocca Paolina); U.O. Mobilità e Infrastrutture

Luogo: Perugia

Anno: 1983 (Rocca Paolina); 2020 (Cupa/Priori)



Scale mobili per Via dei Priori



Scale mobili Rocca Paolina

Descrizione:

Perugia è nota anche per il suo sistema di **scale mobili** progettato per superare le sfide poste dalla topografia collinare della città. Queste scale mobili integrano il trasporto pubblico **facilitando l'accesso al centro storico** e collegano varie parti della città.

Le scale mobili collegano **punti chiave della città** inclusi parcheggi aree periferiche e il centro storico.

Alcune delle principali stazioni sono quelle di Piazza Partigiani, Pian di Massiano e il Mercato Coperto.

Il sistema copre diverse lunghezze a seconda delle tratte con alcune scale mobili particolarmente lunghe che superano i **300 metri**. Le scale mobili sono progettate per essere accessibili a tutti comprese persone con disabilità e genitori con passeggini.

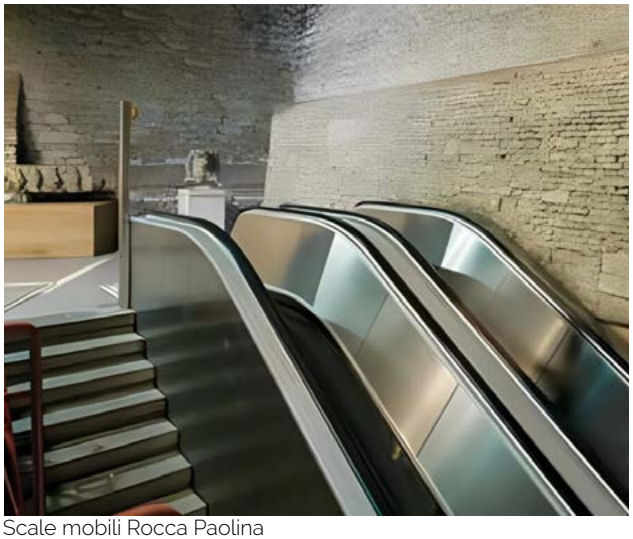
Facilitano la mobilità dei cittadini e dei turisti rendendo più agevole muoversi in una città collinare e **integrano il sistema di trasporto pubblico** rendendo più efficiente il collegamento tra diverse aree urbane.

Fonte: https://censimentoarchitetturecontemporanee.cultura.gov.it/scheda-opera?id=3906

ACCESSIBILITÀ MOTORIA | ACCESSIBILITÀ CULTURALE | ACCESSIBILITÀ SENSORIALE | RIGENERAZIONE URBANA | PARTECIPAZIONE E INCREMENTALITÀ



Foto dall'alto del collegamento dei parcheggi a via dei Priori



Scale mobili Rocca Paolina



Vista interna scale mobili verso parcheggio Seba Viale Pellini

RICONNESSIONE TRA AREE URBANE | SENSIBILITÀ AL CONTESTO | PEDONALIZZAZIONE | PERMEABILITÀ E POROSITÀ | INNOVAZIONE E TECNOLOGIA

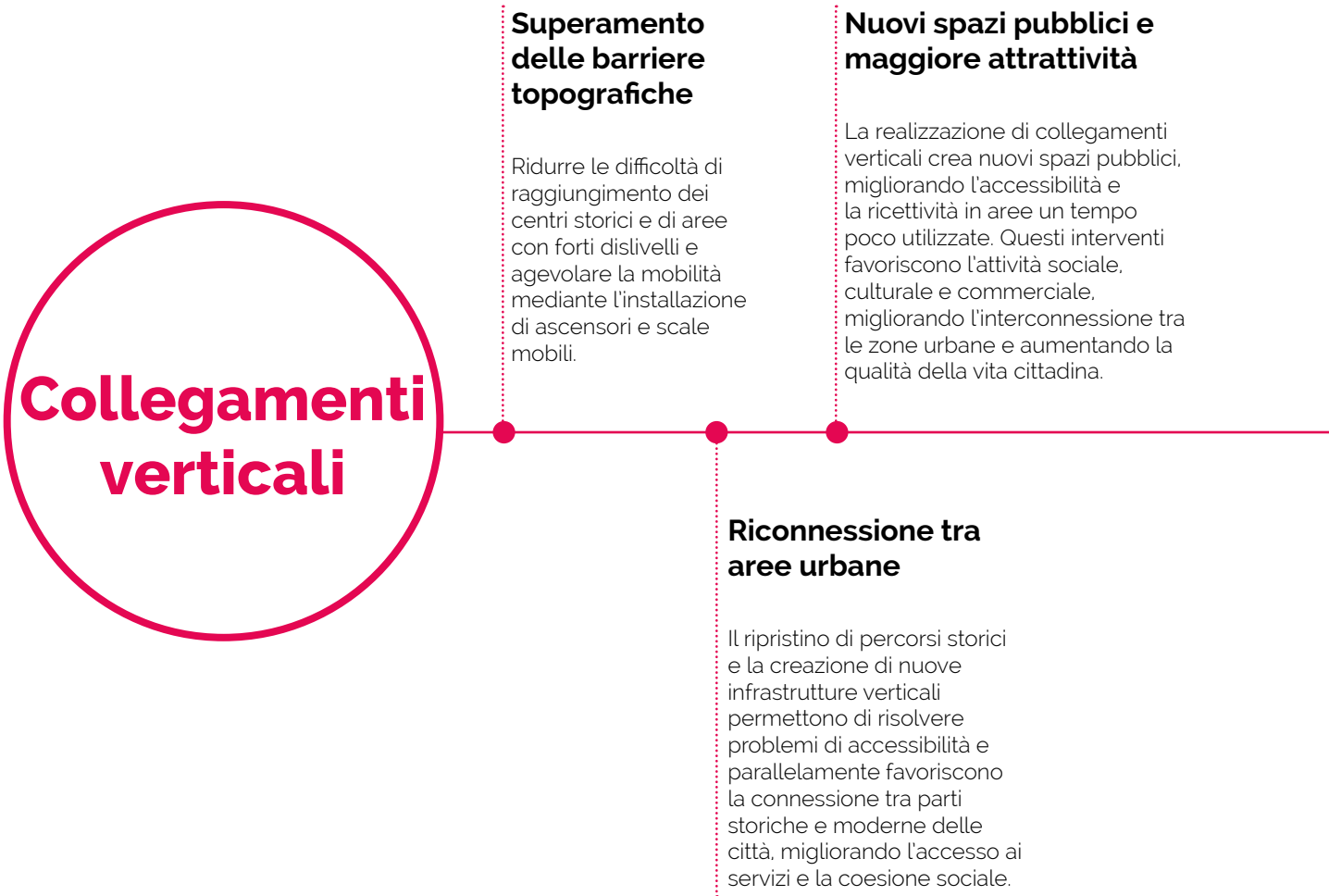
TEMI E OBIETTIVI EMERSI

Le best practices analizzate in questo capitolo evidenziano un approccio integrato per superare, in particolare, le **barriere** date dalla **topografia e morfologia** degli insediamenti. Progetti come il nuovo accesso al centro storico di Gironella, le scale mobili di Toledo e Perugia, e l'elevatore delle Mura Romane di Lugo dimostrano come la combinazione di tecnologia e design rispettoso possa migliorare l'inclusività e la fruibilità degli spazi storici e moderni.

Uno dei temi emersi è la riconnessione tra parti di città storiche e moderne, necessarie per superare sia le divisioni fisiche che quelle sociali. Questi interventi, infatti, non solo facilitano l'accesso a persone con difficoltà motorie, ma promuovono **l'integrazione sociale**, **valorizzano il patrimonio storico** e **creano nuovi spazi pubblici** accessibili. L'uso di **materiali locali e sostenibili**, come acciaio e ceramica, e l'adozione di elementi trasparenti e leggeri, evidenziano un impegno verso soluzioni estetiche che **valorizzano e rispettano il contesto** esistente.

Al tempo stesso i progetti analizzati puntano inoltre a **ridurre l'impatto visivo** delle infrastrutture e a creare connessioni armoniose tra architetture storiche e nuove costruzioni. La trasparenza del vetro, la porosità dei reticoli ceramici, e l'inserimento di strutture semi-interrate mostrano come sia possibile bilanciare l'innovazione tecnica con la tutela del patrimonio. Il percorso semi-interrato delle scale mobili a Toledo si integra nel paesaggio, offrendo una soluzione ingegnosa per **superare le difficoltà legate alla topografia collinare** senza alterare la vista e l'estetica della collina.

Un altro aspetto emerso è quello della **riqualificazione degli spazi pubblici** che, grazie all'inserimento di nuove infrastrutture, diventano più **sicuri**, **accoglienti** e funzionali. A Badia del Vallès, per esempio, l'inserimento di superfici permeabili e l'uso della geometria per gestire l'acqua piovana hanno permesso di trasformare aree degradate in luoghi di ritrovo vivibili.



	Nuovo accesso al centro storico di Gironella	Ascensore a Badia del Valles	Ascensore sulle mura Romane di Lugo	Scale mobili di Granja	Scale mobili di Perugia
ACCESSIBILITÀ MOTORIA	●	●	●	●	●
ACCESSIBILITÀ CULTURALE					
ACCESSIBILITÀ SENSORIALE					
RIGENERAZIONE URBANA					
PARTECIPAZIONE E INCREMENTALITÀ					
RICONNESSIONE TRA AREE URBANE	●	●	●	●	●
SENSIBILITÀ AL CONTESTO	●		●	●	
PEDONALIZZAZIONE				●	●
PERMEABILITÀ E POROSITÀ		●			
INNOVAZIONE E TECNOLOGIA					

Valorizzazione del patrimonio storico

Progettazione delle infrastrutture integrate con il patrimonio esistente, preservando l'autenticità dei luoghi e valorizzando l'eredità storica.

Sicurezza e comfort

Garantire l'accessibilità motoria significa progettare spazi sicuri e confortevoli, con collegamenti verticali come ascensori e scale mobili che rispondano alle esigenze di tutti. Le strutture devono ridurre i rischi, offrendo percorsi stabili e protetti, mentre spazi ampi e ben organizzati favoriscono un flusso agevole. Elementi come la luminosità naturale e una buona ventilazione migliorano il comfort.

Integrazione architettonica e sensibilità al contesto

Le infrastrutture come ascensori e scale mobili si integrano con l'ambiente circostante, rispettando sia l'aspetto urbano che quello naturale. L'utilizzo di materiali locali e un design che valorizza il paesaggio sono essenziali per garantire che le strutture risolvano le problematiche di accessibilità senza alterare l'identità storica, architettonica e culturale del luogo. Questo approccio permette di preservare l'autenticità e migliorare la qualità dell'area.



6.
Spazi pubblici

Gli spazi pubblici sono il cuore pulsante della vita urbana. Luoghi di attraversamento, ma anche di sosta, relazione, gioco, attesa. Sono ambiti in cui si intrecciano esperienze diverse e si definisce la **qualità dell'abitare condiviso**. La loro accessibilità non si esaurisce solo nel superamento degli ostacoli fisici: richiede una visione inclusiva, capace di cogliere la varietà delle esigenze, dei gesti e delle presenze che li abitano ogni giorno.

Intervenire su piazze, slarghi, cortili e percorsi significa **rafforzare il carattere aperto e accogliente dello spazio collettivo**. Ogni scelta progettuale – dall'arredo urbano all'illuminazione, dalla definizione delle soglie all'inserimento di elementi di orientamento – incide sulla possibilità di rendere questi luoghi leggibili, **sicuri**, **vivibili da tutti**. La cura nei dettagli, l'equilibrio tra permanenza e attraversamento, la qualità delle superfici e delle relazioni spaziali trasformano lo spazio in esperienza condivisa.

Lo spazio pubblico accessibile è uno spazio dove le differenze convivono senza conflitto, dove la **libertà di movimento** si intreccia con la possibilità di sostare, osservare, partecipare. Progettare questi luoghi significa interpretare il tempo collettivo, dare forma a un**'idea di città che non solo funziona**, **ma che include**, connette e restituisce dignità alla presenza di ciascuno.
[BDL, YH, MF]

Piazza del Cinema
C+S Architects
Italia, Lido di Venezia _ 2018

CENTRO STORICO DI BANYOLES

Progettisti: Josep Miàs Architects

Luogo: Banyoles, Spagna

Anno: 2010



Descrizione:

Il centro storico di Banyoles, un tempo area degradata, presentava una convivenza caotica tra veicoli e pedoni, lungo un sistema urbano di strade strette e vecchi marciapiedi.
I canali di irrigazione, un tempo puliti, erano ormai diventati parte del sistema fognario della città, mentre intorno a **Central Square**, i marciapiedi si erano trasformati in parcheggi casuali, limitando l'accesso pedonale all'intera area.
Il progetto di ristrutturazione ha come obiettivo la **pedonalizzazione** completa dell'area, eliminando i vecchi marciapiedi e restituendo il centro ai suoi abitanti.
Poiché molti degli edifici storici, comprese chiese e monumenti, sono stati costruiti con il travertino, il nuovo intervento utilizza lo stesso materiale, presente nel sottosuolo della città. Il punto di partenza del progetto è la copertura della Central Square, il cuore dell'intervento, con una **tassellatura di travertino.**
Questa pavimentazione si estenderà progressivamente alle strade e alle piazze minori in diverse fasi del progetto.

Un elemento chiave del progetto è il recupero dei **canali di irrigazione**. Originariamente, questi canali portavano acqua dallo stagno di Banyoles attraverso la città, fornendo risorse ai cortili delle case. Con il tempo, la scomparsa dei giardini privati ha portato all'interramento dei canali e alla degenerazione della qualità dell'acqua canalizzata. Nel nuovo progetto, il sistema di irrigazione viene scoperto a intermittenza lungo i percorsi pedonali, per permettere ai bambini di giocare come se fossero di fronte a una pozzanghera d'acqua.

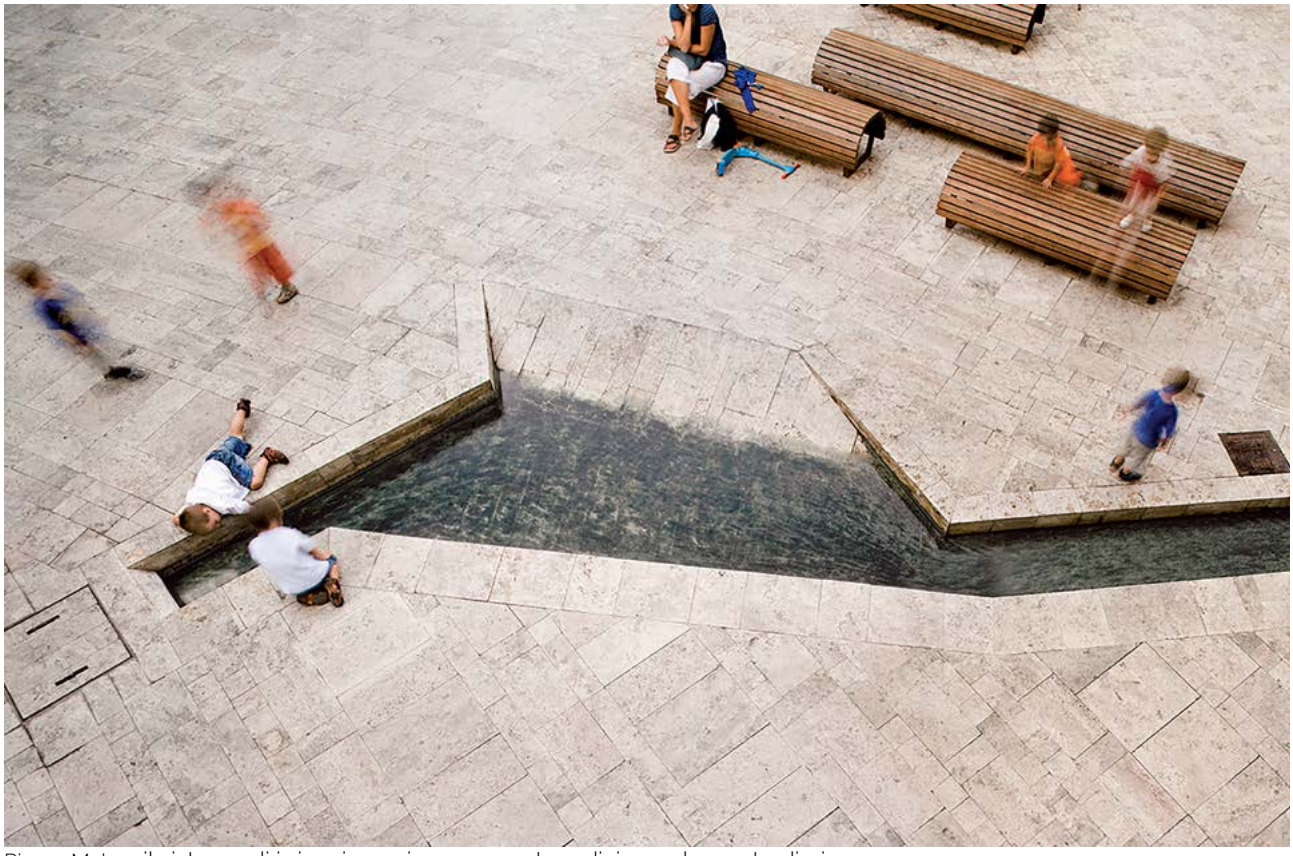
La **ripavimentazione** del centro cittadino crea una nuova area pedonale che **rispetta e valorizza le tracce** dell'epoca medievale di Banyoles. L'urbanistica del centro storico si configura come una **sequenza di piazze**, molte delle quali prendono il nome dagli edifici a cui danno accesso, principalmente chiese e musei.

Fonte: https://miasarquitectes.com/work/projects/banyoles-old-town-refurbishment/



Placeta de la Font

ACCESSIBILITÀ MOTORIA | ACCESSIBILITÀ CULTURALE | ACCESSIBILITÀ SENSORIALE | **RIGENERAZIONE URBANA** | PARTECIPAZIONE E INCREMENTALITÀ



Piazza Mahor: il sistema di irrigazione viene scoperto e diviene elemento di gioco



Vicolo vicino a piazza Mahor



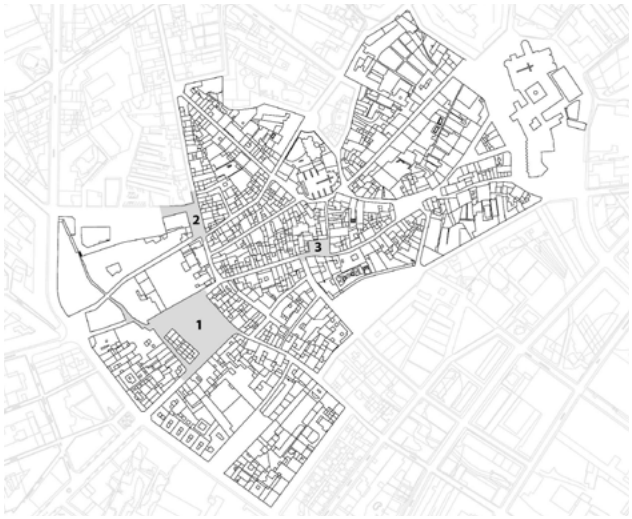
Dettaglio pavimentazione in travertino

RICONNESSIONE TRA AREE URBANE | SENSIBILITÀ AL CONTESTO | PEDONALIZZAZIONE | PERMEABILITÀ E POROSITÀ | INNOVAZIONE E TECNOLOGIA

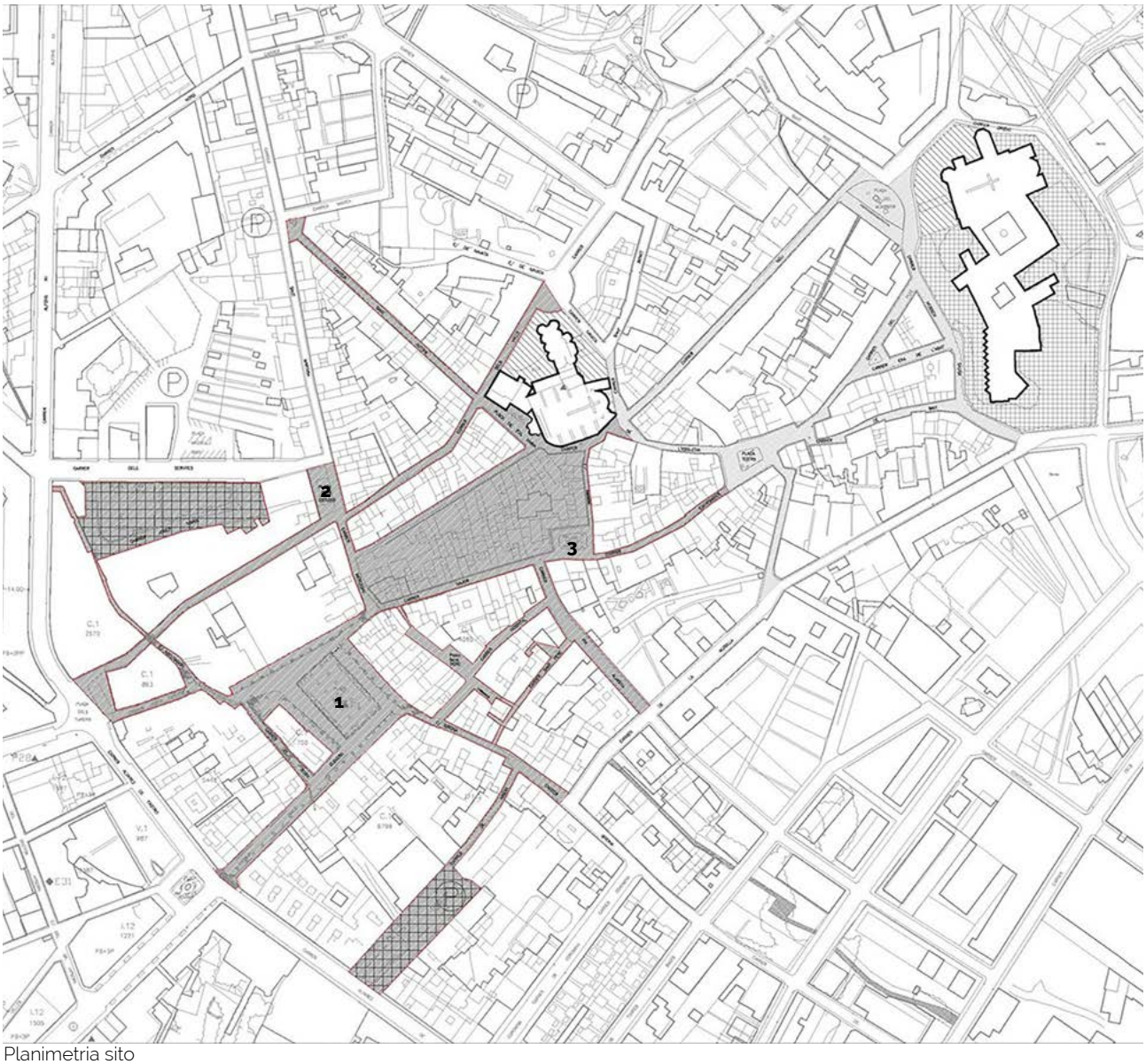
CENTRO STORICO DI BANYOLES



Città di Banyoles



Centro storico di Banyoles

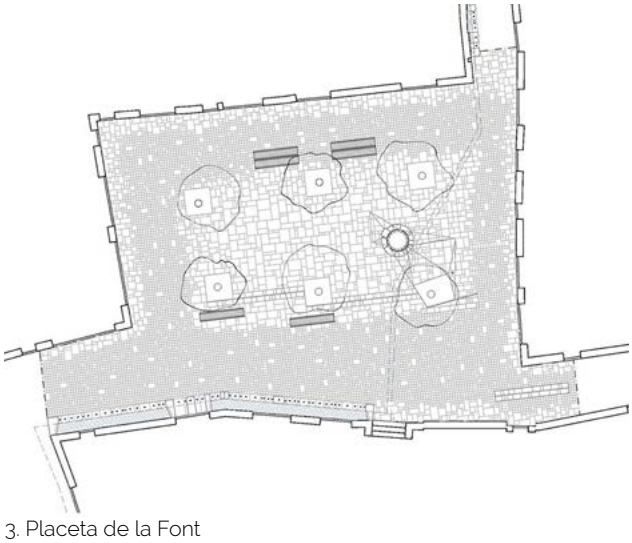


Planimetria sito

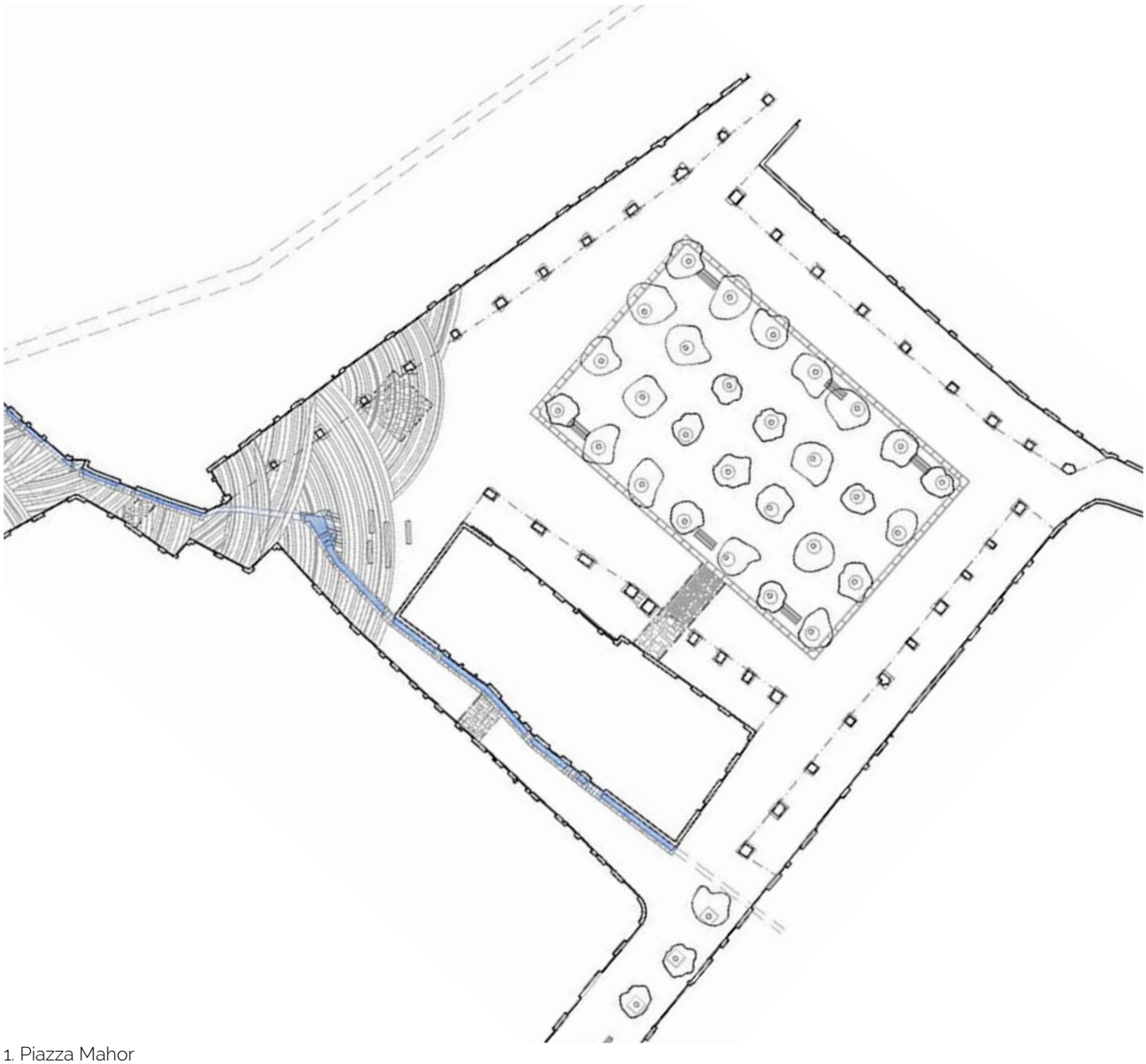
ACCESSIBILITÀ MOTORIA | ACCESSIBILITÀ CULTURALE | ACCESSIBILITÀ SENSORIALE | **RIGENERAZIONE URBANA** | PARTECIPAZIONE E INCREMENTALITÀ



2. Piazza dels Estudis



3. Placeta de la Font



1. Piazza Mahor

RICONNESSIONE TRA AREE URBANE | SENSIBILITÀ AL CONTESTO | PEDONALIZZAZIONE | PERMEABILITÀ E POROSITÀ | INNOVAZIONE E TECNOLOGIA

PIAZZA DEL CROCIFISSO

Progettisti: Arch, Giovambattista Padalino, Arch. Carla Luccarelli, Ing. Fonte Rosanna Petrilli, Ing. Maria Raffaella Tamburi

Luogo: Ancona

Anno: 2022

Descrizione:

Il progetto di riqualificazione della Piazza del Crocifisso ha come obiettivo la trasformazione della piazza in uno spazio accessibile e inclusivo, mantenendo però la forte identità storica e sociale del luogo. La piazza, situata in una posizione strategica tra il porto e la stazione ferroviaria, vicino al Mandracchio e alla Mole Vanvitelliana, rappresenta un **punto di riferimento per la comunità** e un luogo di transito essenziale tra infrastrutture cittadine. I principali interventi realizzati nell'ottica di una maggiore accessibilità sono :

Ampliamento del sagrato della Chiesa: per rendere la facciata della chiesa più accessibile e valorizzata, il sagrato si estende nella piazza, creando uno spazio rialzato di circa 6 metri di profondità. Un dislivello visibile e sicuro grazie a una linea luminosa a LED che lo delinea.

Livellamento tra strada e area pedonale: le strade adiacenti alla piazza, sono rialzate alla quota della piazza stessa, rendendo il passaggio più fluido e sicuro per pedoni e ciclisti.

Rifacimento delle pavimentazioni: tutte le superfici, sia pedonali che carrabili, sono rinnovate per migliorare l'accessibilità e la sicurezza. Le aree pedonali sono in **marmo di Trani** e **granito rigato**, garantendo l'assenza di ostacoli per i disabili motori con **percorsi tattili** per ipovedenti. I gradini e gli ostacoli sono resi sicuri e percettibili per le persone con disabilità visive.

Incremento dell'arredo urbano e illuminazione: a fianco delle panchine è stato lasciato ampio spazio libero per lo stazionamento delle carrozzine per disabili motori. Le panchine sono disegnate per consentire un facile rialzarsi dalla posizione seduta grazie alla presenza su di un solo lato del "bracciolo" in pietra. Gli elementi di arredo sono posizionati in modo tale da essere utilizzati da tutti e la loro presenza è segnalata dal disegno della pavimentazione.

Fonte: http://atlantecittaccessibili.inu.it/patto-per-lurbanistica-ancona/; https://www.comuneancona.it/wp-content/uploads/2019/12/01_DG001_RELAZIONE-TECNICO-DESCRITTIVA.pdf



Pavimentazione tattilo plantare





Panchine disegnate per garantire una completa inclusività

ACCESSIBILITÀ MOTORIA | ACCESSIBILITÀ CULTURALE | ACCESSIBILITÀ SENSORIALE | **RIGENERAZIONE URBANA** | PARTECIPAZIONE E INCREMENTALITÀ



La piazza è attraversata da una strada carrabile: la pavimentazione è differente e segnala alle auto di rallentare



Planimetria piazza

RICONNESSIONE TRA AREE URBANE | SENSIBILITÀ AL CONTESTO | PEDONALIZZAZIONE | PERMEABILITÀ E POROSITÀ | INNOVAZIONE E TECNOLOGIA

PIAZZA DEL MERCATO DI SCHÖNEBECK

Progettisti: TGP Landschaftsarchitekten

Luogo: Schönebeck, Germania

Anno: 2016



Segnaletica inizio piazza

Descrizione:

La riprogettazione della piazza del mercato di Schönebeck ha seguito la filosofia dello "**spazio condiviso**", promuovendo un ambiente inclusivo e **accessibile a tutti.** La piazza, inaugurata nel 2016 dopo la realizzazione di una tangenziale che ha deviato il traffico pesante dal centro, è stata trasformata in un vero e proprio "salotto" cittadino, privo di barriere fisiche e aperto ai diversi mezzi di trasporto.

L'accessibilità è al centro del progetto, con soluzioni discrete ma efficaci per persone con disabilità sensoriali e motorie. Le **lastre scanalate** guidano i non vedenti lungo percorsi sicuri, mentre i campi di attenzione con piastre chiodate indicano i punti di svolta. I percorsi pedonali sono definiti in modo chiaro, con pietre guida che delineano le zone senza auto lungo i bordi degli edifici, migliorando la **sicurezza e l'orientamento**.

L'**illuminazione** è stata studiata per enfatizzare la forma della piazza, con lampioni e strisce luminose integrate nelle panchine, creando un'atmosfera accogliente e sicura anche nelle ore serali. Elementi distintivi come **rastrelliere per biciclette e panchine diagonali**, collocate vicino agli specchi d'acqua, contribuiscono alla funzionalità e all'estetica dello spazio.

Le due fontane interattive, progettate come attrazioni principali, offrono un'**area di gioco** per i bambini, con getti d'acqua regolabili che creano un ambiente dinamico. La fontana storica del municipio è stata restaurata, mentre **nuovi alberi** sono stati piantati per migliorare l'aspetto paesaggistico.


Lastre scanalate


Piastre chiodate


Arredo urbano

Fonte: https://landezine.com/schonebeck-markplatz-by-tgp/

ACCESSIBILITÀ MOTORIA | **ACCESSIBILITÀ CULTURALE** | **ACCESSIBILITÀ SENSORIALE** | **RIGENERAZIONE URBANA** | **PARTECIPAZIONE E INCREMENTALITÀ**



L'ombra nella piazza del mercato è garantita da numerosi alberi



Divisione del percorso pedonale sicuro e quello carrabile

PIAZZA STORA TORGET

Progettisti: Karavan landskapsarkitekter

Luogo: Uppsala, Svezia

Anno: 2023



Descrizione:

Il concetto del progetto "guldkant" (bordo dorato) è ideato per trasformare lo spazio in un **punto d'incontro naturale**. Il design prende spunto dalla forma quadrangolare della piazza angolare, rappresentando il cuore pulsante della città. Lo spazio è concepito come una piazza aperta e versatile, pensata per ospitare **esposizioni d'arte, mercati, cene all'aperto ed eventi temporanei.**

Le nuove funzioni previste favoriscono la convivialità e la socialità pubblica, conferendo un aspetto moderno a Stora Torget. Un perimetro arredato con **alberi**, panchine, lampioni e fioriere incornicia la piazza, mentre un **mosaico di granito rosso, nero e chiaro** crea un'area accogliente in cui rilassarsi e socializzare. Questa **cornice protetta** sottolinea visivamente il ruolo centrale della piazza nella città. Tra gli elementi caratteristici della piazza si trovano una pietra con **fontana** che, quando non attiva, **funge da panca o palcoscenico**, e una scultura in bronzo posta nell'angolo sud-ovest. L'antico lampione, grazie a un voto pubblico, ha trovato una nuova collocazione nell'angolo nord-est, dove è possibile ammirarlo da vicino. La vegetazione include alberi che donano ombra, colore stagionale e migliorano il microclima. La piazza è inoltre arricchita da comode sedute e grandi arredi che invitano alla socializzazione. L'illuminazione d'atmosfera, in particolare durante le festività, valorizza le facciate della piazza, aggiungendo carattere con lanterne su misura.

La **pavimentazione in granito esistente** viene riutilizzata in una disposizione aggiornata e integrata con pietre nuove, oltre a ricevere un impianto di **riscaldamento a pavimento**. Anche tutti gli ingressi vengono ottimizzati per garantire un'accessibilità senza barriere. La strada circostante è pavimentata in ciottoli, in armonia con le strade vicine, mentre l'asfalto viene rimosso per dare centralità alla piazza.

Fonte: https://landezine.com/stora-torget-by-karavan-landskapsarkitekter/



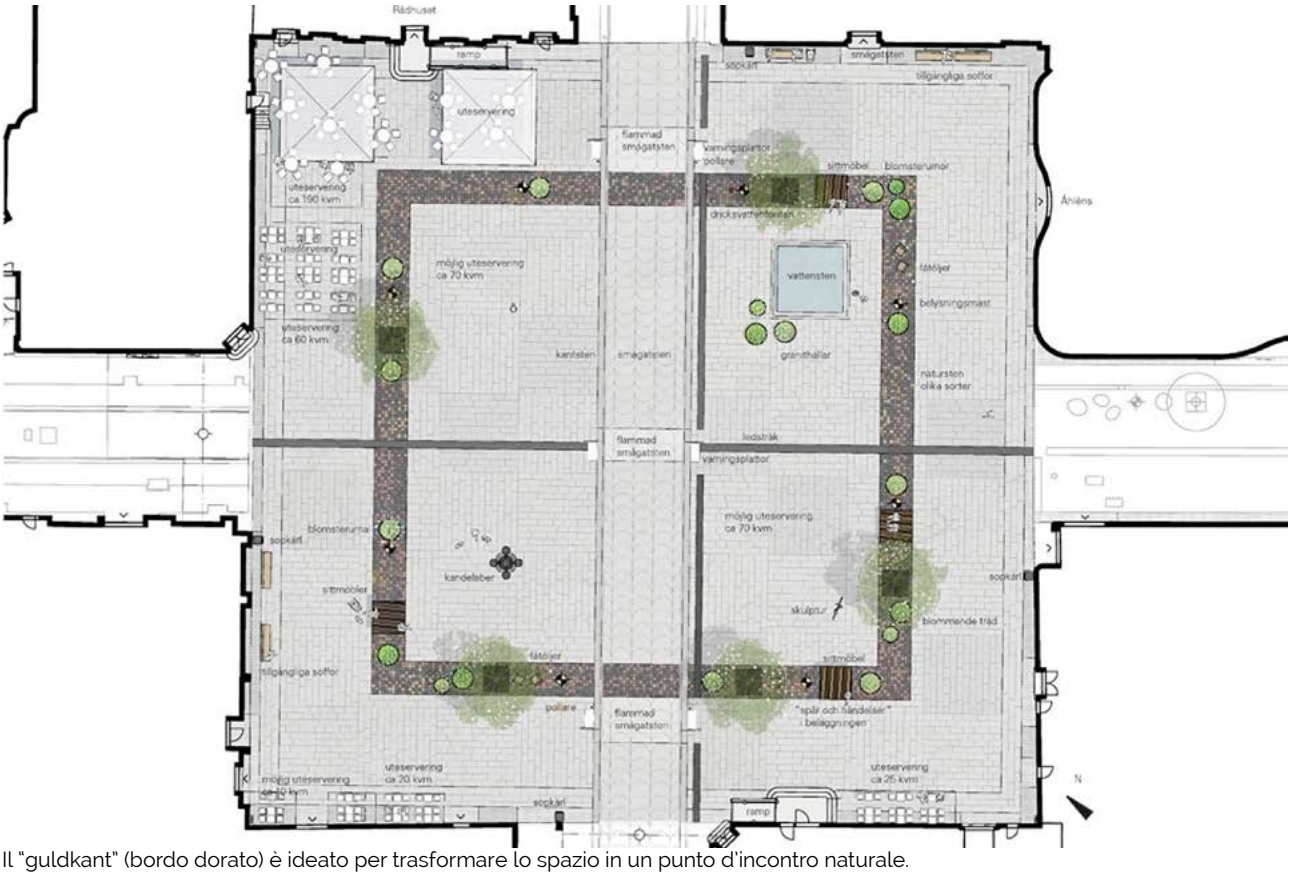
Fontana che funge anche da panca o palcoscenico



Pavimentazione a mosaico e nuove alberature

ACCESSIBILITÀ MOTORIA | ACCESSIBILITÀ CULTURALE | ACCESSIBILITÀ SENSORIALE | RIGENERAZIONE URBANA | PARTECIPAZIONE E INCREMENTALITÀ





Il "guldkant" (bordo dorato) è ideato per trasformare lo spazio in un punto d'incontro naturale.

RICONNESSIONE TRA AREE URBANE | SENSIBILITÀ AL CONTESTO | **PEDONALIZZAZIONE** | PERMEABILITÀ E POROSITÀ | INNOVAZIONE E TECNOLOGIA

PIAZZA MACELLI

Progettisti: Eutropia

Luogo: Certaldo, Italia

Anno: 2019

Descrizione:

Il progetto prevede la progettazione degli spazi pubblici nei pressi della struttura degli Ex Macelli, oggi importante centro di aggregazione giovanile.

Da un lato vengono **ri-progettati i parcheggi**, dall'altro una **piazza lineare** poiché il sottofondo stradale risultava essere trasfigurata delle radici dei pini e la pavimentazione non garantiva più una facile fruizione ai portatori di handicap.

Un nuovo manto e la posa di autobloccanti di nuova generazione, drenanti ma con fughe di limitatissima dimensione, garantiscono ora la totale accessibilità dell'area.

La nuova piazza lineare viene disegnata mediante una **l'utilizzo di autobloccanti bianchi** alternati ad **autobloccanti drenanti al 100% color rosso**. Vengono infine installate panchine in conglomerato di marmo "tipo granito bianco" e **lampioni in acciaio corten**.

Il disegno del nuovo parcheggio viene guidato dalle essenze preesistenti: a cingere le alberature viene posato un anello di autobloccanti al fine di garantire il parcheggio dei mezzi. All'interno di questo **anello verde** è presente un **anello distributivo in asfalto e un cuore per i posti auto** ancora una volta **costituito da autobloccanti**.

A margine del parcheggio ed in fregio al Torrente Agliana, una **pista ciclo pedonale**, realizzata in continuità con la Piazza Lineare con autobloccanti bianchi ed autobloccanti drenanti rossi. Tale pista garantisce un veloce accesso al nuovo parcheggio dal Ponte di Via Romana aprendo una straordinaria prospettiva sul Borgo di Certaldo Alto.

Fonte: https://divisare.com/projects/438752-eutropia-piazza-macelli-certaldo



Pavimentazione in autobloccanti bianchi e rossi



Panchine in conglomerato di marmo "tipo granito bianco"

ACCESSIBILITÀ MOTORIA | ACCESSIBILITÀ CULTURALE | ACCESSIBILITÀ SENSORIALE | RIGENERAZIONE URBANA | PARTECIPAZIONE E INCREMENTALITÀ



La riprogettazione dei parcheggi in un anello verde permette di lasciare spazio ad una piazza lineare permeabile



Panchine in conglomerato di bianco, lampioni in acciaio corten

RICONNESSIONE TRA AREE URBANE | SENSIBILITÀ AL CONTESTO | PEDONALIZZAZIONE | PERMEABILITÀ E POROSITÀ | INNOVAZIONE E TECNOLOGIA

PIAZZA DEL CINEMA

Progettisti: C+S Architects

Luogo: Lido di Venezia, Italia

Anno: 2018

Descrizione:

Il progetto di C+S per la Piazza del Cinema, parte di un concorso per rinnovare il celebre Palazzo del Festival, ha riconvertito il simbolico tappeto rosso delle star in un **tappeto bianco di pietra** accessibile a tutti. Situata tra due edifici storici e un parco, questa nuova piazza è stata creata non solo per ospitare il glamour del Festival del Cinema ma per restituire ai cittadini uno spazio pubblico aperto e inclusivo, utilizzabile durante tutto l'anno. Sospesa tra passato e futuro, la pavimentazione in **pietra di Apricena connette visivamente le architetture e il parco circostante.**

L'area è progettata per una **piena accessibilità**, con percorsi e **dettagli** studiati per agevolare **disabili e ipovedenti**, grazie a **sistemi tattili, ringhiere in ottone** e **superfici texturizzate** che facilitano l'orientamento. La piazza inoltre è rialzata per offrire una vista panoramica sul mare, mantenendo la **continuità con la natura** grazie a pini marittimi autoctoni e il giardino sinuosamente modellato secondo il profilo di un terzo edificio mai costruito, omaggio alle idee originali per il sito.

C+S ha realizzato un design flessibile, che mantiene una struttura invisibile capace di **supportare eventi pubblici** e **attività del Festival**, rimanendo però, per il resto dell'anno, un punto di ritrovo per famiglie, pattinatori, anziani e bambini. Tra i dettagli d'autore spiccano le **panchine in marmo** naturale ricostituito e le grondaie per la raccolta dell'acqua piovana, esempi di un utilizzo di **materiali durevoli** in grado di resistere al tempo, particolarmente prezioso in contesti italiani.

Fonte: https://divisare.com/projects/459967-c-s-archtects-piazza-del-cinema-lido-di-venezia



Rampe e collegamenti nella piazza in pietra bianca di Apricena



Giochi d'acqua



Passerella di collegamento con rifinitura in rame

ACCESSIBILITÀ MOTORIA | ACCESSIBILITÀ CULTURALE | ACCESSIBILITÀ SENSORIALE | RIGENERAZIONE URBANA | PARTECIPAZIONE E INCREMENTALITÀ



Aree verdi e permeabili della piazza



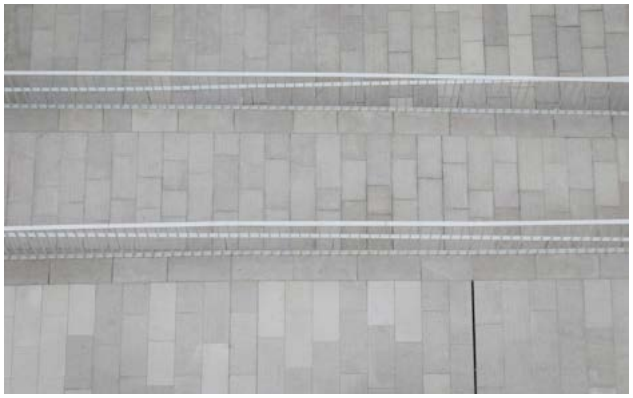
Passerella di collegamento



Particolare delle griglie di scolo e delle panchine in marmo

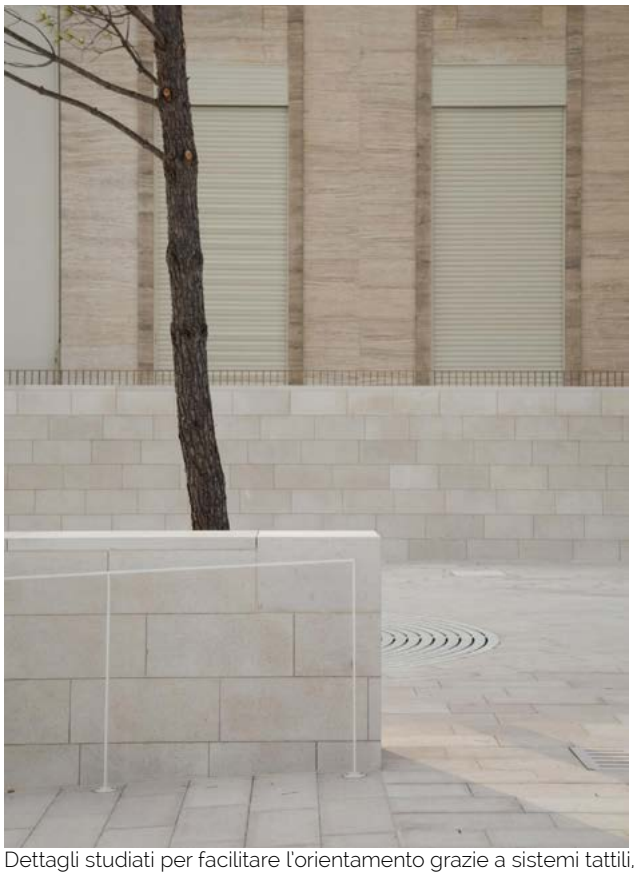
RICONNESSIONE TRA AREE URBANE | SENSIBILITÀ AL CONTESTO | **PEDONALIZZAZIONE** | **PERMEABILITÀ E POROSITÀ** | INNOVAZIONE E TECNOLOGIA

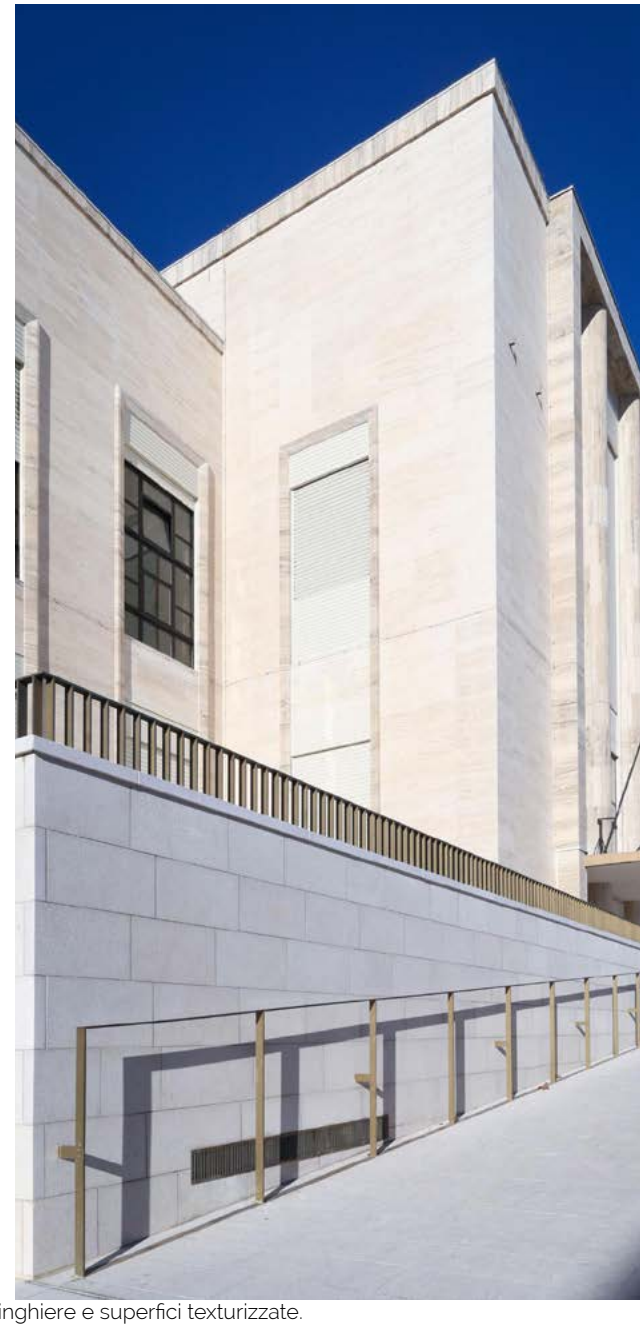
PIAZZA DEL CINEMA





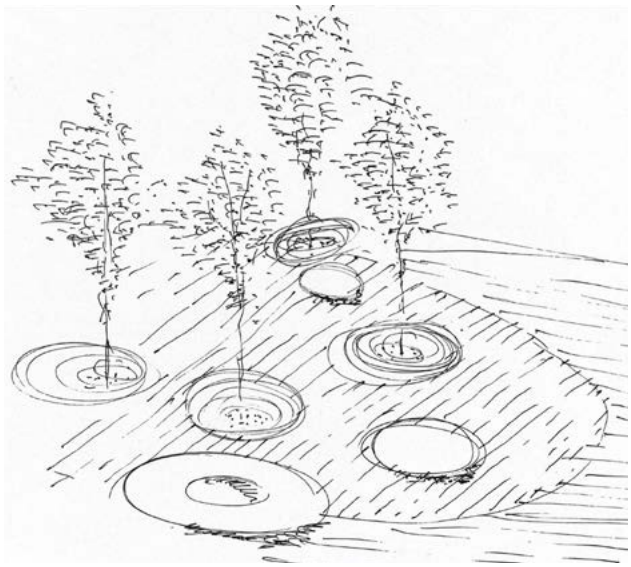


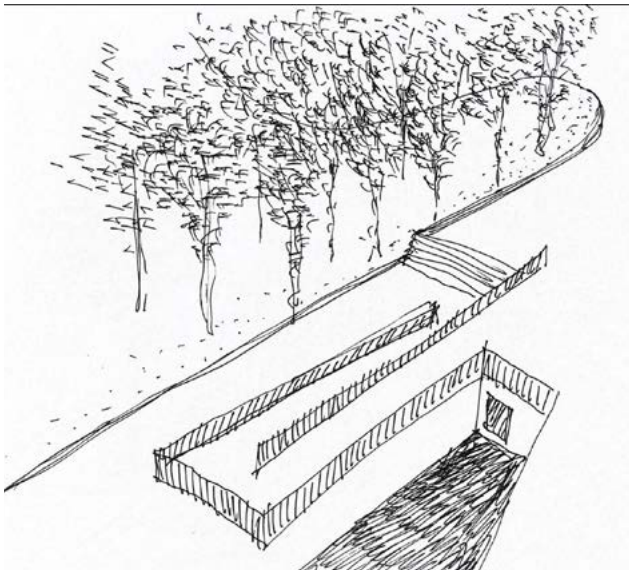




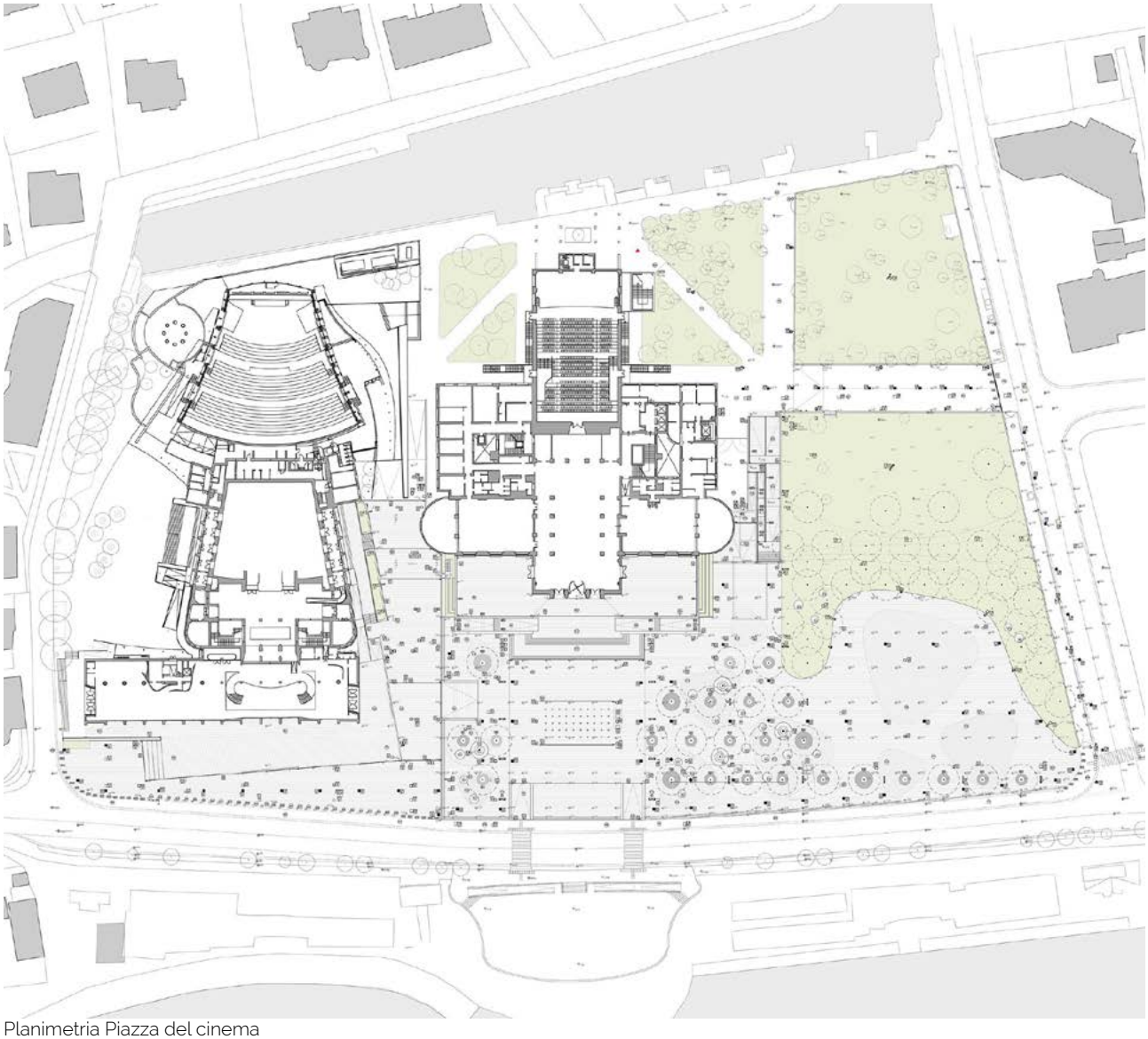
Dettagli studiati per facilitare l'orientamento grazie a sistemi tattili, ringhiere e superfici texturizzate.

ACCESSIBILITÀ MOTORIA | ACCESSIBILITÀ CULTURALE | ACCESSIBILITÀ SENSORIALE | RIGENERAZIONE URBANA | PARTECIPAZIONE E INCREMENTALITÀ





Disegni di progetto



Planimetria Piazza del cinema

RICONNESSIONE TRA AREE URBANE | SENSIBILITÀ AL CONTESTO | **PEDONALIZZAZIONE** | **PERMEABILITÀ E POROSITÀ** | INNOVAZIONE E TECNOLOGIA

MUSEO TATTILE STATALE OMERO

Ideatori: Aldo Grassini, Daniela Bottegoni,

Museo: parte della Direzione Regionale Musei Marche del Ministero della Cultura

Luogo: Mole Vanvitelliana, Ancona

Anno: 1993

Descrizione:

Il Museo Tattile Statale Omero rappresenta un esempio pionieristico nell'ambito della fruizione dell'arte per le persone con disabilità. Fondato nel **1993** ad Ancona, il museo nasce dall'idea di Aldo Grassini e Daniela Bottegoni, due viaggiatori e appassionati d'arte ciechi, che hanno desiderato un luogo dove il **"divieto di toccare" non esistesse**. La loro visione era quella di creare un museo inclusivo, dove l'arte potesse essere esplorata attraverso il tatto, rompendo le barriere sensoriali e culturali.

La realizzazione del museo è stata possibile grazie al supporto della Regione Marche, del Comune di Ancona, e dell'Unione Italiana Ciechi e Ipovedenti. Inizialmente, il museo è stato inaugurato all'interno della scuola elementare "Carlo Antognini" con una collezione composta da 19 copie in gesso di sculture classiche. La prima sede ha dato il via a un percorso di crescita e sviluppo, che ha portato nel 1997 al trasferimento in una nuova ala della scuola media Donatello.

Nel 1999, il museo ha ricevuto il riconoscimento ufficiale come **Museo Statale**. Dal 2012, il Museo Tattile Omero si trova nella storica Mole Vanvitelliana, una struttura architettonica di grande pregio situata all'interno del porto di Ancona. Qui, il museo ha ampliato notevolmente la propria offerta espositiva, occupando circa 3.000 metri quadri su quattro piani. Il secondo e terzo piano ospitano la collezione principale, che comprende oltre **200 opere tra copie in gesso e vetroresina** di capolavori dell'arte classica, modellini architettonici e sculture contemporanee.

Il museo si distingue non solo per la sua collezione, ma anche per l'impegno costante nel **superare le barriere culturali, cognitive e psicosensoriali**. Nel 2018, il Museo Omero ha celebrato il suo 25° anniversario, ricordando le figure chiave che hanno contribuito alla sua storia, come Roberto Farroni, direttore del museo dal 2002 al 2011.

Fonte: https://www.museoomero.it/museo/





Esposizione tattile di sculture antiche



Esperienze immersive

COME-IN!

Finanziatori: Interreg CENTRAL EUROPE Programme

Partner: Central Europan Initiative (CEI)

Luogo: Polonia, Croazia, Italia, Slovenia, Austria, Germania

Anno: 2017-2020

Descrizione:

COME-IN!- Cooperare per un accesso aperto ai musei verso una più ampia inclusione viene realizzato da una rete di musei, associazioni, accademici, enti di formazione e politici, con l'obiettivo di sviluppare un approccio strategico per **promuovere l'accessibilità nei musei**.
Il progetto ha redatto delle **Linee Guida per formare gli operatori museali** e individuato **7 azioni pilota e sessioni di formazione** per gli operatori museali.

Le Linee Guida di COME-IN! indirizzano la progettazione di musei accessibili e l'adeguamento dei loro servizi a standard di accessibilità.
Si tratta di uno **strumento pratico** per progettare e organizzare mostre accessibili e possono essere inoltre usate per valutare il livello di accessibilità dell'intera catena dei servizi di musei e gallerie.

Parallelamente la Guida per Operatori Museali si focalizza sulle conoscenze e abilità necessarie per poter offrire un servizio adeguato a tutti i visitatori di un museo. riguardanti l'inclusione e l'accessibilità, ed in particolare: la necessità di avere un atteggiamento ed un linguaggio inclusivi, l'importanza di sapere identificare e rimuovere ogni barriera, l'importanza e l'innovazione della catena del servizio del museo accessibile, per favorire l'accessibilità in tutti i momenti di una visita al museo.

Fonte: https://programme2014-20.interreg-central.eu/Content.Node/COME-IN.html#About_COME-IN!



Accessibilità / Catena del servizio	Accessibilità fisica	Accessibilità all'informazione e comunicazione	Accessibilità sociale	Accessibilità economica
Input				
Arrivo				
Entrata				
Cassa				
Guardaroba				
Area espositiva				
Servizi igienici				
Negozio				
Output				

La catena del servizio: la mappatura dell'accessibilita



Riqualificazione della Rambla

km-ZERO _ Spagna, Barcellona _ TBC

Il progetto di riqualificazione mira a restituire lo spazio ai residenti e migliorare la qualità della zona puntando a creare uno spazio multifunzionale, più sostenibile e vivibile per tutti.





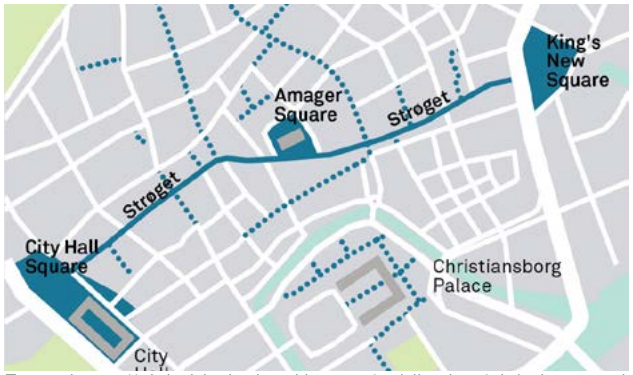

Fonte: https://english.elpais.com/international/2024-09-21/tourists-also-want-an-authentic-city-not-a-theme-park-the-redevelopment-plan-that-seeks-to-give-la-rambla-back-to-barcelona-residents.html
https://www.archdaily.com/1021481/barcelona-completes-first-phase-of-a-multiyear-renovation-of-la-rambla

Stroget pedestrianisation

Comune di Copenaghen _ Danimarca, Copenaghen _ in corso

La trasformazione ha migliorato la qualità della vita urbana, aumentando il flusso pedonale e il supporto per le attività locali. È un esempio di come la progettazione urbana può promuovere la sostenibilità, la sicurezza e l'accessibilità.





Fonte: https://globaldesigningcities.org/publication/global-street-design-guide/streets/pedestrian-priority-spaces/pedestrian-only-streets/pedestrian-streets-case-study-stroget-copenhagen/

Piazza dell'Isolotto

Fabrizio Rossi Prodi – Rossiprodi Associati _ Italia, Firenze _ 2015

La riqualificazione mira a migliorare l'accessibilità e la qualità degli spazi pubblici, con un focus sulla mobilità pedonale e la creazione di aree verdi, promuovendo un ambiente più inclusivo e sostenibile per la comunità locale.






Fonte: https://www.premio-architettura-toscana.it/nominee/riqualificazione-piazza-dellisolotto-a-firenze/

Piazza Leon Battista Alberti

Studio Archiplan _ Italia, Mantova _ 2021

Il progetto punta a creare uno spazio pubblico più accessibile, con una nuova disposizione delle aree verdi e l'integrazione di percorsi pedonali che facilitano la fruizione dello spazio.






Fonte: https://archiplanstudio.com/Piazza-L-B-Alberti

TEMI E OBIETTIVI EMERSI

La riqualificazione di spazi pubblici e piazze storiche riflette un approccio contemporaneo che unisce **accessibilità**, **conservazione del patrimonio e rigenerazione urbana**.

Il centro storico di Banyoles rappresenta un esempio significativo, con la **pedonalizzazione** e l'impiego di materiali come il **travertino** per ripristinare l'estetica medievale e valorizzare i canali d'irrigazione.

La Piazza del Crocifisso ad Ancona, invece, punta su inclusività e sicurezza, attraverso **pavimentazioni accessibili** e **arredi urbani** attentamente scelti per migliorare la fruizione condivisa dello spazio.

La piazza del mercato di Schönebeck illustra il concetto di **"spazio condiviso"**, integrando percorsi sicuri per disabili sensoriali e motori con dettagli tattili e illuminazione studiata per la sicurezza notturna.

Stora Torget applica una visione di **convivialità e multifunzionalità**, utilizzando materiali di recupero e un impianto di riscaldamento per garantire comfort e accessibilità, mentre la Piazza del Cinema al Lido di Venezia coniuga **tradizione e innovazione**, restituendo uno spazio accessibile e flessibile ai cittadini.

Queste best practices dimostrano come gli interventi di riqualificazione per la realizzazione di spazi accessibili, se ben disegnati e studiati, mediante anche **processi partecipati** ed una condivisione degli interventi, divengono occasione per la rigenerazione urbana e la creazione di **spazi sicuri**, **sostenibili e inclusivi**.

Spazi pubblici

Processi partecipati e condivisione

Prevedere la partecipazione attiva della comunità nella progettazione degli spazi pubblici, al fine di sensibilizzare la cittadinanza sui temi dell'accessibilità ed ascoltare le esigenze delle categorie più fragili, con l'obiettivo di realizzare interventi coerenti e mirati.

Rigenerazione urbana e pedonalizzazione

Gli interventi di riqualificazione per la realizzazione di spazi accessibili, divengono occasione per la rigenerazione urbana e la pedonalizzazione di intere aree. L'eliminazione di barriere architettoniche come gradini e dislivelli, rendono le aree più fruibili e sicure per tutti. Gli interventi di riqualificazione possono includere l'ampliamento dei marciapiedi e l'installazione di arredi urbani attentamente scelti.

	Centro storico di Banyoles	Piazza del Crocifisso	Piazza del Mercato di Schönebeck	Square Stora Torget	Piazza Macelli	Piazza del cinema
ACCESSIBILITÀ MOTORIA	●	●	●	●	●	●
ACCESSIBILITÀ CULTURALE						
ACCESSIBILITÀ SENSORIALE			●	●		
RIGENERAZIONE URBANA	●	●	●			
PARTECIPAZIONE E INCREMENTALITÀ						
RICONNESSIONE TRA AREE URBANE						
SENSIBILITÀ AL CONTESTO	●					
PEDONALIZZAZIONE			●	●	●	●
PERMEABILITÀ E POROSITÀ	●				●	●
INNOVAZIONE E TECNOLOGIA					●	

Sostenibilità e qualità

Progettare spazi pubblici accessibili, che tengano in considerazione il benessere ambientale: la rigenerazione delle piazze può essere il volano per processi sostenibili mediante, ad esempio, l'introduzione di aree verdi, alberi, e fontane al fine di regolare il microclima, ridurre l'impatto del calore estivo e migliorare la qualità dell'aria.

Integrazione delle soluzioni di accessibilità nel disegno dello spazio pubblico

Integrare le soluzioni progettuali per spazi pubblici accessibili nel disegno e nella progettazione degli stessi: il progettista deve far sì che gli interventi e i dispositivi scelti per gli spazi pubblici accessibili, siano integrati nello spazio ed in linea con l'idea progettuale generale.

Sicurezza e orientamento

Implementare un'illuminazione ben progettata e una segnaletica chiara e visibile per rendere le aree pedonali sicure durante le ore serali e facilitare l'orientamento, anche per chi ha difficoltà visive. La sicurezza percepita favorisce la frequentazione di questi spazi anche nelle ore meno frequentate.

Educazione e fruizione sensoriale

Facilitare l'accesso alla cultura, all'arte e alla storia attraverso esperienze sensoriali e interattive. Musei tattili e percorsi dedicati che stimolano il tatto e l'udito sono un esempio di spazi culturali inclusivi e coinvolgenti, che permettono a chiunque di entrare in contatto con il patrimonio culturale.

7.
Aree verdi



Gli spazi verdi rappresentano una componente essenziale della qualità urbana. Non sono soltanto pause visive nel tessuto costruito, ma luoghi dove **natura e socialità si intrecciano**, dove il ritmo della città si rallenta e prende forma una diversa relazione tra le persone e l'ambiente. Progettarli con attenzione all'accessibilità significa riconoscere il loro ruolo di infrastrutture sociali, capaci di **promuovere benessere**, **salute e inclusione**.

Il verde urbano, quando è realmente fruibile, diventa occasione di incontro, di gioco, di riposo. Percorsi leggibili, sedute accessibili, ombreggiature diffuse, fontanelle e aree attrezzate, superfici stabili e riconoscibili: ogni dettaglio contribuisce a definire **spazi accoglienti**, in cui tutti possano **muoversi con autonomia**, senza dover chiedere il permesso di appartenere. È nel progetto minuto, nella cura della prossimità, che si misura la qualità di un ambiente realmente aperto.

La natura, anche nella sua forma controllata del parco urbano, si offre come terreno fertile per costruire relazioni. Un'area verde accessibile non è solo un'espressione di sostenibilità ambientale, ma anche uno strumento di giustizia spaziale: garantisce diritti di cittadinanza, permette esperienze condivise, favorisce una partecipazione senza barriere.
[BDL, YH, MF]

Giardino sensoriale Magneten
MASU Planning
Danimarca, Copenhagen _ 2017

GIARDINO SENSORIALE MAGNETEN

Progettisti: MASU Planning

Luogo: Copenhagen, Danimarca

Anno: 2017



Giardino fiorito

Descrizione:

Il **giardino rialzato** e schermato di Frederiksberg è un'oasi verde, progettata per offrire **stimolazione sensoriale** a persone con esigenze specifiche. Situato presso il centro di cura Magneten di Copenaghen, che assiste adulti con disabilità fisiche e mentali, questo giardino rappresenta un'alternativa al parco vicino, spesso troppo dispersivo per alcuni utenti. Sul ponte, il Magneten Sensory Garden è uno **spazio protetto**, utilizzato per il trattamento terapeutico, che offre momenti di serenità e felicità nella vita quotidiana.

Il giardino è stato pensato per contenere angoli intimi per **sessioni individuali**, spazi per **attività di gruppo** e aree per esercizi fisici, oltre a una varietà di **stimoli sensoriali**. In uno spazio controllato, dove l'input sensoriale è regolato per facilitare il rilassamento, gli utenti possono godere di un contatto con la natura: un luogo per sentire il profumo dei fiori, percepire il sole e la pioggia.

Composto da **tre aree** — **un orto**, un **giardino dei falò e un giardino fiorito** — ogni sezione stimola i sensi in modo differente. L'orto, con una serra e aiuole rialzate, permette esperienze tattili e gustative, mentre il giardino dei falò è un punto di ritrovo dove gli utenti possono riscaldarsi e sentire l'odore del legno. Il giardino fiorito, infine, offre un assortimento di odori e colori stagionali per stimolare la vista e l'olfatto, con spazi protetti per passeggiare o ritirarsi in un'area tranquilla.

Elevato sopra il parcheggio, il giardino si integra visivamente con il Grøndals Park grazie alla sua forma organica e una **schermatura trasparente**. Nel tempo, le piante rampicanti copriranno la recinzione, accentuando l'effetto di un'oasi galleggiante, offrendo un rifugio naturale nel cuore della città.

Fonte: https://landezine.com/magneten-sensory-garden-by-masu-planning/



Il giardino offre aree per esercizi fisici



Gli utenti possono godere di un contatto con la natura

ACCESSIBILITÀ MOTORIA | ACCESSIBILITÀ CULTURALE | ACCESSIBILITÀ SENSORIALE | RIGENERAZIONE URBANA | PARTECIPAZIONE E INCREMENTALITÀ



Il giardino solleva l'utente dal parcheggio e si fonde con il parco limitrofo



Giardino dei falò



Masterplan

RICONNESSIONE TRA AREE URBANE | SENSIBILITÀ AL CONTESTO | PEDONALIZZAZIONE | **PERMEABILITÀ E POROSITÀ** | INNOVAZIONE E TECNOLOGIA

LUNGOMARE DI AMETLLÀ DE MAR

Progettisti: Ruisánchez arquitectes

Luogo: Ametlla de Mar, Spagna

Anno: 2004



Nuovo arredo urbano in color corten

Descrizione:

Il progetto collega l'attuale porto di Sant Jordi d'Alfama con la nuova urbanizzazione, permettendo la **continuità** del Camino de Ronda. La passeggiata costiera preserva il sito e realizza l'opera su un piano più interno, lasciando libera la costa e favorendo la **continuità del paesaggio**, segnato dalla fragilità della vegetazione esistente.
La **sezione trasversale** della passeggiata rimane **costante** per tutto il progetto, **adattandosi** il più possibile **alla pendenza** laterale del terreno: una striscia di pavimentazione realizzata con pezzi di **cemento prefabbricato** di 7 cm di spessore corre dal muro che limita lo spazio privato verso lo spazio pubblico con una larghezza media di 3,5 metri.
Una stretta area di **ghiaia** funge da **transizione tra l'area costruita e l'area incontaminata** di fronte al mare, riempita di vegetazione di piccole dimensioni. Il muro, alto 90 cm e realizzato in cemento armato gettato in opera e colorato, viene gradualmente arretrato. Nella parte posteriore, il muro sostiene una struttura di **listelli di legno** dove sono collocate doghe di legno trattate in autoclave per raggiungere un'altezza totale di 1,80 m e preservare le viste verso l'interno del lotto. Questa sezione standard si interrompe quando raggiunge i **punti d'affaccio** sul lungomare, per formare **piazze più ampie** dove si incontrano tutte le circolazioni.

La **vegetazione** accentua le varie parti dell'intervento: due filari di carrubi (Ceratonia siliqua) nei tratti pedonali delle strade; **fichi**, **ulivi selvatici** e **palme** nelle piazze di arrivo, dove alcuni posti auto sono disseminati tra la vegetazione e, infine, gruppi di arbusti che accompagnano il tratto finale di alcune strade verso le aree più urbanizzate.



Percorso realizzato con listelli in legno



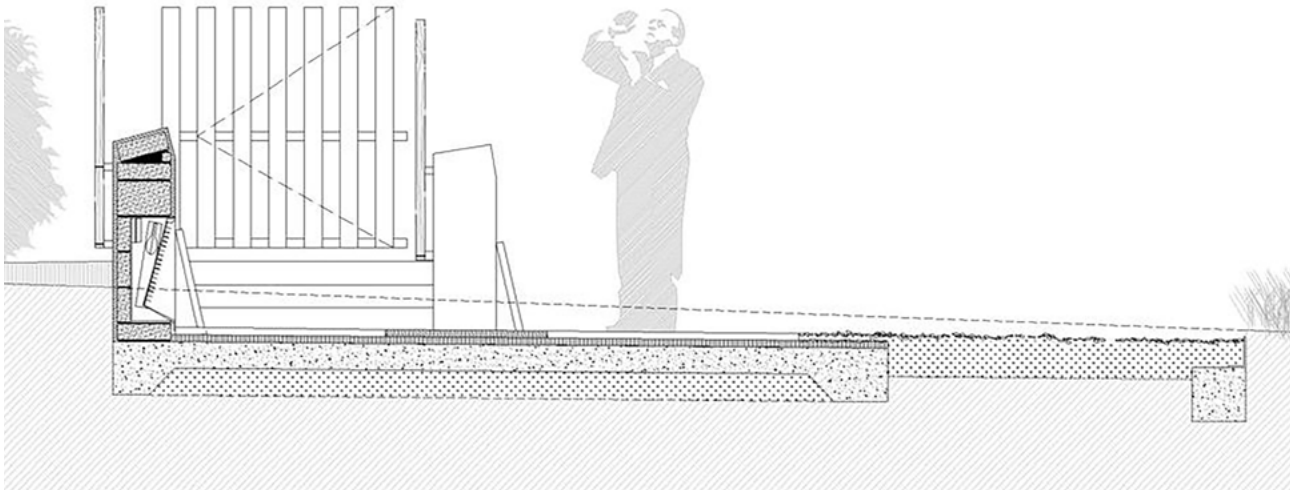
Percorso in cemento e listelli inlegno

Fonte: https://divisare.com/projects/196928-ruisanchez-arquitectes-lourdes-jansana-paseo-maritimo-de-ametlla-de-mar

ACCESSIBILITÀ MOTORIA | ACCESSIBILITÀ CULTURALE | ACCESSIBILITÀ SENSORIALE | RIGENERAZIONE URBANA | PARTECIPAZIONE E INCREMENTALITÀ



Il progetto si integra nel paesaggio, mantenendo le superfici il quanto più possibile accessibili e permeabili



Dettagli tecnici e strutturali delle nuove pavimentazioni e della recinzione

RICONNESSIONE TRA AREE URBANE | **SENSIBILITÀ AL CONTESTO** | PEDONALIZZAZIONE | **PERMEABILITÀ E POROSITÀ** | INNOVAZIONE E TECNOLOGIA

Parc G5

Carlos Carnicer Asenjo _ Spagna, Bacellona _ 2003

Il progetto enfatizza l'uso di materiali naturali e soluzioni sostenibili, come la gestione delle acque piovane, e garantisce l'accessibilità per tutti. Un equilibrio tra funzionalità, estetica e rispetto per l'ambiente.






Fonte: https://landezine.com/parc-g5-by-j-carlos-carnicer-asenjo-landscape-architecture/

El príncep de Girona gardens

Jordi Farrando _ Spagna, Barcellona _ 1995

Il parco integra zone verdi, aree ricreative e piste ciclabili. La progettazione si focalizza sull'accessibilità e sull'uso di materiali naturali, con un particolare attenzione alla sostenibilità e alla gestione delle risorse, come l'acqua piovana.






Fonte: https://divisare.com/projects/99810-jordi-farrando-el-princep-de-girona-gardens

Dzintari Forest Park

Substance SIA _ Lettonia, Jurmala _ 2009

La progettazione preserva il bosco di pini secolari, integrando percorsi pedonali sopraelevati, aree per sport e giochi, e una pista per pattinaggio. Gli edifici modulari hanno una struttura che richiama gli alberi.






Fonte: https://www.archdaily.com/39960/dzintari-forest-park-substance

Parco della quiete

Archimeccanica _ Italia, Udine _ 2015

La progettazione si focalizza sull'uso di materiali naturali e su una disposizione che rispetta la geometria del paesaggio circostante, creando percorsi e aree verdi che invitano al relax e alla riflessione.






Fonte: https://divisare.com/projects/322460-archimeccanica-studio-gluck-fotografia-parco-della-quiete

TEMI E OBIETTIVI EMERSI

I progetti di **parchi e giardini** analizzati riflettono una visione innovativa e inclusiva dello spazio verde, pensata per rispondere a diverse esigenze e stimolare il benessere delle persone. L'approccio alla progettazione non si limita a considerazioni estetiche o ambientali, ma abbraccia un concetto ampio di **accessibilità universale**, in cui ogni spazio è pensato per essere fruibile da tutti, inclusi coloro con **disabilità fisiche e mentali**. In questo contesto, i giardini non sono solo aree di svago, ma strumenti terapeutici e di inclusione sociale, favorendo l'interazione tra diverse comunità e migliorando la qualità della vita urbana.

Il giardino sensoriale Magneten di Copenaghen rappresenta un esempio di progettazione attenta alle esigenze sensoriali dei suoi utenti. Creando un ambiente che **stimola tutti i sensi** il giardino offre momenti di serenità e **supporto terapeutico**, integrandosi perfettamente in un contesto urbano che privilegia **l'inclusività** e il **benessere psicofisico**. Allo stesso modo, il Paseo marítimo de Ametllà de Mar, con la sua attenzione al paesaggio costiero, impiega larghe passerelle, che attraversano l'area naturale con pendenze dolci.

Ogni elemento della progettazione di parchi e giardini va studiato per garantirne la massima accessibilità: dal disegno dei **percorsi rialzati**, alla progettazione delle **balaustre** fino alla scelta attenta delle **piantumazioni**, che devono essere scelte in modo da stimolare i sensi e offrire riparo dal sole, senza però generare pericolo di inciampo.

Aree verdi

Studio e cura dei dettagli

L'attenzione ai dettagli progettuali è fondamentale per creare spazi verdi funzionali e inclusivi. Ogni elemento, dalla disposizione delle piante alla scelta dei materiali, deve essere studiato per garantire la fruibilità universale e il massimo benessere degli utenti. La progettazione accurata dei dettagli permette di adattare il giardino a diversi tipi di utenti, creando un ambiente accogliente per tutti.

Superamento dei dislivelli

La continuità degli spazi è essenziale per eliminare le barriere fisiche, garantendo l'accessibilità anche a chi ha difficoltà motorie. La progettazione di parchi e giardini dovrebbe evitare dislivelli pronunciati, preferendo soluzioni che minimizzano la necessità di rampe o scale.

	Giardino sensoriale Magneten	Lungomare Ametllà de mar
ACCESSIBILITÀ MOTORIA	●	●
ACCESSIBILITÀ CULTURALE	●	
ACCESSIBILITÀ SENSORIALE	●	
RIGENERAZIONE URBANA	●	
PARTECIPAZIONE E INCREMENTALITÀ		
RICONNESSIONE TRA AREE URBANE		
SENSIBILITÀ AL CONTESTO		●
PEDONALIZZAZIONE		
PERMEABILITÀ E POROSITÀ	●	●
INNOVAZIONE E TECNOLOGIA		

Piantumazioni

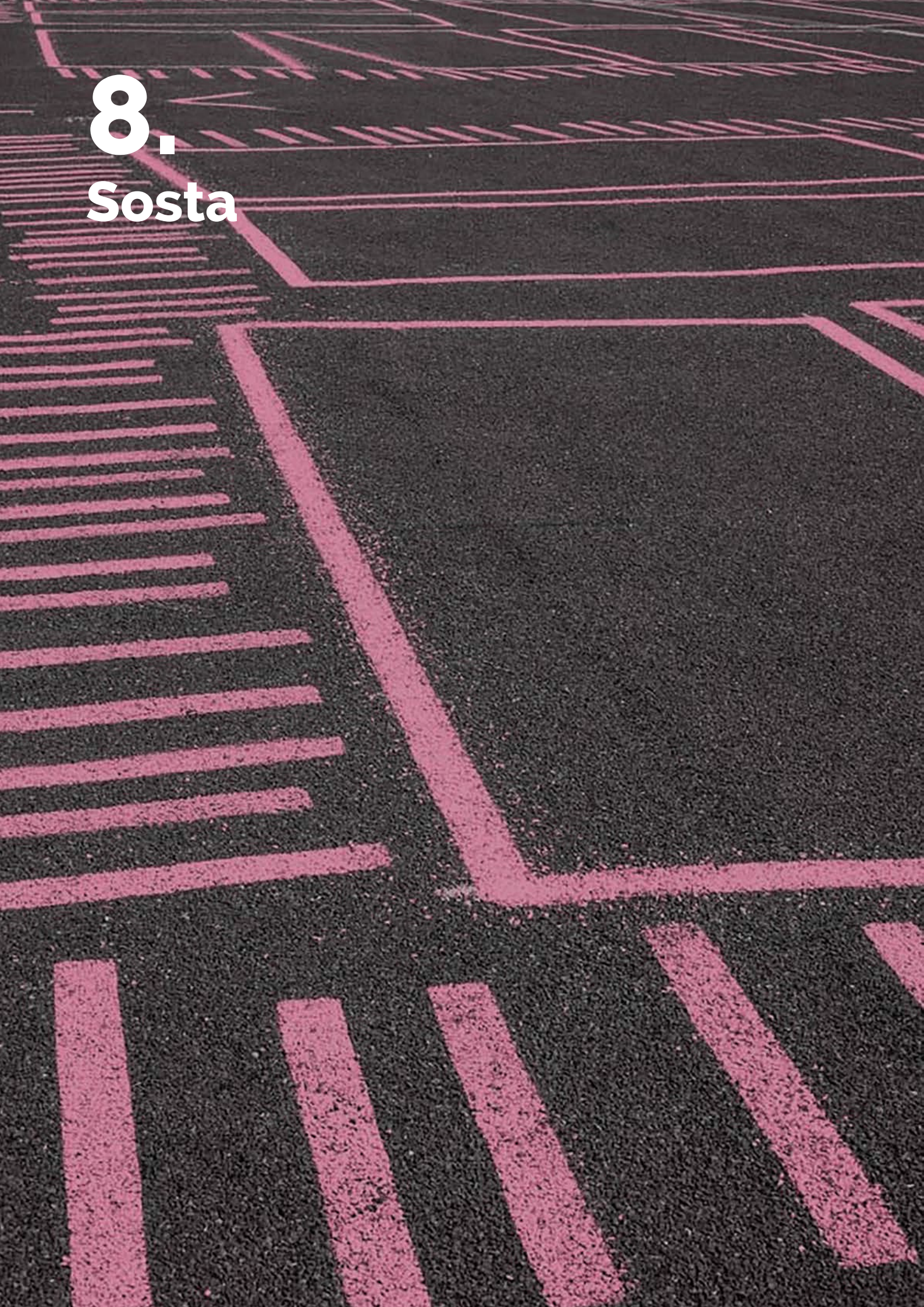
La selezione delle piante deve tener conto non solo degli aspetti estetici e ambientali, ma anche dell'accessibilità e della sicurezza. Le piantumazioni devono essere scelte in modo tale da stimolare i sensi, offrire riparo dal sole e favorire l'integrazione con gli altri elementi naturali e architettonici. Le piante giuste possono anche ridurre l'impatto visivo di elementi strutturali e migliorare il microclima. Importante deve essere l'attenzione alle radici delle piantumazioni, che spesso sono ostacoli e pericoli di inciampo.

Esplorazioni sensoriali

I giardini sensoriali stimolano tutti i sensi attraverso l'uso di materiali naturali - come la pietra o il legno - e piante che con le loro diverse sfumature e profumi, creano un ambiente che stimola il benessere fisico e psicologico. Ogni angolo del giardino diventa un'opportunità per diverse tipologie di esplorazione sensoriale.

Utilizzo di percorsi rialzati su sottofondi irregolari

I percorsi rialzati sono un'ottima soluzione per migliorare l'accessibilità conservando il sottofondo esistente. Questi percorsi, che si sollevano dal suolo, permettono di evitare il contatto diretto con la terra, favorendo l'integrazione con altri elementi naturali, garantendo la percorribilità e allo stesso tempo permeabilità. I percorsi rialzati, oltre a migliorare l'estetica, sono ideali per utenti con difficoltà motorie, garantendo loro maggiore comfort e facilità di movimento.



8.
Sosta

La sosta non è solo una pausa nel movimento, ma una fase essenziale dell'esperienza urbana. I parcheggi, spesso considerati un'infrastruttura solamente funzionale, sono invece spazi che esprimono , nel loro disegno e nella loro distribuzione, una precisa idea di accessibilità .
Garantire a tutti il **diritto di fermarsi**, di accedere, di **scendere in sicurezza**, significa affrontare la questione della mobilità in tutta la sua estensione.

Nel progetto inclusivo, la sosta viene pensata come **parte di un sistema continuo**: aree riservate visibili e raggiungibili, percorsi pedonali chiari e protetti, segnaletica comprensibile, dimensionamenti adeguati alle diverse esigenze motorie. Ogni elemento concorre a trasformare un parcheggio in uno **spazio pubblico accogliente**.

In contesti complessi, dove lo spazio è limitato o vincolato da preesistenze storiche, diventa ancora più urgente cercare soluzioni intelligenti: ottimizzare l'esistente, **integrare nuove tecnologie**, favorire la prossimità tra stalli accessibili e destinazioni. L'obiettivo non è solo quello di "aggiungere" posti riservati, progettare la sosta significa progettare l'arrivo: **è il primo gesto di accoglienza di una città verso chi la abita e la attraversa**.
[BDL, YH, MF]

Dans ma Benne Benne Benne
Dientre!
Francia, Lille _ 2016

DANS MA BENNE BENNE BENNE

Progettisti: Dientre!

Luogo: Lille, Francia

Anno: 2016



Segnaletica dipinta sui muri di recinzione esistenti

Descrizione:

Il progetto propone il **recupero di una grande area** all'interno di mura esistenti in un parcheggio temporaneo. La semplicità del trattamento della pavimentazione permette di **ridurre le spese** di realizzazione e garantisce una certa **versatilità** dello spazio. In parallelo la possibilità di **organizzare eventi** o dimostrazioni nello stesso spazio è fornita dalla geometria flessibile, **priva di elementi fissi** che possano vincolarne le trasformazioni.

Al fine di fornire un'**identità** allo spazio, vengono impiegate una **segnaletica**, delle **piantagioni** ed un'**illuminazione** riconoscibili al fine di associarle alla trasformazione in corso del distretto di Fives Cail. La sua forma si discosta da uno spazio di parcheggio convenzionale: la segnaletica a terra conferisce un effetto casuale e declina un aspetto insolito ispirato all'estetica **effimera**.

La segnaletica in **vernice gialla** è posizionata anche all'esterno dei muri di recinzione esistenti segnalando a chiunque la presenza dello spazio. I **cassoni**, usati come **giardini mobili**, hanno le **dimensioni di un parcheggio**: questo rispecchia la **modularità** del luogo e trae vantaggio dalla natura provvisoria del parcheggio come **incubatore di idee** ed elementi da rivalorizzare quando il parcheggio cederà il posto a un edificio.
La mobilità dei cassoni consente di liberare completamente lo spazio per **differenti usi: bloccare temporaneamente un accesso, costituire una recinzione effimera**.
Le specie piantate sono "spontanee" per un'atmosfera derivante dalla landa industriale.



Cassoni usati come giardini mobili

Fonte: https://landezine.com/dans-ma-benne-benne-benne-by-dientre/

ACCESSIBILITÀ MOTORIA | ACCESSIBILITÀ CULTURALE | ACCESSIBILITÀ SENSORIALE | RIGENERAZIONE URBANA | PARTECIPAZIONE E INCREMENTALITÀ



La segnaletica in vernice permette di ridurre le spese di realizzazione e garantisce una certa versatilità dello spazio.



RICONNESSIONE TRA AREE URBANE | SENSIBILITÀ AL CONTESTO | PEDONALIZZAZIONE | PERMEABILITÀ E POROSITÀ | INNOVAZIONE E TECNOLOGIA

NSE KITAKYUSHU TECHNOLOGY CENTER

Progettisti: PLATdesign

Luogo: Fukuoka, Japan

Anno: 2011



Descrizione:

Progetto sito in un'**area industriale** di Kita-Kyushu, in Giappone, dove lo scenario costiero è stato contaminato da una forte industrializzazione.
Tuttavia, la città di Kitakyushu si è impegnata a riconquistare l'antica bellezza del luogo attraverso uno sforzo congiunto di **cittadini**, **aziende e municipalità** per **promuovere un nuovo modello di città sostenibile**.

La volontà di questo progetto, ad esempio, era quella di rendere il grande **parcheggio** dell'azienda un giardino, un **nuovo paesaggio**, capace - tramite nuove piantumazioni - di generare una **rete verde** di spazi disseminati in tutta questa zona industriale.
Una dolce collina verde intersecata da un muro di pietra naturale nasconde le auto, mostrando una distesa verde multistrato oltre ad accogliere calorosamente i visitatori.

L'ordine regolare degli **alberi** e gli **elementi paesaggistici di illuminazione e drenaggio** funzionano come un sistema, dando organizzazione efficiente al sito e consentendo agli stessi spazi di parcheggio di diventare un prezioso elemento paesaggistico.

Creando questa semplice struttura spaziale che unisce sia la funzione che il paesaggio, il risultato è l'accogliente scena di un "**giardino**", nonché un prezioso simbolo aziendale.



Lo studio della pavimentazione ne permette la permeabilità

Fonte: https://landezine.com/nse-kitakyushu-technology-center-by-platdesign/

ACCESSIBILITÀ MOTORIA | ACCESSIBILITÀ CULTURALE | ACCESSIBILITÀ SENSORIALE | RIGENERAZIONE URBANA | PARTECIPAZIONE E INCREMENTALITÀ





Nel parcheggio la permeabilità viene garantita da spazi verdi e l'ombra da numerosi alberi

BOERENHOL' [PARK]ING

Progettisti: Wagon Landscaping

Luogo: Kortrijk, Belgio

Anno: 2009



Evoluzione dei lavori dallo stato di fatto

Descrizione:

Il progetto Boerenhol's [ParK]ing è un'iniziativa che **trasforma un parcheggio esistente in un giardino pubblico** ecologico e **permeabile**, affrontando la crescente problematica dell'impermeabilizzazione del suolo.

L'obiettivo principale era **riqualificare un'area** urbana sotto-utilizzata, promuovendo il **recupero di uno spazio** di **svago e natura accessibile** a tutti.

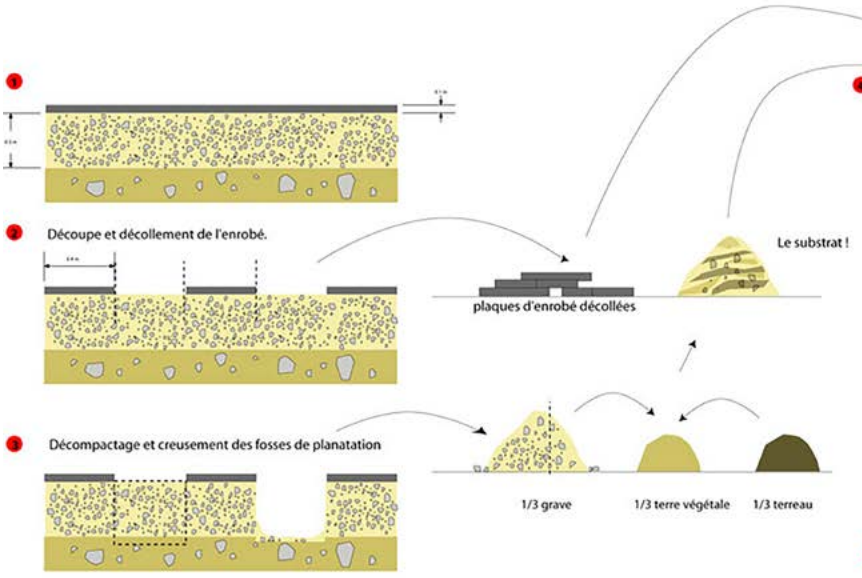
Il progetto sfrutta tecniche innovative di **riciclo del terreno**, creando un ambiente che non solo rispetta l'ambiente, ma serve anche come modello per soluzioni urbane sostenibili.

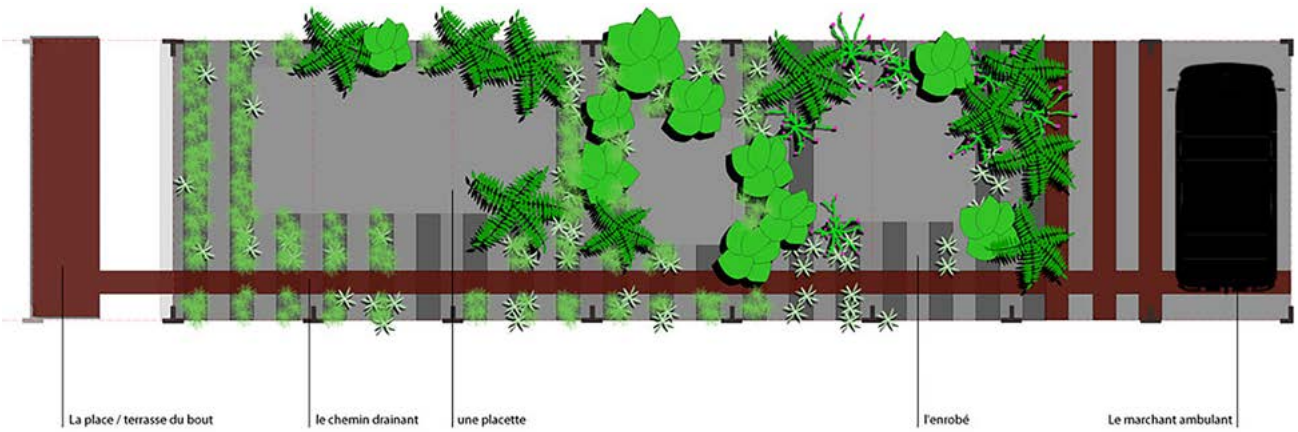
La **vegetazione** e l'uso di **materiali ecologici**, insieme a spazi multifunzionali, contribuiscono a restituire vitalità e biodiversità alla zona. In questo modo, Boerenhol's [ParK]ing rappresenta un esempio concreto di come le aree urbane possano essere trasformate in luoghi verdi, migliorando la qualità della vita dei cittadini.

Fonte: https://landezine.com/boerenhol-parking-by-wagon-landscaping/

ACCESSIBILITÀ MOTORIA | ACCESSIBILITÀ CULTURALE | ACCESSIBILITÀ SENSORIALE | RIGENERAZIONE URBANA | PARTECIPAZIONE E INCREMENTALITÀ









Disegni tecnici di progetto con le fasi di realizzazione

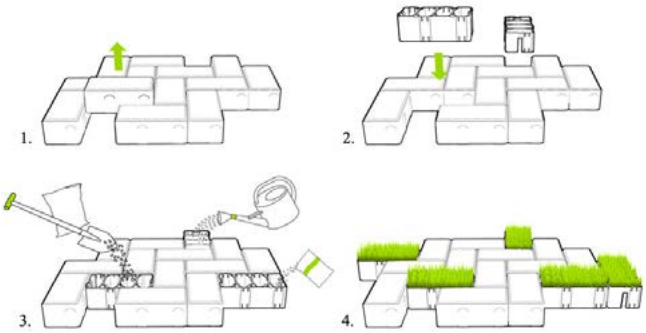
RICONNESSIONE TRA AREE URBANE | SENSIBILITÀ AL CONTESTO | PEDONALIZZAZIONE | PERMEABILITÀ E POROSITÀ | INNOVAZIONE E TECNOLOGIA

VENLO TALENTECAMPUS

Progettisti: Carve

Luogo: Venlo, Paesi Bassi

Anno: 2011




Dettaglio pavimentazione Greenbrick


Parcheggio auto


Parcheggio bici

Descrizione:

Il progetto del Venlo Talentencampus, progettato da Carve, si distingue per l'approccio innovativo nell'integrazione degli spazi scolastici e delle esigenze urbane circostanti, con una particolare attenzione all'**accessibilità** e alla gestione dei **parcheggi**. La progettazione degli spazi esterni risponde alla necessità di stimolare i talenti dei bambini, promuovendo la **comunicazione** e l'interazione tra diversi gruppi scolastici. La soluzione ideata prevede spazi giochi modulabili, che possono essere adattati alle necessità dei gruppi grazie a **recinzioni mobili**. In questo contesto, un aspetto fondamentale è la creazione di **spazi di transizione tra il gioco e l'area parcheggio**.

Il progetto si impegna anche sul fronte della sostenibilità e della **gestione delle acque.** La sfida più grande è stata quella di conciliare le esigenze di parcheggio con un ambiente ecologicamente responsabile. La soluzione adottata è l'introduzione del **Greenbrick**, un **mattone innovativo e permeabile**, che risolve il problema dell'infiltrazione dell'acqua piovana, evitando le superfici impermeabili tipiche dei parcheggi tradizionali. Questo materiale consente di coniugare l'efficienza del traffico veicolare con la **verdeggiante permeabilità** del terreno, creando un'area che, pur mantenendo una funzionalità urbana, è anche visivamente più morbida e attraente.

L'uso del Greenbrick non solo facilita l'infiltrazione dell'acqua, ma permette anche di "rinverdire" le aree di transito, come parcheggi e strade, senza compromettere la sicurezza o il comfort degli utenti. Questo approccio integra la necessità di accessibilità con quella di migliorare la qualità ambientale del campus, offrendo un esempio pratico di come si possa rendere uno spazio urbano più sostenibile, accessibile e esteticamente gradevole, con soluzioni intelligenti e funzionali per la gestione dei parcheggi.

Fonte: https://landezine.com/venlo-talentencampus-by-carve-landscape-architecture/

ANWOHNERPARK

Progettisti: osa_office for subversive architecture. Team: Bernd Trümpler, Britta Eiermann, Oliver Langbein, Anja Ohliger, Anke Strittmatter. Collaboratori: KunstWerk Köln e.V.

Luogo: Colonia, Germania

Anno: 2006







Foto da varie angolazioni del parcheggio

Descrizione:

Il progetto B-side tuning del parcheggio triangolare accanto al KunstWerk rappresenta un **intervento strategico** nel cuore di una zona urbana complessa. Il parcheggio si estende con un lato corto aperto verso la Deutz-Mühlheimer-Strasse e un lato lungo, più dinamico e caratterizzato dalla presenza del maestoso Zoobrücke. Quest'area, solitamente associata a situazioni industriali e spazi "sotto il ponte", ospita anche container per uffici. Il muro di cinta, che fiancheggia il lato più lungo del triangolo, è parte di un più ampio complesso artistico, il "KunstWerk", che si propone come uno dei più grandi studi in Germania.

In un **contesto urbano eterogeneo**, che mescola vecchi impianti industriali e zone residenziali riconvertite, il gruppo osa_office ha svolto un intervento significativo nell'ambito del progetto plan06. L'obiettivo era creare un'**integrazione armoniosa tra l'ornamento del parcheggio esistente e il muro divisorio** del complesso artistico KunstWerk. L'estetica grafica, anonima e astratta, ha non solo conferito un'iconicità visibile in un'area difficile, ma ha anche affrontato la questione del parcheggio per i residenti in modo **pratico e sostenibile**.

Il progetto ha risposto con successo alle esigenze di parcheggio della città, tenendo conto della scarsa disponibilità di spazi orizzontali e delle necessità specifiche degli **artisti che lavorano nella zona**, i quali utilizzano prevalentemente i mezzi pubblici o si spostano in bicicletta. Inoltre, la progettazione del parcheggio ha incluso spazi per i residenti, rispondendo in modo efficace alle sfide quotidiane della zona. Il risultato è un'area che coniuga estetica, **funzionalità e sostenibilità**, migliorando la vivibilità del quartiere.

Fonte: https://divisare.com/projects/218033-khbt-osa_office-for-subversive-architecture-anwohnerpark

PARCHEGGIO ACCESSIBILE 3D

Progettisti: BraunAbility

Luogo: U.S. (inaugurati in Indiana)

Anno: 2019

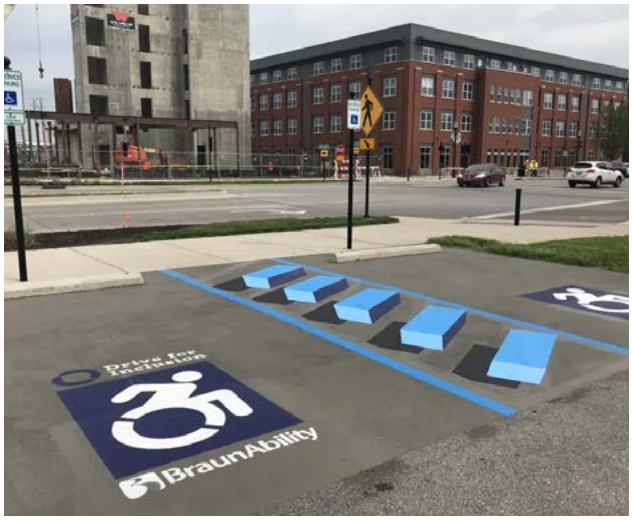
Descrizione:

BraunAbility, in collaborazione con diverse concessionarie di auto negli Stati Uniti, ha installato **stalli di parcheggio accessibili in 3D** per combattere il parcheggio illegale negli spazi designati per le persone con disabilità motorie.

L'obiettivo del design del parcheggio accessibile in 3D è quello di **attirare l'attenzione su un problema** significativo affrontato dalle persone che usano sedie a rotelle: l' **illusione ottica** di una **barriera rialzata** è progettata per **impedire ai non autorizzati di parcheggiare nel corridoio di accesso** allo stallo, mantenendolo libero, ad esempio, per l'apertura di una rampa per van per sedie a rotelle.

Tale intervento in 3D fa parte di un movimento più ampio di BraunAbility chiamato "Drive for Inclusion", un'iniziativa per raccogliere e unificare le voci delle persone in tutto lo spettro della disabilità motoria per agire per un maggiore accesso e inclusione.





Stalli dei parcheggi con i corridoi di accesso dipinti in 3D

Fonte: https://www.ameridisability.com/3d-accessible-parking-effort-to-create-a-more-mobility-inclusive-society/

ELECTRONIC PARKING SYSTEM

Progettisti: Comune di Chania

Luogo: Chania, Grecia

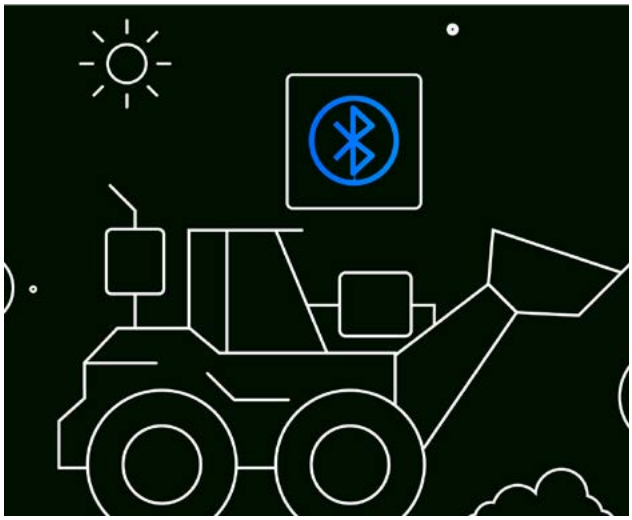
Anno: 2021

Descrizione:

Il Comune di Chania ha sviluppato un innovativo sistema di **gestione dei parcheggi elettronici** per le persone con disabilità dotato di tessere Bluetooth. Queste permettono alle per persone con disabilità. di **monitorare** in tempo reale **i parcheggi disponibili** tramite un'app mobile e semplifica la ricerca dei posti auto riservati.
Il sistema elimina anche il problema dei parcheggiatori non disabili che privano quelli disabili di posti auto accessibili. Tutti i posti auto riservati hanno **sensori a terra** che aggiornano lo stato di occupazione in tempo reale, inviandolo a una piattaforma di database centralizzata. La polizia stradale usa questa piattaforma per monitorare i posti riservati in modo da poter intervenire quando gli spazi sono occupati illegalmente.
Il sistema di e-parking di Chania consente una mobilità senza soluzione di continuità per i cittadini con disabilità, **impedendo** al contempo l'**invasione degli spazi** a loro riservati. Le persone con disabilità trovano più facile integrarsi nelle attività quotidiane della città, migliorando la loro partecipazione alla vita urbana.
Nel giro di un anno, il sistema di gestione dei parcheggi elettronici ha ridotto di oltre il 60% l'occupazione illegale dei posti auto riservati.
Anche le persone con disabilità di Chania hanno dimostrato una **maggiore partecipazione** negli ambiti burocratici e operativi, soprattutto dopo che il Comune di Chania ha esplicitamente assunto cittadini con disabilità per realizzare il sito web e l'app mobile della città.
I sondaggi condotti sia sui turisti che sui residenti con disabilità mostrano che sono soddisfatti della migliore accessibilità dei centri urbani, grazie al sistema di parcheggio Bluetooth. Molti paesi stanno prendendo spunto da Chania e hanno iniziato a sviluppare sistemi di parcheggio accessibili per una mobilità inclusiva. Con infrastrutture migliorate, le persone con disabilità avranno un modo per superare le barriere fisiche e condurre vite indipendenti.

Fonte: https://innovationinpolitics.eu/showroom/project/electronic-parking-management-system-for-the-disabled/





Installazione dei sistemi di monitoraggio Bluetooth

TEMI E OBIETTIVI EMERSI

I progetti analizzati rappresentano esempi significativi di come i parcheggi possano evolversi da spazi monofunzionali a luoghi **multifunzionali, sostenibili e inclusivi**, capaci di rispondere a sfide urbane complesse e adattandosi alle esigenze del contesto. Pur nelle loro diversità, questi interventi condividono l'obiettivo di ripensare il parcheggio non solo come infrastruttura di servizio, ma anche come elemento chiave per **rigenerare l'ambiente urbano**, migliorare la qualità della vita e promuovere maggiori **connessioni** nel territorio.

La **trasformazione e riqualificazione degli spazi** emerge come tema centrale: le aree abbandonate o in disuso diventano occasione per ospitare parcheggi (anche temporanei) mediante una progettazione che integra funzioni verdi e sociali. Per far questo si introduce una nuova **vegetazione** e si impiegano materiali riciclati e soluzioni capaci di garantire al contempo la **permeabilità** e l'accessibilità dei parcheggi. L'**identità** e il design giocano un ruolo importante sia per segnalare e rendere visibili parcheggi destinati ai disabili che per sensibilizzare la comunità, ad esempio attraverso **segnaletiche innovative** ed elementi **modulari** e **mobili**, come nel caso di Dans ma Benne Benne Benne.

Infine emerge come il sistema di **trasporto pubblico integrato** è fondamentale per incentivare l'uso dei mezzi pubblici: parcheggi situati in aree di interscambio, in prossimità di fermate di autobus o stazioni della metropolitana permettono una facile connessione tra il trasporto privato e quello pubblico, migliorando l'accessibilità, **l'autonomia** degli utenti ed aumentando l'efficacia dell'intero sistema di mobilità urbana.

[BDL, YH, MF]

Sosta

Spazi in transizione

Trasformare aree abbandonate o in disuso in prossimità dei centri storici per ospitare parcheggi (anche temporanei) rappresenta un'opportunità per potenziare l'accessibilità agli stessi e garantire a tutti, anche in caso di eventi e flussi maggiori, un accesso facilitato alle aree più centrali e difficili da raggiungere.

Verde e Permeabilità

Se la progettazione dei parcheggi deve integrare spazi verdi e soluzioni permeabili, migliorando la gestione delle acque piovane e aumentando la qualità ambientale, al tempo stesso deve garantire totale accessibilità agli utenti dei parcheggi. Per questo è importante studiare ed impiegare soluzioni capaci sia di ridurre l'impatto ambientale che di permettere una facile fruizione.

	Dans ma Benne Benne Benne	Nse Kitakyushu Technology center	Boerenhol' [PARK]ING
ACCESSIBILITÀ MOTORIA			
ACCESSIBILITÀ CULTURALE			
ACCESSIBILITÀ SENSORIALE			●
RIGENERAZIONE URBANA		●	●
PARTECIPAZIONE E INCREMENTALITÀ	●	●	
RICONNESSIONE TRA AREE URBANE			
SENSIBILITÀ AL CONTESTO			
PEDONALIZZAZIONE		●	
PERMEABILITÀ E POROSITÀ		●	●
INNOVAZIONE E TECNOLOGIA			

Materiali innovativi

Adottare materiali ecologici e soluzioni innovative per la costruzione di parcheggi è fondamentale per ridurre l'impatto ambientale. La ricerca, lo studio e l'uso di pavimentazioni permeabili, di tecnologie di illuminazione intelligenti e di materiali riciclati contribuisce alla sostenibilità, ma deve garantire anche la totale accessibilità e durata nel tempo.

Sistemi integrati: trasporto privato e trasporto pubblico

L'integrazione con il sistema di trasporto pubblico è fondamentale per incentivare l'uso dei mezzi pubblici e ridurre la dipendenza dall'automobile. Parcheggi situati in prossimità di fermate di autobus o stazioni della metropolitana permettono una facile connessione tra il trasporto privato e quello pubblico, migliorando l'accessibilità e aumentando l'efficacia dell'intero sistema di mobilità urbana.

Segnaletica chiara e leggibile

Utilizzare segnaletica a terra, cartellonistica, app al fine di facilitare l'individuazione dei parcheggi riservati agli aventi diritto ed evitare che questi vengano occupati illegalmente o intralciati.

Posizione Strategica

La posizione dei parcheggi deve essere pianificata in modo da ottimizzare il flusso del traffico e facilitare l'accesso alle principali destinazioni della città. Parcheggi ubicati vicino a punti di interscambio o di alto traffico, come centri commerciali o aree residenziali, contribuiscono a ridurre il congestionamento stradale, rendendo la città più accessibile e favorendo una mobilità efficiente.

9.
Mobilità



Garantire una mobilità accessibile significa ripensare profondamente il modo in cui le persone entrano in relazione con la città e con il territorio. Non si tratta solo di adeguare percorsi e mezzi, ma di **dare forma a una rete capace di connettere** in maniera fluida, continua e inclusiva. Ogni modalità di spostamento – dal trasporto pubblico tradizionale ai sistemi innovativi come **funivie urbane**, **ascensori inclinati** o **minimetro** – diventa parte di una infrastruttura più ampia, che tiene conto delle differenze fisiche, sensoriali e cognitive di chi la attraversa.

Le migliori esperienze mostrano come l'accessibilità non si limiti all'abbattimento di barriere, ma coincida con una visione integrata della mobilità. Fermate progettate con attenzione, veicoli attrezzati, segnaletica intuitiva e **percorsi ben connessi** generano un ecosistema inclusivo, dove la libertà di movimento non è garantita. L'infrastruttura, allora, smette di essere un semplice supporto tecnico e diventa spazio sociale: luogo di attraversamento, ma anche di riconoscimento e partecipazione.

In contesti urbani complessi o topograficamente articolati, la mobilità verticale e alternativa assume un ruolo strategico. Soluzioni come funivie e minimetro non sono solo risposte funzionali a problemi di pendenza o distanza, ma **occasioni per tessere nuove relazioni spaziali tra luoghi prima isolati**, contribuendo a ridurre le disuguaglianze di accesso. È in questi sistemi leggeri ma potenti che si coglie il potenziale di una mobilità davvero inclusiva: capace di adattarsi al contesto e dialogare con il paesaggio.
[BDL, YH, MF]

Funicolare Montecatini Terme
Ing. Alessandro Ferretti,
Ufficio tecnico comunale
Italia, Montecatini Terme _ 1898

FUNICOLARE MONTECATINI TERME

Progettisti: Ing. Alessandro Ferretti, Ufficio tecnico comunale

Luogo: Montecatini Terme, Toscana

Anno: 1898



Descrizione:

La funicolare di Montecatini Terme, inaugurata nel 1898, è un'**icona di Montecatini** e collega la città termale situata nella valle alla pittoresca Montecatini Alto, posizionata su una collina sovrastante. Questa particolare funicolare rappresenta un esempio notevole di ingegneria del XIX secolo, **originariamente alimentata a vapore** e successivamente **convertita all'elettricità,** mantenendo nel tempo il suo fascino storico e la funzionalità di mezzo di trasporto per residenti e visitatori. Il tracciato della funicolare si sviluppa per circa **1.400 metri** e supera un dislivello di circa **300 metri** tra la stazione di partenza a Montecatini Terme e quella di arrivo a Montecatini Alto.

Questo percorso offre non solo un efficiente collegamento **tra il centro termale e il borgo medievale,** ma anche **viste panoramiche** mozzafiato sulla città sottostante e sul paesaggio circostante della campagna toscana. Le stazioni della funicolare sono anch'esse dei punti di interesse architettonico, con un design elegante e storico che si fonde armoniosamente con l'ambiente circostante.

La stazione inferiore a Montecatini Terme accoglie i passeggeri con la sua architettura caratteristica dell'epoca, mentre la stazione superiore a Montecatini Alto offre un'accoglienza altrettanto suggestiva, rendendo il viaggio un'esperienza culturale oltre che un mezzo di trasporto.

Oltre alla sua funzione di trasporto locale, la funicolare di Montecatini Terme è diventata una delle **attrazioni turistiche** più apprezzate della zona, attirando visitatori non solo per la sua storia e il suo patrimonio architettonico, ma anche per la possibilità di esplorare Montecatini Alto, con le sue stradine acciottolate, i ristoranti tipici e le vedute panoramiche che si possono godere dalle sue terrazze.



Funicolare storica



Binari della funicolare

Fonte: https://funicolaremontecatini.com/

ACCESSIBILITÀ MOTORIA | ACCESSIBILITÀ CULTURALE | ACCESSIBILITÀ SENSORIALE | RIGENERAZIONE URBANA | PARTECIPAZIONE E INCREMENTALITÀ



Montecatini Alta



Stazione della funicolare a Montecatini Terme

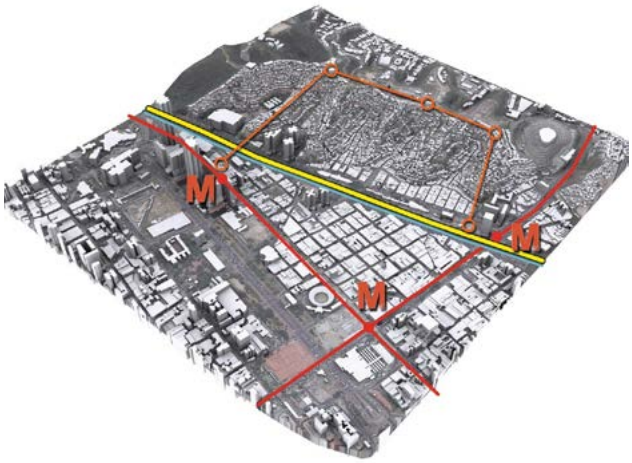
RICONNESSIONE TRA AREE URBANE | SENSIBILITÀ AL CONTESTO | PEDONALIZZAZIONE | PERMEABILITÀ E POROSITÀ | INNOVAZIONE E TECNOLOGIA

FUNIVIA DI CARACAS

Progettisti: Urban-Think Tank

Luogo: Caracas, Venezuela

Anno: 2013



Metrocable System

Descrizione:

Il progetto della funicolare di Caracas rappresenta un innovativo approccio alla progettazione urbana e al trasporto pubblico. Questa iniziativa è stata sviluppata con un forte coinvolgimento delle comunità locali e ha visto la partecipazione attiva di architetti, urbanisti, attivisti e residenti durante tutte le fasi di pianificazione e realizzazione. Il sistema Metro Cable si estende per 2,1 km e utilizza un **sistema funicolare con cabine** capaci di trasportare fino a 8 passeggeri ciascuna, con una capacità totale stimata di circa 1.200 persone all'ora in ogni direzione.

È **integrato con il sistema di metropolitana** di Caracas e comprende **cinque stazioni** strategiche: due nella valle per il collegamento con il trasporto pubblico esistente e tre sulla montagna per servire le comunità locali. Ogni stazione è progettata non solo come punto di transito, ma anche come spazio multifunzionale che include aree culturali, sociali, amministrative e commerciali. Il progetto si è concentrato sulla sostenibilità ambientale e sulla minimizzazione dell'impatto urbano, evitando espropri e demolizioni di case esistenti.

L'Urban Think Tank, formato da residenti e volontari del Barrio San Agustin, ha svolto un ruolo chiave nel ridefinire i concetti di progettazione e nell'assicurare il supporto e il finanziamento necessario attraverso campagne di sensibilizzazione e analisi approfondite. L'obiettivo principale del progetto è stato quello di migliorare **l'accesso al trasporto pubblico sicuro**, stimolare lo **sviluppo economico locale**, promuovere infrastrutture sostenibili e migliorare la qualità della vita per i residenti, contribuendo così alla sicurezza nel quartiere. Guardando al futuro, il Metro Cable non solo mira a espandersi ad altri quartieri di Caracas, ma anche a influenzare positivamente lo sviluppo fisico, economico e culturale della città formale e informale, promuovendo nel contempo il potenziamento dell'organizzazione comunitaria.

Fonte: https://www.moma.org/interactives/exhibitions/2010/smallscalebigchange/projects/metro_cable.html
https://www.archdaily.com/429744/metro-cable-caracas-urban-think-tank



Ceiba Station



L'interno di Ceiba Station

ACCESSIBILITÀ MOTORIA | ACCESSIBILITÀ CULTURALE | ACCESSIBILITÀ SENSORIALE | RIGENERAZIONE URBANA | PARTECIPAZIONE E INCREMENTALITÀ



La Ceiba Station e la città di Caracas

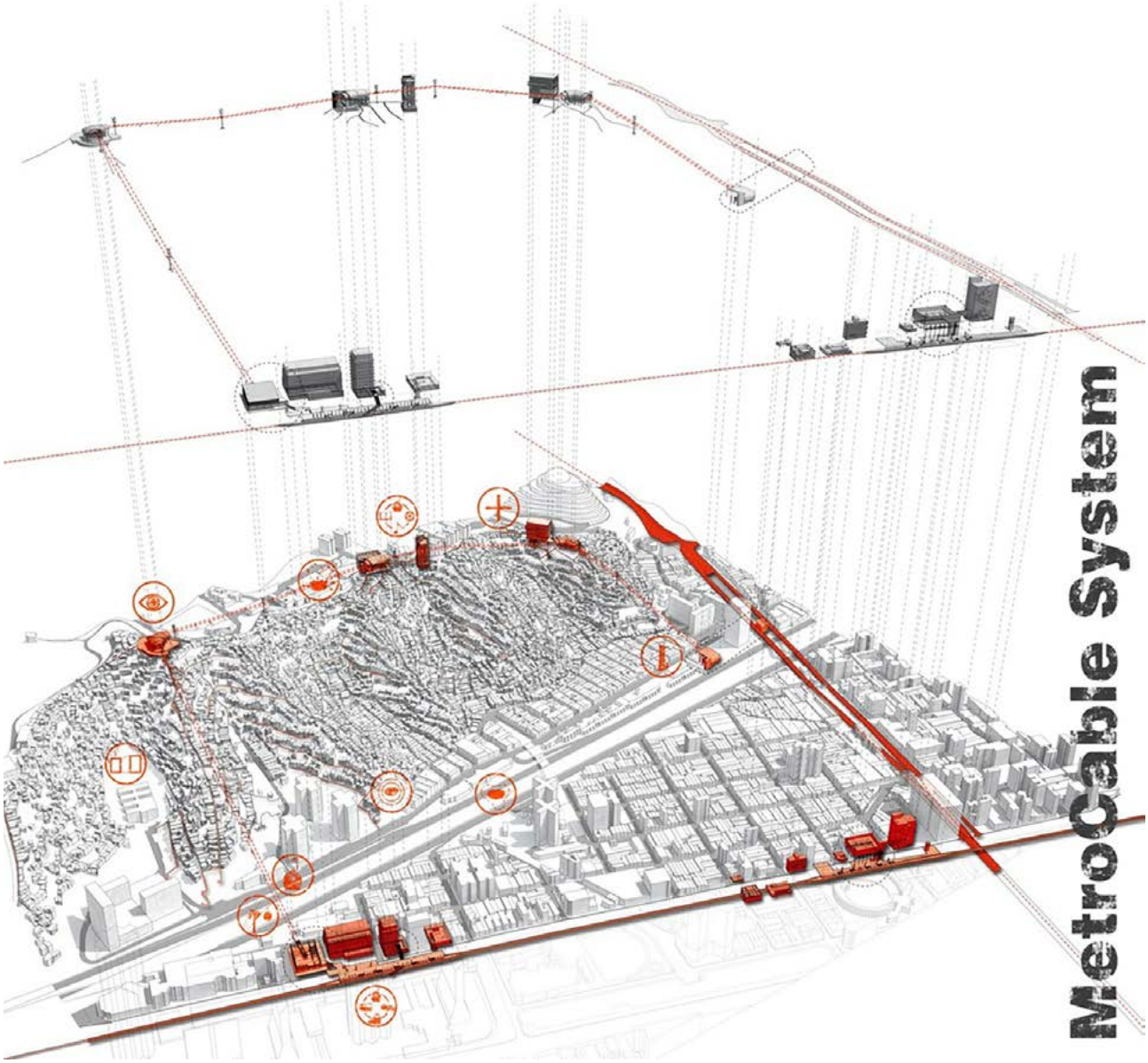


L'interno di Parque Central Station

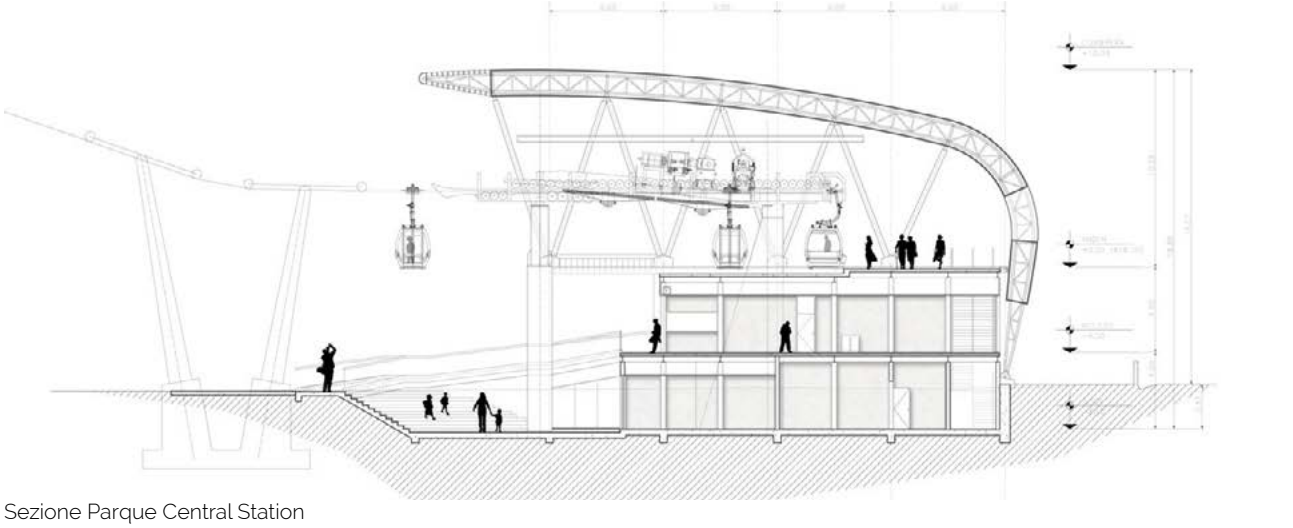


La funivia diventa un importante landmark per Caracas

FUNIVIA DI CARACAS

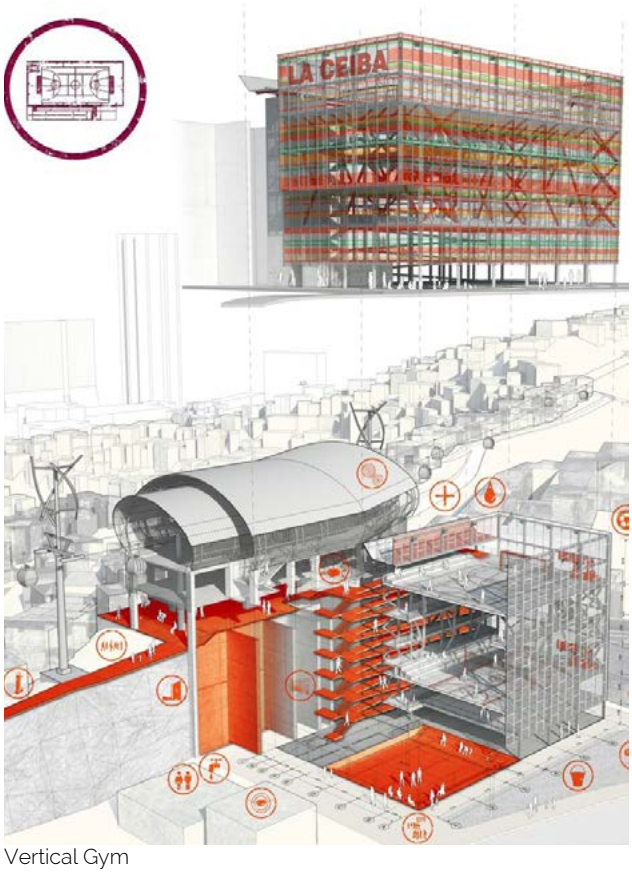


Il sistema della funicolare e i nuovi interventi nella città

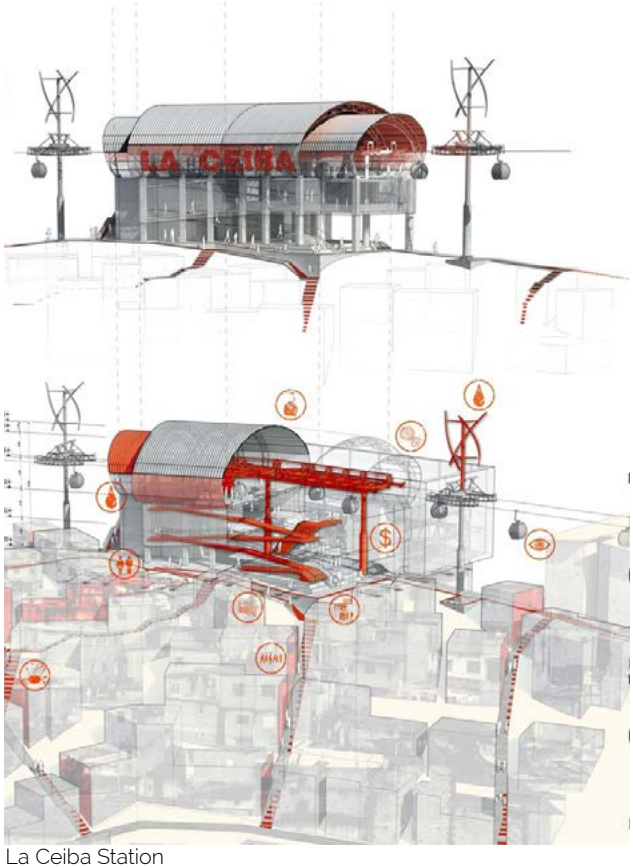


Sezione Parque Central Station

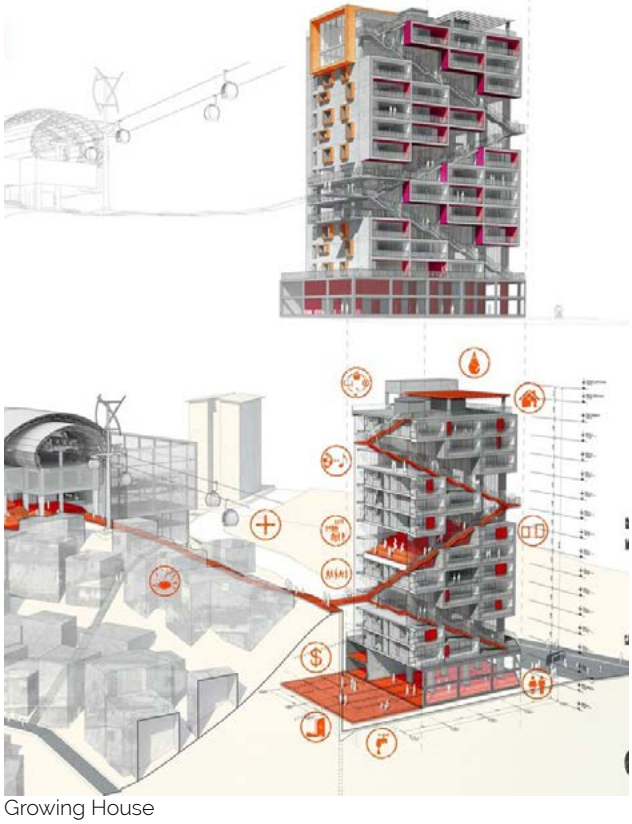
ACCESSIBILITÀ MOTORIA | ACCESSIBILITÀ CULTURALE | ACCESSIBILITÀ SENSORIALE | RIGENERAZIONE URBANA | PARTECIPAZIONE E INCREMENTALITÀ



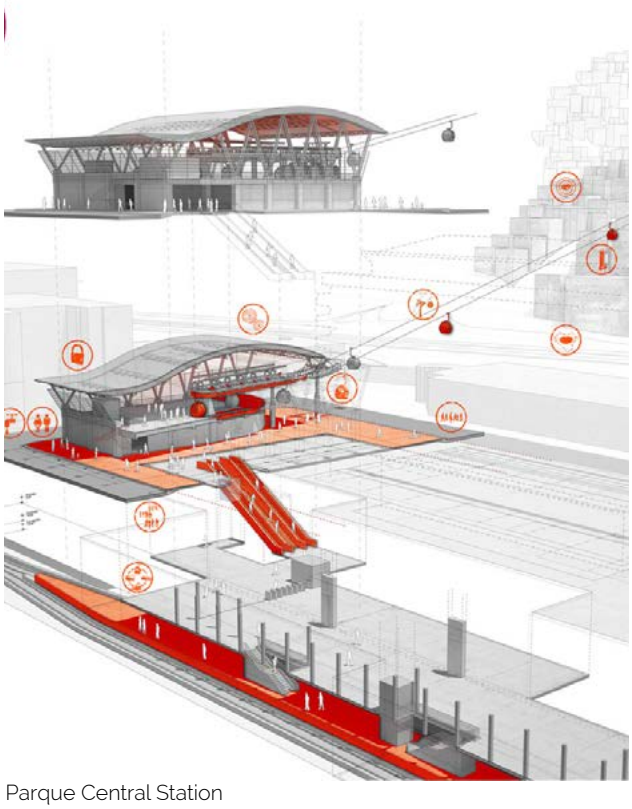
Vertical Gym



La Ceiba Station



Growing House



Parque Central Station

RICONNESSIONE TRA AREE URBANE | **SENSIBILITÀ AL CONTESTO** | **PEDONALIZZAZIONE** | **PERMEABILITÀ E POROSITÀ** | **INNOVAZIONE E TECNOLOGIA**

FUNIVIA DI MEDELLIN

Progettisti: Comune di Medellìn, investirori privati

Luogo: Medellìn, Colombia

Anno: 2004 (linea K) - 2021 (linea P)



Il sistema della funivia nel paesaggio di Medellin

Descrizione:

Il sistema Metrocable di Medellín **integra funivie aeree nella rete di trasporto pubblico della città**. Gestito dalla municipalità di Medellín, il Metrocable è stato lanciato nel 2004 con la prima linea, che collega le aree periferiche della città al centro urbano attraverso una soluzione di mobilità sostenibile e efficiente. Attualmente, il sistema Metrocable di Medellín comprende sei linee operative:

Linea K: Inaugurata nel 2004, è stata la pioniera del sistema Metrocable, collegando settori precedentemente isolati al centro città.

Linea J: Entrata in funzione nel 2007, ha esteso ulteriormente la copertura del Metrocable, migliorando l'accessibilità e la connettività nelle zone periferiche di Medellín.

Linea L: Aperta nel 2010, ha contribuito a integrare ulteriormente le aree di Medellín attraverso il sistema di funivie, facilitando il trasporto rapido e sicuro per i residenti.

Linea H: Inaugurata nel 2016, ha ampliato la rete Metrocable, fornendo collegamenti essenziali tra diverse parti della città e potenziando la mobilità urbana.

Linea M: Avviata nel 2019, ha aggiunto un'altra opzione di trasporto efficace per i residenti di Medellín, con un focus su sostenibilità e efficienza energetica.

Linea P (Picacho): La più recente, aperta nel 2021, collega la parte nord-occidentale di Medellín al centro città, superando un significativo **dislivello di 344 metri.**

Tutte le linee Metrocable sono progettate per migliorare l'accessibilità, ridurre il traffico stradale e l'inquinamento atmosferico, promuovendo al contempo la coesione sociale attraverso una migliore connettività tra diverse comunità di Medellín.



Linea M



Fonte: https://www.poma.net/en/work/line-m-metrocable-medellin/; https://leitner-poma.com/casestudies/medellin-colombia-pioneer-city-urban-cable-transportation

ACCESSIBILITÀ MOTORIA | ACCESSIBILITÀ CULTURALE | ACCESSIBILITÀ SENSORIALE | RIGENERAZIONE URBANA | PARTECIPAZIONE E INCREMENTALITÀ



La linea P



RICONNESSIONE TRA AREE URBANE | SENSIBILITÀ AL CONTESTO | PEDONALIZZAZIONE | PERMEABILITÀ E POROSITÀ | INNOVAZIONE E TECNOLOGIA

MINIMETRÓ DI PERUGIA

Progettisti: Ateliers Jean Nouvel

Luogo: Perugia

Anno: 2008



Binari della minimetro

Descrizione:

Il **Minimetrò** di Perugia è un sistema di trasporto pubblico innovativo inaugurato nel 2008. Si tratta di una **metropolitana leggera automatica progettata** per **migliorare la mobilità urbana** e **ridurre il traffico** automobilistico nel centro storico della città.

La linea Minimetrò si estende per circa 4 km e supera un dislivello di 161 m, lungo la quale sono posizionate **sette fermate / stazioni**: Pian di Massiano, Cortonese, Madonna Alta, Fontivegge, Case Bruciate, Cupa e Pincetto.



Il sistema è completamente automatizzato e funziona senza conducenti, grazie a una serie di funi che trainano i veicoli lungo il percorso.

I treni hanno una frequenza molto alta, con intervalli di circa 1-2 minuti durante le ore di punta, garantendo un servizio efficiente e continuo. Ogni veicolo può trasportare circa 50 persone, con una capacità massima di trasporto di 3.000 passeggeri all'ora per direzione.

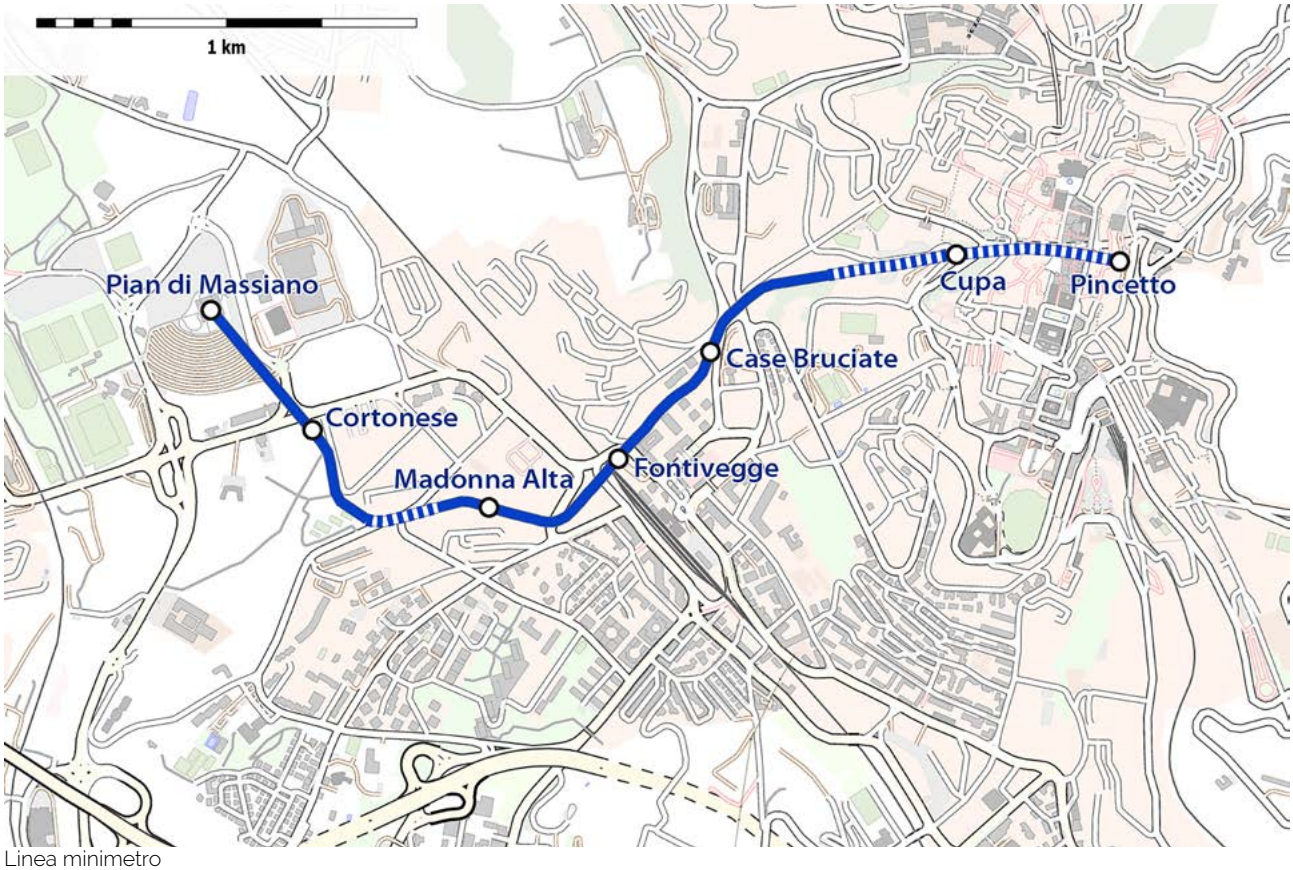
Il Minimetrò utilizza **energia elettrica**, rappresentando una soluzione ecologica per il trasporto urbano e contribuendo a ridurre l'inquinamento e il traffico veicolare. Ha notevolmente ridotto il traffico automobilistico nel centro storico, migliorando la qualità dell'aria e diminuendo il rumore.



Ha **migliorato l'accessibilità al centro storico**, facilitando il trasporto per **residenti e turisti** e promuovendo un trasporto ecologico che riduce le emissioni di CO_2.

Fonte: https://www.jeannouvel.com/projets/minimetro/

ACCESSIBILITÀ MOTORIA | ACCESSIBILITÀ CULTURALE | ACCESSIBILITÀ SENSORIALE | RIGENERAZIONE URBANA | PARTECIPAZIONE E INCREMENTALITÀ



Linea minimetro



RICONNESSIONE TRA AREE URBANE | SENSIBILITÀ AL CONTESTO | PEDONALIZZAZIONE | PERMEABILITÀ E POROSITÀ | INNOVAZIONE E TECNOLOGIA

ASCENSORES DE LISBOA

Progettisti: ing. Raoul Mesnier de Ponsard

Luogo: Lisbona, Portogallo

Anno: 1884 (Elevador do Lavra); 1885 (Elevador da Glória); 1892 (Elevador da Bica)

Descrizione:

La funicolare di Lisbona conosciuta localmente come "Ascensores de Lisboa" è un **sistema di trasporto storico e turistico** che comprende **tre linee** principali: l'Ascensore di Lavra, l'Ascensore di Glória e l'Ascensore di Bica. Queste funicolari sono parte integrante del paesaggio urbano di Lisbona e offrono una soluzione pratica per affrontare le **ripide colline** della città.

L'Ascensore di Lavra, inaugurato nel **1884** è la funicolare più antica di Lisbona; collega la Rua Câmara Pestana con il Largo da Anunciada progettato da Raoul Mesnier du Ponsard un ingegnere di origini francesi. Ascensore di Glória, aperto nel 1885 è forse il più famoso tra i tre ascensori: unisce la Praça dos Restauradores con il Bairro Alto un quartiere noto per la vita notturna e i ristoranti. Questo ascensore è particolarmente apprezzato per la **vista panoramica** che offre sulla città. Ascensore di Bica, funziona dal 1892 e percorre una delle strade più pittoresche di Lisbona.

Presi nell'insieme delle proprie caratteristiche, non esistono impianti simili in tutto il mondo. Gli ascensores di Lavra e Gloria sono l'unico caso di funicolare con vetture elettromotrici: **un ibrido tra una funicolare ed un tram.** Le funicolari di Lisbona sono state inizialmente alimentate a vapore, poi convertite all'energia elettrica all'inizio del XX secolo oltre a rappresentare un efficiente mezzo di trasporto urbano gli ascensori sono anche monumenti storici che riflettono l'ingegneria e l'architettura del loro tempo. Sono gestiti dalla Carris l'azienda di trasporti pubblici di Lisbona.

Questi ascensori sono non solo un **mezzo di trasporto** pratico ma anche un'**attrazione turistica popolare** che permette ai visitatori di sperimentare un pezzo di storia di Lisbona e di godere di viste spettacolari sulla città.

Fonte: https://www.laputa.it/lisbona-funicolari/

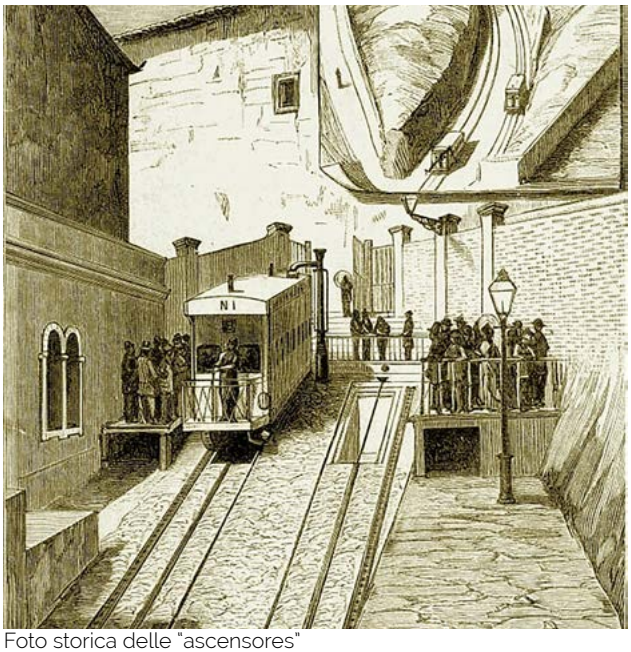


Foto storica delle "ascensores"





Foto attuali delle "ascensores"

ACCESSIBILITÀ MOTORIA | ACCESSIBILITÀ CULTURALE | ACCESSIBILITÀ SENSORIALE | RIGENERAZIONE URBANA | PARTECIPAZIONE E INCREMENTALITÀ



Estratto google maps per localizzazione

Scheda tecnica

Impianto	Ascensor do Lavra	Ascensor da Glória	Ascensor da Bica
staz. superiore:	Rua Câmara Pestana	Jardim de S.Pedro de Alcântara	Largo do Calhariz
schema:			
staz. inferiore:	Largo da Anunciada	Praça dos Restauradores	Rua de São Paulo
tipo:	funicolare elettromotrice	funicolare elettromotrice	funicolare
lunghezza:	180 m	265 m	245 m

RICONNESSIONE TRA AREE URBANE | SENSIBILITÀ AL CONTESTO | PEDONALIZZAZIONE | PERMEABILITÀ E POROSITÀ | INNOVAZIONE E TECNOLOGIA

SERVIZI ON-DEMAND - MAMBA

Finanziatore: MAMBA project

Luogo: Vidzeme, Lituania

Anno: 2020

Descrizione:

Il Transport-on-Demand (ToD) di Vidzeme è una soluzione per la **mobilità nelle zone ruruali,** progettata per risolvere la **mancanza di trasporto pubblico** nelle aree remote dove i servizi tradizionali sono limitati o inesistenti.

ToD consente ai passeggeri di **prenotare telefonicamente** una corsa con un **piccolo autobus o un'autovettura**, con percorsi adattati dinamicamente in base alla domanda. Questo **approccio flessibile** garantisce che i passeggeri vengano prelevati e riaccompagnati in base alle loro esigenze. Il servizio, gestito da un Centro di Coordinamento della mobilità, raggruppa le richieste di corsa in viaggi efficienti e consente ai passeggeri di seguire la corsa in tempo reale.

Il servizio offre **corse giornaliere per vari scopi,** come acquisti, visite mediche e visite sociali. Uno dei principali successi di questa iniziativa è stata la sua capacità di coinvolgere la comunità: il servizio è stato sviluppato dopo **consultazioni con i residenti e le autorità locali,** affinché potesse rispondere a esigenze reali. Le corse devono essere **prenotate in anticipo**, possibilmente 24 ore prima del viaggio desiderato. Il servizio è disponibile nei giorni feriali dalle 4 del mattino alle 11 di sera. Gli utenti possono anche **richiedere viaggi specifici,** compresi quelli per eventi culturali. Nei fine settimana è possibile prenotare corse per i mercati locali e gli eventi culturali, per i quali è necessario un preavviso di una settimana.

Questa programmazione flessibile garantisce ai membri della comunità l'**accesso ai servizi essenziali** e alle attività locali durante la settimana e al tempo stesso permette alle amministrazioni di avere spese ridotte ed un servizio efficiente.









Fonte: http://nordregio.org/wp-content/uploads/2022/10/Mobility-for-All-in-Rural-Areas-1.pdf

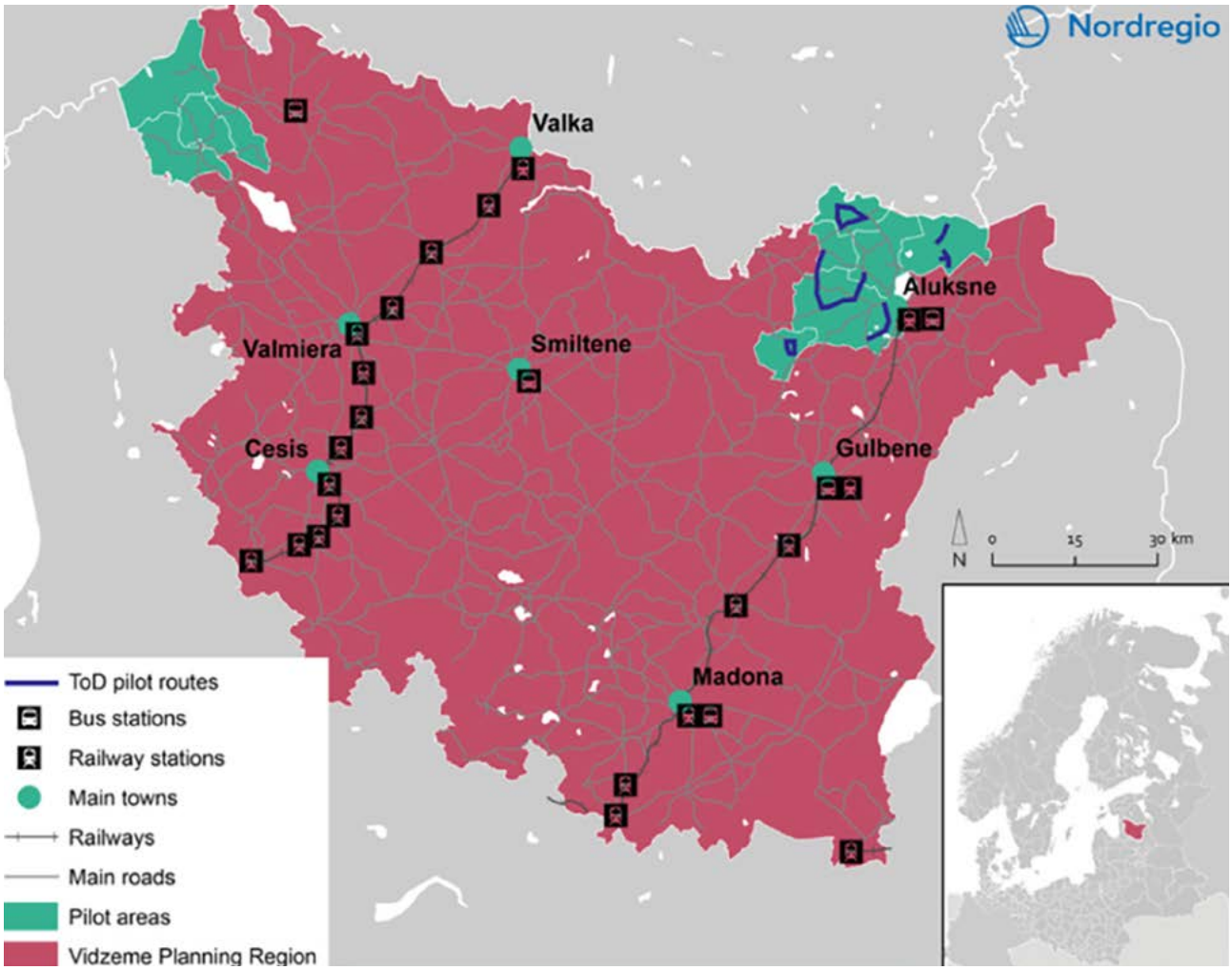
ACCESSIBILITÀ MOTORIA | ACCESSIBILITÀ CULTURALE | ACCESSIBILITÀ SENSORIALE | RIGENERAZIONE URBANA | PARTECIPAZIONE E INCREMENTALITÀ

> My daughter is disabled and lives in the countryside. I regularly provide her with groceries. Usually, I have to find some means of transport. Sometimes I even call a taxi and pay a lot of money for it. This is far more convenient.
>
> Passenger in Aluksne County

> ... Being in the countryside is becoming increasingly sad. Only older people are left here, and not everyone has private transport. This service is obviously a necessity.
>
> Passenger in Alūksne County

> Destinations in high demand are the hospital, the pharmacy, the post office, the shop and back home again.
>
> A driver in Mazsalaca County

> I think it's very good, especially considering how many older people live here.
>
> Passenger in Mazsalaca County



RICONNESSIONE TRA AREE URBANE | SENSIBILITÀ AL CONTESTO | PEDONALIZZAZIONE | PERMEABILITÀ E POROSITÀ | INNOVAZIONE E TECNOLOGIA

ASPASSO, PROGETTO DI MOBILITÀ URBANA INCLUSIVA E SOSTENIBILE

Soggetto proponente: Alberto Franceschini, CEO Protec Ambiente.

Luogo: Senigallia e Bologna, Italia

Anno: 2016





Descrizione:

Aspasso è una **bici speciale** progettata per permettere alle persone con disabilità motoria di essere trasportate senza dover uscire dalla loro carrozzina.

Si tratta di un **mezzo elettrico**, semplice da usare, con un sistema di **pedalata assistita** e retromarcia che consente a chiunque di guidarla senza sforzo. Il progetto è stato creato da Alberto Franceschini nel 2016, ispirato da una bicicletta simile vista in Olanda. Il primo modello è stato donato a Senigallia dalla Protec Ambiente.

Nel maggio 2016 è stato avviato un progetto pilota a Dynamo, la Velostazione di Bologna, dove la bici è **disponibile su prenotazione per turisti disabili**. Il servizio ha ottenuto una forte valenza turistica, permettendo ai disabili di esplorare la città su due ruote con l'aiuto di mappe e consigli su piste ciclabili.

Nel 2017, il progetto si è ampliato con nuovi modelli, tra cui Aspasso Opair (che si trasforma in una sedia a rotelle) e Aspasso Kivo (un tandem per passeggiare con bambini).



Bicicletta per l'accompagnamento di persone in carrozzina



Bicicletta FUN2GO

Fonte: http://www.urbanisticainformazioni.it/IMG/pdf/4_scheda_aspasso_senigallia_2.pdf

CCAR-CO2 FOR ALL.
LIBERI ECOLOGICAMENTE OVUNQUE

Soggetto proponente: Istituto Tecnico Tecnologico "Leonardo da Vinci" con il supporto del Prof. Rossano Mattioli

Posizione: Foligno, Italia

Anno: 2017



App "naturaccessibile"

Descrizione:

Ccar-Co2 for All è un prodotto e un servizio che mira a rendere **accessibili percorsi naturalistici** a tutti, inclusi i disabili. Il prodotto è un **veicolo elettrico fuoristrada omologato**, a 2 o 4 posti, adattato per la guida anche da persone con disabilità motorie. Il servizio turistico offerto consente di visitare luoghi che normalmente sono fruibili solo a piedi, a cavallo o in mountain bike, utilizzando il veicolo ecologico.

Il veicolo, che funziona con un motore elettrico a **bassa emissione di CO2**, è ideale per la mobilità dolce e sostenibile. Ha un'autonomia di 60-100 km e può raggiungere siti naturalistici partendo da qualsiasi luogo urbano, percorrendo strade ordinarie. La velocità massima è di 30 km/h, ridotta a 10 km/h in aree pedonali o sentieri.

Il veicolo è dotato di una "**app**" chiamata "**naturaccessibile**", che offre una **mappa dei percorsi adatti** e funge da navigatore con **GPS**, fornendo anche informazioni sui punti di interesse e le strutture dove è possibile ricaricare il veicolo.

Il veicolo è progettato per l'uso da parte di disabili, con sedili che possono essere adattati per ospitare una sedia a rotelle. La guida è facilitata da comandi doppi omologati. Con il motto "Liberi Ecologicamente Ovunque" (LEO), il progetto si ispira a Leonardo da Vinci, grande inventore, richiamando l'idea di mobilità e accessibilità.



Il veicolo elettrico fuoristrada CCAR-CO2 a 4 posti



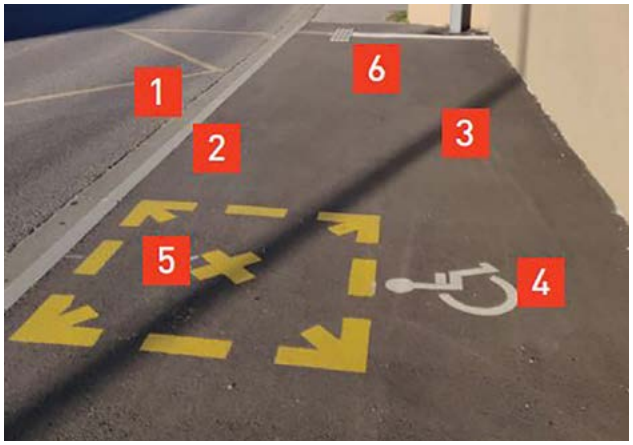
CCAR-CO2 a Foligno lungo il percorso del parco del Fiume Topino; in versione a due posti con sedia a rotelle sul piano di carico

Fonte: http://www.urbanisticainformazioni.it/IMG/pdf/citta_accessibili_ccar-co2_for_all.pdf

Handicap et mobilitè - guida all'accessibilità

Francia, Aubagne _ dal 2022

Guida dedicata all'accessibilità dei trasporti pubblici. Fornisce informazioni pratiche per gli utenti con disabilità, come percorsi accessibili, supporti disponibili nelle stazioni, e linee di contatto per assistenza.





Fonte: https://lignes-agglo.fr/wp-content/uploads/2022/05/Livret-accessibilit%C3%A9-2022.pdf

Mobimétropole - trasporto di persone a mobilità ridotta

Francia, Marseille _ dal 2022

Servizi di trasporto pubblico accessibili, con mappe, strumenti e risorse pensati per garantire mobilità inclusiva a persone con disabilità o mobilità ridotta.

MOBI MÉTROPOLE
Transport de Personnes à Mobilité Réduite



Fonte: https://www.rtm.fr/mobimetropole

Start per tutti - per un bus accessibile

Italia, Emilia-Romagna _ dal 2023

"Start per Tutti" di Start Romagna garantisce l'accessibilità nei trasporti pubblici con mezzi attrezzati, supporti per disabilità sensoriali e informazioni inclusive.

START PER TUTTI
PER UN BUS ACCESSIBILE



Fonte: https://www.startromagna.it/start-per-tutti/

Prendo il bus

Italia, Liguria _ dal 2020

Servizio a chiamata attivato da ATP per persone con disabilità nella città metropolitana di Genova, che consente di prenotare mezzi accessibili garantendo maggiore autonomia e flessibilità negli spostamenti.





Fonte: https://www.genova24.it/2020/08/prendo-il-bus-il-nuovo-servizio-a-chiamata-di-atp-dedicato-ai-disabili-241326/

Wheeliz - noleggio di auto per disabili

Francia _ dal 2015

Wheeliz è una piattaforma che permette di noleggiare auto adattate per persone con disabilità motorie direttamente da privati o professionisti.





Fonte: https://www.wheeliz.com/fr

Tourisme & Handicap - Guida

Francia, Provenza-Alpi-Costa Azzurra _ dal 2023

Guida che elenca strutture turistiche del territorio adatte a persone con disabilità, promuovendo un'accoglienza inclusiva attraverso l'etichetta "Tourisme et Handicap".





Fonte: https://www.tourisme-paysdaubagne.fr/app/uploads/aubagne/2023/12/Guide-accessible-Tourisme-et-Handicap-des-Bouches-du-Rhone-annees-2023_2024.pdf

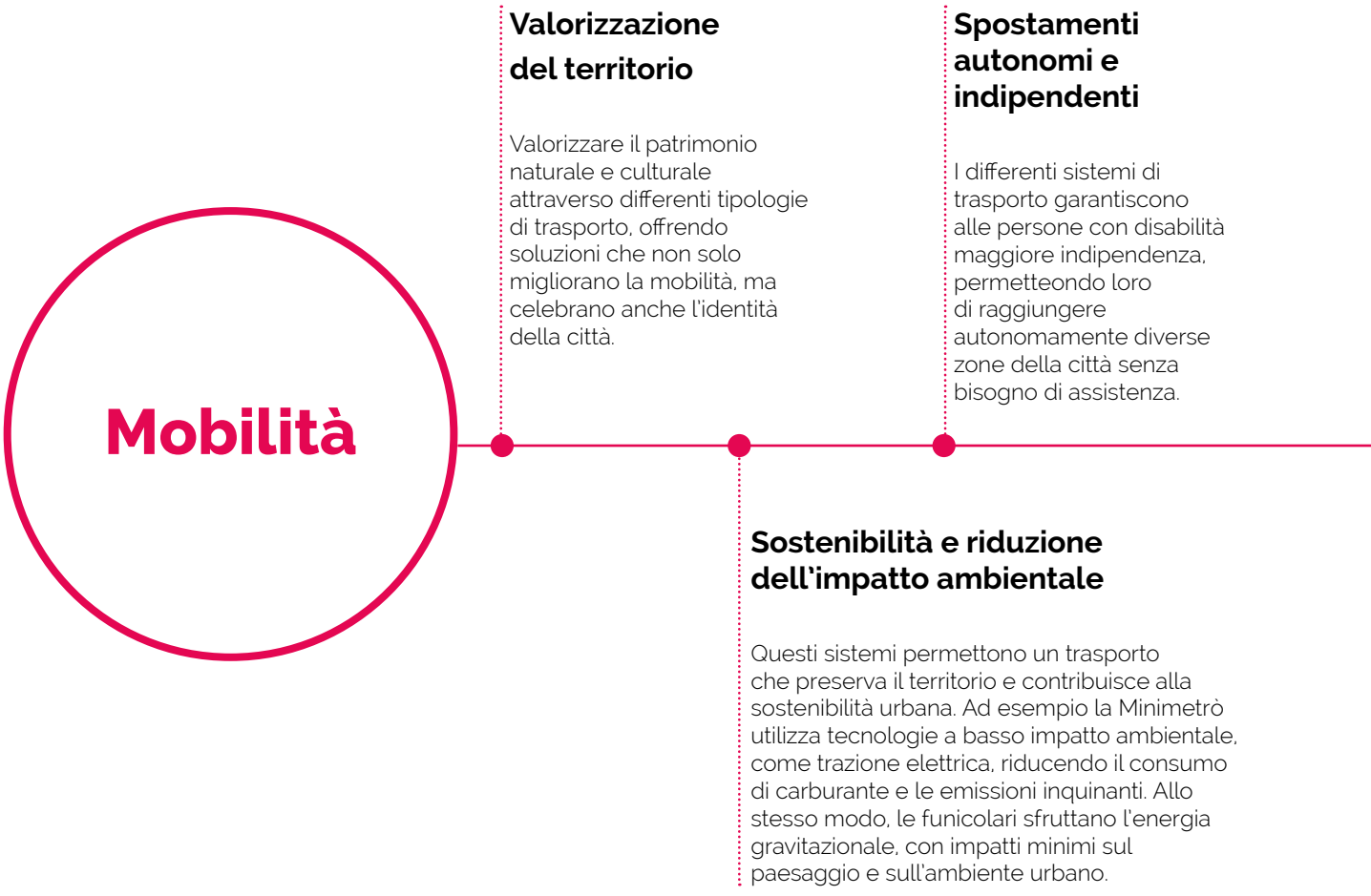
TEMI E OBIETTIVI EMERSI

I sistemi di mobilità analizzati rappresentano esempi di innovazione, pensati per rispondere a **sfide urbane complesse**, ma con un focus comune su un aspetto fondamentale: **l'accessibilità universale**. Qui, il concetto di "accessibilità" non si limita a garantire il superamento di barriere fisiche, ma si estende anche all'**inclusione sociale ed economica**, all'**integrazione** culturale e al miglioramento della qualità della vita. In ciascuno di questi casi, la mobilità è vista come un mezzo non solo per spostarsi all'interno dei confini comunali, ma anche per **unire territori, connettere persone, valorizzare il patrimonio** e trasformare le città in luoghi più equi e sostenibili.

Le funicolari e i sistemi di trasporto, pur mantenendo una forte componente storica o iconica, sono stati modernizzati per renderli fruibili a chiunque. È il caso della funicolare di Montecatini, ma anche delle più recenti metropolitane aeree di Medellín e Caracas, che integrano elementi tecnologici moderni e soluzioni accessibili per garantire che tutti possano utilizzarli con facilità. A Montecatini, per esempio, la storicità e la modernità si incontrano, migliorando l'accesso a zone turistiche e residenziali. L'adozione di **tecnologie avanzate**, come quelle nei sistemi Metrocable, ha reso possibile l'accesso ai quartieri più periferici, una mossa che non solo migliora la mobilità, ma **riduce** anche le **disuguaglianze sociali e territoriali**.

Tutti questi progetti si inseriscono all'interno di una visione di **riqualificazione urbana complessiva**,: ogni iniziativa, che si tratti di Medellín, Caracas, Montecatini o Perugia, non è un intervento isolato, ma fa parte di un piano urbano più ampio che prevede la creazione di spazi accessibili, sostenibili, vivibili e, soprattutto, inclusivi.

Uno dei principali obiettivi è quello di generare sistemi di mobilità **sicuri, intuitivi e semplici nell'uso**, capaci quindi di rendere tutti i possibili utenti **autonomi e indipendenti** negli spostamenti all'interno del proprio territorio. Infine va sottolineato come queste forme di trasporto accessibile favoriscono lo sviluppo di **nuove forme di turismo**, offrendo itinerari più ampi e inclusivi per tutti i visitatori.



	Funicolare Montecatini Terme	Funivia di Caracas	Funivia di Meddellin	Minimetro di Perugia	Ascensores de Lisboa	Servizi On-Demand Mamba
ACCESSIBILITÀ MOTORIA	●	●	●	●	●	●
ACCESSIBILITÀ CULTURALE						●
ACCESSIBILITÀ SENSORIALE						●
RIGENERAZIONE URBANA		●	●			
PARTECIPAZIONE E INCREMENTALITÀ		●	●			●
RICONNESSIONE TRA AREE URBANE	●	●	●	●		●
SENSIBILITÀ AL CONTESTO						
PEDONALIZZAZIONE				●	●	
PERMEABILITÀ E POROSITÀ						
INNOVAZIONE E TECNOLOGIA		●	●	●		●

Semplicità e sicurezza nell'uso, accessibilità delle informazioni

Garantire che il sistema sia intuitivo, facile da usare e sicuro per tutti gli utenti, anche per coloro che potrebbero avere difficoltà a orientarsi in un ambiente urbano. La stabilità e la sicurezza dei mezzi, unita a una progettazione che evita la complessità, rendono questi trasporti particolarmente adatti a una varietà di utenti, inclusi anziani e persone con disabilità. Utilizzare sistemi, tecnologie e segnaletica che siano accessibili a diversi tipi di disabilità (Braille, informazioni sonore, etc.)

Recupero di aree periferiche

I sistemi di trasporto analizzati contribuiscono alla ri-attivazione delle aree periferiche, migliorando la connessione con il centro urbano e stimolando la riqualificazione delle zone meno centrali.

Equità sociale e inclusione

Creare un sistema di trasporto che sia inclusivo e che risponda alle necessità di tutti i gruppi sociali, garantendo pari opportunità di mobilità per ogni cittadino.

Turismo per tutti

L'accessibilità e la connessione tra diverse aree urbane favoriscono lo sviluppo di nuovi flussi turistici, offrendo itinerari più ampi e inclusivi per tutti i visitatori

10.
Nuove tecnologie



La trasformazione digitale sta ridefinendo il modo in cui si percepisce e si attraversa lo spazio urbano, offrendo strumenti capaci di amplificare l'accessibilità e rendere più immediata la relazione tra persone e luoghi. Non si tratta solo di integrare dispositivi o app, ma di ripensare il rapporto con la città attraverso soluzioni che agevolano l'autonomia, la comprensione e l'interazione.

Nei centri storici come nei contesti più recenti, gli esempi mostrati rivelano come sia possibile rendere i percorsi più leggibili e gli spazi più accoglienti, anche per chi affronta limiti sensoriali o motori. **Sistemi di mappatura accessibile**, **itinerari georeferenziati**, **QR code informativi**, **interfacce multisensoriali** e **dispositivi di assistenza all'orientamento visivo o sonoro** sono solo alcune delle soluzioni adottate per valorizzare il patrimonio e facilitare l'esplorazione autonoma dei luoghi. La tecnologia diventa così un alleato discreto, che non invade ma accompagna, capace di adattarsi ai ritmi e alle esigenze di ciascun utente.

In territori fragili o complessi, come quelli collinari o a forte valenza storico-architettonica, il contributo delle tecnologie può risultare particolarmente efficace: per fornire informazioni contestuali in tempo reale, per **orientare l'utenza lungo percorsi** alternativi o per **facilitare l'accesso ai contenuti culturali** con modalità inclusive. L'innovazione digitale, se guidata da una visione progettuale sensibile, non produce omologazione, ma rafforza l'identità dei luoghi, offrendo nuovi livelli di lettura e fruizione. È una forma di infrastruttura silenziosa, che potenzia l'inclusione senza cancellare la complessità dei contesti.
[BDL, YH, MF]

I-ACCESS

Partner: Dip. Arch. Univ. Palermo (coordinatrice R. Plescia e F. Fernandez); CNR; Comune di Palermo; Dipartimento dei Beni Culturali e dell'Identità Siciliana, Regione Siciliana; Soprintendenza Beni Culturali ed Ambientali di Palermo, Regione Siciliana; Università di Malta; Comune di La Valletta, Malta; Innovogy Ltd.

Luogo: Palermo, Italia

Anno: 2020

Descrizione:

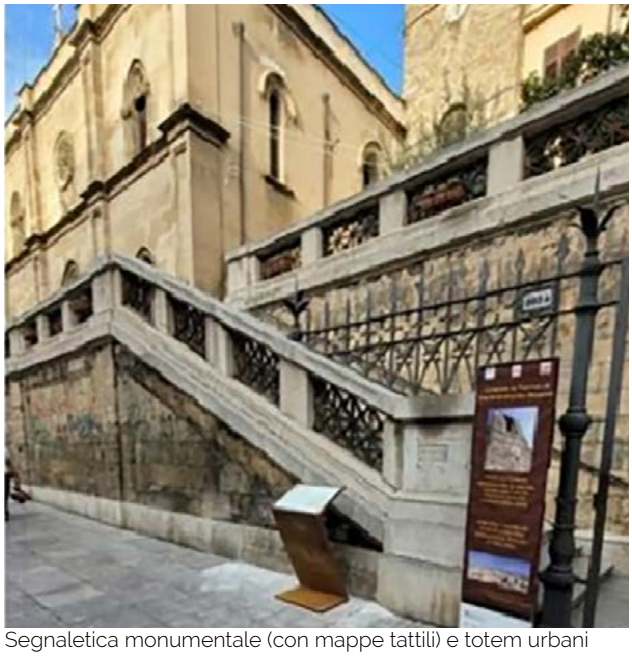
Il progetto I-ACCESS si concentra sull'**accessibilità fisica** e **culturale**, integrando **interventi architettonici, tecnologie innovative e attività educative** per superare le barriere fisiche e mentali. L'obiettivo è migliorare l'accesso ai centri storici di Palermo e La Valletta, attraverso una collaborazione transfrontaliera che coinvolge municipalità, associazioni per disabili e culturali, e la Soprintendenza della Regione Sicilia.
Gli ambiti di intervento si snodano lungo itinerari a Palermo, tra le chiese della Vucciria, e a La Valletta, intorno ai monumenti nell'area dell'antico mattatoio delle Biċċerija. Gli interventi previsti includono:

Accessibilità fisica: Creazione di itinerari accessibili per disabili, con oggetti intelligenti lungo i percorsi e nei pressi dei monumenti.

Accessibilità ai contenuti: Sviluppo di tecnologie, banche dati, servizi web e app per fornire informazioni geo-localizzate e multimediali sui punti di interesse.

Inoltre, il progetto prevede una **Piattaforma Partecipativa di Consultazione Pubblica** sull'accessibilità, per coinvolgere direttamente i cittadini nella definizione delle regole del vivere comune.
Le azioni del progetto mirano a definire nuove **metodologie replicabili** in altri contesti, contribuendo allo sviluppo della cultura e alla valorizzazione dei beni storici.
Questi obiettivi sono allineati con le modifiche introdotte nel 2008 al Codice dei Beni Culturali e del Paesaggio, che promuovono la fruizione pubblica del patrimonio anche per le persone diversamente abili.

Fonti: https://www.unipa.it/PROGETTO-I-ACCESS/; https://www.i-access.eu/

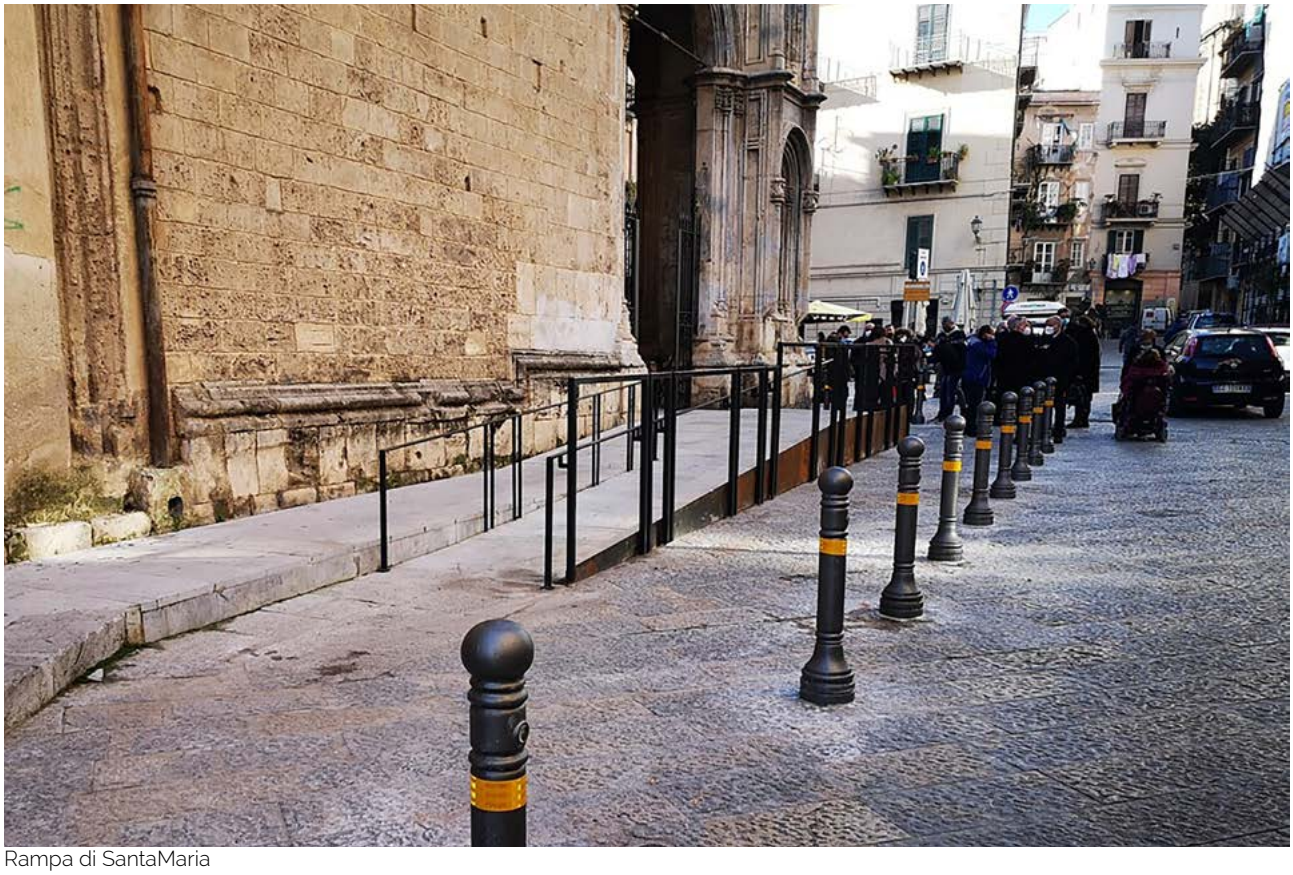


Segnaletica monumentale (con mappe tattili) e totem urbani



Opera tattile de "La Cattedrale di Palermo"

ACCESSIBILITÀ MOTORIA | ACCESSIBILITÀ CULTURALE | ACCESSIBILITÀ SENSORIALE | RIGENERAZIONE URBANA | PARTECIPAZIONE E INCREMENTALITÀ



Rampa di SantaMaria



Totem urbani con descrizione del percorso



Segnaletica monumentale con mappe tattili



Il Sindaco Leoluca Orlando prova l'applicazione per i non vedenti nella chiesa di San Giorgio dei Genovesi

RICONNESSIONE TRA AREE URBANE | SENSIBILITÀ AL CONTESTO | PEDONALIZZAZIONE | PERMEABILITÀ E POROSITÀ | INNOVAZIONE E TECNOLOGIA

I-ACCESS



Totem urbani



Mappa dell'accessibilità Tavola 1

ACCESSIBILITÀ MOTORIA | ACCESSIBILITÀ CULTURALE | ACCESSIBILITÀ SENSORIALE | RIGENERAZIONE URBANA | PARTECIPAZIONE E INCREMENTALITÀ



RICONNESSIONE TRA AREE URBANE | SENSIBILITÀ AL CONTESTO | PEDONALIZZAZIONE | PERMEABILITÀ E POROSITÀ | INNOVAZIONE E TECNOLOGIA

I-ACCESS



App I-ACCESS



Mappa dell'accessibilità Tavola 2

ACCESSIBILITÀ MOTORIA | ACCESSIBILITÀ CULTURALE | ACCESSIBILITÀ SENSORIALE | RIGENERAZIONE URBANA | PARTECIPAZIONE E INCREMENTALITÀ



RICONNESSIONE TRA AREE URBANE | SENSIBILITÀ AL CONTESTO | PEDONALIZZAZIONE | PERMEABILITÀ E POROSITÀ | INNOVAZIONE E TECNOLOGIA

VENEZIA ACCESSIBILE

Autore: Comune di Venezia

Ideatrice: Arch. Lucia Baracco

Luogo: Venezia, Italia

Anno: dal 2003

Descrizione:

Nell'immaginario collettivo Venezia è vista come una grande barriera architettonica: la sua morfologia costituita da circa 120 insulae collegate da oltre 430 ponti induce ad immaginare la città come un luogo difficile da percorrere e fruire. In realtà grazie alla sinergia tra fattori diversi emerge un quadro di accessibilità urbana molto più soddisfacente di quanto si possa immaginare. Si fa riferimento alla combinazione tra la "speciale" morfologia della città storica e la capillare rete di trasporto pubblico, ma anche alla contestuale realizzazione di **interventi pubblici per il superamento delle barriere architettoniche**, affiancata da una complessa attività di **informazione multimediale**. Tale combinazione garantisce l'accessibilità urbana ad oltre il 70% della città storica.

Il progetto Venezia a partire dal 2003, nasce su questi presupposti e si sviluppa in molteplici ambiti:

Mobilità urbana: una capillare rete di trasporto acqueo, con 55 fermate (imbarcaderi) e mezzi (vaporetti e motoscafi) attrezzati per il trasporto delle persone su sedia a ruote. A ciò si affianca un trasporto privato (taxi acquei dotati di elevatore) e quello "dedicato" gestito dall'amministrazione comunale.

Lavori pubblici: per accrescere progressivamente l'accessibilità urbana sono stati realizzati interventi di eliminazione delle barriere architettoniche su alcuni ponti considerati strategici.

Informazione: è stata avviata una campagna di **comunicazione multimediale e multisensoriale** sull'accessibilità urbana: la mappa Venezia Accessibile, con informazioni utili alla mobilità delle persone disabili (parcheggi, infopoint, trasporto pubblico e dedicato, etc.), una serie di itinerari senza barriere.

fonte: http://www.urbanisticainformazioni.it/IMG/pdf/sche-da_il_paradosso_venezia.pdf



Itinerari senza barriere, cartacei e online



Ponte Rezzonico, pietra bianca e della trachite scura

ACCESSIBILITÀ MOTORIA **ACCESSIBILITÀ CULTURALE** **ACCESSIBILITÀ SENSORIALE** **RIGENERAZIONE URBANA** **PARTECIPAZIONE E INCREMENTALITÀ**



Ponte Papadopoli, il gradino agevolato con rampa metallica e corrimano



Ponte de la Bala, rampa temporanea



Rampa con sistema a telaio per non caricare sul ponte.



Ponte Longo, rampa temporanea



Ponte de la Calcina, rampa temporanea

VENEZIA ACCESSIBILE



Mappa di Venezia

ACCESSIBILITÀ MOTORIA | ACCESSIBILITÀ CULTURALE | ACCESSIBILITÀ SENSORIALE | RIGENERAZIONE URBANA | PARTECIPAZIONE E INCREMENTALITÀ



RICONNESSIONE TRA AREE URBANE | SENSIBILITÀ AL CONTESTO | PEDONALIZZAZIONE | PERMEABILITÀ E POROSITÀ | INNOVAZIONE E TECNOLOGIA

VENEZIA ACCESSIBILE

Il centro storico di Venezia è costituito da 121 isole collegate tra loro da 435 ponti.
Per passare da un'isola all'altra, in mancanza di ponti "attrezzati", è necessario utilizzare i mezzi di trasporto pubblico.
Le aree verdi visualizzate nella pianta sono raggiungibili con i vaporetti, che trasportano fino a 4 carrozzine alla volta; le aree verde chiaro sono raggiungibili con "i motoscafi", che trasportano una sola carrozzina alla volta.
Tutti gli approdi sono accessibili.

The historic centre of Venice comprises 121 islands linked by 435 bridges.
To reach islands without accessible bridges you will need to use public transport.
The green areas in the map can be reached by vaporetti which can transport up to 4 wheelchairs at a time; the light green areas can be reached by "motoscafi", which can only transport one wheelchair at a time.
Landing stages are accessible.

Murano



Burano



Sportelli informativi *Information points*

Comune di Venezia/*Venice City Council*
Città per tutti - City for all

Per ulteriori informazioni visita il sito
Further information is available on the website
www.veneziacittapertutti.it

oppure inviaci una e-mail all'indirizzo
or you can write us an email at the address
cittapertutti@comune.venezia.it

Terminal turistici *Tourist terminals*

Aeroporto Marco Polo
Marco Polo Airport
Web : www.veniceairport.it
Collegamenti tra l'aeroporto e Venezia:
- autobus ACTV n. 5 attrezzato
- trasporto pubblico acqueo di linea Alilaguna

Connecting services between the airport and Venice:
- ACTV line 5 bus with facilities for the disabled
- Alilaguna public boat service

Ferrovia - *Railway*
Sala Blu - Blue Hall
Web: www.rfi.it
Numero verde 800 90 60 60 da linea fissa per prenotare il servizio di assistenza. Da cellulare numero unico nazionale 199 30 30 60 a pagamento.
Toll free number 800 90 60 60 from landline to book for the assistance service. Pay-per-call number 199 30 30 60 in Italy from mobile.

Servizi:
- messa a disposizione della sedia a rotelle
- accompagnamento al treno o all'uscita della stazione
- salita e discesa con carrello elevatore

Services:
- a wheelchair can be provided
- a helper is available to accompany the disabled to the station exit or connecting train
- transport up and down with lifts

Stazione marittima - *Port*
Terminal Passeggeri SpA
tel. +39 041 240 3000 - web: www.vtp.it

Terminal Crociere area Marittima
Terminal Crociere area San Basilio

Servizi:
- sedia a rotelle a disposizione per imbarco/sbarco passeggeri
- navetta attrezzata per trasporto da terminal a nave da richiedere alla compagna di crociera
- stalli di sosta gratuiti per titolari di contrassegno disabili

Services:
- a wheelchair can be provided
- shuttle service between terminal and ship available upon prior request to the cruise line company
- free parkings with special terms for disabled voucher holders

Collegamenti tra i terminal ubicati nell'area di Marittima e centro storico:
- people mover
- trasporto pubblico acqueo di linea Alilaguna
Collegamenti tra terminal San Basilio e centro storico:
- motoscafi ACTV 5.1/5.2 e vaporetto n. 2

Connecting services between the city centre and the two terminals:
- People Mover
- Public water transport Alilaguna
Connections between the San Basilio terminal and the city centre:
- ACTV motorboats lines 5.1/5.2, 6 and vaporetto line 2

Parcheggi - Car parks

Parcheggi con agevolazioni per titolari di contrassegno disabili
Car parks with special terms for disabled voucher holders

Autorimessa Comunale AVM spa Venezia
Piazzale Roma 496 - tel. +39 041 272 7301
web: www.avmspa.it
14 posti auto gratuiti per le prime 12 ore (4 posti prenotabili)
14 free parking spaces for the first 12 hours (4 bookable spaces)

Parcheggio S. Andrea AVM spa Venezia
Piazzale Roma - tel. +39 041 272 7304
2 posti auto gratuiti per le prime 12 ore.
2 free parking spaces for the first 12 hours

Stalli di sosta - Car parking spaces
A Piazzale Roma 12 stalli di sosta
Al Tronchetto sono presenti 4 stalli di sosta
In Piazzale Roma, there are 10 car parking spaces marked in yellow.
At Tronchetto island, there are 4 parking spaces marked in yellow.

Altri parcheggi - *Other car parks*
Autopark Doge - P. Park srl
Piazzale Roma 467 - tel. +39 041 520 2489
web: http://www.cadoge.it/

Garage S. Marco spa
Piazzale Roma 467/F - tel. +39 041 523 2213
web: http://www.garagesanmarco.it/

Interparking Italia srl
Isola Nuova del Tronchetto
tel. +39 041 520 7555
web: www.veniceparking.it

Collegamenti con il centro storico:
Connections with the city centre:
- vaporetto ACTV n. 2
- people mover

Trasporto pubblico

ACTV Spa
Web: www.actv.it
Call center Hellovenezia
tel. +39 041 2424
Orari, percorsi linee di navigazione ed automobilistiche, biglietti.
Timetables, boat and bus lines, tickets.
Le Navi Traghetto sono dotate di ascensore e di servizi igienici a norma.
Ferries from Tronchetto to Lido di Venezia have lifts and toilets for the disabled.

La tariffa agevolata di 1,50 € è riservata alle persone in carrozzina.
A special price of 1,50 € is applied for wheelchair users.

Approdi mezzi pubblici
Landing stages

1 Piazzale Roma "B"
2 Piazzale Roma "C"
3 Piazzale Roma "D"-"E"
4 Piazzale Roma "F"-"G"
5 Ferrovia "E"
6 Ferrovia "A"-"B"
7 Ferrovia "C"-"D"
8 Riva de Biasio (linea 5.1/5.2)
9 Riva de Biasio (linea 1)
10 S. Marcuola
11 S. Stae
12 Ca' d'Oro
13 Rialto "C"-"D"
14 Rialto "A"-"B"
15 S. Silvestro
16 S. Angelo
17 S. Tomà
18 Ca' Rezzonico
19 S. Samuele
20 Accademia "A"
21 Giglio
22 Salute
23 S. Marco *Vallaresso*
24 S. Marco *Giardinetti*
25 S. Zaccaria "E"-"F"
26 S. Zaccaria "C"-"D"
27 S. Zaccaria "B"
28 S. Zaccaria "A"
29 Arsenale
30 Giardini
31 Giardini *Biennale*
32 S. Elena
33 S. Pietro di Castello
34 Bacini
35 Celestia
36 Ospedale
37 F. Nuove (per Ospedale/Lido) "D"
38 F. Nuove (per Murano/Ferrovia) "B"-"C"
39 F. Nuove (per Burano) "A"
40 Madonna dell'Orto
41 S. Alvise
42 Tre Archi
43 Crea
44 Guglie
45 Tronchetto *Mercato Ortofrutticolo*
46 Tronchetto
47 Tronchetto *Nave Traghetto*
48 Stazione Marittima (Alilaguna - Terminal Fusina)
49 S. Marta
50 Sacca Fisola
51 S. Basilio
52 Zattere (per S. Zaccaria)
53 Zattere *Gesuati* (per Piazzale Roma)
54 Palanca
55 Redentore
56 Zitelle
57 S. Giorgio
58 Cimitero *S. Michele*
59 Zattere (Alilaguna)
60 Rialto Mercato
61 Spirito Santo
62 Colonna
63 Faro
64 Navagero
65 Museo
66 Da Mula
67 Venier
68 Serenella
69 Burano
70 Mazzorbo
71 Accademia "C" (San Vio)

People Mover

1 Piazzale Roma
2 Stazione Marittima
3 Tronchetto

Servizi igienici pubblici
Public toilets

1 Tronchetto
Isola del Tronchetto (ore 8.00 - 19.00)
2→10 Stazione marittima - Terminal Crociere
Cruise terminals
11 Stazione marittima
Terminal Aliscafi/Crociere San Basilio
12 Piazzale Roma
Santa Croce 456/A Calle Cossetti
(ore 8.00 - 21.00)
13 Stazione Ferroviaria
(ore 6.00 - 23.00)
14 San Leonardo
Cannaregio 1586/A (ore 7.30 - 19.00)
15 Rialto Novo
S. Polo 551 (ore 7.00 - 19.00)
16 San Bartolomio
S. Marco 5404 (ore 8.00 - 20.00)
17 Accademia
Dorsoduro 1050 (ore 9.00 - 19.00)
18 San Marco
Calle Ascension, 1265 (ore 9.00 - 20.00)
19 Bragora
Castello 4053 (ore 10.00 - 19.00)
per arrivarci è necessario superare un ponte / *You have to cross a bridge*
20 Cimitero San Michele
21 Giardini Napoleonici
Castello (ore 10.00 - 19.00)
22 Murano
Fondamenta Colonna (ore 10.00 - 18.00)
23 Burano
Piazza Galuppi (ore 9.00 - 19.00)

L'orario di apertura può subire variazioni.
Opening hours may change.

Ponti agevolati
Facilitated bridges

A Ponte Papadopoli (pedana amovibile) *(removable ramp)*
B Ponte de le Sechere (gradino agevolato) *(low steps)*
C Ponte Ognissanti (gradino agevolato) *(low steps)*
D Ponte delle Guglie (gradino agevolato) *(low steps)*
E Ponte di San Felice (gradino agevolato) (low steps)
F Ponte de la Pagia (pedana amovibile) *(removable ramp)*
G* Ponte dei Pensieri (gradino agevolato - percorribile solo durante apertura Biennale) *(low steps - crossable only during Biennale)*
H Ponte S. Pietro (gradino agevolato) *(low steps)*
I Ponte delle Cappuccine (gradino agevolato) *(low steps)*
J Ponte di Terranova (gradino agevolato) *(low steps)*

Ponti con rampa temporanea
Bridges with temporary ramp

K Ponte Molin
L Ponte Longo
M Ponte de la Calcina
N Ponte ai Incurabili
O Ponte Ca' Balà
P Ponte de la Salute

URBAN EXPERIENCE

Fondatore: Carlo Infante

Luogo: Roma

Anno: 2010

Descrizione:

Urban Experience è un'organizzazione che si occupa di esplorare e valorizzare lo spazio urbano attraverso attività creative, culturali e partecipative. Fondata in Italia, si distingue per la sua capacità di **combinare nuove tecnologie, storytelling e interazione sociale** per promuovere una **fruizione innovativa delle città.**

La loro missione è "giocare le città", integrando il web e il territorio per creare nuovi spazi pubblici e forme di spettacolarità che coinvolgono attivamente i cittadini come:

Walkabout: per promuovere esplorazioni urbane che uniscono passeggiate e conversazioni. Grazie all'uso di smartphone, cuffie e radioriceventi, i partecipanti possono ascoltare voci e audio predisposti in un flusso radiofonico, spesso trasmesso in streaming e georeferenziato. Questo metodo permette di creare storie orali nei luoghi attraversati, lasciando una traccia dei percorsi con podcast audio, formando un geoblog parlante.

Eventi Culturali e Performance: spesso utilizzando spazi urbani non convenzionali come teatri a cielo aperto, piazze e strade.

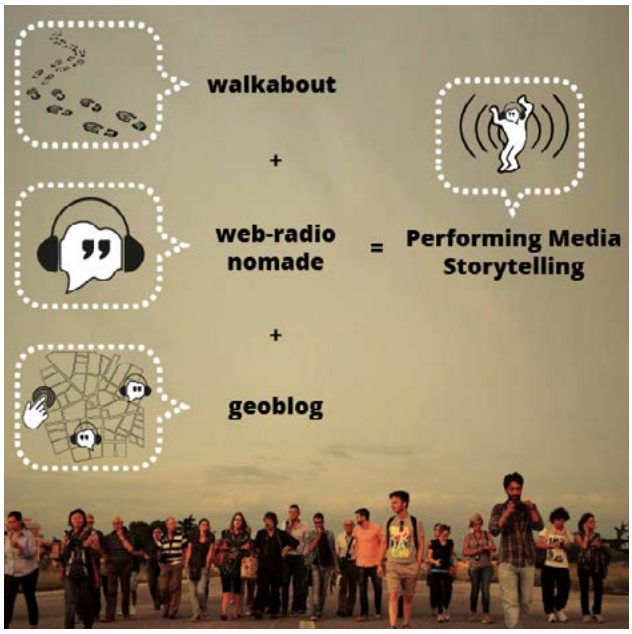
Progetti Educativi: collaborando con scuole e università per promuovere la conoscenza e l'interesse per la cultura urbana, l'arte e la tecnologia.

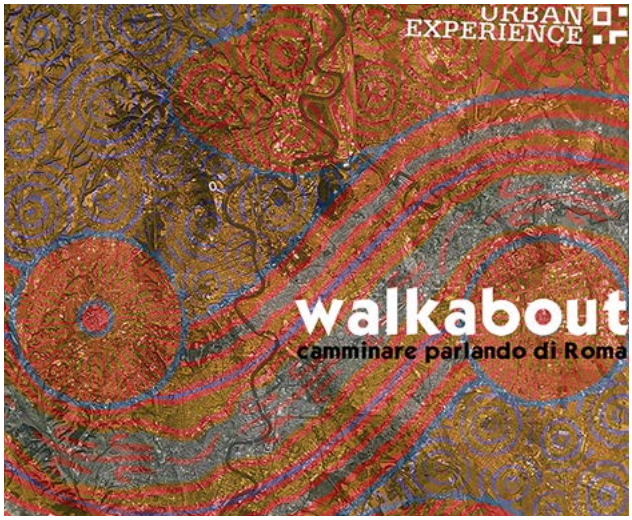
Uso di Nuove Tecnologie: Urban Experience integra l'uso di tecnologie avanzate come la realtà aumentata, le applicazioni mobili e i social media per creare esperienze urbane immersive e interattive.

Promozione della Partecipazione Attiva: Uno degli obiettivi principali di Urban Experience è coinvolgere i cittadini in modo attivo, stimolandoli a riscoprire e reinterpretare gli spazi urbani attraverso una partecipazione diretta e creativa.

Urban Experience si propone quindi come un punto di riferimento per chi è interessato a vivere la città in modo nuovo e partecipativo, riscoprendone il valore storico, culturale e sociale attraverso l'innovazione e la creatività.

Fonte: https://www.urbanexperience.it/



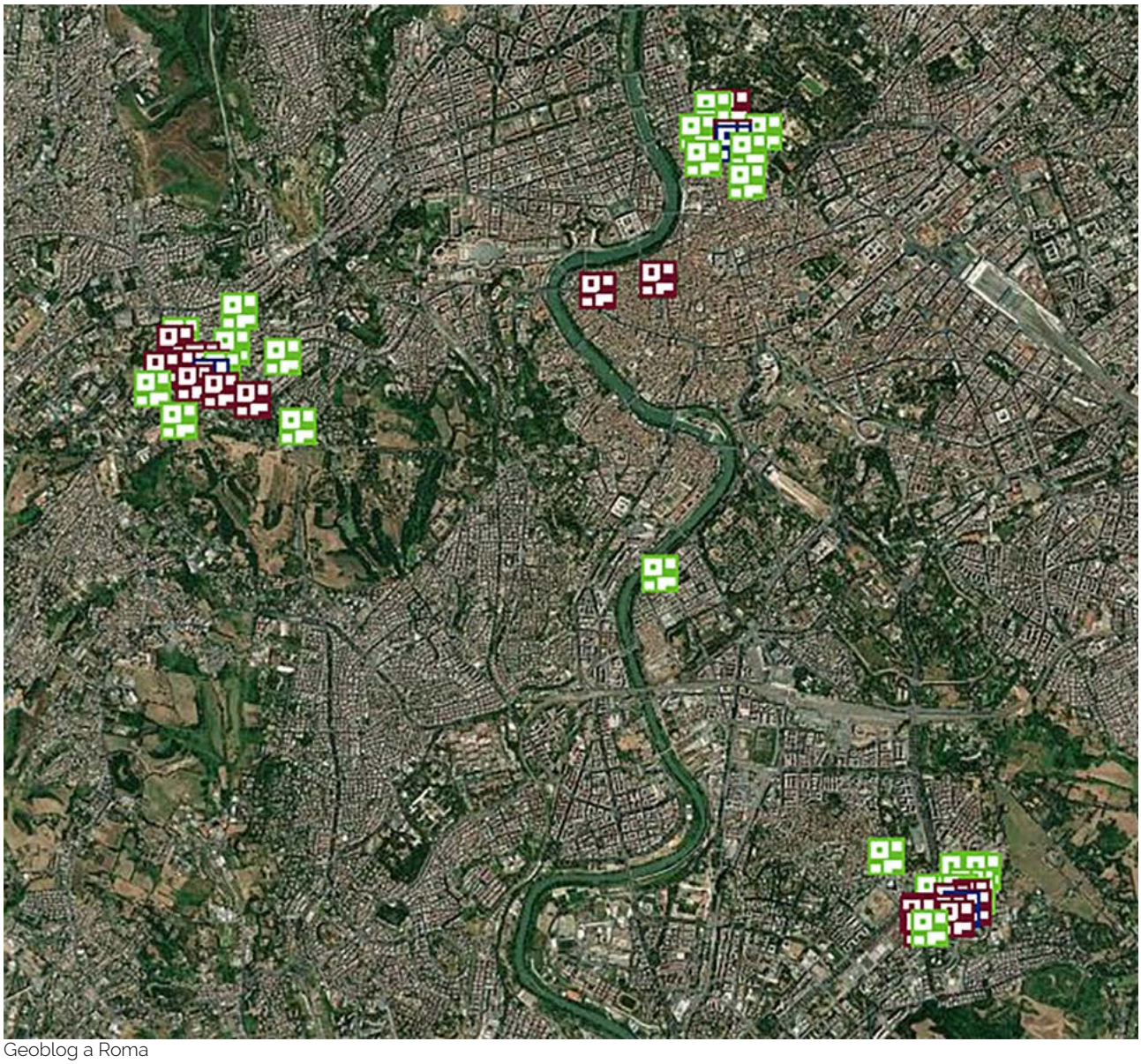


ACCESSIBILITÀ MOTORIA | ACCESSIBILITÀ CULTURALE | ACCESSIBILITÀ SENSORIALE | RIGENERAZIONE URBANA | PARTECIPAZIONE E INCREMENTALITÀ





passeggiate narrative con trasmissioni radio itineranti



Geoblog a Roma

RICONNESSIONE TRA AREE URBANE | SENSIBILITÀ AL CONTESTO | PEDONALIZZAZIONE | PERMEABILITÀ E POROSITÀ | INNOVAZIONE E TECNOLOGIA

SUONI DELLA CITTÀ

Progettisti: Manuele Gaetano Giovanni Daniele

Luogo: Catania

Anno: 2017

Descrizione:

Una **mappa multimediale,** presente nel blog "Suonidalla città" di Catania permette a tutti, ma soprattutto a chi abbia difficoltà visive, di conoscere la città di Catania attraverso i **propri suoni**. I luoghi delle registrazioni, oltre 500, sono geolocalizzati nella mappa e cliccando su di essi è possibile ascoltare gli audio. In corrispondenza dei luoghi più importanti è possibile anche ascoltare interviste ad esperti che descrivano suono e spazio.

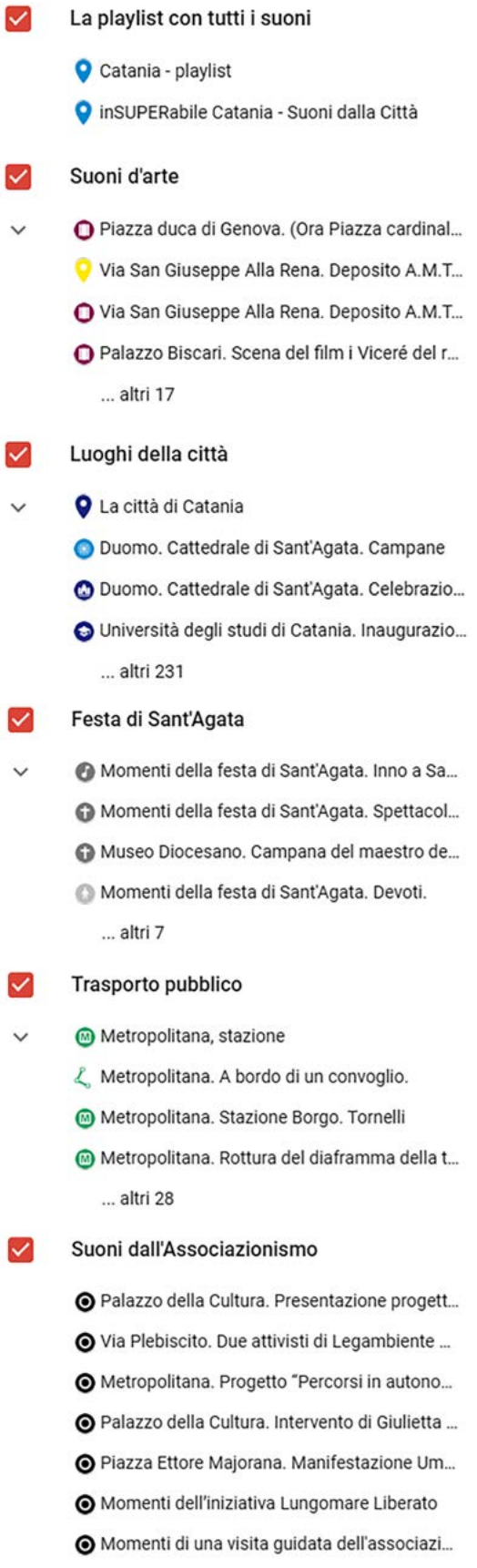
Playlist con tutti gli audio presenti, permettono di riprodurli in sequenza, facilitandone l'ascolto a chi abbia difficoltà visive. Il progetto è applicabile a ogni contesto e realtà, straordinario strumento per **far conoscere una città attraverso i suoni dei propri luoghi**, soprattutto a chi presenti deficit visivi. È accessibile dal web, nella quale sono geolocalizzati i suoni provenienti da diversi siti di una città.

La mappa è una sorta di **versione audio del servizio Street View** di Google dove al posto delle immagini è possibile imbattersi nei suoni di un luogo. Gli audio vengono registrati in maniera casuale per la città e divengono fotografia degli istanti in cui si transiti in un luogo. La mappa contiene dunque suoni occasionali, che fotografano una determinata situazione in un luogo.

Essa tuttavia presenta anche **audio caratteristici** di un sito che lo aiutano a riconoscere, e che divengono quindi anche elementi di orientamento. Il suono di una fontana, il rumore dei passi sulla ghiaia, l'audio di un'installazione museale, divengono elementi che aiutano ad **identificare** un luogo soprattutto a chi abbia difficoltà visive.

Il progetto è stato applicato a Catania e rientra nell'ambito delle iniziative del progetto "inSUPERabile Catania" per l'abbattimento delle barriere architettoniche dal basso nel capoluogo etneo. Per i suoni ed i siti più significativi è possibile anche ascoltare interviste ad esperti, che forniscono informazioni generali su audio e luogo.

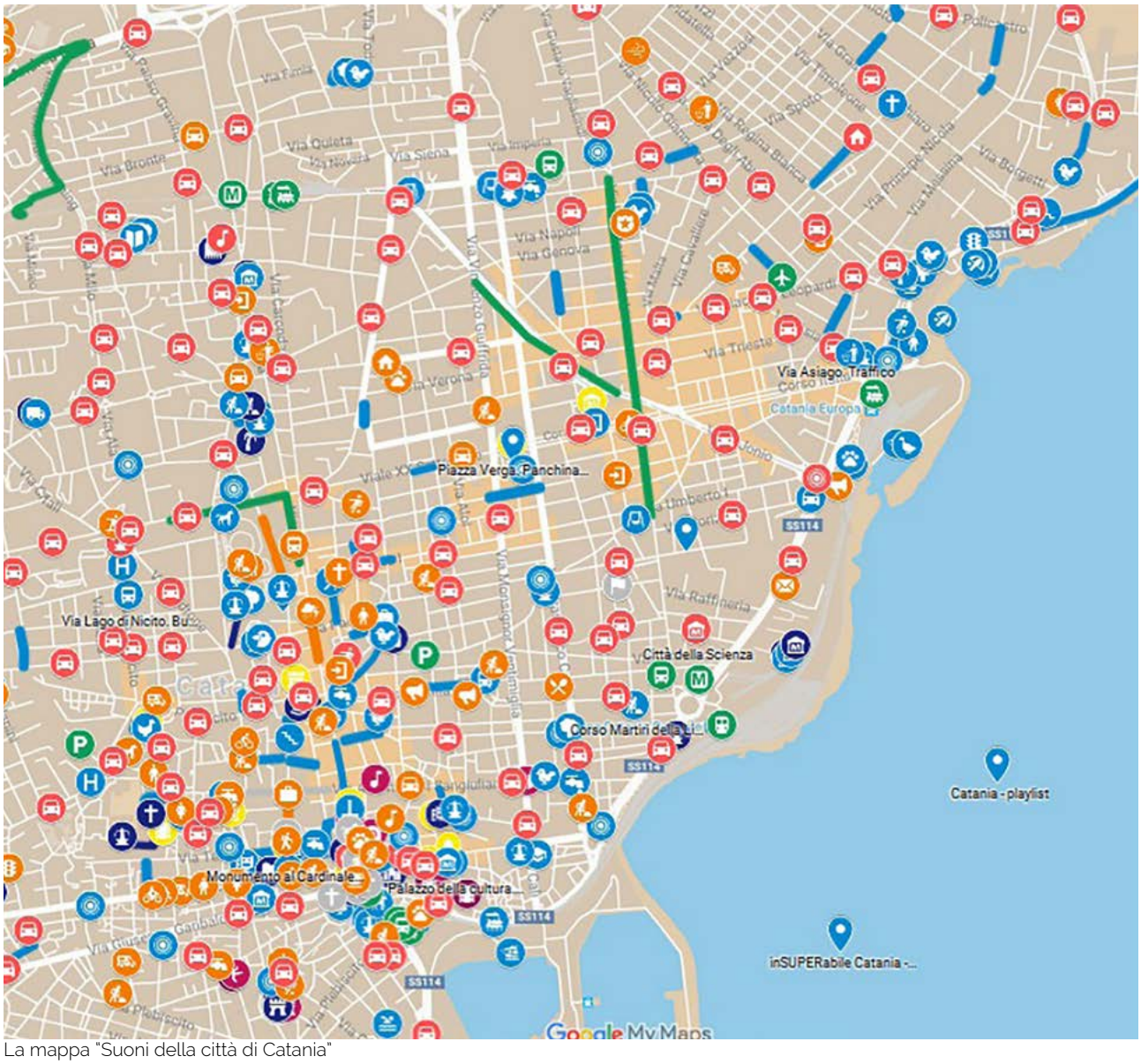
fonte: http://www.urbanisticainformazioni.it/IMG/pdf/suoni_dalla_citta.pdf



ACCESSIBILITÀ MOTORIA | ACCESSIBILITÀ CULTURALE | **ACCESSIBILITÀ SENSORIALE** | RIGENERAZIONE URBANA | **PARTECIPAZIONE E INCREMENTALITÀ**



Vista del porto di Catania dal mare



La mappa "Suoni della città di Catania"

RICONNESSIONE TRA AREE URBANE | SENSIBILITÀ AL CONTESTO | PEDONALIZZAZIONE | PERMEABILITÀ E POROSITÀ | **INNOVAZIONE E TECNOLOGIA**

NEAKIVAIZDINIS VILNIUS

Progettisti: Comune di Vilinus

Luogo: Vilinus, Lituania

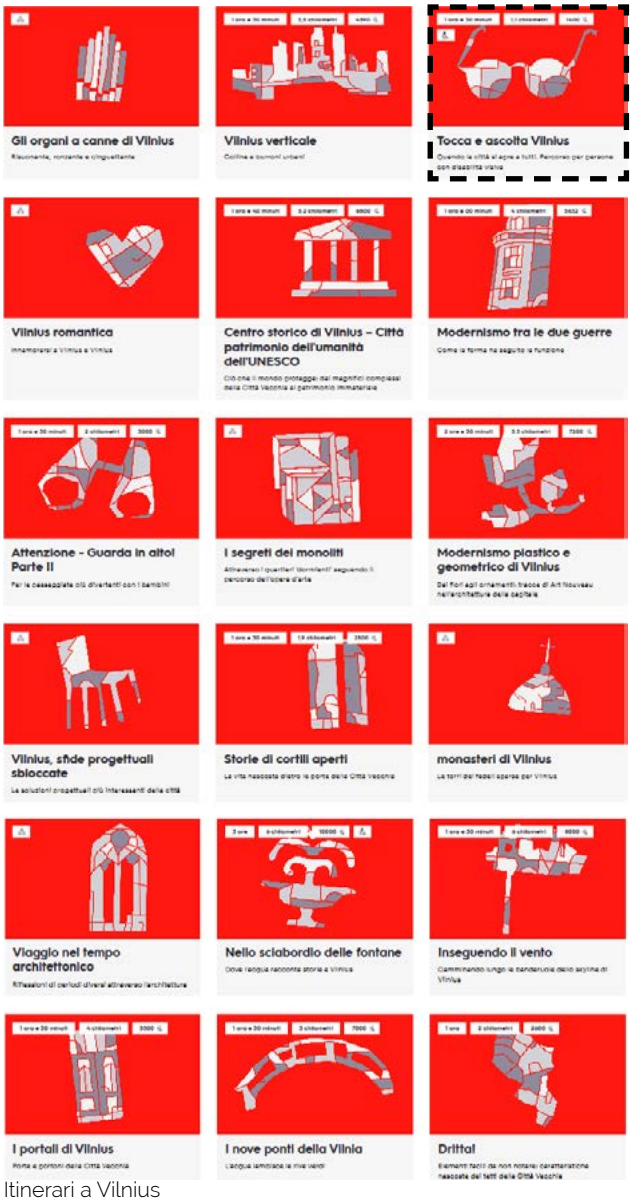
Anno: 2019

Ogni curva, angolo, linea e texture fa parte del volto urbano. Tali espressioni, che nel tempo, sono diventate sempre più interessanti da leggere. Se scegli di approfondire lo studio dell'architettura, conoscerai i volti di Vilnius in diversi periodi, dal dolce classicismo al duro brutalismo, ognuno bello a modo suo.

Il percorso "Tocca e ascolta Vilnius" è un modo insolito per scoprire gli angoli caratteristici della Città Vecchia di Vilnius.
Durante la **passeggiata** di un'ora e mezza, **si attivano tutti i sensi, in particolare il tatto e l'udito.**
Nei luoghi in cui si può semplicemente passare, l'audioguida invita a fermarsi e sentire il terreno, le texture, i materiali e i segni della Vecchia Vilnius, mentre alcuni oggetti parleranno da soli.

Il percorso incoraggia in particolar modo le persone con disabilità visive, il cui udito e il cui tatto sono particolarmente compromessi, a provare questo percorso.

L' **audioguida** fornisce un resoconto passo dopo passo di ogni sezione del percorso e dell'ambiente, in modo che l'utente possa conoscere la città in sicurezza, anche senza assistenza.



Itinerari a Vilnius

Fonte: https://neakivaizdinisvilnius.lt/en/studies/touch-and-hear-vilnius/

ACCESSIBILITÀ MOTORIA | ACCESSIBILITÀ CULTURALE | ACCESSIBILITÀ SENSORIALE | RIGENERAZIONE URBANA | PARTECIPAZIONE E INCREMENTALITÀ



1. Start of the route

Hello there, I'm Vilnius. In the 700 years of my existence, I have collected many fascinating stories about myself, my squares and streets, my buildin...



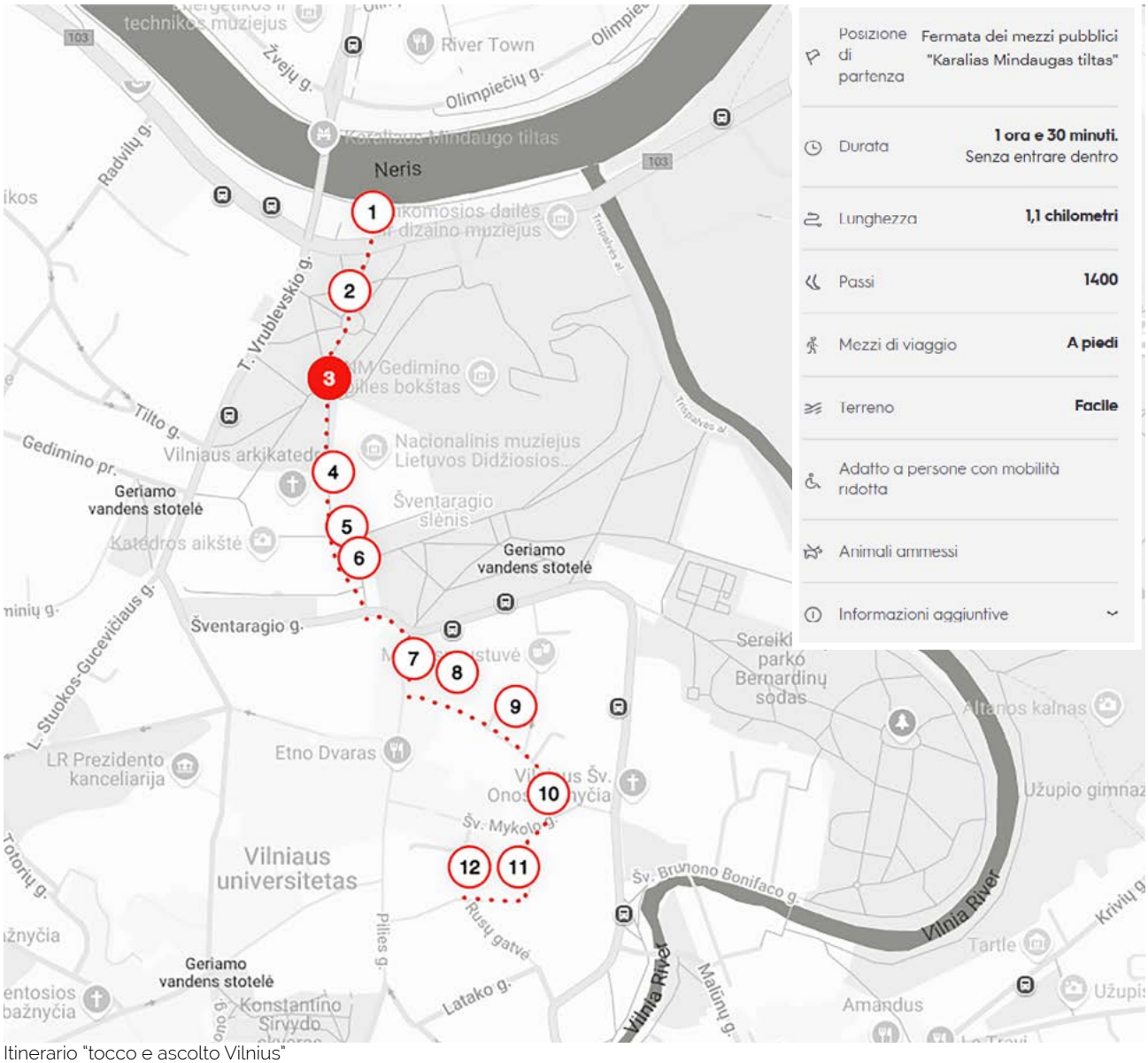
2. Monument to King Mindaugas

In front of you stands a monument to Lithuania's only King – Mindaugas. The monument, which is almost one and a half metres high, was created by the s...



6. Layout of castles

The architects Gediminas Antanas Sakalis and Algirdas Rasimavičius, together with the sculptor Gediminas Piekuras, created the outdoor model 'Cathedra...



Itinerario "tocco e ascolto Vilnius"

RICONNESSIONE TRA AREE URBANE | SENSIBILITÀ AL CONTESTO | PEDONALIZZAZIONE | PERMEABILITÀ E POROSITÀ | INNOVAZIONE E TECNOLOGIA

SENTIERI PER TUTTI, CITTÀ PER TUTTI

Progettisti: associazione IUBILANTES

Luogo: varie città italiane

Anno: 2013

Descrizione:

Camminaincittà è un **portale** che invita a riscoprire le città italiane **a piedi**, attraverso **itinerari culturali** accessibili a tutti, inclusi i non vedenti e le persone con esigenze specifiche. L'iniziativa non si limita a elencare i luoghi d'arte e storia, ma valuta e fornisce **informazioni sull'accessibilità e fruibilità dei percorsi**, allineandosi ai principi della Convenzione ONU sui diritti delle persone con disabilità (2006), che tutela il diritto alla vita culturale e ricreativa.

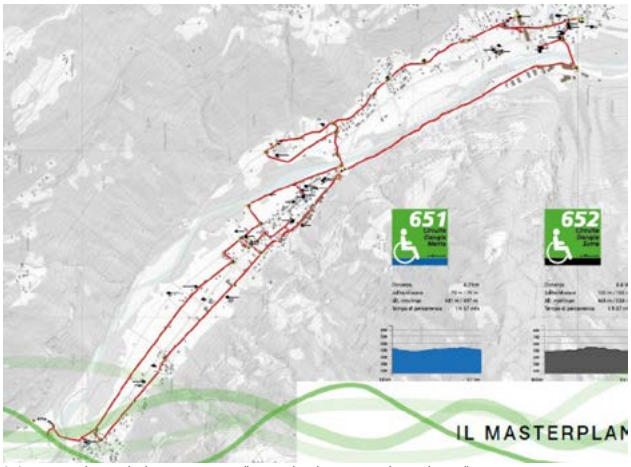
Il progetto è sviluppato da Iubilantes, che promuove una visione di **"città per tutti"**, con particolare attenzione alla mobilità sostenibile e alla valorizzazione del **camminare come esperienza urbana**. Il portale include **itinerari pedonali tematici** che rappresentano l'identità culturale delle città e sono pensati per essere inclusivi, rispettando le esigenze delle fasce deboli. Grazie a questa innovazione, Camminaincittà ha ottenuto **importanti riconoscimenti**, tra cui:

• SETTEGreen Awards 2013 per la Mobilità, assegnato dal magazine del Corriere della Sera.

• Premio Europa Nostra 2014, per l'esemplare contributo alla tutela del patrimonio culturale europeo.

Nel contesto di programmi INTERREG, il progetto ha stretto collaborazioni significative, come quelle con la Svizzera per lo sviluppo dei "Sentieri Senza Barriere", un esempio virtuoso di progettazione accessibile e rispettosa dell'ambiente. Questo approccio rappresenta un modello di **integrazione tra accessibilità, cultura e sostenibilità,** capace di promuovere una fruizione inclusiva del patrimonio urbano e naturale.

Fonte: http://www.urbanisticainformazioni.it/IMG/pdf/citta_accessibili_sentieri_per_tutti.pdf



Masterplan del progetto "sentieri senza barriere"



Segnaletica sensoriale per vedenti e ipovedenti a Cernobbio (CO), di Camminoincittà

LABAC, LABORATORIO ACCESSIBILITÀ

Autore: Università degli Studi di Trieste, Dipartimento di Ingegneria e Architettura. Altri enti aderenti: Provincia di Trieste, Comune diTrieste, Comune di Muggia, Comune di Duino-Aurisina, Comune di Sgonico, AAS n1 Triestina, CUPH Trieste, Trieste Abile, ATER.

Posizione: Trieste, Italia

Anno: 2011

Descrizione:

LabAc rappresenta un **modello partecipativo innovativo** per **analizzare e risolvere** le criticità ambientali che limitano l'accessibilità di spazi e servizi pubblici, con l'obiettivo di promuovere la **fruibilità inclusiva** e la **cultura dell'accessibilità urbana**. Il progetto si è sviluppato nella provincia di Trieste in cinque anni, coinvolgendo una rete di attori pubblici e privati, nonché professionisti di discipline diverse, come architetti, ingegneri, operatori sociali e fisioterapisti.
Inizialmente, LabAc si è concentrato sulla definizione di un metodo strutturato per pianificare e gestire interventi mirati. Sono stati progettati strumenti pratici, tra cui le **schede di rilievo**, utili a raccogliere dati sulla **fruibilità degli spazi pubblici**. Questo approccio ha consentito di mappare il **grado di accessibilità urbana**, identificando le principali criticità e proponendo soluzioni mirate. Particolare attenzione è stata riservata alla **chiarezza della comunicazione**, con domande formulate per garantire risposte utili anche da parte di partecipanti con competenze diverse.
Durante la fase operativa, il progetto ha **testato** le modalità di raccolta dati tramite osservazioni strutturate e rilievi sul campo, verificando l'efficacia degli strumenti messi a punto. Questi processi hanno portato alla creazione di una **mappa dettagliata delle criticità ambientali**, utile per pianificare interventi migliorativi e promuovere la partecipazione attiva delle comunità locali.
Nella fase conclusiva, LabAc ha puntato sulla **divulgazione dei risultati** e sullo scambio di buone pratiche attraverso corsi di formazione e workshop rivolti a tecnici e professionisti. Parallelamente, è stata avviata la digitalizzazione degli strumenti per facilitare la comunicazione tra amministrazioni e cittadini, rendendo il progetto un punto di riferimento replicabile per altre realtà italiane.

Fonte: https://arts.units.it/retrievehandle/11368/2928460/236451/Copia%20di%20Officina%202015.pdf
http://www.urbanisticainformazioni.it/IMG/pdf/labac_laboratorio_accessibilita.pdf

LabAc
Laboratorio Accessibilità

"la disabilità non è una condizione propria della persona, quanto piuttosto scaturisce dall'interazione del singolo individuo con l'ambiente circostante"



Prima bozza della mappa dei gradi di accessibilità

TEMI E OBIETTIVI EMERSI

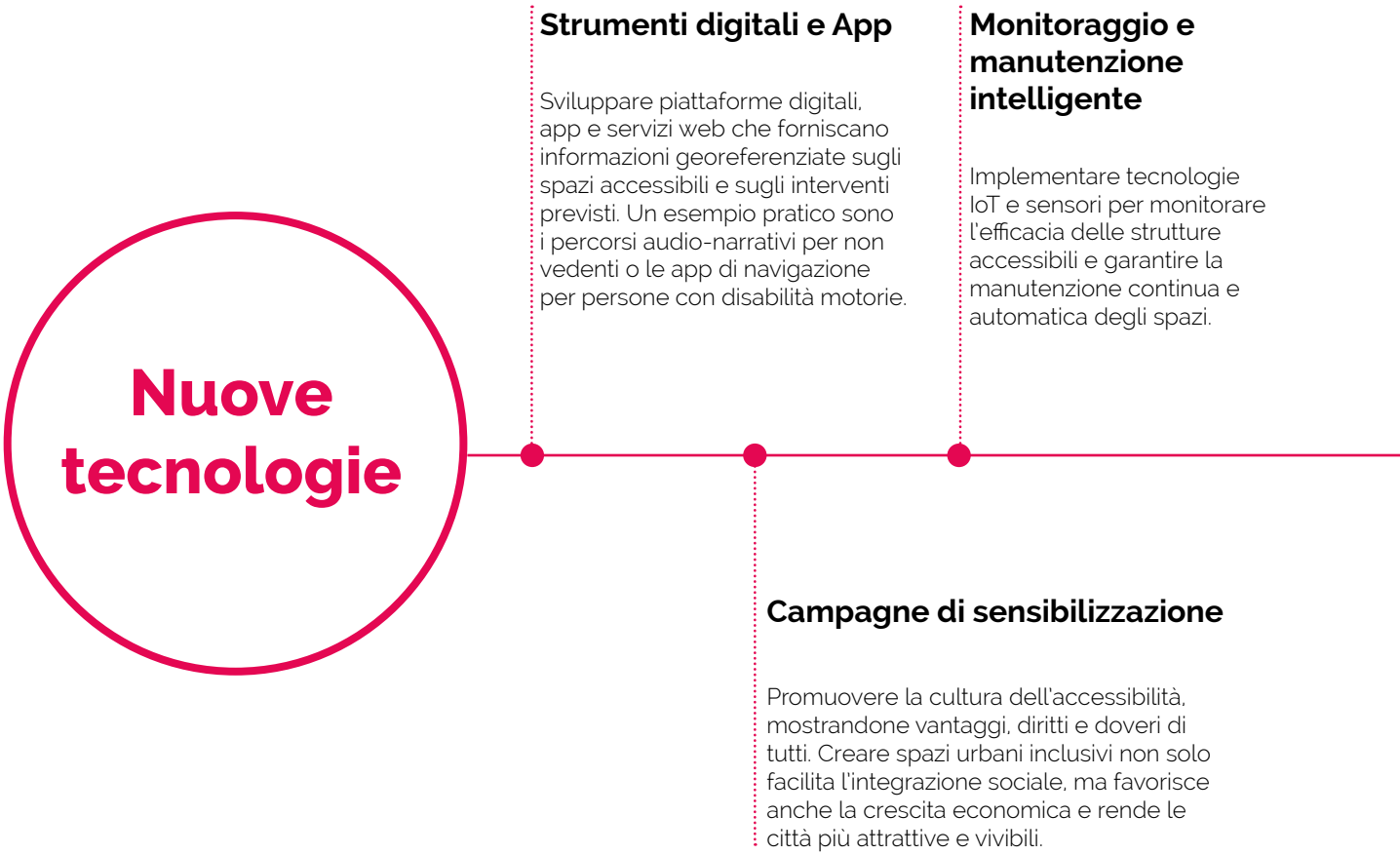
L'analisi delle best practices nel campo di nuove tecnologie nell'ambito dell'accessibilità urbana rivela insegnamenti significativi su come migliorare la fruizione degli spazi pubblici e promuovere l'inclusione sociale mediante tecnologie avanzate lungo specifici itinerari di visita.

In questo contesto, la **collaborazione** tra diverse **istituzioni e progettisti**, come dimostrato dal Programma Interreg V-A Italia-Malta, è fondamentale. La sinergia tra **enti pubblici e privati**, infatti, consente di sviluppare approcci integrati per affrontare le sfide legate all'accessibilità.

La **partecipazione attiva delle comunità locali**, evidenziata da iniziative come Urban Experience, dimostra che coinvolgere le persone con disabilità nella pianificazione urbana porta a soluzioni più efficaci e rispondenti alle reali esigenze. Parallelamente, l'uso della tecnologia si sta rivelando un alleato prezioso: progetti come I-ACCESS e la mappa multimediale per non vedenti a Catania mostrano come gli **strumenti digitali** riescono a migliorare notevolmente l'orientamento e l'autonomia delle persone con disabilità. Queste innovazioni non solo facilitano la mobilità, ma contribuiscono anche a un'esperienza di fruizione più ricca e inclusiva.

La **progettazione universale** emerge come un principio centrale, poiché garantisce che gli spazi pubblici siano accessibili a tutti, indipendentemente dalle capacità fisiche o sensoriali. Questo approccio non solo migliora la qualità della vita delle persone con disabilità, ma crea ambienti più fruibili e accoglienti per l'intera comunità. Infine, l'importanza della sostenibilità e della replicabilità dei progetti è evidente: le soluzioni innovative possono essere **adattate e implementate in contesti diversi**, facilitando la diffusione del tema della progettazione accessibile.

Le best practices analizzate offrono un quadro chiaro di come l'accessibilità non sia solo un obiettivo da raggiungere, ma un processo continuo che richiede impegno e innovazione. L'inclusione sociale e la fruibilità degli spazi urbani per tutti sono traguardi raggiungibili attraverso l'adozione di **strategie partecipative e nuove tecnologie**, puntando a una città davvero accessibile e inclusiva.



	I-ACCESS	Venezia Accessibile	Urban Experience	Suoni della Città	Itinerario Vilnius
ACCESSIBILITÀ MOTORIA	●	●			
ACCESSIBILITÀ CULTURALE	●	●	●		●
ACCESSIBILITÀ SENSORIALE	●	●	●	●	●
RIGENERAZIONE URBANA			●		
PARTECIPAZIONE E INCREMENTALITÀ	●		●	●	●
RICONNESSIONE TRA AREE URBANE					
SENSIBILITÀ AL CONTESTO		●			
PEDONALIZZAZIONE					
PERMEABILITÀ E POROSITÀ					
INNOVAZIONE E TECNOLOGIA	●		●	●	●

Coinvolgimento di cittadini e associazioni che rappresentano diverse disabilità

Coinvolgere attivamente i cittadini, le associazioni di categoria e le persone con disabilità nel processo di pianificazione, attraverso incontri, passeggiate esplorative, tavole rotonde e videoconferenze.

Interventi Incrementali

Integrare gradualmente soluzioni progettuali, in base ai dati raccolti nel tempo, così da adattare e ampliare continuamente gli interventi in base alle necessità delle comunità.

Scalabilità

Impiegare soluzioni che non solo risolvono problemi mirati e specifici, ma che possono essere replicate o ampliate in altre aree o contesti. Ad esempio, il Progetto I-ACCESS è pensato per essere replicabile in altri territori.

Soluzioni tecnologiche, innovative e interattive

Utilizzare soluzioni tecnologiche innovative, come app e sensori, per migliorare l'accessibilità con un approccio che permette di espandersi e adattarsi nel tempo in base alle diverse esigenze.

11.
Conclusioni



Una lettura critica e multidimensionale dell'accessibilità nei centri storici minori della Regione Marche permette di riconoscerla come leva strategica per una rigenerazione urbana capace di coniugare **inclusione**, **sostenibilità e identità locale**. L'analisi di buone pratiche italiane e internazionali, unita allo studio delle Linee Guida per i P.E.B.A., evidenzia il ruolo centrale degli **spazi pubblici**, della **mobilità**, del patrimonio culturale e dell'**innovazione tecnologica** nel costruire contesti più accessibili e vivibili.

Il concetto di "**accesso**" è stato esplorato nelle sue dimensioni fisiche, sensoriali e simboliche, mettendo in luce come l'accessibilità non sia una condizione statica, ma un **processo in continua evoluzione**, capace di generare trasformazioni che coinvolgono lo spazio, i corpi, le relazioni e le politiche. Non si tratta solo di rimuovere ostacoli, ma di costruire scenari progettuali alternativi, come percorsi tattili che guidano all'esplorazione sensoriale dei luoghi, spazi pubblici adattivi che si modellano sulle esigenze delle persone, o sistemi informativi accessibili che favoriscono l'autonomia anche in contesti complessi in cui l'autonomia e la partecipazione siano al centro della progettazione. In questo quadro, il progetto dell'accessibilità diventa occasione per **ripensare il rapporto tra città e abitanti**, per immaginare nuove forme di abitabilità e prossimità, e per rafforzare le identità territoriali attraverso pratiche concrete di inclusione e accoglienza.
[BDL, YH, MF]

Piazza Macelli
Italia, Certaldo_2019

Dall'indagine condotta emerge una visione articolata dell'accessibilità come chiave di lettura per interpretare e trasformare i centri storici delle aree interne. Lontano dall'essere solo un obiettivo tecnico o normativo, il progetto dell'accessibilità si configura come un dispositivo culturale e sociale, capace di attivare nuove forme di relazione tra persone, luoghi e istituzioni, attivando processi di rigenerazione urbana radicati nei territori.

I progetti analizzati, pur nella diversità dei contesti, convergono su alcuni concetti fondamentali, tra cui una **rigenerazione urbana** intesa non come semplice riqualificazione fisica, ma come processo complesso che coinvolge attivamente la comunità, valorizza il patrimonio esistente, promuove l'accessibilità e apre a nuove possibilità d'uso e significato degli spazi pubblici.

La **riconnessione tra aree urbane** diventa un obiettivo strategico per garantire continuità e fruibilità, rafforzando la possibilità di accesso ai servizi, ai luoghi della memoria e alle reti di relazione. Riannodare le trame della città significa rendere accessibili non solo gli spazi, ma anche le esperienze che essi custodiscono, valorizzando i percorsi quotidiani, i legami affettivi con il territorio e la dimensione sensoriale dell'abitare.

Con il **processo partecipativo** si intende il coinvolgimento delle comunità locali nelle scelte progettuali, riconoscendone il sapere diffuso e attivando pratiche di co-progettazione capaci di produrre soluzioni più giuste, efficaci e durature. Questo approccio incrementale, fondato sull'ascolto e sul confronto, rende l'architettura uno strumento condiviso, in grado di rispondere in modo dinamico alle esigenze in trasformazione.

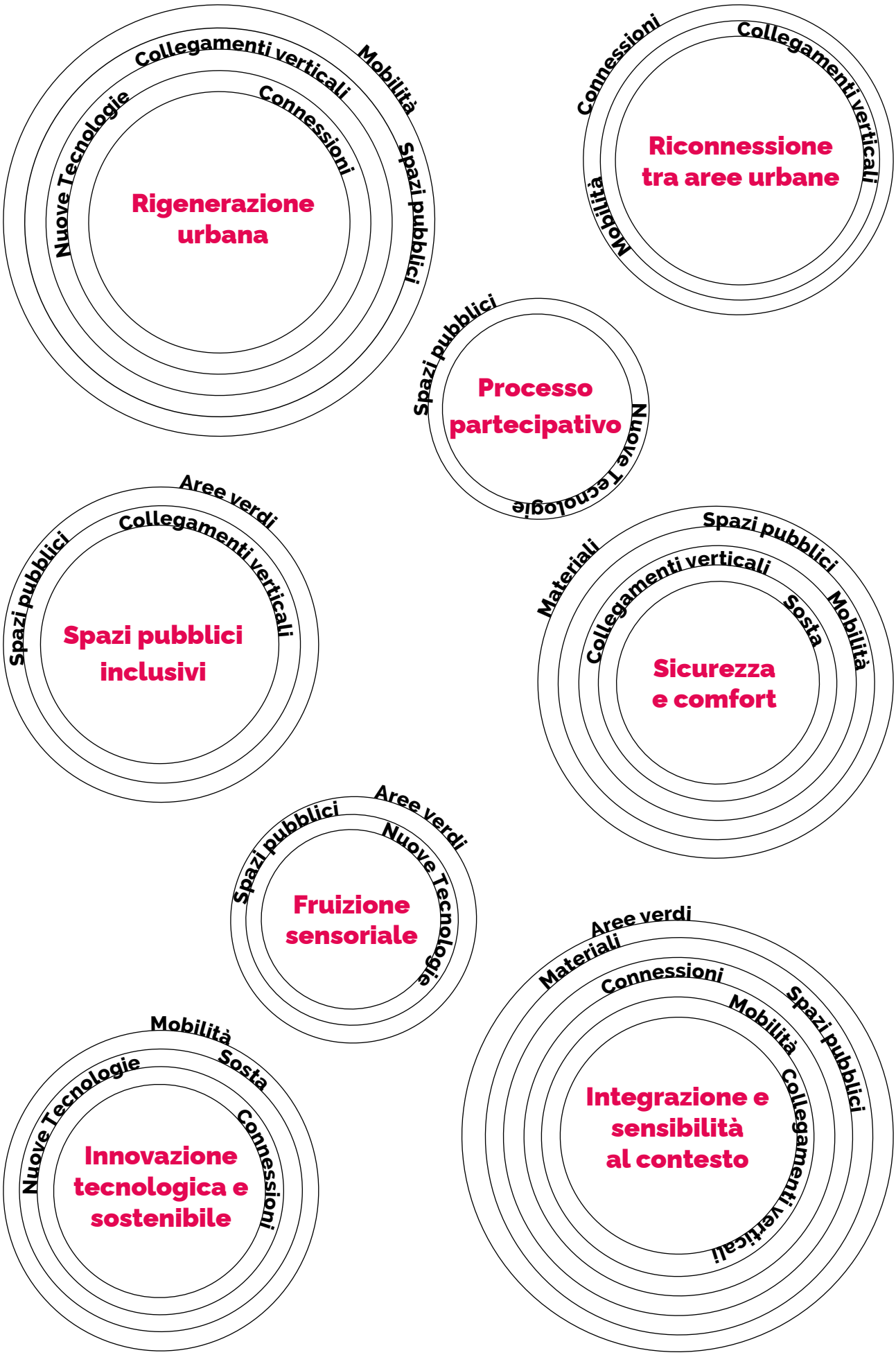
Gli **spazi pubblici inclusivi** sono il cuore di questa trasformazione. Progettare ambienti accessibili a tutte le persone, indipendentemente dalle loro condizioni fisiche, sensoriali o cognitive, significa ridefinire i criteri stessi della qualità urbana. In questo senso, la **fruizione sensoriale** amplia il campo della progettazione, integrando dimensioni visive, tattili, acustiche e olfattive che permettono un'esperienza più ricca, immersiva e accogliente della città.

Sicurezza e comfort si affermano come condizioni fondamentali per garantire autonomia e indipendenza. Spazi ben illuminati, pavimentazioni, materiali sicuri, percorsi riconoscibili e arredi ergonomici contribuiscono a generare un ambiente urbano che accoglie e protegge, senza rinunciare alla bellezza e alla complessità del contesto.

L'innovazione tecnologica e sostenibile – dalle pavimentazioni intelligenti ai sistemi informativi multisensoriali, fino ai materiali ecocompatibili e alle soluzioni energetiche integrate – diventa un'alleata dell'inclusione solo se integrata nel progetto con sensibilità al contesto, ai suoi caratteri identitari e alle risorse locali. Infine, l'**integrazione e sensibilità al contesto** mira a far emergere le potenzialità latenti dei luoghi attraverso interventi misurati, rispettosi e capaci di instaurare un dialogo attivo con la memoria e l'identità del territorio. Questa attenzione è rintracciabile, ad esempio, nelle strategie di riconnessione urbana, nella cura degli spazi pubblici e nella scelta dei materiali, che riflettono e amplificano le specificità locali.

Le pratiche studiate dimostrano che è possibile intervenire in modo sensibile, trasformando l'accessibilità in una lente progettuale capace di generare valore, di rinsaldare i legami sociali e di aprire nuove prospettive per il turismo, la cultura, la vita quotidiana. In definitiva, progettare accessibilità nei contesti storici significa costruire città più giuste e accoglienti. Significa dare forma a uno spazio pubblico dove tutte le presenze contano, dove ogni corpo trova il suo posto, e dove l'architettura diventa strumento di inclusione e riconoscimento. La ricerca invita dunque ad andare verso, ad accedere, ad abitare lo spazio della città con sguardi nuovi, aperti e consapevoli.

a destra: concetti emersi dallo studio delle Best practices


Rigenerazione urbana
Collegamenti verticali
Connessioni
Mobilità
Spazi pubblici
Nuove Tecnologie
Riconnessione tra aree urbane
Connessioni
Collegamenti verticali
Mobilità
Processo partecipativo
Spazi pubblici
Nuove Tecnologie
Spazi pubblici inclusivi
Aree verdi
Collegamenti verticali
Spazi pubblici
Sicurezza e comfort
Spazi pubblici
Materiali
Collegamenti verticali
Sosta
Mobilità
Fruizione sensoriale
Aree verdi
Spazi pubblici
Nuove Tecnologie
Integrazione e sensibilità al contesto
Aree verdi
Materiali
Connessioni
Mobilità
Spazi pubblici
Collegamenti verticali
Innovazione tecnologica e sostenibile
Mobilità
Sosta
Nuove Tecnologie
Connessioni



PALAZZO DUCALE
Urbino

SEZIONE B

ACCESSIBILITÀ AI LUOGHI DELLA CULTURA
A cura dell'Università degli Studi di Macerata

Di
Mauro Saracco (Responsabile scientifico della ricerca),
Diana Lapucci, Ottavia Lavinia Turi



1.
Palazzi pubblici



I palazzi pubblici, un tempo centri del potere amministrativo e politico, stanno vivendo una straordinaria metamorfosi, diventando musei e luoghi di cultura accessibili a tutti. Questa riconversione rappresenta un'evoluzione cruciale nel modo in cui percepiamo e utilizziamo il patrimonio storico. Un tempo inaccessibili al grande pubblico, questi edifici, con le loro sale affrescate gli sfarzosi saloni di rappresentanza e le imponenti architetture, ora aprono le porte per narrare la storia e l'arte in un contesto autentico e suggestivo.

La loro trasformazione in musei non è solo un atto di conservazione, ma un'opportunità per democratizzare la cultura. Offrono spazi dove cittadini e turisti possono immergersi nel passato, ammirando opere d'arte, manufatti storici e testimonianze del potere che fu. Molti di questi musei implementano politiche di accessibilità, promuovono eventi educativi e offrono visite guidate, garantendo che il sapere e la bellezza siano alla portata di tutti, abbattendo barriere sociali ed economiche.

L'impatto di questa scelta è profondo: un palazzo che era simbolo di separazione e privilegio diventa un luogo di incontro e dialogo. Le sale dove si prendevano decisioni politiche ora ospitano mostre, laboratori e conferenze, trasformandosi in centri pulsanti di attività culturali. I visitatori non sono semplici spettatori, ma partecipanti attivi in un processo di riscoperta e apprendimento. Questa nuova vita dei palazzi pubblici è un ponte tra passato e futuro, un luogo dove la memoria storica si incontra con la partecipazione attiva della comunità, rendendo la cultura non un bene elitario, ma un diritto condiviso. [DL]

Galleria Nazionale d'Arte Moderna
Roma

VILLA D'ESTE



Posizione: Tivoli, Lazio
Anno di apertura : 1920
Iscrizione a Patrimonio UNESCO: 2001

Servizi:

- Segnaletica in Braille
- Tecnologie assistive nei cataloghi
- Mappe tattili e modelli 3D
- Risorse digitali accessibili
- Sottotitoli e lingue dei segni
- Materiale preparatorio
- Supporto online e in presenza
- Pannelli informativi semplificati
- Personale formato
- Uso di simboli e immagini
- Visite guidate
- Collaborazione con associazioni

L'accesso alla struttura è consentito da un **ascensore** dal livello stradale alla terrazza superiore del giardino. Inoltre, è presente un servizio di **veicoli elettrici** (golf car ed elettrio scooter) per consentire agli utenti su sedia a rotelle di accedere al giardino e alle fontane.

Le visite guidate possono essere personalizzate per soddisfare le esigenze specifiche dei visitatori, sono disponibili **interpreti della lingua dei segni, esperienze olfattive e tour tattili.**

Per chi preferisce un'esperienza autonoma, sono disponibili dispositivi per **audio-tour e schede di sala.**

La villa offre anche **mappe** per orientarsi meglio e **dispositivi video con sottotitoli** per chi ha difficoltà uditive.

Inoltre, Villa d'Este promuove l'accessibilità culturale in collaborazione con ANFASS Nazionale, offrendo **guide facili da leggere e comprendere** per le persone con disabilità intellettive.

Villa d'Este come Villa Adriana e il Santuario di Ercole hanno una convenzione con il Museo Omero di Ancona, per cui su richiesta vengono organizzate attività per non vedenti.

Fonti:
https://www.accessibilitamusei.beniculturali.it
https://villae.cultura.gov.it/i-luoghi/villa-deste/

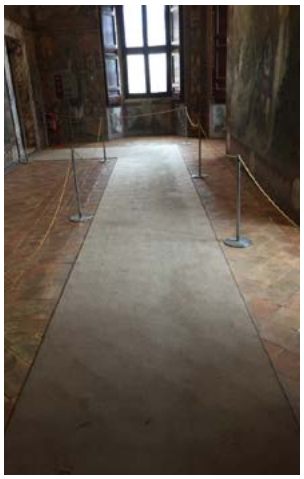
ACCESSIBILITÀ MOTORIA **ACCESSIBILITÀ VISIVA** **ACCESSIBILITÀ UDITIVA** **ACCESSIBILITÀ CULTURALE**



Ingresso a Villa D'Este

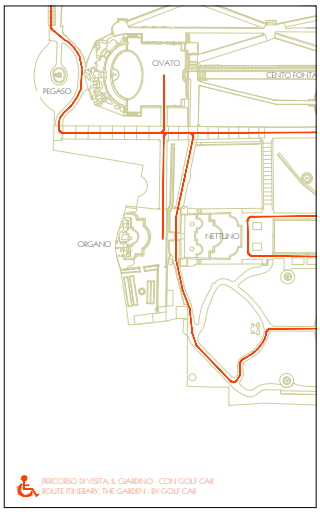


Mappe informative





Percorsi accessibili



Percorso di visita "Il Giardino" con Golf Car



Varco di accesso al guardaroba individuato da segnaletica con caratteri ingranditi



Percorsi accessibili

DISPOSITIVO **CONTENUTO** **FORMAZIONE** **SPAZI**

ROCCA ROVERESCA DI SENIGALLIA



Posizione: Senigallia, Marche
Anno di apertura : 2014
Gestore: Direzione Regionale Musei Marche

Servizi:

- Mappe tattili e modelli 3D
- Segnaletica in Braille
- Tecnologie assistive nei cataloghi
- Sito web chiaro e intuitivo
- Risorse digitali accessibili
- Percorsi tematici e workshop
- App o audioguide personalizzabili
- Supporto online e in presenza
- Pannelli informativi semplificati
- App per informazioni
- Mostra digitale
- Postazioni multisensoriali
- Collaborazione con associazioni

La struttura si sviluppa su più livelli ed è accessibile in tutti i piani tramite **servoscala**.

I **Servizi Educativ**i della Rocca Roveresca organizzano **Attività didattiche** come **Giochi di ruolo**, **Visite interattive e Laboratori** nei quali, ad esempio, vengono esaminati piccoli reperti originali di diversa provenienza e materiale.

La struttura dispone di un **sistema educativo multimediale**, **display esplicativi** lungo il percorso dei visitatori, una **videoteca** che illustra la storia del sito e la funzione dei vari spazi e di un **modello 3D stampato**, che può essere esplorato autonomamente da tutti gli utenti anche prima della visita fornendone una panoramica preparatoria attraverso l'**esplorazione tattile**.

Durante le visite guidate è possibile disporre di **Guide in Braille, dispositivi per audio-tour, mappe con caratteri ingranditi e con contrasto di luminanza**.

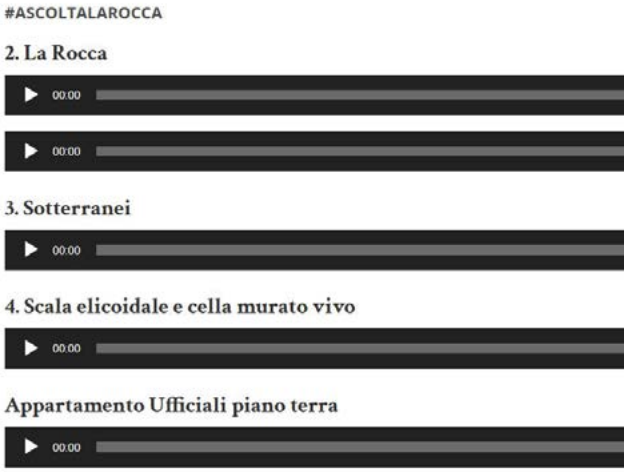
Il **sito web** è facilmente consultabile, nella pagina dedicata ai servizi è possibile conoscere e prenotare le attività didattiche disponibili, prenotare gli spazi della struttura e ascoltare le **Audioguide**, disponibili anche per i bambini 0-12 per rendere la visita più divertente ed educativa per i più piccoli.

Fonti:
https://www.accessibilitamusei.beniculturali.it
https://www.roccasenigallia.it/

ACCESSIBILITÀ MOTORIA **ACCESSIBILITÀ VISIVA** **ACCESSIBILITÀ UDITIVA** **ACCESSIBILITÀ CULTURALE**



Ingresso alla Rocca di Senigallia



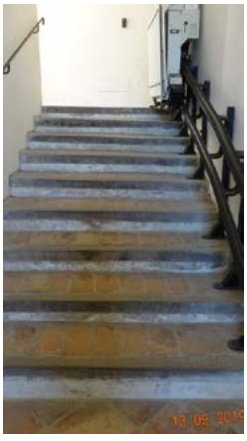
Audioguide

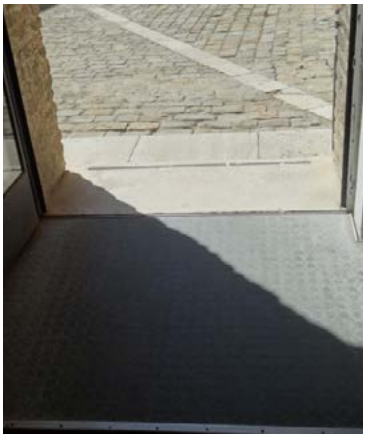


Servizi didattici, plastici e/o modelli volumetrici con approfondimento audio guidato



Percorsi accessibili





Servoscala e rampa d'ingresso

DISPOSITIVO | CONTENUTO | FORMAZIONE | SPAZI

2.
Musei e pinacoteche



I musei e le pinacoteche sono i custodi della nostra storia, dell'arte e della cultura, ogni opera d'arte racconta una storia unica. Tuttavia, il loro valore va ben oltre la semplice esposizione; questi luoghi devono essere poli di conoscenza e ispirazione aperti a tutti. L'accessibilità non è solo una questione di rampe per sedie a rotelle o ascensori, ma un impegno per rimuovere ogni barriera, fisica e intellettuale.

L'accessibilità si manifesta in molteplici forme: pannelli esplicativi in Braille per i non vedenti, audioguide che arricchiscono l'esperienza uditiva, e percorsi facilitati che permettono a chiunque, indipendentemente dalle proprie capacità motorie, di godere appieno delle collezioni. L'obiettivo è trasformare il museo in un luogo inclusivo, dove ogni visitatore si senta accolto e valorizzato.

Rendere i musei e le pinacoteche accessibili significa anche investire in programmi educativi e laboratori interattivi, pensati per coinvolgere i giovani e le persone con diverse abilità. In questo modo, l'arte smette di essere un privilegio per pochi e diventa un diritto per tutti. Un museo accessibile è un museo vivo, che dialoga con la sua comunità, promuovendo l'uguaglianza e la condivisione del patrimonio culturale. Questa apertura non solo arricchisce l'esperienza del singolo, ma rafforza il tessuto sociale nel suo complesso. [DL]

Museo Tattile Statale Omero
Ancona

MUSEO TATTILE STATALE OMERO



Posizione: Ancona, Marche

Anno di apertura : 1993

Fondatori : Aldo Grassini e Daniela Bottegoni

Servizi:

- Modelli 3D
- Testi ad alto contrasto e Braille
- Tour guidati personalizzati
- Visite guidate
- Sottotitoli e lingue dei segni
- Mappe tattili e modelli 3D
- App o audioguide personalizzabili
- Materiale preparatorio
- Zone tranquille
- Personale di supporto
- Sito web chiaro e intuitivo
- Workshop
- Esperienze interattive

Il Museo Tattile Statale Omero di Ancona è uno dei pochi **musei tattili** al mondo, progettato per essere accessibile a tutti, con particolare attenzione alle persone con disabilità visive.

Le sale del museo sono accessibili grazie agli **ascensori**, sono presenti divani lungo il percorso, uno spazio ristoro con distributori automatici e una sala conferenze per eventi e accoglienza gruppi.

Tutte le opere sono esplorabili tattilmente. Sono disponibili informazioni in **Braille**, a **caratteri grandi** e a **forte contrasto**. Inoltre, ci sono **pedane mobili con scaletta** per l'esplorazione tattile delle opere più alte.

Tre opere sono corredate da video accessibili in **LIS** (Lingua dei Segni Italiana) e **sottotitolati** tramite tecnologia NFC.

Sono disponibili **materiali informativi** in **linguaggio facile** da leggere e da capire, in italiano e in inglese. Ci sono anche percorsi per famiglie, inclusi in **Comunicazione Aumentativa Alternativa.**

Il Museo Omero è presente sul sito web A. D. Arte, per l'informazione preventiva sulle condizioni di accessibilità e fruizione ampliata dei luoghi della cultura statali.

Fonti:
https://www.accessibilitamusei.beniculturali.it
https://cultura.gov.it
https://www.museoomero.it/

ACCESSIBILITÀ MOTORIA **ACCESSIBILITÀ VISIVA** **ACCESSIBILITÀ UDITIVA** **ACCESSIBILITÀ CULTURALE**



Riproduzioni di statue e un modello volumetrico, tutti fruibili tattilmente



Mappe tattili in Braille



Zona riservata ad attività didattiche



Scala e ascensore accessibile



Ingresso accessibile



Rampa di collegamento tra i diversi livelli

GALLERIA NAZIONALE D'ARTE MODERNA E CONTEMPORANEA



Posizione: Roma

Anno di apertura : 1883

Gestore: Ministero della Cultura

Servizi:

- Visite guidate
- Sito web chiaro e intuitivo
- Mappe tattili e modelli 3D
- App o audioguide personalizzabili
- Testi ad alto contrasto e Braille
- Sottotitoli e lingue dei segni
- Materiale preparatorio
- Esperienze interattive
- Pannelli informativi semplificati
- Personale di supporto
- Audiopen e QR code

La Galleria è dotata di **ascensori**, **pedane elevatrici** e servizi adeguati per facilitare l'accesso alle persone con disabilità motorie. Sono disponibili anche due carrozzine per l'uso autonomo.

Il museo propone periodicamente **visite tattili** per visitatori non vedenti o ipovedenti e visite guidate con l'ausilio di un interprete **LIS**, le visite sono condotte da personale specializzato.

All'interno del museo è stato progettato un percorso per visitatori non vedenti e ipovedenti, costituito da 3 tavole tattili con **didascalia in Braille** e 9 **audiodescrizioni** fruibili tramite **Audiopen** e, in mostra, tramite **QR code**, che guidano il visitatore non vedente o ipovedente nell'esplorazione delle tavole a rilievo e alla comprensione della mostra. L'Audiopen si attiva semplicemente puntando la penna su un codice numerico posto sul disegno a rilievo; per ascoltare l'audioracconto possono essere usati auricolari propri. L'Audiopen è gratuita ed è rilasciata in biglietteria.

Sono disponibili **materiali informativi semplificati** per facilitare la comprensione delle opere esposte.

Fonti:
https://www.accessibilitamusei.beniculturali.it
https://cultura.gov.it
https://lagallerianazionale.com/
https://www.edra.com/
https://www.artsupp.com/
https://www.galleriaartemodernaroma.it/it/didattica/progetti_speciali

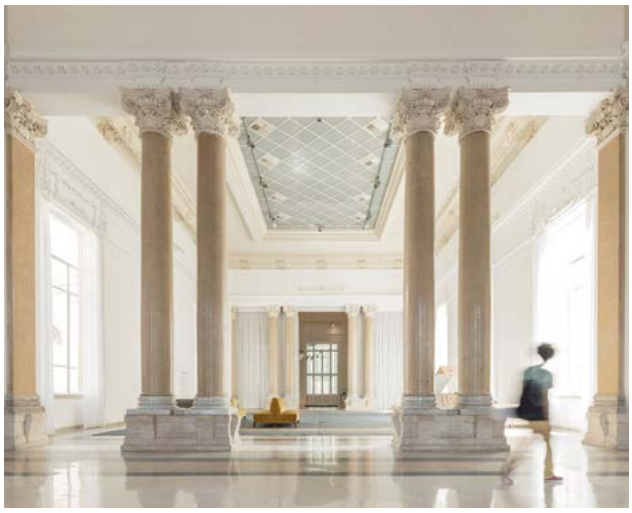
ACCESSIBILITÀ MOTORIA **ACCESSIBILITÀ VISIVA** **ACCESSIBILITÀ UDITIVA** **ACCESSIBILITÀ CULTURALE**



Sala espositiva



Percorsi di visita accessibili



Percorsi di visita accessibili



Rampa di collegamento



Servoscala



Ingresso automatizzato ai servizi igienici

MUSEO DELLA SCIENZA

Progettista ristrutturazione: William Rawn Associates

Posizione: Boston, USA

Anno di apertura : 1948

Anno di ristrutturazione : 2024 (in corso)



Servizi:

- App per informazioni
- Modelli 3D
- Testi ad alto contrasto e Braille
- Tour guidati personalizzati
- Sistemi di amplificazione del suono
- Sottotitoli e lingue dei segni
- Vetrine ad altezza accessibile
- Aree e orari silenzioni
- Materiale preparatorio
- Esperienze interattive
- Pannelli informativi semplificati
- Schermi interattivi e tablet
- Workshop

I visitatori possono utilizzare **l'app AIRA** gratuitamente per ricevere una descrizione in tempo reale dell'ambiente e delle esposizioni tramite uno smartphone e un agente umano.

Sono disponibili **modelli e pannelli tattili** in alcune mostre, in modo che le persone con difficoltà visive possano esplorare fisicamente concetti scientifici.

Sale e teatri sono dotati di sistemi per l'**amplificazione audio** che si collegano a dispositivi personali o a ricevitori forniti dal museo.

Sono disponibili **spazi meno affollati e meno rumorosi** per chi è sensibile agli stimoli sensoriali. Sono disponibili "orari del silenzio" in cui vengono ridotti i rumori delle mostre.

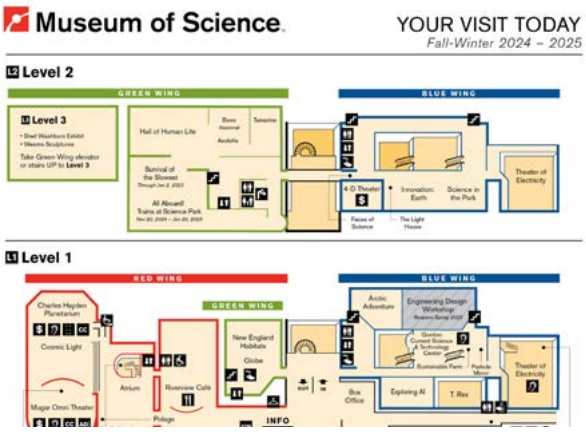
Le **mostre esplicative e l'incoraggiamento all'empatia** sono strumenti fondamentali per sensibilizzare i visitatori sull'importanza dell'inclusione e della comprensione delle diverse abilità.
Alcune esposizioni spiegano come funzionano i sensi, la percezione e il cervello, per aiutare tutti a comprendere meglio i bisogni delle persone con disabilità.
Il museo promuove attività che permettono di "mettersi nei panni" di chi vive con disabilità, favorendo la comprensione e l'inclusione.

Fonti: https://www.mos.org/visit/accessibility
https://franciscanchildrens.org/blog/accessible-boston-know-before-you-go-museum-of-science/

ACCESSIBILITÀ MOTORIA **ACCESSIBILITÀ VISIVA** **ACCESSIBILITÀ UDITIVA** **ACCESSIBILITÀ CULTURALE**



App AIRA



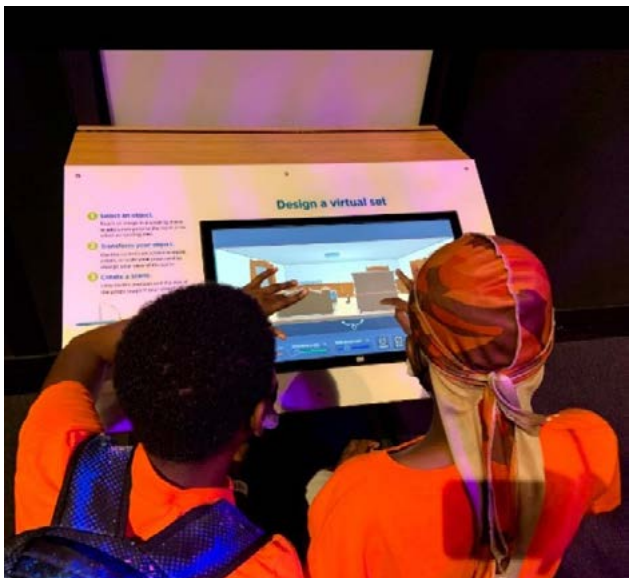
Mappa digitale



Esperienze interattive



Dispositivi interattivi



Schermi interattivi

DISPOSITIVO | **CONTENUTO** | **FORMAZIONE** | **SPAZI**

GROTTE DI LASCAUX

"LASCAUX IV"



Partners: Snøhetta, Duncan Lewis Scape Architecture, Atelier des Fac-Similés du Périgord (AFSP), Casson Mann

Posizione: Montignac, Francia

Anno di apertura : 2016

Servizi:

- Realtà virtuale
- Visite guidate
- Sito web chiaro e intuitivo
- Mappe tattili e modelli 3D
- App o audioguide personalizzabili
- Illuminazione controllata
- Schermi interattivi e tablet
- Sottotitoli e lingue dei segni
- Zone tranquille
- Vetrine ad altezza accessibile
- Esperienze interattive
- Pannelli informativi semplificati
- Personale di supporto

Fonti: https://lascaux.fr/en/accessibility-disabilities/

Le Grotte di Lascaux originali non sono più accessibili al pubblico dal 1963, per preservare le pitture rupestri, che rischiavano di deteriorarsi a causa dell'umidità, dell'anidride carbonica e di contaminazioni introdotte dai visitatori. Tuttavia, sono state create repliche fedeli e modernissime, come **Lascaux IV**, ricostruita fedelmente usando tecniche di scansione 3D, riproducendo ogni dettaglio delle pitture rupestri, comprese texture, colori e imperfezioni delle pareti originali.

Durante la visita, i visitatori ricevono un **tablet** che permette di accedere a contenuti in realtà aumentata, è possibile esplorare le pitture rupestri in dettaglio, ingrandendo i particolari o visualizzando ricostruzioni animate.

Una sezione dedicata alla **realtà virtuale** consente ai visitatori di esplorare virtualmente le grotte, muovendosi liberamente nello spazio digitale, è possibile vedere l'ambiente esattamente com'era 17.000 anni fa.

Sono disponibili **modelli tridimensionali** delle pitture e delle incisioni per consentire un'esplorazione tattile.

Una sala multimediale che proietta immagini della grotta originale su **grandi schermi avvolgenti,** permette di visualizzare sezioni della grotta che potrebbero non essere state notate durante la visita.

ACCESSIBILITÀ MOTORIA | **ACCESSIBILITÀ VISIVA** | **ACCESSIBILITÀ UDITIVA** | **ACCESSIBILITÀ CULTURALE**

Lascaux IV ha ottenuto il marchio francese "Turismo e disabilità" nel 2019 grazie alla progettazione del suo edificio e alle sue visite adattate sin dalla sua apertura ai quattro principali tipi di disabilità: disabilità fisiche, disabilità comportamentali e dello sviluppo, disabilità uditiva e disabilità visiva. Da allora, il sito ha continuato a sviluppare le sue strutture di accoglienza e mediazione per soddisfare i requisiti del marchio Turismo e disabilità.



Il sito è accessibile al 100% alle persone con mobilità ridotta e alle sedie a rotelle



Sono disponibili opuscoli termogonfiabili con descrizioni in Braille



Le cuffie da tour sono dotate di tecnologia a loop magnetico e trasmettono il suono direttamente all'apparecchio acustico



I team di accoglienza, sicurezza e mediazione fanno tutto il possibile per garantire le migliori condizioni di visita a tutti i visitatori

3. Biblioteche



Le biblioteche non sono solo luoghi dove si conservano libri, ma veri e propri centri nevralgici della conoscenza, della cultura e della comunità. La loro importanza è strettamente legata alla loro accessibilità, un concetto che va ben oltre la semplice apertura delle porte.

Un'accessibilità completa significa abbattere ogni tipo di barriera, fisica, tecnologica o sociale, per permettere a ogni individuo di usufruire liberamente del patrimonio informativo e dei servizi offerti.

Un'accessibilità fisica garantita da rampe, ascensori e spazi ampi permette a persone con disabilità motorie di muoversi autonomamente. Ma l'accessibilità deve essere anche sensoriale, con audiolibri, libri a caratteri grandi e postazioni informatiche adattate per chi ha difficoltà visive. L'obiettivo è includere tutti, senza distinzioni.

Inoltre, una biblioteca deve essere accessibile culturalmente e socialmente. L'offerta di libri e risorse in diverse lingue, l'organizzazione di eventi per la comunità e la creazione di spazi di studio e socializzazione sono fondamentali. In questo modo, la biblioteca diventa un rifugio sicuro e accogliente per chiunque cerchi un luogo dove crescere, imparare e sentirsi parte di una comunità. L'accessibilità non è un optional, ma la vera essenza di una biblioteca moderna e inclusiva. [DL]

Bibliothèque Nationale de France
Mitterrand

BIBLIOTECA NAZIONALE CENTRALE FIRENZE



Posizione: Firenze, Toscana

Anno di apertura : 1714

Gestore: Ministero della Cultura

Servizi:

- Segnaletica in Braille
- Tecnologie assistive
- Illuminazione ottimizzata
- Risorse digitali accessibili
- Mappe tattili
- Audioguide
- Sottotitoli e lingue dei segni
- Supporto online e in presenza
- Uso di simboli e immagini
- Postazioni multisensoriali
- Sistemi di amplificazione del suono
- Rampe e ascensori

La biblioteca dispone di **postazioni informatiche adattate** con software di lettura dello schermo e di sintesi vocale per persone non vedenti e ipovedenti.

Sono disponibili materiali in **Braille**, **audiolibri** e **testi in formato digitale** per persone con disabilità visive e cognitive.

Il personale della biblioteca è disponibile per fornire **assistenza personalizzata** agli utenti, aiutandoli nell'accesso ai servizi e alle risorse della biblioteca.

La struttura è dotata di **sistemi di amplificazione sonora** per facilitare l'ascolto durante eventi e conferenze e su richiesta, è possibile avere servizi di interpretariato in lingua dei segni italiana (**LIS**) per assistere le persone non udenti.

Inoltre, la biblioteca offre **materiali visivi e sottotitoli** per facilitare la comprensione delle informazioni.

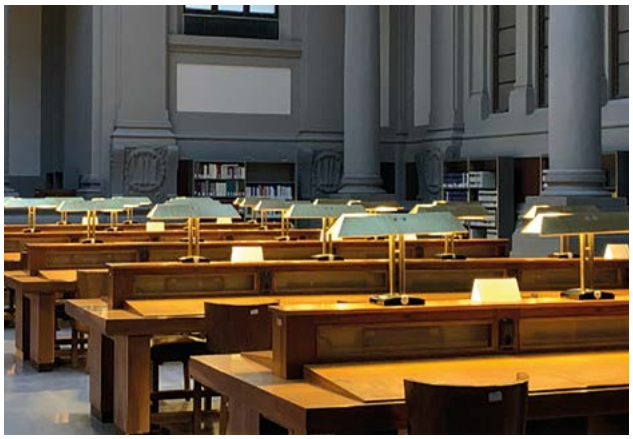
Sono presenti **rampe e ascensori** per favorire l'accesso alla struttura.

Fonti:
https://www.accessibilitamusei.beniculturali.it
https://cultura.gov.it

ACCESSIBILITÀ MOTORIA **ACCESSIBILITÀ VISIVA** **ACCESSIBILITÀ UDITIVA** **ACCESSIBILITÀ CULTURALE**



Sala Dante



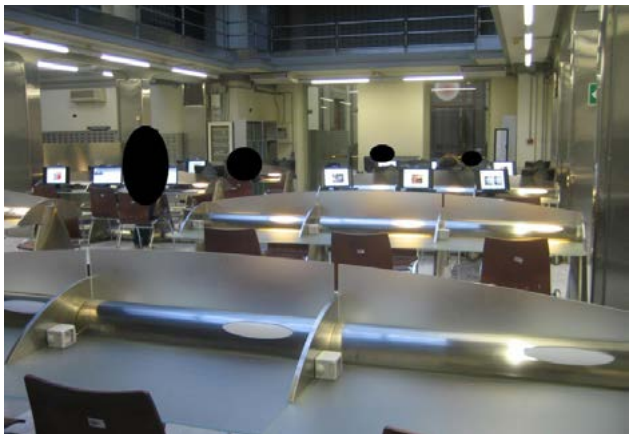
Sala lettura



Sala lettura



Ingresso con servoscala



Sala multimediale della sala cataloghi

BIBLIOTHÈQUE FRANÇOIS MITTERRAND



Studio ristrutturazione: Atelier Bruno Gaudin

Posizione: Parigi, Francia

Anno di ristrutturazione : 2022

Servizi:

- Pavimentazioni a rilievo
- Segnaletica in Braille
- Tecnologie assistive nei cataloghi
- Illuminazione ottimizzata
- Risorse digitali accessibili
- Sistemi di induzione magnetica
- Sottotitoli e lingue dei segni
- Supporto online e in presenza
- Pannelli informativi semplificati
- App per informazioni
- Materiale preparatorio
- Postazioni multisensoriali
- Collaborazione con associazioni

Le **pavimentazioni a rilievo** guidano le persone con disabilità visive attraverso gli spazi, includono segnali sonori attivabili con telecomandi universali per facilitare gli spostamenti.

I computer disponibili includono software di **screen reader** come JAWS e NVDA, che leggono il testo sullo schermo ad alta voce.
Le postazioni sono dotate di tastiere con marcature in rilievo. La biblioteca è dotata di stampanti Braille che permettono di convertire testi digitali. I testi presenti nel catalogo digitale possono essere convertiti in Braille.

Sono disponibili testi in formato **Easy-to-Read** (E2R), che utilizzano un linguaggio semplificato e immagini per facilitare la comprensione.
Le risorse digitali offrono la possibilità di **regolare il carattere** (dimensione e tipo) per **migliorare la leggibilità**.

Le principali sale sono dotate di **loop ad induzione magnetica**. Questi dispositivi inviano segnali audio direttamente agli apparecchi acustici degli utenti, migliorando la qualità del suono, eliminando i rumori di fondo.

La biblioteca include **spazi tranquilli** progettati e **cabine insonorizzate** per ridurre stimoli sensoriali eccessivi, ideali per persone con autismo o alta sensibilità al rumore.

Fonti:
https://www.bnf.fr/en/publics-handicapes

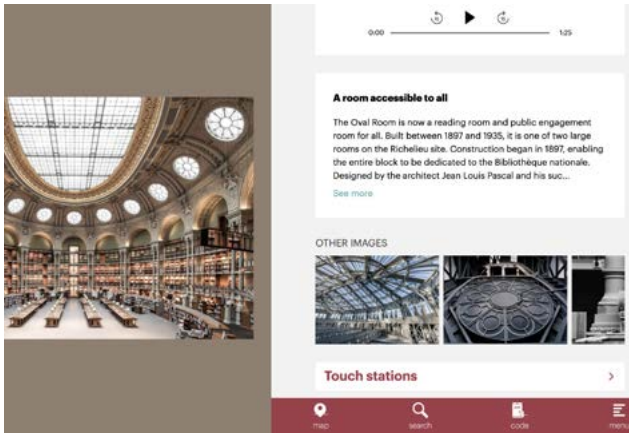
ACCESSIBILITÀ MOTORIA **ACCESSIBILITÀ VISIVA** **ACCESSIBILITÀ UDITIVA** **ACCESSIBILITÀ CULTURALE**



Pavimentazione a rilievo



Mappa informativa con scrittura in Braille, simboli interattivi e modello 3D della biblioteca



Sito web accessibile con indicate le stazioni tattili di ogni stanza e la descrizione audio



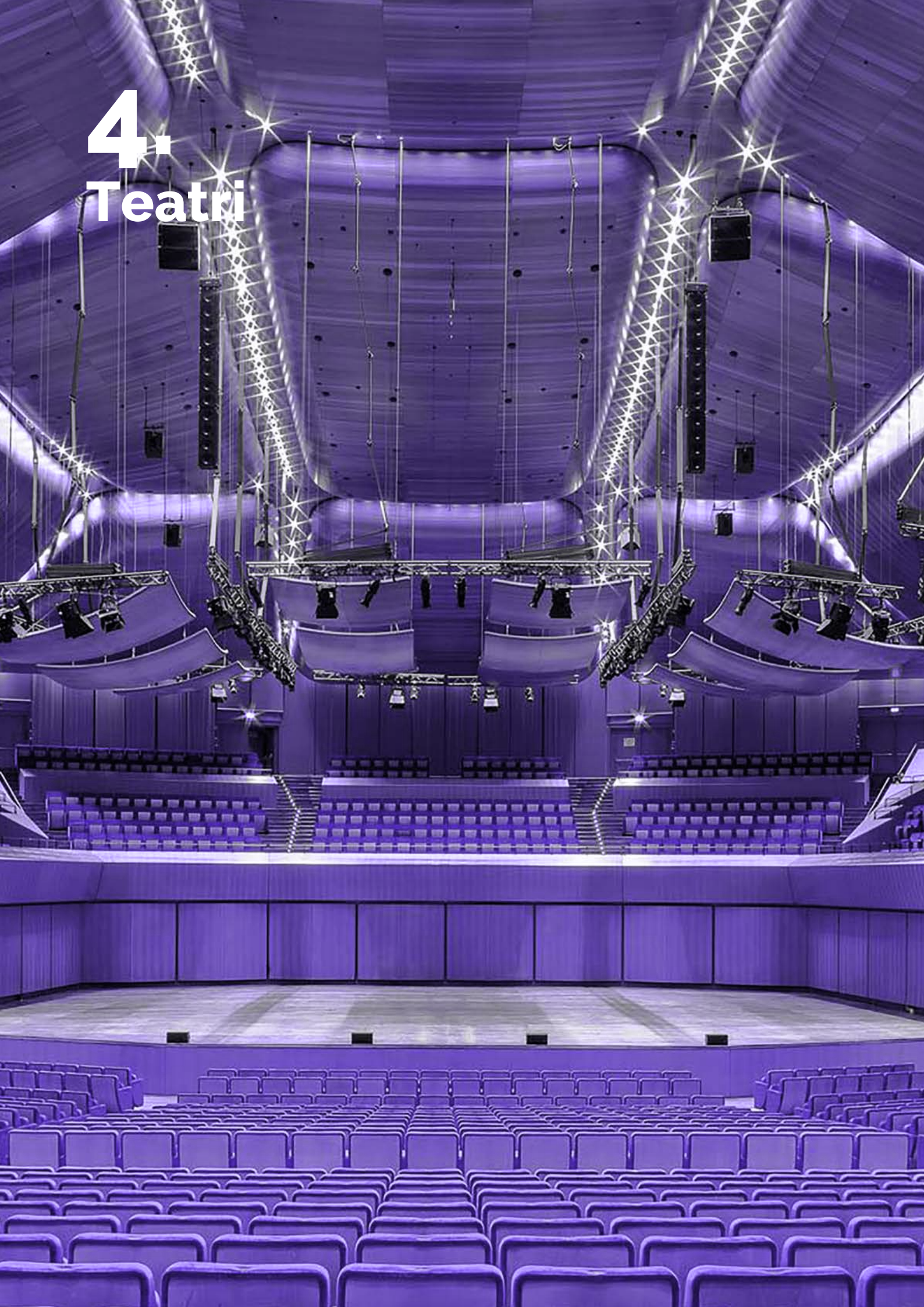
Posti riservati alle persone con disabilità nelle sale

Accueil des publics en situation de handicap
Groupes et individuels

Depliant informativo online

DISPOSITIVO | **CONTENUTO** | **FORMAZIONE** | **SPAZI**

4. Teatri



I teatri sono luoghi di magia e riflessione, dove le storie prendono vita e le emozioni si manifestano in tutta la loro forza. Per far sì che questa magia sia un'esperienza universale, è fondamentale che i teatri siano inclusivi e accessibili. L'accessibilità non si limita alla rimozione delle barriere fisiche, come rampe e ascensori, ma si estende a ogni aspetto dell'esperienza teatrale, garantendo che nessuno sia escluso.

Un teatro inclusivo accoglie tutti. Ciò significa fornire audiodescrizioni per i non vedenti, permettendo loro di immaginare ogni dettaglio della scena, e sottotitoli per i non udenti, rendendo i dialoghi accessibili. Significa anche offrire posti riservati e facilmente raggiungibili per chi usa la sedia a rotelle e garantire che il personale sia formato per accogliere ogni tipo di pubblico con empatia e professionalità.

L'inclusività si riflette anche nella programmazione, che dovrebbe includere opere che rispecchiano le diverse culture e identità presenti nella società. Inoltre, prezzi accessibili e biglietti a tariffe agevolate sono essenziali per abbattere le barriere economiche. Un teatro che abbraccia l'inclusività si arricchisce, diventando un vero e proprio specchio della comunità che serve e un motore di crescita sociale e culturale. [DL]

Auditorium Parco della Musica
Roma

TEATRO GHIONE



Posizione: Roma, Lazio
Anno di apertura : 1980
Fondatrice: Ileana Ghione

Servizi:

- Risorse digitali accessibili
- Collaborazione con associazioni
- Servizi per cani da assistenza
- Pavimentazione sicura
- Sito web chiaro e intuitivo
- Audiodescrizione
- Sottotitoli e lingue dei segni
- Personale formato
- Rampe e pedane a sistema idraulico

Gli **spettacoli** del Teatro Ghione sono accessibili alle persone con disabilità sensoriale grazie all'**audiodescrizione**. Questo servizio rende "visibili" scene, costumi e movimenti degli attori per le persone non vedenti e ipovedenti, utilizzando **cuffie wireless** collegate alla sala di regia. Inoltre, sono tradotti nella **LIS** per i non udenti.

Due corridoi laterali, di cui uno reso accessibile alle persone con disabilità motorie, conducono all'ingresso della platea.

Il **palcoscenico** dotato di graticcia presenta misure di 12 metri di larghezza per 8 metri di profondità. La caratteristica che rende unico in Italia il palcoscenico è la presenza di **6 pedane a sistema idraulico**, mobili ed indipendenti, che permettono, all'occorrenza, di creare la buca per l'orchestra e facilitare l'accesso al palcoscenico ed ai camerini alle persone con disabilità motorie.

I **cani guida** sono ammessi in sala.

Il **sito web** del teatro è **integrato** con un sistema di accessibilità delle informazioni per le persone con portabilità speciale.

Fonti:
https://www.teatroghione.it/accessibilità
https://accessibilityiscool.movidabilia.it

ACCESSIBILITÀ MOTORIA **ACCESSIBILITÀ VISIVA** **ACCESSIBILITÀ UDITIVA** **ACCESSIBILITÀ CULTURALE**



Platea accessibile



Percorsi di visita accessibili



Percorsi di visita accessibili



"Ragazza che finge di volare su una sedia a rotelle" – performance teatrale

NATIONAL THEATRE

"RELAXED PERFORMANCES"



Partners: Access Team, Society for Theatre Accessibility, National Autistic Society

Posizione: Londra, Inghilterra

Anno indroduzione "relaxed performances" : 2012

Servizi:

- Sito web chiaro e intuitivo
- Riduzione di stimoli sensoriali
- Materiale preparatorio
- Zone tranquille
- App o audioguide personalizzabili
- Guide stampate in Braille
- Mappe tattili e modelli 3D
- Backstage tour
- Sottotitoli e lingue dei segni
- Sistemi di amplificazione del suono
- Dispositivi personalizzabili
- Personale formato
- Teatro a casa

Il National Theatre seleziona spettacoli particolarmente adatti al formato "Relaxed", come produzioni per famiglie, commedie o spettacoli di grande richiamo.

Vengono fornite **in anticipo descrizioni dettagliate** dello spettacolo, comprese immagini della scenografia, personaggi e momenti potenzialmente stressanti. Inoltre vengono presentati **video introduttivi** per mostrare il teatro, il personale e cosa aspettarsi durante la visita.

Vi sono **spazi appositi fuori dalla sala** dove gli spettatori possono ritirarsi in caso di sovraccarico sensoriale.

Durante lo spettacolo, un **narratore** descrive ciò che accade sul palco, come movimenti, espressioni facciali e cambiamenti di scena.

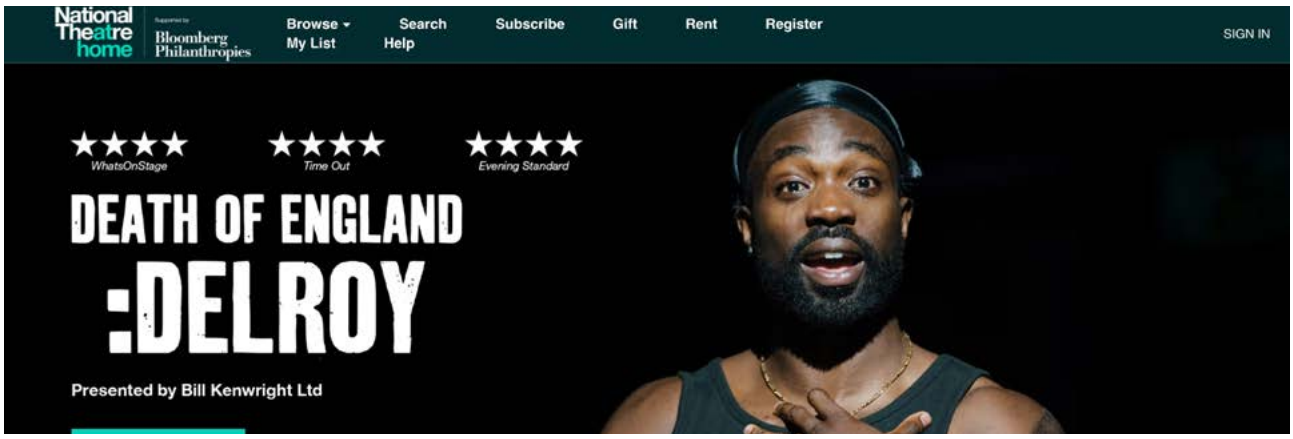
Vengono forniti **occhiali per vedere i sottotitoli** sulle lenti durante alcuni spettacoli. Mostrano una trascrizione del dialogo e una descrizione dei suoni.

Modelli tattili della scenografia e dei costumi, oltre a mappe 3D del teatro. Alcuni spettacoli offrono tour tattili prima della performance,

Collezione di alcune **opere teatrali online**.

Fonti:
https://www.euansguide.com/venues/national-theatre-london-2448/information#page-content

ACCESSIBILITÀ MOTORIA | **ACCESSIBILITÀ VISIVA** | **ACCESSIBILITÀ UDITIVA** | **ACCESSIBILITÀ CULTURALE**



National Theatre home



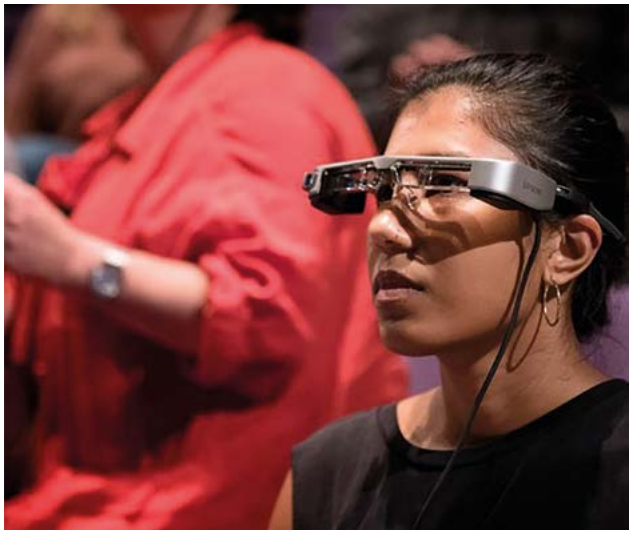
Incontro con gli attori dallo spettacolo di Pinocchio



Spettacolo "Relaxed" con dispositivi per riduzione di stimoli sensoriali

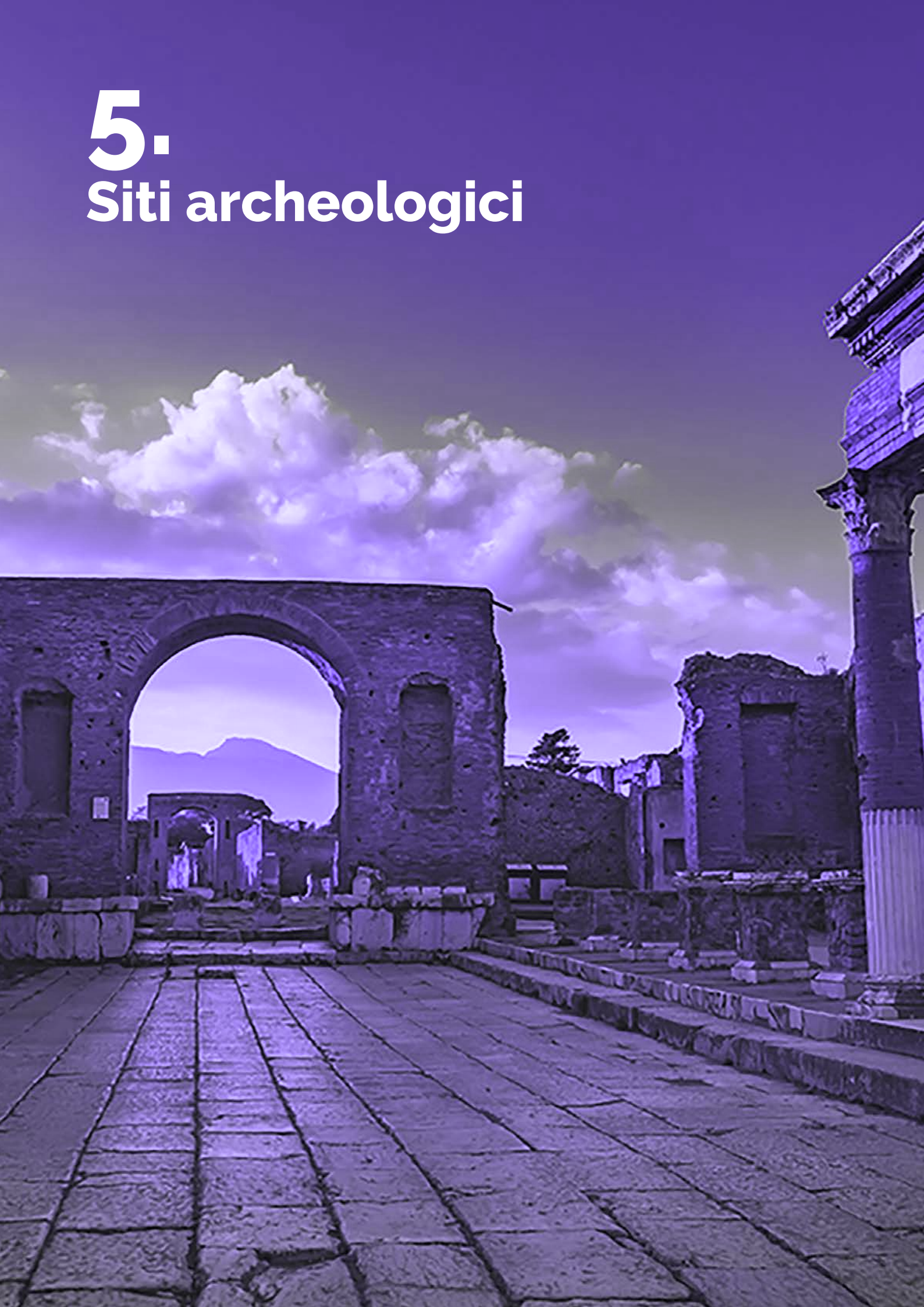


Spettacolo di Pinocchio in versione "Relaxed"



Occhiali digitali con sottotitoli sulle lenti

5.
Siti archeologici



I siti archeologici sono finestre aperte sul passato, luoghi dove la storia si manifesta attraverso rovine, manufatti e paesaggi che hanno resistito al tempo. L'accessibilità in un contesto archeologico non si limita a facilitare l'accesso fisico, ma si estende alla capacità di ogni persona di comprendere e apprezzare il valore storico di ciò che vede.

Garantire l'accessibilità significa innanzitutto abbattere le barriere fisiche: sentieri pavimentati o stabilizzati, rampe e ascensori dove possibile, e punti di osservazione che permettano a chiunque di ammirare le rovine senza difficoltà. Parallelamente, l'inclusività si manifesta nell'uso di strumenti didattici diversificati: pannelli esplicativi in Braille per i non vedenti, audioguide multilingue e con descrizioni dettagliate, e percorsi tattili che offrano un'esperienza sensoriale alternativa.

Investire in accessibilità e inclusività nei siti archeologici significa, non solo permettere a persone con disabilità, anziani e famiglie con passeggini di esplorare questi luoghi in autonomia, ma arricchire l'esperienza di tutti.
Un sito archeologico che accoglie e include diventa un luogo vivo, che educa e ispira, promuovendo una cultura della diversità e della partecipazione. [DL]

Parco Archeologico
Pompei

VILLA ROMANA E ANTIQUARIUM



Posizione: Desenzano del Garda, Lombardia

Anno di apertura : 1994

Gestori: Direzione Regionale Musei Lombardia

Servizi:

- Pavimentazioni a rilievo
- Segnaletica in Braille
- Tecnologie assistive nei cataloghi
- Illuminazione ottimizzata
- Risorse digitali accessibili
- Supporto online e in presenza
- Pannelli informativi semplificati
- Materiale preparatorio
- Mappe tattili
- Rampe
- Visite guidate
- Personale formato

Sono presenti **passerelle di collegamento** e percorsi accessibili per facilitare la visita alle persone con disabilità motorie.

Lungo il percorso di visita ci sono **mappe tattili** di luogo con caratteri Braille, caratteri a rilievo, simboli a rilievo, con caratteri ingranditi e caratteri con contrasto di luminanza.

La villa ha avviato **progetti educativi** di accessibilità e inclusione, come il progetto "Storie di Passioni", che mira a facilitare l'integrazione delle persone con disabilità in tutti i campi della vita sociale.

Il **personale** di accoglienza e vigilanza ha ricevuto una formazione specifica per promuovere la cultura dell'accoglienza e dell'inclusione, dal punto di vista relazionale e comunicativo.

Il **sito web** della Villa Romana e dell'Antiquarium di Desenzano del Garda è progettato per essere accessibile a tutti i visitatori: da esso è possibile scaricare il materiale didattico.

Partecipano al progetto **Musei Polisensoriali**, che mira a superare le barriere che precludono alle persone con disabilità sensoriale o intellettiva la fruizione del patrimonio culturale.

Fonti:
https://www.accessibilitamusei.beniculturali.it
https://museilombardia.cultura.gov.it/musei/villa-romana
https://www.villaromanadesenzano.beniculturali.it
https://www.comune.desenzano.brescia.it/Vivere-il-comune/Luoghi/La-Villa-Romana

ACCESSIBILITÀ MOTORIA | **ACCESSIBILITÀ VISIVA** | **ACCESSIBILITÀ UDITIVA** | **ACCESSIBILITÀ CULTURALE**



App "1, 2, 3 Musei del Garda", scaricabile gratuitamente dagli store Android e iOS



Rampa di accesso



Mappa tattile con caratteri Braille



Percorso di visita accessibile

DISPOSITIVO | CONTENUTO | FORMAZIONE | SPAZI

AREA ARCHEOLOGICA DI AQUILEIA



Gestore: Fondazione Aquileia
Posizione: Aquileia, Friuli Venezia Giulia
Iscrizione a Patrimonio UNESCO : 1998

Servizi:

- Personale formato
- Tecnologie assistive nei cataloghi
- Mappe tattili e modelli 3D
- Risorse digitali accessibili
- Segnaletica in Braille
- Sottotitoli e lingue dei segni
- Supporto online e in presenza
- Pannelli informativi semplificati
- App per informazioni
- Materiale preparatorio
- App o audioguide personalizzabili
- Collaborazione con associazioni

La Basilica di Aquileia è completamente accessibile e fruibile, la struttura è inserita all'interno del progetto **"Museo per Tutti"**.

La struttura museale è accessibile a persone con disabilità motorie attraverso una **rampa dedicata**, che conduce al piano terra del museo. Il primo e il secondo piano sono accessibili solo tramite l'uso di una scala dedicata.

Il personale del museo è disponibile a effettuare **visite guidate e percorsi tematici dedicati** a persone con disabilità motorie, percettive e cognitive.
Sono presenti **video guide sottotitolate**, con audiodescrizione e tradotte in **LIS**.

Sono stati realizzati strumenti dedicati alle persone con disabilità visive o ipovedenti, come **modellini tattili 3D e tavolette tattili. Percorsi tattili** su reperti originali possono essere proposti a gruppi o a singoli visitatori.

Per migliorare l'esperienza di visita delle persone con disabilità intellettive, è possibile scaricare gratuitamente le **guide in linguaggio facilitato** da utilizzare nella fase di preparazione alla visita ed è disponibile una mappa in **Easy to read** da utilizzare durante la visita.

Fonti:
https://www.museopertutti.org/musei/basilica-di-aquileia/
https://www.fondazioneaquileia.it

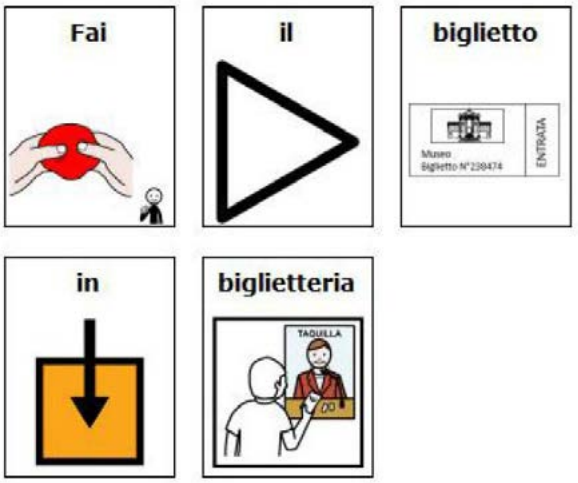
ACCESSIBILITÀ MOTORIA | **ACCESSIBILITÀ VISIVA** | **ACCESSIBILITÀ UDITIVA** | **ACCESSIBILITÀ CULTURALE**



Sito archeologico con accessibilità motoria, uditiva, visiva e culturale



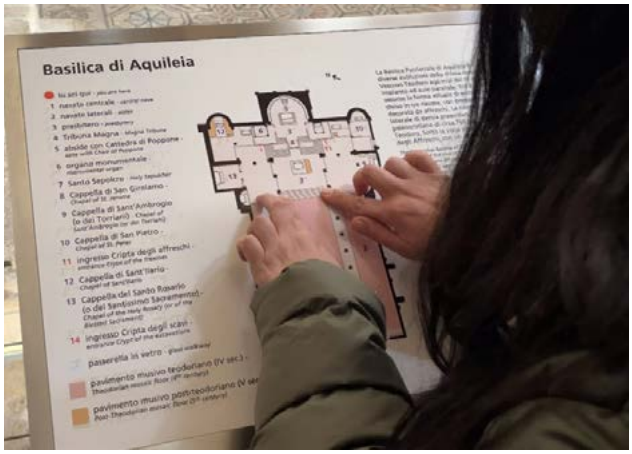
Percorso accessibile nel sito archeologico ipogeo



Mappe Easy to read e Comunicazione Aumentativa e Alternativa



Serie podcast



Mappe tattili

SITO ARCHEOLOGICO DI VINDOLANDA

Gestore: Vindolanda Trust
Posizione: Bardon Mill, Inghilterra
Anno di apertura : 1970



Servizi:

- Servizi per cani da assistenza
- Pavimentazione sicura
- Vetrine ad altezza accessibile
- Mappe tattili e modelli 3D
- Segnaletica in Braille
- Sistemi di induzione magnetica
- Sottotitoli e lingue dei segni
- Sito web chiaro e intuitivo
- Pannelli informativi semplificati
- Materiale preparatorio
- Percorsi tematici e workshop
- App o audioguide personalizzabili
- Mostra digitale

Nei punti dove i resti archeologici non permettono una superficie regolare, sono stati posati **camminamenti in legno o altri materiali antiscivolo.**

I visitatori con disabilità visive possono esplorare il sito grazie a **rappresentazioni tridimensionali delle rovine e a mappe in rilievo con spiegazioni in Braille.**

Nei punti di accoglienza o nei musei collegati al sito, gli utenti con apparecchi acustici possono usufruire del **sistema di induzione magnetica** per ridurre i rumori di fondo.

Le informazioni sono presentate in modo chiaro e semplice, utilizzando **font leggibili, colori contrastanti e spiegazioni brevi.** Online sono presenti tutte le **informazioni** necessarie alla visita del sito.

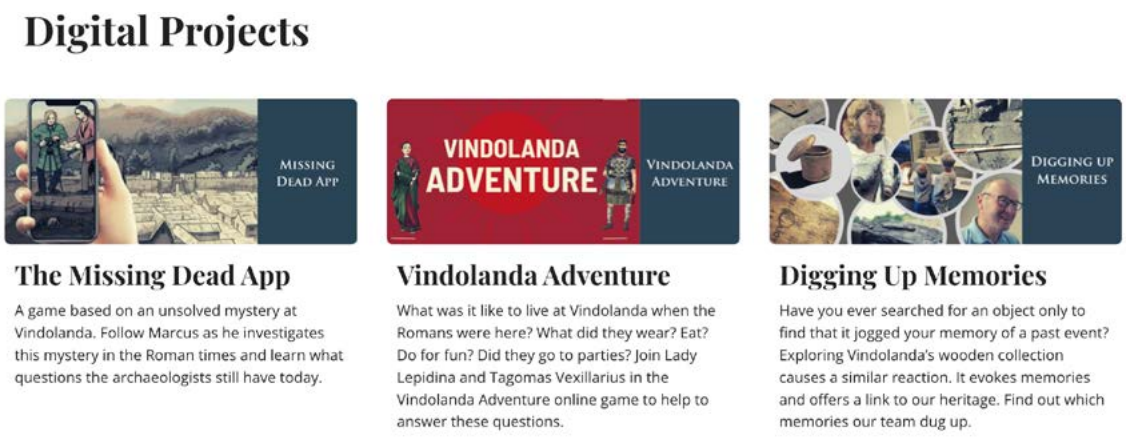
Sono stati progettati **percorsi dedicati,** per essere facilmente comprensibili da persone con difficoltà cognitive. Sono organizzati **laboratori** come la possibilità di lavorare con riproduzioni degli strumenti romani o di creare artigianato ispirato all'epoca, inoltre c'è la possibilità di unirsi al team di archeologi.

I visitatori possono utilizzare **applicazioni digitali** che offrono descrizioni audio, contenuti visivi o traduzioni in diverse lingue dei segni.

Sono disponibili "**Visual Story**", una guida passo passo pensata per aiutare a pianificare la visita ai musei. Queste storie visive illustrano come accedere agli edifici museali, cosa aspettarsi all'arrivo e cosa sperimentare nei diversi spazi.

Fonti: https://www.vindolanda.com/accessible-vindolanda-trust

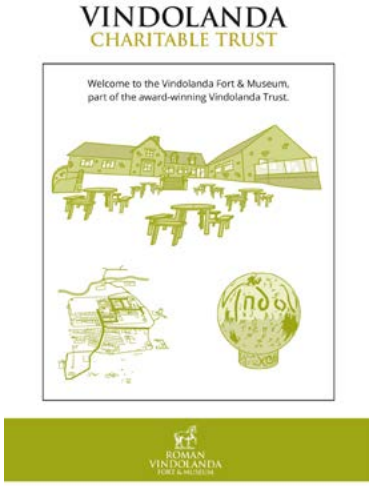
ACCESSIBILITÀ MOTORIA **ACCESSIBILITÀ VISIVA** **ACCESSIBILITÀ UDITIVA** **ACCESSIBILITÀ CULTURALE**



Per coinvolgere il pubblico sono state sviluppate applicazioni per poter imparare di più sulla vita romana a Vindolanda e Magna mentre viene visitato il sito archeologico



Sensory map online da poter studiare prima della visita



Depliant informativi sullo stato dell'accessibilità



Accessibilità al sito per sedie a rotelle e scooter elettrici

DISPOSITIVO | CONTENUTO | FORMAZIONE | SPAZI

6.
Percorsi ipogei



I percorsi museali ipogei, come catacombe, cisterne romane o antiche cave sotterranee, offrono un'esperienza di viaggio unica nel tempo e nello spazio. Esplorare questi mondi sotterranei significa immergersi nella storia e nell'architettura in un modo intimo e suggestivo, spesso al riparo dal rumore e dalla frenesia del mondo esterno. Tuttavia, la loro stessa natura, spesso caratterizzata da passaggi stretti, ripide scalinate e scarsa illuminazione, pone sfide significative in termini di accessibilità.

Rendere questi siti inclusivi non è un'impresa semplice, ma è un impegno fondamentale per garantire che questo patrimonio nascosto non rimanga precluso a una parte della popolazione. L'accessibilità in questi contesti si traduce nella creazione di percorsi alternativi o nell'installazione di attrezzature specifiche. Ad esempio, l'uso di piattaforme elevatrici o di rampe adeguate per superare dislivelli, o l'integrazione di corrimano per chi ha difficoltà di movimento, sono soluzioni essenziali.

Inoltre, l'inclusività si estende all'esperienza sensoriale. Un'illuminazione studiata può valorizzare gli spazi senza alterarne l'atmosfera, mentre audioguide dettagliate e pannelli esplicativi in Braille o a caratteri grandi possono aiutare chi ha difficoltà visive.

La vera sfida è bilanciare la conservazione del sito con la necessità di aprirlo a tutti. Quando un percorso ipogeo diventa accessibile, si trasforma da semplice attrazione a un'esperienza educativa e culturale davvero universale, che non esclude nessuno dalla scoperta del nostro passato. [DL]

Grotte di Postumia
Slovenia

DOMUS AUREA



Posizione: Roma
Apertura al pubblico: 1999
Gestore: Soprintendenza Speciale Archeologia, Belle Arti e Paesaggio di Roma

Servizi:

- Rampe e ascensori
- Visite guidate
- Audioguide
- Realtà virtuale
- Sottotitoli e lingue dei segni
- Materiale preparatorio
- Supporto online e in presenza
- Pannelli informativi semplificati
- Esperienze interattive
- App o audioguide personalizzabili
- Testi ad alto contrasto e Braille

Il percorso di visita è parzialmente accessibile alle persone con mobilità ridotta, è possibile raggiungere l'ingresso/i della struttura con autovettura munita di contrassegno. La struttura si sviluppa su più livelli, **rampe e ascensori** sono disponibili per facilitare l'accesso alle diverse aree.

Sono disponibili **audioguide e descrizioni tattili** per permettere alle persone non vedenti o ipovedenti di apprezzare le opere e gli ambienti. Inoltre, l'uso di tecnologie come smartphone e app specifiche può migliorare l'autonomia e l'esperienza di visita.

Per le persone con disabilità uditive sono disponibili **sistemi di amplificazione sonora e sottotitoli,** inoltre, le visite guidate possono essere adattate con interpreti della lingua dei segni (**LIS**).

Sono presenti **materiali informativi semplificati e supporti visivi** per aiutare le persone con disabilità cognitive a comprendere meglio la storia e l'importanza della Domus Aurea.

Durante le **visite guidate,** è possibile utilizzare occhiali per la **realtà virtuale** per vivere un'esperienza immersiva e vedere le **ricostruzioni 3D** degli ambienti.

Fonti:
https://www.accessibilitamusei.beniculturali.it
https://colosseo.it/area/domus-aurea/

ACCESSIBILITÀ MOTORIA **ACCESSIBILITÀ VISIVA** **ACCESSIBILITÀ UDITIVA** **ACCESSIBILITÀ CULTURALE**



Ricostruzione in realtà aumentata della Domus Aurea - Visori 3D con realtà aumentata



Sala multimediale - Visori 3D e realtà aumentata



Percorso di visita accessibile



Ingresso



Servizio igienico con rampa di accesso



Percorso di visita accessibile

GROTTE DI POSTUMIA



Gestore: Fundación Cueva de Nerja
Posizione: Postumia, Slovenia
Anno di ristrutturazione: 2000

Servizi:

PERCORSO IPOGEO

- Servizio con trenino
- Rampe
- Visite guidate
- Audioguide
- Pavimentazione sicura
- Sito web chiaro e intuitivo

PARTE MUSEALE - EXPO GROTTE

- Uso di simboli e immagini
- Schermi interattivi
- Personale formato
- Modelli e materiali tattili
- Percorsi studiati

Il pavimento del sentiero attraverso le grotte è in **calcestruzzo antiscivolo**, presenta una sola **salita**, lunga 200 m, con un dislivello di circa 40 metri, e una discesa con pendenza del 20 %. Alle persone con problemi motori viene consigliata la visita di quella parte che viene effettuata a bordo del **trenino**, con doppio binario. In ogni caso potrete scegliere di effettuare la visita completa, previo obbligo di accompagnamento di un'altra persona.

Ogni visita è accompagnata da **guide** che forniscono ai visitatori una presentazione dettagliata delle bellezze delle grotte in sloveno, italiano, inglese o tedesco.

Le **audioguide** sono disponibili in ben **17 lingue.**

Nello stesso complesso c'è una mostra interattiva, adatta anche ai bambini, sulla storia di Postumia, su come si sono formate le grotte.

Ci sono **modelli, materiali e superfici** che riproducono l'ambiente delle grotte, facilitando la comprensione attraverso il tatto.

Il museo è organizzato in sezioni ben definite, con una sequenza logica e indicazioni chiare che guidano i visitatori senza confonderli.
Ci sono **percorsi** con informazioni base e altre più approfondite, permettendo a ciascuno di scegliere il livello di dettaglio adatto.

Fonti: https://www.postojnska-jama.eu/it/informazioni/

ACCESSIBILITÀ MOTORIA | **ACCESSIBILITÀ VISIVA** | **ACCESSIBILITÀ UDITIVA** | **ACCESSIBILITÀ CULTURALE**



Trenino per effettuare la visita delle grotte



Audioguide



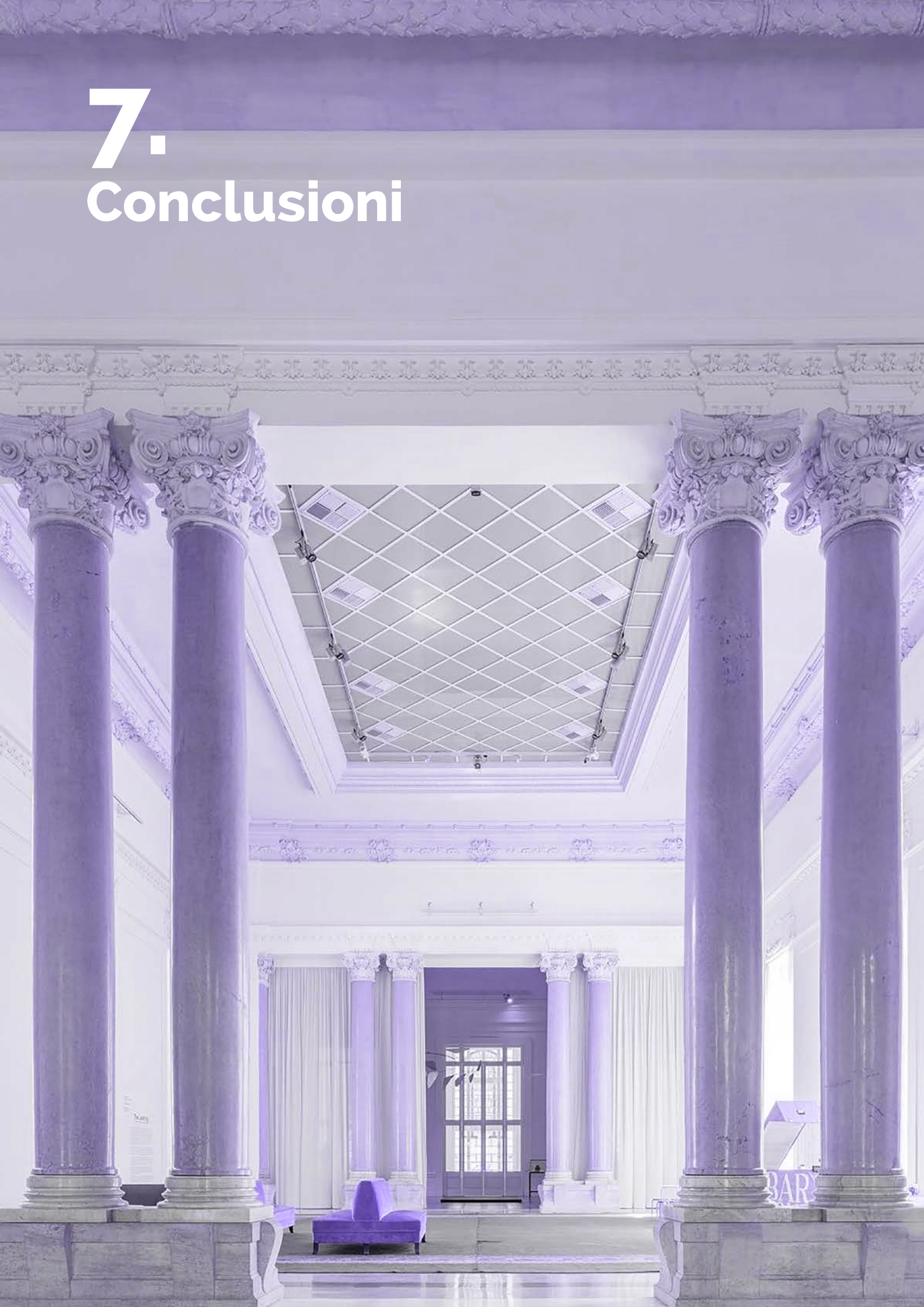
Sito web



Expo

DISPOSITIVO	CONTENUTO	FORMAZIONE	SPAZI

7.
Conclusioni



Il patrimonio edilizio pubblico e, in particolare, i luoghi della cultura rappresentano l'anima delle comunità. L'accessibilità non è un semplice adempimento normativo, ma un principio etico e un diritto inalienabile che garantisce a ogni individuo, indipendentemente dalle proprie abilità, di partecipare pienamente alla vita civile e culturale. Rendere accessibile tale patrimonio non significa solo abbattere barriere fisiche, ma anche superare ostacoli sensoriali e culturali.
Il primo e più grande ostacolo all'accessibilità, specialmente in Italia, è la natura stessa del patrimonio: spesso si tratta di edifici storici, sottoposti a vincoli di tutela che possono rendere complessi gli interventi di adeguamento. L'obiettivo è quindi quello di individuare soluzioni in grado di risolvere i temi dell'accessibilità, rispettando integrità e valore storico-artistico degli organismi edilizi. Questo richiede un approccio multidisciplinare per progettare soluzioni efficaci e realmente utili; non si tratta di aggiungere artefatti più o meno "reversibili", quanto di concepire l'accessibilità come parte integrante del progetto di valorizzazione, trasformando le limitazioni in opportunità per l'innovazione.

Il concetto di accessibilità si è notevolmente ampliato, superando la tradizionale focalizzazione sulla mobilità. Le Best Practices si basano su un approccio integrato che considera quattro dimensioni interconnesse: motoria, visiva, uditiva e culturale.

L'**accessibilità motoria** è spesso la prima forma di barriera che viene affrontata. Nei **palazzi pubblici**, **musei**, **biblioteche** e **teatri**, di valore storico ed artistico, installazione di **rampe**, **ascensori** ed **impianti per il superamento dei dislivelli**, diviene non solo un obbligo normativo, quanto una sfida progettuale che necessariamente chiama in causa le discipline del restauro architettonico, della conservazione della progettazione architettonica con la finalità di attuare soluzioni che determinino una accessibiltà reale e non solo "normativamente" conforme. La stessa attenzione si impone per i percorsi, gli accessi, i **servizi igienici** che devono consentire spazi adeguati al movimento e arredi normativamente conformi. Nei **teatri**, è cruciale prevedere spazi dedicati per le sedie a rotelle, posizionati in punti che garantiscano una visuale ottimale del palco.
La sfida si fa più ardua nei **siti archeologici** e nei **percorsi ipogei**, dove il terreno è spesso irregolare o il percorso è stretto. In questi casi, le soluzioni richiedono una progettazione ancora più attenta per non danneggiare le superfici archeologiche. Le migliori pratiche includono: la creazione di **passerelle sopraelevate** o **camminamenti in materiale stabilizzato**, che proteggano i resti sottostanti e offrano una superficie sicura. Laddove non è possibile installare rampe, si possono considerare **montascale** o **piattaforme**

Galleria Nazionale d'Arte Moderna
Roma

elevatrici che si integrino discretamente nel contesto. Un'alternativa, che non sostituisce ma integra l'accessibilità fisica, è l'offerta di **percorsi alternativi** o **tour virtuali** che consentano ai visitatori di esplorare le parti più inaccessibili attraverso la tecnologia, come modelli 3D interattivi o realtà virtuale. L'uso di sedie a rotelle fuoristrada, specificamente progettate per terreni accidentati, può anche essere un'opzione per alcuni siti.

L'**accessibilità sensoriale** è cruciale per una piena fruizione. Per l'**accessibilità visiva**, le migliori pratiche includono l'uso di **mappe tattili** all'ingresso dei musei e delle biblioteche, che riproducano la planimetria dell'edificio e dei percorsi. L'integrazione di **percorsi tattili Loges** a pavimento, con scanalature o bolli, guida in modo autonomo le persone ipovedenti o non vedenti verso i punti di interesse, le scale o i servizi. I pannelli informativi devono essere scritti in **caratteri grandi e ad alto contrasto**, e le didascalie delle opere d'arte dovrebbero essere disponibili anche in **Braille**. Un elemento fondamentale è l'**audiodescrizione**: guide audio che descrivono con precisione le opere d'arte, gli oggetti esposti o l'architettura degli spazi, offrendo un'esperienza immersiva trasformando immagini e movimenti in parole. Una buona illuminazione, priva di riflessi e abbagli, è essenziale per chi ha ipovisione. La segnaletica deve essere chiara, leggibile, a grandi caratteri e corredata di pittogrammi e ad alto contrasto cromatico e luminoso.
Per l'**accessibilità uditiva**, i luoghi pubblici devono essere dotati di **sistemi a induzione magnetica** (loop system), che trasmettono il suono direttamente agli apparecchi acustici, eliminando i rumori di fondo. Questi sistemi sono particolarmente utili negli sportelli informativi, nelle sale conferenze, nei teatri e nelle sale cinema. Per i contenuti video o multimediali, è obbligatorio l'uso dei **sottotitoli**. Le biblioteche e i teatri possono organizzare **visite guidate** o **spettacoli con interprete della Lingua dei Segni Italiana (LIS)**. Infine, la riduzione del rumore ambientale, attraverso pannelli fonoassorbenti e una corretta progettazione acustica, rende gli spazi più confortevoli per le persone con sensibilità uditiva.

L'**accessibilità culturale** è la dimensione più recente e meno codificata, ma di importanza crescente, va oltre le barriere fisiche e sensoriali. Riguarda la capacità di rendere i contenuti comprensibili e rilevanti per tutti, indipendentemente dal loro background culturale, livello di istruzione o abilità cognitive. La **semplificazione del linguaggio** è un punto di partenza. Le descrizioni delle opere d'arte o dei reperti archeologici devono essere redatte in un linguaggio chiaro, conciso e **facile da leggere (Easy-to-Read)**, senza tecnicismi eccessivi. L'uso di **simboli universali** e di **immagini** che supportino il testo facilita la comprensione per persone con disabilità cognitive o difficoltà di apprendimento.
Per i musei e i siti archeologici, l'accessibilità culturale si traduce in **percorsi tematici** o **laboratori sensoriali** che stimolano l'interazione diretta con i contenuti, superando l'approccio puramente visivo. Ad esempio, i musei possono offrire la possibilità di toccare repliche di opere d'arte o manufatti. L'offerta di **contenuti multilingue** non è solo un servizio turistico, ma un passo verso l'inclusione di visitatori da ogni parte del mondo.
Un aspetto cruciale dell'accessibilità culturale è la **formazione del personale**. Il personale deve essere adeguatamente preparato per accogliere e assistere in modo empatico e professionale tutti i visitatori, riconoscendo le diverse esigenze e offrendo supporto senza pregiudizi. Questo include la conoscenza dei protocolli di accoglienza per persone con autismo, demenza o altre condizioni che richiedono un approccio personalizzato. L'accessibilità culturale, in sintesi, mira a creare un'atmosfera di benvenuto e di non giudizio, dove ogni persona si senta valorizzata e inclusa.

La vera eccellenza si raggiunge quando queste pratiche non sono aggiunte a posteriori, ma integrate sin dalla fase di progettazione. Un **museo in un palazzo storico** potrebbe installare un ascensore panoramico in una corte interna, rendendolo non solo funzionale, ma un elemento di design che valorizza lo spazio. Un **sito archeologico** può creare un percorso accessibile che non solo permette di attraversare il sito, ma che offre anche punti di sosta con sedute e pannelli informativi in diverse forme (testo, Braille, audio). Una **biblioteca** può non solo disporre di libri in formato accessibile, ma anche creare "spazi silenziosi" o "spazi inclusivi" per persone con ipersensibilità sensoriale.
La transizione da una "visita per disabili" a un'esperienza basata sul "design for all" è un'evoluzione strategica. In passato, le visite per persone con disabilità venivano concepite come percorsi separati e specifici, spesso su prenotazione. Oggi, il paradigma è quello di rendere l'esperienza intrinsecamente ricca e accessibile a tutti fin dall'inizio. Le audiodescrizioni e i percorsi multisensoriali non beneficiano solo i visitatori con disabilità, ma arricchiscono l'esperienza di chiunque. Ciò dimostra che le soluzioni inclusive spesso generano un valore aggiuntivo universale, come nel caso di mappe tattili o audioguide che fungono da ausilio per tutti i visitatori. Questo approccio riconosce che l'accessibilità non è un'opzione, ma un fattore intrinseco di qualità e innovazione.

In sintesi, il superamento delle barriere nel patrimonio edilizio pubblico è un processo in continua evoluzione che va oltre la mera conformità normativa. L'adozione di un approccio sistemico che abbraccia le dimensioni motoria, sensoriale e culturale è fondamentale per creare un'esperienza ricca e inclusiva per tutti i visitatori. Le Best Practices settoriali, dall'uso di tecnologie assistive nei musei alle soluzioni di sopra titolazione nei teatri, dimostrano che l'innovazione e la collaborazione sono la chiave per il successo. L'accessibilità non è più un costo, ma un fattore di valorizzazione sociale e, in modo cruciale, un'opportunità economica significativa per il settore turistico italiano.
Sulla base di questa analisi, si formulano le seguenti raccomandazioni strategiche:

1. **Pianificazione Strategica Integrata**: I Piani per l'Eliminazione delle Barriere Architettoniche (PEBA) non devono essere visti come documenti isolati, ma integrati con i piani di sviluppo culturale e turistico a lungo termine.
2. **Formazione e Specializzazione**: È imperativo investire nella formazione di figure professionali dedicate, come il Responsabile per l'accessibilità, per colmare la mancanza di conoscenza degli strumenti e delle soluzioni esistenti tra gli operatori turistici.
3. **Partnership e Co-creazione**: Sfruttare i fondi pubblici per promuovere progetti co-progettati con le associazioni di persone con disabilità, garantendo che le soluzioni siano efficaci e sostenibili.
4. **Innovazione Tecnologica e Valutazione Continua**: Adottare tecnologie assistive (come app e tour virtuali) che arricchiscano l'esperienza di visita. Allo stesso tempo, istituire un sistema di monitoraggio costante e verificato sull'effettiva accessibilità dei siti, superando le "barriere digitali" e di informazione.

Gli esempi di Best Practice analizzati dimostrano che l'accessibilità è una progettazione olistica. Non si tratta solo di eliminare ostacoli, ma di ripensare gli spazi e i contenuti per renderli più funzionali, inclusivi e stimolanti per un pubblico più vasto. La sfida è grande, ma i benefici superano di gran lunga i costi. Un patrimonio accessibile è un patrimonio vivo, che continua a raccontare la sua storia a tutte le generazioni, senza escludere nessuno. È un investimento nel futuro della nostra comunità. [DL]

Autori

Benedetta Di Leo [BDL]
Università Politecnica delle Marche

Architetta, ingegnere e dottore di ricerca, è contrattista di ricerca presso il DICEA. Ha svolto un dottorato europeo sulle Aree Interne marchigiane, in parte condotto presso la UNL (Santa Fe) e la UPC (Barcellona). Si occupa di progettazione architettonica, riuso adattivo e strategie innovative di recupero di edifici e spazi urbani.

Sara D'Ottavi [SDO]
Università Politecnica delle Marche

Architetto PhD, da sempre affianca la pratica progettuale all'indagine teorica come strumento di esplorazione critica della disciplina. Co-fondatrice dello studio di progettazione spaziømas architetti, si occupa di qualità dello spazio – pubblico, domestico ed urbano – con un approccio empatico, sperimentale e radicato nei luoghi.

Maddalena Ferretti [MF]
Università Politecnica delle Marche

Responsabile Scientifica UNIVPM. Architetta, PhD Internazionale, Professoressa Associata di Composizione Architettonica e Urbana presso il DICEA. Focus di ricerca è la centralità del progetto di architettura per la rigenerazione dei contesti marginali con un approccio transcalare.

Yasmine Hamida [YH]
Università Politecnica delle Marche

Architetta, si laurea presso la Scuola di Architettura e Design "Eduardo Vittoria" (UNICAM), con una tesi sulla rigenerazione dell'ex Caserma Stamura di Ancona. Borsista di ricerca, si occupa di progettazione architettonica e urbana, con particolare attenzione ai temi dell'accessibilità e della riqualificazione dei centri storici.

Diana Lapucci [DL]
Università di Macerata

Architetto PhD, libero professionista con esperienza lavorativa e didattica in Restauro Architettonico. Collabora con UNIMC come assegnista di ricerca. Si occupa di conservazione preventiva e programmata dei Beni Culturali e di documentazione dell'edificato storico.

Mauro Saracco [MS]
Università di Macerata

Responsabile Scientifico UNIMC. Architetto, PhD PoliMi in Conservazione dei beni architettonici e ambientali, Professore Associato di Restauro Architettonico presso il SFBCT. Focus di ricerca è la conservazione e valorizzazione del patrimonio architettonico ed urbano storicizzato, anche attraverso il riuso compatibile di luoghi ed organismi edilizi.

Ottavia Lavinia Turi [OLT]
Università di Macerata

Architetta, laureata con lode all'Università di Firenze e specializzata in Beni Architettonici e del Paesaggio. Libera professionista, collabora a progetti di restauro, conservazione e valorizzazione del patrimonio architettonico, con attenzione a tutela e riuso.

Lucrezia Vitaletti [LV]
Università Politecnica delle Marche

Architetto libero professionsta, con esperienza decennale internazionale. Collabora con UNVPM come coadiutrice didattica e borsista di ricerca. Si occupa di progettazione architettonica, con focus su accessibilità urbana e recupero di edifici esistenti pubblici e privati. Ha coordinato il PEBA per il comune di Sassoferrato.

Gruppi di ricerca

Università Politecnica delle Marche | UNIVPM

Responsabile Scientifica
Prof.ssa Arch. PhD Maddalena Ferretti

Gruppo di ricerca
Ing. Arch. PhD Benedetta Di Leo
Arch. PhD Sara D'Ottavi
Arch. Yasmine Hamida
Arch. Lucrezia Vitaletti

e con
Prof. Arch. PhD Gianluigi Mondaini
Prof. Ing. PhD Francesco Rotondo
Prof.ssa Arch. PhD Eva Savina Malinverni
Prof. Ing. PhD Roberto Pierdicca
Ing. PhD Stefano Chiappini
Ing. Lucrezia Gorgoglione
Ing. Marsia Sanità

Università di Macerata | UNIMC

Responsabile Scientifico
Prof. Arch. PhD Mauro Saracco

Gruppo di ricerca
Arch. PhD. Diana Lapucci
Arch. Ottavia Lavinia Turi
Prof.ssa Mara Cerquetti

e con
Prof.ssa PhD Francesca Coltrinari
Prof.ssa Patrizia Dragoni
Prof. Umberto Moscatelli
Prof.ssa Emanuela Stortoni
Prof.ssa PhD Carmen Vitale

GAL Colli Esini

Coordinamento generale progetto
Ing. Luca Piermattei

Finito di stampare nel settembre 2025
per conto de Il Lavoro Editoriale