

11.
Schede tecniche

Le schede tecniche sono state concepite con l'obiettivo di proporre un **approccio innovativo e multidimensionale** alla progettazione, ponendo al centro dell'azione progettuale il tema dell'accessibilità come principio trasversale e qualificante.

A partire dall'analisi del quadro normativo italiano vigente in materia, le schede si propongono di superare una visione meramente prescrittiva delle regole, per esplorare in modo critico e operativo una serie di soluzioni tecniche mirate al recupero del patrimonio edilizio e urbano, alla promozione dell'inclusione sociale e alla valorizzazione consapevole del territorio, inteso non solo come spazio fisico, ma anche come tessuto relazionale e culturale.

Lo sviluppo di tali schede è il risultato di un'attenta e articolata attività di ricerca, analisi territoriale e confronto con i contesti locali, che come già descritto nei capitoli precedenti, è stata condotta prendendo come casi applicativi sei comuni selezionati all'interno della Regione Marche. Questi comuni, uno per ciascun GAL (Gruppo di Azione Locale), sono stati scelti come casi pilota in quanto rappresentativi della varietà geografica, morfologica, insediativa e topografica del territorio regionale. Su di essi sono stati **elaborati e sperimentati progetti di accessibilità urbana,** intesi come veri e propri laboratori all'interno dei quali testare **strategie replicabili e adattabili ad altri contesti con caratteristiche simili**.

Nelle schede tecniche confluiscono dunque i riferimenti normativi, una serie di diagrammi e riferimenti progettuali che esemplificano tali riferimenti; una selezione dei progetti sui sei centri storici, usati come casi applicativi e di progetti esemplari ed esemplificativi e diverse modalità di affrontare uno stesso tema progettuale raccontato da diversi punti di vista, il cui obiettivo primario è la **fruizione autonoma del centro storico** da parte di ogni individuo, tenendo in considerazione la particolarità territoriale, le specificità dei singoli centri e i possibili indirizzi di sviluppo e di rigenerazione urbana. [LV, MF]

Arcevia, Scala di accesso a Piazza Garibaldi

11.1 Ideazione e struttura della scheda tecnica

Le schede tecniche nascono con l'intento di fornire un **supporto progettuale e metodologico** alla progettazione dell'accessibilità. Non si tratta di semplici checklist normative o di un insieme di prescrizioni legislative – pur fondamentali – ma di **strumenti progettuali attivi**, pensati come punto di partenza per riflettere e agire in maniera consapevole.

La progettazione accessibile richiede infatti ascolto, dialogo e condivisione: nessun progettista, per quanto esperto o creativo, può da solo comprendere la complessità delle diverse condizioni di disabilità. È solo attraverso un confronto autentico con gli utenti che diventa possibile identificare esigenze concrete e garantire la fruibilità autonoma degli spazi.

Le schede tecniche sono state sviluppate con la consapevolezza che, in tema di accessibilità urbana, non esiste una singola risposta a un singolo problema: **ogni contesto va valutato nella sua specificità.**

Anche il concetto stesso di **disabilità** è molto ampio e coinvolge condizioni sia temporanee che permanenti.
Secondo la definizione dell'Organizzazione Mondiale della Sanità (OMS): "*La disabilità è il risultato dell'interazione tra persone con menomazioni e le barriere comportamentali e ambientali che ostacolano la loro piena ed effettiva partecipazione nella società su base di uguaglianza con gli altri.*"
In questa prospettiva, la disabilità è una **condizione indotta** dalle barriere fisiche, percettive e sociali presenti nell'ambiente, che limitano la partecipazione delle persone alla vita collettiva.
Ad esempio, una persona in carrozzina è disabile se la città non è accessibile: marciapiedi troppo alti, mezzi pubblici inaccessibili, edifici privi di ascensori.

L'obiettivo del progetto sull'accessibilità è dunque quello di garantire la fruizione autonoma dello spazio per un'utenza ampliata, ovvero per qualsiasi persona che, in maniera temporanea o permanente, si trovi in una condizione di disabilità – fisica, motoria, visiva, uditiva o cognitiva.

A tal fine, per facilitare l'individuazione delle criticità nei confronti dell'accessibilità a scala urbana e la definizione delle soluzioni progettuali, sono state identificate delle **tematiche di intervento**, già precedentemente analizzate:

- Connessioni
- Materiali
- Collegamenti verticali
- Spazi pubblici
- Aree verdi
- Sosta
- Mobilità
- Nuove tecnologie

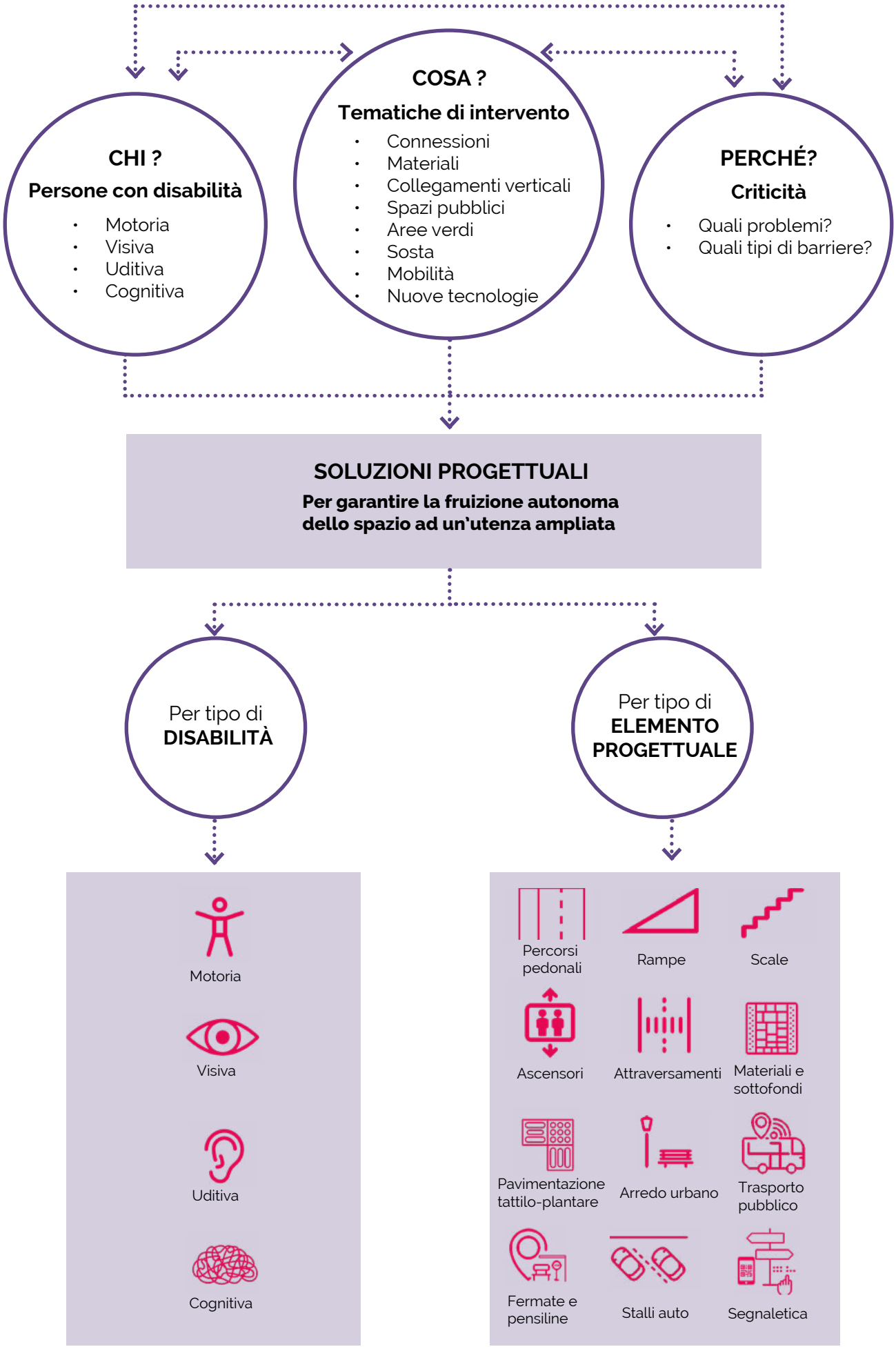
Queste tematiche orientano il progettista nell'individuazione delle criticità e delle barriere, proponendo azioni progettuali che rispondano efficacemente a diversi tipi di disabilità, anche quando indotte dal contesto stesso.

Gli **elementi progettuali**, ovvero le azioni concrete che – singolarmente o in modo coordinato – consentono di risolvere le problematiche di accessibilità, comprendono:

- Percorsi pedonali
- Rampe
- Scale
- Ascensori
- Attraversamenti
- Materiali e sottofondi
- Pavimentazione tattilo plantare
- Arredo urbano
- Trasporto pubblico
- Fermate e pensiline
- Stalli auto
- Segnaletica

[LV, MF]

Nello schema della pagina accanto viene riportato il processo di ideazione delle schede di intervento, e loro struttura


CHI ?
Persone con disabilità
Motoria
Visiva
Uditiva
Cognitiva
COSA ?
Tematiche di intervento
Connessioni
Materiali
Collegamenti verticali
Spazi pubblici
Aree verdi
Sosta
Mobilità
Nuove tecnologie
PERCHÉ?
Criticità
Quali problemi?
Quali tipi di barriere?
SOLUZIONI PROGETTUALI
Per garantire la fruizione autonoma dello spazio ad un'utenza ampliata
Per tipo di DISABILITÀ
Per tipo di ELEMENTO PROGETTUALE
Motoria
Visiva
Uditiva
Cognitiva
Percorsi pedonali
Rampe
Scale
Ascensori
Attraversamenti
Materiali e sottofondi
Pavimentazione tattilo-plantare
Arredo urbano
Trasporto pubblico
Fermate e pensiline
Stalli auto
Segnaletica

11.2 Elementi progettuali

In questa sezione delle linee guida, le tematiche di intervento precedentemente analizzate sono tradotte in vari **elementi progettuali**, che rappresentano azioni e possibilità di trasformazione dello spazio urbano.
Nelle schede che seguono, una per ogni elemento progettuale, si affrontano cioè in maniera tecnica e operativa le principali soluzioni specifiche da adottare, singolarmente o in combinazione, per dare risposte pratiche ed efficaci al problema dell'accessibilità dei centri storici.

La tematica "**connessioni**", ad esempio, può essere affrontata mediante interventi sistemici sui percorsi pedonali, sia per quanto riguarda la struttura e le dimensioni, sia in relazione ai materiali e ai sottofondi utilizzati. Diventano fondamentali anche rampe, scale e ascensori per la gestione dei dislivelli, così come l'arredo urbano per garantire aree di sosta, e la segnaletica per l'individuazione dei percorsi accessibili e dei principali attrattori.

Lo stesso vale per la tematica "**nuove tecnologie**": l'utilizzo di applicazioni per smartphone, QR code e altri strumenti digitali possono facilitare l'accessibilità ai centri storici, superando barriere fisiche e sensoriali grazie a funzionalità come la mappatura dell'accessibilità, la navigazione indoor e outdoor con guida audio, i semafori intelligenti, la segnaletica smart, i totem interattivi, e i sistemi di trasporto accessibile e on-demand. Queste soluzioni tecnologiche possono offrire un supporto smart e interattivo a molti degli elementi progettuali individuati.

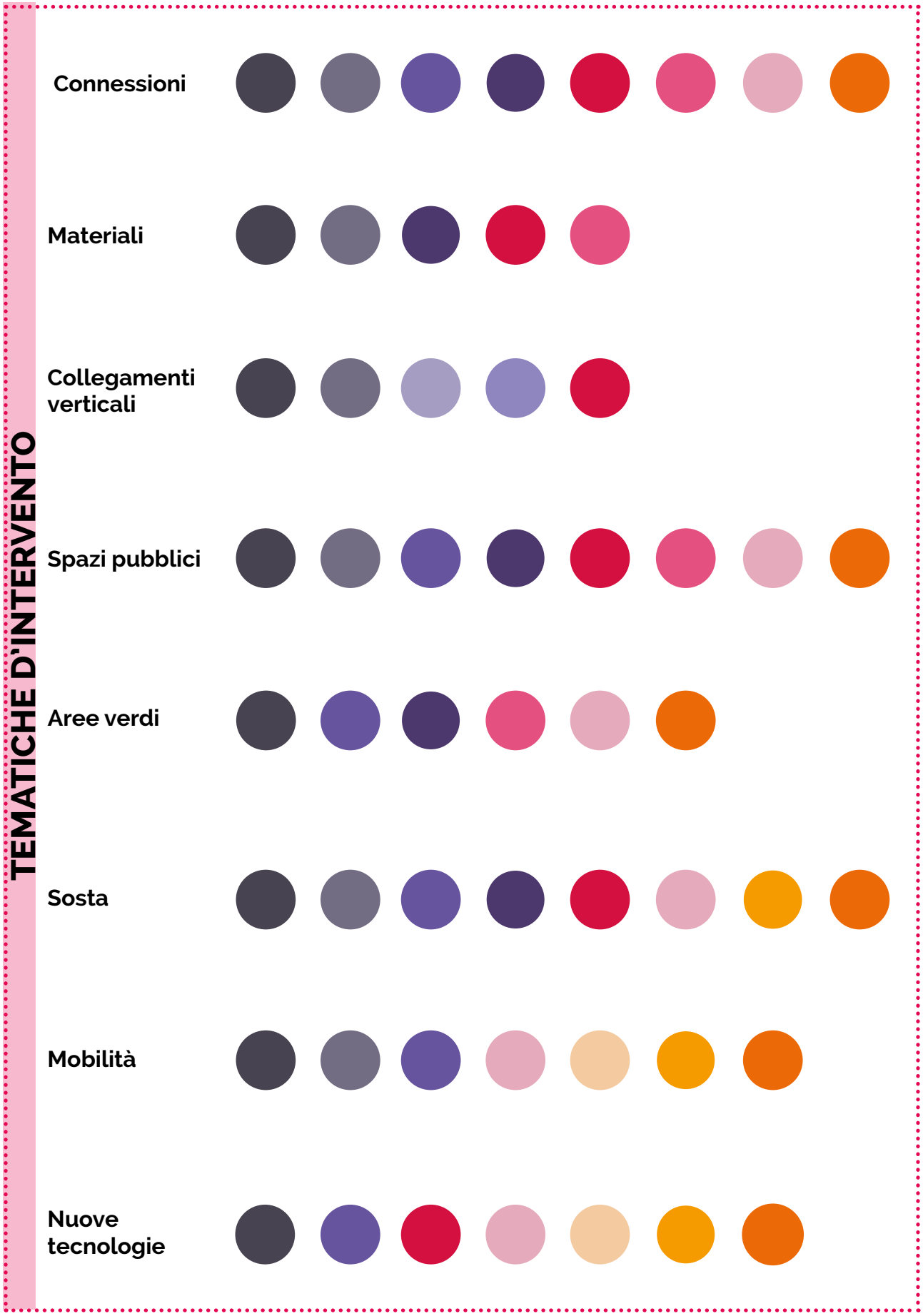
È importante sottolineare che uno stesso **elemento progettuale assume caratteristiche differenti in base al tipo di disabilità**. Ad esempio, un attraversamento pedonale deve essere privo di dislivelli per consentire l'uso da parte di persone con disabilità motorie; disporre di segnali acustici o elementi tattilo-plantari per ipovedenti e non vedenti; essere facilmente identificabile e ben segnalato, per permettere a chiunque di attraversare in sicurezza.

Anche se alcuni elementi progettuali sono particolarmente rilevanti per specifici tipi di disabilità, è fondamentale mantenere una visione complessiva dell'accessibilità, che tenga conto della diversità delle esigenze.

Tutto questo trova forma negli esempi progettuali analizzati e raccolti all'interno delle schede, in cui viene messo in pratica un ampio spettro di approcci metodologici e operativi. Ciò che accomuna queste esperienze è la **centralità attribuita alla diversità umana** come risorsa progettuale per la valorizzazione dell'esistente. In questa prospettiva, l'inclusione non è concepita come un elemento accessorio o separato rispetto alla progettazione, ma come un fattore strutturale, integrato in una più ampia visione di sostenibilità sociale, economica e ambientale.
[LV, MF]



a destra vengono descritte le tematiche di intervento mediante gli elementi progettuali, ossia le possibili azioni che permettono la trasformazione dello spazio urbano


TEMATICHE D'INTERVENTO
Connessioni
Materiali
Collegamenti verticali
Spazi pubblici
Aree verdi
Sosta
Mobilità
Nuove tecnologie

11.3 Elaborazione delle schede

Nelle schede tecniche vengono individuati i principali requisiti che ogni soluzione progettuale deve avere, in modo da costruire un **sistema di riferimenti e possibili esempi adattabili e flessibili** secondo le necessità del contesto. Le schede contengono anche specifiche soluzioni tecniche, casi applicativi e normative, nonché i requisiti per tipologia di disabilità fisiche, sensoriali e cognitive.

Le schede tecniche sono state pensate per dare supporto ai progettisti e alle amministrazioni che approcciano il tema dell'accessibilità nei centri storici delle Marche.
Nel corso dello sviluppo del progetto dell'accessibilità nei centri storici presi a casi applicativi, si è cercato di promuovere un **approccio pragmatico e collaborativo all'inclusione**, coinvolgendo attivamente le amministrazioni comunali e le associazioni presenti sul territorio. L'obiettivo è duplice: da un lato, diffondere una nuova sensibilità culturale sul tema dell'accessibilità; dall'altro, favorire pratiche di co-design e partecipazione attiva, riconoscendo agli utenti un ruolo centrale nel processo progettuale.

Dall'interazione con la Soprintendenza è emersa con chiarezza la necessità di valutare ogni intervento caso per caso, riconoscendo la specificità e l'**unicità di ciascun contesto storico, architettonico e paesaggistico**.
Ne consegue che non è possibile formulare prescrizioni rigide o linee d'azione universali; ogni progetto deve essere letto alla luce delle sue peculiarità, con un alto grado di sensibilità progettuale e consapevolezza critica.

Circa i riferimenti progettuali inseriti nelle schede tecniche, vale la pena evidenziare un aspetto interessante scaturito, nell'ambito della ricerca, dal dialogo con la Soprintendenza Archeologia, Belle Arti e Paesaggio delle Marche. Esiste infatti la consapevolezza che ogni operazione sul patrimonio richiede un'attenta valutazione specifica, valutando ogni intervento caso per caso.
Sono stati raccolti esempi che fungono da riferimenti operativi, alcuni dei quali interessano progetti realizzati nel territorio marchigiano, come indicato dalla Soprintendenza stessa, altri invece provenienti dall'ambito nazionale e internazionale, Tali esempi, inseriti all'interno delle schede tecniche, non costituiscono modelli da replicare in maniera automatica, ma rappresentano esiti virtuosi di progetti in cui l'accessibilità si è integrata con successo alla tutela e valorizzazione del patrimonio storico.
La loro presenza intende offrire un panorama più ampio e articolato di possibilità progettuali, incoraggiando approcci innovativi ma rispettosi, capaci di coniugare inclusione e conservazione.

Le schede sono organizzate secondo gli elementi progettuali individuati. Sono quindi presenti **12 schede principali**, strutturate su più pagine. Nella prima doppia pagina viene riportata sulla sinistra una tabella con i principali requisiti normativi e le specifiche tecniche per ciascun elemento progettuale. Sulla destra, invece, sono illustrati schemi, disegni e fotografie che evidenziano aspetti specifici emersi dalla ricerca sul campo, dallo studio di altri progetti, da best practices o tramite schemi diagrammatici esemplificativi.

Per quanto riguarda i riferimenti normativi, dal quadro di riferimento italiano, sono stati selezionati quelli più rilevanti sulla base dei principali decreti:

DM 14 giugno 1989, n. 236 - Prescrizioni tecniche necessarie a garantire l'accessibilità, l'adattabilità e la visitabilità degli edifici privati e di edilizia residenziale pubblica, ai fini del superamento e dell'eliminazione delle barriere architettoniche
D.P.R. 24 luglio 1996, n. 503 – Regolamento per l'eliminazione delle barriere architettoniche negli edifici, spazi e servizi pubblici.
D. Lgs. 30 aprile 1992, n. 285 – Nuovo Codice della Strada.
D.P.R. 16 dicembre 1992, n. 495 - Regolamento di esecuzione e di attuazione del nuovo codice della strada.

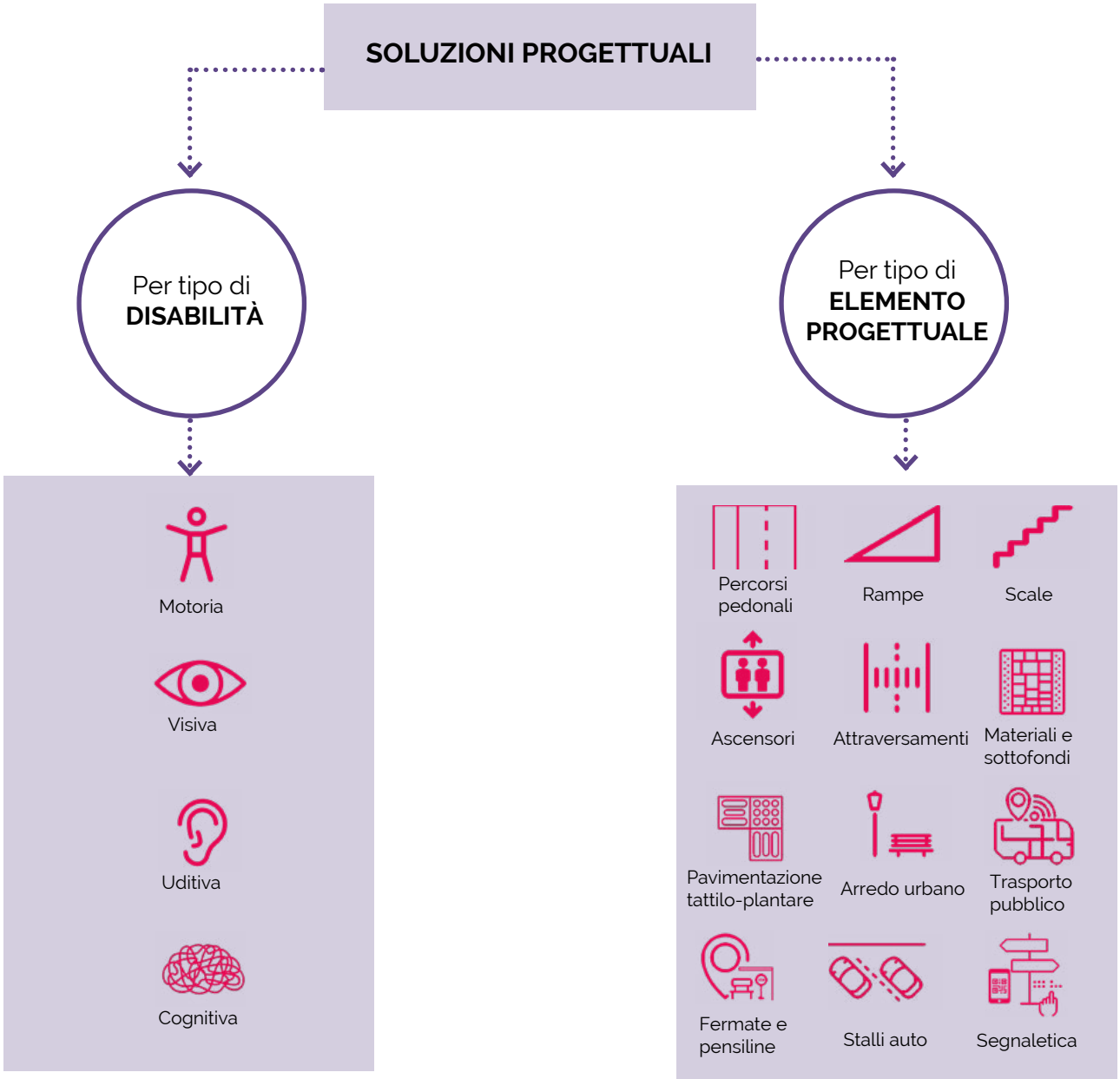
Dalla normativa sono stati estratti i requisiti specifici per ciascun elemento progettuale, con l'indicazione del comma e delle specifiche relative, oltre all'identificazione tramite simboli del tipo di disabilità di riferimento. Questa lista se pur completa, non pretende di essere esaustiva del panorama normativo di riferimento che è sempre in continua evoluzione e sempre più sensibile al tema.

È emerso, tuttavia, che non tutte le tipologie di disabilità trovano adeguata collocazione nella normativa vigente, in particolare, le disabilità cognitive e sensoriali non sono sempre esplicitamente considerate, richiedendo quindi maggiori sforzi di comprensione e interpretazione da parte dei progettisti.

Ogni scheda presenta poi una seconda parte, a cui vengono dedicate più pagine riguardanti i casi applicativi. I progetti sviluppati per i sei centri storici analizzati – riportati integralmente nell'**APPARATO B: Normativa di riferimento**- vengono qui sintetizzati attraverso estratti che, con il supporto di testi, disegni specifici e immagini di soluzioni analoghe, illustrano le **risposte adottate rispetto a criticità specifiche** e ne evidenziano gli aspetti salienti. La soluzione progettuale adottata per ciascun elemento progettuale viene illustrata nel contesto della strategia

generale di accessibilità del centro storico, valutando le **strategie integrate** derivanti dalla soluzione individuata e i possibili **limiti di attuazione**. Trattandosi di temi interdisciplinari e integrati, la scheda individua gli **interventi coordinati** necessari all'attuazione della soluzione e ne descrive i **risultati attesi** nel breve, medio e lungo termine. Le soluzioni progettuali, raccolte per elemento progettuale, mirano a superare le barriere fisiche e percettive nel loro complesso. In alcuni casi, richiedono una rilettura complessiva delle modalità di accesso e circolazione nel centro storico.

Infine, l'intento non è solo quello di fornire soluzioni tecniche a problemi specifici, ma anche di offrire una nuova chiave di lettura del contesto una visione in cui la **progettazione accessibile rappresenti un'opportunità di trasformazione culturale e sociale**, capace di generare innovazione e inclusione attraverso un uso consapevole dello strumento a disposizione di ogni progettista.
[LV, MF]



Le soluzioni progettuali possono essere molteplici la loro applicazione dipende dalla criticità emersa e quindi dall'elemento progettuale e dal tipo di disabilità

PERCORSI PEDONALI

Tematiche d'intervento: Percorsi, attraversamenti e rampe, edifici pubblici piazze e spazi aperti, parchi e giardini, parcheggi, collegamenti verticali, pavimentazioni e materiali, dispositivi tecnologici e multimediali

REQUISITI	NORMATIVA	SPECIFICHE	DISABILITÀ
Larghezza del percorso	Art. 4 DPR 503/96	• Larghezza > 90 cm • Ogni 10 m di sviluppo lineare, garantire spazio di manovra di almeno 1.50x1.50 m	
Pendenze del percorso	Art. 4 DPR 503/96 DM 236/89 art 8.2.1	• Pendenza longitudinale 5% • Per pendenza =5% ripiano orizzontale di sosta, di profondità almeno 1,50 m, ogni 15 m di lunghezza del percorso • Pendenza 5% lunghezza del ripiano di sosta deve proporzionalmente ridursi fino alla misura di 10 m per una pendenza dell'8%.	
Variazioni di livello lungo il percorso	DM 236/89 artt 4.2.1, 8.2.1 Art 4 DPR 503/96	• Presenza di gradini lungo l percorsi devono essere raccordati con lievi pendenze • Differenze di livello superate mediante rampe ed evidenziate con variazioni cromatiche	 
Ostacoli lungo il percorso	Art 20.3 DLgs 285/92 Artt4 e 9.3 DPR 503/96	• Attrezzature quali cestini, lampioni segnali stradali, bacheche, merci fuori dai negozi. • Nei centri abitati l'occupazione dei marciapiedi è consentita fino ad un massimo di metà della larghezza complessiva del marciapiede, con una larghezza libera per i pedoni di almeno 2m. • Nelle zone di rilevanza storico ambientale, o strade con particolare conformazione geometrica, è consentita l'occupazione del suolo purché venga garantito una zona adeguata per la circolazione di pedoni e persone con limitata mobilità	 
Elementi di sostegno nei percorsi in pendenza		• Corrimano con h 90/100 cm, forma anatomica, Materiale non tagliente • Slarghi o panchine per la sosta	
Materiali e sottofondi	Art 4 DPR 503/96	• Piano di calpestio antiscivolo • Le pavimentazione devono presentare giunture inferiori a 5 mm • I piani con eventuali risalti di spessore non superiore a mm 2 • I grigliati devono avere maglie non attraversabili da una sfera di 2 cm di diametro • Grigliati con elementi paralleli devono essere posti in senso ortogonale rispetto al senso di marcia • Materiale inerte sciolto o ciottolato risultano impraticabili agli utenti su sedia a ruote	
Identificabilità del percorso pedonale rispetto alla sede stradale	Art 4 DPR 503/96 Art 8.2.1 DM 236/89	• Ciglio sopraelevato di 10 cm, • Differenziazione di materiale e colore della pavimentazione del percorso • Eliminazione di spigoli vivi	 

Ambiti di applicazione: **marciapiedi, strade, piazze, spazi esterni di pertinenza di edifici pubblici, parcheggi, percorsi in spazi verdi**

SCHEMI, DISEGNI E FOTO



Pergola - La pavimentazione lungo Via Gramsci risulta fortemente dissestata. L'assenza di ripristino a seguito delle lavorazioni per la manutenzione dei sottoservizi rende il percorso difficile e pieno di possibili elementi d'inciampo



Acquaviva Picena - Differenziazione del percorso pedonale rispetto alla sede stradale, tramite l'utilizzo di materiale differente. La pavimentazione irregolare e il bordo frastagliato risultano poco idonei per la percorrenza dei pedoni



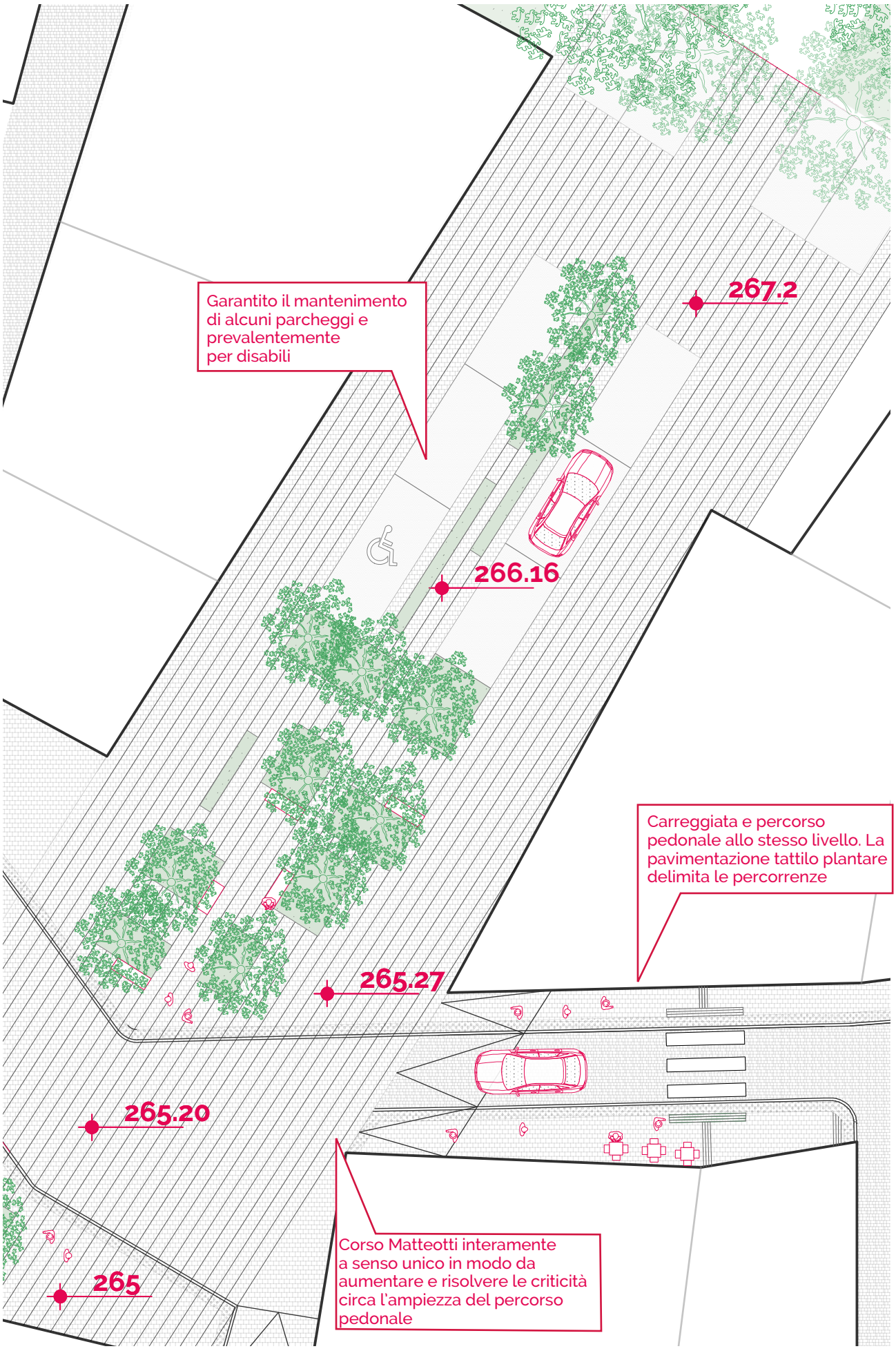
Apecchio - Il percorso pedonale risulta adeguatamente delimitato dalla carreggiata stradale, ma i tombini a rilievo, i rattoppi di pavimentazioni e le dimensioni strette lo rendono nel complesso non idoneo



San Ginesio - Percorso intorno alle mura con sottofondo non omogeneo e assenza di delimitazione dei percorsi rendono il percorso poco praticabile e non sicuro per i pedoni

Caso Applicativo: PERGOLA

AMBITO	Corso Giacomo Matteotti, Piazza Ginevri, Piazza Cesare Battisti e Piazza Fulvi
CRITICITÀ RISCONTRATA	Il centro storico di Pergola, sebbene si sviluppi lungo un a**sse longitudinale pianeggiante**, è interamente accessibile alle automobili ed è fiancheggiato da parcheggi lungo tutto Corso Matteotti. I **marciapiedi e gli attraversamenti** pedonali non sono chiaramente delimitati, e le attività commerciali che si espandono all'esterno riducono ulteriormente lo spazio dedicato ai pedoni. In alcuni tratti, i percorsi pedonali risultano del tutto **assenti** o eccessivamente **stretti**, generando situazioni potenzialmente pericolose. Anche le piazze principali sono interamente adibite a parcheggi
STRATEGIA	Il progetto prevede la ridefinizione del corso principale di Pergola attraverso una **riorganizzazione dei flussi** pedonali e carrabili, oltre a una rilettura delle piazze come **spazi pubblici di aggregazione.** Sono inoltre previste e regolamentate aree di espansione all'esterno delle attività commerciali, in modo da non interferire con i flussi di circolazione e garantire il rispetto delle ampiezze minime dei marciapiedi.
BREVE DESCRIZIONE DELL'INTERVENTO	La **differenza funzionale dei percorsi** viene espressa attraverso l'impiego di **diverse tipologie di pavimentazione**, distinte in base alla destinazione d'uso (carreggiata, marciapiedi, parcheggi). Non sono previsti salti di quota tra strada e marciapiede e la **delimitazione è garantita dalle pavimentazioni a rilievo,** che fungono anche da orientamento sensoriale.
LIMITI DI APPLICAZIONE	Il corso principale di Pergola in quante asse distributivo principale necessita di essere attraversato dalle macchine Parcheggi lungo il corso
INTERVENTI COORDINATI	Parcheggi dedicati a persone disabili Introduzione di verde e arredo urbano Introduzione della ZTL Riorganizzazione dei sensi di marcia Limite di velocità a 30km/h
STRATEGIE INTEGRATE	Riqualificazione urbana Valorizzazione del centro storico
RISULTATI ATTESI	Organizzando lo spazio pubblico secondo percorsi chiari e sicuri, potenziati dal verde e dall'arredo urbano, si favorisce la **rivitalizzazione del centro storico**, incentivando gli **spostamenti pedonali, in autonomia e per tutti**. Anche le attività commerciali, ampliandosi verso l'esterno, contribuiranno a questo processo, diventando al contempo più visibili e facilmente accessibili. La riduzione dei parcheggi lungo il corso, permetterà una **fruizione ampliata** ed una **maggiore percezione** della città e delle sue bellezze storiche architettoniche. Le piazze, liberate dai parcheggi, saranno **spazi pubblici da vivere, nuovi luoghi identitari**, che promuovono l'inclusione sociale. [LV]

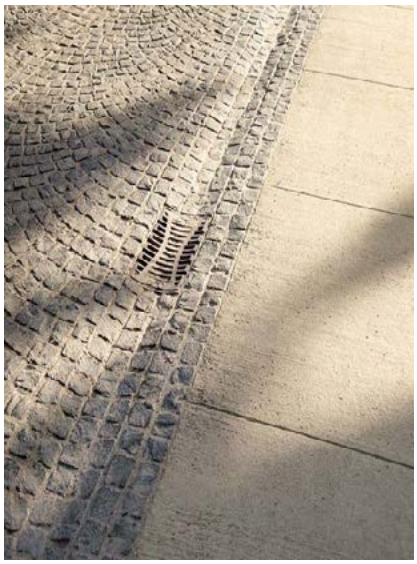

Garantito il mantenimento di alcuni parcheggi e prevalentemente per disabili
267.2
266.16
Carreggiata e percorso pedonale allo stesso livello. La pavimentazione tattilo plantare delimita le percorrenze
265.27
265.20
Corso Matteotti interamente a senso unico in modo da aumentare e risolvere le criticità circa l'ampiezza del percorso pedonale
265



RIFERIMENTI:



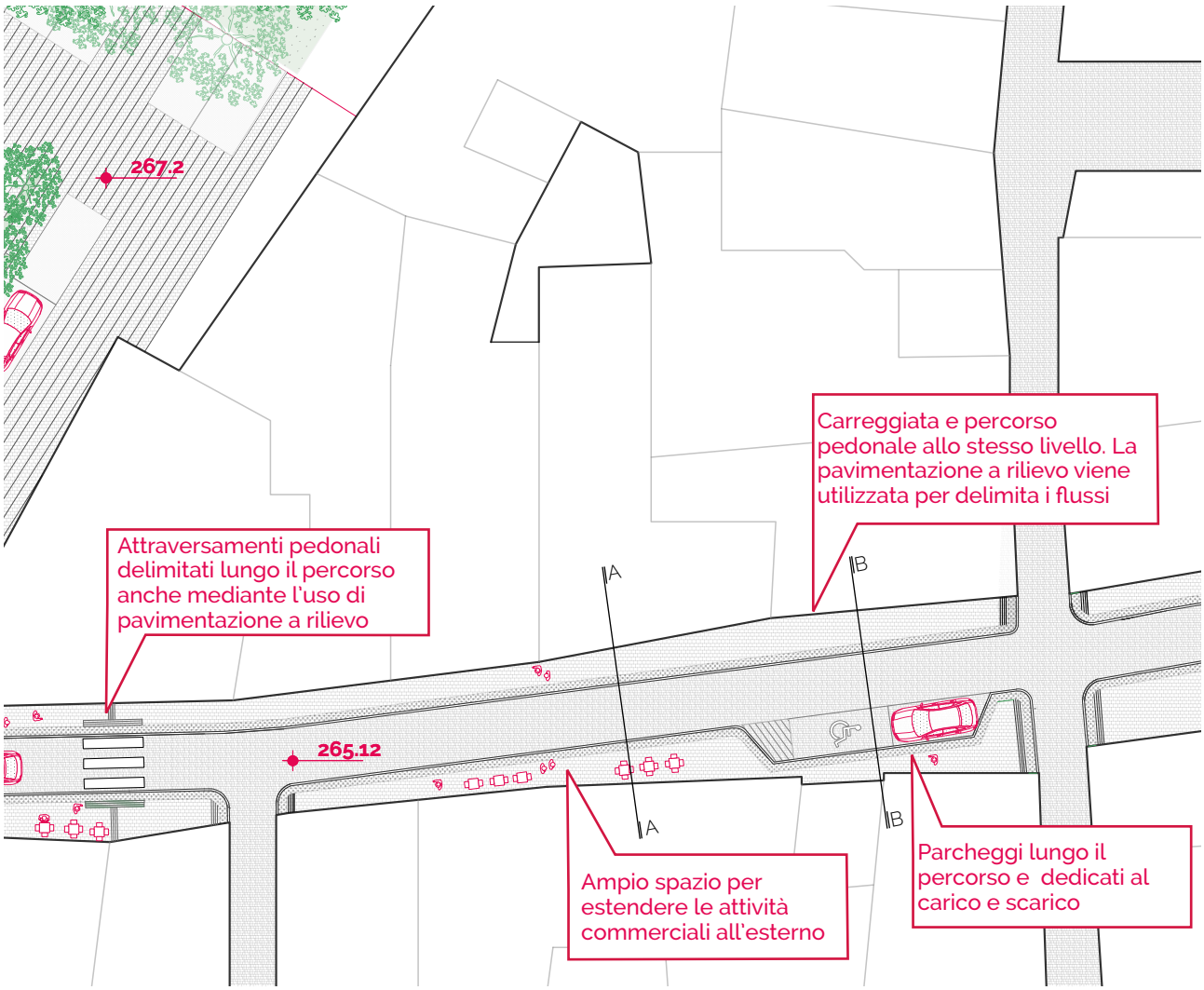
Nel progetto della nuova Piazza del Mercato a Bad Salzdetfurth in Germania progettato da Pola Landscape Architects, la carreggiata stradale viene realizzata con la stessa pavimentazione dei marciapiedi



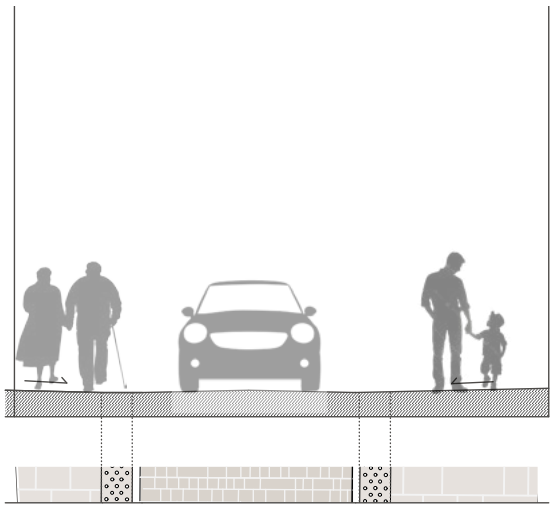
Integrazione di pavimentazione a lastre lisce e complanari su selciato a sanpietrini, garantisce una superficie facilmente percorribile per utenti con difficoltà motorie



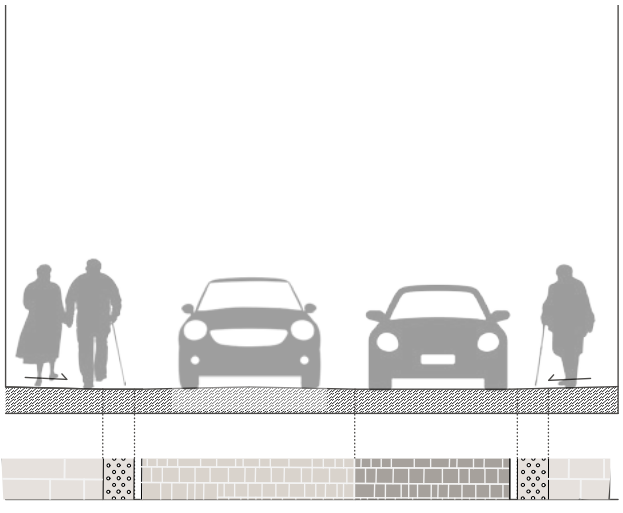
Gli elementi a rilievo possono essere realizzati mediante scanalature nelle lastre di pietra. Particolarmente indicato nei centri storici e nei contesti di pregio, garantendo l'orientamento sensoriale nel rispetto dei materiali esistenti.



SEZIONI:



Szione AA



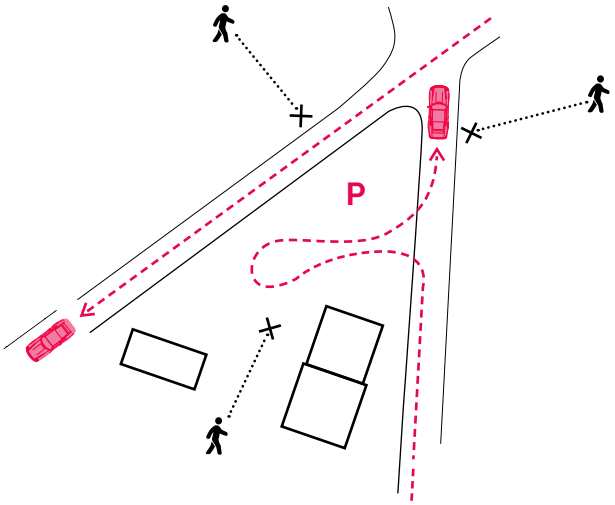
Szione BB

Pergola - Proposta di progetto dei percorsi: La sezione stradale viene suddivisa per permettere percorsi pedonali in sicurezza. Le diverse pavimentazioni permettono la definizione dei flussi. La pavimentazione tattilo plantare definisce il limite del percorso pedonale.

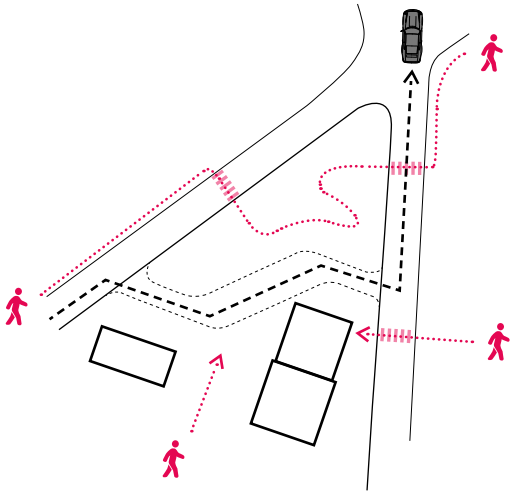
Caso Applicativo: SERVIGLIANO

AMBITO	Parco della Pace, Via Trieste, Via G. Amendola
CRITICITÀ RISCONTRATA	L'accesso pedonale al Parco della Pace risulta oggi critico sotto molti aspetti. I parcheggi situati di fronte all'ingresso al parco non **sono segnalati e risultano poco funzionali**. L'intera area è **priva di marciapiedi e percorsi pedonali**, costringendo i pedoni a camminare lungo la carreggiata, con evidenti problemi di sicurezza. Inoltre, l'ingresso del parco è delimitato da **edifici abbandonati** e non presenta né una chiara separazione tra le aree carrabili e pedonali, né spazi accessibili e attrezzati per utenti fragili.
STRATEGIA	L'intervento punta a ridefinire l'intera area antistante il Parco della Pace come uno spazio urbano più sicuro, accessibile e accogliente. L'obiettivo è migliorare la fruibilità del parco per tutte le categorie di utenti, in particolare per famiglie, scolaresche, anziani e persone con disabilità, valorizzando allo stesso tempo l'identità e la funzione pubblica del luogo. La strategia si fonda sulla creazione di un **sistema pedonale continuo**, integrato con aree di sosta, attraversamenti sicuri e arredo urbano inclusivo.
BREVE DESCRIZIONE DELL'INTERVENTO	L'intervento principale consiste nella realizzazione di una **nuova piazza pedonale** di fronte al Parco della Pace, pensata come spazio di accoglienza e socialità. La piazza è attraversata da un percorso carrabile rialzato, alla stessa quota della pavimentazione, così da non interrompere la continuità pedonale, che consente l'arrivo dei minibus direttamente all'ingresso del parco. Il progetto prevede inoltre **nuovi attraversamenti pedonali**, pavimentazioni in lastre di pietra con percorso tattile, resina antitrauma e **spazi verdi** che migliorano la qualità ambientale. All'interno del Parco, i percorsi vengono prolungati e attrezzati con panchine smart e totem informativi, rendendo l'area più inclusiva e fruibile. **I parcheggi sono stati riorganizzati** lungo via G. Amendola e due stalli per disabili sono stati ricavati all'interno della piazza.
INTERVENTI COORDINATI	Riqualificazione e riorganizzazione dei parcheggi Arredo urbano inclusivo Nuove aree verdi Parcheggi dedicati a persone disabili Introduzione di verde e arredo urbano Limite di velocità a 15km/h
STRATEGIE INTEGRATE	Sicurezza e mobilità pedonale Valorizzazione dell'accesso a spazi pubblici e aree verdi Integrazione urbana e inclusione sociale
RISULTATI ATTESI	L'intervento migliora in modo sostanziale **l'accessibilità e la sicurezza pedonale** lungo il Parco della Pace e la Casa della Memoria, restituendo all'area un'immagine ordinata, accogliente e funzionale. La nuova piazza e i percorsi attrezzati favoriscono la fruizione da parte di tutti gli utenti e promuovono una **nuova centralità** dello spazio pubblico come luogo di incontro, sosta e socializzazione. [YH]

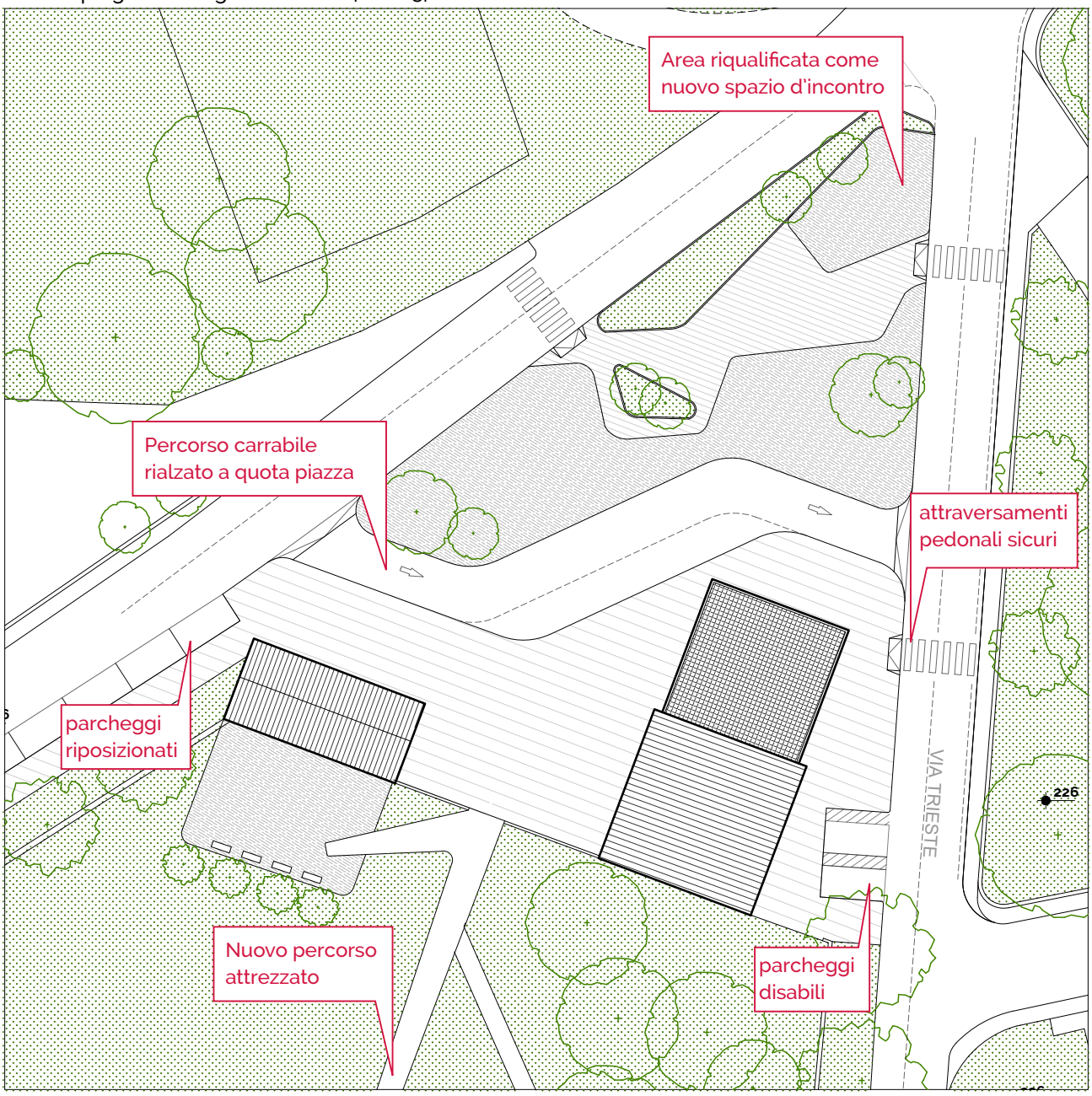
Stato di fatto_priorità alle auto



Stato di progetto_priorità ai pedoni

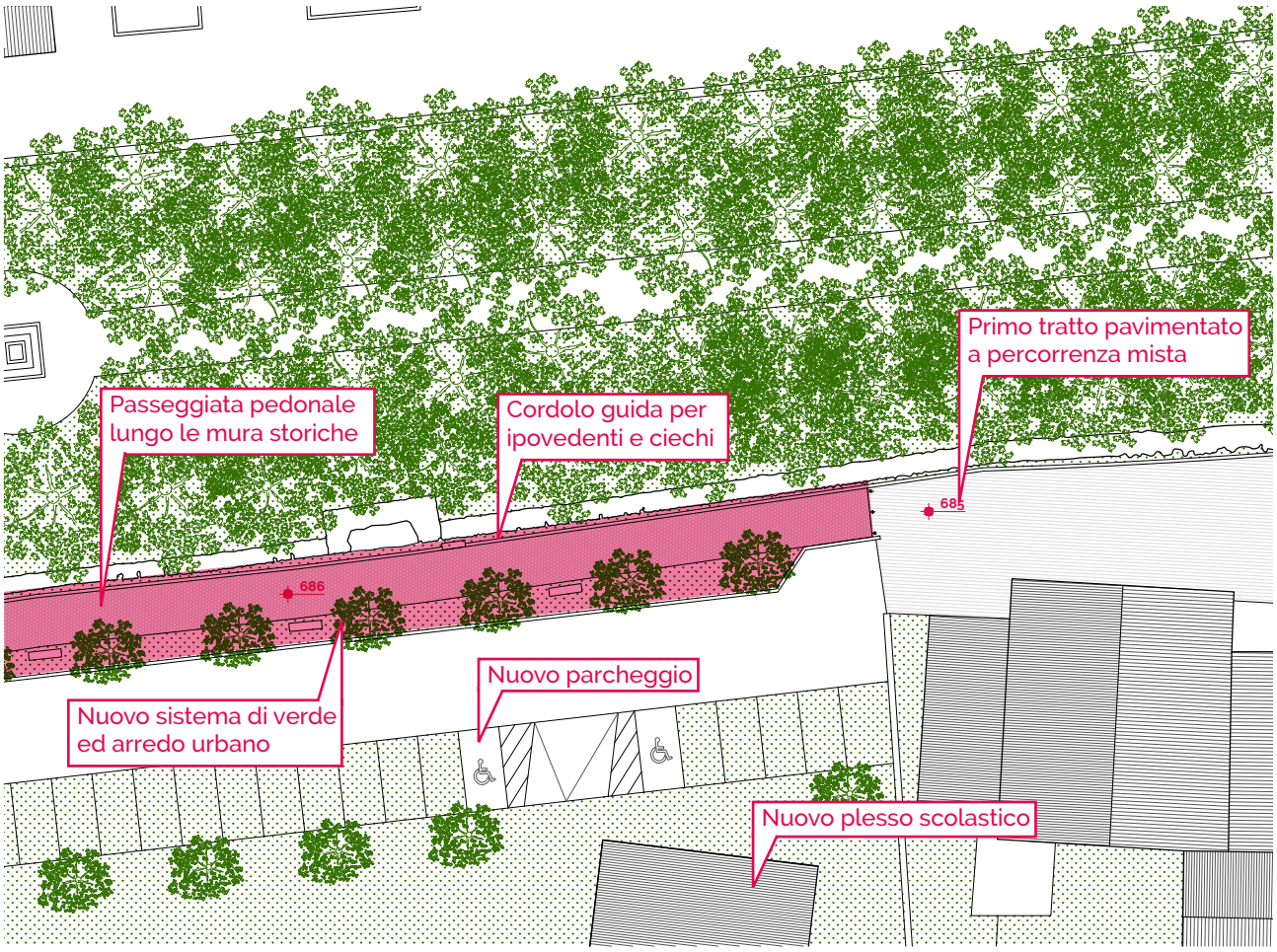


Stralcio progetto Servigliano: Zoom2 | Fase 3| Scala 1:200



Caso Applicativo: SAN GINESIO

AMBITO	Tratto di passeggiata lungo le mura est di San Ginesio (MC)
CRITICITÀ RISCONTRATA	Il **percorso pedonale lungo le mura**, nonostante l'elevato **valore storico e paesaggistico**, si presenta in **condizioni di degrado e discontinuità**. Il primo tratto è asfaltato ma fortemente deteriorato e occupato da veicoli per il carico/scarico, mentre il percorso successivo è in breccia non stabilizzata, irregolare, polverosa e **non adatta alla percorrenza con ausili**. L'esperienza visiva è compromessa dalla presenza di un muro in cemento armato con rete metallica sul lato opposto alle mura, e mancano completamente **elementi guida per ipovedenti e cartellonistica inclusiva**. Il percorso risulta poco attrattivo, non confortevole e poco accessibile.
STRATEGIA	Riqualificare il percorso lungo le mura come **passeggiata** esclusivamente **pedonale**, accessibile, ombreggiata e attrezzata, attraverso materiali compatibili, dispositivi guida per disabilità visiva, nuovi arredi e un forte intervento paesaggistico. L'obiettivo è trasformare un tratto marginale in un'**esperienza urbana di qualità**, mantenendo **coerenza storica** e migliorando la fruibilità per tutte le categorie di utenti.
BREVE DESCRIZIONE DELL'INTERVENTO	L'intervento prevede la completa riqualificazione del percorso pedonale lungo le mura storiche, con la **sostituzione del fondo attuale in breccia con terra stabilizzata**, materiale compatto, drenante e adatto ai contesti vincolati. Verranno inserite **nuove alberature** anche nel primo tratto, attualmente spoglio, per garantire ombreggiamento e qualità ambientale. Lungo il percorso saranno posizionati arredi per la sosta in punti panoramici o strategici. Elemento centrale dell'intervento sarà un **cordolo continuo in corten**, posizionato lungo il margine interno del percorso, a protezione delle mura storiche che fungerà da **guida tattile per ciechi e ipovedenti**, rendendo possibile l'**orientamento autonomo** lungo il tracciato.
LIMITI DI APPLICAZIONE	• Necessaria **autorizzazione della Soprintendenza** per l'uso della terra stabilizzata e per l'inserimento del cordolo in prossimità delle mura vincolate; • Possibili **interferenze con il progetto del nuovo complesso scolastico** previsto nella zona, che prevede una carrabilità nel tratto iniziale da gestire con attenzione; • Attenzione all'integrazione visiva degli elementi accessori, per mantenere l'**equilibrio tra innovazione e rispetto storico**.
INTERVENTI COORDINATI	• Realizzazione del **tratto carrabile in pavimentazione compatibile** nel primo segmento da Porta Picena, per il transito e l'accesso al parcheggio scolastico (con **posti auto per disabili**); • Miglioramento della viabilità d'accesso pedonale e ciclabile dalla scuola e dal centro storico; • Potenziamento della **segnaletica urbana e turistica inclusiva** per collegare il percorso alle altre aree accessibili del borgo.
STRATEGIE INTEGRATE	L'intervento si inserisce in una **strategia più ampia di rigenerazione urbana accessibile**: • Valorizza il sistema delle mura come **anello culturale e paesaggistico**; • Integra **accessibilità fisica, visiva e cognitiva** attraverso materiali, percorsi guida, arredi e segnaletica coordinata; • Si coordina con i futuri interventi scolastici e turistici, garantendo **continuità, sicurezza e leggibilità degli spazi pubblici**.
RISULTATI ATTESI	• Trasformazione del percorso lungo le mura in una **passeggiata accessibile**, continua e attrattiva per residenti e visitatori; • **Accesso autonomo e sicuro** anche per persone con disabilità motorie e visive; • **Riqualificazione estetica e funzionale** di un tratto oggi trascurato e marginale; • Rinforzo dell'**identità urbana e paesaggistica** di San Ginesio, valorizzando il suo patrimonio storico con soluzioni progettuali contemporanee ma rispettose. [SDO]



STATO ATTUALE:



PROPOSTA DI PROGETTO:



San Ginesio - Testata del tratto est delle mura storiche, accesso principale per chi arriva da est (da Porta Picena). Attualmente questo primo tratto si trova in condizioni di degrado e discontinuità. L'intervento proposto usa il pretesto dell'accessibilità come occasione per rigenerare un luogo dal grande valore storico e paesaggistico.

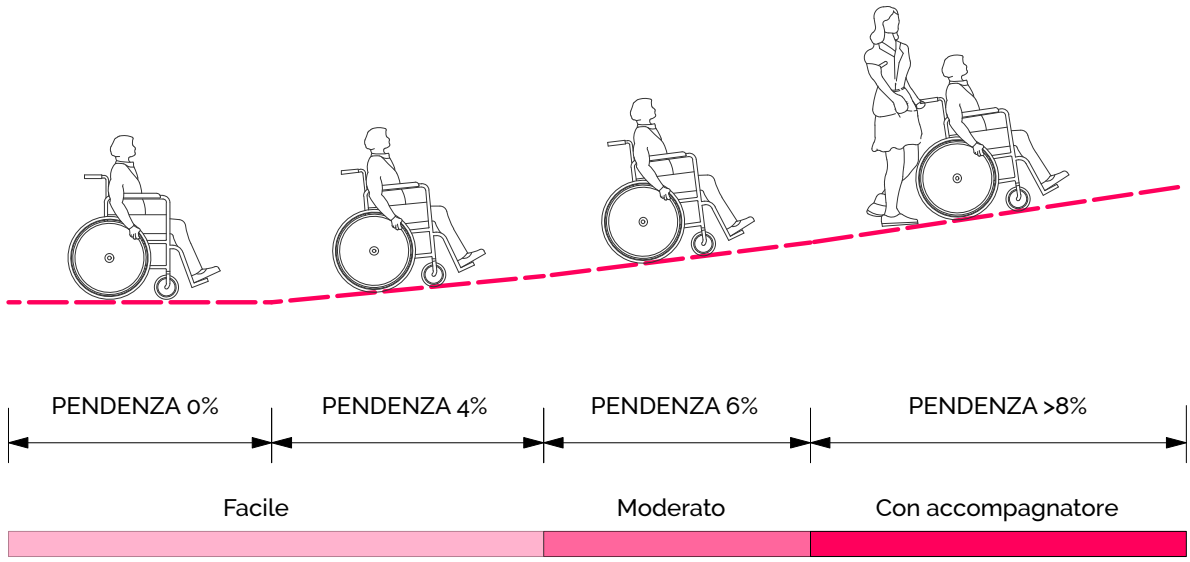
RAMPE

Tematiche d'intervento: Percorsi attraversamenti e rampe, edifici pubblici piazze e spazi aperti, parchi e giardini, parcheggi, collegamenti verticali e scale mobili, pavimentazioni e materiali, dispositivi tecnologici e sensoriali

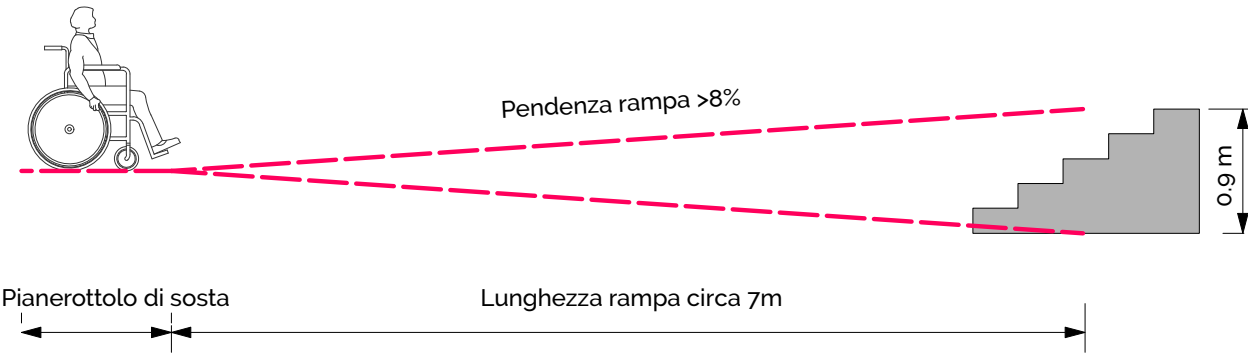
REQUISITI	NORMATIVA	SPECIFICHE	DISABILITÀ
Adeguata larghezza della rampa	Art. 4 DPR 503/96	• Percorso di larghezza > 90 cm • Spazio di manovra (min 1,50 x 1,50 m) ogni 10 m di sviluppo lineare	
Presenza di ostacoli (riduzione larghezza, possibili infortuni)	Art. 20.3 DLgs 285/92 Artt. 4 e 9.3 DPR 503/96	• Assenza di ostacoli fino ad un'altezza minima di 2,10 m dal calpestio • Nelle zone di rilevanza storico-ambientale è consentita l'occupazione dei marciapiedi con chioschi, edicole o altre installazioni commerciali a condizione che sia garantita una zona deguata per la circolazione dei perdoni (cfr. art 20.3 DLgs 285/92)	
Percorso privo di variazioni di livello modeste (gradini, raccordi di quota)	Art 4 DPR 503/96		
Adeguata pendenza (longitudinale e trasversale) del percorso	Art 4 DPR 503/96	Pendenza longitudinale • di norma 5% • per p=5% prevedere ogni 15 m un ripiano di 1,50 m di profondità • per p > 5% ridurre proporzionalmente la lunghezza massima fino a 10 m per p = 8% Pendenza trasversale • 1%	
Presenza di elementi di sostegno		• h corrimano 90 ÷ 100 cm • su entrambi i lati del percorso • di forma anatomica e in materiale non tagliente e gradevole al tatto • distanza corrimano-parete 4cm	
Cambiamenti di direzione in piano	Art 4 DPR 503/96	La zona interessata alla svolta, per almeno 1,70 m su ciascun lato a partire dal vertice più esterno, deve essere in piano e priva di interruzioni	
Idoneo piano di calpestio (scivolosità, irregolarità superficiali impraticabilità dei percorsi)	Art 4 DPR 503/96	• Coefficiente d'attrito 0,40 in condizioni asciutte e bagnate (misurato secondo il metodo B.C.R.A.). Possibile valutazione soggettiva mediante lo scorrimento del piede sulla pavimentazione bagnata. • larghezza giunti 5 mm • risalti tra elementi contigui 2 mm • grigliati non attraversabili da una sfera di 2 cm di diametro • rilievi superficiali di altezza 2 mm	

Ambiti di applicazione: marciapiedi, strade, piazze, spazi esterni di pertinenza di edifici pubblici, parcheggi, percorsi in spazi verdi

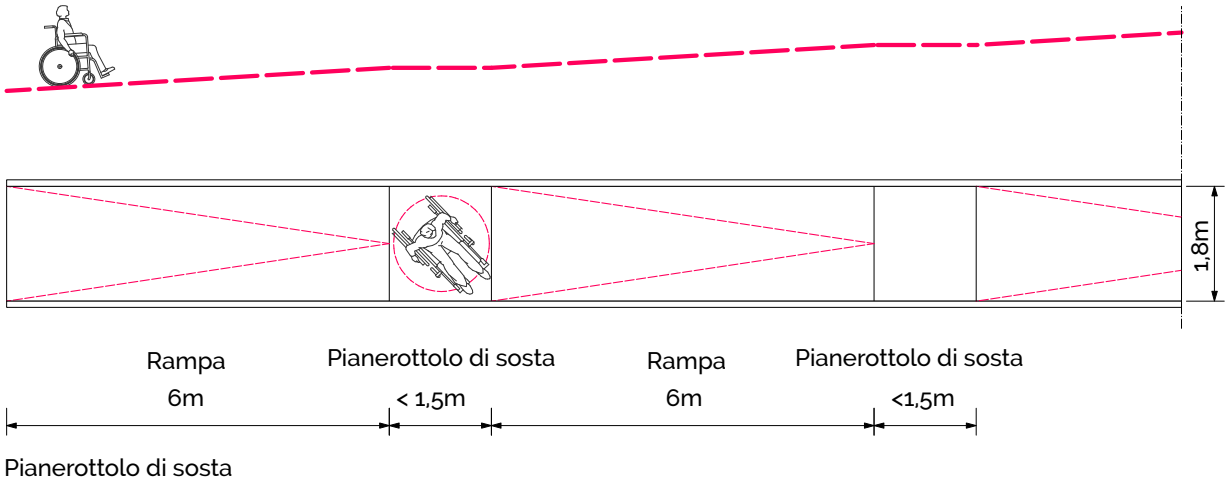
SCHEMI, DISEGNI E FOTO



Livello di accessibilità in base alla pendenza



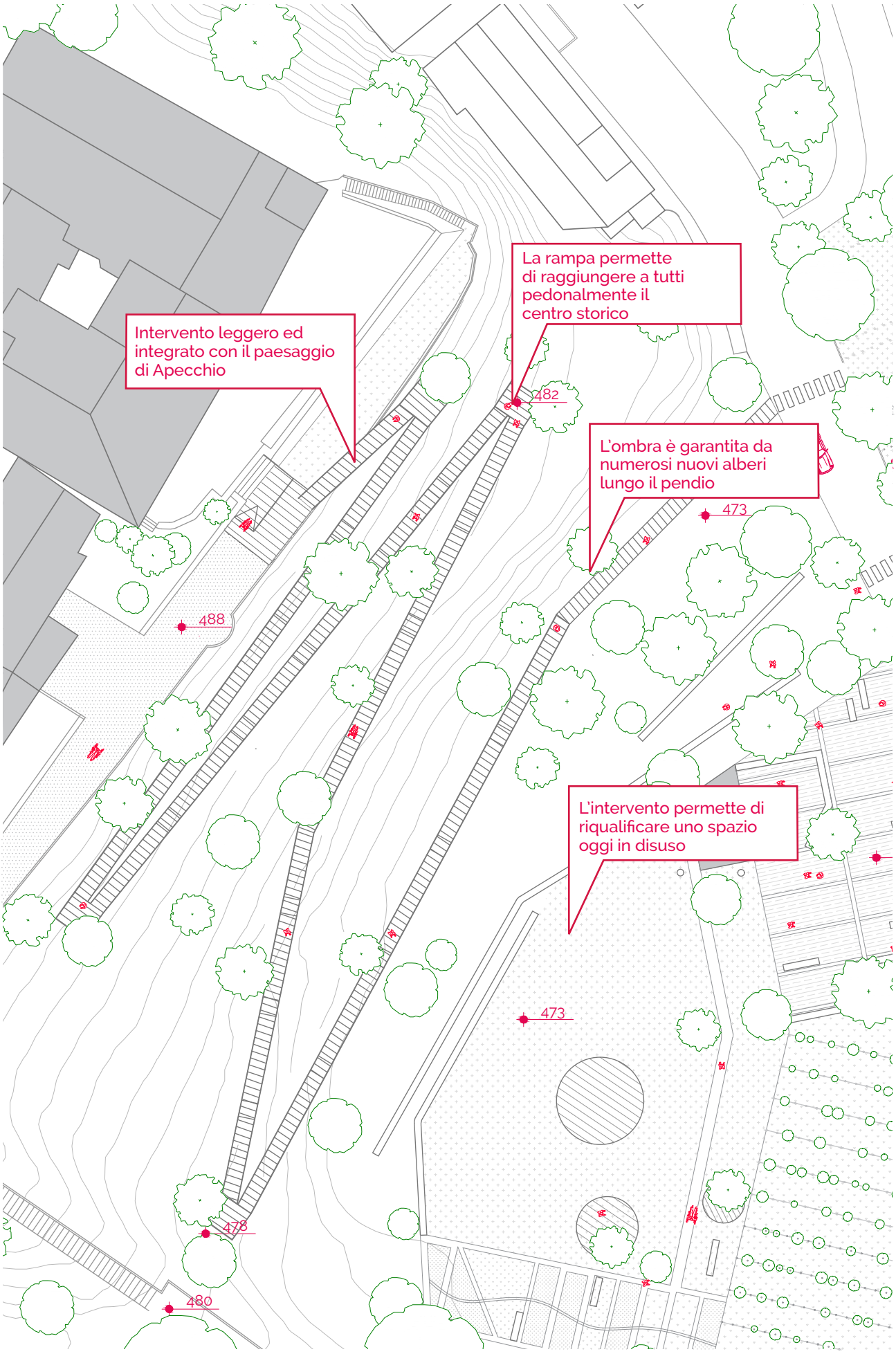
Sviluppo rampa in base al dislivello



Pianerottolo di sosta

Caso Applicativo: APECCHIO

AMBITO	Via Circonvallazione, Via Bruno Buozzi
CRITICITÀ RISCONTRATA	Nonostante il centro storico di Apecchio sia quasi totalmente accessibile se raggiunto in automobile, **non è presente un collegamento accessibile** e privo di barriere architettoniche **tra la parte "bassa" della città e quella storica "alta"** del comune. Per raggiungere Palazzo Ubaldini da Via Dante o da Via Circonvallazione, sono infatti presenti solo numerose gradinate o salite ripide.
STRATEGIA	Il progetto prevede la **realizzazione di una passerella** che permetta di connettere via Circonvallazione all'ingresso accessibile al Museo dei Fossili e Minerali del Monte Nerone. La nuova rampa diventa occasione di rigenerazione dell'ampio piazzale, oggi in disuso, ai piedi di Palazzo Ubaldini: l'intera area diventa piazza e spazio per eventi. Qui vengono ricollocati l'area camper e la fermata dei bus di linea. In caso di grandi eventi, parte della piazza diventa parcheggio.
BREVE DESCRIZIONE DELL'INTERVENTO	La **rampa in legno** sarà appoggiata sul versante ai piedi di Palazzo Ubaldini, cercando di eseguire il minor numero possibile di movimenti terra, andando ad intaccare il meno possibile lo stato di fatto del versante e non impattando sull'importante prospetto, simbolo della città. La rampa, larga 1,5 m, presenta una pendenza che varia tra il 4% e il 6% e presenta dei pianerottoli e dei punti di sosta ogni masimo 10 m.
LIMITI DI APPLICAZIONE	La rampa permette di raggiungere l'ingresso del Museo dei Fossili e Minerali del Monte Nerone, ma non permette un rapido e facile raggiungimento della Piazza San Martino e delle restanti stanze di Palazzo Ubaldini.
INTERVENTI COORDINATI	Progettazione di nuovi parcheggi Fermata Bus Area Camper Realizzazione di una nuova piazza e orti urbani Introduzione di un ascensore
STRATEGIE INTEGRATE	Riqualificazione urbana Valorizzazione del centro storico Nuove forme di turismo
RISULTATI ATTESI	Con la realizzazione di una passerella accessibile capace di connettere un grande spazio oggi inutilizzato al centro storico di Apecchio, si incentiva una riprogettazione degli spazi di sosta e per eventi del comune e una **rigenerazione** di un'area del comune, oggi inutilizzata. La creazione di un parcheggio, di un'area camper e il ricollocamento della fermata dei bus di linea, permettono di **concentrare i flussi** in un'unica zona, che si riqualifica, e di **condurre a piedi sia cittadini che turisti verso il centro storico**, riducendo qui al minimo la presenza delle auto. [BDL]


Intervento leggero ed integrato con il paesaggio di Apecchio
La rampa permette di raggiungere a tutti pedonalmente il centro storico
L'ombra è garantita da numerosi nuovi alberi lungo il pendio
L'intervento permette di riqualificare uno spazio oggi in disuso
482
473
488
473
478
480

Apecchio presenta un centro storico quasi interamente accessibile in auto, ma privo di un collegamento agevole e privo di barriere tra la parte bassa della città e quella storica più elevata. Per raggiungere Palazzo Ubaldini da via Circonvallazione o via Dante, attualmente è necessario affrontare scalinate o ripide salite. Il progetto propone la realizzazione di una passerella accessibile che colleghi via Circonvallazione con l'ingresso del Museo dei Fossili e Minerali del Monte Nerone, situato all'interno di Palazzo Ubaldini. La rampa in legno, larga 1,5 metri, con pendenze tra il 4% e il 6%, è progettata per ridurre al minimo gli interventi sul terreno e preservare l'integrità del versante e del prospetto storico. Sarà dotata di pianerottoli e punti di sosta ogni 10 metri per garantirne la fruibilità. Il progetto si accompagna a una riqualificazione dell'area sottostante il palazzo, oggi inutilizzata, trasformandola in una piazza multifunzionale destinata ad accogliere eventi, un'area camper, una fermata dei bus di linea e, all'occorrenza, un parcheggio. Sebbene la passerella non garantisca un accesso diretto a Piazza San Martino e ad altri ambienti del palazzo, essa rappresenta un primo passo per migliorare l'accessibilità al centro storico. L'intervento mira a ridurre il traffico veicolare nella parte antica della città, incentivando un flusso pedonale inclusivo e sostenibile, valorizzando nel contempo uno spazio urbano oggi trascurato.
[BDL]



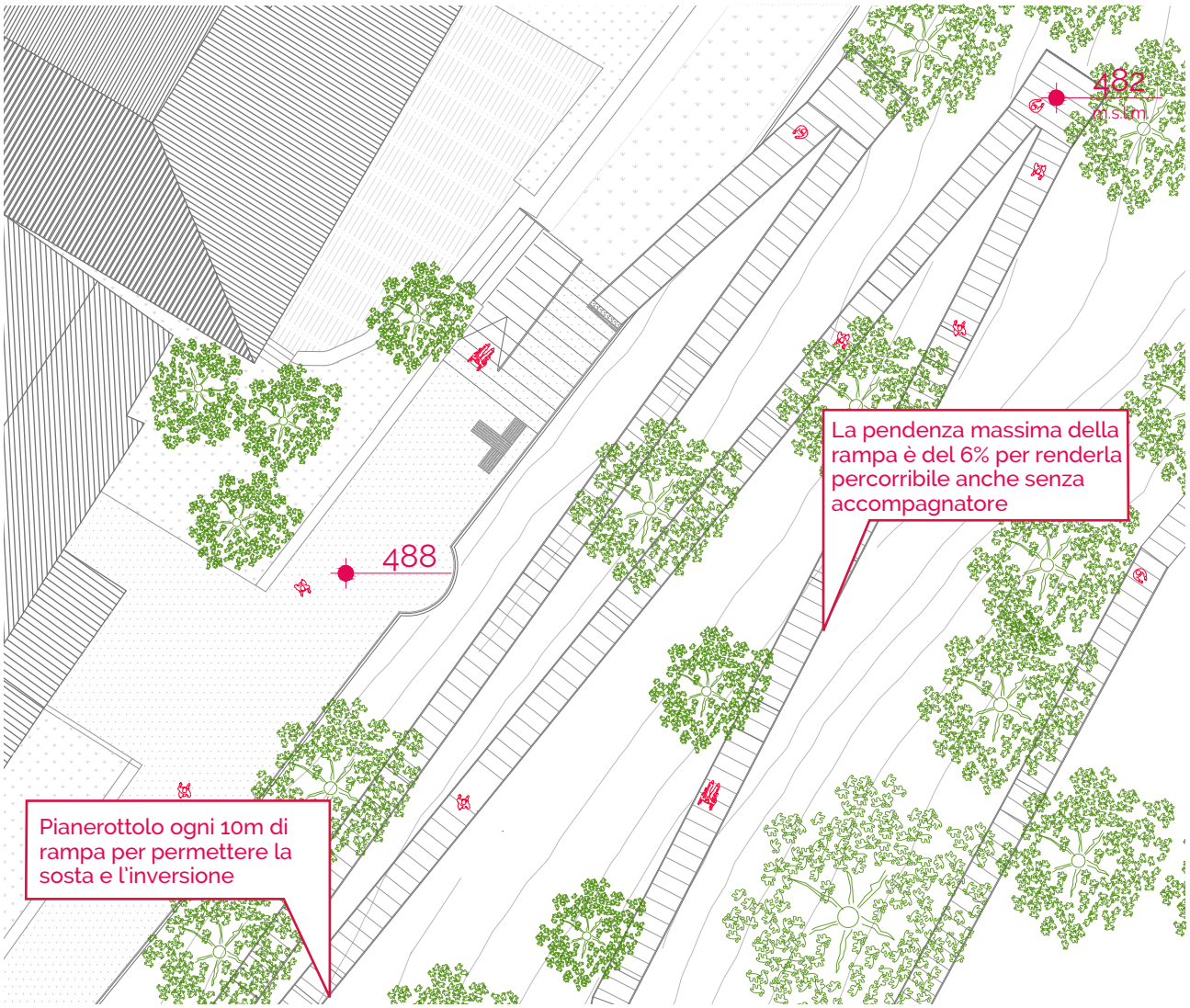
Passerella progettata da AllesWirdGut in una cava romana: la forma e i materiali la rendono parte integrante del paesaggio



I percorsi lungo il declivio naturale del terreno realizzati da J. A. R. F. Nunes-PROAP per il Parco fluviale di Barcelos permettono di collegare in maniera accessibile la città alle sponde del fiume.



Apecchio-Proposta di Progetto: la rampa e l'ascensore generano un nuovo prospetto che si integra con quello esistente del centro storico



Apecchio-Proposta di Progetto: la rampa permette di connettere uno spazio oggi inutilizzato al centro storico, con una pendenza dolce



Caso Applicativo: ACQUAVIVA PICENA

AMBITO	Piazza San Nicolò, Acquaviva Picena (AP)
CRITICITÀ RISCONTRATA	L'accesso alla chiesa di San Nicolò, pur reso tecnicamente possibile da una rampa laterale esistente, risulta **inadeguato sia dal punto di vista estetico che funzionale**: materiali provvisori, scarso inserimento nel contesto storico e pendenza poco integrata nel sistema di percorsi pubblici. Inoltre, la pavimentazione complessiva della piazza risulta discontinua e priva di un disegno che accompagni il movimento.
STRATEGIA	Sostituire la rampa esistente con un nuovo dispositivo architettonico **coerente con il contesto storico** e funzionale all'accessibilità, migliorando allo stesso tempo l'**integrazione visiva, la fruibilità e la continuità dei percorsi**.
BREVE DESCRIZIONE DELL'INTERVENTO	Realizzazione di una **nuova rampa di accesso in corten** per la chiesa di San Nicolò, disegnata in armonia con le pendenze del sito e con un **linguaggio coerente** agli altri dispositivi architettonici preesistenti nel centro storico (ringhiere, scale e belvedere della Fortezza medievale) nonché che con gli altri elementi di accessibilità proposti dalla ricerca per questo centro storico. La rampa verrà integrata nella nuova sistemazione della pavimentazione della piazza, garantendo una **connessione fluida e dignitosa** tra spazio pubblico e ingresso alla chiesa.
LIMITI DI APPLICAZIONE	• Necessità di **valutazione con la Soprintendenza** per l'uso di materiali e l'inserimento di una nuova struttura in un contesto vincolato; • **Gestione dei dislivelli limitata** dallo spazio disponibile in adiacenza alla chiesa; • Attenzione ad evitare l'accumulo di acqua meteorica alla base della rampa e alla **sicurezza antiscivolo** delle superfici.
INTERVENTI COORDINATI	• Rifacimento del **sottofondo della piazza** per garantire l'accessibilità a tutta l'area; • Implementazione di **percorsi tattili** per ciechi e ipovedenti; • **Cartellonistica accessibile** per facilitare l'orientamento; • Riqualificazione dell'**area belvedere** per offrire spazi di sosta e compensazione delle pendenze.
STRATEGIE INTEGRATE	L'intervento sulla rampa si inserisce in una più ampia strategia che prevede: • **Accesso facilitato** da Via Boreale tramite **navetta accessibile**; • **Riqualificazione della pavimentazione** della piazza con materiali compatibili e **percorsi guidati**; • **Valorizzazione dell'area** come nodo pedonale e **spazio civico accessibile** per eventi, sosta e fruizione del paesaggio.
RISULTATI ATTESI	• **Miglioramento della fruibilità** della chiesa di San Nicolò per tutte le categorie di utenti; • **Superamento delle barriere architettoniche** in uno dei punti simbolici della piazza; • Integrazione armonica tra **funzione, accessibilità e valorizzazione storica**; • Rafforzamento dell'**identità inclusiva dello spazio pubblico e** della coerenza del progetto complessivo di accessibilità urbana. [SDO]


345
m.s.l.m.
Pendenza eccessiva di Via Marziale
L'ingresso principale della Chiesa di San Nicolò non è accessibile poichè la quota della strada è maggiore rispetto alla quota interna del pavimento della chiesa
345
m.s.l.m.
Sostituzione rampa laterale di accesso alla Chiesa di San Nicolò con un elemento progettato per integrarsi nel contesto storico
347
m.s.l.m.
Nuova rampa di accesso al belvedere, arrivando in quota attraverso lo IAT

Nel cuore del centro storico di Acquaviva Picena, Piazza San Nicolò rappresenta uno degli spazi più rappresentativi del borgo: una piazza raccolta, affacciata su un belvedere panoramico, su cui si affacciano edifici storici di rilievo, tra cui l'omonima Chiesa di San Nicolò. È uno di quei luoghi che, nonostante le dimensioni contenute, racchiude un fortissimo **valore simbolico, spirituale e urbano**.

Attualmente, l'accesso alla chiesa è garantito da una rampa laterale esistente, realizzata in tempi recenti per ottemperare agli obblighi di legge in materia di accessibilità. Tuttavia, la soluzione esistente presenta notevoli criticità: si tratta di una rampa funzionale ma del tutto priva di **qualità architettonica**, costruita con materiali temporanei e senza alcuna attenzione all'integrazione con il contesto storico in cui si inserisce.

Da qui nasce la necessità – e l'occasione – di ripensare questo piccolo ma fondamentale elemento architettonico come **parte integrante della strategia di accessibilità urbana**. L'intervento non si limita infatti alla semplice sostituzione di una rampa, ma mira a costruire un nuovo dispositivo urbano, capace di assolvere a una **funzione tecnica** (superare la barriera architettonica dell'ingresso alla chiesa) e al tempo stesso **dialogare con il contesto storico**, migliorando la **qualità dello spazio pubblico** e la percezione del luogo.

La proposta prevede la realizzazione di una nuova **rampa in corten**, materiale scelto per la sua durabilità, la sua eleganza sobria e il suo **linguaggio coerente** con altri elementi di accessibilità previsti nel borgo (come gli altri innesti puntuali nel centro storico). La rampa verrà progettata come parte di un **disegno complessivo** che coinvolge la nuova pavimentazione della piazza, in modo da garantire una continuità tra il percorso orizzontale e quello inclinato, e non percepirla più come un'aggiunta, ma come un'**estensione naturale dello spazio urbano**.

Dal punto di vista tecnico, verrà garantita la pendenza regolamentare, l'adeguata larghezza per il passaggio in carrozzina e l'installazione di parapetti continui e sicuri. Ma, oltre al rispetto delle norme, si punta a offrire una nuova **qualità percettiva ed esperienziale**: la rampa sarà orientata per valorizzare l'affaccio sulla piazza, non nascosta ma dichiarata, come gesto architettonico che racconta inclusione e rispetto.

A livello compositivo, l'intervento verrà inserito in un **sistema più ampio di riqualificazione della piazza**: il nuovo sottofondo accessibile, i percorsi tattili discreti per ciechi e ipovedenti, la nuova segnaletica inclusiva e il collegamento con la fermata accessibile della navetta in arrivo da via Boreale. Tutti questi interventi concorrono a trasformare Piazza San Nicolò in un **nodo urbano accessibile, accogliente e ben progettato,** in cui la disabilità non è più un limite, ma una premessa progettuale.

Ridisegnare l'accesso a un edificio religioso significa riconoscere il diritto alla partecipazione piena alla vita comunitaria, anche spirituale, delle persone con disabilità. Significa rendere accessibile non solo un ingresso, ma un pezzo di identità collettiva. In questo senso, le nuove rampe non sono un dettaglio, ma un piccolo atto di **inclusione urbana**, che restituisce bellezza, autonomia e rispetto a chi per troppo tempo è stato messo ai margini degli spazi pubblici.
[SDO]

STATO DI FATTO:





Acquaviva Picena - Attuale rampa accesso laterale della Chiesa di San Nicolò

PROPOSTA DI PROGETTO:



Acquaviva Picena - Proposta di Progetto: Rampa accesso laterale della Chiesa di San Nicolò che ripropone l'utilizzo di materiali e forme già presenti nel contesto storico: elementi in corten e richiamo alla forma della ringhiera dei camminamenti della fortezza.



belvedere grande Torrione della Fortezza



ringhiere scale della Fortezza



scale accesso alla Fortezza

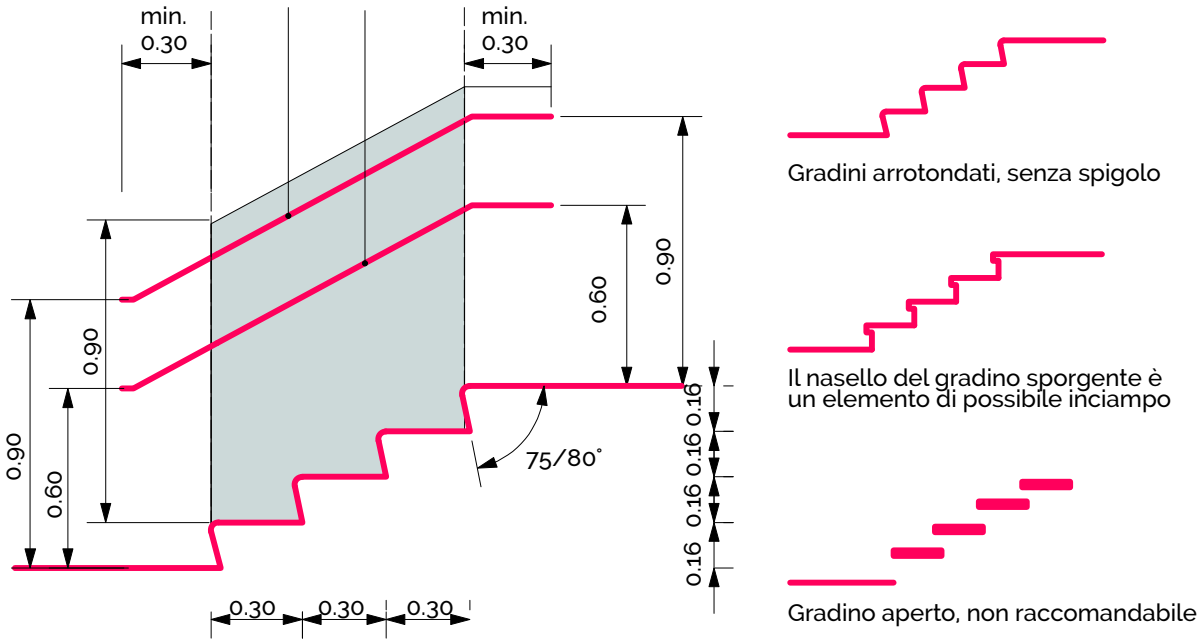
SCALE

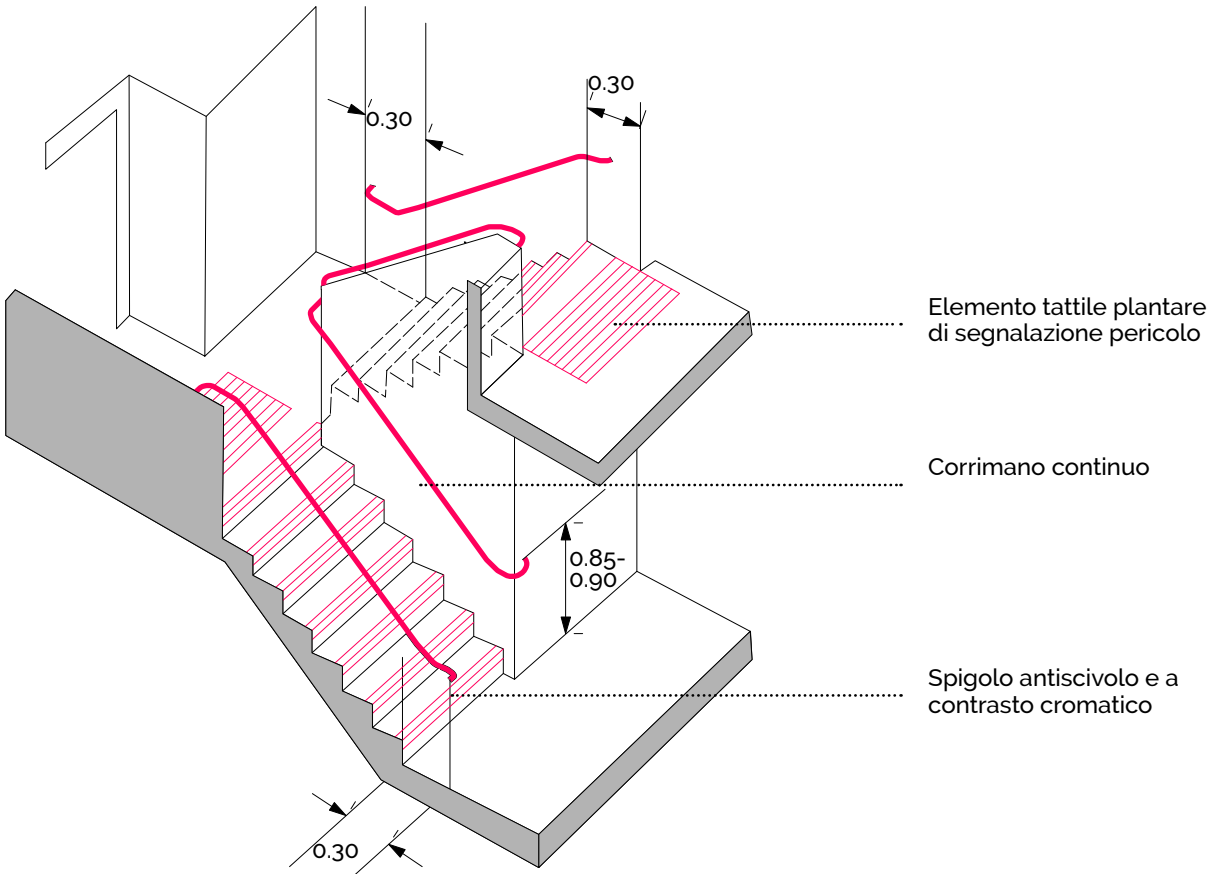
Tematiche d'intervento: Percorsi attraversamenti e rampe, sistemi di trasporto, edifici pubblici piazze e spazi aperti, parchi e giardini, parcheggi, collegamenti verticali e scale mobili, pavimentazioni e materiali

REQUISITI	NORMATIVA	SPECIFICHE	DISABILITÀ
Piano di calpestio idoneo (scivolosità, caratteristiche geometriche)	Art. 7 DPR 503/96	• Coefficiente d'attrito 0,40 in condizioni asciutte e bagnate (misurato secondo il metodo B.C.R.A.). • 2a + p = 62 ÷ 64 cm • pedata 30 cm • pianta pedata rettangolare • gradini dal profilo continuo con bordo arrotondato	
Parapetto e/o corrimano idonei	Art. 7 DPR 503/96	• h parapetto 100 cm • inattraversabile da una sfera Ø 10 cm • parapetto non scavalcabile dai bambini • h corrimano = 90 ÷ 100 cm • h secondo corrimano = 75 cm • corrimano su entrambi i lati della rampa • per rampe 6 m: corrimano centrale • corrimano prolungato di 30 cm oltre primo e ultimo gradino delle scale • distanza corrimano-parete 4 cm • facilmente prendibili, non taglienti e in materiale resistente	
Dimensioni rampe delle scale idonee	Art. 7 DPR 503/96	• larghezza rampa 1,20 m • lunghezza contenuta delle rampe • dimensioni alzata e pedata costanti • n.ro gradini costanti ciascuna rampa	
Scale facilmente individuabili	Art. 7 DPR 503/96	• segnale tattile a pavimento ad almeno 30 cm dal primo e dall'ultimo gradino di ogni rampa • alto contrasto tra colore della rampa e dell'elemento di delimitazione laterale • numero di gradini 3	
Caratteristiche geometriche delle rampe adeguate	Art. 7 DPR 503/96	• larghezza 0,90 m • spazio di manovra (min 1,50 x 1,50 m) ogni 10 m di sviluppo lineare • pendenza rampe 8 % • dislivello da superare 3,20 m • h cordolo laterale 10 cm	
Illuminazione adeguata (evitare abbagliamento)	Art. 7 DPR 503/96	• illuminamento 100-200 lux • illuminazione artificiale laterale • illuminazione naturale laterale • interruttori individuabili al buio nei vani scala • interruttori ad ogni pianerottolo	
Sufficiente spazio dinanzi le porte	Art. 7 DPR 503/96		

Ambiti di applicazione: marciapiedi, strade, piazze, spazi esterni di pertinenza di edifici pubblici, parcheggi, percorsi in spazi verdi

SCHEMI, DISEGNI E FOTO





Caso applicativo: ARCEVIA

AMBITO	Il centro storico di Arcevia
CRITICITÀ RISCONTRATA	Il centro storico di Arcevia è contraddistinto da un assetto topografico costituito da numerose strade perpendicolari a corso Mazzini, adagiate su importati pendii, molte di queste **strette** e a **percorrenza unicamente pedonale**, caratterizzate da **cordonate e scalinate**. Gli spostamenti pedonali proprio per la topografia sono di fatto impegnativi con numerosi ostacoli e barriere. Nel tempo, su richiesta della popolazione più anziana, sono stati introdotti dei corrimano sulla maggior parte delle scale del centro storico per facilitarne la percorrenza.
STRATEGIA	La strategia si pone l'obiettivo di rendere più dolce il superamento delle scalinate mediante l'inserimento di **elementi che facilitano la percorrenza** a persone ipovedenti e con limitata mobilità. Questo oltre a rendere maggiormente fruibili le scale mira ad **ampliare i percorsi di accesso** nel centro storico in modo più inclusivo.
BREVE DESCRIZIONE DELL'INTERVENTO	Oltre ai corrimani già installati in molte scalinate del centro storico, sono previsti interventi mirati per l'inserimento di arredi urbani, come panchine e fontanelle, che offrano punti di sosta e ristoro nelle aree più ampie e nei pianerottoli che lo consentono. Verrà inoltre introdotto un sistema di **illuminazione** adeguato, in grado di rendere ben visibili gli ostacoli nelle ore più buie. Le scalinate saranno integrate con elementi di **orientamento sensoriale**, come la scritta in braille del nome della via sul corrimano e l'individuazione dell'inizio e della fine della scalinata tramite **pavimentazione tattile-plantare**. La strategia prevede infine interventi sulle pavimentazioni esistenti, con l'**eliminazione dei dissesti** — potenziali cause di inciampo — e l'introduzione di fasce **antisdrucciolo** che, oltre a offrire un **contrasto cromatico** utile, riducono il rischio di scivolamento.
LIMITI DI APPLICAZIONE	Morfologia delle scalinate e dislivelli molto ripidi possono limitare l'applicazione di tali soluzioni. Gli interventi proposti non risolvono la barriera fisica della scala.
INTERVENTI COORDINATI	Pavimentazioni Arredo urbano Percorsi urbani
STRATEGIE INTEGRATE	Rigenerazione urbana
RISULTATI ATTESI	L'adozione di tali soluzioni è finalizzata a migliorare e i**ncentivare la mobilità pedonale,** con l'effetto di **ridurre la congestione del traffico** veicolare e la **pressione sui parcheggi** nel centro storico. [LV]



Dischi podotattili per indicare condizioni di pericolo. Il colore e il rilievo creano il contrasto visivo e tattile con il pavimento.



Parapetto Braille a Castel Sant' Elmo-Napoli
Fonte: https://www.buildingcue.it/parapetto-non-vedenti-panorama-napoli-castel-sant-elmo



Scala a King's Cross St.Pancreas, Londra





Piccoli accorgimenti per rendere le scale di Arcevia più accessibili

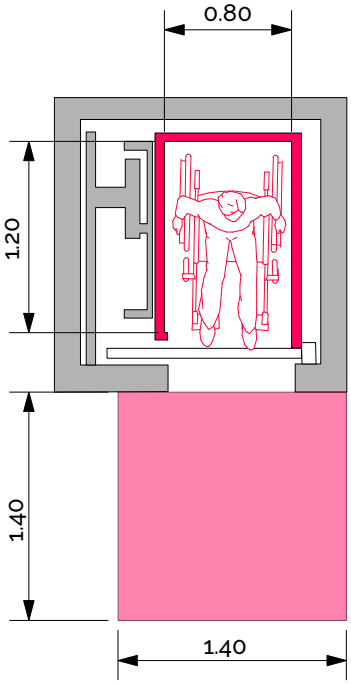
ASCENSORI

Tematiche d'intervento: Percorsi attraversamenti e rampe, edifici pubblici piazze e spazi aperti, parcheggi, collegamenti verticali e scale mobili

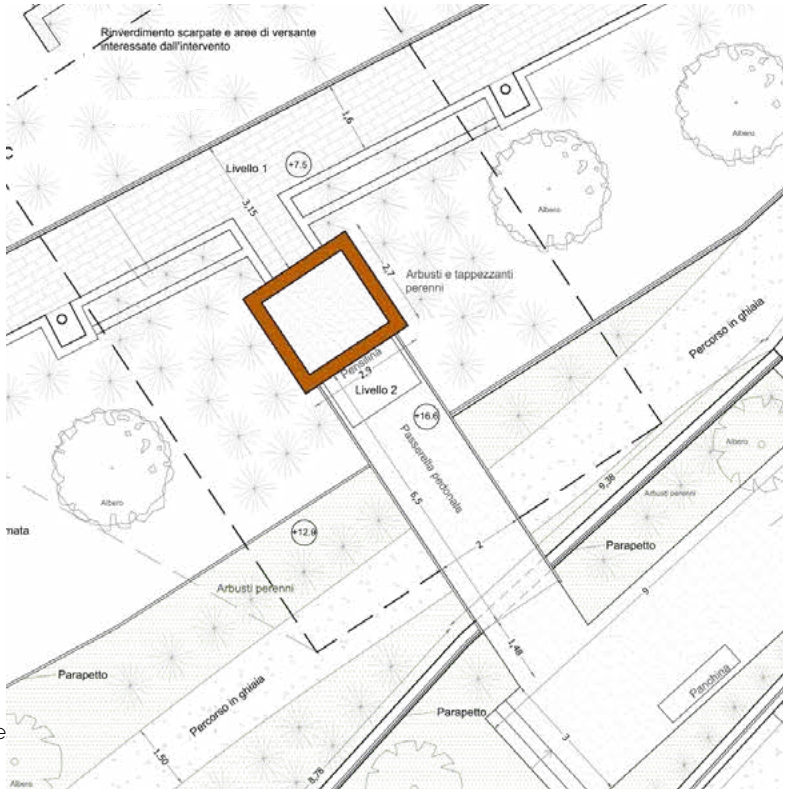
REQUISITI	NORMATIVA	SPECIFICHE	DISABILITÀ
Ascensore adeguato (dimensioni, tempi, sistema di sicurezza, bottoniere...)	Art. 15 DPR 503/96	• cabina profonda 1,20 m • cabina larga 0,80 m • porta 0,75 m sul lato corto • durata apertura porte 8 sec • durata chiusura porte 4 sec • piattaforma di distribuzione 1,40 x 1,40 m • tolleranza max auto livellamento ± 2 cm • segnalazione sonora di arrivo al piano • campanello di allarme • citofono ad altezza 1,10 ÷ 1,30 m • luce di emergenza con autonomia 3 ore • h max da terra bottoniere interna ed esterna: 1,10 ÷ 1,40 m • in adiacenza a bottoniera esterna: placca di riconoscimento di piano in braille • distanza bottoniera interna dalla porta della cabina 35 cm • pulsanti di comando con numeri a rilievo e scritte in braille • presenza di specchio per facilitare la manovra di uscita dalla cabina da parte di persone su sedia a rotelle	
Servoscala adeguato (rischio infortuni, protezioni, pendenze...)	Art. 15 DPR 503/96 Art. 4 DPR 503/96	• in caso di visuale libera 2,00 m, il servoscala deve marciare in sede propria completa di cancelletti di sicurezza in entrata e in uscita (oppure prevedere il controllo della marcia lungo tutto il percorso da parte di un accompagnatore dotato di comandi) • servoscala protetto dagli agenti atmosferici • dislivello da superare 4,00 m • pendenza scivolo di raccordo tra pavimento e piattaforma del servoscala 15 % • dimensioni piattaforma servoscala 70 x 75 cm • h comandi servoscala 70 ÷ 100 cm • vano corsa piattaforma 80 x 120 cm • spazio antistante la piattaforma (in entrata e in uscita) atto a garantire l'accesso e l'uscita di persona su sedia a ruote • accessi alla piattaforma elevatrice muniti di cancelletto	

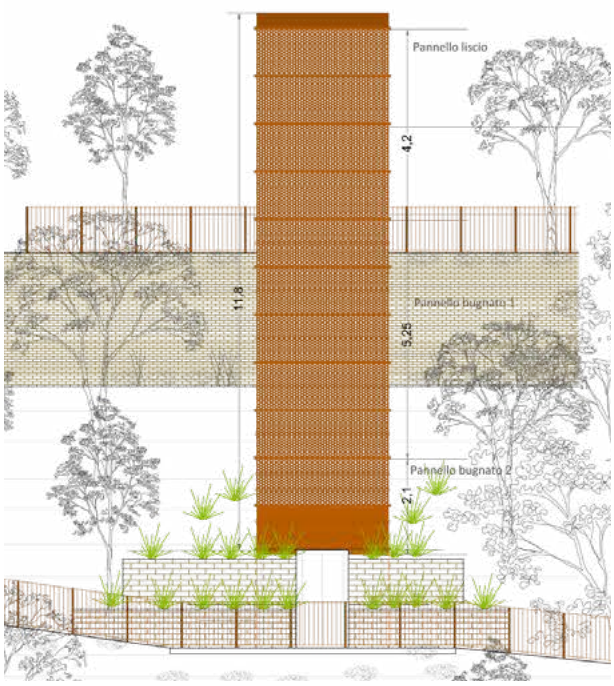
Ambiti di applicazione: marciapiedi, strade, piazze, spazi esterni di pertinenza di edifici pubblici, parcheggi, percorsi in spazi verdi

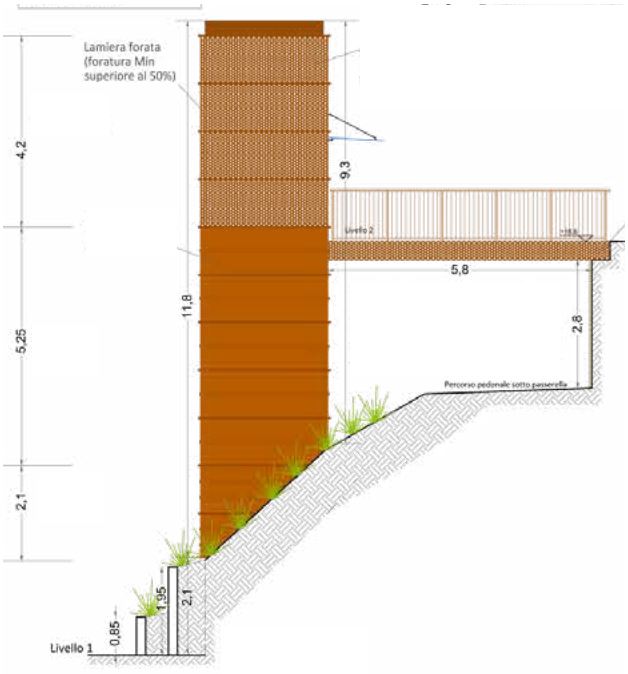
SCHEMI, DISEGNI E FOTO



Schema dimensioni minime previste dalle normative per l'utilizzo degli ascensori nei progetti di recupero







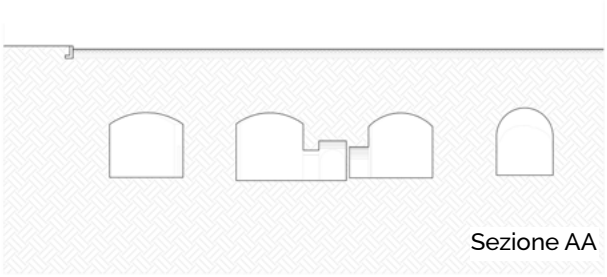
Progetto dell'ascensore a Corso Italia, nel comune di Montegiorgio (FM)
Planimetria, prospetto frontale e laterale
Progettisti: Ing Finucci V., Arch Luciani L., Ing Gobbi N., Ing Pagnanelli M.
Fonte: Comune di Montegiorgio

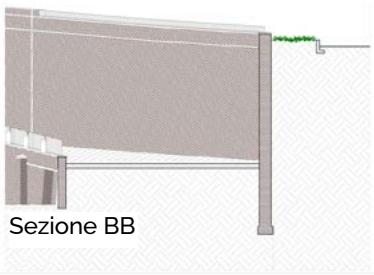
SCHEMI, DISEGNI E FOTO

ASCENSORE DI MONTALTO DELLE MARCHE (AP)
Il collegamento tra la Strada Provinciale 23 (via Peretti) e il centro storico di Montalto, attualmente garantito dalla ripida via Peracchia, sarà realizzato mediante un ascensore ricavato all'interno del terrapieno in mattoni. L'impianto sarà raggiungibile direttamente dalla Provinciale attraverso un tunnel costruito al di sotto di via Peracchia, con accesso dalla Provinciale stessa mediante un'apertura ricavata tra i contrafforti esistenti sul muro di contenimento tra le due strade.
A monte di via Peracchia, in corrispondenza dell'aiuola attualmente presente, verranno realizzati il vano di sbarco della cabina dell'ascensore e un percorso pedonale orizzontale di collegamento verso la via principale.

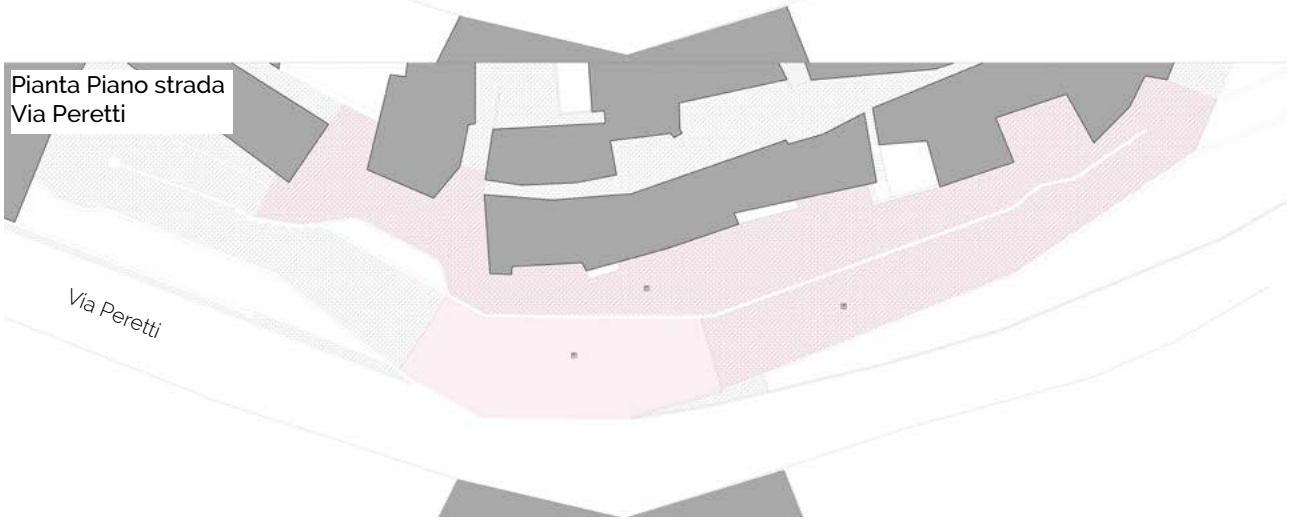
Progettisti: Ing. Stefano Gregori
Fonte: Comune di Montalto delle Marche

STATO ATTUALE:


Sezione AA


Sezione BB

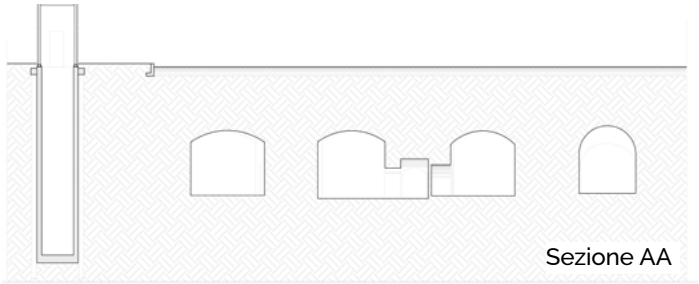


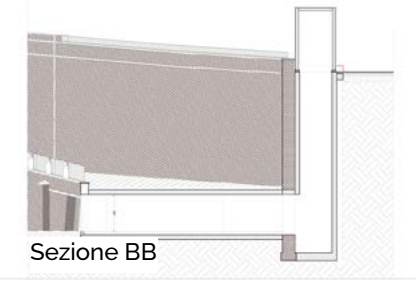


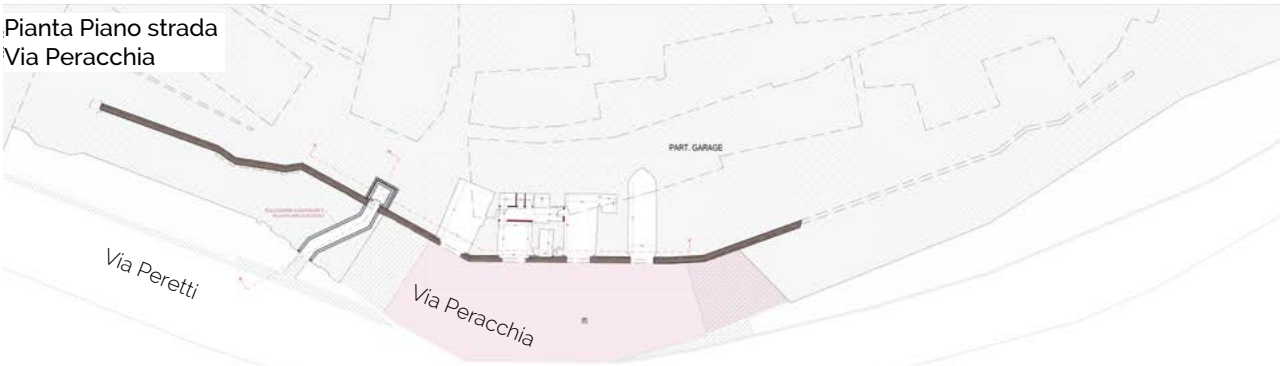


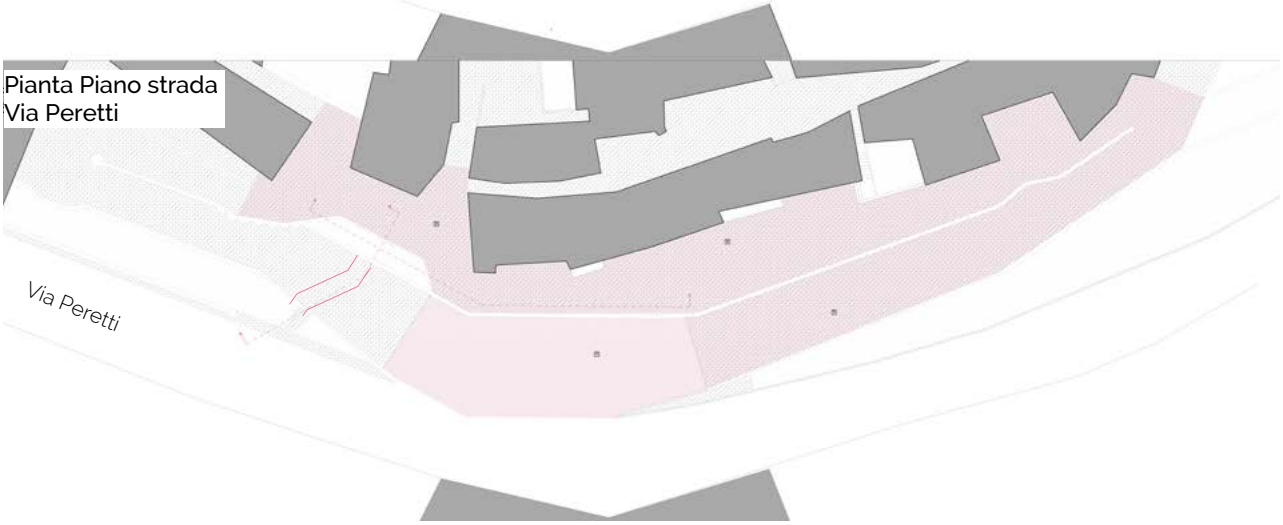


STATO DI PROGETTO:









Caso applicativo: APECCHIO

AMBITO	Via Bruno Buozzi, Viale Giacomo Matteotti
CRITICITÀ RISCONTRATA	Nonostante il centro storico di Apecchio sia quasi totalmente accessibile se raggiunto in automobile, **non è presente un collegamento** privo di barriere architettoniche **tra la parte "bassa" della città e quella storica "alta"** del comune. In particolare, il Museo dei Fossili e Minerali del Monte Nerone è raggiungibile in maniera accessibile solo tramite un tragitto che percorre via Buozzi, passando per via Matteotti fino a Piazza San Martino. **Non** è presente, infatti, **un collegamento accessibile e diretto interno a Palazzo Ubaldini**.
STRATEGIA	Il progetto prevede la **realizzazione di due ascensori.** Uno **obliquo** che permette di connettere via Circonvallazione all'ingresso accessibile al Museo dei Fossili ed uno **verticale** addossato all'edificio di proprietà comunale - oggi abbandonato - che si sviluppa in altezza tra via Buozzi e via Matteotti, la cui copertura è oggi adibita a terrazza. I due ascensori, realizzabili in fasi differenti, consentirebbero sia un collegamento rapido e accessibile tra Piazza San Martino e il piazzale di via Circonvallazione, che una rigenerazione di questa area.
BREVE DESCRIZIONE DELL'INTERVENTO	L'ascensore **verticale**, **agganciato alla struttura esistente in cemento armato**, ha dimensioni tali da permettere un'accessibilità ottimale (200 cm x 200 cm), ma da non intaccare notevolmente il prospetto esistente. Gli spazi di manovra antistanti la cabina hanno almeno le stesse dimensioni per permettere le manovre necessarie. La struttura è stata immaginata in **acciaio**, con una **pelle in corten traforato** capace di dialogare con il sito. L'ascensore prevederà due fermate: al piano primo dell'edificio, e sulla **terrazza**. L'ascensore obliquo, parallelo alle scale di Via Pieggia, diventa occasione di **rigenerazione del piazzale**, oggi in disuso, ai piedi di Palazzo Ubaldini: l'intera area diventa uno spazio pubblico polifunzionale che in caso di grandi eventi nel centro storico, si trasforma da piazza a parcheggio.
LIMITI DI APPLICAZIONE	Per un collegamento totalmente accessibile tra parte "bassa" e "alta" del centro storico è necessaria la realizzazione di entrambi gli ascensori. Questi, nonostante siano stati progettati il più possibile integrati nel paesaggio di Apecchio, comportano una modifica del prospetto del centro storico.
INTERVENTI COORDINATI	Inserimento percorsi tattilo plantari Realizzazione di una nuova piazza e orti urbani Recupero e rifunzionalizzazione edificio di proprietà comunale Progettazione di nuovi parcheggi Fermata Bus e Area Camper Sistemazione terrazza
STRATEGIE INTEGRATE	Rigenerazione urbana di edifici e spazi aperti Valorizzazione del centro storico Generazione di nuovi spazi pubblici Pedonalizzazione del centro storico
RISULTATI ATTESI	Con la realizzazione dei nuovi ascensori, in sinergia con la realizzazione di altri interventi sullo stesso versante, si incentiva una riprogettazione degli spazi pubblici e delle infrastrutture del comune. I nuovi collegamenti non garantiscono solamente un **nuovo collegamento accessibile**, ma diventano occasione di **rigenerazione e rifunzionalizzazione di un edificio e di diversi spazi pubblici** oggi in stato di abbandono: la terrazza e l'area di via Circonvallazione [BDL]