

COMUNE DI CASTRI DI LECCE

Provincia di Lecce



P.E.B.A.

PIANO ELIMINAZIONE BARRIERE ARCHITETTONICHE



RELAZIONE TECNICA ILLUSTRATIVA

Il Sindaco

Andrea De Pascali

Il tecnico

Progettista

Il R.U.P.

Ing. Renato Innocente

Ing. Giovanni Altamura

DICEMBRE 2023



INDICE ANALITICO

1- INTRODUZIONE AL P.E.B.A.

- 1.1 - Quadro Normativo
- 1.2 - Obiettivi del P.E.B.A.
- 1.3 - Metodo di redazione del P.E.B.A.

2- RELAZIONE TECNICA ILLUSTRATIVA

2.1 - FASE 1 - ANALISI DELLO STATO DI FATTO

- 2.1.1 – Schede di rilievo – AMBITO EDILIZIO
- 2.1.2 – Schede di rilievo – AMBITO URBANO
- 2.1.3 – Altri strumenti di rilievo e censimento
- 2.1.4 – Risultati delle analisi
 - 2.1.4.1 – AMBITO URBANO
 - 2.1.4.2 – AMBITO EDILE

2.2 - FASE 2 – PROGETTAZIONE ACCESSIBILE

- 2.2.1 – Categorie di barriere architettoniche
- 2.2.2 – Criteri per la realizzazione di rampe
- 2.2.3 – Criteri per la realizzazione di percorsi per ipovedenti e non vedenti
- 2.2.4 – Criteri per la realizzazione di attraversamenti per non vedenti e non udenti
- 2.2.5 – Stima sintetica dei costi
 - 2.2.5.1 – AMBITO URBANO
 - 2.2.5.2 – AMBITO EDILE

2.3 - FASE 3 - PROGRAMMAZIONE DEGLI INTERVENTI

- 2.3.1 – Priorità degli interventi
- 2.3.2 – Sintesi degli interventi generali

3- NOTE CONCLUSIVE

1 - INTRODUZIONE AL P.E.B.A.

Il presente Piano per l'Eliminazione delle Barriere Architettoniche (PEBA) è sviluppato, in coerenza con la metodologia individuata dalla Regione Puglia.

“Contributo ai Comuni per la redazione, l'ampliamento e l'aggiornamento del Piano di Eliminazione delle Barriere Architettoniche (PEBA). Definizione dei criteri di riparto e delle modalità di assegnazione delle risorse regionali previste ai sensi dell'art. n. 87 della L.R. 28/12/2018, n. 67 e aggiornamento delle Linee Guida per la redazione dei PEBA.

FINALITA'

Il PEBA si pone quale strumento necessario a favorire la completa fruizione della città. Fondamentale è quindi garantire l'accessibilità degli spazi pubblici urbani con particolare riferimento alle persone con ridotta o impedita capacità motoria.

Il PEBA, inoltre, deve fare propri i principi di design for all, inclusione e diritto alla partecipazione, introdotti a livello internazionale, e adottare modalità di comunicazione, di sviluppo e di azione inclusive e partecipate, senza perdere di vista il contenuto tecnico proprio del piano. L'obiettivo esplicito del PEBA è garantire il raggiungimento di un soddisfacente grado di mobilità di tutte le persone all'interno dell'ambiente urbano.

Il Piano costituisce uno tra i numerosi strumenti che l'Amministrazione comunale sta attivando per l'implementazione della mobilità sostenibile, incentrati su una più ampia fruizione degli spazi pubblici urbani e sull'utilizzo di un articolato sistema di misure utili a garantire la massima accessibilità dei luoghi.

Il PEBA del Comune di Castri di Lecce approfondisce la mobilità pedonale e con sedia a ruote, al fine di favorire l'autonomia delle persone indipendentemente dall'età e dallo stato di salute, e di privilegiare un'utenza pedonale della città, coerentemente con criteri di sostenibilità ambientale e sociale. I requisiti principali per una mobilità pedonale adeguata sono la sicurezza, la fruibilità, l'orientamento e l'informazione.

Il PEBA può assumere quindi la funzione di schema direttore per la mobilità pedonale, in quanto gli interventi possibili previsti rispondono alle esigenze di sicurezza e qualità della vita per tutte le persone, svincolandosi dalla formazione di categorie di (dis)abilità.

La mappatura delle risultanze dell'analisi si pone quale strumento utile alla gestione amministrativa, favorendo le politiche decisionali, e di monitoraggio delle attività in corso, attivando la partecipazione dei cittadini.

1.1 - QUADRO NORMATIVO

COSTITUZIONE ITALIANA

- Costituzione della Repubblica art.2 “La Repubblica riconosce e garantisce i diritti inviolabili dell'uomo, sia come singolo sia nelle formazioni sociali ove si svolge la sua personalità, e richiede l'adempimento dei doveri inderogabili di solidarietà politica, economica e sociale”;
- **Costituzione della Repubblica art.3** “Tutti i cittadini hanno pari dignità sociale e sono eguali davanti alla legge, senza distinzione di sesso, di razza, di lingua, di religione, di opinioni politiche, di condizioni personali e sociali. È compito della Repubblica rimuovere gli ostacoli di ordine economico e sociale, che, limitando di fatto la libertà e l'uguaglianza dei cittadini, impediscono il pieno sviluppo della persona umana e l'effettiva partecipazione di tutti i lavoratori all'organizzazione politica, economica e sociale del Paese”;
- Costituzione della Repubblica art. 32 “La Repubblica tutela la salute come fondamentale diritto dell'individuo e interesse della collettività, e garantisce cure gratuite agli indigenti. Nessuno può essere obbligato a un determinato trattamento sanitario se non per disposizione di legge. La legge non può in nessun caso violare i limiti imposti dal rispetto della persona umana”.

STORIA NORMATIVA

- Conferenza internazionale di Stresa, nel giugno del 1965 - progettazione per invalidi;
- 1967, in una Circolare Ministeriale, la numero 425 del Ministero dei Lavori Pubblici, del 20, gennaio 1967, in particolare all'articolo 6 - barriere architettoniche;
- Ministero dei lavori pubblici con la circolare n. 4809 del 19 giugno 1968 - Norme per assicurare l'utilizzazione degli edifici sociali da parte dei minorati fisici e per migliorarne la godibilità generale;
- legge 30 marzo 1971, n. 118 - Conversione in legge del D.L. 30 gennaio 1971, n. 5 - nuove norme in favore dei mutilati ed invalidi civili;
- **Decreto del Presidente della Repubblica 27, aprile 1978, n. 384** – Regolamento di attuazione dell'art. 27 della L. 30 marzo 1971, n. 118, a favore dei mutilati e invalidi civili, in materia di barriere architettoniche e trasporti pubblici;
- Legge n.41/1986, art.32 comma 21 - “Per gli edifici pubblici già esistenti non ancora adeguati alle prescrizioni del DPR 27 aprile 1978, n. 384 (ora DPR 24 luglio 1996, n.503), dovranno essere adottati da parte delle Amministrazioni competenti piani di eliminazione delle barriere architettoniche entro un anno dalla entrata in vigore della presente legge”.

REGIONE PUGLIA

- LEGGE REGIONALE 10 DICEMBRE 2012, N. 39 - Abbattimento delle barriere architettoniche mediante realizzazione di ambienti per persone con disabilità grave negli edifici di edilizia residenziale in proprietà
- DELIBERAZIONE DELLA GIUNTA REGIONALE 5 dicembre 2017, n. 2113 - Art. 63 della Legge Regionale 30 dicembre 2016, n. 40 - Contributi per l'abbattimento delle barriere architettoniche insistenti presso i Centri Operativi Comunali - Approvazione dei criteri per la concessione di contributi straordinari in favore dei Comuni.
- **DELIBERAZIONE DELLA GIUNTA REGIONALE 18 novembre 2019, n. 2062 - Contributo ai Comuni per la redazione del Piano abbattimento barriere architettoniche (PEBA).** Definizione dei criteri di riparto e delle modalità di assegnazione delle risorse regionali previste ai sensi dell'art. N. 87 della L.R. 28/12/2018, n. 67 e approvazione delle **Linee Guida per la redazione del PEBA** (BURP n. 140 del 3-12-2019).

1.2 – OBIETTIVI DEL P.E.B.A.

Sulla base delle valutazioni svolte e propedeutiche al PEBA del Comune di Castri di Lecce, il presente lavoro analizza l'intero territorio comunale urbanizzato.

Se con "barriera architettonica" definiamo un ostacolo fisico per gli individui con diversa capacità motoria, un ostacolo per la fruizione degli spazi pubblici, un impedimento per l'utilizzo delle attrezzature di pubblico dominio e la possibilità di essere direttamente investiti da fonti di pericolo e luoghi pericolosi in mancanza di opportune segnalazioni per l'orientamento, il presente lavoro promuove azioni all'implementazione dei concetti di fruizione dello spazio urbano.

Il PEBA, attraverso un'analisi puntuale, identifica le operazioni utili alla fruizione degli spazi pubblici, intesi anche i percorsi destinati al pubblico (accessibilità), promuove l'utilizzazione degli spazi e delle attrezzature e dei mezzi di trasporto (visitabilità) e supporta l'accessibilità di tutte le strutture antiche o desuete (adattabilità). Per perseguire questi obiettivi il PEBA si intende come strumento integrato nei processi di pubblicizzazione ed informazione e partecipazione cui il Comune già è impegnato per la pianificazione in atto, strumento in grado di allargare i termini ai soggetti portatori di interesse, quindi di moltiplicare i termini del dibattito, oltre che capace di rendere completezza a piani e politiche di rigenerazione.

L'accessibilità diventa dunque un elemento imprescindibile sia nella determinazione della qualità urbana, sia nell'implementazione delle opportunità e dei servizi dell'area.

Il P.E.B.A. quindi si propone di classificare le funzioni urbane fondamentali ed i percorsi urbani utili al raggiungimento delle stesse e di diagnosticare l'accessibilità delle aree, attraverso l'utilizzo di apposite le Schede di Rilievo.

Le schede sono utilizzate per costruire le mappe dei percorsi e degli attraversamenti, in modo da poter evidenziare le criticità alle intersezioni (dislivelli, ostacoli, ecc.), nei percorsi stessi e le caratteristiche intrinseche di entrambi.

In questa maniera sarà possibile identificare qual è l'entità di intervento per poter eliminare le varie barriere, così da distinguere le priorità dei vari interventi necessari.

Il PEBA ha una validità decennale e si sviluppa in due ambiti: Edilizio e Urbano.

Nell'ambito edilizio, a titolo esemplificativo, si riportano le strutture che rientrano nella valutazione:

- scuole di diverso ordine e grado, statali e comunali;

- attrezzature sociosanitarie e assistenziali quali distretti sanitari, consultori, centri di assistenza agli anziani e alle persone con disabilità, centri di aggregazione giovanile, strutture di accoglienza per persone con fragilità, ecc.;
- centri culturali e associativi quali biblioteche, teatri, edifici di culto, municipio, uffici postali, ecc.;
- strutture per il tempo libero private o pubbliche ritenute rilevanti per lo svago e lo sport.

Nell'ambito urbano, oggetto di indagine sono gli spazi pubblici, quali strade, piazze, percorsi pedonali e ciclabili, giardini ecc.; l'Amministrazione verifica le condizioni di accessibilità e formula proposte per apportare migliorie.

Nell'ambito urbano, a titolo esemplificativo si riportano le attrezzature che rientrano nella valutazione:

- attrezzature della viabilità e dei trasporti, con riferimento alle linee di trasporto pubblico urbano ed extraurbano e relative aree di sosta, stazioni, parcheggi pubblici e di interscambio;
- ambiti di edilizia residenziale pubblica e sociale in cui si concentra la presenza di persone fragili e in particolari situazioni di vulnerabilità;

La scelta degli ambiti edilizi e urbani deve essere compiuta individuando dei criteri di scelta che determinano delle priorità.

Essenzialmente si possono considerare degli edifici attrattori principali, scelti ad esempio sulla base del numero di fruitori o sulla rilevanza in ambito cittadino (tipo edifici di valenza storica culturale) o ancora sulla sua destinazione d'uso indirizzata ad utenti di fascia debole, e successivamente valutare i percorsi di collegamento tra gli attrattori. Anche in quest'ultimo caso la viabilità di collegamento può essere determinata sulla base del numero di utenti, della sicurezza del percorso o anche sulla base di segnalazioni da parte dei cittadini

1.3 – METODO DI REDAZIONE DEL P.E.B.A.

Il PEBA deve essere strutturato in modo da:

- individuare le strutture pubbliche comunali e gli ostacoli presenti all'interno della mobilità urbana;
- censire le barriere architettoniche presenti;
- individuare le possibili opere di adeguamento;
- preventivare in modo sintetico e di massima il costo di realizzazione di tali opere;
- definire un cronoprogramma delle opere sulla base di determinate priorità.

Alla luce di ciò la redazione del PEBA risulta articolata in tre fasi:

- Analisi dello stato di fatto;
- Progettazione accessibile;
- Programmazione degli interventi.

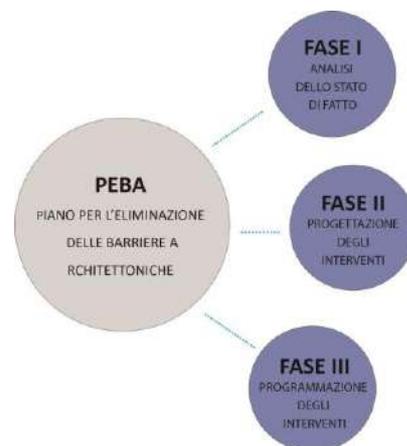
2 - RELAZIONE TECNICA ILLUSTRATIVA

2.1 - FASE 1 - ANALISI DELLO STATO DI FATTO

INDIVIDUAZIONE DELLE CRITICITA'

A monte del PEBA vi è una indagine conoscitiva del territorio in esame. Questa indagine conoscitiva si è completata ed arricchita grazie alla collaborazione attiva di alcuni cittadini che si sono resi parte integrante del processo di conoscenza.

Sono state essenziali le collaborazioni anche con gli Uffici amministrativi del Comune di Castri di Lecce, in grado di fornire dati fondamentali per l'esame delle infrastrutture esistenti.



Si riportano le criticità che sono state oggetto di valutazione:

- I percorsi della viabilità pedonale;
- Le aree di attesa dei trasporti pubblici;
- Le aree di sosta;
- I parcheggi pubblici;
- Ambiti urbani di edilizia residenziale pubblica.

2.1.1 – Schede di rilievo: AMBITO EDILIZIO

(si rimanda alle schede allegate)

2.1.2 – Schede di rilievo: AMBITO URBANO

(si rimanda alle schede allegate)

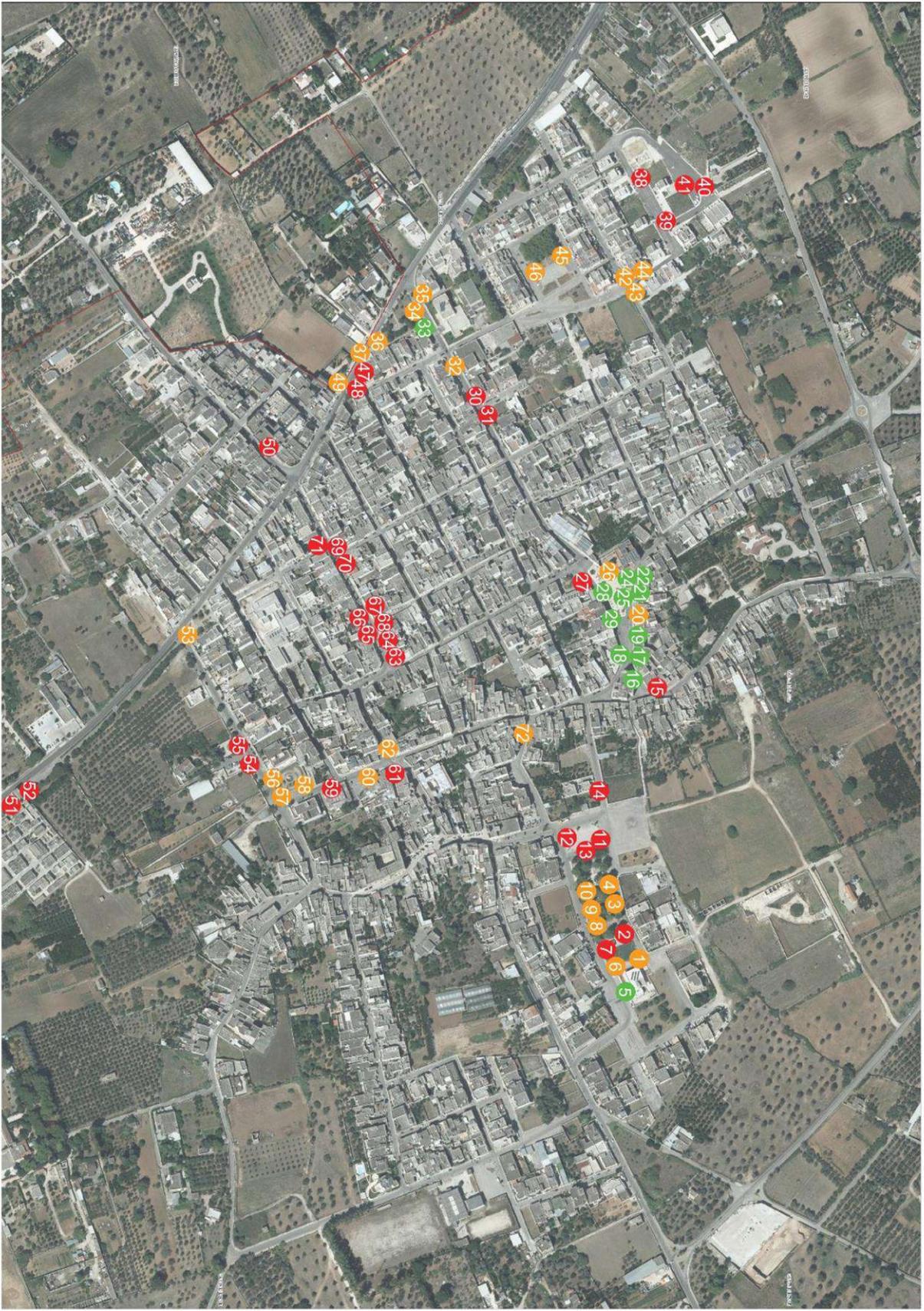
2.1.3 – Altri strumenti di rilievo e censimento

Di seguito una mappa aggiornata di tutte le rampe esistenti su tutto il territorio comunale.

In rosso sono indicate le rampe che necessitano un rifacimento totale

In giallo sono indicate le rampe che necessitano di un adeguamento

In verde sono indicate le rampe che non necessitano di interventi



Le analisi svolte ai punti precedenti hanno carattere puntuale e si limitano ad una mera osservazione dello stato dei luoghi. Come è possibile rilevare dalla mappa sottostante, gli ambiti di maggiore interesse ai fini dell'eliminazione delle barriere architettoniche sono rappresentati da dalle vie evidenziate:



- Via Grassi (in BLU): Questa via rappresenta un'arteria principale del flusso veicolare e pedonale in quanto collega il cuore dell'ambito urbano, ossia la Piazza del Municipio, costeggiando la Chiesa di Santa Maria della Visitazione, con un incrocio a raso semaforizzato che rappresenta lo snodo principale dei collegamenti verso i paesi limitrofi, ossia Lizzanello, Caprarica, e Calimera. Attualmente questa importantissima via di collegamento è asfaltata nella porzione centrale destinata al traffico veicolare e pavimentata con pietra locale lungo entrambi i lati destinati al flusso pedonale. Sono presenti anche delle alberature a medio fusto che conferiscono un aspetto monumentale al contesto. Sono presenti diversi attraversamenti pedonali.
- Via Brodolini (in VERDE): Parallela a via Grassi, anche questa via ha una valenza strategica. Si dirama dalla strada provinciale e penetra il tessuto urbano raggiungendo la Villa Comunale e la Chiesa di S. Vito Martire, patrono del paese.

Attualmente è asfaltata nella parte destinata al flusso veicolare e ospita dei marciapiedi di modesta larghezza rifiniti con pavimentazione in cemento a quadrotti. Sono presenti diversi attraversamenti pedonali.

- Via Indipendenza **(in ROSSO)**: Rappresenta la via provinciale di maggiore flusso veicolare in quanto attraversa il tessuto urbano da Sud-Est a Nord-Ovest oltre il confine comunale e collega le vie precedentemente indicate come di rilevanza strategica, ossia via Grassi e via Brodolini

Le suddette vie rappresentano lo scheletro della viabilità veicolare e pedonale del territorio comunale, le quali si ritengono di maggiore interesse ai fini di massimizzare l'efficacia degli interventi che saranno in futuro effettuati secondo la pianificazione prevista.

2.1.4 – Risultati delle analisi

2.1.4.1 - AMBITO URBANO

RAMPE

Segue un'analisi dello stato dei luoghi focalizzato all'individuazione degli interventi di maggiore urgenza con riferimento alla mobilità su sedia a ruote, effettuata attraverso delle schede di valutazione previste dalla normativa e da una analisi sulla scala comunale della viabilità principale.

Le schede di rilievo degli SPAZI URBANI prendono in esame: parcheggi, percorsi, ostacoli e barriere.

Per ognuna delle categorie sopra elencate la scheda di rilievo indaga, mediante più domande a risposta chiusa (Sì/No), le caratteristiche geometriche e/o qualitative degli spazi e delle attrezzature.

A questo punto, le criticità emerse vengono analizzate secondo le due tipologie di intervento prevedibili, ossia: ADEGUAMENTO e RIFACIMENTO.

Le informazioni raccolte vengono riportate di seguito:

rampe che necessitano di rifacimento totale	33
rampe che necessitano di adeguamento	27
rampe che non necessitano di interventi	12
TOTALE	72

DISSUASORI AD ARCHETTO

Dalle analisi effettuate si rileva la quasi totale assenza di dissuasori di parcheggio per segnalare la presenza delle rampe di collegamento. Questo dispositivo si ritiene essenziale per tutti gli attraversamenti (coppia di dissuasori) e per le rampe destinate al semplice transito su marciapiedi.

PERCORSI LOGES

Le analisi svolte sulle vie principali di viabilità pedonale (via Grassi, via Indipendenza e via Brodolini) evidenziano la totale assenza di percorsi dedicati ad ipovedenti e non vedenti. Trattandosi di vie di collegamento tra i luoghi di maggiore aggregazione sociale, si ritiene necessario prevedere per tutto lo sviluppo delle suddette vie, la realizzazione di percorso Loges dedicato.

SEMAFORI PER NON VEDENTI

Si evidenzia la totale assenza sul territorio comunale, di semafori dedicati a ipovedenti. Per quanto specificato al punto precedente, si ritiene necessario dotare le suddette vie di attraversamenti semaforizzati con dispositivi dedicati a ipovedenti. In particolare, si prevede la realizzazione di un impianto semaforico in corrispondenza delle intersezioni tra via Grassi e via N. Sauro, tra via Grassi e via Indipendenza.

2.1.4.2 - AMBITO EDILE

SCUOLA MEDIA



L'edificio è stato oggetto di recente ristrutturazione, pertanto lo stato dei luoghi rispetta in gran parte le prescrizioni previste per il superamento delle barriere architettoniche, in particolare gli ingressi principali. È tuttavia necessario rilevare la presenza di ostacoli derivanti da una pavimentazione di avvicinamento all'edificio che risulta in parte non ben livellata e piana e quindi poco idonea al transito con sedia a ruote. Gli accessi secondari necessitano di un adeguamento



All'interno si rilevano le fasce di protezione delle aree antistanti alle porte delle aule. Sono assenti dispositivi per l'accesso al piano primo per utenti su sedia e ruote.

Si rileva la corretta disposizione dei servizi igienici e dei sanitari, pur tuttavia rilevando l'assenza di specchio.



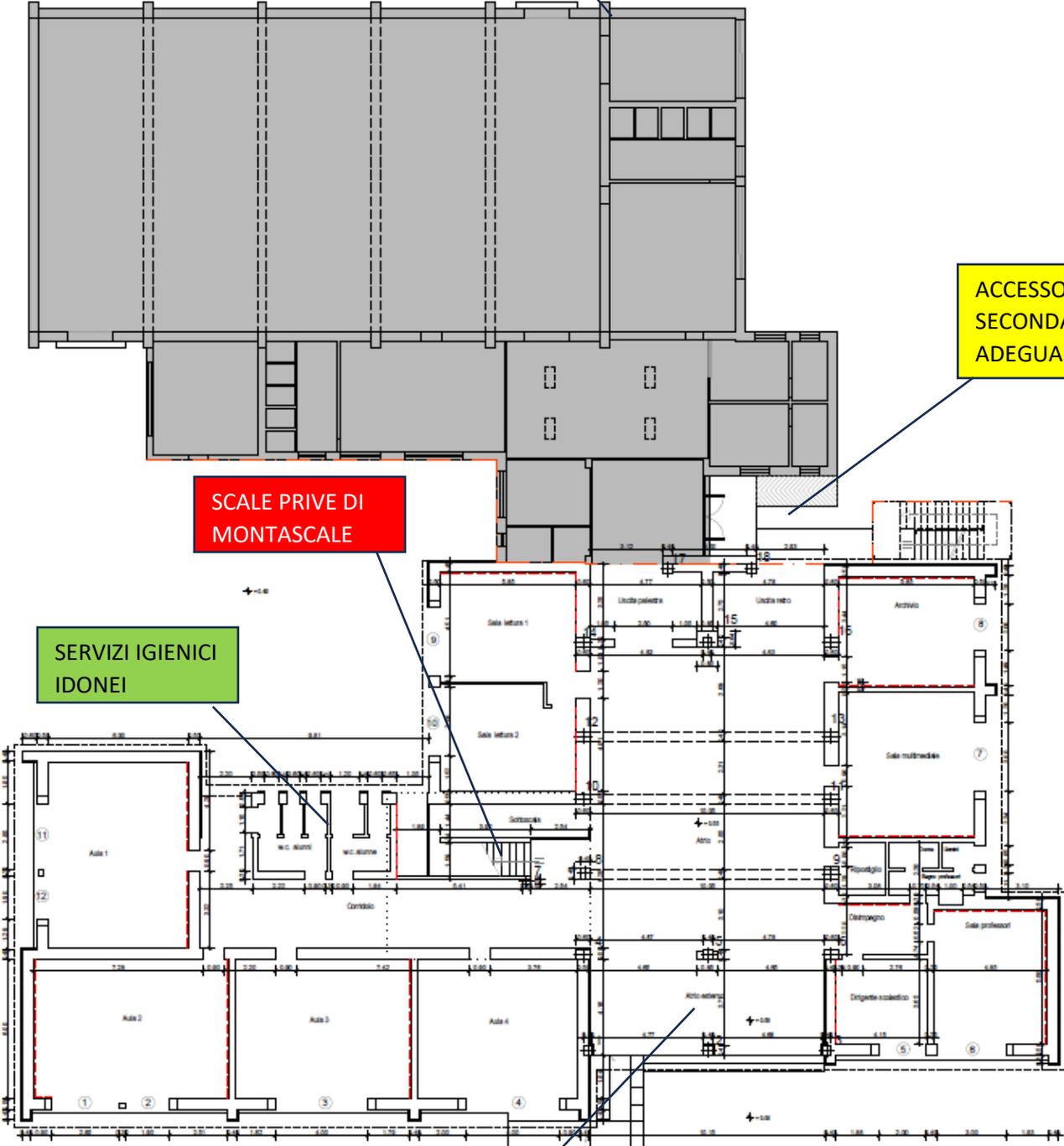
ACCESSO PRIVO
DI RAMPA

ACCESSO
SECONDARIO DA
ADEGUARE

SCALE PRIVE DI
MONTASCALE

SERVIZI IGIENICI
IDONEI

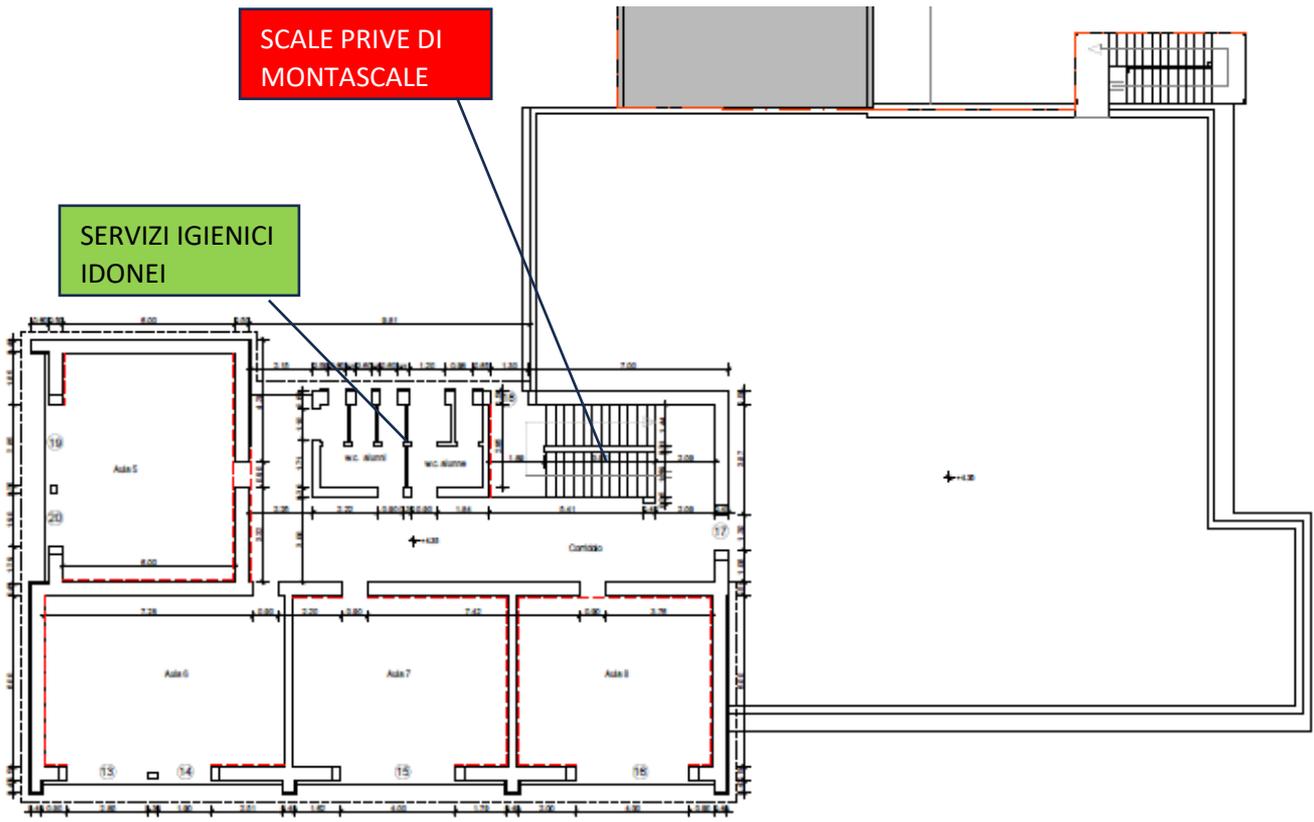
ACCESSO
PRINCIPALE
IDONFO



PIANTA PIANO TERRA
SCALA 1:100

SCALE PRIVE DI MONTASCALE

SERVIZI IGIENICI IDONEI



PIANTA PRIMO PIANO
SCALA 1:100

SCUOLA ELEMENTARE



L'edificio è stato anch'esso oggetto di recente ristrutturazione, pertanto lo stato dei luoghi rispetta in gran parte le prescrizioni previste per il superamento delle barriere architettoniche, in particolare gli ingressi principali, i quali sono dotati anche di parcheggi dedicati. È tuttavia necessario rilevare la presenza di ostacoli derivanti da una pavimentazione di avvicinamento all'edificio che risulta in parte non ben livellata e piana e quindi poco idonea



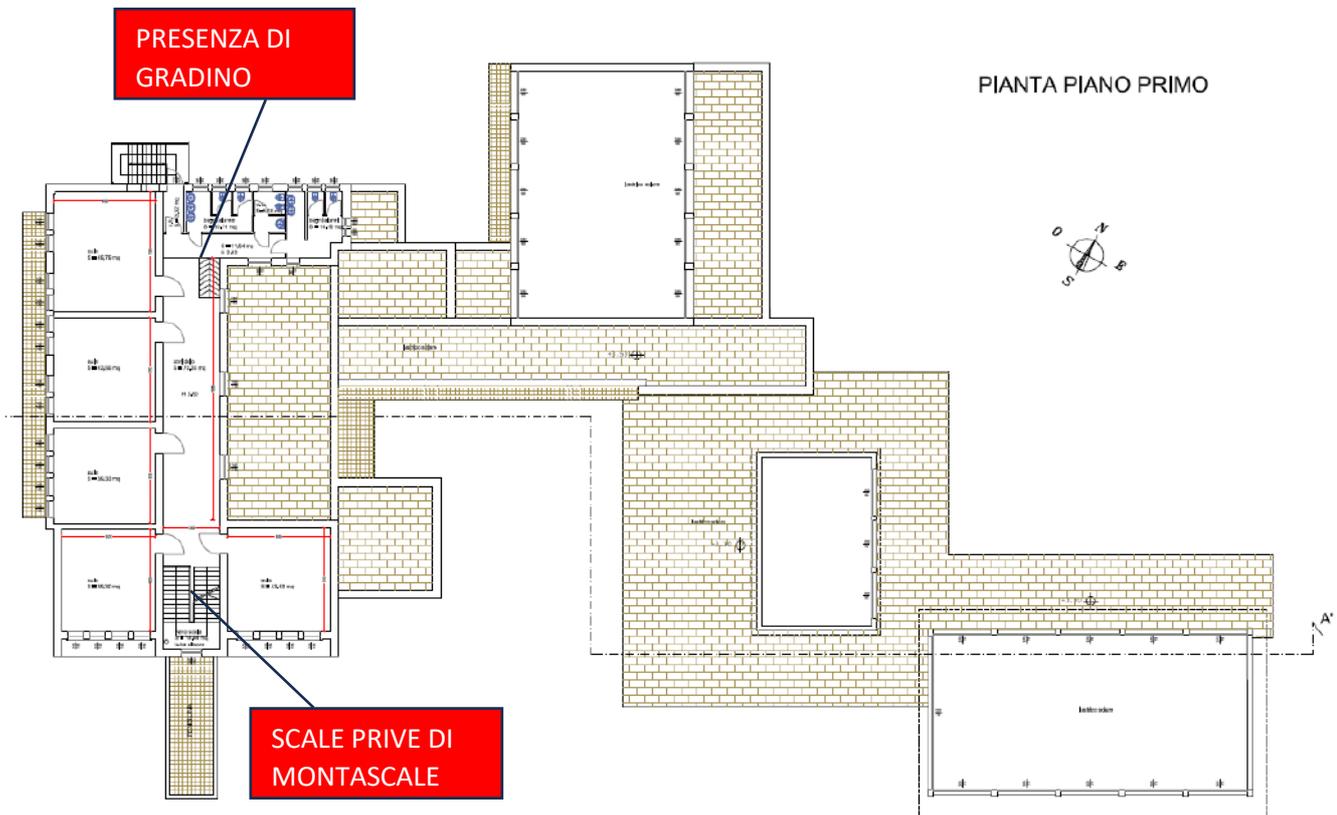
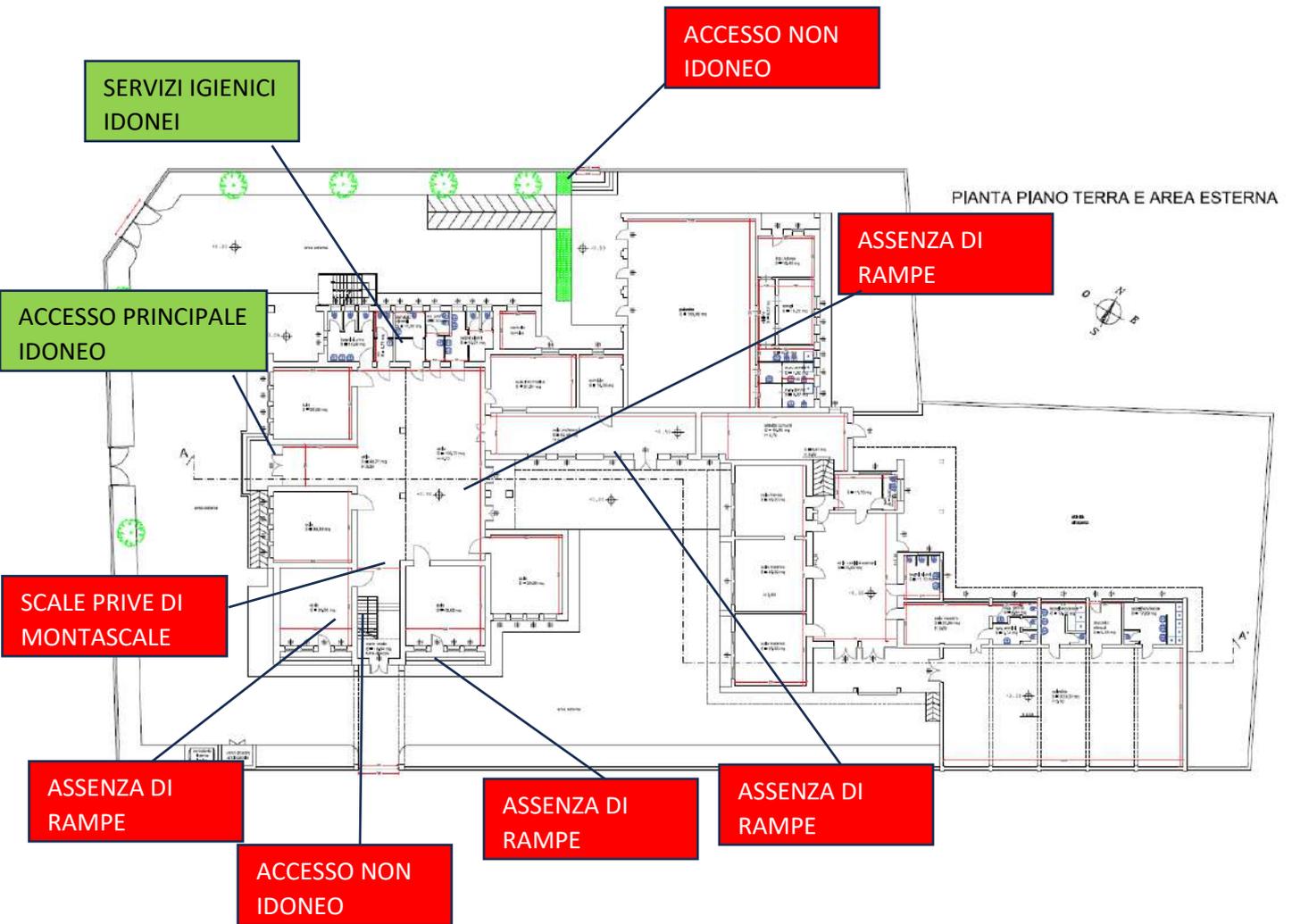
al transito con sedia a ruote.

L'accesso al piano primo non dispone di idonea attrezzatura per utenti su sedia a ruote.



Si rilevano inoltre dei dislivelli interni in corrispondenza degli accessi.





UFFICIO POSTALE



L'edificio risulta facilmente accessibile attraverso una rampa di recente realizzazione e di un marciapiede opportunamente adeguato. L'interno del fabbricato, nell'area destinata agli utenti, presenta una superficie piana e idonea all'utilizzo di utenti su sedia a ruote. L'illuminazione interna risulta idonea all'uso e gli spazi di manovra sono garantiti da uno spazio ampio e di forma regolare.

Nelle immediate vicinanze è presente, inoltre, un parcheggio dedicato a utenti su sedia a ruote.

CIMITERO



L'impianto di remota realizzazione si sviluppa su una porzione di territorio piuttosto ampia e comprende aree destinate a cappelle private e non. Nelle immediate vicinanze sono presenti parcheggi dedicati ad utenti su sedia ruote. La pavimentazione risulta essere realizzata in mattonelle in cemento in parte sconnesse e non del tutto piane. Gli spazi della viabilità interna risulta in gran parte idonea al transito ma si rilevano punti di restringimento e con dislivelli non raccordati da opportune rampe.



a



punti



Agli ingressi delle cappelle comuni, si rileva la presenza di idonee rampe di accesso agli ingressi principali e la



rileva



manca di esse in alcuni degli ingressi secondari.



LUDOTECA



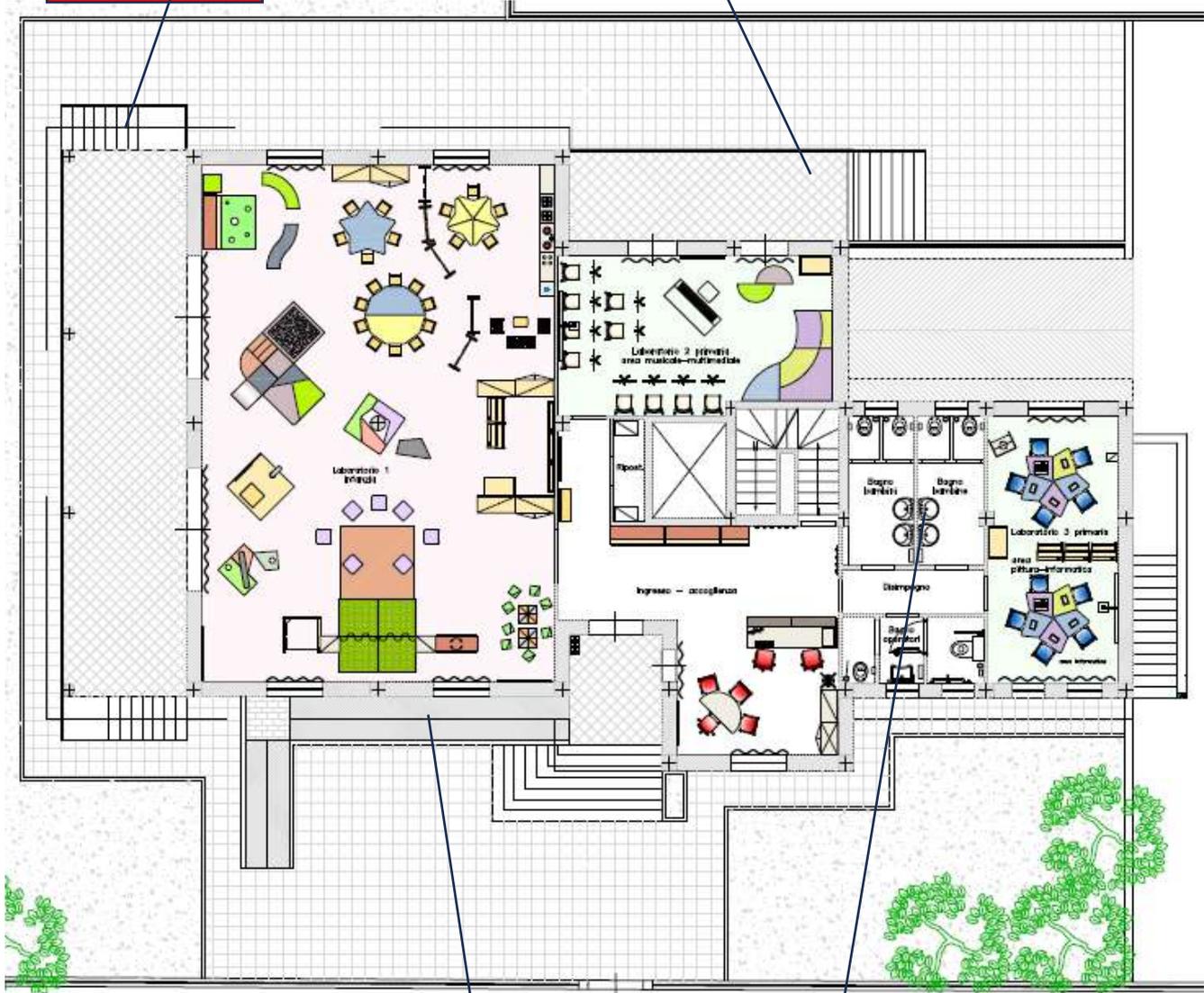
L'edificio è stato oggetto di recente ristrutturazione e pertanto si rileva la presenza di rampe di collegamento idonee, relativo corrimano (anche idonei per l'utilizzo da parte di bambini). Gli spazi interni sono ampi e i servizi igienici rispettano tutte le prescrizioni di legge.

Si rileva solo sull'ingresso retro, l'assenza di rampa di collegamento sia su marciapiede che nell'area interna. Nell'ottica dell'inclusione sociale, anche gli ingressi destinati ai dipendenti della struttura devono essere liberi da barriere architettoniche.



ASSENZA DI
RAMPE

ASSENZA DI
RAMPE



ACCESSO PRINCIPALE
IDONEO

SERVIZI IGIENICI
IDONEI

BOCCIODROMO



L'edificio si presenta idoneo dal punto di vista delle barriere architettoniche per quanto riguarda l'avvicinamento all'ingresso. Gli spazi infatti risultano ampi e ben raccordati. È presente una rampa per sedia a ruote sul prospetto laterale che garantisce l'accesso all'ampio spiazzale. Non risulta presente invece collegamento in corrispondenza dell'ingresso

su via D. Alighieri. È opportuno segnalare anche l'assenza di idonea rampa proprio in corrispondenza dei varchi di ingresso.



SALA TABACCHINE



La sala, situata all'interno del castello ducale, è stata oggetto di recente ristrutturazione e risultano realizzati alcuni degli accorgimenti per l'eliminazione delle barriere architettoniche. In particolare, si rileva la presenza



di una idonea rampa di accesso all'ingresso situato in fondo alla sala, ma risulta assente in corrispondenza dell'ingresso laterale. Sono presenti su entrambi gli ingressi dei corrimano idonei all'utilizzo da parte di adulti ma non di bambini. I varchi di accesso sono idonei al transito su sedia a ruote.

Tuttavia è doveroso segnalare la totale inadeguatezza della pavimentazione di avvicinamento alla sala.

Tale pavimentazione, infatti, è quella originale del primo impianto dell'edificio ed è caratterizzata da elementi in pietra viva irregolare che non offre una superficie idonea al transito su sedia a ruote. Si rileva inoltre l'assenza di un percorso dedicato ad ipovedenti e non vedenti.



SCUOLA DELL'INFANZIA

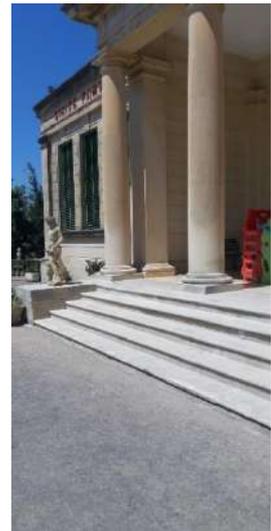


L'edificio di remota realizzazione è caratterizzato da una architettura classica ambienti di relazione ampi e luminosi, ma varchi e servizi igienici non concepiti l'utilizzo da parte di persone con deficit motorio e/o sensoriale.

L'accesso all'area risulta idoneo al transito su sedia a ruote grazie ad una superficie liscia e asfaltata. Si rileva tuttavia un ingresso in corrispondenza del cancello, piuttosto irregolare.

Per quanto riguarda l'accesso all'edificio, si rileva l'assenza di rampa per sedia a ruote e di percorso dedicato a ipovedenti e non vedenti.

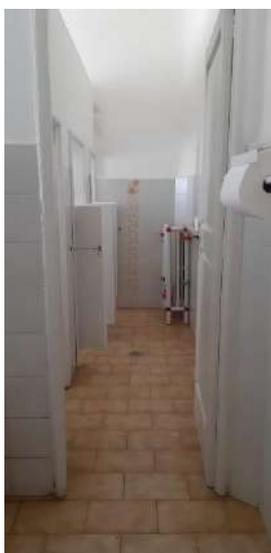
L'interno della struttura è ampio come detto sopra, ma del tutto inadeguata la conformazione dei servizi igienici che risultano stretti e privi di accessibilità per su sedia a ruote. Sono assenti i dovuti spazi e i sanitari dedicati, nonché per bussole interne e maniglioni.



con
per

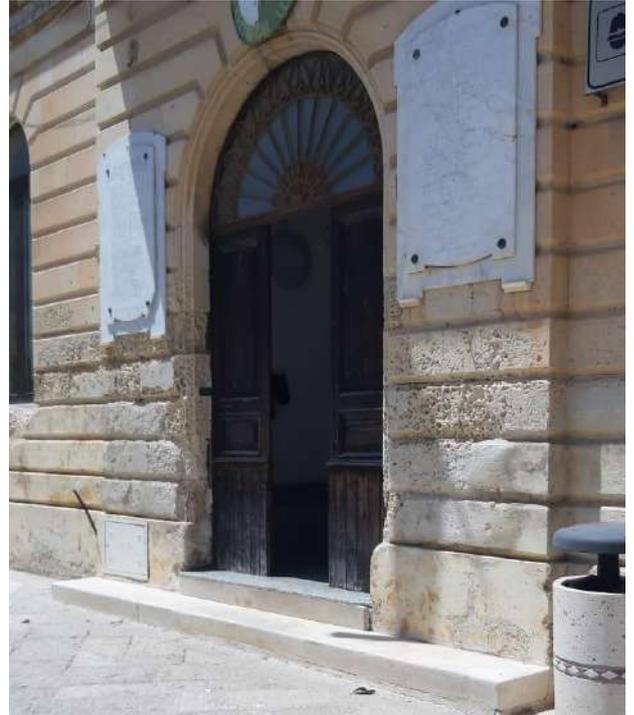
a

utenti



MUNICIPIO

L'edificio, da sempre utilizzato come sede municipale, ha subito nel corso degli anni alcuni adeguamenti che consentono di avere una accessibilità parziale. In particolare, si rilevano i necessari accorgimenti verso gli utenti con disabilità motorie in corrispondenza dell'ingresso retrostante e al piano terra dove sono garantiti gli opportuni servizi igienici e i collegamenti dedicati. L'accesso al piano primo, tuttavia, risulta non praticabile per utenti su sedia a ruote e si rileva l'assenza di servizi igienici dedicati. Anche il varco di alcune porte risulta sottodimensionato. L'accesso su via Roma inoltre non offre un collegamento al piano rialzato con rampa.



2.2 - FASE 2 - PROGETTAZIONE ACCESSIBILE

Una volta terminata la compilazione delle schede di rilievo con relative indicazioni dei componenti a norma, si è proceduto alla fase di progettazione accessibile.

A questo punto ad ogni ostacolo riscontrato nella fase di rilievo viene associata una o più soluzioni progettuali per l'eliminazione della barriera sulla base del relativo riferimento normativo del componente oggetto di esame, in coordinamento con gli strumenti urbanistici vigenti.

Il risultato viene schematizzato in apposite tabelle e riportato nelle planimetrie di progetto. A ogni intervento va associata la stima dei costi necessari per l'eliminazione della barriera architettonica.

2.2.1 – Categoria di barriere architettoniche

Barriere urbane: gli ostacoli fisici che sono fonte di disagio per la mobilità di chiunque ed in particolar di coloro che, per qualsiasi causa, hanno una capacità motoria ridotta o impedita in forma permanente o temporanea; gli ostacoli fisici che limitano o impediscono a chiunque la comoda e sicura utilizzazione di parti, attrezzature o componenti di edifici, di spazi attrezzati e spazi a verde. Esempi:

- Marciapiede con larghezza < 90 cm;
- Pendenza superiore all'1%;
- Pavimentazione sdruciolevole e/danneggiata;
- Elementi che sporgono dalla quota di pavimentazione;
- Mancanza segnaletica per non vedenti tra marciapiede e zona carrabile;
- Dislivello causato da gradino;
- Mancanza variazioni cromatiche e zebraure rampa;
- Sostituzione rampa;
- Inserimento di meccanismi;
- Presenza ostacoli orizzontali che riducono il passaggio a meno di 90 cm;
- Presenza ostacoli verticali posti ad altezza inferiore a mt 2.10;
- Parcheggi disabili assenti o inferiori a 1 ogni 50;
- Assenza di segnaletica orizzontale e/o verticale parcheggi disabili;
- Assenza segnalazione tattile semaforica;
- Illuminazione pubblica inadeguata;
- Passaggio pedonale coincidente con quello carrabile non delimitato opportunamente.

Barriere localizzative: ogni ostacolo o impedimento della percezione connesso alla posizione, alla forma o al colore di strutture architettoniche e dei mezzi di trasporto, tali da ostacolare o limitare la vita di relazione delle persone affette da difficoltà motoria, sensoriale e/o psichica, di natura permanente o temporanea dipendente da qualsiasi causa.

Esempi:

- Assenza di parcheggi riservati a persone con disabilità in prossimità dell'accesso all'edificio considerato;
- Assenza di segnaletica verticale in conformità alla normativa;
- Assenza di segnaletica orizzontale in conformità alla normativa;
- Assenza di parcheggio riservato raccordato o complanare al percorso pedonale in piano privo di collegamento tra parcheggio e accesso all'edificio;
- Presenza di ostacoli al passaggio di persone su sedia a ruote, dovuti alla presenza di pali di pubblica illuminazione, semafori, segnali stradali e/o pubblicitari e arredi pesanti (panchine, fioriere, ecc.) e leggeri (cestini, rastrelliere ecc.);
- Assenza di campanello e/o citofono ad altezza da terra compresa tra i 40 e i 130 cm;
- Assenza di piattaforme levatrici o di servoscala;
- Assenza di rampe per il superamento di dislivelli;
- Assenza di pavimentazione di accesso all'edificio adatta al transito di persone su sedia a ruote e calpestio regolare.

Barriere percettive: 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.

Esempi:

- Assenza di piste tattili LOGES o strisce pavimentali in rilievo;
- Assenza di semafori sonori;
- Assenza di annunci vocali sui mezzi di trasporto pubblico;
- Assenza di mappe tattili;
- Assenza di navigatori satellitari vocalizzati.

2.2.2 – Criteri per la realizzazione di rampe

In tutti i contesti urbani, dove si sono riscontrate le criticità sopra menzionate, saranno adottate le seguenti metodologie e le seguenti prescrizione per la realizzazione di rampe di accesso ai locali e per la pubblica mobilità su sedia a ruote.

I criteri per la realizzazione di rampe per sedia a ruote che devono essere rispettati sono i seguenti:

- La larghezza minima deve essere di 0,90 m nei tratti lineari e di 1,50 m nei pianerottoli in cui si possono incrociare altre persone che si muovono in senso contrario;
- la presenza di 1 pianerottolo orizzontale ogni 10 m di percorso (il pianerottolo deve essere sufficientemente largo da garantire il passaggio di più persone);
- nel caso di presenza di ringhiere o parapetti, essi devono avere un'altezza minima di 1 metro e fessure longitudinali non più alte di 10 cm;
- la presenza di 1 cordolo alto almeno 10 cm, nel caso, a protezione della rampa, siano presenti una ringhiera o un parapetto;
- l'installazione di corrimano ad un'altezza massima di 90/100 cm;
- la pavimentazione, che deve costituire una superficie antisdruciolevole;
- essere dotata di segnaletica verticale e orizzontale adeguata.
- Per le rampe installate in ambienti esterni, la pendenza consigliata è del 5%. La pendenza longitudinale non può superare comunque l'8% nel caso di nuova costruzione. In parziale deroga a quanto detto, è possibile costruire rampe con una pendenza superiore all'8% (fino ad un massimo assoluto e mai superabile del 12%) nei casi di adeguamento della rampa a strutture esistenti o quando esistono vincoli particolari inamovibili.
- Nel caso in cui si installi una rampa particolarmente corta, la pendenza massima consentita dalla legge è del 15%.
- Non è possibile costruire rampe per disabili se il dislivello da coprire è superiore ai 3,20 m.
- La costruzione di una nuova rampa è obbligatorie qualora, per entrare o uscire da un edificio o accedere ad un qualsiasi luogo pubblico, ci siano da superare dei dislivelli superiori ai 2,5 cm, anche se si tratta di un solo gradino.
- Negli spazi esterni e sino al luogo di accesso a un edificio deve essere previsto un percorso (quando possibile in piano), per rispondere alle esigenze delle persone con ridotte o nulle capacità motorie.

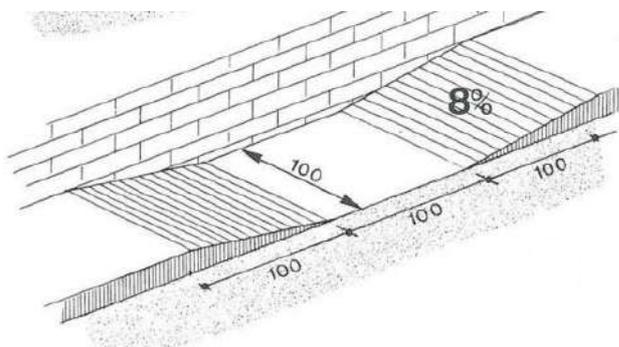
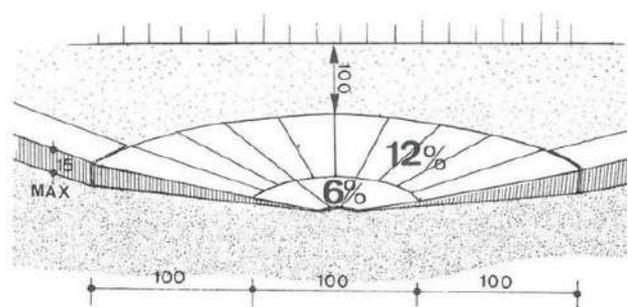
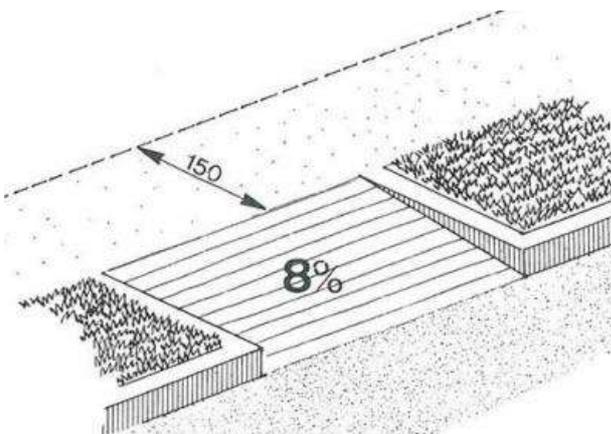
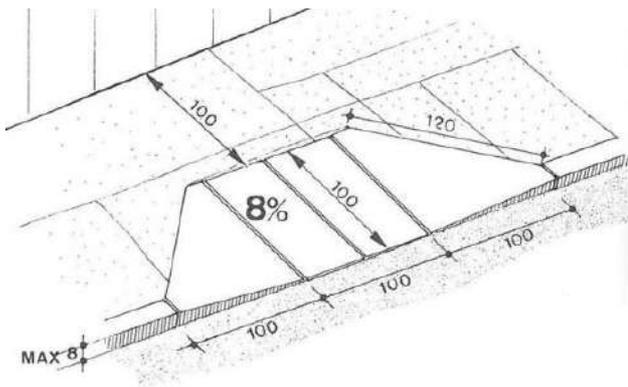
- Ogni attraversamento e rampa deve essere visibile per mezzo di apposita segnaletica orizzontale e verticale.

La facilità di accesso alle rampe per disabili dipende dalla percentuale di pendenza:

- le rampe che hanno una pendenza che va dallo 0 al 4% sono definite facilmente accessibili;
- le rampe che hanno una pendenza compresa tra il 4 e l'8% sono considerate moderatamente accessibili;
- le rampe che hanno una pendenza superiore all'8% sono considerate accessibili solo se la persona con disabilità è in compagnia di un accompagnatore.

Sono riportate in basso le tipologie di rampe che possono essere realizzate nel rispetto della vigente normativa, all'interno degli ambiti di intervento individuati con l'analisi delle criticità (ossia Via Indipendenza, Via Grassi e Via Brodolini).

Le suddette tipologie di rampe sono da ritenersi specifiche per ciascuna singola esigenza di spazi e conformazione dello stato dei luoghi presenti.



Per quanto riguarda la scelta dei materiali della pavimentazione, nel rispetto di tutte le prescrizioni in materia di scabrezza si prescrivono i seguenti materiali:

- per tutti i contesti urbani senza alcuna prescrizione specifica, saranno adottate pavimentazioni in cemento tipo piatrino da 16 dadi o 25 dadi, purché sia rispettata una differenza di colore significativa con la finitura adiacente.
- Nel caso di interventi inseriti in un contesto già in buona parte edificato, si prescrive di utilizzare il medesimo materiale garantendo in ogni caso il corretto grado di scabrezza della superficie e una differenza di colore rispetto alla pavimentazione adiacente.



- Nel caso dei contesti urbani individuati quali via Brodolini, via Grassi e via Indipendenza, qualora l'intervento faccia fronte ad una esigenza puntuale, si prescrive che vengano adottate le prescrizioni al punto precedente. Nel caso di intervento su ampia scala, si prescrive l'utilizzo di pietra locale, Travertino o pietra di Trani, opportunamente lavorata per garantirne la corretta scabrezza e rispettando una differenza di colore in corrispondenza delle rampe per gli attraversamenti.



- In tutti i casi precedenti, sarà necessario, qualora non già presenti, realizzare una idonea segnaletica verticale ed orizzontale al fine di compartimentare l'area rendendola sempre libera da veicoli.



Figura 1D - Dissuasore di parcheggio ad archetto, conforme al D.P.R. n. 503/96 per l'eliminazione delle barriere architettoniche negli spazi pubblici. Dotato di targhe rifrangente. Altezza: cm. 122. Larghezza: cm. 25

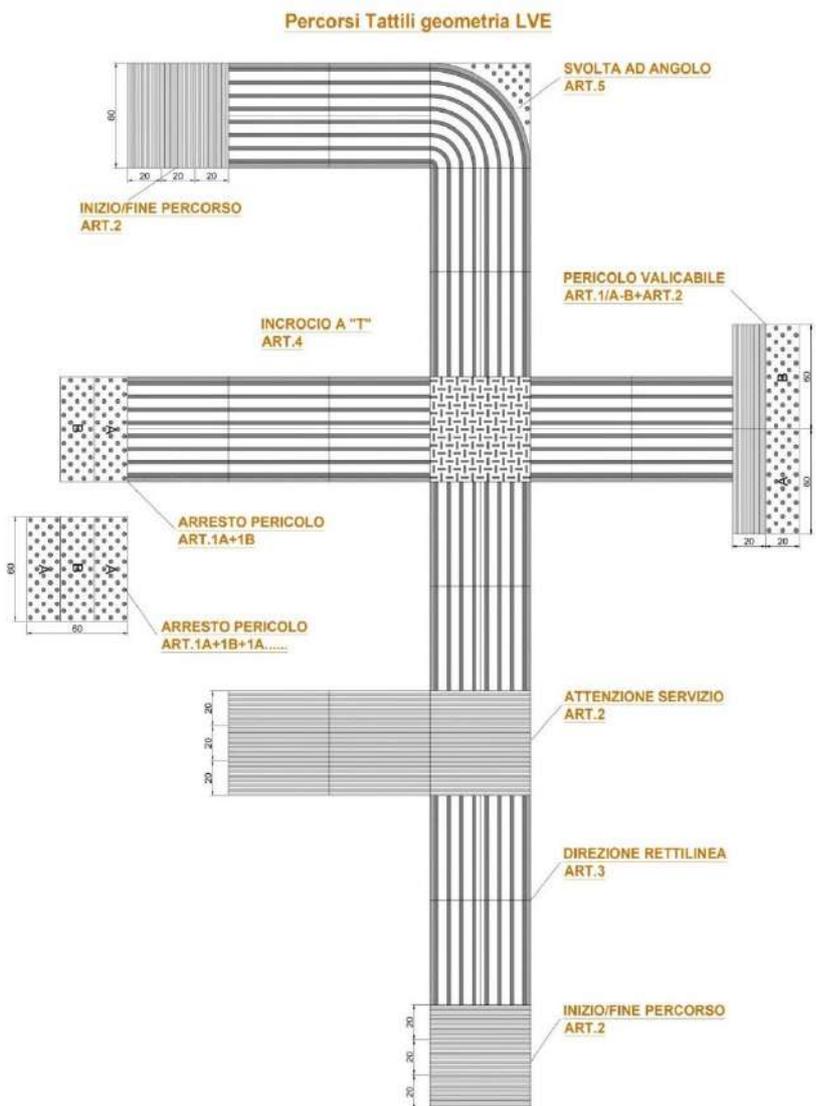
È sempre necessario prevedere una idonea segnaletica verticale rivolta principalmente al flusso veicolare, al fine di segnalare qualunque tipo di attraversamento.

2.2.3 – Criteri per la realizzazione di percorsi per ipovedenti e non vedenti

Nell'ambito dei contesti urbani quali via Brodolini, via Grassi e via Indipendenza, si prescrive nella realizzazione di interventi su ampia scala, la realizzazione di percorsi Loges per agevolare persone ipovedenti e non vedenti alla libera fruizione delle suddette aree, e di idonea segnaletica tattile in corrispondenza dei punti di maggiore interesse e degli attraversamenti.

I criteri per la realizzazione di percorsi speciali per ipovedenti che devono essere rispettati sono i seguenti:

- realizzazione di segnaletica tattile orizzontale che segnalano il pericolo di un particolare punto stradale a cui occorre portare una maggiore attenzione.
- La realizzazione dei suddetti percorsi tattile deve avvenire con scostamento di colore ad elevato contrasto con alla pavimentazione sul quale vengono installati.
- La larghezza minima della pista deve essere di 60 cm;
- Il percorso Loges deve seguire percorsi quanto possibile rettilinei riducendo al minimo i cambi di direzione.



Il sistema LOGES, acronimo di Linea di Orientamento Guida E Sicurezza, è costituito da superfici dotate di rilievi appositamente creati per essere percepiti sotto i piedi, ma anche visivamente contrastate, da installare sul piano di calpestio, per consentire a non vedenti ed ipovedenti nell'orientamento e la riconoscibilità dei luoghi

e delle fonti di pericolo", come prescritto dalla normativa vigente (D.P.R. 503/1996, D.M. 236/1989, ecc.), da installarsi in spazi e strutture pubbliche e private.

Sono articolate in codici informativi di semplice comprensione, che consentono la realizzazione di percorsi-guida o piste tattili.

Il sistema è progettato anche per facilitare gli anziani la cui acuità visiva tende a ridursi con il passare degli anni. Per tale motivo è previsto che gli elementi siano cromaticamente contrastanti con la pavimentazione esistente.

È opportuno fare una distinzione tra pista/percorso tattile e segnale tattile:

- I segnali tattili rappresentano indicazioni puntuali che permettono di individuare un punto di interesse o un luogo specifico (attraversamento pedonale, mappa tattile, fermata del bus).
- Le piste tattili invece sono il vero e proprio codice rettilineo che indica alla persona con disabilità visiva il percorso e la direzione da prendere; tali ausili risultano necessari in tutti i luoghi ampi laddove manchino riferimenti necessari all'orientamento e alla sicurezza (atrio di un grande palazzo, marciapiede senza guide naturali, piazzali e piazze, aeroporti etc.).

2.2.4 – Criteri per la realizzazione di attraversamenti per non vedenti e non udenti

Nell'ambito dei contesti urbani quali via Brodolini, via Grassi e via Indipendenza, si prescrive nella realizzazione di interventi su ampia scala, la realizzazione di segnaletica luminosa per gli incroci a raso presenti e destinata all'attraversamento pedonale, in particolare in corrispondenza dell'impianto semaforico già presente tra via Grassi e via Indipendenza.

Si prescrive inoltre la realizzazione del medesimo sistema di segnalazione anche lungo il corso di via Grassi in corrispondenza degli attraversamenti e dell'innesto con altre vie, in particolare con via Nazzario Sauro e via Sandro Pertini.

I criteri per la realizzazione di attraversamenti per ipovedenti che devono essere rispettati sono i seguenti:

Semaforo per ipovedenti

Applicato secondo quanto previsto dall'Art. 6.4 del D.P.R. 24 luglio 1966 n.503, dal Codice della Strada Art. 41 comma 5 e dal suo Regolamento di esecuzione e di attuazione Art.162 comma 5.

NORMATIVA DI RIFERIMENTO



Il dispositivo è stato realizzato in conformità alle seguenti norme

Norma sperimentale CEI 214-7 Legge 447 del 26-10-1995 e relativo D.P.C.M. – 14 novembre 97

CARATTERISTICHE GENERALI

Il dispositivo è costituito da:

- un pulsante per la normale prenotazione pedonale
- una segnalazione luminosa dell'accettazione della prenotazione
- un pulsante per la richiesta del non vedente
- un segnalatore acustico per la segnalazione dell'accettazione della richiesta del non vedente
- un dispositivo di emissione del segnale sonoro di via libera
- un sensore di misura del rumore ambiente
- un trasduttore sonoro per l'emissione del segnale di via libera;

Le parti sono strettamente interconnesse fra di loro e non possono funzionare, nel rispetto della norma, in modo disgiunto. Ogni parte è montata in un proprio contenitore atto l'uno ad essere montato sulla testa del palo semaforico in prossimità delle relative lanterne semaforiche pedonali e sul ritto del palo.

L'attraversamento pedonale deve essere equipaggiato su entrambi i lati con un dispositivo di richiesta ed un dispositivo di emissione del segnale di via libera, il tutto interconnesso in modo che, in caso di richiesta, il segnale sonoro di via libera venga emesso su entrambi i lati dell'attraversamento.

CARATTERISTICHE TECNICHE

SEGNALE DI ACCETTAZIONE DELLA RICHIESTA DI VIA LIBERA

Il segnale in oggetto ha le seguenti caratteristiche:

- frequenza del suono = 2KHz +
- 10% livello di pressione sonora 50 dBA a 1 metro

SEGNALE DI VIA LIBERA

Il segnale in oggetto ha le seguenti caratteristiche:

- Durante il periodo di luce verde:
 - impulsi sonori al minuto primo = 60 +- 1% con duty cycle 50% +- 1%
 - frequenza del suono = 800 Hz +- 10% modulata a 20 Hz
- Durante il periodo di luce gialla:
 - impulsi sonori al minuto primo = 120 +- 1% con duty cycle 50% +- 1%
 - frequenza del suono = 800 Hz +- 10% modulata a 20 Hz
- Livello di pressione sonora auto regolato in funzione del rumore ambiente:

- su rumore ambiente 5 10 dB
- minimo 30 dBA
- massimo 60 dBA (secondo tabella B del DPCM 14-11-1997)

2.2.5 – Estrapolazione dei dati e stima sintetica dei costi

2.2.5.1 - AMBITO EDILE

L'analisi degli edifici è stata effettuata attraverso una minuziosa rilevazione e catalogazione delle barriere architettoniche. Gli edifici pubblici analizzati hanno presentato una certa disomogeneità nelle epoche di costruzione, ma non nello stato di conservazione generale. Negli edifici principali, dove l'affluenza di pubblico è maggiore, è stata rilevata la presenza delle attrezzature e le infrastrutture utili all'eliminazione delle principali barriere architettoniche fisiche, in modo particolare per il superamento dei dislivelli verticali. Al contrario, in tutti gli edifici analizzati si è constatata l'assenza totale di adeguati sistemi per migliorare l'orientamento delle persone con disabilità sensoriale; sarebbe quindi opportuna l'introduzione di una adeguata segnaletica tattile a pavimento e l'aggiunta di una mappa tattile agli ingressi per agevolare la creazione di quella che viene definita "mappa mentale del luogo visitato".

Inoltre, in alcuni casi, sono state segnalate barriere quali: ingressi inadeguati agli edifici, rampe d'accesso troppo pendenti, pavimentazioni sdruciolevoli, servizi igienici riservati inesistenti o inadeguati. Il censimento effettuato ha portato, dunque, alla conoscenza e all'individuazione di tutti quegli ostacoli, presenti negli edifici, evidenziandone gli aspetti quantitativi e qualitativi al fine di proporre, nella fase successiva, gli interventi per una graduale eliminazione o di adeguamento. L'analisi condotta sullo stato degli edifici ha preso in considerazione la totalità degli elementi ivi presenti. Dall'analisi sono emerse alcune criticità relative sia agli edifici che agli spazi urbani esterni adiacenti (marciapiedi, rete viaria e pedonale, parcheggi...) che è opportuno vengano sanate, con l'obiettivo di risolvere i principali problemi di accessibilità delle parti comuni e degli spazi di aggregazione che impediscono la fruibilità alle persone con disabilità o con ridotte capacità senso-percettive.

I principali criteri utilizzati per la valutazione circa il grado di accessibilità hanno preso in esame 49 parametri, come indicato nella scheda contenuta nell'Allegato 1 delle Linee Guida della Regione Puglia. Il punteggio è stato così assegnato:

- Zero punti per criticità assente;
- Un punto per criticità presente.

I 49 parametri di verifica sono raggruppati in 4 sotto-ambiti:

1. Accessibilità edificio e ambienti interni (da 1.1 a 1.16);
2. Servizi igienici (da 2.1 a 2.6);
3. Collegamenti verticali (da 3.1 a 3.13);
4. Percorso interno (da 4.1 al 4.13).

Per normalizzare, il punteggio è stato poi riportato in centesimi.

Inoltre, ad ogni edificio è stato assegnato un “fattore di contesto” con valore compreso tra 1 e 5, che sintetizza gli aspetti relativi alla quantità e alla tipologia dell’utenza: il punteggio più basso è stato assegnato ad una situazione ottimale o meno influente dal punto di vista dell’accessibilità, mentre il punteggio più alto nelle situazioni peggiorative o che influiscono maggiormente sull’accessibilità.

Per favorire la lettura e la comprensione dei dati rilevati, si è deciso di raggruppare gli edifici in tre macro-categorie, a seconda del punteggio raggiunto:

- **ACCESSIBILE** (da 0 a 19,9 punti): La struttura e lo spazio pubblico sono stati considerati nel loro complesso accessibili per la categoria di portatori di handicap motori. L’Amministrazione Comunale può considerare tali strutture visitabili ed usufruibili da tutti i cittadini.
- **MEDIAMENTE ACCESSIBILE** (da 20 a 49,9 punti): La struttura e lo spazio pubblico sono stati considerati nel loro complesso mediamente accessibili in quanto esistono ad esempio parti di edificio non adeguate oppure che necessitano di interventi migliorativi che dovranno essere programmati dall’Amministrazione comunale all’interno del piano triennale delle opere pubbliche.
- **SCARSAMENTE ACCESSIBILE** (da 50 a 80 punti): La struttura e lo spazio pubblico sono stati considerati nel loro complesso poco accessibili e quindi l’Amministrazione Comunale dovrà esaminare puntualmente le criticità rilevate e le relative opere necessarie all’adeguamento.

		
<p align="center">Accessibile (da 0 a 19,9 punti)</p>	<p align="center">Mediamente accessibile (da 20 a 49,9 punti)</p>	<p align="center">Scarsamente accessibile (da 50 a 80 punti)</p>
<p>Alla persona con disabilità è garantita la piena accessibilità e fruibilità di tutti gli ambienti e gli Spazi</p>	<p>Alla persona con disabilità, è Garantita l'accessibilità e fruibilità minima (ai soli ambienti principali) o condizionata (con aiuto) agli ambienti e gli spazi, anche con l'ausilio di un accompagnatore</p>	<p>Alla persona con disabilità non è garantita nessuna accessibilità e fruibilità.</p>

Si riposta di seguito la sintesi dei punteggi ottenuti attraverso le schede di valutazione e il grado di accessibilità (scala cromatica)

	EDIFICIO	PUNTEGGIO NETTO (da schede)	fattore di contesto	molplicatore	PUNTEGGIO TOTALE (riparametrazione)	
ED.01	SCUOLA MEDIA	34,29	5	171,43	34,29	MEDIAMENTE ACCESSIBILE
ED.02	SCUOLA ELEMENTARE	31,02	5	155,10	31,02	MEDIAMENTE ACCESSIBILE
ED.03	UFFICIO POSTALE	22,86	5	114,29	22,86	MEDIAMENTE ACCESSIBILE
ED.04	CIMITERO	45,71	3	137,14	27,43	MEDIAMENTE ACCESSIBILE
ED.05	LUDOTECA	26,12	5	130,61	26,12	MEDIAMENTE ACCESSIBILE
ED.06	BOCCIODROMO	37,55	4	150,20	30,04	MEDIAMENTE ACCESSIBILE
ED.07	SALA TABACCHINE	57,14	3	171,43	34,29	MEDIAMENTE ACCESSIBILE
ED.08	SCUOLA DELL'INFANZIA	50,61	5	253,06	50,61	SCARSAMENTE ACCESSIBILE
ED.09	MUNICIPIO	50,61	5	253,06	50,61	SCARSAMENTE ACCESSIBILE

2.2.5.2 - AMBITO URBANO

L'ambito urbano presenta criticità che non possono essere valutate in maniera oculata, se non tenendo conto di aspetti qualitativi che possono essere identificati con dei "fattori di contesto".

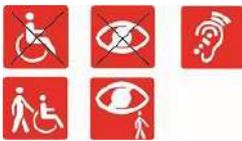
Il punteggio assegnato è stato scomposto in due parti: gli elementi presenti all'interno dell'Allegato 2 delle Linee Guida sono stati indicizzati e pesano per il 70% delle criticità riscontrate sul territorio (marciapiedi con larghezza <90 cm, pavimentazione sdruciolevole, elementi che sporgono dalla quota di pavimentazione ecc.); è stato poi aggiunto un ulteriore 30% per poter valutare i cosiddetti "fattori di contesto", volti a stabilire una scala di priorità degli interventi; si tratta di caratteristiche che hanno un impatto maggiore sullo stile di vita dei soggetti interessati ed includono elementi come il tipo di percorso, il traffico veicolare, attività commerciali o la tipologia di utenti prevalenti ecc. Sono stati poi definiti 16 parametri di verifica e suddivisi in 5 sotto-ambiti:

1. Stato Pavimentazione (da 1.1 a 1.5);
2. Presenza dislivelli (da 2.1 a 2.4);
3. Presenza ostacoli (da 3.1 a 3.2);
4. Presenza parcheggi (da 4.1 a 4.3);
5. Altre varie criticità (da 5.1 a 5.3).

Per normalizzare, il punteggio è stato poi riportato in centesimi. Tale metodologia permette di realizzare una valutazione dettagliata di ogni singola strada, che viene successivamente catalogata con indice di priorità, facilitando così l'applicazione futura del presente piano.

LEGENDA

Nelle tabelle di seguito riportate, il territorio è stato suddiviso in tre diverse categorie a seconda delle criticità presenti e sono contraddistinte da colori diversi, in particolare:

		
<p align="center">Accessibile (da 0 a 50 punti)</p>	<p align="center">Mediamente accessibile (da 51 a 60 punti)</p>	<p align="center">Scarsamente accessibile (da 61 a 100 punti)</p>
<p>Alla persona con disabilità è garantita la piena accessibilità e fruibilità di tutti gli ambienti e gli spazi</p>	<p>Alla persona con disabilità, è garantita l'accessibilità e fruibilità minima (ai soli spazi principali) o condizionata (con aiuto) negli spazi, anche con l'ausilio di un accompagnatore</p>	<p>Alla persona con disabilità non è garantita nessuna accessibilità e fruibilità.</p>

Si riposta di seguito la sintesi dei punteggi ottenuti attraverso le schede di valutazione e il grado di accessibilità (scala cromatica). Le via sono ordinate per lunghezza decrescente, espressa in metri.

ST.01	VIA INDIPENDENZA	1200,00	75,00
ST.02	VIA ROMA	702,00	68,75
ST.03	VIA G. VERNAZZA	625,00	62,50
ST.04	VIA G. GRASSI	490,00	62,50
ST.05	VIA G. VERDI	446,00	68,75
ST.06	VIA D. ALIGHIERI	445,00	68,75
ST.07	VIA G. BRUNO	445,00	87,50
ST.08	VIA A. DE GASPERI	436,00	50,00
ST.09	VIA V. BELLINI	432,00	81,25
ST.10	VIA NAPOLI	420,00	68,75
ST.11	VIA S. D'ACQUISTO	399,00	68,75
ST.12	VIA IV NOVEMBRE	395,00	75,00
ST.13	VIA G. BRODOLINI	381,00	75,00
ST.14	VIA MALTA	353,00	81,25
ST.15	VIA PAPA GIOVANNI XXIII	339,00	75,00
ST.16	VIA CADUTI DI VIA FANI	325,00	50,00
ST.17	VIA NIZZA	322,00	81,25
ST.18	VIA C. MENOTTI	310,00	68,75
ST.19	VIA V. EMANUELE	294,00	81,25
ST.20	VIA G. CARDUCCI	288,00	81,25
ST.21	VIA A. DIAZ	274,00	75,00
ST.22	VIA MARTELLI	267,00	87,50
ST.23	VIA G. MAZZINI	261,00	68,75
ST.24	VIA ADIGE	236,00	75,00
ST.25	VIA G. PUCCINI	226,00	75,00
ST.26	VIA A. VESPUCCI	219,00	75,00
ST.27	VIA J. F. KENNEDY	213,00	81,25
ST.28	VIA T. FIORE	206,00	68,75
ST.29	VIA CODACCI PISANELLI	205,00	62,50
ST.30	VIA S. E. BRUNETTA	199,00	68,75
ST.31	VIA DON L. STURZO	196,00	75,00
ST.32	VIA VECCHIA VANZE	192,00	87,50
ST.33	VIA G. SALVEMINI	172,00	81,25
ST.34	VIA T. SCHIPA	169,00	87,50
ST.35	VIA CAVOUR	159,00	75,00
ST.36	VIA PUGLIA	144,00	81,25
ST.37	VIA G. PASCOLI	140,00	62,50
ST.38	VIA V. LOLLI	134,00	75,00
ST.39	VIA A. VOLTA	131,00	81,25
ST.40	VIA C. COLOMBO	131,00	81,25
ST.41	VIA G. GARIBALDI	121,00	56,25
ST.42	VIA PIAVE	119,00	81,25
ST.43	VIA DON T. BELLO	99,00	81,25
ST.44	VIA VITTORIO VENETO	98,00	75,00
ST.45	VIA G. MARCONI	88,00	68,75
ST.46	VIA G. DI VITTORIO	85,00	62,50
ST.47	VIA A. MORO	38,00	37,50

L'analisi dettagliata dei costi dei singoli interventi e il costo totale per ciascun ambito di intervento, è riportata nelle tabelle allegate alla presente relazione.

2.3 - FASE 3 - PROGRAMMAZIONE DEGLI INTERVENTI

2.3.1 – Priorità degli interventi

Una volta analizzate le criticità esistenti allo stato dei luoghi, e stimata la spesa necessaria a far fronte ad esse, è necessario in ultima fase dare una “scaletta” che preveda di far fronte alle esigenze in maniera mirata. A tal proposito segue una valutazione delle priorità emerse.

Per quanto riguarda l’aspetto urbanistico, è evidente che lo stato attuale delle strade e dei luoghi pubblici non rispettano le attuali normative in materia in quanto risalenti ad un periodo di minore sensibilità riservata al superamento delle barriere architettoniche. Solo aree già destinate ad interventi in tempi relativamente recenti presentano “tracce” di un problema affrontato seppur in maniera grossolana. Lo stato delle pavimentazioni, infatti, anche nei casi in cui i piani di calpestio risultano raccordati da opportune rampe, risultano spesso poco agevoli ad un utilizzo con sedia a ruote e spesso non adatte (es. pietra troppo scabra e poco lavorata o pavimento in piastrelle di cemento posato in prossimità di alberature che ne modificano presto la planarità). Per quanto detto appare evidente che anche nei casi in cui vi sia la presenza di un collegamento tra piani diversi mediante rampe, esse necessitano almeno di un adeguamento dal punto di vista della superficie, e all’occorrenza anche della conformazione generale, prevedendo dei piani di raccordo laterali.

In corrispondenza di aree che negli anni non hanno subito particolari interventi, si riscontra la necessità di un rifacimento completo di alcuni collegamenti tra piani.

2.3.2 - sintesi degli interventi generali

Gli interventi per l'Eliminazione delle Barriere Architettoniche hanno obiettivi fondamentali.

Da una parte esprimono una casistica di possibilità e sintetizzano da questa le azioni che cercano di risolvere le problematiche rilevate.

Dall'altra definiscono una priorità degli interventi per infrastruttura al fine dell'efficientamento della rete pedonale per le fasce di popolazione più deboli, che si costituisce come supporto agli uffici preposti alla manutenzione delle strade nell'indirizzo degli investimenti.

Quest'ultima accezione si traduce nell'indicazione dei costi massimi per le singole azioni di piano, e può essere identificato strumento di supporto tanto agli uffici, quanto ai singoli tecnici che andranno ad affrontare gli interventi.

È fondamentale sottolineare che lo studio preliminare effettuato, indirizza il piano ad essere non un'aggiunta, ma in supporto in completa sintonia con i piani ed i progetti sovraordinati.

Alla luce di quanto emerso dalle indagini conoscitive e delle esigenze manifestate, le raccomandazioni maggiormente sentite in un contesto di pianificazione degli interventi generali su tutto il territorio comunale urbanizzato sono le seguenti:

- Dare visibilità mediante segnaletica verticale e orizzontale delle rampe e degli attraversamenti esistenti e di nuova realizzazione;
- Protezione mediante pavimentazione antiscivolo;
- Delimitazioni delle aree parcheggio mediante dissuasori del traffico;
- Segnalazione degli attraversamenti, mediante dispositivi tattili e acustici per non vedenti e ipovedenti;
- Eliminazione di eventuali pendenze trasversali lungo i tratti pedonali di via Grassi, via Brodolini e via Indipendenza mediante la demolizione e la ricostruzione della pavimentazione in pietra esistente;
- Sostituzione localizzata delle pavimentazioni non idonee a garantire una superficie piana e stabile lungo il percorso delle rampe;
- Sostituzione delle protezioni esistenti ma non sufficienti, con protezioni idonee;
- Riduzione della quota dei marciapiedi in corrispondenza delle fermate del trasporto pubblico e di luoghi pubblici aperti sprovvisti di idoneo accesso;

- Segnalazioni e mezzi tattili di orientamento in prossimità di tutti gli incroci stradali lungo i percorsi strutturali e lungo i percorsi storico-turistici di particolare importanza;
- Installazione di dispositivi di comando a tutti i semafori dell'area ed agli eventuali dispositivi di nuova installazione;
- Mantenere sempre ben visibili le segnalazioni di attraversamento pedonale;
- Si prevede l'installazione di idonei dispositivi luminosi lungo i percorsi che ne sono sprovvisti;

La generalizzazione appartenente alle voci di cui ai punti precedenti, si traduce in una serie di azioni di piano che si adatta alla specifica rappresentazione delle problematiche riscontrate dai rilievi.

Le azioni di piano per l'eliminazione delle barriere architettoniche sono costruite sulla generalizzazione delle singole problematiche rilevate ed evidenziate.

Vanno tenute però in considerazione due specifiche preventive.

La prima riguarda le classi di urgenza degli interventi, la seconda riguarda le possibilità di spesa.

Gli indicatori di costo da utilizzare nella in fase progettuale per ciascuno degli interventi pianificati, dovranno fare riferimento ai Prezziari delle OO. PP. (REGIONE PUGLIA, DIPARTIMENTO MOBILITÀ, QUALITÀ URBANA, OPERE PUBBLICHE, ECOLOGIA E PAESAGGIO - Sezione Lavori Pubblici, LISTINO PREZZI REGIONALE vigenti al momento della stesura, ai sensi del disposto contenuto nell'art. 13 della L.R. 11 maggio 2001 n. 13 e ss. mm e ii., Deliberazione di Giunta regionale n. 611 del 29/03/19), tengono conto dei capitoli e delle voci cui gli interventi fanno riferimento, dando un ordine di grandezza della spesa.

È evidente che, nell'attuazione delle soluzioni individuate dal suddetto piano, sarà necessario identificare lo specifico ambito di intervento in funzione delle possibilità economiche al momento disponibili e avviare uno specifico appalto di progettazione definitiva ed esecutiva e poi di esecuzione lavori, che siano in grado di definire i dettagli tecnici ed economici del singolo intervento.

3 – NOTE CONCLUSIVE

Il PEBA si pone quale strumento di controllo e gestione delle esigenze dei fruitori con ridotte capacità motorie e di autonomia, al fine di garantire la più ampia fruizione delle infrastrutture urbane con particolare riferimento alle fasce più deboli della popolazione.

C'è una grande differenza fra eliminare le barriere e progettare "senza" barriere.

Quando si interviene per eliminare le barriere, lo si fa con un approccio che guarda al binomio barriera/disabilità e con interventi che mirano a individuare soluzioni "dedicate" a una o più categorie di utenza: una progettazione disattenta alle esigenze delle persone reali prende come unico riferimento un prototipo standardizzato di uomo.

L'approccio "senza barriere" è diametralmente opposto.

Significa considerare la diversità sociale e degli individui sin dall'origine del progetto e prendere in considerazione tutti gli utilizzatori di ambienti, spazi, edifici e strutture in generale, e le loro specifiche esigenze. Mirare al soddisfacimento di ogni tipo di utenza può sembrare utopistico, ma un simile orientamento contribuisce a spingersi oltre, a pensare a soluzioni non necessariamente più costose per ottenere un obiettivo di qualità da un punto di vista sociale. Si tratta di superare culturalmente i limiti indotti da un approccio dedicato all'individuazione delle soluzioni di adeguamento degli spazi.

L'obiettivo è quello di conseguire un innalzamento della qualità della progettazione dello spazio urbano e dell'ambiente costruito mediante una progressiva applicazione dei principi metodologici della Progettazione universale. Per questo motivo è importante raccogliere la sfida che un simile programma di azione rappresenta.

A tal fine il PEBA una volta redatto deve poter essere oggetto di consultazione su larga scala per consentire il raggiungimento degli obiettivi proposti, oltre che poter essere aggiornabile nel tempo e adeguato agli interventi effettivamente realizzati. Un momento fondamentale per la redazione dei PEBA è la partecipazione pubblico-privato per consentire il coinvolgimento attivo di portatori di interesse e cittadini.

Il tecnico Progettista
Ing. Giovanni Altamura

