



**COMUNE DI MORBEGNO**

Provincia di Sondrio

**P.E.B.A.**

## **SPAZIO URBANO E EDIFICI**

### **PEBA.1 – Relazione generale e Regolamento di attuazione**

**Luglio 2026**

APPROVATO

con DCC n. \_\_\_\_ del \_\_\_\_\_.\_\_\_\_.\_\_\_\_\_

Sindaco

**PATRIZIO DEL NERO**

Responsabile del procedimento

**CRISTINA TARCA**

Collaboratrici del Servizio Civile Universale-Ambientale

**GIULIA RE | LAURA RUOCCO**



[www.dappertutto.org](http://www.dappertutto.org)



[www.labter.it](http://www.labter.it)

Progettisti

**WALTER FUMASONI | ingegnere**

Via Basci n. 34, 23020 Piateda (SO) | mob +39 339 3401179 | [ingfuwa@gmail.com](mailto:ingfuwa@gmail.com)

**MICHELA GADALDI | architetto**

Via Fiorenza n. 34, 23020 Piateda (SO) | mob +39 333 6882482 | [michela.gadaldi@labter.it](mailto:michela.gadaldi@labter.it)

**MASSIMO SPINELLI | pianificatore territoriale**

Via Vanoni n. 12, 23100 Sondrio (SO) | mob +39 320 3504132 | [mspinelli1@gmail.com](mailto:mspinelli1@gmail.com)

## Sommario

|                                                                  |           |
|------------------------------------------------------------------|-----------|
| <b>1. Generalità.....</b>                                        | <b>3</b>  |
| 1.1. Premessa .....                                              | 4         |
| 1.2. Principi normativi .....                                    | 4         |
| 1.3. Iter procedimentale e processo di formazione del PEBA ..... | 7         |
| 1.4. Comunicazione e partecipazione.....                         | 8         |
| 1.5. Monitoraggio e attuazione.....                              | 9         |
| 1.6. Definizioni .....                                           | 9         |
| <b>2. Il progetto di PEBA.....</b>                               | <b>12</b> |
| 2.1. Articolazione.....                                          | 13        |
| 2.2. Approccio al riadattamento del costruito.....               | 13        |
| 2.3. La ricognizione del territorio.....                         | 14        |
| 2.4. Il progetto del PEBA: struttura e temi in evidenza.....     | 22        |
| <b>3. Regolamento di attuazione .....</b>                        | <b>25</b> |

## **1. Generalità**

## **1.1. Premessa**

L'accessibilità, la mobilità e la rimozione delle barriere architettoniche rappresentano un tema trasversale al complesso mondo della progettazione delle città, degli spazi, dei servizi e delle abitudini quotidiane. Si tratta di un ambito che pone particolare attenzione alle esigenze delle persone anziane, delle persone con disabilità e dei bambini, in generale di tutti coloro che necessitano di condizioni ambientali e sociali favorevoli per partecipare pienamente alla vita collettiva.

Ogni progetto urbano è il risultato di molte conoscenze e competenze. Tra queste, assume rilievo quella che riguarda la persona, con le sue potenzialità e specificità. Occorre quindi compiere una scelta filosofica fondamentale: assumere come orientamento essenziale di qualsiasi intervento, disposizione o direttiva, l'obiettivo di conoscere le esigenze individuali e consentire l'autodeterminazione, rendendo ogni cittadino protagonista nella società.

Investire con coerenza sull'autonomia delle persone, oltre alle intuibili positività etiche e di politica sociale che ne discendono, significa anche operare scelte di carattere economico di portata più rilevante di quanto un approccio semplificato possa lasciare supporre.

Per raggiungere questi obiettivi occorrono nuove politiche e nuovi strumenti in grado di cogliere gli aspetti evolutivi e i rapidi mutamenti delle diverse realtà sociali in cui si manifestano le complesse problematiche della diversità.

È ormai diffusa la convinzione, fra le Amministrazioni, che nel tempo occorra intervenire in modo da elevare la qualità del territorio costruito, rendendolo accessibile e fruibile dalla popolazione nel suo insieme. Da qui la necessità che le Amministrazioni pubbliche locali assumano e facciano proprio, attraverso il proprio ruolo sostanziale, il concetto di universalità del progetto, meglio noto come *universal design*.

Esso è condizione necessaria al raggiungimento del requisito di città "civitas", intesa non solo in senso topografico e urbanistico, ma anche in senso giuridico, politico e sociale, come sinonimo di comunità composta da persone che vivono gli spazi e, all'interno di essi, si relazionano senza discriminazioni.

Tale obiettivo, né semplice né perseguibile in tempi brevi, richiede un approccio graduale da attuarsi per mezzo di programmi di intervento da effettuare localmente sul territorio, sia all'interno degli edifici pubblici, sia nello spazio urbano in senso lato, individuando le priorità e le relative fonti di finanziamento.

Perché ciò avvenga, occorre procedere, in via non esaustiva, su quattro filoni ben precisi:

- i trasporti quale filo di cucitura del tessuto urbano ed extraurbano;
- il recupero e il riadattamento del territorio già costruito attraverso programmi di intervento;
- la programmazione urbanistica ed edilizia ai fini di una migliore gestione del territorio;
- la programmazione e l'educazione socio-sanitaria per la prevenzione degli incidenti stradali e domestici e degli infortuni sul lavoro.

Il presente strumento di programmazione, PEBA urbano e degli edifici, fa propri gli obiettivi sopra richiamati, collocandosi a cavallo tra i punti 1, 2 e 3.

## **1.2. Principi normativi**

Dalla L 41/1986 ad oggi le finalità e i contenuti del Piano per l'eliminazione delle barriere architettoniche si sono molto arricchiti grazie a progressive stratificazioni normative internazionali (Convenzione delle Nazioni Unite sui diritti delle persone con disabilità, adottata nel 2006), nazionali (D.P.R. n. 132 del 4 ottobre 2013) e regionali.

**Generalità**

I principi dettati dalla Convenzione delle Nazioni Unite sui diritti delle persone con disabilità, relativi al diritto di accesso ai servizi, sono stati recepiti e fatti propri dalle normative che, applicati in molteplici casi concreti, confermano una interpretazione dell'accessibilità in chiave multidimensionale: il concetto di barriera architettonica non abbraccia solo gli ostacoli fisici che possono essere fonte di disagio per la mobilità di chiunque o che limitano o impediscono a chiunque la comoda o sicura utilizzazione di parti, attrezzature o componenti, ma si estende anche gli ostacoli percettivi per la mancanza di accorgimenti e segnalazioni che permettano a chiunque l'orientamento, la riconoscibilità dei luoghi nonché la comprensione dei contenuti.

Il DPR 132/2013 recepisce il primo "Programma di azione biennale per la promozione dei diritti e l'integrazione delle persone con disabilità" che, redatto in ottemperanza ai principi della Convenzione delle Nazioni Unite sui diritti delle persone con disabilità, prescrive una puntuale pianificazione del superamento delle barriere architettoniche e stabilisce la necessità di rafforzare l'efficacia di strumenti programmatori di rimozione delle barriere in edifici e spazi pubblici esistenti attraverso la redazione dei piani per l'eliminazione delle barriere architettoniche previsti dalla legge del 1986.

A seguire un regesto delle normative Nazionali e Regionali in merito.

**1.2.1. Normativa nazionale**

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

La L 41/1986 ha stabilito, per le amministrazioni competenti, l'obbligo di dotarsi di piani di eliminazione delle barriere architettoniche per gli edifici esistenti non adeguati alle disposizioni in materia di barriere architettoniche, mentre la L 104/1992 ha esteso l'ambito di applicazione del PEBA agli interventi di adeguamento degli spazi urbani, con particolare riferimento alla realizzazione di percorsi accessibili, all'installazione di semafori acustici, alla rimozione della segnaletica che ostacola la circolazione delle persone disabili.

Quest'ultima normativa ha inoltre imposto l'adeguamento dei Regolamenti Edilizi alla normativa vigente in materia di eliminazione delle barriere architettoniche e introdotto i piani di mobilità regionali, da coordinarsi con i piani di trasporto predisposti dai comuni.

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

Il quadro normativo nazionale recepisce convenzioni e protocolli internazionali emanati dall'Assemblea generale delle Nazioni Unite. In particolare, il 13 dicembre 2006 è stata emanata la "Convenzione delle Nazioni Unite sui diritti delle persone con disabilità", ratificata in Italia con Legge n. 18 del 3 marzo 2009, la quale definisce la libera e incondizionata accessibilità degli spazi pubblici come strumento di sviluppo sostenibile e di piena partecipazione alla vita sociale, politica, economica, culturale e ricreativa.

Vengono introdotti nuovi concetti di progettazione, tra i quali "progettazione universale" o "design for all" e "accomodamento ragionevole". Si richiama inoltre la necessità di adottare misure per sviluppare, promulgare e monitorare l'applicazione degli standard minimi e delle linee guida per l'accessibilità delle strutture e dei servizi aperti al pubblico, ponendo l'attenzione anche alla dotazione, in strutture ed edifici aperti al pubblico, di segnali in caratteri "Braille" e in formati facilmente leggibili e comprensibili.

Ulteriori riferimenti normativi di riferimento a livello nazionale sono i seguenti:

**Generalità**

- **Legge 9 gennaio 1989, n. 13** "Disposizioni per favorire il superamento e l'eliminazione delle barriere architettoniche negli edifici privati."
- **Circolare Ministeriale - Ministero dei Lavori Pubblici 22 giugno 1989 n. 1669** "Circolare esplicativa della legge 9 gennaio 1989, n. 13".
- **Decreto del Presidente della Repubblica 6 giugno 2001, n. 380** "Testo unico delle disposizioni legislative e regolamentari in materia edilizia".
- **Circolare Ministro dell'Interno 01 marzo 2002, n. 4** "Linee guida per la valutazione della sicurezza antincendio nei luoghi di lavoro ove siano presenti persone disabili".
- **Norma UNI 11168-1 del 2006** "Accessibilità delle persone ai sistemi di trasporto rapido di massa - Parte 1: Criteri progettuali per le metropolitane", in cui si richiama la necessità di segnali tattili sulla pavimentazione, al fine di garantire l'orientamento e la sicurezza dei non vedenti.
- **Decreto Legislativo n. 36/2023 "Codice dei Contratti Pubblici"** in particolare l'art. 57, accessibilità universale;
- **Legge 227/2021**, Delega per la riforma della disabilità
- **Decreto Legislativo n. 62/2024** "Valutazione multidimensionale, progetto di vita, accomodamenti ragionevoli".

Si segnalano inoltre le seguenti linee guida:

- **Decreto Ministero per i Beni e le Attività Culturali 28 marzo 2008** "Linee guida per il superamento delle barriere architettoniche nei luoghi di interesse culturale"
- **UNI/PdR 24:2016 Prassi di Riferimento** "Abbattimento barriere architettoniche – Linee guida per la riprogettazione del costruito in ottica universal design", pubblicata il 29 novembre 2016
- **INU Istituto nazionale di urbanistica** "Linee guida – politiche integrate per città accessibili a tutti", aggiornamento 1 aprile 2019.
- **Libro verde UE** "Verso una nuova cultura della mobilità urbana".
- **"Linee Guida per la progettazione dei segnali e percorsi tattili necessari ai disabili visivi per il superamento delle barriere percettive"**, marzo 2014, Istituto Nazionale per la mobilità Autonoma di Ciechi e Ipovedenti.

Nella fase di progettazione degli interventi si fa infine riferimento alla normativa di settore relativa agli spazi urbani, in particolare al Nuovo Codice della Strada, e alla normativa di settore in materia edilizia.

### **1.2.2. Normativa regionale**

Il recepimento delle sopraelencate disposizioni nell'ordinamento lombardo avviene principalmente attraverso i seguenti testi normativi e regolamentari:

- **Legge Regionale 20 febbraio 1989, n. 6** "Norme sull'eliminazione delle barriere architettoniche e prescrizioni tecniche di attuazione;
- **DGR 4139 del 21/12/2020** "Predisposizione dei piani di eliminazione delle barriere architettoniche (P.E.B.A.);
- **Legge Regionale 14 del 2020** "Registro regionale dei piani di eliminazione delle barriere architettoniche - PEBA", con l'obiettivo di monitorare la reale dotazione;
- **DGR 5555/2021**, linee guida per la redazione dei PEBA

### **1.2.3. Applicazione dei fondamenti normativi nel PEBA**

La recente riforma della disabilità, attuata attraverso il D.Lgs. 62/2024, introduce un cambio di paradigma fondamentale: la valutazione della disabilità non si basa più esclusivamente sul deficit, ma sulla interazione tra persona e contesto, secondo il modello bio-psico-sociale dell'ICF (Classificazione Internazionale del Funzionamento, della Disabilità e della Salute). In questo quadro, l'accessibilità degli ambienti fisici, dei servizi e della mobilità diventa un elemento strutturale della valutazione e della garanzia dei diritti.

Il PEBA - strumento operativo per l'individuazione, la programmazione e la rimozione delle barriere negli spazi pubblici e negli edifici - si colloca pienamente all'interno di questa visione. Esso contribuisce in modo diretto alla realizzazione degli obiettivi della riforma, poiché:

- interviene sui fattori ambientali che possono limitare la partecipazione delle persone;
- promuove l'autonomia e la vita indipendente, principi cardine della riforma;
- abilita la fruizione dei servizi pubblici, condizione necessaria per l'esercizio dei diritti di cittadinanza;
- supporta la valutazione multidimensionale, fornendo un quadro oggettivo delle condizioni del territorio e degli edifici pubblici.

In questo senso, il PEBA non è solo un adempimento tecnico-amministrativo, ma diventa uno strumento di attuazione territoriale della riforma, capace di tradurre in interventi concreti i principi di equità, inclusione e partecipazione.

La riforma richiede inoltre alle Amministrazioni di adottare politiche integrate e strumenti programmatici coerenti con il nuovo approccio. Il PEBA risponde a questa esigenza perché:

- opera su scala urbana e sugli edifici pubblici,
- individua priorità e criteri di intervento,
- definisce strategie di investimento,
- promuove il concetto di universal design,
- contribuisce alla costruzione di una "civitas" accessibile, inclusiva e non discriminatoria.

In conclusione, il PEBA rappresenta uno dei principali strumenti attraverso cui le Amministrazioni locali possono dare attuazione concreta alla riforma della disabilità, integrando la dimensione normativa con una programmazione territoriale capace di incidere sulla qualità della vita delle persone e sulla piena partecipazione alla comunità.

## **1.3. Iter procedimentale e processo di formazione del PEBA**

La redazione del PEBA (degli edifici e urbano) ha avvio per mezzo di atto deliberativo dell'Amministrazione Comunale e/o determinazione dell'Ufficio tecnico comunale.

La prima fase prevista è quella consultiva presso la cittadinanza, per mezzo di convocazione di assemblea pubblica e/o con gli Amministratori ed i rappresentanti delle associazioni, che può, a seconda dei casi, prevedere anche la somministrazione di questionari presso la popolazione e/o i partecipanti alle sedute.

Successivamente hanno luogo i sopralluoghi tecnici finalizzati all'interno degli edifici pubblici, anche definiti "attrattori". In base alla distribuzione di detti edifici attrattori s'individuano i percorsi pubblici da sottoporre a mappatura e verifica della consistenza delle criticità.

**Generalità**

Gli attrattori ed i relativi percorsi vengono pertanto sottoposti alla stesura di un report (schedatura) contenente la sintesi dell'analisi delle criticità, la proposta di soluzioni risolutive, la stima dei costi di intervento.

La documentazione del PEBA, sottoposta a verifica tecnica da parte degli uffici competenti, è approvata mediante deliberazione del Consiglio Comunale e successiva pubblicazione della documentazione e degli atti formali che la accompagnano sul relativo Registro Regionale Telematico.

## **1.4. Comunicazione e partecipazione**

Trattando una materia complessa e multidisciplinare, il PEBA prevede il coinvolgimento di una molteplicità di attori e soggetti in fase di sviluppo, comprendendo competenze di tipo tecnico, urbanistico, sociale, culturale ed educativo.

In quest'ottica viene elaborato l'elenco dei soggetti invitati a partecipare alla stesura del piano, con particolare riferimento alle categorie sotto-elencate:

- assessorati e settori comunali: in particolare sono rilevanti l'ambito urbanistico, dei lavori pubblici e delle manutenzioni, l'edilizia scolastica e sportiva, il settore servizi sociali, in quanto direttamente coinvolti nella definizione delle misure di intervento e programmazione degli interventi;
- associazioni di riferimento di gruppi di persone con disabilità;
- associazioni di categoria che rappresentano il tessuto commerciale della città;
- associazioni attive in ambito socio-culturale, della mobilità, sportivo, economico, ecc.;
- progettisti operanti sul territorio.

Il contributo di cittadini e associazioni è ritenuto indispensabile per individuare le reali esigenze e i bisogni non soltanto delle persone con disabilità permanenti di tipo motorio, sensoriale o cognitivo, ma anche di tutti i soggetti che vivono situazioni di disagio nel muoversi in città: anziani con o senza ausili, accompagnatori e familiari di persone con disabilità, persone che conducono passeggino o carrozzina, persone con disabilità temporanee o problemi motori, persone con disabilità visiva o uditiva, persone con patologie cardiorespiratorie, donne in gravidanza, ecc..

Il contributo degli enti e dei settori comunali consente di tenere conto di competenze e approcci metodologici differenti, oltre che di una base informativa più ampia. Inoltre il confronto con gli uffici dei vari settori (verde pubblico, arredo urbano, manutenzioni, lavori pubblici, edilizia pubblica, commercio, ecc.) è indispensabile per costruire uno strumento operativo utile e condiviso nei contenuti e nelle modalità applicative, affinché il piano non rimanga lettera morta ma costituisca un reale punto di riferimento per la progettazione e l'esecuzione degli interventi sull'esistente e per gli interventi di nuova realizzazione.

L'attività partecipativa è indispensabile per elaborare un piano il più possibile aderente alle esigenze di chi vive gli spazi e dalla volontà di costruire un rapporto di fiducia tra amministrazione e cittadini. I benefici indiretti della partecipazione sono legati al coinvolgimento e al senso di appartenenza dei cittadini, alla valorizzazione delle risorse locali, alla costruzione di una maggiore consapevolezza sul contributo che possono fornire i singoli individui. L'azione di partecipazione, di norma e laddove ve ne siano le condizioni, è strutturata come segue:

- incontro con le parti sociali, per illustrare il progetto alle associazioni rappresentative dei portatori di interesse, e, spiegare la modalità di redazione del Piano e raccogliere le istanze emerse;
- distribuzione di un questionario ai portatori di interesse;
- evento conclusivo di presentazione del progetto e del piano con finalità prevalentemente divulgativa e di sensibilizzazione.

L'incontro con le parti sociali è stato divulgato ai seguenti soggetti (associazioni, cooperative, onlus):

**Generalità**

- Dappertutto - Associazione che si occupa di aiutare le persone con disabilità
- Uildm - Unione Italiana Lotta alla Distrofia Muscolare ONLUS
- Anmic - Associazione Nazionale Mutilati Invalidi Civili
- Anmil - Associazione Nazionale fra Lavoratori Mutilati e Invalidi del Lavoro
- GFB Onlus - Gruppo familiare beta-sarcoglicanopatie
- Uici - Unione Italiana dei Ciechi e degli Ipovedenti
- Anffas Onlus Sondrio - Associazione Nazionale Famiglie di Persone con Disabilità Intellettiva e/o relazionale
- Ens - Ente Nazionale per la protezione e l'assistenza dei Sordi
- LEDHA - Lega per i diritti delle persone con disabilità APS
- FORME - Impresa Sociale
- Associazione Dorinda APS
- Piano di Zona dell'Ambito Territoriale di riferimento
- Cooperativa Grandangolo - Società cooperativa sociale
- Cooperativa Sol.co. - Consorzio di cooperative sociali
- Cooperativa Lotta Contro L'emarginazione
- Amici del bambino Associazione
- Fondazioni culturali
- Rappresentanti scuole
- Consorzi Turistici (in base al territorio di competenza)

## **1.5. Monitoraggio e attuazione**

Trattandosi di uno strumento programmatico di carattere particolarmente operativo, il PEBA vuole costituire un punto di partenza e non di arrivo. Esso esplicita la priorità degli interventi da attuare sia sugli edifici che in campo urbano e, pertanto, richiede un costante aggiornamento dello stato di attuazione per verificare il livello di completamento della programmazione.

Le schedature degli edifici e dei percorsi urbani sono redatte anche a tale scopo, così da poter verificare l'attuazione degli interventi che si susseguiranno nel corso del tempo.

Tale attività può contemplare anche il coinvolgimento dei cittadini e dei fruitori della realtà comunale in senso lato, prevedendo:

- forme di collaborazione con associazioni rappresentative degli interessi delle persone con disabilità per la verifica costante insieme ai diretti fruitori dei dispositivi e dei servizi attivati, per ampliare l'accessibilità dell'istituzione al fine di rendere possibile il percorso di miglioramento nel tempo.
- test di gradimento per valutare dispositivi predisposti e servizi attivati al fine di definire e realizzare azioni correttive.

## **1.6. Definizioni**

L'insieme delle caratteristiche spaziali e organizzative dell'ambiente che ci circonda incide sulla capacità di fruizione da parte di chiunque, anche in relazione all'età, ad una situazione temporanea o permanente di ridotte capacità motorie, psicosensoriali, cognitive. Si riportano le definizioni principali alle quali il PEBA fa riferimento.

### 1.6.1. Definizioni di carattere generale

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

**INCLUSIONE:** condizione in cui tutti gli individui vivono in uno stato di equità e di pari opportunità, indipendentemente dalla presenza di elementi limitanti. Spinge verso il cambiamento del sistema culturale e sociale per favorire la partecipazione attiva e completa di tutti gli individui; mira alla costruzione di contesti capaci di includere ogni individuo, eliminando ogni forma di barriera.

**PARTECIPAZIONE:** coinvolgimento di una persona in una determinata situazione nella quale riesce a svolgere le funzioni e partecipare alle attività previste indipendentemente dallo stato di salute

### 1.6.2. Modalità d'uso

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

**ACCESSIBILITÀ CONDIZIONATA:** possibilità con aiuto o con l'ausilio di personale dedicato, di raggiungere l'edificio, di entrarvi agevolmente, di fruire di spazi e attrezzature e di accedere ai singoli ambienti interni ed esterni.

**ACCESSIBILITÀ INFORMATICA:** capacità dei sistemi informatici di erogare servizi e fornire informazioni fruibili senza discriminazioni anche a coloro che necessitano di tecnologie assistite o configurazioni particolari.

**ACCESSIBILITÀ EQUIVALENTE:** in interventi su immobili sottoposti a vincolo di tutela o in aree soggette a vincolo paesaggistico, laddove sia dimostrata l'impossibilità di applicare i criteri considerati dalla normativa vigente, possibilità di muoversi anche se con l'aiuto di un accompagnatore o di mezzi attrezzati; di raggiungere solo alcune parti significative del bene e di avere la disponibilità di adeguati supporti informativi; di avere a disposizione idoneo materiale tattile e visivo (facilitatori)

**VISITABILITÀ:** possibilità per tutte le persone, indipendentemente dal loro stato di salute, di accedere agli spazi di relazione e ad almeno un servizio igienico di ogni unità immobiliare. Sono spazi di relazione quelli nei quali il cittadino entra in rapporto con la funzione ivi svolta.

**ADATTABILITÀ:** possibilità di modificare nel tempo lo spazio costruito a costi limitati, allo scopo di renderlo completamente e agevolmente fruibile a tutte le persone, indipendentemente dal loro stato di salute. Rappresenta un livello ridotto di qualità e può essere definita come un'accessibilità differita nel tempo.

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

**AUTONOMIA:** possibilità di utilizzare, anche con l'ausilio di facilitatori, le proprie capacità funzionali per la fruizione di spazi e attrezzature.

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

### 1.6.3. Criteri progettuali

**PROGETTAZIONE UNIVERSALE (UNIVERSAL DESIGN):** progettazione di prodotti, ambienti e servizi completamente e agevolmente utilizzabili da tutte le persone senza bisogno di adattamenti.

**ACCOMODAMENTO RAGIONEVOLE:** capacità di un prodotto, un ambiente o un servizio di essere facilmente adattato alla fruizione di persone con disabilità.

**COMFORT:** benessere garantito alla persona dalla progettazione di spazi, attrezzature e oggetti fruibili per il tipo di funzione e relazione cui sono destinati.

**DISAGIO:** condizione procurata alla persona dalla presenza di ostacoli, o dalla mancanza di accorgimenti, che impediscono il pieno godimento di uno spazio, di un servizio o il pieno svolgimento di attività di relazione.

**DEROGA:** situazione in cui una norma trova applicazione in luogo di un'altra poiché la fattispecie disciplinata dalla prima (norma derogante) è più specifica di quella disciplinata dalla seconda (norma derogata), di modo che tra le due intercorre un rapporto di regola ed eccezione

### 1.6.4. Ambito sensoriale

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

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

**PERCORSO TATTILE (o pista tattile):** tipo di pavimentazione stradale che permette l'orientamento per non vedenti o ipovedenti e il riconoscimento di luoghi di pericolo quali rampe, scale o intersezioni.

**GUIDA NATURALE:** particolare conformazione dell'ambiente, tale da consentire alla persona con disabilità visiva di spostarsi senza bisogno di apposite indicazioni, anche in luoghi non conosciuti o abitualmente frequentati. Un esempio di guida naturale può essere rappresentato dal muro continuo di un edificio, che non solo rappresenta un ausilio materiale, ma anche acustico grazie all'eco che esso genera.

**AUSILI ARTIFICIALI:** sistemi posti in luoghi opportuni che hanno lo scopo di colmare le lacune informative esistenti nell'ambiente. Sono da considerarsi ausili le piste tattili, i segnali tattili, gli avvisi sonori (semafori acustici), gli avvisi vocali (come quelli nei mezzi di trasporto), le mappe a rilievo e i corrimani, ma solo quando la loro presenza sia segnalata con indicatori tattili a terra.

**SISTEMA LOGES** (Linea di Orientamento Guida e Sicurezza): percorso tattile costituito da superfici dotate di rilievi appositamente creati per essere percepiti sotto i piedi e per consentire a persone con disabilità visiva l'orientamento e la riconoscibilità dei luoghi e delle fonti di pericolo. Utilizza profili, rilievi, spessori, distanze, spaziature, specificamente studiati per le specifiche modalità impiegate dalle persone con disabilità visiva per muoversi in autonomia.

**LVE** (Loges Vet Evolution): sistema di indicatori tattili a terra, integrati con tecnologia elettronica per i messaggi vocali, per l'accessibilità sicura e autonoma delle persone con disabilità visive

## **2. Il progetto di PEBA**

**Il progetto di PEBA**

## **2.1. Articolazione**

Il PEBA degli edifici e dello spazio urbano, strumento condiviso, strategico, implementabile, consta dei seguenti elaborati:

- |                                                                                      |                 |
|--------------------------------------------------------------------------------------|-----------------|
| ▪ PEBA.1 – Relazione generale                                                        | (testuale)      |
| ▪ PEBA.2.1/2.2/2.3/2.4 – Attrattori, percorsi sensibili e priorità di intervento     | (1:5.000/1.000) |
| ▪ Allegati:                                                                          |                 |
| “A - schede ricognitive e programmatiche degli interventi sugli attrattori pubblici” | (testuale)      |
| “B - livello di criticità dei percorsi e programma degli interventi”                 | (testuale)      |

## **2.2. Approccio al riadattamento del costruito**

L'accessibilità urbana ed edilizia deve essere intesa come la possibilità di fruire in modo agevole, sicuro e autonomo dei luoghi, dei servizi e delle attrezzature della città, da parte di tutte le persone, indipendentemente dalle loro condizioni motorie o sensoriali. Intervenire sul territorio con azioni isolate e non coordinate risulta inefficace: è necessario operare attraverso una programmazione strutturata, capace di guidare gli interventi nel tempo.

Le soluzioni progettuali suggerite e a supporto del piano devono essere rispettose delle normative vigenti, ma soprattutto frutto di valutazioni integrate relative alla funzionalità dei percorsi, al grado di attuabilità concreta e alla compatibilità degli interventi. Si tratta di fornire risposte appropriate alle esigenze dell'utenza, spesso molto diversificate tra loro e talvolta inconciliabili, proponendo soluzioni alternative che consentano comunque il raggiungimento del medesimo obiettivo di accessibilità.

Gli obiettivi prioritari da perseguire sono:

- elevare il comfort nello spazio urbano e negli edifici per tutti i cittadini, eliminando o riducendo ostacoli, barriere architettoniche, fonti di pericolo e situazioni di affaticamento o disagio;
- aumentare la qualità della vita negli spazi costruiti;
- rendere più concreto il principio di uguaglianza;
- potenziare l'autonomia personale.

La riforma della disabilità, attuata con il D.Lgs. 62/2024, introduce un modello di valutazione basato sull'interazione tra persona e contesto, secondo l'approccio bio-psico-sociale dell'ICF (Classificazione Internazionale del Funzionamento, della Disabilità e della Salute). In questa prospettiva, l'accessibilità degli ambienti fisici, dei servizi e della mobilità non è più considerata un elemento accessorio, ma una condizione essenziale per garantire la partecipazione, l'autonomia e la piena inclusione nella vita sociale.

Il PEBA si colloca pienamente all'interno di questo nuovo quadro normativo, poiché:

- interviene sui fattori ambientali che possono facilitare o ostacolare la partecipazione;
- contribuisce alla realizzazione di percorsi di autonomia e vita indipendente, principi cardine della riforma;
- abilita la fruizione dei servizi pubblici, condizione necessaria per l'esercizio dei diritti di cittadinanza;

## Il progetto di PEBA

- fornisce elementi utili alla valutazione multidimensionale, offrendo un quadro oggettivo delle condizioni del territorio e degli edifici pubblici.

Il PEBA diventa quindi uno strumento operativo di attuazione della riforma, traducendo in interventi concreti i principi di equità, inclusione e partecipazione. La riforma richiede alle Amministrazioni politiche integrate e strumenti programmatori coerenti: il PEBA risponde a questa esigenza definendo priorità, strategie di investimento e criteri di intervento basati sul concetto di universal design, con l'obiettivo di costruire una città realmente accessibile a tutte le persone.

## 2.3. La ricognizione del territorio

### 2.3.1. Resoconto del processo partecipativo

Si riporta la sintesi dei contributi pervenuti nel corso dell'incontro con le parti sociali tenutosi in data 12 maggio 2026, durante il quale sono stati illustrati i propositi iniziali del progetto di PEBA e per mezzo del quale sono stati focalizzati gli obiettivi assieme alle associazioni rappresentative dei portatori di interesse. Nel corso dell'incontro è stato distribuito un questionario che ha contribuito a focalizzare alcune criticità già prima dell'avvio della campagna di sopralluogo rafforzandone l'incisività.

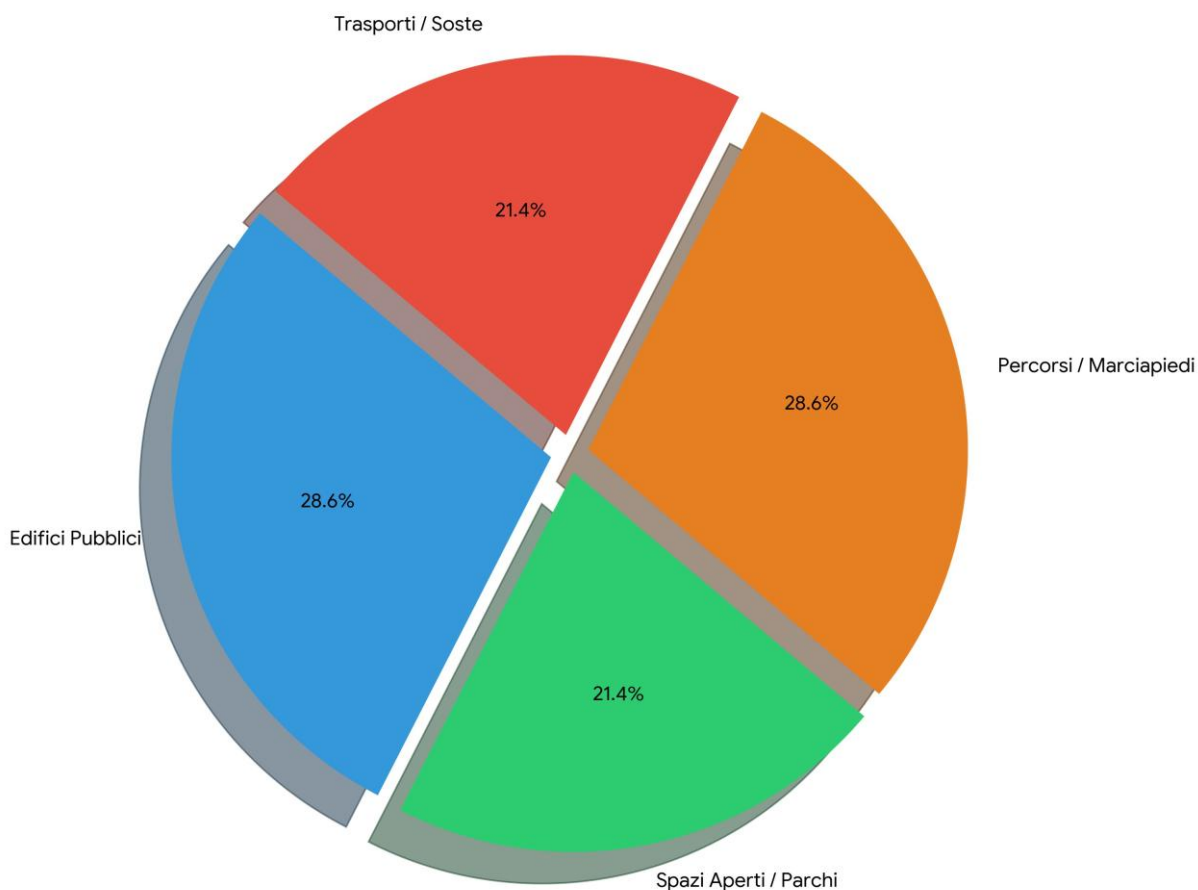
| associazione / ente           | edifici pubblici                                                        | spazi aperti / parchi                                                         | percorsi / marciapiedi                                                                                             | trasporti / soste                                                                                  | note particolari / urgenze                                              |
|-------------------------------|-------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------|
| <b>Polizia locale</b>         | Necessità di un montacarichi                                            |                                                                               | Alcuni attraversamenti pedonali privi di scivoli per carrozzine o passaggi semaforici per non vedenti.             | Rivedere alcuni parcheggi per disabili (segnaletica verticale/orizzontale e spazi di manovra).     |                                                                         |
| <b>Associazione Dorinda</b>   | Scalini all'entrata principale nord del Municipio.                      | Vari scalini presso il Cimitero di Morbegno.                                  | Marciapiedi e ciclopedonali dissestati e con dislivelli (zona farmacia e via Damiani).                             |                                                                                                    | Segnalate varie criticità tramite circa 200 foto.                       |
| <b>CPIA</b>                   | Bagni e ingresso dell'Istituto (sede Morbegno, via Fiume 4) non idonei. |                                                                               |                                                                                                                    |                                                                                                    |                                                                         |
| <b>Gruppo della Gioia ODV</b> | Servono scivoli e segnaletica per non vedenti negli uffici.             | Mancanza di accesso con carrozzine e segnaletica visibile nei campi sportivi. | Ristudiare la viabilità per renderla più accessibile (chiesa: no accesso all'altare)                               | L'autista dell'autobus dovrebbe fermarsi a tutte le fermate in presenza di persone con difficoltà. | Alcuni piani del cimitero non sono accessibili.                         |
| <b>UICI</b>                   |                                                                         |                                                                               |                                                                                                                    |                                                                                                    | Hanno comunicato ai soci ma non hanno ricevuto segnalazioni specifiche. |
| <b>Cittadino</b>              |                                                                         | Manto sconnesso con buche nei parchi/campi sportivi.                          | Pendenza eccessiva al sottopassaggio via 5 Alpini e problemi all'attraversamento ponte del Ganda per la ciclabile. | Mancano o non sono conformi i parcheggi per disabili.                                              |                                                                         |

Sintesi dei questionari inviati dalle associazioni e dai portatori di interesse del Comune di Morbegno

**Il progetto di PEBA**

L'analisi della distribuzione dei contributi per tipologia a seguire permette di verificare (per quanto numericamente esigui) come vi sia un sostanziale pareggio tra le esigenze emerse in relazione agli edifici pubblici e ai percorsi e marciapiedi (29% c.ca) e gli spazi aperti, compresi i parchi, e i trasporti e ai parcheggi (21 %).

Ripartizione delle Segnalazioni per Categoria (PEBA)



Distribuzione percentuale delle criticità segnalate per categoria

**1. Edifici Pubblici (28.6%)**

Rappresenta una delle priorità assolute. Le criticità principali riguardano l'accessibilità del Municipio (ingresso nord), del CPIA (servizi igienici e ingressi) e la necessità di ausili meccanici come montacarichi e scivoli negli uffici aperti al pubblico.

**2. Percorsi / Marciapiedi (28.6%)**

A pari merito con gli edifici pubblici, la viabilità pedonale è un punto critico. Sono stati evidenziati marciapiedi dissestati, pendenze eccessive (sottopasso via 5 Alpini) e mancanza di sistemi di guida tattile o semaforica per persone con disabilità sensoriali.

**3. Spazi Aperti / Parchi (21.4%)**

Le segnalazioni si concentrano sulla fruibilità dei parchi sportivi (manti sconnessi) e, con particolare urgenza, sui vari livelli del cimitero comunale, che risultano attualmente inaccessibili per chi utilizza ausili alla mobilità.

**4. Trasporti / Soste (21.4%)**

## Il progetto di PEBA

L'attenzione è rivolta alla conformità degli stalli di sosta per disabili (segnaletica e spazi di manovra) e alla necessità di una maggiore sensibilizzazione del personale addetto al trasporto pubblico per l'assistenza alle persone con difficoltà.

Merita particolare attenzione il contributo dell'associazione Dorinda Aps di Cosio Valtellino, la quale, nel corso del marzo 2025 ha, di propria iniziativa, redatto il progetto "Morbegno una città Formato Famiglia". Con esso è stata sviluppata una mappatura estremamente intuitiva delle criticità presenti lungo i percorsi pedonali principali che si articolano nel tessuto urbano di Morbegno. La mappatura è stata assunta e verificata in seno alle fasi di progettazione del PEBA dello spazio urbano, rielaborando le categorie di criticità in base alla normativa vigente in materia.

## Associazione Dorinda

*Meno sensibilità - Più normalità*

Via Statale 33 - 23013 COSIO VALTELLINO (SO)

Cosio Valtellino Marzo .2025

L'associazione Dorinda in questo mese di marzo 2025 ha censito circa 140 barriere piccole o grandi presenti sul territorio cittadino , sicuramente alcune sono sfuggite ma il quadro generale ci permette di affermare che molte, con un piccolo intervento, si risolvono ,ribadendo la disponibilità di volontari assicurati dall'associazione Dorinda APS quali movieri rendendo eventualmente meno onerosi i piccoli interventi .  
L'auspicio è che si capisca che la risoluzione è duratura e favorisce il camminamento sui marciapiedi o l'attraversamento in sicurezza per TUTTE le Persone .

Sono stati messi in evidenza anche piccoli scalini che rendono difficoltoso, ad una categoria di persone, persone munite di deambulatore, lo spostamento in città. Alcune situazioni presentano uno scivolo non in linea con il passaggio pedonale; infatti, in alcuni casi, si è voluto dare la precedenza al traffico veicolare.

La foto dell'acciottolato al ponte di Ganda sul sentiero Valtellina mette in evidenza l'impossibilità e le difficoltà ad attraversare questi 50 metri, situazione brillantemente risolta negli ultimi anni in piazza San Giovanni.

Da una vecchia cartina di Morbegno, fornita dall'ufficio tecnico, abbiamo riportato nei vari colori i problemi di barriere architettoniche presenti nella città. Sono stati usati i lego per avere un riferimento di altezza dello scalino presente ed esattamente:

1 cm lego bianco in foto, sulla piantina colore **BLU** 8 SITUAZIONI  
2 cm lego viola in foto, sulla piantina colore **VIOLA** 35 SITUAZIONI  
3 cm lego giallo in foto, sulla piantina colore **GIALLO** 31 SITUAZIONI

E' stato evidenziato con il colore ROSSO la mancanza totale dello scivolo oppure quei pochi scivoli non in linea con le strisce pedonali. **43 SITUAZIONI**

Sono stati elencate e fotografate anche situazioni di mancanza di scivoli o difficoltà su probabili proprietà private, una su tutte eclatante la foto numero 238  
Le altre sono: 114,223,224.

Inoltre, con il colore **VERDE**, sono indicate varie problematiche come per esempio ; buca, asfalto rovinato, caditoie, marciapiedi inutilizzabili per passeggeri/carrozine

Oltre a un catalogo con foto numerate, con didascalia, viene fornita la lista descrittiva e una chiavetta per avere possibilità di ingrandimento di ogni foto.

Sulla maggior parte di via Forestale non sono state prese annotazioni essendo dalla via Olmo verso nord tutta una serie di problematiche già annotate dallo studio tecnico comunale.

VAITELLINA - Tel. 0342 635107 - dorinda@reziavaltellina.eu

### 2.3.2. Il PEBA qli edifici

La prima indagine compiuta per la redazione del PEBA è il censimento geolocalizzato degli attrattori pubblici o di interesse pubblico. Esso annovera venti differenti tipologie di attrattori tra aree per servizi ed attrezzature pubbliche o di interesse pubblico e attività economiche alla persona.

- **attrezzature pubbliche**

municipio; asilo nido; scuole dell'obbligo e dell'infanzia; ambulatorio medico; biblioteca; polifunzionale; altre attrezzature di interesse comunale

- **attrezzature religiose**

## Il progetto di PEBA

chiese ed altri luoghi di culto, oratori e centri parrocchiali, cimiteri

### ▪ attrezzature verdi e per lo sport

aree verdi attrezzate e parchi pubblici; aree e attrezzature sportive

### ▪ attività economiche alla persona

farmacia; attività commerciali; attività paracommerciali; artigianato di servizio; pubblici esercizi di somministrazione di alimenti e bevande; ufficio postale; banca

### ▪ servizi per la mobilità

parking e autorimesse; fermate del trasporto pubblico locale

Evidentemente si tratta delle principali tipologie di attrattori presenti sul territorio comunale. Tali informazioni sono state elaborate al fine di mapparne la densità localizzativa, cosa che ha permesso di confermare o smentire quanto già osservato per mezzo dei sopralluoghi.

Gli attrattori determinati da edifici pubblici sono quindi stati oggetto di specifiche verifiche al fine di valutarne il profilo di accessibilità e, soprattutto, verificare quali criticità siano ancora da risolvere in termini di barriere architettoniche.

Per fare ciò si è fatto ricorso ad una batteria di parametri di valutazione di tipo descrittivo che sono stati elaborati in maniera consequenziale, replicando un qualsiasi tentativo di accesso e fruizione dell'attrattore da parte di tutti gli utenti.

Partendo quindi dal luogo di arrivo o attestamento, dalla dotazione di parcheggi, sino alla segnaletica di orientamento o alle colorazioni interne e agli arredi, i parametri di valutazione considerati sono di seguito descritti. Per ognuno di essi il censimento fornisce la verifica delle condizioni di criticità (CRITICITA' PRESENTE, PARZIALE CRITICITA', CRITICITA' NON PRESENTE), una descrizione specifica puntuale della stessa quando presente, una eventuale ipotesi risolutiva con la stima del costo.

## ACCESSIBILITA' DEGLI EDIFICI | PARAMETRI DI VALUTAZIONE

### 1. accessibilità veicolare e parcheggi

valuta la presenza di criticità rispetto all'accessibilità veicolare dell'attrattore considerando anche, al suo contorno, la presenza o meno di una dotazione di posti auto dedicati e la loro effettiva utilizzabilità quale luogo di attestamento

### 2. accessi e percorsi di collegamento

valuta la presenza di criticità rispetto all'accessibilità non veicolare dell'attrattore considerando anche i collegamenti con i parcheggi

### 3. ingresso principale

valuta la presenza di criticità all'ingresso o agli ingressi che mettono in comunicazione l'attrattore con il contesto

### 4. manovrabilità e maniglie degli infissi

valuta la presenza di criticità negli infissi relativamente a modalità di apertura, peso/sforzo necessario, ampiezza, maniglie, ...

### 5. segnaletica di orientamento

valuta la collocazione e l'idoneità di segnaletica e cartelli atti ad indicare la collocazione delle funzioni insediate nel servizio piuttosto che la presenza di eventuali percorsi alternativi accessibili

### 6. atri aree di stazionamento

valuta la presenza di criticità negli atri e nelle aree di stazionamento all'interno degli attrattori (se presenti) in termini di possibilità di sosta e sufficiente spazio di movimento di tutti gli utenti, anche senza creare ingombri

### 7. scale

valuta la regolarità dello sviluppo della scala (alzata, pedata, ..) e l'idoneità del piano di camminamento dei gradini, dei pianerottoli, dei pié d'oca, degli sbarchi, ...

## Il progetto di PEBA

### ACCESSIBILITA' DEGLI EDIFICI | PARAMETRI DI VALUTAZIONE

|                                                     |                                                                                                                                                                                                 |
|-----------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <b>8. ascensori</b>                                 | valuta la presenza, accessibilità, necessità di ascensori per la libera fruizione dell'attrattore, considerando anche l'idoneità degli eventuali comandi e delle pulsantiere                    |
| <b>9. rampe interne</b>                             | valuta l'idoneità e necessità delle eventuali rampe interne per la libera fruizione dell'attrattore                                                                                             |
| <b>10. elevatori e montascale</b>                   | valuta idoneità e necessità di eventuali elevatori e montascale al servizio dell'attrattore                                                                                                     |
| <b>11. corrimano</b>                                | valuta, laddove necessario, la presenza e fruibilità di corrimano ed altri elementi di sostegno e supporto                                                                                      |
| <b>12. servizi igienici</b>                         | valuta l'adeguatezza e rispondenza alla normativa e/o alla pratica utilizzabilità, dei servizi igienici                                                                                         |
| <b>13. interruttori</b>                             | valuta la presenza, laddove necessario, di idonei interruttori per illuminazione, apertura, citofoni/interfono, ...                                                                             |
| <b>14. pavimentazioni</b>                           | valuta la fruibilità specifica, laddove necessario, delle pavimentazioni, compresi materiali di finitura, cordoli, ...                                                                          |
| <b>15. sale riunioni e spettacolo</b>               | valuta la fruibilità specifica per tutta l'utenza degli ambienti dedicati a riunioni, spettacoli, eventi ed attività di carattere socio-culturale in genere                                     |
| <b>16. normativa antincendio</b>                    | valuta la presenza di criticità rispetto all'applicazione degli aspetti specifici previsti dalla normativa antincendio                                                                          |
| <b>17. illuminazione di emergenza</b>               | valuta la presenza di illuminazione ideata alla fruizione degli spazi ed ambienti dell'attrattore da parte di tutti gli utenti in caso di emergenza, laddove necessario                         |
| <b>18. colorazioni e tinteggiature predominanti</b> | valuta la presenza di colorazioni e tinteggiature idonee alla agevole fruizione dell'attrattore da parte di tutta l'utenza                                                                      |
| <b>19. arredi</b>                                   | valuta l'accessibilità e fruibilità degli arredi presenti all'interno dell'attrattore (se presenti) da parte di tutti gli utenti, laddove necessario                                            |
| <b>20. illuminazione</b>                            | valuta la presenza di illuminazione ideata alla fruizione degli spazi ed ambienti dell'attrattore da parte di tutti gli utenti, laddove necessario                                              |
| <b>21. altri elementi di disagio</b>                | introduce, caso per caso, indicazioni sull'esistenza di altri eventuali elementi che rendano ulteriormente disagiata o poco dignitosa la fruizione dell'attrattore da parte di tutti gli utenti |

Gli esiti di tali analisi sono riportati nell'Allegato A alla presente relazione recante "schede ricognitive e programmatiche degli interventi sugli attrattori pubblici", laddove è anche definita una priorità di intervento unitamente al costo (per singoli interventi o complessivo) per l'adeguamento del singolo attrattore. Attraverso queste stime preliminari è possibile stimare anche l'entità dello sforzo complessivo che la comunità può essere chiamata a compiere in ottica di un adeguamento del proprio sistema dei servizi ai principi di "universal design".

Demandando per i dettagli alla lettura dell'Allegato A, pare utile un affondo circa i criteri di valutazione che sono stati impiegati per definire il livello delle priorità di intervento richiesto dalla DGR 555/2021. Essa è stata determinata attraverso la lettura e valutazione sia di aspetti funzionali e urbanistici, sia di aspetti legati alla domanda d'uso e alla presenza di barriere architettoniche. L'obiettivo è definire un ordine di priorità che consenta di programmare gli interventi in modo efficace, garantendo il massimo beneficio per la comunità e una progressiva riduzione delle condizioni di ridotta accessibilità.

**Il progetto di PEBA**

L'analisi si basa su un insieme di criteri che permettono di attribuire a ciascun edificio un livello di priorità, valutando il suo ruolo nel contesto urbano, la quantità e tipologia di utenti serviti, la localizzazione e la qualità dell'accessibilità esterna, oltre alla gravità delle barriere presenti e alla fattibilità tecnica degli interventi. Nel dettaglio il prospetto dei criteri.

**CRITERI PER LA DEFINIZIONE DEL GRADO DI PRIORITA' DEGLI INTERVENTI NEGLI EDIFICI****1. Attrattività e funzione dell'edificio**

È stato considerato il livello di attrattività dell'edificio, inteso come capacità di generare flussi di utenti e come rilevanza nel sistema dei servizi pubblici e collettivi. Gli edifici con funzioni essenziali (servizi amministrativi, scolastici, sanitari, culturali) o con forte valore identitario per la comunità sono stati valutati con priorità più elevata, in quanto l'eliminazione delle barriere in tali contesti produce un impatto significativo sulla qualità della vita dei cittadini.

**2. Domanda d'uso e categorie servite**

La valutazione ha tenuto conto del numero di persone che utilizzano l'edificio e della presenza di categorie fragili, quali anziani, bambini, persone con disabilità o turisti. Gli edifici che registrano una domanda d'uso elevata o che svolgono funzioni indispensabili per la popolazione sono stati considerati prioritari, poiché l'accessibilità in tali luoghi incide direttamente sull'inclusione sociale e sulla fruibilità dei servizi.

**3. Localizzazione urbana e accessibilità esterna**

Un ulteriore elemento di analisi riguarda la posizione dell'edificio nel tessuto urbano. Sono stati valutati la vicinanza al centro storico, la presenza di parcheggi in prossimità e la connessione con la rete della mobilità pubblica e dolce. Gli edifici situati in aree centrali o strategiche, caratterizzate da elevata densità di flussi pedonali, sono stati considerati di maggiore rilevanza, così come quelli dotati di parcheggi vicini e percorsi esterni continui e sicuri.

**4. Stato delle barriere architettoniche**

La valutazione ha esaminato la tipologia e la gravità delle barriere presenti, considerando l'accesso principale, i percorsi interni, la disponibilità di servizi igienici accessibili e la presenza di elementi utili all'orientamento e alla fruizione sensoriale. Gli edifici con barriere gravi e diffuse sono stati classificati come critici, soprattutto quando tali ostacoli impediscono completamente l'accesso o la permanenza autonoma delle persone con disabilità.

**2.3.3. Il PEBA dello spazio urbano**

In virtù delle risultanze delle indagini conoscitive del territorio, come rappresentate nella tav. "PEBA 02. – Bacini degli attrattori e percorsi sensibili", è stato possibile definire, principalmente in base alla maggiore concentrazione degli attrattori, quelli che sono stati definiti i "percorsi sensibili".

La definizione e mappatura dei bacini a maggiore densità di attrattori è stata funzionale a definire su quali spazi e percorsi pubblici pedonali focalizzare l'attenzione al fine di verificare il livello di accessibilità per tutti gli utenti.

Individuando dapprima quali singole criticità siano state rinvenute con i sopralluoghi e, in secondo luogo, mettendole a sistema per definire, percorso per percorso, tratto per tratto, il livello di criticità individuato, si è fatto ricorso ad una batteria di otto parametri di valutazione o indicatori (C1-C8), questa volta ponderati secondo una scala che va da 0 a 5, dove il punteggio più alto rappresenta il livello di criticità più elevato.

Ad essi, solo in talune circostanze, si aggiunga un coefficiente peggiorativo (C9) il cui punteggio va a cumularsi con quello degli altri 8 indicatori e che a sua volta, sulla base del livello di centralità di servizio del percorso, definisce anche autonomamente il grado di priorità di intervento da associare alle singole sotto-tratte.

Partendo quindi dalla valutazione dello spazio a disposizione, dalle pendenze, sino alla presenza di ostacoli, i parametri di valutazione considerati sono:

**Il progetto di PEBA****ACCESSIBILITA' DEI PERCORSI | PARAMETRI DI VALUTAZIONE****C1 | Si ha abbastanza spazio per muoversi?**

- 0 sì
- 1 mancanza di manutenzione nel marciapiede
- 2 il volume del traffico veicolare è troppo elevato
- 3 mancanza di spazio libero lungo il marciapiede che è occupato da elementi di arredo urbano (pali, segnaletica, cestini, illuminazione, ecc.), vegetazione, dissuasori
- 4 mancanza di continuità nel marciapiede e nei percorsi
- 5 nessun marciapiede o percorso pedonale

**C2 | Si riesce ad attraversare facilmente?**

- 0 sì
- 1 la fase semaforica di attraversamento pedonale dura troppo poco, o i tempi di attesa del verde sono troppo lunghi
- 2 le macchine parcheggiate/gli alberi e la vegetazione riducono la visibilità nell'attraversamento
- 3 è necessario prevedere un attraversamento pedonale
- 4 non vi sono rampe e raccordi tra marciapiede e strada per consentire l'attraversamento (o ci sono ma danneggiati)
- 5 la strada è troppo larga

**C3 | La pendenza del percorso, longitudinale o trasversale è elevata?**

- 0 no
- 3 per meno di 10 metri
- 5 per più di 10 metri

**C4 | Vi sono tratti con pavimentazione non percorribile?**

- 0 no
- 3 per meno di 10 metri
- 5 per più di 10 metri

**C5 | Ci sono punti in cui la larghezza minima del marciapiede è:**

- 0 no
- 3 insufficiente (inferiore a 100 centimetri)
- 5 gravemente insufficiente (inferiore a 60 centimetri)

**C6 | Vi sono ostacoli (rocce, radici, ...) sul percorso che ostacolano il transito o che affiorano per un'altezza  $\geq$  a 7 cm?**

- 0 no
- 3 sì in parti circoscritte
- 5 sì diffusamente

**C7 | Vi sono gradini o dislivelli eccessivi?**

- 0 no
- 3 sì in parti circoscritte
- 5 sì diffusamente

**C8 | Vi sono sul percorso parcheggi di difficile utilizzo?**

- 0 la dotazione è idonea ed utilizzabile
- 3 la dotazione è difficilmente utilizzabile
- 5 non ci sono parcheggi dedicati

## ACCESSIBILITA' DEI PERCORSI | PARAMETRI DI VALUTAZIONE

### C9 | Coefficiente peggiorativo

- 0 nessun coefficiente peggiorativo
- 3 coefficiente peggiorativo basso
- 5 coefficiente peggiorativo alto

*(applicato in base al livello di centralità di servizio e di priorità degli interventi possibili)*

I punteggi sopra indicati sono assegnati alle singole tratte dei percorsi. Per ogni tratta, in caso di coesistenza di più di un fattore di criticità per ogni indicatore, il punteggio è assegnato in ragione del fattore di criticità che identifica la situazione peggiore.

Per tale motivo i valori finali di ogni indicatore ottenuti per tratta sono standardizzati da 0 a 5 e tra di loro confrontabili e cumulabili ai fini di ottenere il grado complessivo di criticità. Quest'ultimo, indicato qualitativamente sulla scala nullo, basso, medio, alto, elevato, deriva dalla rilettura degli intervalli di punteggio cumulati degli otto indicatori e del coefficiente peggiorativo.

Infine l'analisi dei percorsi e dello spazio urbani, conformemente a quanto previsto dalla DGR 5555/2021, ha inteso definire un grado di priorità degli interventi di risoluzione delle problematiche riscontrate. La definizione delle priorità di intervento sui percorsi urbani è stata condotta attraverso un'analisi integrata che considera sia gli aspetti funzionali e territoriali, sia le condizioni di accessibilità fisica e la presenza di barriere architettoniche.

L'obiettivo è individuare i tratti di percorso che richiedono interventi urgenti o programmabili, in modo da garantire continuità, sicurezza e fruibilità per tutti gli utenti, con particolare attenzione alle persone con disabilità, agli anziani e ai soggetti con mobilità ridotta. Nel dettaglio il prospetto dei criteri.

## CRITERI PER LA DEFINIZIONE DEL GRADO DI PRIORITA' DEGLI INTERVENTI SUGLI SPAZI URBANI

### 1. Flusso di utenti

Il primo elemento valutato riguarda l'intensità del flusso pedonale. I percorsi maggiormente utilizzati, sia in modo continuativo sia in occasione di eventi o concentrazioni di attività, assumono una priorità più elevata. La presenza di flussi significativi indica infatti un impatto diretto sulla qualità della mobilità quotidiana e sulla fruizione dei servizi pubblici, rendendo gli interventi di accessibilità particolarmente rilevanti.

### 2. Posizione rispetto al centro urbano e densità dei servizi

La localizzazione del percorso nel tessuto urbano costituisce un ulteriore fattore determinante. I tratti situati in prossimità del centro storico, delle polarità urbane o delle aree ad alta densità di edifici pubblici (scuole, uffici comunali, presidi sanitari, attrezzature culturali) sono stati considerati prioritari. In tali contesti, l'accessibilità dei percorsi contribuisce in modo significativo alla connessione tra funzioni urbane e alla qualità complessiva dell'esperienza pedonale.

### 3. Presenza di barriere architettoniche

La valutazione ha analizzato la tipologia e la gravità delle barriere presenti lungo il percorso, includendo dislivelli, marciapiedi non raccordati, pavimentazioni sconnesse, attraversamenti non protetti, rampe non conformi e ostacoli puntuali. I tratti caratterizzati da barriere che impediscono o limitano la percorrenza autonoma sono stati classificati come critici, soprattutto quando tali ostacoli si trovano in corrispondenza di nodi di mobilità o accessi a servizi pubblici.

### 4. Facilità e brevità di percorrenza

Sono stati considerati anche la continuità e la fluidità del percorso, valutando la presenza di tratti eccessivamente lunghi, deviazioni obbligate, pendenze significative o elementi che rendono la percorrenza complessivamente faticosa. I percorsi brevi, diretti e facilmente percorribili sono essenziali per garantire l'accessibilità quotidiana, soprattutto per le persone con mobilità ridotta. I tratti che presentano criticità in questo senso sono stati evidenziati come prioritari per interventi di miglioramento.

### 5. Presenza di parcheggi accessibili in prossimità

**Il progetto di PEBA****CRITERI PER LA DEFINIZIONE DEL GRADO DI PRIORITA' DEGLI INTERVENTI SUGLI SPAZI URBANI**

Infine, è stata analizzata la disponibilità di parcheggi accessibili nelle vicinanze del percorso. La presenza di stalli riservati e di collegamenti pedonali continui e sicuri tra il parcheggio e il percorso incrementa la fruibilità complessiva dell'area. I tratti che collegano parcheggi accessibili a servizi pubblici o a polarità urbane sono stati considerati di maggiore rilevanza, poiché costituiscono elementi fondamentali della catena dell'accessibilità.

**2.4. Il progetto del PEBA: struttura e temi in evidenza**

Gli allegati A e B alla presente relazione descrivono il programma degli interventi che il PEBA pone in essere per la risoluzione delle criticità e delle problematiche rinvenute rispettivamente per i cosiddetti edifici, ossia il patrimonio comunale (municipio, scuole, cimiteri, ...) e per i percorsi pedonali che mettono gli attrattori in relazione tra di loro.

Per quanto attiene alla realtà di Morbegno rileva segnalare, nell'ambito della più complessiva progettualità del PEBA descritta dagli allegati, quanto segue.

**2.4.1. Il PEBA dello spazio urbano**

L'analisi complessiva del sistema dei percorsi pedonali evidenzia che il livello di accessibilità urbana risulta generalmente buono: la città dispone di una rete pedonale diffusa, di marciapiedi in larga parte continui e di collegamenti che consentono, nella maggior parte dei casi, una fruizione adeguata da parte di persone con disabilità. La presenza di percorsi strutturati, di connessioni tra aree centrali e servizi pubblici e di una rete urbana complessivamente leggibile contribuisce a definire un quadro positivo, che testimonia l'attenzione già posta nel tempo verso la mobilità pedonale e l'inclusione.

Tuttavia, emergono alcune criticità puntuali e alcune condizioni di discontinuità che, se affrontate in modo coordinato, possono migliorare in modo significativo la qualità dell'esperienza pedonale e rendere la Città più facilmente e pienamente accessibile. Si tratta di situazioni localizzate che non compromettono il funzionamento generale della rete, ma che incidono sulla continuità dei percorsi, sulla sicurezza degli attraversamenti e sulla fruibilità dei servizi, soprattutto nei nodi più sensibili e nei collegamenti con edifici pubblici, attività commerciali e aree centrali.

Il progetto PEBA si inserisce proprio in questa prospettiva: individuare le condizioni che oggi limitano la piena accessibilità, analizzare le discontinuità presenti lungo i percorsi e proporre interventi mirati che consolidino il livello di accessibilità già presente, estendendolo alle aree e ai nodi urbani più critici. Gli interventi previsti mirano a migliorare la qualità dei raccordi tra marciapiedi e sede stradale, adeguare le pavimentazioni dissestate, ripristinare la segnaletica degradata, ridurre le pendenze eccessive, creare stalli accessibili e rimuovere ostacoli fisici lungo i camminamenti.

La città presenta dunque un livello di accessibilità complessivamente buono, con percorsi generalmente fruibili e una rete pedonale che, nella maggior parte dei casi, risulta coerente e funzionale. Le criticità rilevate rappresentano opportunità di miglioramento che, se affrontate con un approccio sistemico, consentiranno di rendere la città più inclusiva, sicura e facilmente accessibile per tutti gli utenti, rafforzando la qualità urbana, la fruibilità dei servizi e la continuità dei collegamenti pedonali.

L'analisi condotta ha evidenziato un insieme di criticità ricorrenti che incidono sulla continuità, sicurezza e fruibilità dei percorsi pedonali. In particolare, si riscontrano:

- Raccordi non complanari tra marciapiedi, attraversamenti pedonali e sede stradale, con conseguente discontinuità del percorso.
- Pavimentazioni dissestate o non idonee, che generano ostacoli puntuali e riducono la scorrevolezza del camminamento.
- Restringimenti delle larghezze dei percorsi pedonali, non conformi ai requisiti di accessibilità.

**Il progetto di PEBA**

- Segnaletica orizzontale degradata o poco leggibile, che compromette la percezione del tracciato e la sicurezza degli attraversamenti.
- Assenza di stalli di sosta accessibili in aree strategiche per la mobilità delle persone con disabilità.
- Pendenze eccessive lungo alcuni tratti, non compatibili con la fruizione da parte di utenti con ridotta mobilità.
- Presenza di gradini, soglie o dislivelli che interrompono la continuità del percorso e richiedono interventi di adeguamento.
- Ostacoli fisici lungo i camminamenti, tra cui veicoli in sosta non autorizzata, che impediscono la libera fruibilità delle aree pedonali.
- Raccordi non adeguati tra parcheggi e marciapiedi, che limitano l'accessibilità ai servizi pubblici e alle funzioni urbane.
- Rampe con pendenze non conformi e pavimentazioni non idonee, che compromettono collegamenti pedonali strategici.
- Segnaletica dei camminamenti pedonali deteriorata, che necessita di ripristino per garantire leggibilità e sicurezza.

**2.4.2. Il PEBA gli edifici**

L'analisi condotta sugli edifici pubblici evidenzia un livello complessivamente buono di accessibilità: molti ingressi risultano fruibili, diversi edifici presentano una distribuzione interna chiara e, in generale, la rete dei servizi pubblici risulta raggiungibile e utilizzabile. Tuttavia, emergono alcune criticità ricorrenti che limitano la piena fruibilità degli spazi, soprattutto per utenti con disabilità motoria, sensoriale o cognitiva. Si tratta di elementi puntuali ma diffusi, che richiedono interventi mirati per consolidare e migliorare l'accessibilità complessiva del patrimonio edilizio comunale. Le principali criticità rilevate riguardano:

- Ingressi e accessi non pienamente accessibili, con presenza di gradini, soglie alte, porte strette o maniglie non adeguate.
- Rampe e scale non conformi, spesso troppo ripide o prive di contrasto cromatico, nastro antiscivolo e corrimano continui.
- Segnaletica di orientamento assente o insufficiente, sia interna sia esterna, inclusa la mancanza di segnaletica tattile o Braille.
- Servizi igienici non accessibili, per assenza di dotazioni adeguate, spazi insufficienti o utilizzo improprio dei locali dedicati.
- Assenza di ascensori o elevatori, che limita l'accesso ai piani superiori o ad aree funzionali specifiche.
- Parcheggi accessibili insufficienti o distanti, talvolta privi di segnaletica dedicata o con fondo non idoneo.
- Pavimentazioni irregolari o sconnesse, che generano discontinuità nei cortili, nei chiostri e nei percorsi di ingresso.
- Arredi e dotazioni non accessibili, come sportelli troppo alti, attaccapanni fuori quota o elementi che ostacolano la manovra.
- Spazi interni non completamente fruibili, con distribuzioni verticali basate solo su scale o con aree funzionali non raggiungibili.
- Assenza di posti dedicati nelle sale, come auditorium, sale consiliari o sale conferenze.
- Percorsi esterni non adeguati, talvolta sterrati, con buche o con pendenze naturali elevate.

## **Il progetto di PEBA**

Per il dettaglio puntuale delle situazioni rilevate e degli interventi necessari, si rinvia alla consultazione degli allegati tecnici e delle tavole grafiche, i quali riportano il regesto completo degli elementi oggetto di analisi e delle relative proposte di adeguamento. In particolare si hanno allegato **“A. Schede ricognitive e programmatiche degli interventi sugli attrattori pubblici”** e allegato **“B. Livello di criticità dei percorsi e programma degli interventi”**

### **3. Regolamento di attuazione**

**Regolamento di attuazione****Art. 1.- Misure per l'abbattimento delle barriere architettoniche**

1. Si applicano le disposizioni del DM 236/1989 e le altre normative di riferimento in materia, unitamente a quanto previsto dal presente Regolamento e relativo PEBA degli edifici e dello spazio urbano.
2. Il campo di applicazione del presente regolamento, relativamente alle prescrizioni per il superamento e l'eliminazione delle barriere architettoniche, riguarda:
  - gli edifici ed i locali pubblici e di uso pubblico, ivi compresi gli esercizi di ospitalità;
  - gli edifici di uso residenziale abitativo, ivi compresi quelli di edilizia convenzionale e quelli di edilizia pubblica sovvenzionata ed agevolata;
  - gli edifici ed i locali destinati ad attività produttive di carattere industriale, artigianale, agricolo, nonché ad attività commerciale e del settore terziario;
  - gli spazi esterni di pertinenza degli edifici di cui ai commi precedenti;
  - i segnali ottici, acustici e tattili da utilizzare negli edifici e spazi di cui ai punti precedenti.
3. All'interno dei NAF, così come individuati e definiti dallo strumento urbanistico, i balconi dovranno avere larghezza netta minima di 1,20 m con pavimentazione complanare e/o ben raccordata con la quota di pavimento dell'unità immobiliare. Per permettere il cambiamento di direzione della sedia a rotelle, balconi e terrazze dovranno avere almeno uno spazio entro il quale sia inscrivibile una circonferenza di diametro 1,40 m.
4. All'esterno dei NAF, così come individuati e definiti dallo strumento urbanistico, i balconi dovranno avere larghezza netta minima 1,40 m e pavimentazione complanare e/o ben raccordata con la quota di pavimento dell'unità immobiliare.
5. In caso di recupero di sottotetto finalizzato alla creazione di nuove unità immobiliari indipendenti il progetto dovrà indicare l'eventuale possibilità di inserimento di ascensore o piattaforma elevatrice. Tale condizione non è comunque ostativa al recupero del sottotetto.
6. I nuovi accessi pedonali saranno preferibilmente realizzati a quota marciapiede.
7. Gli interventi su aree destinate a parco pubblico dovranno prevedere di norma:
  - parcheggi riservati e collegati con percorsi fruibili all'ingresso del parco;
  - tutti gli ingressi accessibili;
  - pavimentazione compatta;
  - cordoli di demarcazione o percorsi a terra che costituiscano guida tattile per non vedenti o ipovedenti;
  - parapetti guidatori con segnalazioni tattili per non vedenti o ipovedenti;
  - totem informativi per agevolare l'orientamento anche da parte di persone non vedenti, ipovedenti o sorde;
  - arredi ed aree di sosta accessibili;
  - giochi utilizzabili anche da bambini diversamente abili;
  - punti acqua accessibili;
  - aree di sosta ogni 200 m;
  - servizi igienici accessibili, ove previsti.
8. Gli spazi in prossimità di strutture pubbliche prevedono di norma la realizzazione di pavimentazioni e attrezzature finalizzate a migliorare l'orientamento e la riconoscibilità dei luoghi anche da parte di persone non vedenti, ipovedenti o sorde.

**Regolamento di attuazione****Art. 2.- Piazze e aree pedonalizzate**

1. Sono spazi pubblici o di uso pubblico caratterizzati da accesso limitato (ai soli residenti e/o proprietari di posto auto, esercenti, ...) e regolamentato degli autoveicoli a norma del D.Lgs 285/1992 e delle disposizioni ad esso collegate, oltreché vocate alla pluralità degli usi collettivi, a favorire le interazioni sociali, culturali ed economiche spontanee.
2. I progetti delle opere pubbliche che interessano piazze ed aree pedonalizzate, nonché quelli di opere private che interessano tali spazi ne garantiscono i) flessibilità di utilizzo, ii) elevato profilo di accessibilità e fruibilità per tutta l'utenza, iii) qualità architettonica, iv) decoro e igiene urbana, v) contenute e razionali esigenze di manutenzione, vi) vivibilità e sicurezza anche negli orari notturni, vii) integrazione con il contesto e con gli spazi privati limitrofi, viii) integrazione con il sistema ambientale circostante.
3. Le pavimentazioni sono realizzate con materiale antisdrucchiolevole, compatto ed omogeneo, garantiscono accessibilità a tutta l'utenza e sono "anti-tacco" o, in alternativa, prevedono percorsi accessibili di attraversamento e accesso agli edifici e agli esercizi e sono privi di fessurazioni di larghezza superiore a 1,5 cm. Parimenti, griglie e caditoie garantiscono sicurezza alla circolazione e sono disposte, ove possibile, ortogonalmente al senso principale di marcia o movimento.
4. Sono illuminate tenuto conto delle prescrizioni del PRIC o del DAIE quando esistenti, nonché della normativa tecnica UNI EN 13201-2:2004, cui si rinvia.

**Art. 3.- Marciapiedi e percorsi pedonali**

1. Le pavimentazioni sono realizzate con materiale antisdrucchiolevole, compatto ed omogeneo.
2. Le pavimentazioni garantiscono accessibilità a tutta l'utenza e sono "anti-tacco" o, in alternativa, prevedono percorsi accessibili di attraversamento e accesso agli edifici e agli esercizi e sono privi di fessurazioni di larghezza superiore a 1,5 cm. Parimenti griglie e caditoie ad elementi paralleli sono disposti, ove possibile, ortogonalmente al senso principale di marcia o movimento.
3. Sono illuminati tenuto conto delle prescrizioni del PRIC o del DAIE quando esistenti, nonché della normativa tecnica UNI EN 13201-2:2004, cui si rinvia.

**Art. 4.- Portici e porticati di uso pubblico**

1. I portici e porticati destinati al pubblico transito e fronteggianti vie o spazi pubblici o di uso pubblico, inseriti in edifici di nuova costruzione o oggetto di ristrutturazione sono progettati e realizzati assicurando adeguate prestazioni in termini di accessibilità e fruibilità a tutte le utenze, garantendo sicurezza nell'orientamento e nella percorribilità dei relativi spazi e percorsi, oltreché idonee condizioni di aerazione, ventilazione e illuminazione nel rispetto di logiche compositive, cromatiche e materiche di inserimento nel contesto del paesaggio urbano circostante.
2. In caso di interventi di nuova costruzione o ristrutturazione edilizia e urbanistica è assicurata la continuità di portici e porticati così come dei percorsi coperti esistenti, evitando la loro interruzione con fabbricati privi di tali spazi.

**Art. 5 - Posizionamento di rampe amovibili per esercizi privati aperti al pubblico**

1. Al fine di agevolare l'accesso delle persone con difficoltà da deambulazione agli esercizi commerciali e ai pubblici esercizi è data facoltà ai titolari ed ai gestori dei medesimi di collocare, in corrispondenza degli accessi agli esercizi - qualora gli stessi non risultino complanari rispetto al livello del marciapiede o dello spazio pubblico antistante - delle pedane mobili con pendenza non superiore al 15% che presentino le caratteristiche di stabilità ed antisdrucchio previste dalla normativa vigente.

**Regolamento di attuazione**

2. Nel caso in cui l'accesso alla sede degli esercizi commerciali risulti prospiciente ad aree pedonali, a giardini, ad aree verdi o a zone a traffico limitato prive di marciapiedi, è data facoltà di collocare le pedane in via continuativa in corrispondenza degli orari di apertura al pubblico delle attività. In tal caso le pedane dovranno essere opportunamente segnalate. In alternativa, ai lati delle stesse e con finalità protettiva dovranno essere collocati elementi di arredo urbano, fioriere o piante ornamentali.
3. Negli altri casi, è data facoltà agli esercenti di collocare delle pedane mobili che agevolino l'accesso alle attività delle persone con difficoltà di deambulazione nelle singole fasi di entrata ed uscita delle stesse, nei soli casi in cui la larghezza complessiva del marciapiede sia tale da consentire lo spazio residuo di manovra delle sedie a ruote pari a cm 90. I luoghi, sia nella fase di accesso che nella fase di uscita dall'esercizio, dovranno essere permanentemente presidiati dal titolare dell'esercizio in modo che venga garantita la sicurezza della circolazione pedonale ed evitato ogni rischio di incidente. Nel periodo di permanenza della persona con difficoltà da deambulazione all'interno dell'esercizio la pedana dovrà essere rimossa a cura dell'esercente e depositata all'interno dei locali.
4. Le pedane di cui al comma 2 del presente articolo e relativo arredo urbano potranno essere collocate a seguito di rilascio di formale autorizzazione del comando dei Vigili Urbani. La collocazione è gratuita, e non si applica la relativa tassa di occupazione di suolo pubblico.
5. Le pedane oltre che rispettare i requisiti richiesti in materia di eliminazione di barriere architettoniche dovranno avere caratteristiche tipologiche, materiche e cromatiche che ne consentano un armonioso inserimento nell'ambito del quale andranno posizionate.