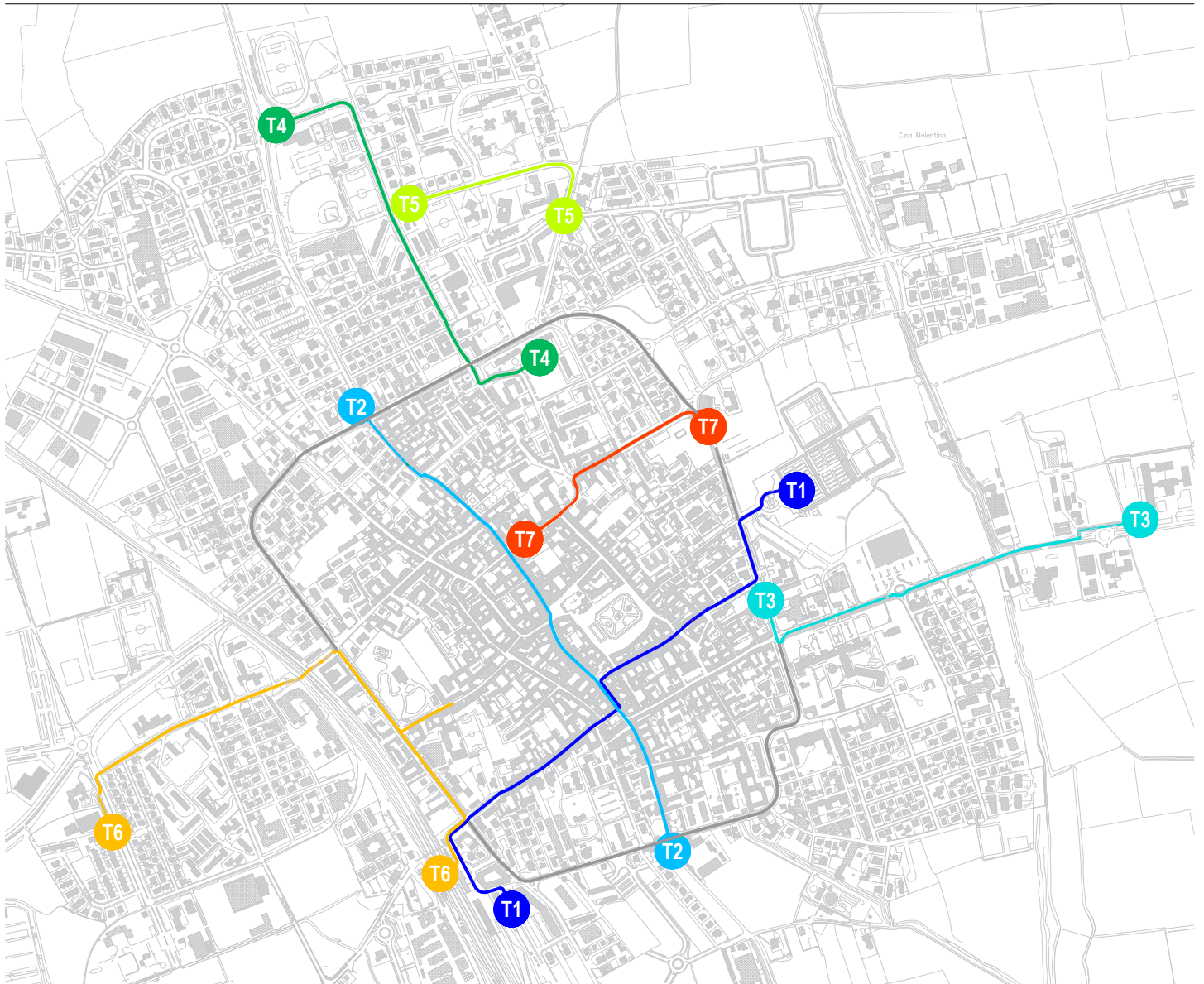




1. RELAZIONE GENERALE



AMBITO DI COORDINAMENTO E RIFERIMENTO TECNICO ACCESSIBILITA' (deliberazione di Giunta n. 172 del 11 nov. 2024)

- Responsabile Unico Settore Tecnico ing. Andrea Alloni
- Delegato permanente Settore Tecnico dott.ssa Cristina Sanò
- Responsabile Servizi Sociali dott.ssa Marcella Anna Incerti
- Delegato permanente Servizi Sociali dott.ssa Gemma Chiozzi
- Responsabile Settore Amministrativo (delegato) Simona Boninsegna
- Responsabile Settore Affari Generali dott.ssa Ilaria Bertè
- Responsabile Polizia Locale Dott. Marco Valdemi
- Responsabile Sistemi Informativi Imerio Lucini
- Responsabile Finanziario (delegato) Antonella Canepari

PROGETTO: arch. Nayla Renzi, Cremona

ELABORAZIONI GRAFICHE E S.I.T.: HS Engineering, Cremona

19/02/2025



Sommario

FINALITA' E OBIETTIVI DEL PEBA.....	2
RIFERIMENTI NORMATIVI	4
PRINCIPALI CARATTERISTICHE DEL PIANO	6
Un Piano per un ambiente accessibile, usabile e inclusivo	6
Un Piano condiviso e partecipato.....	7
Un Piano interdisciplinare e integrato	8
Un Piano digitalizzato, dinamico e aggiornabile, monitorato.....	8
METODOLOGIA DI COSTRUZIONE DEL PIANO	9
ARTICOLAZIONE DELLE FASI DEL PIANO, DEFINIZIONE DEGLI STRUMENTI, MODALITÀ ESECUTIVE..	9
Fase preliminare	9
Azioni per costruire l'Accessibilità	11
Fase A – Definizione strategie e obiettivi	12
Fase B - Analisi criticità degli spazi/edifici e individuazione delle soluzioni progettuali	13
Fase C - Elaborazione Linee d'intervento del Piano e programmazione priorità degli interventi.....	13
Fase finale: Presentazione del Piano alla cittadinanza e sua adozione/approvazione attuazione	15
Coordinamento e compatibilità del Piano con altri strumenti di pianificazione della Città	15
Analisi dei dati qualitativi e quantitativi	15
Ambito di applicazione del Piano	16
• Servizi attrezzature comunitarie presenti sul territorio comunale:.....	16
• Mobilità cittadina.....	19
• progettualità programmate a breve termine dal Comune o da altri enti;	19
Azioni e progettualità per non realizzare e per non costruire “nuove barriere”	20
Barriere e soluzioni inclusive	20



FINALITA' E OBIETTIVI DEL PEBA

Il PEBA della Città di Codogno intende porsi come strumento unitario in ottemperanza alle prescrizioni della legislazione nazionale, in particolare alla L. 41/86 art. 32.21 che fornisce indicazioni per la redazione dei cosiddetti PEBA – Piani per l'Eliminazione delle Barriere Architettoniche e alle successive integrazioni della L. 104/92, art. 24.9 per la redazione dei cosiddetti PAU - Piani integrativi Accessibilità degli spazi Urbani

Da qui la descrizione estesa del sottotitolo “Piano per l'accessibilità e usabilità dell'ambiente costruito, inclusione sociale e benessere ambientale”, al fine di porre in evidenza le recenti evoluzioni sociali e normative, accomunando il requisito di accessibilità e inclusione a quello di usabilità e di benessere/comfort legato alla sostenibilità, ambientale e sociale, per una Città per Tutti, recependo l'approccio *Design for All*, raccomandato dall'Unione Europea, in particolare nei documenti prodotti, quale il Mandato UE M/420 del 2008.

Organizzare un ambiente costruito accessibile non solo assicura un accesso e un comfort idonei alle persone con disabilità e a una gamma più ampia di utenti, ma contribuisce anche alla loro sicurezza mediante la creazione di un ambiente in cui si presta particolare attenzione a evitare e/o ridurre i rischi.

Progettare per la sicurezza significa ridurre al minimo il rischio di commettere errori e ridurre la necessità di uno sforzo eccessivo che può portare ad affaticamento o infortuni. La progettazione poco attenta, così come la scarsa manutenzione, possono portare non solo a incidenti e infortuni, ma come conseguenza anche a un aumento dei costi sanitari, in particolare in una società che invecchia.

Il secondo concetto cardine è quello di un Piano per la sostenibilità ambientale integrata alla sostenibilità sociale, inteso come opportunità per rilanciare e investire anche sull'attrattività turistica e la bellezza della città; per generare spazi pubblici vitali, accoglienti, sicuri e reti di mobilità dolce e fruibile dal maggior numero di persone possibile.

L'approccio elettivo dell'Universal Design mira a contribuire a una migliore qualità della vita mediante il miglioramento della prestazione umana, della salute, del benessere e della partecipazione sociale. Progettare ambienti che promuovano la salute e il benessere sta diventando sempre più importante se consideriamo lo spostamento demografico verso una popolazione sempre più anziana, il numero crescente di persone in sovrappeso e con stili di vita sedentari. Le strategie di pianificazione e le progettazioni che promuovono per esempio la “camminabilità/percorribilità pedonale” e la “ciclabilità/percorribilità in bicicletta” delle aree urbane incoraggiano gli spostamenti a piedi e l'esercizio fisico e riducono la dipendenza dai veicoli, riducendo in tal modo l'inquinamento dell'aria e gli incidenti stradali.



La Convenzione delle Nazioni Unite sui diritti delle persone con disabilità (UNCRPD) sottolinea l'importanza di integrare le questioni relative alla disabilità come parte integrante delle strategie di sviluppo sostenibile. Il consenso europeo in materia di sviluppo, un progetto per allineare la politica di sviluppo dell'Unione con l'Agenda globale 2030 per lo sviluppo sostenibile, ribadisce l'impegno dell'UE per un approccio allo sviluppo basato sui diritti umani e per promuovere i diritti delle persone con disabilità. L'integrazione del "design universale" nell'approvvigionamento, nella progettazione, nella costruzione, nella gestione e nell'uso dell'ambiente costruito contribuisce alla sostenibilità, fornendo edifici e spazi accessibili e utilizzabili da tutti e adattabili per l'uso futuro e le esigenze degli utenti. Progettare per l'intero ciclo della vita umana promuove l'inclusione sociale e la coesione. La funzionalità di un ambiente costruito accessibile è più flessibile e l'infrastruttura è più sostenibile in quanto c'è meno bisogno di costosi adattamenti in una fase successiva che possono essere costosi in termini economici e ambientali.

Nel rispetto dell'invito rivolto ai Comuni con le Linee Guida Regione Lombardia 2021, Codogno intende superare approcci e soluzioni esclusivamente dedicate a persone con disabilità, per individuare soluzioni maggiormente in grado di rispondere alle diverse esigenze di accesso e fruizione di spazi, servizi e attrezzature collettivi, sostenendo le capacità di ciascuno di svolgere autonomamente le attività di vita e di lavoro quotidiane.

Si tratta di pianificare e gestire uno spazio aperto o un ambiente costruito con una visione più ampia ed inclusiva possibile, garantendo la mobilità personale e reti di percorsi fruibili in sicurezza ed autonomia, da parte del maggior numero di persone possibile, che colleghino i luoghi di maggior interesse e attrattività per il cittadino e il visitatore occasionale, mettendo a sistema i vari interventi e indicando quelli prioritari. Il fine è di migliorare la qualità del progetto architettonico e urbanistico e di conseguenza quella della vita di tutti. Con questo approccio si avranno benefici anche nella prevenzione e risoluzione delle situazioni di emergenza pubblica derivanti da eventi o calamità.



RIFERIMENTI NORMATIVI

1. Legge 28 febbraio 1986 n. 41, art. 32, comma 21, che introduce l'obbligatorietà per le Amministrazioni competenti di adottare, entro un anno dall'entrata in vigore della legge, piani di eliminazione delle barriere architettoniche esistenti negli edifici pubblici non ancora adeguati alle prescrizioni che ne prevedono l'eliminazione.
2. Legge 09 gennaio 1989, n. 13 "Disposizioni per favorire il superamento e l'eliminazione delle barriere architettoniche negli edifici privati".
3. Legge Regionale 6/89 "Norme sull'eliminazione delle barriere architettoniche e prescrizioni tecniche di attuazione" aggiornata con L.R. 9/6/20 n. 14
4. Decreto Ministeriale 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 sovvenzionata e agevolata, ai fini del superamento e dell'eliminazione delle barriere architettoniche" che specifica ciò che viene inteso per barriere architettoniche, in riferimento alle diverse tipologie di disabilità.
5. Legge 05 febbraio 1992, n. 104 "Legge-quadro per l'assistenza, l'integrazione sociale e i diritti delle persone handicappate", che, all'art. 24, comma 9, stabilisce che i PEBA prevedano anche l'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".
6. D.P.R. 24 luglio 1996, n. 503 "Regolamento recante norme per l'eliminazione delle barriere architettoniche negli edifici, spazi e servizi pubblici" che agli artt. 3-4, estende il campo di applicazione definendo ed indicando le norme per i percorsi accessibili.
7. D.P.R. 06 gennaio 2001, n. 380 "Testo unico delle disposizioni legislative e regolamentari in materia edilizia" che riprende in maniera organica quanto previsto dalla normativa precedente in materia di abbattimento barriere.
8. Legge 03 marzo 2009, n. 18 "Ratifica ed esecuzione della Convenzione ONU sui diritti delle Persone con Disabilità" del 13/12/06 che, all'art. 3, istituisce presso il Ministero del Lavoro, della Salute e delle Politiche Sociali, l'Osservatorio Nazionale sulla condizione delle persone con disabilità, prevedendo tra i suoi compiti la predisposizione di programmi di azione biennali per la promozione dei diritti e l'integrazione delle persone con disabilità, in attuazione della legislazione nazionale e internazionale.



9. D.P.R. del 04 ottobre 2013, “Adozione del programma di azione biennale per la promozione dei diritti e l'integrazione delle persone con disabilità” che indica esplicitamente la necessità di rafforzare l'efficacia di strumenti programmatori di rimozione delle barriere in edifici e spazi pubblici esistenti e di rilanciare gli strumenti di pianificazione per l'adeguamento e l'abbattimento delle barriere architettoniche negli edifici e negli spazi.
10. D.P.R. del 12 ottobre 2017 “Adozione del secondo programma di azione biennale per la promozione dei diritti e l'integrazione delle persone con disabilità” che persegue una nuova strategia della accessibilità che fa emergere una necessaria revisione e aggiornamento complessivo della normativa vigente in materia, per adeguarla ai principi della Progettazione Universale, in attuazione della Convenzione ONU.
11. D.G.R. n. XI/5555 del 23 novembre 2021 “Approvazione delle linee guida per la redazione dei Piani per l'accessibilità, usabilità, inclusione e benessere ambientale (P.E.B.A.).



PRINCIPALI CARATTERISTICHE DEL PIANO

Nella fase di redazione, il PEBA della Città di Codogno si è posto l'obiettivo di integrarsi con gli strumenti urbanistici, ovvero i piani costituenti il Piano di Governo del Territorio (DdP – PdR - PdS) e il Regolamento Edilizio, nonché gli altri piani comunali di settore, quali ad esempio il Piano Generale del Traffico Urbano, il Regolamento del verde, il Piano di emergenza, etc., nei quali i temi dell'accessibilità per tutti assumono un ruolo strategico.

C'è una grande differenza fra eliminare delle "barriere" e progettare accessibile e in modo inclusivo. Si tratta di un cambio di paradigma, da un concetto negativo a uno positivo: non bisogna porsi nell'ottica di eliminare un insieme di elementi problematici, ma in quella di progettare - o riprogettare - considerando le diversità individuali e sociali del maggior numero di persone possibile, cittadini e visitatori occasionali delle nostre città considerando tra i requisiti progettuali ogni fattore che può incidere nel promuovere il benessere ambientale, la bellezza e la vitalità dei territori.

Il PEBA non deve essere considerato come mero adempimento burocratico, censimento sterile di barriere esistenti e schedature che fotografano lo stato di fatto, rischiando di divenire obsoleto prima di riuscire a realizzare progetti e interventi.

Un Piano per un ambiente accessibile, usabile e inclusivo

Il PEBA vuole essere uno strumento operativo per programmare e gestire un ambiente costruito accessibile e usabile, anche in autonomia, dal maggior numero di persone possibile e intende recepire l'approccio *Design for All* indicato dall'Unione Europea e le recenti norme emesse di accessibilità e usabilità dell'ambiente costruito e della comunicazione. Un piano quindi che considera le necessità, anche temporanee, di tutte le fasce d'età, da quelle delle famiglie appena formate, alle età scolare e lavorativa, agli anziani.

Il Documento di indirizzo, approvato dalla Giunta Comunale il 11 novembre 2024, ha indicato alcune caratteristiche del Piano, nell'ambito delle quali si è operato:



Un Piano condiviso e partecipato

L'obiettivo di condividere e far partecipare la comunità e la cittadinanza coinvolgendo attivamente le rappresentanze dei portatori di interesse (stakeholders) nelle principali fasi del processo formativo è stato perseguito mediante:

- a) il coordinamento con la Consulta del volontariato, una realtà codognese, rappresentativa della gran parte delle associazioni di volontariato presenti sul territorio; il Presidente è membro dell'Ambito di Consultazione creato per il PEBA e si è reso parte attiva nell'aggiornare e raccogliere le istanze delle Associazioni che fanno capo alla Consulta e dei loro utenti
- b) la pubblicizzazione e l'aggiornamento sulle iniziative intraprese attraverso il sito del Comune, le pagine social ed il coinvolgimento dello Sportello Amico costituito presso gli Uffici Comunali



- c) la diffusione di un questionario alla cittadinanza utile a raccogliere proposte e segnalazioni di aspetti problematici; il questionario poteva essere compilato on line dal sito del Comune o in formato cartaceo , nel periodo 6 dicembre 2024 e il 13 gennaio 2025, ed è stato inviato a tutte le scuole, alle associazioni di volontariato e in alcuni luoghi chiave per i possibili portatori di interesse, quali Sportello Amico, Biblioteca e Parrocchie, Scout, Casa della Carità, Fondazione Lamberti, Associazione il Samaritano e presso le 3 Case di Riposo.





In allegato copia del questionario ed esiti delle 65 risposte raccolte.

Un Piano interdisciplinare e integrato

Il tema dell'accessibilità non può essere trattato solo alla scala edilizia. Per fare della Città e del territorio luoghi accessibili a tutti, è necessario che le operazioni di adeguamento dei singoli spazi siano inquadrare all'interno di un processo pianificato, quali componenti di una strategia coerente e di scala più ampia.

Negli strumenti di progettazione complessa e nelle operazioni di rigenerazione urbana, all'accessibilità va riconosciuto un ruolo cardine, anche attraverso specifiche valutazioni dell'efficacia delle trasformazioni in riferimento al miglioramento delle condizioni di mobilità, inclusione sociale, fruibilità estesa e inclusiva.

In questa prospettiva il PEBA viene redatto e aggiornato in costante coordinamento con gli Uffici Tecnici Comunali che si stanno occupando della gestione e revisione dei piani urbanistici, di mobilità e con gli Uffici costituenti l'Ambito di consultazione permanente sull'Accessibilità cittadina e l'Ambito di coordinamento e riferimento tecnico Accessibilità.

Un Piano digitalizzato, dinamico e aggiornabile, monitorato

Il PEBA viene redatto utilizzando strumenti informatici diversificati dai quali, al momento della approvazione, sono stati tratti file in formato .pdf, scelta questa che ne consente la pubblicazione e la consultazione anche da parte dell'utenza non tecnica.

Sul piano tecnico: le basi cartografiche, interfacciabili con il PGT, sono state elaborate con il programma Open Source QGIS utilizzando la cartografia regionale.

Le schede di rilevazione delle criticità, esito di sopralluoghi mirati, sono invece state riportate sulla base del rilievo fotogrammetrico che fornisce un maggior livello di dettaglio, sebbene si sia reso necessario integrare alcune parti che non risultavano aggiornate. Entrambi i tipi di documenti, così come gli elaborati testuali (.doc) e le rilevazioni dati (.xls), trattati con i software Office, sono stati messi a disposizione degli Uffici comunali in modo da poter essere mantenuti aggiornati e da costituire base per il monitoraggio del Piano.



METODOLOGIA DI COSTRUZIONE DEL PIANO

Nell'intento di rendere il PEBA condiviso e partecipato con la comunità e la cittadinanza è stato promosso il coinvolgimento attivo delle rappresentanze dei portatori di interesse nelle principali fasi del processo formativo, cioè durante:

- l'individuazione delle esigenze e dei bisogni;
- l'individuazione delle criticità;
- la redazione del Piano;
- la verifica;
- il monitoraggio.

Per facilitare la redazione e lo sviluppo efficace e appropriato del Piano – così come indicato dalle Linee Guida della Regione Lombardia - è stata adottata una articolazione in Fasi.

ARTICOLAZIONE DELLE FASI DEL PIANO, DEFINIZIONE DEGLI STRUMENTI, MODALITÀ ESECUTIVE

L'iter di elaborazione del Piano è stato sviluppato attraverso le seguenti fasi:

Fase Preliminare - Costruzione strumenti e Processo.

Fase A - Definizione strategie e obiettivi.

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

Fase C - Elaborazione del Piano e programmazione priorità degli interventi.

Fase Finale - Presentazione del Piano alla cittadinanza e sua adozione/approvazione e attuazione.

Fase preliminare

La Fase preliminare è stata finalizzata a garantire una elaborazione efficace del Piano e la sua attuazione nel tempo, procedendo innanzitutto a organizzare il processo e strutturare strumenti di lavoro appropriati e dedicati.

Sono stati istituiti all'interno del Comune due importanti "strumenti" di riferimento per la consultazione della cittadinanza e dei portatori d'interesse nonché per la redazione, lo sviluppo e il monitoraggio del Piano in chiave accessibile e inclusiva. Tali strumenti, formalizzati attraverso delibera di Giunta n. 172 del 11 novembre 2024, sono:

a) *Ambito di consultazione permanente sull'Accessibilità cittadina;*



b) Ambito di coordinamento e riferimento tecnico Accessibilità.

L'Ambito di consultazione permanente sull'Accessibilità cittadina

È lo strumento permanente di condivisione e partecipazione con la cittadinanza sul tema dell'accessibilità e della piena usabilità/fruibilità di ambienti e servizi cittadini: un luogo di ascolto, proposta, partecipazione e condivisione di tutti gli attori e dei portatori di interesse.

Questo strumento permanente di condivisione e partecipazione risulta composto da:

- a. Rappresentanti di tutti gli assessorati, ivi compreso il Sindaco
- b. Responsabile di posizione organizzativa "Settore Tecnico" o suo delegato
- c. Responsabili delle seguenti posizioni organizzative dell'ente o loro delegati:
 - Settore Politiche Sociali
 - Settore Economico Finanziario
 - Settore Amministrativo
 - Settore Affari Generali
 - Settore Polizia Locale e Protezione Civile
 - Settore Sistemi Informativi e rapporti con il pubblico
- d. Ambito di Coordinamento e riferimento tecnico Accessibilità, come più avanti nominato
- e. Associazioni locali presenti e consolidate sul territorio (Consulta Comunale) che rappresentano persone con disabilità, anziani, nonché i cittadini con esigenze specifiche.

Tale Ambito, in virtù della sua composizione, ha un ruolo centrale e strategico per le scelte chiave dell'iter di elaborazione del Piano.

Compete all'Ambito di consultazione la realizzazione di percorsi partecipati con i portatori d'interesse con l'obiettivo d'individuare i reali bisogni delle persone con disabilità e con esigenze specifiche (anziani, bambini, famiglie).

A questo scopo la scelta è caduta sulla diffusione del Questionario proposto alla cittadinanza nel dicembre 2024, sopra citato e riportato in allegato.



Ambito di coordinamento e riferimento tecnico Accessibilità

È lo strumento che ha svolto il ruolo di riferimento tecnico interno del Comune per favorire l'iter di tutte le fasi utili per l'elaborazione del Piano. Tale ambito ha avuto, inoltre, il compito di sensibilizzare e implementare in tutti gli assessorati azioni, progetti e politiche accessibili-inclusive e di coordinarsi strettamente con chi definisce e realizza le azioni di comunicazione e divulgazione alla cittadinanza del Piano e delle progettualità sul tema accessibilità.

Tale Ambito risulta composto da

- a. Responsabile di Posizione Organizzativa "Settore Politiche Sociali" o suo delegato;
- b. Responsabile di Posizione Organizzativa "Settore Tecnico" o suo delegato;
- c. Rappresentanti specifici di alcuni settori interni all'ente, nella figura dei Responsabili o di loro delegati:
 - Opere pubbliche
 - Tutela ambientale
 - Gestione territorio
 - Edilizia
 - Patrimonio
 - Polizia Locale
 - Ufficio Sportello Amico
 - Istruzione e sport

Azioni per costruire l'Accessibilità

Il Comune, parallelamente alla redazione del Piano, si farà carico di promuovere azioni e progettualità mirate, a sostenere e vitalizzare il percorso verso la città accessibile e inclusiva, attraverso azioni di prevenzione alla formazione di nuove barriere e attraverso l'ascolto costante delle segnalazioni della cittadinanza raccolte sul sito e sui canali social dello Sportello Amico.

I nuovi progetti promossi da enti pubblici o privati di spazi, piazze, ambienti, strutture e servizi, dovranno essere realizzati secondo i criteri della progettazione accessibile e inclusiva (orientati a soluzioni in chiave *Universal Design*), nel rispetto della normativa nazionale e regionale in materia.

Le azioni utili per la realizzazione di tali obiettivi potranno riguardare:

a) *promozione di iniziative di sensibilizzazione e informazione* della cittadinanza e degli amministratori sulle tematiche inerenti all'accessibilità, la disabilità e le esigenze specifiche di famiglie, bambini e anziani, per giungere alla condivisione di un linguaggio e percorso comune.



- b) *bandi comunali orientanti verso progettualità e soluzioni accessibili*. Sarà elemento di qualificazione l'inserimento nei bandi comunali di progettazione di spazi, ambienti, beni e servizi di criteri e requisiti che mirino alla progettazione accessibile e alla realizzazione di soluzioni inclusive, alla sostenibilità sociale.
- c) *aggiornamento del Regolamento Edilizio*. Aggiornamento finalizzato a definire e chiarire le modalità per rendere accessibili gli spazi privati aperti al pubblico (quali ad esempio, i negozi, le attività commerciali, i ristoranti, i bar, gli studi medici) che presentino barriere architettoniche o sensoriali.
- d) Promozione della progettualità per *favorire l'accessibilità dei negozi e delle attività commerciali della città* attraverso iniziative congiunte tra amministrazione comunale, associazioni di persone con disabilità, associazioni di categoria, comunità cittadina ed eventuali enti patrocinanti/sostenitori.
- e) promozione di iniziative per *un'accoglienza turistica accessibile* a tutte le persone con disabilità motoria, sensoriale ed intellettiva. Tra le azioni prevede di avviare iniziative di formazione con un eventuale e prossimo Ufficio d'informazione turistica e con gli enti pubblici e privati che si occupano del turismo in area comunale.
- f) promozione della *"mobilità dolce"*, spostamenti a piedi, in bici e con il trasporto pubblico, prestando particolare attenzione alle zone condivise tra pedoni, ciclisti, automobilisti che si sono rivelate insidiose per alcuni gruppi di utenti (es. bambini, anziani, persone con disabilità percettive e cognitive).

Fase A – Definizione strategie e obiettivi

Oggetto del Piano è tutto il territorio comunale anche se, per poter procedere in modo più rapido e operativo, si è optato per individuare alcuni itinerari specifici prescelti in funzione del loro ruolo strategico nell'intercettare il maggior numero di persone con esigenze specifiche legate all'uso quotidiano della città e dei suoi servizi essenziali.

L'Ambito di Consultazione permanente sull' Accessibilità cittadina ha proceduto alla individuazione delle strutture di servizio presenti in città costruendo una mappa di riferimento, sulla base della quale ha definito 7 percorsi che innervano il tessuto urbano, innestandosi sull'anello dei viali che caratterizza il perimetro della città e consentono di raggiungere la gran parte dei servizi essenziali per i cittadini, quali scuole, attrezzature sanitarie, culturali, sportive.

Percorso 1 – STAZIONE – CENTRO - CIMITERO

Percorso 2 - ASSE NORD SUD – VIA PALLAVICINO – ROMA – VITT.EMANUELE II

Percorso 3 – VIALE MARCONI – OSPEDALE – I.T.A.S. "TOSI"

Percorso 4 –VIALE RESISTENZA – VIA R. FERRARI

Percorso 5 – VIA CAIRO

Percorso 6 – VIALE RISORGIMENTO – VIALE DEI MILLE – LICEO "G. NOVELLO"

Percorso 7 – VIA CAVOUR – PIETRASANTA – SANTUARIO DELLA MADONNA DI CARAVAGGIO



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

Obiettivo di questa fase è stato quello di elaborare una diagnosi dell'accessibilità degli spazi della città e del patrimonio edilizio, rilevando e analizzando ostacoli, criticità e barriere (architettoniche, visive, uditive, comunicative, intellettive, ecc.) per arrivare ad elaborare un elenco delle azioni risolutive ritenute indispensabili per raggiungere l'obiettivo dell'accessibilità degli spazi/edifici pubblici. Definite le possibili soluzioni ed individuati criteri e livelli di priorità, si è proceduto ad una stima sommaria degli interventi sulla base del Prezzario regionale.

Le criticità rilevate includono tutte le barriere e gli ostacoli che possono impedire o ostacolare l'accesso, l'uso o la fruizione - al pari degli altri cittadini - dello spazio pubblico, inteso come sistema formato dallo spazio fisico, dalla comunicazione e dall'informazione; non sono state considerate quindi solo le barriere architettoniche ma anche quelle sensoriali e comunicative.

I riferimenti normativi sono da ricondurre ai requisiti funzionali e dimensionali della L.R. n. 6/89 e del DM n. 236/89 ed alle indicazioni delle più recenti norme UNI CEI EN 17210/2021 e UNI TR 17621/2021.

Il DM n. 236/89 e la L.R. n. 6/89 presentano un approccio prestazionale "aperto", indicando cioè al progettista il requisito da raggiungere con soluzioni anche non standardizzate, ma che garantiscano simile prestazione. Anche la L. 18/2009, Legge di ratifica della Convenzione ONU sui diritti delle persone con disabilità, introducendo il principio dell'"accomodamento ragionevole" consente in casi particolari - come in presenza di vincoli strutturali, storico-architettonici o geo-morfologici - di ricercare soluzioni alternative - di tipo organizzativo o architettonico - che garantiscano la fruizione e uso degli spazi su base di uguaglianza, senza oneri eccessivi.

La fase di rilevazione, ha dovuto assumere come criticità costanti il fatto che la città al momento non è dotata di presidi atti ad agevolare l'orientamento delle persone con disabilità visiva o intellettiva ma anche che le strade del centro, storicamente caratterizzate dall'assenza di marciapiedi in rilevato, sono comunque di larghezza contenuta e quindi la maggior parte dei percorsi non ha né potrà mai raggiungere la larghezza di 1,50 m come vorrebbe la normativa.

Fase C - Elaborazione Linee d'intervento del Piano e programmazione priorità degli interventi

I dati rilevati sono stati riportati su schede riassuntive, costruendo una casistica di casi ricorrenti per i quali sono state elaborate schede di soluzione progettuale, rinviando ad una progettazione specifica le situazioni più complesse.



CRITICITA' RILEVATA	FREQUENZA
Larghezza del percorso limitata	11
Insufficiente spazio per svoltare	2
Drenaggio inadeguato	4
Fermata di autobus priva di info e protezione	9
Marciaipiedi dalla superficie sconnessa	29
Larghezza del percorso limitata dalla presenza di scivoli	8
Mancanza accesso a livello	13
Mancanza cartello indicatore parcheggio riservato	1
Parcheggio privo di posti riservati	2
Segnaletica attraversamento pedonale sbiadita	1
Mancanza attraversamento pedonale	2
Ostacoli sul marciapiedi	7
Griglia con reticolo di dimensioni non conformi	1
Mancata separazione dai percorsi veicolari	5
Mancata altezza libera per vegetazione	2
Sottopasso con fondo sconnesso e scivoloso	1
Scivolo senza attraversamenti	1
Rampa di accesso al marciapiedi sbarrata	1
Percorso privo di marciapiedi	1
Pendenza trasversale maggiore dell'1%	1
TOTALE	102

Sulla base di queste informazioni si procederà con la pianificazione degli interventi risolutivi puntuali emersi dal rilievo e segnalati dai cittadini attraverso le risposte al questionario, concentrando l'attenzione, in questa prima fase, sui percorsi di maggior peso strategico in quanto utilizzati dal maggior numero di utenti.

PERCORSO 1 - Stazione – Centro – Cimitero -Ospedale

PERCORSO 2 – Asse nord-sud – via Pallavicino – via Roma – via Vittorio Emanuele II

La realizzazione del PEBA porterà quindi alla pianificazione delle opere relative ai percorsi che verranno opportunamente considerate nella programmazione dei piani triennali delle opere pubbliche.



Fase finale: Presentazione del Piano alla cittadinanza e sua adozione/approvazione attuazione

Il Piano, una volta approvato dal Consiglio Comunale, sarà pubblicato sul portale del Comune in modo da poter essere consultato da tutta la cittadinanza.

L'Ambito Tecnico e l'Ambito di consultazione permanente rimangono costituiti e fungono da riferimento per il monitoraggio e la promozione delle iniziative volte alla attuazione del Piano stesso. A questo scopo essi verranno riuniti, secondo esigenza, per verificare lo stato di avanzamento e l'eventuale necessità di aggiornamento o variazione.

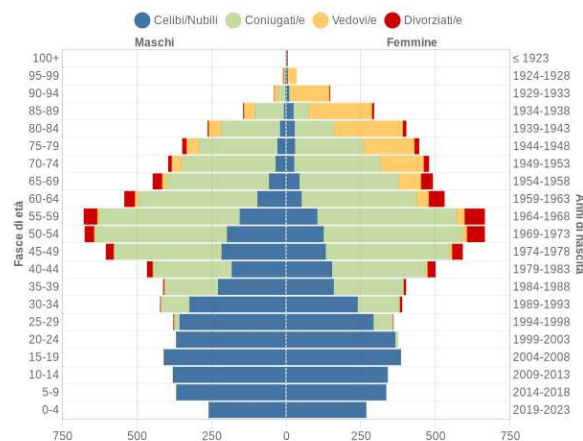
Coordinamento e compatibilità del Piano con altri strumenti di pianificazione della Città

Nel Comune di Codogno è in fase di redazione la variante generale al Piano di Governo del Territorio ed è stato approvato nel luglio 2023 il Piano Generale del Traffico Urbano. Il nuovo redigendo P.G.T. dovrà essere caratterizzato da una forte impronta mirata alla sostenibilità ed inclusività, già previste col presente documento.

Analisi dei dati qualitativi e quantitativi

• Cittadini e fruitori

Il grafico in basso, detto *Piramide delle Età*, rappresenta la distribuzione della popolazione residente a Codogno per età, sesso e stato civile al 1° gennaio 2024.

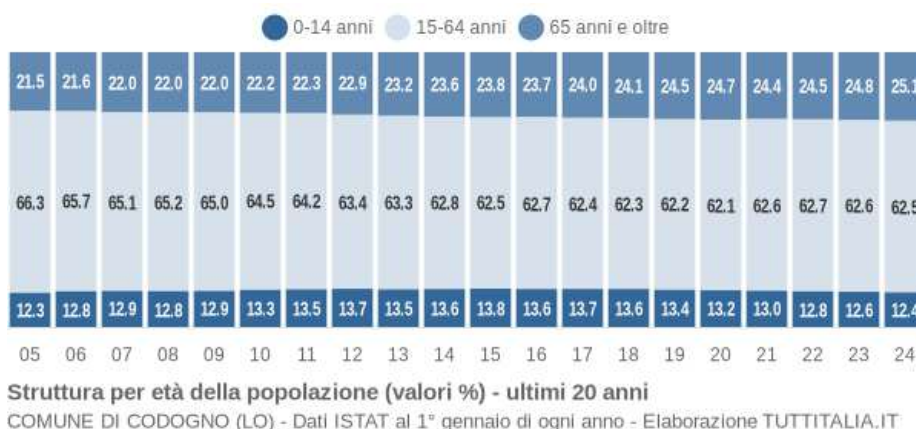


Popolazione per età, sesso e stato civile - 2024
COMUNE DI CODOGNO (LO) - Dati ISTAT 1° gennaio 2024 - Elaborazione TUTTITALIA.IT



Struttura della popolazione dal 2002 al 2024

L'analisi della struttura per età di una popolazione considera tre fasce di età: **giovani** 0-14 anni, **adulti** 15-64 anni e **anziani** 65 anni e oltre. In base alle diverse proporzioni fra tali fasce di età, la struttura di una popolazione viene definita di tipo *progressiva*, *stazionaria* o *regressiva* a seconda che la popolazione giovane sia maggiore, equivalente o minore di quella anziana.



Il Comune di Codogno non sfugge quindi alle dinamiche di progressivo invecchiamento della popolazione che caratterizzano la maggior parte dei Comuni italiani e dovrà sempre più nel futuro rendere il suo territorio fruibile alle persone anziane.

Ambito di applicazione del Piano

• Servizi attrezzature comunitarie presenti sul territorio comunale:

Codice	EDIFICI PER L'ISTRUZIONE	Indirizzo	Accessibile
IOI 1	Scuola dell'infanzia "Resistenza"	viale Cairo	si
IOI 2	Scuola dell'infanzia ed elementare "San Biagio"	viale Dei Mille	si
IOI 3	Scuola dell'infanzia "Garibaldi"	via Cavour	in parte
IOI 4	Scuola dell'Infanzia "N.Rapelli"	via Vittorio Emanuele II, 51	si
IOI 5	Scuola Media Inferiore "Ognissanti"	via Cavour	si
IOI 6	Scuola dell'infanzia ed elementare Istituto "Tondini"	via Pietrasanta	si
IOI 7	Scuola Elementare "Anna Vertua Gentile"	via Vittorio Emanuele	si



IOI 8	Scuola secondaria 1° grado paritaria Scuole Diocesane "Piera Andreoli"	Via Santa Cabrini, 32	si
IS 1	Istituto di Istruzione Superiore "A.Tosi"	viale Marconi	si
IS 2	Liceo "Giuseppe Novello"	viale Papa Giovanni XXIII	si
IS 3	Istituto di Istruzione Superiore "Piero Calamandrei"	piazza della Repubblica - Mauri/Garibaldi/Roma	si
IS 4	Istituto di Istruzione Superiore "G. Ambrosoli"	viale Della Resistenza	si

Codice	EDIFICI PER IL CULTO	Indirizzo	Accessibile
AR 1	Cimitero		si
AR 2	Chiesa di San Bernardino	via Frazione Maiocca	si
AR 3	Chiesa di S.Maria Assunta	via Frazione Triulza - via Grande, 1	si
AR 4	Chiesa di Santa Francesca Cabrini	viale Papa Giovanni XXIII	si
AR 5	Sala de Regno dei Testimoni di Geova	via dei Mulini di Magnani	si
AR 6	Chiesa San Teodoro	via Garibaldi	si
AR 7	Chiesa di Santa Maria della Neve	via Roma	si
AR 8	Chiesa di San Biagio e B.V. Immacolata	piazza XX Settembre	si
AR 9	Chiesa della Santissima Trinità	via Vittorio Emanuele II, 41a	si
AR 10	Chiesa Parrocchiale e Oratorio di San Giovanni Bosco	viale Cairo, 2-4	si
AR 11	Santuario della B.V. di Caravaggio	viale Manzoni	si
AR 12	Centro Giovanile	via Cabrini	si
AR 13	Chiesa Monte Tabor Istituto Missionario Sacro Cuore	via Cabrini	si
AR 14	Chiesa dei Frati	via Zoncada – Largo Don Nunzio Grossi	si
AR 15	Cappella Opere Pie Riunite		si

Codice	IMPIANTI SPORTIVI	Indirizzo	Accessibile
AS 1	Centro sportivo F.lli Molinari	Via R. Ferrari	in parte
AS 2	Centro sportivo Acerbi	Viale Della Resistenza	in parte
AS 3	Centro sportivo Baseball	Viale Della Resistenza – viale Volta	in parte
AS 4	Palazzetto dello Sport	Viale Della Resistenza	si
AS 5	Centro sportivo comunale San Biagio	Viale Duca D'Aosta	in parte
AS 6	Impianto minimoto	Via Croce Rossa	si
AS 7	Centro Sportivo Tennis	Viale Della Resistenza	si
AS 8	Centro Sportivo Piscina	Via R. Ferrari	si
AS 9	Centro Sportivo Piscina RC Codogno 1908 Football Club	Via R. Ferrari	si
AS 10	Centro Sportivo Bocciodromo	Via R. Ferrari	si
AS 11	Campo softball I "Gino Arcari"	Via R. Ferrari	in parte



AS 12	Oratorio e polisportiva San Luigi	via Cabrini	si
AS 13	Campus Assigeco	Viale Papa Giovanni XXIII	si

AOS	ATTREZZATURE SOCIO-SANITARIE	Indirizzo	Accessibile
AOS 1	Fondazione ONLUS Opere Pie Riunite	via Bassi – viale Gandolfi	si
AOS 2	Association Columbus RSA Santa Francesca Cabrini	via S. F.S. Cabrini	si
AOS 4	Ospedale di zona	viale Marconi	si
AOS 5	Azienda di servizi alla persona Basso lodigiano	viale Gandolfi 27/33	si
AOS 6	Residenza sanitaria assistenziale Hospice Codogno	viale Gandolfi, 40	si
	Medical Gamma	via Diaz, 80/A	si
	Medical Radiologico	Piazzale Polenghi Lombardo, 15	si

AIC	ATTREZZATURE DI INTERESSE COMUNALE	Indirizzo	Accessibile
AIC 2	Ex GIL – sede Associazioni	viale Resistenza, 1	in parte
AIC 3	Loggia delle Mercanzie	via Alberici	si
AIC 4	Mercato Coperto	piazza F.lli Cairoli	si
AIC 5	Biblioteca - Ex Ospedale Soave	viale Gandolfi, 6	si
AIC 8	Azienda Servizi Municipalizzati	viale Trieste, 66	si
AIC 9	Centro per l'impiego	Via Pietrasanta, 3	si
AIC 10	Centro Civico Commerciale	Viale Cairo	si
AIC 11	Ufficio postale - Poste Italiane S.p.a.	via Galilei	si
AIC 12	Croce Rossa Italiana	viale Mulini della Mulazzana	si
AIC 13	Comando Polizia Locale	Via Pietrasanta, 5	si

Codice	SERVIZI SOCIO SANITARI DI INTERESSE LOCALE	Indirizzo	Accessibile
SSL 1	Cooperativa sociale "Amicizia"	p.le Donatori di sangue	si
SSL 2	Asilo nido Mondo Bambino	via Collodi	si
SSL 3	Sede Avis	viale Cavallotti, 4	si
SSL 5	Il Samaritano Onlus	via dei Canestrai, 1/b	si

Codice	ALTRI SERVIZI	Indirizzo	Accessibile
SAP 1	Municipio	via Vittorio Emanuele	si
SAP 2	I.N.P.S.	viale Risorgimento, 17	si
SAP 3	Agenzia delle Entrate	Via Roma, 35	si
AZM 1	Caserma dei Carabinieri	via S. Giorgio – via dei Canestrai	si
FCE 1	Ente Fiera	viale Medaglie D'Oro	si



La città si caratterizza per una importante dotazione di servizi sociosanitari e assistenziali, sia pubblici che privati ubicati nel centro cittadino.

Importante anche la dotazione di strutture sportive, retaggio di una storica vocazione allo sport, rappresentata da società sportive di svariare discipline, praticate da atleti di ogni età. Questa caratteristica ha avuto un importante momento di condivisione nel 2023, quando la città è stata Comune europeo dello sport accogliendo anche i Campionati italiani assoluti di paraciclismo.

• **Mobilità cittadina**

Il Piano Generale del Traffico Urbano del Comune di Codogno, aggiornato nel luglio 2023, sollecita la redazione di un Piano Urbano della Mobilità Sostenibile (PUMS) muovendo nella direzione di un progetto per un nuovo “Modello di Mobilità” sostenibile e smart.

Il PGTU sottolinea il ruolo della Stazione ferroviaria sede di un importante snodo del trasporto su ferro per cui la Stazione, posta in Piazzale Cadorna ad Ovest del Centro Storico, rappresenta un importante nodo di interscambio modale a livello territoriale.

Il trasporto pubblico su gomma invece è limitato al servizio extraurbano volto a soddisfare principalmente la domanda priva di alternative (studenti e persone anziane) ed è svolto da quattro gestori diversi; tutte le linee, ad eccezione della Cremona – San Donato Milanese, transitano in prossimità della ferrovia.

Il sistema ciclopedonale è stato recentemente potenziato anche se presenta ancora importanti problematiche legate alla discontinuità ed alla assenza di percorsi riservati.

Ferrovie dello Stato sta procedendo ad una radicale ristrutturazione della Stazione Ferroviaria che comprende il rifacimento del sottopasso, dotato di ascensore, che fungerà anche da collegamento fra piazza Cadorna e viale Trivulzio.

In considerazione della tipologia di utenza del trasporto pubblico il Comune si farà promotore presso i gestori di un progetto di rifacimento delle fermate con l’obiettivo di rendere non solo accessibili ma anche confortevoli per i tempi di attesa.

• **Progettualità programmate a breve termine dal Comune o da altri enti;**

Il Comune ha recentemente dato il via alle opere per la realizzazione di un centro culturale all’interno dell’ex Ospedale Soave.



Ferrovie dello Stato sta procedendo alla ristrutturazione della Stazione Ferroviaria e del sottopasso di collegamento ai binari applicando idonee strategie per renderli fruibili da parte di persone con disabilità sia motoria che visiva. La Provincia di Lodi ha in corso interventi di adeguamento alla normativa antisismica delle sedi del Liceo “Novello” e dell’I.I.S. “Ambrosoli” che comporteranno un miglioramento della accessibilità delle sedi.

Azioni e progettualità per non realizzare e per non costruire “nuove barriere”

Barriere e soluzioni inclusive

Allo stato attuale nel territorio comunale non esistono accorgimenti per favorire l’autonomia delle persone cieche o ipovedenti nella fruizione e uso dello spazio urbano e degli edifici pubblici, fatta eccezione per il semaforo posto all’incrocio viale Risorgimento/via Borsa/viale Carducci/viale Trento

L’Amministrazione valuterà positivamente i progetti che implicano l’inserimento di segnali podotattili e si prefigge di predisporre un progetto sistematico di adeguamento dei percorsi e delle strutture cittadine attraverso l’impiego dei segnali e dei percorsi tattili “LVE” per il superamento delle barriere percettive.

Il sistema LVE è un sistema di percorsi tattili le cui piastre “parlano”. Si tratta cioè di un sistema integrato tattile e vocale. Per realizzare ciò, sotto ogni piastra è sistemato un trasponder a radiofrequenza che viene letto dal ricetrasmittitore situato in un bastone speciale e comunica nell’auricolare dello smartphone informazioni su ciò che si trova intorno all’utente.

Il linguaggio tattile LOGES-VET-EVOLUTION è realizzato mediante l’inserimento nella pavimentazione dei marciapiedi o dell’interno degli edifici di speciali piastrelle, le cui differenti tipologie si avvertono facilmente sotto i piedi e con il bastone bianco.

L’indicazione delle Linee Guida per la progettazione dei segnali e dei percorsi tattili necessari alle persone con disabilità visiva predisposte dall’ Istituto Nazionale per la Mobilità Autonoma di Ciechi ed Ipovedenti suggerisce nei luoghi spaziosi, come piazzali, atrio di stazione o di aeroporto, l’installazione di un vero percorso guidato che conduca ai diversi servizi presenti nel luogo (panchine, chioschi, bar, biglietteria, binari, ecc.) riepilogati su una mappa tattile recante indicazioni in braille e in caratteri normali a rilievo e leggibili anche da ipovedenti posizionata all’ingresso della struttura, segnalata dal codice di attenzione/servizio.

Percorsi completi sono già presenti sulle banchine della Stazione ferroviaria, trattandosi di zona estremamente pericolosa e spesso movimentata e affollata.



Invece sui marciapiedi della città, dove esistono le guide naturali (muri, pareti di palazzi, siepi, ecc.) non sono indispensabili piste continue, utili comunque per consentire di indicare la posizione degli esercizi pubblici anche mediante i messaggi vocali; in assenza di un "percorso tattile", vi saranno soltanto dei "segnali tattili".

Basterà segnalare le fermate dei mezzi di trasporto, gli attraversamenti, i semafori e gli ingressi di locali particolarmente importanti (ufficio postale, ambulatorio, uffici comunali, ecc.).

L'Amministrazione si impegnerà a segnalare alle società di trasporto locale l'esigenza di dotare le fermate della segnaletica idonea.

- Anche per quanto attiene le persone con disabilità intellettiva e relazionale il Comune si impegna ad intraprendere la pianificazione di interventi in ambito Comunicazione/Informazione/Orientamento per favorire l'indipendenza di tutti i cittadini.