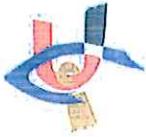


PARTE D

D_01: Controdeduzioni delle osservazioni al PEBA di Salerno

d_01_2 Osservazioni e risposte

Elaborato aggiornato alla Delibera Giunta Comunale n. 348 del 17/09/2025



**Unione Italiana dei Ciechi e degli Ipovedenti
Onlus-APS**
Sezione Territoriale "Luigi Lamberti" Salerno



Salerno li 09/07/2025

Al Settore Mobilità eliminazioni Barriere
Architettoniche e Trasporto Pubblico - Ufficio Strade
Loro sedi

protocollo@pec.comune.salerno.it

Oggetto: Osservazioni al P.E.B.A.

Gentilissimi,

in questo documento andremo ad analizzare in relazione al P.E.B.A. presentato alla Sala del Gonfalone del Comune di Salerno il giorno 18 giugno u.s. le criticità riferite all'abbattimento delle barriere in ambito urbano.
Tutto condivisibile l'intenzione dell'Amministrazione Comunale di Salerno con il P.E.B.A. per l'eliminazione delle barriere architettoniche nei parchi, nelle scuole e nelle strutture Comunali, ma credo che sia opportuno anche segnalare le criticità che riguardano i non vedenti e ipovedenti.

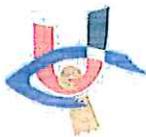
Interventi necessari sono:

- Ricollocamento dei contenitori per la raccolta delle eiezioni canine in posti differenti dai pali della segnaletica stradale, specie se questi pali sono in corrispondenza di scivoli per carrozze, c'è da precisare che il non vedente che si avvale nella mobilità autonoma del bastone bianco, non può mai percepire ostacoli ad altezza viso che hanno come sostegno un singolo palo centrale e avendo di conseguenza una sagoma che sporge da tre lati con spigoli vivi.
- Il non Utilizzo di tabelloni pubblicitari automatizzati o fissi con piantana centrale per i motivi sopracitati ma che abbiano per ogni lato del tabellone in corrispondenza degli spigoli pali di sostegno tali da non esser urtati ma ben percepiti durante l'avanzata con il bastone bianco (tali tabelloni sono presenti ad esempio su Via Dalmazia e in altre zone della Città dove vediamo la base dei tabelloni spostata circa 50 cm rispetto alla sagoma reale del tabellone posto all'altezza di 150 cm).
- Assolutamente impercettibile altra tipologia altrettanto pericolosa e posizionato sul Lungomare Marconi in corrispondenza dei giardini lato montagna all'incrocio con Via Muntenga.
- Posizionamento di percorsi tattili plantari sulla Lungo Irno in corrispondenza del ponte di ferro che sovrasta il fiume Irno. Tale struttura del ponte con tubolari inclinati non permettono in nessun modo di poter percepire gli stessi in quanto inclinati e di struttura possente, non esistono riferimenti tali che permettono ad un non vedente con bastone bianco la deambulazione lineare. Questo problema si presenta ovviamente su entrambi i lati della strada, non è nemmeno possibile il più delle volte costeggiare il lato del ponte in corrispondenza del parapetto in quanto la crescita di vegetazione spinosa ad altezza viso può creare danni e comunque quel punto è anche complicato come gestione della pulizia in quanto di competenza incrociata di vari enti. Quindi si consiglia di creare percorsi tattili plantari tra le capriate o nei corridoi laterali in corrispondenza dei parapetti.
- Verifica dei percorsi tattili plantari sul Corso Vittorio Emanuele, poiché dopo il restyling del corso con i suddetti percorsi, non vi è stata da parte dei locali (Bar, Ristoranti, Paninoteche ect.) il rispetto degli stessi, andando ad installare strutture per la somministrazione all'esterno su percorsi o posizionamento di sedie e tavolini sugli stessi.
- Stessa situazione si presenta sotto il porticato della Stazione Ferroviaria di Salerno a Piazza Vittorio Veneto.
- Trasferimento presso Uffici Comunali nel centro cittadino e in zona facilmente accessibile (Piazza Vittorio Veneto) dell'Ufficio della Polizia Municipale dedito al rilascio dei Contrassegni per Disabili.
- Attualmente la collocazione di tale Ufficio presso il Comando della Polizia Municipale in Via dei Carrari, non è assolutamente ottimale in quanto per il disbrigo delle pratiche per il rilascio, ipovedenti o non vedenti devono essere per forza maggiore, accompagnati da amici o familiari con auto. Delocalizzando questi Uffici nel centro cittadino si

E
COMUNE DI SALERNO
Comune di Salerno
PROTOCOLLO N. 0162993/2025 del 10/07/2025

84126 Salerno – Via Aurelio Nicolodi ,13 Telefono & Fax 089 / 797256 Telefono 089/792933 E-mail uicsa@uiciechi.it

Ente morale riconosciuto con R.D. n. 1789 del 29.07.23 e D.P.R. 23.12.78 in G.U. 3.3.1979 n. 62 posto sotto la vigilanza del Governo D.P.R. 17.02.90 in G.U. 11.06.90 n. 134 Associazione di Promozionale Sociale iscritta al Registro Nazionale (legge 7/12/2000 n. 383) al N°.17 e al Registro Regionale Campania con Decreto N° 1014 del 7/12/2012 C/C Bancario IBAN IT08 Q033 5901 6001 0000 0300 128 Banca Prossima Salerno. C/C Postale 15997844 U.I.C.I. Salerno Codice Fiscale e P. I.V.A. 03015010659



**Unione Italiana dei Ciechi e degli Ipovedenti
Onlus-APS**
Sezione Territoriale "Luigi Lamberti" Salerno



avrebbe una fruizione diretta e assolutamente autonoma.

- Attivazione di avvisi vocalizzati su mezzi pubblici che servono la Città, informazioni interne al mezzo indicando le fermate del mezzo durante la corsa e informazioni vocalizzate all'esterno in prossimità delle fermate indicando il numero del mezzo e destinazione. Al momento solo pochi mezzi hanno attivo almeno l'avviso delle fermate interne durante la corsa, dopo un periodo di rodaggio dove funzionava abbastanza bene, attualmente indica per ogni fermata e in prossimità della successiva sempre un laconico "meno uno".
- Verifica in sinergia con le Ferrovie dello Stato di un percorso tattile plantare dal cancello Ferroviario sito in Via SS. Martiri che attraversa il parcheggio del Ferotel Salerno, che porta al binario 1, in corrispondenza della Polfer, per fruire anche dei binari lato Tronco ad evitare di percorrere tutto Corso Vittorio Emanuele per arrivare in Stazione, per poi tornare indietro verso i binari tronco. Anche qui ci vorrebbe un percorso "Loges-Vet-Evolution", che affianchi l'attuale percorso pedonale dipinto facilmente percepibile per chi si muove con il bastone bianco.
- Sistemazione delle alberature cresciute in modo irregolare, spesso alberi con tronchi che sporgono possono esser presi con il viso sia da chi non vede, che si avvale del bastone bianco, e sia da ipovedenti che avendo una ridotta percezione visiva, spesso vengono abbagliati dalla luce del sole, senza riuscire a vedere in tempo l'ostacolo. Stessa situazione vale assolutamente anche per gli ipovedenti, per quanto riguarda i tabelloni pubblicitari sopracitati e contenitori per la raccolta delle eiezioni canine.
- Si consiglia di verniciare i pali della segnaletica stradale attualmente grigi metallizzato con tinte altamente a contrasto per una migliore percezione da parte degli ipovedenti, spesso confusi e non visti, poiché si confondono con i colori delle strade, palazzi e marciapiedi.
- Valutazione di creazioni di standard di accessibilità nelle spiagge pubbliche e private, per la fruizione delle stesse, da non vedenti e ipovedenti, con la creazione di rampe di accesso analoghe a quelle delle carrozzine, con percorsi guidati in aree recintate sulla spiaggia, con corde e pali di legno removibili a fine stagione, che danno anche un tocco di ordine e linearità. Inoltre, creare percorsi di accompagnamento al mare con installazione all'imbocco di questi percorsi, di altoparlanti con musica diffusa che permettono al non vedente di poter avere un riferimento per la consapevolezza di dove si trova l'imbocco del percorso, per recarsi agli ombrelloni e/o andare in acqua e tornare, avendo sempre come riferimento l'altoparlante che funge da audio faro. Installare passerelle con segnali tattili in corrispondenza delle file di ombrelloni, percorsi con corde e pali che permettono il raggiungimento dei servizi con uscita dalla spiaggia in sicurezza, ovviamente senza ostacolare le persone normodotate. Tale tipologia di spiaggia è presente in Toscana in provincia di Pisa presso l'Hotel Le Torri di Tirrenia, non invasiva, per come è stata progettata è altamente efficace per chi non vede!
- Realizzazione in corrispondenza degli ingressi dei porti di percorsi tattili plantari che permettano di poter fruire in sicurezza sia delle biglietterie e degli infopoint, e sia per poi raggiungere i traghetti per le Costiere.
- Inoltre segnaliamo una questione riguardante l'accessibilità di alcuni marciapiedi, dove sono presenti delle rientranze riservate ai vecchi cassonetti della spazzatura. Queste rientranze creano notevoli difficoltà per le persone non vedenti, rendendo il percorso rischioso e poco fruibile.
- Restiamo a completa disposizione per eventuali approfondimenti e collaborazione diretta.

Il Consigliere Regionale U.I.C.I. Campania
Antonio De Angelis

Il Presidente U.I.C.I. APS ETS Salerno
dott. Raffaele Rosa

**Risposta alle osservazioni prot. N.0162993/2025 del 10/07/2025 inoltrate da
Unione Italiana dei Ciechi e degli Ipovedenti Onlus-APS
Sezione Territoriale “Luigi Lamberti” Salerno**

QUADRO NORMATIVO

Normativa nazionale sui Piani di Eliminazione delle Barriere Architettoniche e sulla progettazione accessibile

DPR. 503/96

Art. 4 Spazi pedonali

I. I progetti relativi agli spazi pubblici e alle opere di urbanizzazione a prevalente fruizione pedonale devono prevedere almeno un percorso accessibile in grado di consentire con l'utilizzo di impianti di sollevamento ove necessario, l'uso dei servizi, le relazioni sociali e la fruizione ambientale anche alle persone con ridotta o impedita capacità motoria o sensoriale. Si applicano, per quanto riguarda le caratteristiche del suddetto percorso, le norme contenute ai punti 4.2.1., 4.2.2. e 8.2.1., 8.2.2. del decreto del Ministro dei lavori pubblici 14 giugno 1989, n. 236, e, per quanto riguarda le caratteristiche degli eventuali impianti di sollevamento, le norme contenute ai punti 4.1.12., 4.1.13. e 8.1.12., 8.1.13. dello stesso decreto, con le successive prescrizioni elaborate dall'ISPESL e dall'U.N.I. in conformità alla normativa comunitaria.

Art. 5 Marciapiedi

I. Per i percorsi pedonali in adiacenza a spazi carrabili le indicazioni normative di cui ai punti 4.2.2 e 8.2.2. del decreto del Ministro dei lavori pubblici 14 giugno 1989, n. 236, valgono limitatamente alle caratteristiche delle pavimentazioni ed ai raccordi tra marciapiedi e spazi carrabili.

2. Il dislivello, tra il piano del marciapiede e zone carrabili ad esso adiacenti non deve comunque superare i 15 cm.

3. La larghezza dei marciapiedi realizzati in interventi di nuova urbanizzazione deve essere tale da consentire la fruizione anche da parte di persone su sedia a ruote.

Art. 16 Spazi esterni di pertinenza dell'edificio e loro componenti

I. Per gli spazi esterni di pertinenza dell'edificio e loro componenti come percorsi, pavimentazioni e parcheggi valgono le norme stabilite ai punti 4.2 e 8.2 del decreto del Ministro dei lavori pubblici 14 giugno 1989, n. 236.

DM 236/89

4.2.1. Percorsi.

Negli spazi esterni e sino agli accessi degli edifici deve essere previsto almeno un percorso preferibilmente in piano con caratteristiche tali da consentire la mobilità delle persone con ridotte o impeditte capacità motorie, e che assicuri loro la utilizzabilità diretta delle attrezzature dei parcheggi e dei servizi posti all'esterno, ove previsti.

I percorsi devono presentare un andamento quanto più possibile semplice e regolare in relazione alle principali direttive di accesso ed essere privi di strozzature, arredi, ostacoli di qualsiasi natura che riducano la larghezza utile di passaggio o che possano causare infortuni. La loro larghezza deve essere tale da garantire la mobilità nonché, in punti non eccessivamente distanti tra loro, anche l'inversione di marcia da parte di una persona su sedia a ruote.

Quando un percorso pedonale sia adiacente a zone non pavimentate, è necessario prevedere un ciglio da realizzare con materiale atto ad assicurare l'immediata percezione visiva nonché acustica se percosso con bastone.

Le eventuali variazioni di livello dei percorsi devono essere raccordate con lievi pendenze ovvero superate mediante rampe in presenza o meno di eventuali gradini ed evidenziate con variazioni cromatiche.

In particolare, ogni qualvolta il percorso pedonale si raccorda con il livello stradale, o è interrotto da un passo carrabile, devono predisporre rampe di pendenza contenuta e raccordate in maniera continua col piano carrabile, che consentano il passaggio di una sedia a ruote.

Le intersezioni tra percorsi pedonali e zone carrabili devono essere opportunamente segnalate anche ai non vedenti.

(Per le specifiche [vedi 8.2.1](#)).

8.2.1 Percorsi

Il percorso pedonale deve avere una larghezza minima di 90 cm ed avere, per consentire l'inversione di marcia da parte di persona su sedia a ruote, allargamenti del percorso, da realizzare almeno in piano, ogni 10 m di sviluppo lineare, (per le dimensioni vedi punto 8.0.2 spazi di manovra).

Qualsiasi cambio di direzione rispetto al percorso rettilineo deve avvenire in piano; ove sia indispensabile effettuare svolte ortogonali al verso di marcia, la zona interessata alla svolta, per almeno 1.70 m su ciascun lato a partire dal vertice più esterno, deve risultare in piano e priva di qualsiasi interruzione.

Ove sia necessario prevedere un ciglio, questo deve essere sopraelevato di 10 cm dal calpestio, essere differenziato per materiale e colore dalla pavimentazione del percorso, non essere a spigoli vivi ed essere interrotto, almeno ogni 10 m da varchi che consentano l'accesso alle zone adiacenti non pavimentate.

La pendenza longitudinale non deve superare di norma il 5%; ove ciò non sia possibile, sono ammesse pendenze superiori, purché realizzate in conformità a quanto previsto al punto 8.1.11.

Per pendenze del 5% è necessario prevedere un ripiano orizzontale di sosta, di profondità almeno 1.50 m, ogni 15 m di lunghezza del percorso; per pendenze superiori tale lunghezza deve proporzionalmente ridursi fino alla misura di 10 m per una pendenza dell'8%.

La pendenza trasversale massima ammissibile è dell'1%.

In presenza di contropendenze al termine di un percorso inclinato o di un raccordo tra percorso e livello stradale, la somma delle due pendenze rispetto al piano orizzontale deve essere inferiore al 22%.

Il dislivello ottimale tra il piano del percorso ed il piano del terreno o delle zone carrabili ad esso adiacenti è di 2.5 cm.

Allorquando il percorso si raccorda con il livello stradale o è interrotto da un passo carrabile, sono ammesse brevi rampe di pendenza non superiori al 15% per un dislivello massimo di 15 cm.

Fino ad un'altezza minima di 2.10 m dal calpestio, non devono esistere ostacoli di nessun genere, quali tavole segnaletiche o elementi sporgenti dai fabbricati, che possono essere causa di infortunio ad una persona in movimento.

Legge 5 febbraio 1992, n. 104 art. 24 questa norma ribadisce l'obbligo di redigere il piano da parte dei comuni, integrandolo con lo studio degli spazi urbani, con la realizzazione di percorsi pedonali e la rimozione della segnaletica che reca ostacolo alla circolazione; sancisce le pene per i professionisti ed i tecnici comunali che non rispettano le vigenti normative.

art. 24. Eliminazione o superamento delle barriere architettoniche.

1. Tutte le opere edilizie riguardanti edifici pubblici e privati aperti al pubblico che sono suscettibili di limitare l'accessibilità e la visitabilità di cui alla legge 9 gennaio 1989, n. 13, e successive modificazioni, sono eseguite in conformità alle disposizioni di cui alla legge 30 marzo 1971, n. 118, e successive modificazioni, al regolamento approvato con decreto del Presidente della Repubblica 27 aprile 1978, n. 384, alla citata legge n°13 del 1989, e successive modificazioni, e al citato decreto del Ministro dei lavori pubblici 14 giugno 1989, n. 236.

2. Per gli edifici pubblici e privati aperti al pubblico soggetti ai vincoli di cui alle leggi 1 giugno 1939, n. 1089, e successive modificazioni, e 29 giugno 1939, n. 1497, e successive modificazioni, nonché ai vincoli previsti da leggi speciali aventi le medesime finalità, qualora le autorizzazioni previste dagli articoli 4 e 5 della citata

legge n. 13 del 1989 non possano venire concesse, per il mancato rilascio del nulla osta da parte delle autorità competenti alla tutela del vincolo, la conformità alle norme vigenti in materia di accessibilità e di superamento delle barriere architettoniche può essere realizzata con opere provvisionali, come definite dall'articolo 7 del decreto del Presidente della Repubblica 7 gennaio 1956, n. 164, nei limiti della compatibilità suggerita dai vincoli stessi.

3. Alle comunicazioni al comune dei progetti di esecuzione dei lavori riguardanti edifici pubblici e aperti al pubblico, di cui al comma 1, rese ai sensi degli articoli 15, terzo comma, e 26, secondo comma, della legge 28 febbraio 1985, n. 47, e successive modificazioni, sono allegate una documentazione grafica e una dichiarazione di conformità alla normativa vigente in materia di accessibilità e di superamento delle barriere architettoniche, anche ai sensi del comma 2 del presente articolo.

4. Il rilascio della concessione o autorizzazione edilizia per le opere di cui al comma 1 è subordinato alla verifica della conformità del progetto compiuta dall'ufficio tecnico o dal tecnico incaricato dal comune. Il sindaco, nel rilasciare il certificato di agibilità e di abitabilità per le opere di cui al comma 1, deve accettare che le opere siano state realizzate nel rispetto delle disposizioni vigenti in materia di eliminazione delle barriere architettoniche. A tal fine può richiedere al proprietario dell'immobile o all'intestatario della concessione una dichiarazione resa sotto forma di perizia giurata redatta da un tecnico abilitato.

5. Nel caso di opere pubbliche, fermo restando il divieto di finanziamento di cui all'articolo 32, comma 20, della legge 28 febbraio 1986, n. 41, e l'obbligo della dichiarazione del progettista, l'accertamento di conformità alla normativa vigente in materia di eliminazione delle barriere architettoniche spetta all'Amministrazione competente, che ne dà atto in sede di approvazione del progetto.

6. La richiesta di modifica di destinazione d'uso di edifici in luoghi pubblici o aperti al pubblico è accompagnata dalla dichiarazione di cui al comma 3. Il rilascio del certificato di agibilità e di abitabilità è condizionato alla verifica tecnica della conformità della dichiarazione allo stato dell'immobile.

7. Tutte le opere realizzate negli edifici pubblici e privati aperti al pubblico in difformità dalle disposizioni vigenti in materia di accessibilità e di eliminazione delle barriere architettoniche, nelle quali le difformità siano tali da rendere impossibile l'utilizzazione dell'opera da parte delle persone handicappate, sono dichiarate inabitabili e inagibili. Il progettista, il direttore dei lavori, il responsabile tecnico degli accertamenti per l'agibilità o l'abitabilità ed il collaudatore, ciascuno per la propria competenza, sono direttamente responsabili. Essi sono puniti con l'ammenda da lire 10 milioni a lire 50 milioni e con la sospensione dai rispettivi albi professionali per un periodo compreso da uno a sei mesi.

8. Il Comitato per l'Edilizia Residenziale (CER), di cui all'articolo 3 della legge 5 agosto 1978, n. 457, fermo restando il divieto di finanziamento di cui all'articolo 32, comma 20, della citata legge n. 41 del 1986, dispone che una quota dei fondi per la realizzazione di opere di urbanizzazione e per interventi di recupero sia utilizzata per la eliminazione delle barriere architettoniche negli insediamenti di edilizia residenziale pubblica realizzati prima della data di entrata in vigore della presente legge.

9. I piani di cui all'articolo 32, comma 21, della citata legge n. 41 del 1986 sono modificati con integrazioni relative all'accessibilità degli spazi urbani, con particolare riferimento all'individuazione e alla realizzazione di percorsi accessibili, all'installazione di semafori acustici per non vedenti, alla rimozione della segnaletica installata in modo da ostacolare la circolazione delle persone handicappate.

10. Nell'ambito della complessiva somma che in ciascun anno la Cassa Depositi e Prestiti concede agli enti locali per la contrazione di mutui con finalità di investimento, una quota almeno pari al 2 per cento è destinata ai prestiti finalizzati ad interventi di ristrutturazione e recupero in attuazione delle norme di cui al regolamento approvato con decreto del Presidente della Repubblica 27 aprile 1978, n. 384.

11. I comuni adeguano i propri regolamenti edilizi alle disposizioni di cui all'articolo 27 della citata legge n. 118 del 1971, all'articolo 2 del citato regolamento approvato con decreto del Presidente della Repubblica n. 384 del 1978, alla citata legge n. 13 del 1989, e successive modificazioni, e al citato decreto del Ministro dei lavori pubblici 14 giugno 1989, n. 236 entro centottanta giorni dalla data di entrata in vigore della presente legge. Scaduto tale termine, le norme dei regolamenti edilizi comunali contrastanti con le disposizioni del presente articolo perdono efficacia.

Legge 22 marzo 2001, n°85

Art. 2, lett.pp

pp) prevedere che gli attraversamenti pedonali semaforizzati siano dotati di segnalazioni acustiche ed eventualmente anche di segnalazioni tattili, e che gli stessi attraversamenti siano strutturati con un tipo di pavimentazione che agevoli l'individuazione delle segnalazioni medesime, al fine di agevolare la mobilità dei soggetti portatori di handicap, ed in particolare dei soggetti non vedenti;

Normativa regionale sulle Barriere Architettoniche e sulla progettazione accessibile

Testo vigente della LEGGE REGIONALE N. 3 DEL 27 FEBBRAIO 2007

“DISCIPLINA DEI LAVORI PUBBLICI, DEI SERVIZI E DELLE FORNITURE IN CAMPANIA”

integrata con le modifiche apportate dalla legge regionale 30 gennaio 2008, n. I.

Art. 9

Barriere architettoniche

1. La Giunta regionale, nel rispetto della normativa di principio vigente a livello nazionale e, comunque, dei principi generali dell’ordinamento giuridico, sentita la consulta regionale degli appalti e concessione di cui all’articolo 74, definisce le soluzioni tecniche per l’adeguamento delle strutture pubbliche o di interesse pubblico al fine di renderle compatibili con le norme in materia di eliminazione delle barriere architettoniche. 2. Il responsabile del procedimento e i soggetti incaricati delle attività di verifica e validazione dei progetti accertano la conformità alle norme vigenti in materia di eliminazione delle barriere architettoniche al fine di rendere a chiunque accessibili e fruibili gli spazi e gli ambienti interessati dalla progettazione stessa.

3. La non conformità alla normativa e alle soluzioni tecniche di cui al comma 1 è considerata errore progettuale ai sensi dell’articolo 56, comma 3, lett. e).

4. La Regione istituisce un fondo per il co-finanziamento, fino ad un massimo del settanta per cento del costo di realizzazione, per gli adeguamenti di cui al presente articolo.

5. La regione Campania rileva ed aggiorna la presenza di impedimenti alla fruizione degli ambienti pubblici o aperti al pubblico. Le associazioni e gli enti, istituzionali e di volontariato, che operano nell’ambito della difesa dei diritti dei soggetti diversamente abili, che vengono a conoscenza di condizioni di totale o parziale carenza di agibilità di ambienti e spazi aperti alla pubblica fruizione, ne fanno segnalazione alla Giunta regionale che ne tiene conto in sede di elaborazione degli indirizzi di programmazione.

6. Il responsabile del procedimento, in sede di validazione del progetto, attesta con specifica relazione la presenza di condizioni e stati di fatto non modificabili ai fini della mitigazione o eliminazione delle barriere architettoniche e indica le soluzioni conseguenziali.

RISPOSTA ALLE OSSERVAZIONI prot. N.0162993/2025 del 10/07/2025

Per quanto concerne il discorso generale il PEBA del Comune di Salerno dedica estrema attenzione all'eliminazione delle barriere e degli ostacoli alla mobilità delle persone con disabilità visiva, ciechi ed ipovedenti, così come prescritto dalla normativa nazionale e regionale di riferimento sopra riportata e così come evidenziato nella modulistica utilizzata sia per il rilevamento delle criticità presenti che per le tipologie di intervento previste per risolvere nell'ambito dei percorsi urbani analizzati.

Nello specifico:

- *Ricollocamento dei contenitori per la raccolta delle deiezioni canine...*
- *Il non utilizzo di tabelloni pubblicitari automatizzati o fissi con piantana centrale...*
- *Assolutamente impercettibile altra tipologia altrettanto pericolosa...*

Trattasi in tutti e tre i casi di veri e propri ostacoli su percorsi pedonali pericolosi per l'incolinità delle persone che in quanto tali andrebbero rimossi o riposizionati nel rispetto della normativa vigente con tutti gli accorgimenti atti a garantire l'incolinità pubblica.

OSTACOLI SU PERCORSO PEDONALE

Arredo urbano (rif: articolo 4, comma 1.4, D.M. 236/89 e articolo 9, D.P.R. 503/96)

La disposizione degli oggetti di corredo urbano (fissi e mobili) deve essere tale da consentire il transito della persona su sedia a ruote e l'agevole utilizzabilità di tutte le attrezzature presenti. Deve essere data preferenza ad arredi non taglienti e privi di spigoli vivi.

Le tabelle ed i dispositivi segnaletici devono essere installati in posizione tale da essere agevolmente visibili e leggibili.

Le tabelle ed i dispositivi segnaletici, nonché le strutture di sostegno di linee elettriche, telefoniche, di impianti di illuminazione pubblica e comunque di apparecchiature di qualsiasi tipo, sono installate in modo da non essere fonte di infortunio e di intralcio, anche a persone su sedia a ruote.

Possibilmente è sempre opportuno generare un certo contrasto cromatico (non fidandosi solo dell'effetto di chiaro/scuro generato dall'ombra riportata dell'elemento di corredo, che si determina esclusivamente con forte illuminazione solare o artificiale) tra gli oggetti di arredo urbano e la pavimentazione per permetterne una chiara individuazione da parte degli ipovedenti. E' altresì tassativo non ingombrare le sezioni normali dei passaggi pedonali con oggetti di arredo che intralcino la percorrenza delle sedie a rotelle o che costituiscano pericolo per i non vedenti: meglio disporli nelle aree più aperte o in specifici allineamenti dalla parte della carreggiata, purché a non meno di 1.40m dal filo dei fabbricati per non farli diventare essi stessi ostacolo grave.

Quando nello spazio pubblico sono presenti degli elementi di arredo urbano di servizio (ad esempio cestoni per i rifiuti, nicchie telefoniche, parcometri, panchine, fontanelle ecc.), questi devono sempre essere raggiungibili senza sforzo o pericolo dalle sedie a rotelle.

- Ostacoli

11) (art. 4.2.1 DM 236/89) I cassonetti, i contenitori della carta, vetro, ecc. non collocati opportunamente possono impedire una libera e completa fruizione degli spazi e delle attrezzature e dei servizi presenti riducendo il passaggio a meno di 90 cm. Spesso anche se il percorso ha dimensioni adeguate, è la presenza di elementi di arredo che ne impedisce l'utilizzabilità da parte di persone con difficoltà motorie.

12) (art. 4.2.1 DM 236/89) vale quanto detto al punto precedente ma riferito all'arredo urbano (rastrelliere delle biciclette, panchine, dissuasori, ecc...).

13) (art. 4.2.1 DM 236/89) vale quanto detto al punto precedente ma riferito al palo

dell'illuminazione che è posizionato in modo da impedire il passaggio di una persona su carrozzina.

14) (art. 4.2.1 DM 236/89) vale quanto detto al punto precedente ma riferito al palo dell'impianto semaforico che spesso crea ostacolo in corrispondenza di un attraversamento pedonale.

15) (art. 4.2.1 DM 236/89) vale quanto detto al punto precedente ma riferito alla segnaletica informativa e/o d'indicazione costituita da un cartello e un palo di sostegno. E' il supporto che spesso crea ostacolo.

16) (art. 8.2.1 DM 236/89) Le tende parasole dei negozi, le insegne, elementi sporgenti dal filo muro ad un'altezza inferiore a 210 cm da terra

17) Tutti gli altri elementi che si possono incontrare lungo il percorso pedonale, che non sono di pertinenza del Comune, ma che in ogni modo vanno rilevati: chioschi dei gelati, edicole, pensiline delle fermate dei mezzi pubblici, cassette postali, cabine telefoniche, fioriere, devono considerarsi a costo zero per l'amministrazione. Infatti sarà obbligo del privato spostare o adeguare il manufatto per consentire la libera fruizione da parte di tutti dello spazio pubblico

- *Posizionamento di percorsi tattili plantari sulla Lungo Irno in corrispondenza del ponte di ferro...*

La crescita di vegetazione spinosa lungo il parapetto, guida naturale per i non vedenti, può essere risolta con la pulizia della vegetazione a carico dell'Ente proprietario dei terreni prospicienti il ponte (Ferrovie dello Stato). I segnali tattili plantari andrebbero previsti invece per guidare i non vedenti in sicurezza ed autonomia agli attraversamenti semaforizzati attrezzati con dispositivi di segnalazione acustica e questa soluzione verrà sicuramente implementata nel prossimo futuro.

- *Verifica dei percorsi tattili plantari sul Corso Vittorio Emanuele...*
- *Stessa situazione si presenta sotto il porticato...*

La fattispecie rientra nelle funzioni di controllo e verifica delle autorizzazioni concesse per l'occupazione di suolo pubblico

- *Trasferimento presso Uffici Comunali nel centro cittadino...*
- *Attualmente la collocazione di tale Ufficio presso il Comando...*

La fattispecie rientra nelle competenze dell'Amministrazione Comunale. Questa esigenza verrà sicuramente tenuta in debita considerazione.

- *Attivazione di avvisi vocalizzati su mezzi pubblici che servono la città...*

La richiesta verrà inoltrata agli uffici competenti del Trasporto Pubblico per una rapida soluzione del problema evidenziato in ossequio alla normativa vigente.

- *Verifica in sinergia con le Ferrovie dello Stato di un percorso tattile plantare...*
- *Realizzazione in corrispondenza degli ingressi dei porti di percorsi tattili plantari...*

Per quanto concerne gli interventi in aree di proprietà di altri Enti (Ferrovie dello Stato e Capitaneria di Porto), questi esulano dalle competenze dell'Amministrazione Comunale e pertanto eventuali richieste di intervento vanno indirizzate direttamente a tali Enti.

In ogni caso l'Amministrazione Comunale porterà a conoscenza di tutti gli altri Enti l'approvazione del P.E.B.A. provvedendo a segnalare le criticità rilevate per coinvolgerli nella ricerca di soluzioni coordinate.

- *Sistemazione delle alberature cresciute in modo irregolare...*

Questa situazione viene monitorata costantemente e rientra nell'ambito della manutenzione sia della Mobilità Urbana che del Verde Pubblico.

- *Si consiglia di verniciare i pali della segnaletica stradale attualmente grigi metallizzato...*

Il consiglio verrà attentamente valutato.

- *Valutazione di creazioni di standard di accessibilità nelle spiagge pubbliche e private...*

Per quanto concerne le spiagge pubbliche (spiagge libere comunali) e private, si provvederà a monitorare l'attuale situazione e ad implementare un progetto pilota per garantire in fase di attuazione del PEBA un accesso al mare in autonomia e sicurezza a ciechi ed ipovedenti così come previsto dalla normativa vigente in tema di concessioni balneari.

- *Inoltre segnaliamo una questione riguardante l'accessibilità di alcuni marciapiedi, dove sono presenti delle rientranze...*

Il settore Mobilità urbana sta studiando una soluzione a questa problematica da implementare sull'intero territorio comunale

Al Direttore del Settore Mobilità Urbana, Eliminazione delle Barriere Architettoniche e Trasporto Pubblico del Comune di Salerno, ing. Luigi Mastandrea, Via Guerino Grimaldi, 7, Salerno

protocollo@pec.comune.salerno.it

Oggetto: CUP: PEBASA01.

Gentile ing. Mastandrea,

con riferimento agli elaborati Progettuali del PEBA, depositati on line sulla pagina web del competente Settore Mobilità Urbana, Eliminazione delle Barriere Architettoniche e Trasporto Pubblico al link: <https://www.comune.salerno.it/documenti/piano-leliminazione-delle-barriere-architettoniche-peba>, trasmettiamo delle osservazioni da parte dell'Associazione Salerno Migliore, allo scopo di fornire nuovi e ulteriori elementi conoscitivi e valutativi.

Nei mesi scorsi la nostra associazione ha lavorato al tema delle barriere architettoniche, mettendo insieme un dossier disponibile sulla pagina del nostro sito (<https://www.salernomigliore.it/i-nostri-progetti>), ed al link diretto

[https://files.supersite.aruba.it/media/14986_1e5b7d43907c16ae373d7ddfa85984c8f1845ee1.pdf/o/barriere-1%20\(1\).pdf](https://files.supersite.aruba.it/media/14986_1e5b7d43907c16ae373d7ddfa85984c8f1845ee1.pdf/o/barriere-1%20(1).pdf)

Abbiamo letto la documentazione del PEBA, che è molto ben articolata e strutturata.

Il PEBA copre parti importanti e significative del territorio comunale. A livello di Fase Conoscitiva (allegati B) sono stati analizzati: Parchi e aree verdi, Edifici pubblici comunali, Asili nido, Infanzia comunali, Circoli e istituti comprensivi, Percorsi centro storico.

Per alcune di queste aree sono state inoltre formulate ipotesi progettuali (allegati C: Parchi e aree verdi, Edifici pubblici comunali, Edifici scolastici). Le schede progettuali appaiono complete e ben strutturate. Resta quindi da estendere la fase progettuale alle altre zone esaminate durante la fase conoscitiva.

Inoltre, risultano escluse dalle fasi conoscitiva e progettuale altre parti del territorio comunale, per le quali segnaliamo la presenza di barriere architettoniche e di problemi di accesso, con una focalizzazione sui problemi legati alla mobilità. Per ognuna delle zone elencate, le problematiche sono segnalate e accompagnate da foto nel nostro dossier (disponibile alla pagina <https://www.salernomigliore.it/i-nostri-progetti> ed allegato a questo messaggio), alle pagine indicate in calce:

- Via Dalmazia (pagg.4-5).
- Via Irno (pag.6).
- Via Vinciprova (pagg.6, 14,15).
- Zona stazione, nei pressi dell'INPS (pag.7).
- Zona Grand Hotel (pag.8).
- Mercatello, via Mauri (pag.10).
- Mercatello, Via Lembo (pag.11-12).
- Mercatello, Via Trento (pag.13),
- Via Velia, pag.15.
- Pastena, Porticciolo (pagg.18-19).
- Pastena, Stazione Metro (pag.20).
- Via Raffaele Mauri (pag.21).
- Via Oreste Petrillo (pag.21).

Infine, una osservazione più generale. Come per molti strumenti di pianificazione territoriale (es. PEC, PAES), il Piano di Eliminazione delle Barriere Architettoniche (PEBA) dovrebbe prevedere un organismo

di gestione e controllo. Questo organismo, o comunque una struttura interna all'ente locale, ha il compito di coordinare le attività di redazione, attuazione e monitoraggio del PEBA, assicurando il rispetto delle normative e l'efficacia degli interventi, e accompagnando l'attuazione del piano con le necessarie azioni a livello di deliberazioni da parte del Consiglio comunale e del bilancio comunale. E' evidente come anche il migliore dei piani risulterebbe inefficace in mancanza di una efficiente struttura di controllo e monitoraggio. Nel nostro esame della documentazione, non abbiamo trovato menzione di tale struttura. Come ufficio responsabile è indicato l'Ufficio Pianificazione e progettazione mobilità, che però nella sua pagina di presentazione (<https://www.comune.salerno.it/node/3841>) non prevede tra le proprie competenze il monitoraggio ed il controllo del PEBA. Riteniamo che queste carenze vadano colmate, per evitare che il piano, pur ottimamente formulato, possa rivelarsi un "Libro dei sogni".

Cordiali saluti

Alessandro Turchi

Presidente dell'Associazione Salerno Migliore

www.salernomigliore.it

info@salernomigliore.it

**Risposta alle osservazioni prot. N.0184718/2025 del 15/07/2025 inoltrate da
Alessandro Turchi
Presidente dell'Associazione Salerno Migliore**

Nel sottolineare che a tutte le schede di analisi e censimento di Edifici Pubblici, Edifici scolastici, Parchi ed Aree Verdi (elaborati b_01), corrispondono schede di progetto ed intervento (elaborati c_01) ci preme evidenziare che nel caso dei percorsi urbani l'elaborato B_04 - Percorsi Urbani_Centro Storico_Schede Percorsi, comprende sia le schede di analisi e censimento che le schede di progetto ed intervento. E pertanto sia la fase conoscitiva che quella progettuale del P.E.B.A. risultano complete per quanto concerne gli edifici pubblici, i parchi e le aree verdi di proprietà comunale, nonché i percorsi di collegamento tra questi e la fermata più vicina dei mezzi pubblici.

In merito ai percorsi urbani il P.E.B.A., tralasciando le direttive comprese tra la stazione ferroviaria e Piazza Portanova (già adeguate ed accessibili in quanto oggetto del PEBA esecutivo del 2009 e completate in questi giorni con il restyling di Corso Vittorio Emanuele) ha concentrato la sua attenzione sul Centro Storico e la Lungomare, emerse dai sondaggi effettuati in una prima fase di studio, come le zone più frequentate dai cittadini salernitani per i profondi legami tra storia, cultura e tradizione e per lo speciale rapporto della città con il mare. Inoltre queste stesse zone rappresentano le mete preferite dai turisti nazionali ed internazionali che visitano il nostro territorio.

È senza dubbio auspicabile che in fase di attuazione del P.E.B.A. tutte quelle zone che rientrano nella delimitazione del centro abitato vengano adeguate in modo da garantire una accessibilità diffusa a tutti anche sulla scorta di segnalazioni di associazioni o singoli cittadini sensibili a questo tema.

Nel frattempo il Settore Mobilità Urbana ed Eliminazione Barriere Architettoniche, deputato al monitoraggio e all'attuazione del P.E.B.A. di concerto con gli altri uffici tecnici comunali, focalizzerà la sua attenzione sulle criticità riportate nel documento prodotto dall'Associazione Salerno Migliore per individuare le soluzioni più adatte a risolvere in fase di attuazione del piano.