



Cremona

COMUNE DI CREMONA

Settore Mobilità sostenibile,
Verde Pubblico,
Protezione Civile

PERCORSO PARTECIPATIVO

Piano Eliminazione Barriere Architettoniche

DIRETTORI DEI SETTORI: Arch. Giovanni Donadio, Ing. Emanuele Stoppa,
Dott.ssa Eugenia Grossi

RESPONSABILE DEL PROCEDIMENTO: Ing. Emanuele Stoppa

PROGETTISTI: Arch. Giovanni Donadio, Ing. Emanuele Stoppa

CO-PROGETTISTI: Ing. Stefano Rossetti, Arch. Gianluca Lama

Settore Programmazione, Progettazione, Esecuzione, Manutenzione
Settore Mobilità Sostenibile, Verde Pubblico, Protezione Civile
Settore Politiche Sociali
Servizio ICT - Agenda Digitale

PERCORSO PARTECIPATIVO

PREMESSA

La redazione del Piano per l'Eliminazione delle Barriere Architettoniche (P.E.B.A.) rappresenta per il Comune di Cremona un momento fondamentale di pianificazione e riflessione condivisa sul tema dell'accessibilità universale.

In coerenza con le Linee guida regionali per la redazione dei Piani per l'eliminazione delle barriere architettoniche approvate con D.G.R. n. 5555/2021 di Regione Lombardia, il processo di costruzione del PEBA è stato concepito come un percorso aperto e partecipato, basato sull'ascolto attivo, sulla collaborazione tra uffici comunali, tecnici e cittadini, e sul coinvolgimento continuativo delle associazioni.

La partecipazione è infatti elemento imprescindibile per garantire che il Piano non sia solo un documento tecnico, ma uno strumento vivo, in grado di rappresentare bisogni, esperienze e prospettive differenti, contribuendo così a delineare una città realmente inclusiva e accessibile a tutti.

PERCORSO PARTECIPATIVO E INCONTRI SVOLTI

Il processo di costruzione del PEBA si è articolato attraverso una serie di incontri, riunioni operative e momenti di confronto che hanno consentito di condividere progressivamente gli obiettivi, le metodologie di lavoro e i risultati raggiunti. Di seguito si riporta un sintetico resoconto di quelle che sono state le attività svolte nel corso di questi anni.

Definizione del gruppo di lavoro e impostazione delle attività

Tra aprile e novembre 2021 si sono svolti diversi incontri di coordinamento (27 aprile, 14 settembre e 29 novembre 2021) dedicati alla definizione del Gruppo di Lavoro e alla programmazione delle attività, secondo quanto previsto dalle Linee Guida regionali.

In questa fase è stato impostato il metodo operativo e stabilite le sinergie tra i vari uffici comunali coinvolti, ponendo le basi per un lavoro integrato e multidisciplinare.



Avvio del percorso pubblico e informativo

Il 13 dicembre 2021, nella Sala Consulta di Palazzo Comunale, si è tenuta la prima presentazione pubblica del PEBA. Durante l'incontro è stato illustrato il processo progettuale e il percorso metodologico da seguire per ottemperare alla normativa vigente e per avviare concretamente le azioni di partecipazione e analisi.

Successivamente, il 15 marzo 2022, si è svolta una nuova presentazione aperta ai cittadini e ai portatori di interesse, dedicata all'illustrazione dei primi passi e all'avvio effettivo del processo partecipativo.

Coinvolgimento del territorio e delle realtà locali

Il 29 novembre 2023, presso la Sala Quadri di Palazzo Comunale, si è svolto un incontro con i Comitati di Quartiere, finalizzato a illustrare lo strumento del PEBA e a raccogliere le prime osservazioni e proposte da parte dei rappresentanti delle comunità locali.

Avvio della Consultazione permanente sull'Accessibilità

Il 20 dicembre 2023 è stato istituito formalmente l'Ambito di consultazione permanente sull'Accessibilità cittadina, con un primo incontro dedicato alla presentazione dell'iniziativa e alla definizione delle modalità di collaborazione. Tale organismo ha rappresentato un punto di riferimento costante per la condivisione e la verifica degli avanzamenti del Piano.

Nei mesi successivi, il lavoro della Consulta è proseguito con incontri periodici:

- 4 aprile 2024, secondo incontro, dedicato alla presentazione dello stato di avanzamento tecnico del documento;
- 8 maggio 2024, terzo incontro, in cui si è approfondita la discussione sui contenuti del Piano e si sono raccolte le osservazioni e i contributi dei partecipanti.

Condivisione e raccolta delle osservazioni

Il 5 giugno 2025, presso la Sala Consulta, si è svolta la presentazione pubblica della bozza definitiva del P.E.B.A., durante la quale, è stato illustrato il Piano, come è stato redatto, quali sono state le scelte pianificatorie che hanno portato alle soluzioni scelte, le attività tecniche e operative svolte e i passi successivi per arrivare all'approvazione del Piano.



Condivisione del Piano e presentazione delle Osservazioni

Il 30 giugno 2025, a seguito dell'incontro di presentazione della Bozza definitiva del P.E.B.A., il Piano è stato trasmesso integralmente a tutte le associazioni interessate (anche non facenti parte dell'Ambito di Consultazione Permanente). Tale azione si è resa utile per la raccolta di osservazioni più specifiche e dettagliate al fine di rendere il piano più aderente alle reali esigenze della città di Cremona e dei suoi cittadini e fruitori.

La raccolta è stata aperta per tutto il mese di luglio 2025 e sono state prese in considerazione anche le osservazioni tardive (pervenute a settembre 2025).

Incontri di focus e sopralluogo sul territorio

Il 18 settembre 2025 si è svolto un incontro di approfondimento presso la sede dei Lavori Pubblici, seguito da un sopralluogo sul territorio, utile a verificare direttamente le criticità emerse e a valutare le integrazioni necessarie per aggiornare il Piano in modo puntuale e realistico.

Restituzione e chiusura del percorso

Il 15 ottobre 2025, durante il quarto incontro della Consultazione permanente sull'Accessibilità, è stato presentato l'esito finale del lavoro: sono state illustrate le osservazioni recepite e le modifiche apportate al documento, oltre a definire le tempistiche per la sua approvazione.

In questa occasione è stato inoltre confermato il mantenimento dell'Ambito di consultazione permanente quale spazio di dialogo continuo su future iniziative e progetti inerenti l'accessibilità urbana, a testimonianza della volontà del Comune di mantenere vivo e attivo il processo partecipativo anche oltre la fase di redazione del PEBA.

Conclusioni

Il percorso partecipativo del PEBA del Comune di Cremona ha rappresentato un'esperienza di costruzione condivisa, in cui l'ascolto e il confronto hanno assunto un ruolo centrale. La collaborazione tra amministrazione, tecnici, associazioni e cittadini ha permesso di elaborare un piano coerente con le reali esigenze del territorio, favorendo una visione integrata dell'accessibilità come diritto e valore collettivo.



OSSERVAZIONI

Per completezza e trasparenza di seguito vengono riportate le osservazioni presentate dalle Associazioni interessate, a seguito dell'incontro del 5 giugno 2025: sulla base di quanto trasmesso, il Piano è stato revisionato ed integrato come descritto in occasione dell'incontro pubblico del 16 ottobre 2025.



**ASSOCIAZIONE NAZIONALE MUTILATI ED INVALIDI CIVILI A.N.M.I.C.
SEDE PROVINCIALE DI CREMONA APS**

Ente Morale di tutela e rappresentanza delle persone con disabilità per decreto del Presidente della Repubblica 23.12.78

Ufficio

Prot. N.Allegati

Risposta al N. del

Spett.
Sindaco del Comune di Cremona
SEDE

Spett.
Assessora alle Politiche sociali
e fragilità
dott.sa Marina Della Giovanna
SEDE

Spett.
Assessore al Commercio, Mobilità
e Sport
dott. Luca Znacchi
SEDE

Cremona, 29/07/2025

Oggetto: parere sulla bozza di PEBA elaborato dal Comune di Cremona

Con riferimento al parere richiesto, ci preme prima di tutto esprimere i complimenti per l'enorme lavoro svolto e la notevole massa dei dati rilevati.

In particolare la relazione allegata a noi pare molto ben strutturata e rispondente alla vigente normativa in materia di PEBA, con l'apprezzabile intento di effettuare una ricognizione su tutti gli ostacoli, non solo fisici ma anche sensoriali e, novità per Cremona, psicologici, in ottemperanze alle normative comunitarie e nazionali.

Abbiamo certamente apprezzato lo sforzo, almeno nella relazione, di inserire concetti come "Design for all" e "progettazione universale" nozioni ormai ricomprese nelle normative comunitarie e riportate più volte nelle Linee Guida Regionali per la redazione dei PEBA.

Fatto questo doveroso riconoscimento all'importante lavoro, nell'ottica di completa collaborazione, passiamo a formulare alcune osservazioni nella speranza che questo contributo possa aiutare ad accrescere un piano che, ripetiamo, è ben strutturato.



Spazi Urbani e Percorsi (6.1)

(Riferimenti cartografici, Allegato 1.9- e tav.02)

La prima osservazione è in realtà un dubbio, ci chiediamo se il percorso sia stato analizzato solo sulla direttrice da nord a sud o anche viceversa e soprattutto se sia stato valutato solo un lato della strada.

Qualora così fosse, occorre definire accorgimenti quali adeguato numero di attraversamenti, linee guida e altro, per indicare quale percorso gli utenti con problemi debbono intraprendere per non incontrare ostacoli. Il dubbio ci è venuto percorrendo alcuni tratti di strada, quali ad esempio via Palestro, via Monteverdi, e alcune piazze, ma ne parleremo in dettaglio più avanti

Come sopra riportato non è nostro intento rifare o correggere l'egregio lavoro del Comune ma suggerire qualche aggiustamento, o diverse prospettive di analisi che possono essere sfuggite, per aiutare gli estensori a cogliere in pieno l'importante occasione rappresentata dalla redazione del PEBA.

Proprio per evitare di ricoprire il ruolo "professori" o peggio di censori, parte che non solo ripudiamo ma riteniamo controproducente in questa fase preliminare, ci limiteremo ad analizzare il primo percorso da piazza della Stazione a piazza Marconi evidenziando alcuni aspetti forse non adeguatamente approfonditi.

Piazza della Stazione: in tavola 02 viene classificata in buono stato di accessibilità, a nostro avviso però presenta numerose lacune che consiglierebbero una rivalutazione del giudizio.

Probabilmente della piazza, come detto all'inizio per l'intero percorso, è stato valutato solo il tracciato tra la stazione e via Dante lato concessionaria Carulli, (anche questo tratto non privo di problemi) anziché una visione a 360° che metta in relazioni tutti gli accessi ed i motivi degli spostamenti.

Prima di assegnare una buona accessibilità a piazza della Stazione sarebbe opportuno analizzare le funzioni principali e secondarie della piazza, veri motivi degli spostamenti, tutte le direttrici di ingresso, ma anche le direzioni che si possono intraprendere per raggiungere altri luoghi attrattori nelle vicinanze.

Una buona accessibilità a nostro avviso si assegna dopo che, individuato l'accesso, il punto di destinazione e i punti di esodo, l'analisi del percorso evidenzia un tracciato privo di ogni tipo di ostacolo, facilmente percepibile e sicuro per tutti.

La piazza svolge un importante ruolo di interscambio tra diversi mezzi di trasporto, lasciato il treno, l'utente che esce dalla stazione non si reca solo in centro a piedi utilizzando la direttrice verso via Dante che fiancheggia la concessionaria Carulli, per arrivare al cuore della città o da qualsiasi altra parte, potrebbe utilizzare un Taxi, o recarsi alla vicina autostazione e/o al capolinea mezzi urbani ed extraurbani su gomma.

Fatto salvo che l'analisi si ferma al perimetro della piazza, siamo certi che in questa area di studio siano presenti tutte quelle informazioni necessarie per intraprendere la giusta direzione? Siamo



sicuri che queste informazioni siano rese disponibili a tutti i cittadini indipendentemente dalle loro peculiarità fisiche o sensoriali?

Gli accessi e le funzioni presenti non sono adeguatamente segnalati, anzi l'ingresso vicino al bar Dondeo presenta aspetti pericolosi per le persone con problemi di vista in quanto le cordolature presenti vicino all'accesso, linee guida naturali sono parzialmente ostruite da basamenti di cemento per ombrelloni, difficilmente percepibili dal bastone bianco, oltretutto di colore simile alla pavimentazione, quindi poco percepibili anche da persone con deficit visivo serio e grave, è bene far notare che l'uso di queste cordolature anche se liberate da ostacoli non potrebbero comunque fungere da linee direzionali.

Dagli accessi alla piazza fino alla stazione, questa compresa, manca ogni aiuto per l'orientamento, l'assenza di linee guida è pressoché totale su tutta la piazza, fatta eccezione per una inutile striscia nella parte nord, presente per un breve tratto e parallela al fronte edificato, con un codice tattile che per conformazione non fornisce alcuna informazione utile.

Gli accessi alla stazione oltre a non essere segnalati, presentano arredi che creano intralcio e inciampo. La situazione in uscita dall'edificio è anche peggio, non esistono informazioni tattili, mappe, segnaletica, tabelle in Braille che possano agevolare l'interscambio tra mezzi di trasporto.

Discutibile anche la dislocazione degli arredi, soprattutto delle panchine (che per inciso sono pure poco localizzabili e percepibili per chi è privo di vista), che risultano molto ammassate e in scarse condizioni manutentive.

In alcuni orari vi è inoltre un forte transito di cicli e monopattini non essendo presente una separazione fisica dai flussi pedonali, questo è fonte di disagio e pericolo per tutti, normodotati e no, questo problema è molto sentito anche nella parte sud della piazza.

La dotazione di spazi per la sosta riservata alle persone disabili è modesta e limitata a tre aree a nord vicino all'accesso alla stazione, peraltro migliorabili ai fini della sicurezza. Lo spazio a lato degli stalli dedicati, tracciato per agevolare la discesa dal veicolo, e l'accesso al marciapiede, non svolge questa ultima funzione per mancanza di idoneo scivolo, quindi chi scende dal veicolo deve percorrere parte della carreggiata veicolare, dopo una curva (dove transitano anche i bus...) per accedere allo scivolo presente in prossimità dell'attraversamento pedonale.

Vi sono anche altre problematiche specie nella parte nord ovest della piazza ove vi è promiscuità tra veicoli e pedoni, ma ribadiamo che l'obiettivo di queste note non è fare una analisi puntuale di tutti i problemi ma solo stimolare una analisi più approfondita per perseguire in pieno la potenzialità del PEBA.

VIA Palestro: Il tratto principale di via Palestro, da corso Campi a viale Trento e Trieste essendo stato oggetto alla fine degli anni '90 di un lavoro congiunto tra il Comune e le associazioni che rappresentano le persone con disabilità, relativamente alla presenza di barriere fisiche è in condizioni buone.

Purtroppo relativamente agli ausili per non vedenti, non essendo all'epoca della posa ancora codificati, erano state installate linee guida realizzate artigianalmente seguendo le indicazioni dei

L'ANMIC è una rete associativa APS – ETS fondata nell'anno 1956, iscritta al RUNTS NAZIONALE n°323 del 15/11/22 svolge funzioni di rappresentanza e tutela delle persone con disabilità, delle persone non autosufficienti, della loro famiglia e dei soggetti che ne curano l'assistenza, ad essa conferite con Legge 23 aprile 1965 n.458 e confermate con decreto del Presidente della Repubblica 23 dicembre 1978.



primi tecnici che studiavano la materia, primo fra tutti l'architetto Vescovo che tanto ha lavorato su questo tema e che è stato promotore delle principali normative in tema di Barriere architettoniche e sensoriali.

In quegli stessi anni il sistema vettore codificherà i suoi metodi di segnalazione, affiancato dal sistema Loges ed ora, dalla evoluzione dei due sistemi è nato il sistema LVE approvato da l'INMACI, che dovremmo adottare lungo tutti i percorsi.

In questo tratto varrebbe la pena lavorare sui problemi generati in alcuni momenti dell'anno dal forte afflusso di studenti, per le barriere fisiche generate dalle biciclette appoggiate ai muri, che creano intralcio al passaggio delle carrozzine per disabili e sono una insidia occulta per le persone cieche, interrompendo la linea guida naturale rappresentata dal fronte delle case.

Qualche perplessità sulla affermazione, nella relazione, relativa alle aree per disabili *"..Sono presenti un numero adeguato di stalli per persone con disabilità e dotati delle corrette dimensioni..."* (scheda pag.59), a nostro avviso tutte quelle presenti in via Palestro presentano problemi relativamente alla possibilità di accedere al marciapiede, quelli nel tratto in esame, 3 dopo via dei Fondulo, sono prive della segnaletica orizzontale che dovrebbe agevolare l'accesso al marciapiede (che peraltro è privo di scivoli), quindi chi scende dal veicolo deve transitare in carreggiata e recarsi alla rampa carraia che porta sulla piazzetta prospiciente la Chiesa di S. Vincenzo, che però presenta pendenza inadeguata per superare il dislivello con una carrozzina.

Vale la pena esprimere qualche perplessità sul non aver ricompreso negli spazi studiati né la piazzetta appena citata né la più ampia piazzetta Coppetti, molto frequentata da giovani per la presenza di bolle wi-fi gratuite e da clienti delle attività presenti. Su quest'ultimo spazio, peraltro di recente costruzione, ci sarebbero urgenti lavori da fare per renderlo fruibile a tutti.

Maggiori problemi sono riscontrabili nel tratto di via Palestro compreso tra via Dante e viale Trento e Trieste, il lato ovest non è privo di ostacoli percettivi e l'unico parcheggio riservato ai disabili presente su quel lato non ha un accesso facilitato al marciapiede.

Anche peggio la soluzione adottata per lo stallo sul lato opposto fronte ufficio postale, lo spazio ricavato corrisponde ad una interruzione della cordolatura che contorna la pista ciclabile presente su quel lato, soluzione utile se il disabile guida il veicolo (a parte la discesa sulla pista ciclabile) pessima se il disabile è trasportato, se in carrozzina deve essere spinto sulla carreggiata veicolare, ove vi è un notevole passaggio di bus urbani, fino alla fine dei cordoli.

Questo lato della strada presenta anche gravi situazioni di pericolo in relazione alla promiscuità di uso degli spazi tra pedoni, cicli e veicoli nella parte prospiciente l'intersezione con il viale, anche in relazione della mancanza di linee guida sia naturali, il fronte degli edifici diverge dal percorso pedonale tracciato con segnaletica orizzontale, che tattili a terra.

Proseguendo in corso Campi, sicuramente le problematiche legate alle barriere fisiche sono attenuate dalla conformazione stradale, anche se qualche situazione pericolosa permane con la presenza di ostacoli poco percettibili (plateatici, cestini portarifiuti, cartelli pubblicitari temporanei ecc.).



Il PEBA però è uno strumento innovativo e per certi versi “visionario” che ha introdotto concetti mai esplorati, derivati dall'accrescimento della sensibilità sulle tematiche oggetto di studio a livello comunitario e mondiale.

Riteniamo sia giunto il momento di analizzare aspetti da sempre ignorati della vita cittadina, che però incidono notevolmente sulla autonoma fruibilità degli spazi collettivi.

Ci chiediamo se i tempi non siano maturi per affrontare questi due temi:

1. l'impossibilità, da parte di persone con disabilità, di fruttare in autonomia la vocazione commerciale della zona a causa di notevoli impedimenti fisici e sensoriali che si rilevano nella fruibilità delle attività presenti. Siamo ben consci dello sforzo organizzativo richiesto per superare questo stallo, un impegno che dovrebbe essere condiviso con le associazioni commerciali, che richiederebbe adeguati incentivi economici a favore degli imprenditori che intendano aderire applicando modifiche strutturali ed espositive per agevolare la fruibilità delle loro attività, ma se non abbiamo almeno la forza di proporre questa opportunità, le cose resteranno invariate per anni. In questo momento di particolare crisi del commercio potrebbe anche rappresentare una possibilità per intercettare nuova clientela, da sempre impossibilitata a fare shopping in autonomia. Le associazioni che rappresentano le persone disabili si faranno naturalmente parte attiva per divulgare questa opportunità offerta dal commercio cremonese;
2. la quasi assoluta impossibilità per persone con problemi fisici e sensoriali (ma anche cognitivi) di poter partecipare in autonomia alle numerose manifestazioni che si tengono lungo questi tragitti. Durante i vari eventi che impegnano questi spazi pubblici durante l'anno, i percorsi riservati ai visitatori sono pressoché impraticabili a persone con problemi prima elencati. Riteniamo questa situazione una ingiustizia che toglie ad un'ampia schiera di cittadini la possibilità di partecipare a importanti eventi collettivi.

Il problema delle manifestazioni evidenziato al punto 2, si pone in maniera importante anche in piazza Stradivari durante il mercato merceologico al dettaglio che, come noto si tiene bisettimanalmente. Peraltro oltre a questo problema e ai segnalati problemi di orientamento e alla promiscuità tra pedoni e cicli, sul lato di piazza che fiancheggia via Verdi sono presenti alcuni ostacoli, una gradinata e alcuni arredi, poco percettibili che possono creare problemi sia a disabili visivi, che alle persone distratte che transitano durante i giorni di mercato

Come fatto per piazza Coppetti in via Palestro segnaliamo la mancata analisi di piazza della Pace (peraltro citata al punto 4.3.1 della relazione), fuori dal percorso ma importante destinazione da via Monteverdi per la presenza di due alberghi, anch'essi con gravi problemi di accessibilità. La piazza oltre ai problemi del mercato bisettimanale al dettaglio, presenta una accessibilità limitata dalla notevole presenza di plateatici ed arredi.

Anche gli stalli riservati alle persone disabili ubicati in via Monteverdi non sono di facile fruizione essendo posti a lato di un marciapiede che potrebbe rendere difficoltosa la discesa dal veicolo.



Il problema della sosta delle persone disabili si pone anche nella vicina piazza Marconi ove esiste un solo parcheggio dedicato, liberamente accessibile, altri sono ubicati all'interno dell'Autosilo ma ovviamente è richiesto l'accesso alla struttura.

Nel complesso la piazza non presenta ostacoli fisici vicino agli accessi, vi sono però notevoli impedimenti legati alla percettibilità degli spazi, ai percorsi e alla separazione dei flussi pedonali e ciclabili.

La presenza di una gradinata nei pressi degli ingressi, peraltro non segnalati, crea ulteriori problemi alle persone con deficit visivo, e non solo, visto le pessime condizioni della rampa in legno che dovrebbe consentire il superamento dell'ostacolo.

La mancanza di informazioni percettibili da tutti gli utenti è assoluta, sarebbe a tal proposito auspicabile anche una rappresentazione con mappa tattile della piazza agli ingressi principali corredata da informazioni turistiche in linguaggio Braille.

Ci sarebbero ancora molte cose da dire ma ci fermiamo sperando di aver fornito qualche spunto che possa essere utile anche per un'ulteriore analisi più puntuale dell'altro percorso individuato (Corso Cavour, piazza IV Novembre) dove, sempre a giudizio degli scriventi, sono presenti altre criticità non rilevate nel progetto, e sussistono, come per il precedente percorso, forti perplessità sulla correttezza degli stalli di sosta per disabili.

Non entreremo però nel dettaglio del percorso 2 ci limiteremo solo a segnalare una importante opportunità da cogliere.

Sarebbe, a nostro avviso, importante inserire nella tavola analitica del Grado Accessibilità, piazza Lodi, per due importanti motivi:

1. la piazza è molto vicino a corso Mazzini, importante via pedonale del percorso due, si trova sulla principale direttrice che porta al complesso degli uffici tecnici comunali, è una importante area di sosta, con la presenza anche di stalli riservati ai veicoli con contrassegno disabili (peraltro poco fruibili a causa della pavimentazione in ciottoli che non agevola l'accesso e l'uscita dal veicolo alle persone con patologie motorie che usano ausili per la deambulazione); vicino alla piazza troviamo un importante supermercato, l'unico al servizio del centro, quindi molto utilizzato dai residenti più "fragili" del centro;
2. la piazza a quanto ci risulta sarà oggetto di risistemazione con finanziamento Europeo, quindi si suppone che, pena revoca del finanziamento (come noto le opere pubbliche non in regola con le B.A. o percettive non possono ottenere finanziamenti pubblici), nella sistemazione futura sarà perfettamente fruibile in autonomia, da tutte le persone, e gli arredi presenti rispetteranno le direttive relative al "design for all" come fortemente auspicato dalla comunità europea e ribadito dalle linee guida regionali per la redazione dei PEBA.

Crediamo fortemente che il criterio ispiratore di ogni ristrutturazione di spazio urbano debba tener conto delle indicazioni dell'Istituto Nazionale di Urbanistica, espresse nelle "Linee guida- politiche integrate per una città accessibile a tutti", ove al punto 1 "*progetti per la frizione di spazi e servizi*" viene chiaramente dichiarato "*nelle operazioni di riqualificazione e rigenerazione dei territori urbani esistenti l'accessibilità deve costituire un tema ricorrente e imprescindibile, una componente ineludibile dell'accezione più ampia di sostenibilità.*"

L'ANMIC è una rete associativa APS – ETS fondata nell'anno 1956, iscritta al RUNTS NAZIONALE n°323 del 15/11/22 svolge funzioni di rappresentanza e tutela delle persone con disabilità, delle persone non autosufficienti, della loro famiglia e dei soggetti che ne curano l'assistenza, ad essa conferite con Legge 23 aprile 1965 n.458 e confermate con decreto del Presidente della Repubblica 23 dicembre 1978.



Nelle osservazioni al percorso 2 ci fermiamo, segnalando però il sospetto che, come per il percorso 1, l'analisi sia stata fatta solo su un marciapiede e/o una direttrice di marcia, qualora fosse una scelta operativa, ricordiamo che il percorso deve essere indicato e attrezzato per renderlo facilmente individuabile da tutti.

Edifici (6.2)

Come facilmente ipotizzabile non ci siamo recati nei vari edifici analizzati per valutare quanto riportato ed eventualmente integrare il lavoro, ci siamo però posti alcune domande sulle scelte operative, questi dubbi vorremmo esprimerli sotto, naturalmente sperando che essi siano già stati affrontati e superati:

1. ci sembra che il problema dell'accessibilità degli edifici pubblici, soprattutto quelli che richiamano utenti (scuole, musei uffici pubblici in generale ecc.) sia stato affrontato solo per garantire l'accessibilità degli utenti, in realtà l'accessibilità è un concetto globale che deve riguardare anche i visitatori occasionali, forze dell'ordine, manutentori e soprattutto i lavoratori, a tal proposito ci chiediamo se l'analisi effettuata ha tenuto conto di tutte le problematiche legate a questi tipi di ospiti soprattutto per quanto riguarda la situazione di accessi, arredi, servizi igienici e quant'altro è necessario per rendere agevole e confortevole un luogo per tutti. Come detto alcuni dei luoghi comunali ove si svolgono attività istituzionale (Palazzo Comunale, Palazzo Ala Ponzone, Loggia dei Militi ecc) non paiono in regola con la vigente normativa in materia di B.A. sui luoghi di lavoro, soprattutto per quanto concerne i servizi, gli accessi, i parcheggi e la sicurezza.
2. Nelle schede di analisi pare totalmente dimenticata la problematica della gestione delle emergenze per la messa in sicurezza di persone con deficit fisico sensoriale o cognitivo. In particolare non vi sono indicazioni su come garantire un veloce e sicuro esodo a chi ha problemi di mobilità in caso di impossibilità di uso degli ascensori, di come segnalare le vie d'esodo a chi ha problemi di vista, o di come far percepire un pericolo segnalato con sistemi acustici a un sordo, per non parlare di tutte le problematiche della gestione delle emergenze da parte di persone con problemi di tipo psicologico. Ricordiamo che la legge 626 del 1994 prevede questo tipo di assistenza. Inoltre il Ministero dell'Interno ha affrontato questa tematica con la circolare n. 4 del 1 marzo 2002 emanando le "linee guida per la valutazione della sicurezza antincendio nei luoghi di lavoro ove siano presenti persone disabili" e successivamente con la Circolare n. 880/4122 del 18 agosto 2006 "*La sicurezza antincendio nei luoghi di lavoro ove siano presenti persone disabili: strumento di verifica e controllo (check-list)*".
3. sembrano poco analizzate le problematiche comunicative quali, come semplice e incompleto esempio:
 - la verifica della presenza o meno di mappa tattile che descrive l'ambiente
 - presenza di informazioni in Braille
 - sportelli che facilitano la visione del volto dell'operatore per agevolare la lettura delle labbra
 - in caso di sportello pubblico numero di prenotazione del servizio luminoso e sonoro
 - la presenza di personale formato per la comunicazione con la Lis

4. perplessità anche sulla scelta di non valutare la situazione dei parcheggi esterni, l'ubicazione e la distanza degli spazi per la sosta dedicati alle persone con problemi motori deve rientrare nella



valutazione della accessibilità di uno spazio pubblico. Relativamente ai musei poi il Ministero per i Beni e le Attività Culturali ha inserito un apposito paragrafo in cui tra l'altro scrive *“ Il superamento delle distanze può dunque costituire una significativa barriera architettonica per tutte le persone con ridotta capacità motoria, tra cui gli anziani e i cardiopatici, per i quali anche un percorso superiore ai 50 metri, pur privo di pendenza, può risultare molto difficoltoso.”*, riteniamo questa una buona norma da applicare a tutti gli edifici pubblici che richiamano visitatori. Anche per le scuole, l'innovativo progetto ITACA, inserisce la voce parcheggi tra i parametri di analisi.

- 5 Qualche perplessità sulla affermazione riportata a pag. 60 della relazione PEBA *“ Nel caso di alcuni immobili (ad es. asili nido e scuole materne), il requisito di accessibilità limitata si intende soddisfatto anche in assenza del bagno per disabili, in ragione della specificità del servizio offerto”*, non si capisce se comunque all'interno dell'edificio sono presenti anche altri bagni attrezzati al servizio di persone con disabilità, requisito per noi obbligatorio per definire l'accessibilità, o la verifica è limitata alle attività dei bambini. Se così fosse si sarebbe pensato solo allo scopo finale ignorando le necessità del personale e di eventuali visitatori (vedere anche punto 1)
- 6 Relativamente alle aree espositive e museali, il Ministero per i beni e le attività museali, per gli edifici di sua competenza, auspica la redazione di un PEBA specifico e al proposito ha emanato idonee norme per la redazione. Sarebbe per noi importante che una simile e dettagliata analisi, che tiene conto del tema dell'accessibilità in ogni sua sfaccettatura, venisse applicata anche ai nostri edifici espositivi. I concetti analizzati nell'allegato 1, suddivisi in 24 punti, sono fondamentali per raggiungere un alto standard di autonomia nella fruizione degli spazi culturali. L'utilizzo poi della checklist dell'allegato 4 riteniamo possa essere un valido aiuto nella redazione del PEBA specifico per questa tipologia di luoghi.

Potremmo fornire altri particolari entrando più nel dettaglio del piano, ma siamo consapevoli di aver già *“messo molta carne al fuoco”*, quindi ci limitiamo ad augurare buon lavoro alla Amministrazione ed ai tecnici coinvolti, garantendo comunque un attento monitoraggio delle fasi operative del piano.

Il presidente provinciale

Leopoldo Oneta

OSSERVAZIONI SUL PIANO PER L'ELIMINAZIONE DELLE BARRIERE ARCHITETTONICHE:

L'attività di rilevazione condotta ha evidenziato che nonostante l'impegno e l'attenzione dimostrata dall'Amministrazione Comunale persistono ancora numerose situazioni di difficoltà nell'accesso e nella mobilità all'interno del territorio cittadino.

Auser città di Cremona apprezza in modo convinto quanto fatto sino d'ora tramite un'analisi approfondita e apprezzabile.

La nostra associazione ogni giorno mette sulle strade cittadine dieci vetture per accompagnare persone anziane sole, persone che hanno bisogno di aiuto per motivi di salute, minori con disabilità che vengono accompagnati a scuola o ai centri di cura. Ogni giorno affrontiamo e tocchiamo con mano le incongruenze che esistono a livello di barriere architettoniche che ancora purtroppo numerose insistono su strade e marciapiedi. Oltre alle osservazioni di carattere generale, sopra esposte, ci soffermeremo su alcune entrate di scuole che ogni giorno frequentiamo con vetture o piccoli pullman. Sono ancora troppo pochi gli spazi di sosta riservati ai disabili che potremmo fruire come associazioni che trasportano persone disabili in carrozzina, senza dover sostare in careggiata al fine di utilizzare la pedana mobile.

Le barriere architettoniche ancora presenti, non sono soltanto un ostacolo pratico, ma incidono direttamente sul diritto all'uguaglianza e sulla piena partecipazione alla vita civile.

L'assenza di percorsi sociali praticabili, riduce la possibilità di frequentare in autonomia luoghi di interesse pubblico

Breve analisi di alcuni ingressi scolastici

Analisi criticità accessi scolastici

Asilo di Cavatigozzi

Criticità: Bassa

Problemi rilevati:- Assenza di una tettoia per chi arriva in auto con carrozzina.

Scuola di Via Aporti

Criticità: Alta

Problemi rilevati:

- - Mancanza di spazi dedicati per la fermata di veicoli attrezzati.
- - Presenza di gradini all'ingresso principale, senza soluzione alternativa adeguata.

Asilo Castello (Via Garibotti)

Criticità: Significativa

Problemi rilevati:

- - Impossibilità di accedere con l'auto all'interno.
- - Per fare scendere i bambini con disabilità si deve sostare in mezzo alla strada.

Scuola dell'infanzia Gallina

Criticità: Media

Problemi rilevati:

- - Mancanza di barriere protettive all'ingresso.

Scuola Manzoni

Criticità: Elevata

Problemi rilevati:

- - Assenza di rampa di accesso da Via Voghera (non idoneo per carrozzine).
- - Potrebbe migliorare la situazione grazie a una corsia preferenziale in Via Decia, ma resta critica la condizione di Via Voghera.

Scuola Realdo Colombo

Criticità: Significativa

Problemi rilevati:

- - Impossibilità di effettuare una sosta temporanea in sicurezza.

Scuola Primaria Stradivari

Criticità: Significativa

Problemi rilevati:

- - Assenza di rampe.
- - Necessità di attendere un operatore per l'attivazione dell'ascensore, con conseguente mancanza di autonomia negli ingressi.
- [Scuola Infanzia Zucchi](#)
- Difficoltà di accesso per mancanza spazio di sosta
- [Scuola Infanzia San Giorgio](#)
- Difficoltà di accesso per mancanza di spazio di sosta
- [Media Campi- priorità alta](#)
- Strada con acciottolato, notevole difficoltà per mettere in piano la ribalta inoltre attraversare

con la carrozzina è molto difficile e faticoso attività impossibile per personale femminile.

Non diciamo nulla di nuovo se ricordiamo che la popolazione cremonese sta invecchiando e di conseguenza dobbiamo mettere in sicurezza:

- 1) i marciapiedi per evitare cadute potenzialmente disastrose
- 2) rampe di accesso fruibili per chi è in carrozzina e/o con il deambulatore.

Mentre si accede ad un passaggio pedonale, tutti i marciapiedi dovrebbero avere un " invito " e non un salto; per chi ha una camminata mal ferma piuttosto che una carrozzina, questo diventa davvero una barriera. Per gli anziani che non deambolano in autonomia, scendere da un marciapiede con un gradino troppo alto rappresenta un impatto notevole, percorrere marciapiedi dissestati o attraversamenti di strade con acciottolato senza percorso dedicato rimane un problema da risolvere in tempi ragionevoli.

Il PEBA non deve essere inteso solo come un adempimento tecnico, ma come un progetto di inclusione. Un ambiente urbano facilmente accessibile è un ambiente più giusto, più sicuro e più agevole per tutti.

Siamo certi che al gruppo di lavoro del PEBA le osservazioni sopra esposte sono sicuramente già note, ma ci è parso moralmente doveroso dare un piccolo contributo ad un lavoro tanto complesso.

In attesa di un prossimo incontro di lavoro, porgo a nome della Associazione Auser Città di Cremona un ringraziamento per essere stati coinvolti e porgo cordiali saluti.



Cremona, 29 luglio 2025

Spett.le
Comune di Cremona

peba@comune.cremona.it

Gent.mi, ringraziandovi della possibilità di condividere con voi alcune riflessioni sulle barriere architettoniche esistenti in città, soprattutto in ambito culturale, sottoscrivendo il documento consegnatovi dall'Associazione Baskin durante l'incontro del 5 giugno u.s., ci teniamo a segnalare quanto segue:

- Teatro Monteverdi

E' la "casa" dove noi regolarmente realizziamo le nostre attività e ci ricordiamo il momento in cui è stato inserito il montascale per permettere alle persone in carrozzina di poter essere autonome negli spostamenti.

Altri interventi necessari riteniamo siano:

- spostamento del campanello di apertura più in basso (dove le carrozzine riescono ad arrivare)
- uno scivolo nella parte retro in caso di mancanza di corrente per fare uscire le persone in carrozzina

- Teatro Filo

Abbiamo ahimè testato in occasione dello spettacolo "Una storia Chiara – amare di più" che ha visto la partecipazione dell'Associazione Giorgia, l'impossibilità di far salire le persone in carrozzina sul palco (sia con la carrozzina elettrica sia con quella manuale). Fortunatamente alcune associazioni "amiche" ci hanno aiutato in questa situazione.

La convenzione ONU dei Diritti nell'articolo 3 parla di:

(c) La piena ed effettiva partecipazione e inclusione all'interno della società;

E nell'articolo Partecipazione alla vita culturale, alla ricreazione, al tempo libero e allo sport
Gli Stati Parti riconoscono il diritto delle persone con disabilità a prendere parte su base di eguaglianza con gli altri alla vita culturale e dovranno prendere tutte le misure appropriate per assicurare che le persone con disabilità:

....

(c) **Abbiano accesso a luoghi di attività culturali**, come **teatri**, musei, cinema, biblioteche e servizi turistici, e, per quanto possibile, abbiano accesso a monumenti e siti importanti per la cultura nazionale.



2. Gli Stati Parti prenderanno misure appropriate per dare alle persone con disabilità **l'opportunità di sviluppare e realizzare il loro potenziale creativo, artistico e intellettuale**, non solo a proprio vantaggio, ma anche per **l'arricchimento della società**.

...

5. Al fine di permettere alle persone con disabilità di partecipare su base di eguaglianza con gli altri alle attività ricreative, del tempo libero e sportive, gli Stati Parti prenderanno misure appropriate per:

(a) Incoraggiare e promuovere la partecipazione, più estesa possibile, delle persone con disabilità alle attività sportive ordinarie a tutti i livelli;

(b) **Assicurare che le persone con disabilità abbiano l'opportunità di organizzare, sviluppare e partecipare ad attività** sportive e **ricreative** specifiche per le persone con disabilità e, a questo scopo, incoraggiare la messa a disposizione, sulla base di eguaglianza con gli altri, di adeguati mezzi di istruzione, formazione e risorse;

(c) Assicurare che le persone con disabilità abbiano **accesso a luoghi sportivi, ricreativi e turistici**;

...

(e) Assicurare che le persone con disabilità abbiano accesso ai servizi da parte di coloro che sono **coinvolti nell'organizzazione di attività ricreative, turistiche, di tempo libero e sportive**.

Le persone con disabilità quindi non solo devono avere l'accesso ai luoghi ricreativi in qualità di fruitori di attività culturali, ma devono aver l'opportunità di esserne protagonisti. Si chiede quindi di poter attivare una interlocuzione con i proprietari del teatro Filo per poter attivare le pratiche per rendere anche il palcoscenico accessibile.

L'accessibilità quindi ai palchi di luoghi teatrali riteniamo sia un punto fondamentale per le realtà già esistenti ma anche per quelle che verranno istituite (sappiamo che c'è in fase di costruzione una sala per concerti in zona fiera).

Come contenuto nel progetto "Live For All" *"è necessario portare l'accessibilità dal piano della buona volontà a quello della legge. Non si tratta solo di eliminare le barriere architettoniche, ma di ripensare l'intera filiera dello spettacolo.*

Centro Fumetto A. Pazienza

La struttura dovrebbe essere autonomamente accessibile (dal civico 17 di via Palestro).

Si sottolinea che il campanello per attivare l'ingresso delle persone con disabilità è posto al civico 17, mentre l'ingresso è situato al civico 15. Il marciapiede per percorrere tale tragitto per le carrozzine è molto stretto e pericoloso. Si propone di mettere il campanello in prossimità dell'apertura del cancello interno di ingresso.



Palazzo Cittanova

In relazioni a possibili attività di ristrutturazione e di riapertura al pubblico, si sottolinea la necessità di una struttura idonea per far salire nella sala le persone in carrozzina elettrica. L'attrezzatura prima presente non consentiva la salita di carrozzine oltre ad uno specifico peso.

Più in generale riteniamo che tutti i luoghi della cultura, non solo di fruizione, ma di protagonismo, debbano essere accessibili, ben segnalati e con personale appositamente formato affinché le persone con disabilità si possano sentire accolte e benvenute.

A disposizione per incontri più approfonditi, cogliamo l'occasione di ringraziare l'Amministrazione per la concessione del teatro Monteverdi per le nostre attività teatrali e per l'occasione di confronto data in ordine al progetto di eliminazione delle barriere.

Cordiali saluti



Considerazioni sul Piano Eliminazione Barriere Architettoniche

Le considerazioni dell'Unione Italiana dei Ciechi e degli Ipovedenti (UICI) di Cremona riguardano il Piano per l'Eliminazione delle Barriere Architettoniche (PEBA). L'UICI di Cremona ha espresso preoccupazione per le carenze del piano in merito alle barriere che colpiscono i disabili visivi, uditivi e cognitivi, evidenziando che le schede di rilevamento si concentrano esclusivamente sui disabili motori, come già segnalato nell'incontro della primavera del 2024.

A titolo di esempio, l'UICI ha riportato una lista di punti presi dalle schede sugli edifici comunali che si riferiscono unicamente ai disabili motori, tra cui:

- Rampa di accesso con pendenza superiore all'8% e senza corrimano.
- Spazio di manovra esterno assente o inadeguato.
- Campanelli o citofoni posizionati a un'altezza da terra superiore a 1,20 m.
- Sportelli pubblici con piano d'appoggio ad un'altezza inferiore a 0,74 m o superiore a 0,90 m.
- Porte interne con luce netta inferiore a 0,75 cm.
- Elementi d'arredo che creano ostacoli o strozzature.
- Corridoi con larghezza inferiore a 1 metro.
- Pavimenti sconnessi, sdruciolevoli o degradati.
- Rampe interne assenti o con pendenza superiore all'8%.
- Assenza di spazio di manovra interno e per l'accesso alle aree di sosta.
- Ascensori assenti o non a norma per dimensioni, porte non automatiche o luce massima.
- Scale con larghezza inferiore a 120 cm, gradini non a norma, o pavimentazione sdruciolevole.
- Parapetti difformi.
- Servizi igienici non a norma per dimensioni, sanitari e accessori.
- WC di tipo sospeso non a norma per distanza dalla parete e altezza.

L'UICI è ben felice di rilevare l'accuratezza con cui sono stati fatti i rilievi per ciò che riguarda i cari amici disabili motori, ma come risulta evidente dagli esempi riportati, non c'è alcun riferimento alle barriere delle altre categorie di disabili.

L'unica eccezione positiva riguarda le indicazioni Braille e il segnale sonoro negli ascensori. L'UICI suggerisce di integrare queste segnalazioni con pulsanti in rilievo con numeri su sfondo a contrasto e annunci vocali del piano.

Un'altra critica riguarda l'uso di termini errati per i percorsi tattili-plantari. Il documento segnala l'utilizzo del termine "LOGES" che, pur essendo diventato sinonimo comune di "percorso tattile", si riferisce a un sistema obsoleto e brevettato, diverso dall'attuale sistema "LVE" (Loges-Vet-Evolution). Il sistema LVE è composto da sei codici differenti, è certificato dall'INAIL e dalla Commissione paritetica Barriere Architettoniche presso il MIT (Ministero delle infrastrutture e dei trasporti) e non è un nome di



Unione Italiana dei Ciechi e degli Ipovedenti

ETS-APS

Sezione Territoriale di Cremona

prodotto, a differenza del LOGES. L'UICI raccomanda che le schede rilevino specificamente la presenza, la correttezza o l'assenza delle piste tattili-plantari LVE e delle tavole a rilievo.

Altre lacune evidenziate nel PEBA includono:

- Mancanza di indicazioni sul contrasto cromatico per segnaletica e servizi igienici.
- Descrizione insufficiente dell'illuminazione degli ambienti, che dovrebbe specificare tipo e quantità di luce per evitare abbagliamenti.
- Assenza di percorsi tattili-plantari che conducano i disabili dal termine della guida naturale al palo del semaforo, che oltre al segnale acustico dovrebbe essere identificabile tramite tale percorso.

In conclusione, l'UICI ribadisce che le indicazioni teoriche del PEBA sull'inclusione dovrebbero essere tradotte in schede di rilevamento dettagliate anche per le disabilità sensoriali e cognitive. Questo è fondamentale perché il PEBA è il documento programmatico che guida gli interventi per l'accessibilità. Le schede devono fornire indicazioni precise ai tecnici per la progettazione, l'implementazione e l'esecuzione degli interventi necessari.

Distinti saluti

UICI Cremona

Il Presidente Pierluigi Chiappetti

Il Referente Mobilità Mimmo Iuzzolino
