



REDAZIONE DI UN PIANO DI ELIMINAZIONE DELLE BARRIERE ARCHITETTONICHE PER IL PARCO ARCHEOLOGICO DI PAESTUM E VELIA

CUP: F47B22000210001
CIG : Z653A306E6

01.a	RELAZIONE ILLUSTRATIVA	DATA 14/09/2023

PARCO ARCHEOLOGICO DI PAESTUM & VELIA

Il DIRETTORE
Dott.ssa Tiziana D'Angelo

R.U.P.
Arch. Antonella Manzo

Il tecnico redattore : arch. Carlo D'Elia

D'Elia Carlo
Ordine Architetti P.P.C. - Provincia di Salerno
Architetto
27.12.2023 10:15:24 GMT+00:00

- 01.a 0_ Premessa
- 01.a 1_Strategie di intervento ai fini dell' accessibilità ampliata alla cultura
- 01.a 2_Indicazioni generali
- 01.a 3_Criteri di riferimento
- 01.a 4_ Normativa
- 01.a 5_Metodogia
- 01.a 6_Aggiornamento e verifica
- 01.a 7_Gli edifici e le aree oggetto di PEBA
- 01.a 8_Gli enti territoriali competenti

01.a 0_Premessa

Il sottoscritto Carlo D'Elia, iscritto all'Ordine degli Architetti P.P.C. della Provincia di Salerno col n° d'Albo 1927, con studio professionale in Cava de' Tirreni (SA) alla via P. Ciccullo, 19 ha ricevuto l' affidamento di incarico professionale per la redazione del Piano Abbattimento delle Barriere Architettoniche per aree ed immobili del Parco Archeologico di Paestum e Velia in seguito all'aggiudica della gara a trattativa diretta n° 3623568, CUP : F47B220000210001, CIG : Z653A306E6 secondo il criterio di aggiudicazione del miglior prezzo ai sensi dell' art. 95 comma 4 d.lgs. n 50/2016e ss.mm. e ii.
Redige pertanto la seguente Relazione Illustrativa identificata con n° 01.a quale parte della più amplia produzione degli elaborati descritti nel contratto di affidamento professionale sottoscritto con l'ente in data 04/07/2023.

01.a1 _Strategie di intervento ai fini dell' accessibilità ampliata alla cultura

La progettazione senza barriere architettoniche viene ancor oggi identificata come un tipo di progettazione "dedicata" alle persone con disabilità, con soluzioni e accorgimenti rivolti espressamente e unicamente a soddisfare un'utenza con esigenze speciali.
Si tratta di un approccio che va decisamente superato e relegato ad un retaggio del passato.
A partire dagli anni '90 infatti, la cultura della progettazione senza barriere si è evoluta aprendosi ad un approccio inclusivo con l'introduzione dei principi della "Progettazione Universale".
Da quel momento si è creato uno spartiacque culturale rafforzato dall'evoluzione del concetto di disabilità e successivamente codificato nei principi della Convenzione ONU sui Diritti delle Persone con disabilità: non più spazi riservati o dedicati ma luoghi per tutti, accessibili e inclusivi. Ambienti e servizi idonei a favorire la socializzazione senza discriminare, indipendentemente da condizioni di limitazione fisica, sensoriale o cognitiva.

Esse sono definite secondo tre tipologie di ostacoli:
– gli ostacoli fisici che sono fonte di disagio per la mobilità di chiunque ed in particolare di coloro che, per qualsiasi causa, hanno una capacità motoria ridotta o impedita in forma permanente o temporanea;
– gli ostacoli che limitano o impediscono a chiunque la comoda e sicura utilizzazione di spazi, attrezzature o componenti;
– la mancanza di accorgimenti e segnalazioni che permettono l'orientamento e la riconoscibilità dei luoghi e delle fonti di pericolo per chiunque e in particolare per i non vedenti, per gli ipovedenti e per i sordi.
Conseguentemente, le soluzioni senza barriere architettoniche devono poter riguardare "chiunque", con l'attenzione alle esigenze di chi ha ridotte capacità motorie o sensoriali.
Non appare dunque ipotizzabile una diversa interpretazione che, prendendo spunto dalla normativa vigente, realizzi spazi che non siano pensati in termini di una fruizione nella misura più estesa possibile.
In generale dovremmo progettare sempre senza barriere ma, se ci atteniamo alle normative vigenti, i principi della progettazione accessibile si devono applicare nel momento in cui l'opera ricade nel loro campo di applicazione.
Sono stati definiti tre diversi livelli di qualità dello spazio costruito: l'accessibilità, la visitabilità e l'adattabilità. A seconda della tipologia di opera e della sua destinazione d'uso si applicano questi tre criteri che richiedono la piena accessibilità, o l'accessibilità limitata a parti essenziali dell'edificio (visitabilità), o l'accessibilità differita nel tempo (adattabilità).
Le soluzioni ambientali non accessibili hanno scarsa sostenibilità economica. Il costo sociale di un edificio, un servizio o una porzione di città inaccessibile lo paghiamo prima o poi tutti: quando abbiamo dei bambini

piccoli, quando siamo limitati nella nostra mobilità o nella percezione a motivo di infortuni o patologie, quando invecchiamo.
E sono poco sostenibili anche le progettazioni che privilegiano spazi e componenti speciali, "per disabili". Se tale scelta non è richiesta dal tipo di intervento o dal committente il risultato è un aumento dei costi di realizzazione e di gestione.
Si pensi ai servizi igienici o ai percorsi o ai sistemi di sollevamento. Progettare un bagno che vada bene per tutti elimina i costi di un bagno speciale separato. Realizzare un sistema di sollevamento che possa essere usato da tutti migliora la qualità dei servizi offerti.
In conclusione uno spazio accessibile, senza barriere architettoniche, ha un elemento di valore in più rispetto agli altri: può essere utilizzato da più persone, perché è stato pensato "per tutti", quindi anche per chi ha specifiche esigenze motorie, sensoriali o di altro tipo.
Il tutto si lega al concetto di inclusione, che si contrappone a quello di separazione.

01.a 2_Indicazioni generali

Il parco archeologico di Paestum e Velia rientra in un contesto ambientale peculiare. Innanzitutto la disposizione su due comuni distinti e geograficamente distanti, su un territorio, il Cilento, non sempre servito in maniera puntuale dei servizi che potrebbero agevolare la fruizione dei parchi ad una platea più ampia. Non parlo soltanto delle persone costrette alla sedia a rotelle tout-court, ma anche delle persone a ridotta mobilità come la fascia della terza età, ipovedenti o sordomuti.
Mi rendo conto che citare un'esperienza personale, in uno studio di fattibilità come il presente possa apparire fuori luogo, ma serve ad introdurre il concetto di mobilità che auspico possa essere realizzato. Qualche anno fa mi sono recato in Finlandia ed ho scoperto una popolazione con una larga fetta di persone che si spostavano autonomamente con mezzi dedicati come per esempio gli scooter elettrici per disabili. Ad una prima e superficiale osservazione ho pensato che in Finlandia (così come in altri paesi scandinavi che avrei esplorato all'interno dello stesso viaggio) per qualche ragione sconosciuta ci fosse un maggior numero di persone affette da disabilità. Continuando il mio viaggio, mi sono reso conto che quelle persone che vedevo arrivare autonomamente in stazione a fare il biglietto del treno, salire sui treni a raso senza alcun aiuto, che ripiegavano dietro di sé il mezzo elettrico col quale erano arrivate assicurandolo agli appositi racks, quindi accomodarsi su uno dei sedili del treno ed allacciarsi una cintura di sicurezza, erano soltanto quella percentuale di persone a ridotta mobilità che sono più o meno presenti ovunque nel mondo. Soltanto che lì erano visibili perché la società aveva dato loro l'opportunità di poter uscire allo scoperto. Aveva conferito loro la dignità di potersi spostare senza dover dipendere da qualcuno, né dover contare su speciali operazioni per l'accesso al treno. Ora, che in uno studio che si occupi di un parco archeologico si venga a parlare di carenze infrastrutturali sul nostro territorio, non appare più inadatto. Bisogna considerare che una larga fetta di persone con una ridotta mobilità non possono visitare i parchi perché magari non hanno a disposizione chi li possa accompagnare, o perché magari chi li accompagna non ha sufficiente vigore a far superare tutti gli ostacoli del territorio. O perché magari perché per salire o per scendere da un treno spesso bisogna superare dei gradini, o perché magari per attivare delle rampe di accesso è necessario allertare preventivamente del personale ferroviario. Dunque, benché esterno ai confini dell'ambito di ricerca, uno studio di fattibilità sull'abbattimento delle barriere architettoniche non può non tenere conto di queste limitazioni. Detto questo, perché non approfittare della ricerca sull' allargata fruizione del parco per estendere i confini della fruibilità ai maggiori vettori di trasporto pubblici? Quali enti se non un ente parco possono promuovere il raggiungimento dei siti archeologici con dei treni "speciali" che in

futuro si auspica debbano diventare "regolari". Ora questa appare una divagazione di pensiero, ma se vogliamo realmente che la fruizione del PAEVE risulti allargata alla maggior parte degli utenti del territorio bisogna, a nostro avviso, ripartire proprio da questo.
Ciò si inserisce perfettamente nel filone dell' l'appello inoltrato qualche anno fa dall' ex direttore del Parco Archeologico Paestum-Velia, Gabriel Zuchtriegel, che ha chiesto la riapertura dello scalo ferroviario, esistente ma chiuso, proprio "all'interno" dell'area archeologica : «*La stazione ferroviaria Velia Scavi, dismessa da decenni, va ripristinata! Il Parco archeologico è pronto a fare la sua parte rimodulando accoglienza e accessi…siamo pronti a dare un contributo, rimodulando l'accoglienza e gli accessi, così da consentire alle persone di arrivare direttamente al sito. Credo che non sia un'operazione onerosa, ma molto importante per favorire una fruizione maggiore del sito*". .
Per quanto riguarda Paestum la fermata ferroviaria scavi esiste ed è funzionale. Bisogna capire soltanto come coprire in sicurezza l'ultimo vettore di trasporto di circa 300m dalla stazione ferroviaria all'ingresso del parco.

01.a 3_Criteri di riferimento

L'abbattimento delle barriere architettoniche richiede quasi sempre l'installazione di impianti invasivi, mentre il restauro architettonico trova nel concetto di "minimo intervento" uno dei suoi principi base : si tratta di un problema assai complesso, che deve conciliare esigenze spesso contrastanti

Una buona soluzione consiste nell'applicare a questa classe di interventi i principi del restauro di compatibilità e reversibilità scegliendo impianti e strutture prefabbricare da montare a secco (e dunque maggiormente reversibili) ed evitando materiali incongrui come la malta cementizia e il calcestruzzo armato. Se possibile, bisogna inoltre localizzare rampe, ascensori e montascale nelle parti di edificio prive di decorazioni o di minore pregio per minimizzarne l'impatto estetico e funzionale e non alterarne irreversibilmente lo schema statico e l'impianto planimetrico.

La questione è riconosciuta anche dallo stesso Ministero per i Beni e le Attività Culturali, che ha emanato alcune Linee guida per il superamento delle barriere architettoniche nei luoghi di interesse culturale specificamente destinate ai progettisti degli interventi di tutela e ai funzionari preposti alla loro approvazione e sorveglianza. Per prima cosa, l'eliminazione delle barriere architettoniche (al pari di altri temi fondamentali come il rispetto dell'autenticità del costruito storico, la sicurezza statica e sismica o l'efficienza energetica) viene considerata parte integrante del cosiddetto "restauro integrato", cioè della tutela e valorizzazione del bene culturale finalizzati al suo inserimento nel tessuto sociale e alla sua piena fruizione da parte di tutti, e non solo alla conservazione fine a se stessa.

Ne discende che il superamento delle barriere architettoniche dev'essere previsto fin dalla prima fase del progetto di restauro, cioè dalle indagini conoscitive preliminari che – se ben studiate e indirizzate – possono fornire un contributo progettuale molto significativo.
Il rilievo geometrico, approfondite ricerche d'archivio, lo studio del tipo edilizio, l'esecuzione di saggi stratigrafici e la lettura delle fasi costruttive consentono infatti di riconoscere le zone dell'edificio che hanno subito le maggiori alterazioni o risultano ormai prive di decorazioni e altri elementi di pregio storico, artistico e culturale, consentendovi l'esecuzione degli interventi più invasivi come l'installazione di ascensori o piattaforme elevatrici, la costruzione di rampe, l'inserimento di nuovi servizi igienici e la modifica di vani scale o percorsi preesistenti.

Un museo dev'essere accessibile, cioè in grado di consentire la visita in autonomia e sicurezza anche a persone con disabilità fisiche, cognitive o sensoriali (permanenti o temporanee) oppure con semplici difficoltà (anziani, bambini, turisti stranieri che non conoscono la lingua, genitori con passeggini).
Il concetto di "universal design sostituisce al principio dell'accessibilità quello dell'inclusività.
Secondo questo approccio, la creazione di soluzioni dedicate ai disabili come bagni speciali, accessi separati o il superamento dei dislivelli verticali attraverso montascale crea infatti una situazione di ghettizzazione, finendo col far sentire (e considerare dagli altri fruitori) il disabile come un diverso. Si tratta dunque di superare i tradizionali livelli prestazionali delle normative creando soluzioni fruibili da tutti tramite l'applicazione di alcuni semplici principi:

- Uso equo, semplice e flessibile, cioè in grado di adattarsi a un'ampia gamma di preferenze ed abilità individuali, risultando utilizzabile dal maggior numero possibile di utenti indipendentemente dalle loro abilità cognitive, linguistiche e psico-sensoriali;
- Percettibilità delle informazioni;
- Tolleranza all'errore grazie all'adozione di materiali e soluzioni progettuali che minimizzano i rischi e le conseguenze negative di comportamenti imprudenti o inadeguati;
- Contenimento dello sforzo fisico necessario per l'accesso e la fruizione dei servizi;
- Predisposizione di misure e spazi per l'avvicinamento e l'uso sicuro indipendentemente dalla statura, postura o mobilità dell'utilizzatore.

Per quel che riguarda l'accessibilità dei musei il riferimento fondamentale da considerare è costituito dal Decreto del Ministro per i Beni e le Attività Culturali del 10 maggio 2001 "Atto di Indirizzo sui criteri tecnico-scientifici e sugli standard di funzionamento e sviluppo dei musei", in cui si legge che il museo "deve risultare accessibile e fruibile in ogni sua parte pubblica dalla totalità dei visitatori".

Non si tratta di un risultato facilmente attuabile, perché tali spazi sono collocati quasi sempre in edifici antichi a carattere monumentale, originariamente pensati e costruiti senza tenere conto delle esigenze delle persone con difficoltà motorie.
Spesso il primo ostacolo si trova infatti già in corrispondenza dell'ingresso a causa della presenza di scaloni monumentali, androni e vestiboli con gradini o salite troppo ripide. E non sfugge a questa logica il Museo Archeologico Nazionale di Paestum, sorto nel 1952 all'interno della città antica dall'aspetto architettonico esterno di scuola piacentiniana. Fra l'altro una rampa sul lato destro (da rivedere) supera il dislivello consentendo l'accesso al foyer.
Laddove possibile si possono superare queste difficoltà tramite l'adattamento delle strutture antiche, la costruzione di rampe anche a carattere provvisionale o l'installazione di piattaforme elevatrici. Un'altra opzione possibile riguarda invece la creazione di vari ingressi indipendenti, tuttavia evitando tassativamente la creazione di un ingresso secondario riservato unicamente ai disabili per non creare discriminazioni.
Un altro aspetto fondamentale riguarda il superamento dei dislivelli verticali, attuabile generalmente con un ascensore o una piattaforma elevatrice che, se adeguatamente progettata, può costituire il segno architettonico caratterizzante di uno spazio.
Anche l'eccessiva lunghezza dei percorsi orizzontali, può causare difficoltà ad anziani, bambini piccoli, cardiopatici, persone con stampelle e donne in gravidanza: si può risolvere questo problema creando zone di riposo con panchine e poltroncine al centro delle sale principali, in cui riposarsi godendo di una visione generale delle opere in esposizione. Un'altra alternativa, che però presuppone la presenza di adeguati

magazzini e personale addestrato, consiste nel mettere a disposizione di queste categorie di utenza delle sedie a rotelle.

Per i ciechi e ipovedenti si possono invece creare percorsi dedicati formati da postazioni multimediali con riproduzioni o mappe tattili delle principali opere in esposizione, pannelli esplicativi con caratteri a rilievo, installazioni con spiegazioni sonore e servizi di audioguida, collegati da corsie di tappeto, stuoie o passerelle soprelevate; i percorsi *LOGES* risultano infatti troppo invasivi in questo tipo di edifici.

Di importanza fondamentale risulta predisporre vetrine e bacheche prive di elementi sporgenti, particolarmente pericolosi per ciechi e ipovedenti, o viceversa con piedi aggettanti verso l'esterno in grado di costituire pericolo d'inciampo per anziani col bastone, persone con stampelle, disabili su sedia a ruote o mamme col passeggino. I ripiani non devono essere né troppo bassi, che risultano scomodi per tutti, né troppo alti in quanto non fruibili a bambini, persone di bassa statura o disabili in carrozzina. Anche le didascalie degli oggetti esposti devono risultare ben visibili, scritte in caratteri chiari e facilmente leggibili, contrastanti rispetto allo sfondo e anche in inglese per facilitare gli stranieri.

Per quanto riguarda le aree archeologiche occorre sommare le difficoltà legate alla presenza di percorsi di collegamento quasi sempre percorribili soltanto a piedi, esposti alla pioggia e al sole estivo e con forti dislivelli o pavimenti accidentati.

Il maggiore problema per l'accessibilità delle aree archeologiche di Paestum e Velia è legato alla presenza di lunghi percorsi all'aperto percorribili solo a piedi, nel naso di Velia. con dislivelli o pavimentazioni sconnesse.

Si dovrebbero pertanto predisporre adeguati vialetti o passerelle con un fondo liscio e complanare, uniformando il più possibile la riconoscibilità visiva in termini di finitura evitando superfici che comportino un uso difficoltoso di stampelle, deambulatori e passeggini. Nel Parco Archeologico di Paestum ho rinvenuto due finiture di massetto. Una curata nella granulometria degli inerti grazie al coccio pesto e pietra calcarea, ma ci sono molti altri percorsi di raccordo fatti con un massetto non confinato ai bordi, in un battuto di cemento bianco che male si adegua alla naturalità del sito ed al resto dei percorsi.

Adeguati spazi di riposo attrezzati con panchine ombreggiate da alberi o tettoie e corrimano nei punti più ripidi ridurrebbero sensibilmente l'affaticamento fisico, mentre l'allestimento di punti panoramici muniti di cartelli esplicativi consentirebbero anche a persone a ridotta capacità motoria di farsi un'idea complessiva dell'intera zona.

L' affaticamento è proprio quello che mi è capitato proprio durante i sopralluoghi di accesso a tali aree avvenuti durante i mesi di luglio ed agosto. Ebbene in nessuno dei due parchi ho rinvenuto un'area di sosta all'ombra. Si, ...c'è un'area di sosta all'ombra di fronte all'area museale di Velia ma la seduta è fortuita e per nulla progettata essendo una vasca di contenimento per le piantumazioni arboree. Dunque anch'io che sono una persona senza disabilità, o riscontrato un senso di inadeguatezza temporanea, dovuta al caldo alla lunghezza di percorsi esposti ed all'insufficienza di aree di sosta.

Per aiutare ciechi e ipovedenti a orientarsi meglio, scongiurando l'uso di pavimentazioni *LOGES*, di cui in precedenza si è parlato, si potrebbero prevedere cordoni e corrimani diversamente riconoscibili in base ai percorsi. Così come si possono predisporre punti di riferimento olfattivi, costituiti per esempio piante odorose particolarmente riconoscibili, e la macchia mediterranea - autoctona -ci fornisce spunti interessanti a riguardo.

I segnali, le planimetrie e i pannelli didattici possono infine essere realizzati come mappe tattilo-visive, costituite da diagrammi o planimetrie semplificate fruibili sia alla vista che al tatto: tutte le informazioni (percorsi, scritte, simboli e didascalie) sono infatti tracciate in rilievo su uno sfondo di colore nettamente contrastante. Sono a mio giudizio da evitare i caratteri *braille* in quanto conosciuti da una percentuale

esigua dei non vedenti e ipovedenti e soprattutto in quanto rientranti nella logica di strumento di lettura dedicato e non universale.

01.a 4_ Normativa

A rafforzare questa esigenza evolutiva viene in aiuto anche il quadro normativo italiano di riferimento. Prima tra tutte vi è la Legge 13 del 1989 con il suo Decreto di attuazione, il DM 236 del 1989, le cui disposizioni non prevedono in alcun modo soluzioni e spazi dedicati. Inoltre, i principi della Convenzione ONU sono stati recepiti in Italia con la Legge di ratifica n. 18 del 2009 e sono divenuti parte integrante del nostro quadro normativo.
Nella Convenzione ONU si legge che "Per progettazione universale si intende la progettazione di prodotti, strutture, programmi e servizi utilizzabili da tutte le persone, nella misura più estesa possibile, senza il bisogno di adattamenti o di progettazioni specializzate. La "progettazione universale" non esclude dispositivi di sostegno per particolari gruppi di persone con disabilità ove siano necessari."
In sintesi, la progettazione senza barriere architettoniche secondo la normativa vigente (sia prima che dopo la ratifica della Convenzione ONU) è quella progettazione che si rivolge a tutti e, in particolare, a chi ha una ridotta capacità motoria o sensoriale.

01.a 5_Metodogia

la metodologia che si intende usare nel perseguire l'abbattimento delle barriere architettoniche, in maniera inclusiva, è la seguente:

a) Individuazione delle criticità
b) Individuazione dei percorsi da progettare ex novo ed adeguamento ed omologazione tattile e visiva dei percorsi esistenti
c) Individuazione di percorsi adatti a diversi tipi di percorribilità E' in uso da parte del PAEVE di quad dedicati a persone con limitata libertà motori : è necessario a nostro avviso stilare una mappa dei percorsi possibili con l' ausilio di questo mezzo e una mappa di tutti gli altri percorsi aperti alla più ampia fruizione.
d) Avere una continuità dei percorsi tattili, con una distribuzione cadenzata e univocamente riconoscibile cercando di eliminare per quanto possibile le asperità
e) Realizzare dei percorsi olfattivi in ausilio ai percorsi tattili in modo da orientare lungo un percorso riconoscibile gli ipovedenti. Un uso adeguato della macchia mediterranea potrebbe con buona probabilità ricreare le condizioni del sito nel suo stato primordiale.
f) I pannelli informativi e tattili, le aree di sosta e le rampe dovrebbero avere una chiara ed univoca riconoscibilità. Gli interventi esistenti che sono stati svolti in maniera puntuale ed a distanza di tempo l'uno dall' altro restituiscono, oggi, una visione frammentaria ed eterogenea chiaramente non aperta a tutti. L'obbiettivo è creare un'informazione omogenea.
g) Ricerca di finiture e superfici adeguate al sito archeologico. A nostro avviso, l'uso di materiali naturali autoctoni (come il cotto, il travertino, e la pietra calcarea), o aggregati di questi, sono auspicabili pertanto tutte le finiture a base plastica andrebbero sostituite. L'uso dell' acciaio dovrebbe essere reso omogeneo. Ho visto interventi realizzati in periodi differenti che hanno con disinvoltura usato l'acciaio inox o il *CORTEN* (da preferire), creando a mio giudizio una confusione visiva con le preesistenze storiche.

01.a 6_Aggiornamento e verifica

Il piano per l'eliminazione delle barriere architettoniche del PAEVE richiede un continuo aggiornamento della ricognizione e della programmazione, anche in coordinamento con le realtà locali, nazionali ed europee. Sarà inoltre necessario prevedere la programmazione degli aggiornamenti dei miglioramenti proposti e delle informazioni inserite nei percorsi tattili o facilitati al fine di ottenere un'ottimizzazione dei risultati secondo le indicazioni stesse dei fruitori. Ciò potrebbe avvenire mediante colonnine di verifica con bottoni che indicano il grado di soddisfazione dell'utente a fine percorso esperienziale all'interno del PAEVE.

01.a 7_Gli edifici e le aree oggetto di PEBA

Gli edifici e le aree oggetto del presente PEBA sono per quanto riguarda Paestum : il piazzale di accesso all'area museale e l'area retrostante di uscita, nonché il foyer di ingresso e la sala precedentemente destinati alla Paestum Romana, nonché gli spazi dei depositi ed archiviazione del Museo archeologico Nazionale di Paestum che costituiscono un' eccezionale offerta per l'esperienza di visita.
Per quanto riguarda Velia, l'intera area archeologica comprensiva dell'area di accesso (parcheggio) a questa. Così l'acropoli, l'area museale all'interno di questa, il percorso per la Porta Rosa, il percorso dell'area termale, le insulae del quartiere a sud fino a Porta Marina.

01.a 8_Gli enti territoriali competenti

Il piano per l'eliminazione delle barriere architettoniche del PAEVE deve necessariamente interfacciarsi con gli enti autonomi presenti nella Provincia di Salerno e/o con associazioni presenti a livello regionale ed operanti anche nella Provincia di Salerno, con enti presenti sul territorio nazionale:
Si citano tra gli altri :

- Legambiente, Sede Operativa Legambiente Campania Piazza Cavour, 168 - 80137 Napoli
- Museo Omero, Mole Vanvitelliana, Banchina Giovanni da Chio, 28, 60100 Ancona AN
- UICI, Via Borgognona, 38 - 00187 Roma
- ANMIC, Corso Garibaldi 33 84124
- U.I.L.D.M., Via Vergerio n.19, 35126 – Padova
- Fondazione Percorso Verde, Via delle Risaie 84131 - Salerno (SA)
- UNIONE ITALIANA CIECHI DELLA CAMPANIA, Via Aurelio Nicolodi,13 - 84126 Salerno
- Unione Regionale Ciechi, Via Duca Guglielmo, 13, 84126 Salerno SA

Fonti :

- *Barriere architettoniche e tutela dei beni culturali: la guida* Laura Carlini (ed. Teknoring. 2020)
- *MIBACT-PEBA linee guida per il superamento delle barriere architettoniche nei luoghi di interesse culturale (2019)*