

COMUNE DI BITRITTO

città metropolitana di Bari

SETTORE URBANISTICA



CUP: F69B23000080002

CIG: B1E4CEFB02



PEBA

Piano per l'Eliminazione delle Barriere Architettoniche

PROGETTIAMO UNA CITTA PIU' INCLUSIVA E SOSTENIBILE

SINDACO

sig. Giuseppe Giulitto

ASSESSORE ALL'URBANISTICA

dott.ssa. Valentina Pizzulli

DIRIGENTE
SETTORE URBANISTICA

ing. Lorenzo Campanale

PROGETTISTA

arch. Orsola Lorè

COORDINATORE
CARTOGRAFICO

geom. Carlo Bruno

OGGETTO

RELAZIONE GENERALE

ELABORATO

TAVOLA 1.0

DATA

settembre 2024

REV 01



SOMMARIO

PREMESSA.....	2
1. RIFERIMENTI NORMATIVI.....	5
1.1 Quadro normative regionale	
1.2 Quadro normative locale	
2. DEFINIZIONI GENERALI.....	9
3. METODOLOGIA DI ELABORAZIONE DEL PIANO.....	10
3.1 Finalità ed ambito di applicazione	
3.2 Definizione delle strategie d'intervento	
3.3 Articolazione del piano	
3.4 Approccio multidisciplinare	
3.5 Elenco elaborati del piano	
4. LINEE D'INTERVENTO.....	13
4.1 Criteri d'individuazione delle criticità	
4.2 Metodologia di rilevamento	
5. MODALITA' DI ANALISI DELLO STATO DI FATTO E MAPPATURA.....	15
5.1 Tabelle	
- elenco edifici pubblici	
- elenco spazi e percorsi urbani	
- livelli di accessibilità e scheda di sintesi per gli edifici pubblici	
- livelli di accessibilità e scheda di sintesi per spazi e percorsi urbani	
5.2 Progettazione degli interventi	
5.3 Programmazione	
6. COMPATIBILITA' DEL PIANO CON GLI STRUMENTI DI PIANIFICAZIONE E GOVERNANCE DEL TERRITORIO	23
7. ELENCO ESEMPLIFICATIVO DEGLI INTERVENTI PROGETTUALI.....	24
- Spostamento elemnti di arredo lungo I percorsi pedonali dei marciapiedi	
- Sistemazione delle pavimentazioni esterne dei marciapiedi con materiale idoneo	
- Rampe e scivoli	
- Attraversamenti stradali	
- Accessi degli attrattori dal marciapiede	
- Aree verdi e parchi-gioco	
- Parcheggi	
8. DIGITALIZZAZIONE E COMUNICAZIONE.....	31
GLOSSARIO.....	32



PREMESSA

L'eliminazione delle barriere architettoniche e urbanistiche appartiene alle disposizioni generali per la valorizzazione e la tutela degli spazi urbani e degli edifici pubblici in quanto l'**accessibilità** deve essere insita nelle finalità essenziali del governo del territorio.

In questo senso, gli strumenti della pianificazione territoriale e gli atti di governo del territorio devono garantire il rispetto dei requisiti di qualità urbana e accessibilità all'interno degli interventi di trasformazione dello stesso territorio. Tale fine si persegue attraverso il raggiungimento della qualità insediativa, definita anche attraverso l'eliminazione delle barriere architettoniche e di conseguenza, il presente Piano riconduce il tema dell'accessibilità al tema irrinunciabile della qualità urbana ed architettonica.

Per raccordare gli obiettivi di governo del territorio al tema della qualità architettonica e agli strumenti operativi, occorre entrare nel merito della disciplina specifica, sia normativa che tecnica, riguardante l'accessibilità urbana. Quest'ultima è passata da una fase emergenziale, nella quale si è passati attraverso i concetti di "abbattimento" per rendere utilizzabili e accessibili gli spazi di relazione esistenti all'intera compagine civile; ad una fase più matura che recepisce come intrinseco alla qualità spaziale il carattere di accessibilità, ne progetta le soluzioni e ne programma l'attuazione negli anni.

In definitiva, da una fase di adeguamento "*abbattere per rendere accessibile*", caratterizzata da tempi e impegni più o meno consistenti, la riflessione disciplinare e le punte più avanzate della prassi amministrativa e progettuale mirano a raggiungere definitivamente una fase dove nessuna barriera sia da abbattere in quanto tutto viene pianificato, progettato e realizzato per l'accessibilità.

Tale obiettivo è il presupposto che si assume come determinante ai fini di una visione urbana sempre più lunga e garante della qualità. Questo presupposto implica una maggiore attenzione in fase di programmazione e di pianificazione e poi, a cascata, una fase operativa semplificata. Il Comune di Bitritto, in linea con la pianificazione nazionale e al fine di elevare la qualità urbana degli interventi di pianificazione e programmazione delle opere da realizzare in un determinato arco temporale, ha ritenuto di redigere il **Piano di Eliminazione delle Barriere Architettoniche** (di seguito P.E.B.A), il quale darà una visione unitaria e coordinata a lungo termine degli interventi ritenuti fondamentali per la piena accessibilità e fruibilità degli spazi urbani e degli edifici di proprietà e competenza dell'Ente. Obiettivo principale del Piano è quello di analizzare un'area territoriale circoscritta al fine di monitorare, progettare e pianificare interventi capaci di garantire il raggiungimento del massimo grado di mobilità nell'ambiente abitato per le persone con disabilità motoria.

Si prevedono con questo piano tutte quelle misure atte a favorire l'orientamento e l'accesso a persone con ogni tipologia di disabilità ivi compresi i disabili cognitivi e per le fasce deboli della popolazione (bambini ed anziani, donne in stato di gravidanza).



Con il P.E.B.A il Comune di Bitritto ha inteso avviare le seguenti attività:

- predisposizione di una mappatura dell'accessibilità negli edifici di competenza dell'Ente finalizzata al censimento delle principali barriere architettoniche presenti;
- predisposizione di una mappatura degli spazi e dei percorsi urbani principali, finalizzata al censimento delle principali barriere architettoniche presenti;
- predisposizione di un abaco di interventi finalizzati a conseguire l'accessibilità degli spazi urbani e degli edifici, definendo criteri e modalità di intervento;
- programmazione degli interventi di eliminazione delle barriere architettoniche.

Il Piano intende raggiungere l'obiettivo di interpretare, attraverso la lettura delle criticità e le proposte progettuali, il concetto di "*design for all*", ovvero il principio di "*progettazione universale*", attraverso il quale non si intende solo eliminare le barriere fisiche esistenti, ma anche quelle della discriminazione sociale.

A tal proposito l'aspetto innovativo del presente Piano consiste nell'evitare il più possibile la **definizione di percorsi alternativi** per le persone con disabilità e cercare, piuttosto, di condividere tra tutte le persone con e senza disabilità percorsi comuni, al fine di eliminare sia la barriera fisica che il discrimine sociale.

Tale ragionamento viene declinato in maniera differente a seconda che si tratti di edifici, per aree urbane tra cui piazze e infine per itinerari esistenti.

Le operazioni che si sono svolte per la redazione del Quadro Conoscitivo del PEBA sono state articolate in due gruppi di attività:

1. **individuazione** degli edifici, dei percorsi e degli spazi urbani oggetto del Piano;
2. **rilievo** delle barriere architettoniche degli edifici, dei percorsi e degli spazi urbani, individuati al punto precedente, attraverso dei sopralluoghi specifici finalizzati all'analisi delle strutture e dei singoli elementi che le compongono;

Per tutti gli edifici sono stati analizzati i percorsi pedonali esterni, i parcheggi riservati, gli accessi, il superamento dei dislivelli, i percorsi interni e i servizi igienici accessibili. Si è proceduto ad analizzare le singole problematiche, che all'interno dell'edificio possono anche ripetersi.

Per spazi pubblici e percorsi si intendono luoghi aperti di proprietà comunale e direttrici di collegamento tra il centro urbano e le zone abitate periferiche di interesse per la collettività. In questo ambito sono state inoltre considerate le chiese di culto e i cosiddetti attrattori quali esercizi commerciali, farmacie, banche e supermercati.

Per quanto riguarda le altre strutture aperte al pubblico, di proprietà di enti o di soggetti privati (ufficio



Postale) il PEBA se ne occupa per affrontare i problemi nella maniera più completa possibile e ne fornisce soluzioni progettuali.

Ad ogni buon conto, i dati raccolti sia in fase di analisi che di progetto, hanno permesso di realizzare delle mappe nelle quali sono state individuate graficamente gli edifici, gli spazi urbani e i percorsi analizzati con **single schede conoscitive denominate Schede di Censimento**.



1. RIFERIMENTI NORMATIVI

Se il quadro normativo che impone la dotazione del PEBA risale già alla fine degli anni Ottanta, non è così chiara, invece, la procedura di redazione, adozione e approvazione delle norme nazionali o perlomeno non lo è, se paragonato a quella ben definita per gli strumenti di pianificazione territoriale.

I riferimenti normativi in tema di barriere architettoniche prima e di PEBA poi che ne impongono l'obbligatorietà, in ogni caso, risalgono alla fine degli anni ottanta con la Legge Finanziaria n. 41/1986 (le cui disposizioni verranno successivamente confermate dal D.P.R. n. 132/2013 del 04.10.2013); successivamente la Legge 104/1992 ha stabilito per le Amministrazioni competenti, l'obbligo di dotarsi di Piani di Eliminazione delle Barriere Architettoniche entro un anno dall'entrata in vigore.

A partire dagli anni Settanta, però, la Legge n. 118 del 30.03.1971 all'art. 27 ha introdotto già il concetto di barriere architettoniche: *“per facilitare la vita di relazione dei mutilati e invalidi civili gli edifici pubblici o aperti al pubblico e le istituzioni scolastiche, prescolastiche o di interesse sociale di nuova edificazione, dovranno essere costruiti in conformità alla Circolare del Ministero dei Lavori Pubblici del 15 giugno 1968 riguardante la eliminazione delle barriere architettoniche anche apportando le possibili e conformi varianti agli edifici appaltati o già costruiti all'entrata in vigore della presente legge; i servizi di trasporti pubblici ed in particolare i tram e le metropolitane dovranno essere accessibili agli invalidi non deambulanti; in nessun luogo pubblico o aperto al pubblico può essere vietato l'accesso ai minorati; in tutti i luoghi dove si svolgono pubbliche manifestazioni o spettacoli, che saranno in futuro edificati, dovrà essere previsto e riservato uno spazio agli invalidi in carrozzella; gli alloggi situati ai piani terreni dei caseggiati dell'edilizia economica e popolare dovranno essere assegnati per precedenza agli invalidi che hanno difficoltà di deambulazione, qualora ne facciano richiesta”*.

Successivamente la Legge 41 del 28.02.1986 all'art. 32, richiamando il DPR n. 384 del 27.04.1978 (quale Regolamento applicativo della L. 118 del 30.03.1971) al comma 20 recitava: *“non possono essere approvati progetti di costruzione o ristrutturazione di opere pubbliche che non siano conformi alle disposizioni del decreto del Presidente della Repubblica 27 aprile 1978, 384, in materia di superamento delle barriere architettoniche. Non possono, altresì, essere erogati dallo Stato o da altri enti pubblici contributi o agevolazioni per la realizzazione di progetti in contrasto con le norme di cui al medesimo decreto”* e al comma 21, poi: *“per gli edifici pubblici già esistenti non ancora adeguati alle prescrizioni del Decreto del Presidente della Repubblica 27 aprile 1978, n. 384, dovranno essere adottati da parte delle Amministrazioni competenti piani di eliminazione delle barriere architettoniche entro un anno dalla entrata in vigore della presente legge”*.

La Legge n. 104/1992 del 05.02.1992 *“Legge Quadro per l'assistenza, l'integrazione sociale e i diritti delle persone handicappate”* è stata emanata nell'intento di affrontare ogni possibile aspetto dell'handicap e, tra le varie disposizioni, ha esteso l'ambito di applicazione agli interventi di



ristrutturazione totale e parziale e di manutenzione straordinaria dell'esistente, con particolare riferimento alla realizzazione di percorsi accessibili, all'installazione di semafori acustici, alla rimozione della segnaletica che ostacola la circolazione delle persone con disabilità. Ha, inoltre, imposto l'adeguamento dei Regolamenti Edilizi alla normativa all'epoca vigente in materia di eliminazione delle Barriere Architettoniche e introdotto i piani di mobilità regionali, da coordinarsi con i piani di trasporto predisposti dai Comuni.

Dal punto di vista dei criteri di progettazione poi, il quadro dei principali riferimenti normativi nazionali da considerare nei progetti di adeguamento è composto da:

- la Legge n.13 del 09/01/1989 fornisce *“Disposizioni per favorire il superamento e l'eliminazione delle barriere architettoniche negli edifici private”*
- il D.M. n. 236/1989 *“Prescrizioni tecniche necessarie a garantire l'accessibilità, l'adattabilità e la visitabilità degli edifici privati e di edilizia residenziale pubblica, ai fini del superamento e dell'eliminazione delle barriere architettoniche”* ridefinisce i requisiti di accessibilità, adattabilità e visitabilità degli spazi pubblici, poi ripresi dalle più recenti direttive comunitarie;
- il DPR n.503/96, *“Regolamento recante norme per l'eliminazione delle barriere architettoniche negli edifici, spazi e servizi pubblici”* stabilisce, in via definitiva, che la competenza per l'elaborazione dei PEBA di cui all'art. 32 della L. n. 41/1986, è in capo alle amministrazioni pubbliche.

Tutto ciò ha portato nel tempo ad un nuovo approccio alla progettazione, più attento alle esigenze delle persone portatrici di disabilità (il rispetto per tali persone ne ha cambiato la qualificazione da “disabili” a “diversamente abili”), capace di evitare “a monte” la formazione di ostacoli fisici o percettivi che possano limitare la mobilità dell'utenza.

La legge nel tempo ha spinto per la costruzione di spazi privi di barriere, ad evitare le realizzazioni successive d'interventi, puntuali o generali di sistemazione e riqualificazione dell'esistente, in cui procedere, giocoforza, ad adeguamenti parziali, nei limiti dei vincoli strutturali e spaziali presenti e tra numerose difficoltà di tipo tecnico.

A tale scopo, il PEBA è concepito come strumento di programmazione generale e di fatto, come “guida alla progettazione”, contenente criteri generali di progettazione in grado di creare ambienti interamente fruibili dalle persone con disabilità o, comunque, accessibili in larga parte anche ai portatori di handicap. Questo quadro normativo nazionale ha subito, di recente, ulteriori modifiche e integrazioni, in recepimento di convenzioni e protocolli internazionali, emanati dall'Assemblea Generale delle Nazioni Unite, impegnata a sensibilizzare gli Stati membri sul tema della libera e incondizionata accessibilità degli spazi pubblici, come strumento di sviluppo sostenibile e di piena partecipazione alla vita sociale, politica, economica, culturale e ricreativa dei portatori di handicap.

Con l'adozione dei protocolli *“Regole standard delle Nazioni Unite per le pari opportunità delle persone*



con disabilità” e “*Agenda 22*”, poi, sono stati introdotti programmi specifici in materia di politiche sulla disabilità e definiti appositi strumenti di pianificazione (D.P.P.), oltre a nuovi concetti nella progettazione, tra i quali quelli già anticipati di “progettazione universale” e “accomodamento ragionevole”, naturali evoluzioni delle novità introdotte nell’ordinamento italiano dalla Legge n. 41/1986.

Il quadro normativo nazionale lentamente, quindi, ha recepito convenzioni e protocolli internazionali emanati dall’Assemblea Generale delle Nazioni Unite. In particolare il 13.12.2006 è stata emanata la “*Convenzione delle Nazioni Unite sui diritti delle persone con disabilità*”, ratificata in Italia con Legge n. 18 del 3 marzo 2009, che definisce la libera e incondizionata accessibilità degli spazi pubblici come strumento di sviluppo sostenibile e di piena partecipazione alla vita sociale, politica, economica, culturale e ricreativa. Vengono introdotti in Italia nuovi concetti di progettazione, tra i quali la “*progettazione universale*” o “*design for all*” e il concetto di “*accomodamento ragionevole*”. Si richiama, inoltre, la necessità di adottare misure per sviluppare, promulgare e monitorare l’applicazione degli standard minimi e delle linee guida per l’accessibilità delle strutture e dei servizi aperti al pubblico, ponendo l’attenzione anche alla dotazione, in strutture ed edifici aperti al pubblico, di segnali in caratteri Braille e in formati facilmente leggibili e comprensibili da chiunque.

In conformità con le direttive internazionali sopra indicate, i PEBA, seppur genericamente introdotti dalla Legge n. 41/1986 e poco diffusi in Italia, hanno nel tempo recepito e fatto propri i concetti di “progettazione universale” e di “accomodamento ragionevole”.

Per accogliere e declinare gli aggiornamenti di cui sopra, introdotti di recente nell’ordinamento europeo e internazionale come risultati di un approccio più consapevole e sensibile al tema della disabilità da parte delle Istituzioni Comunitarie, il “*Programma di azione biennale per la promozione dei diritti e l’integrazione delle persone con disabilità*”, adottato con DPR n. 132/2013 e successivo DPR 12/2017, richiama ancora l’attenzione sull’obbligatorietà di redazione dei PEBA da parte degli Enti Locali indicando tra le priorità di azione la “promozione e attuazione dei principi di mobilità e accessibilità”.

Il DPR ha di fatto, confermato il PEBA come strumento centrale nella programmazione degli interventi, atti alla piena accessibilità e mobilità degli spazi collettivi e al contenimento delle barriere architettoniche.



1.1. Quadro normativo regionale

La Regione Puglia ha mostrato recentemente grande attenzione per il tema dell'abbattimento delle barriere architettoniche e sostegno ai Comuni per la redazione dei Piani. In particolare con la **Legge Regionale n. 67 del 28/12/2018** all'art. **87** comma **1** si riconosce una dotazione finanziaria ai Comuni. La Regione Puglia sollecita, quindi, gli Enti Locali ad assumere maggiore consapevolezza, sensibilità e responsabilità nei confronti dell'ampio tema delle barriere, nonché una prima forma di apertura culturale verso i tempi più ampi dell'inclusione.

Dal punto di vista dei criteri progettuali e delle disposizioni per l'abbattimento delle barriere architettoniche, per la Puglia si fa riferimento alla L.R. 10/12/2012 n. 39 "Abbattimento delle barriere architettoniche mediante realizzazione di ambienti per persone con disabilità grave negli edifici di edilizia residenziale in proprietà" e alla L.R. 01/04/2003 n.6 "Norme per l'eliminazione delle barriere architettoniche negli edifici di edilizia residenziale privata. Disciplina dei parcheggi".

Con la Deliberazione della Giunta Regionale n. 2062 del 18/11/2019, la Regione Puglia, in ultimo, ha stabilito i criteri e le modalità di assegnazione delle risorse regionali previste ed ha approvato le Linee Guida per la redazione del PEBA.

In particolare la "metodologia consigliata" nella **DGR n. 2062 18/11/2019** per la redazione del PEBA e che si seguirà in questa sede, prevede una articolazione in tre fasi:

- Analisi dello stato dei luoghi;
- Progettazione accessibile;
- Programmazione degli interventi.

1.2. Quadro normativo locale

Nel caso di studio del Comune di Bitritto, si fa riferimento al Regolamento Edilizio allegato al P.R.G vigente, dove all'art. 70, restituisce specifiche disposizioni in merito all'eliminazione delle barriere architettoniche negli edifici pubblici/privati.

In ogni caso si fa riferimento anche alle disposizioni del Regolamento Edilizio Tipo (RET) approvato con DGR n. 2250 del 21/12/17, al p.to 77-capo VI.

PIANO ELIMINAZIONE BARRIERE ARCHITETTONICHE

2. DEFINIZIONI GENERALI

Come già indicato, il quadro normativo in materia di predisposizione, adozione e attuazione dei P.E.B.A. fissa i criteri da adottare sia nella progettazione di nuovi spazi ed edifici pubblici (secondo i requisiti del “design for all”) e sia nella riqualificazione di spazi ed edifici esistenti che necessitano di adeguamento; fissa le caratteristiche funzionali, geometriche, dimensionali e di comfort minime di ogni luogo o ambiente pubblico, a seconda della sua destinazione ed introduce, in via generale, alcuni “requisiti” che riportano alle diverse modalità o livelli di fruizione degli spazi pubblici da parte dell’utenza ampliata, termine con il quale si individua un gruppo eterogeneo di utilizzatori, comprensivo non solo di persone con ridotta o impedita capacità motoria o sensoriale, ma anche persone normodotate. Questi requisiti generali, che individuano i diversi “modi d’uso” o “livelli d’uso” di un determinato spazio collettivo da parte degli utilizzatori abituali e non, sono necessari per distinguere i comportamenti e i rapporti degli operatori con l’ambiente considerato dai comportamenti e dai rapporti dell’utenza con lo stesso e sono utili ad individuare gli spostamenti dell’utenza in relazione alle attività svolte in esso. Nella tabella sono stati riportate le definizioni generali che indicano i modi d’uso o livelli di utilizzo e fruizione di uno spazio collettivo, come definiti dalla vigente normativa.

DISABILITA' MOTORIA	DISABILITA' SENSORIALE	DISABILITA' COGNITIVA
 <p>Presenza di ostacoli fisici</p> <p>Sono dovuti più di frequente alle difficoltà riscontrate dalle persone su sedia a rotelle o con mobilità ridotta a superare rampe di scale, brevi dislivelli o a muoversi in spazi o ambienti di dimensioni limitate quali marciapiedi, percorsi stretti e/o in edifici pubblici quali cortili, disimpegni, servizi igienici ecc</p>	 <p>Assenza di elementi riconoscibili</p> <p>L’assenza di punti di riferimento visivo, tattile ed acustico e le difficoltà ad ottenere le informazioni necessarie, crea nei disabili sensoriali situazioni di disorientamento e difficoltà a percepire le caratteristiche spaziali del luogo in cui si trovano, portando a volte a rinunciare a recarsi nel luogo designato, con ricadute negative sulle sue capacità di partecipazione alla vita sociale</p>	 <p>Assenza di comunicazione e/o linguaggio condiviso</p> <p>Si tratta di problematiche collegate a deficit dell’apprendimento, dell’attenzione e di comunicazione nelle relazioni sociali</p>



3. METODOLOGIA DI ELABORAZIONE DEL PIANO

3.1. Finalità e ambito di applicazione

L'ambito di applicazione del PEBA è definito dal DPR n.503/1996, che prescrive la necessità di garantire l'accessibilità e la visitabilità degli edifici pubblici, l'accessibilità degli spazi e dei percorsi urbani e la fruizione dei trasporti da parte di tutti.

L'elaborazione del PEBA per il comune di Bitritto fa propri i principi di *design for all*, **inclusione e diritto alla partecipazione**, introdotti a livello internazionale e adotta modalità di comunicazione, di sviluppo e di azione inclusive e partecipate, senza perdere di vista il contenuto tecnico proprio del piano che è arricchito dagli apporti degli *stake holders*.

Nel nostro caso, si vuole definire obiettivi di qualità, da una parte puntando su iniziative di informazione e supporto alle persone con disabilità, dall'altra su azioni concrete di prevenzione alla formazione di nuove barriere architettoniche; successivamente individua le modalità di intervento più idonee al superamento delle barriere esistenti, definendo gli aspetti di dettaglio del progetto (scelte sulla distribuzione degli spazi, sul dimensionamento degli ambienti, sugli arredi e la segnaletica informativa ecc.).

3.2. Definizione delle strategie d' intervento

Il piano è concepito attorno al principio della gradualità degli interventi E.B.A. (interventi di eliminazione di barriere fisiche e percettive), ossia della scelta di alcuni interventi prioritari rispetto ad altri, altrettanto necessari, ma meno urgenti, in base alle esigenze dei fruitori e della P.A. che li interpreta nelle proprie azioni sul territorio. Il Piano propone un Programma, mentre poi la scelta degli interventi prioritari sarà effettuata in base alle risorse effettivamente disponibili.

Un vincolo importante nella definizione dei contenuti del PEBA è il rispetto del principio di conformità del Piano con gli altri strumenti vigenti della pianificazione territoriale e di programmazione dell'attività dell'Ente.

3.3. Articolazione del piano

Il lavoro è stato articolato in **3 Macro Fasi**:

1. Analisi dello stato di fatto

- Raccolta delle informazioni sui temi dell'accessibilità attraverso sopralluoghi e rilievo fotografico;



- Creazione di una mappatura grafica , attraverso l'utilizzo delle schede di censimento per ogni edificio, spazio e percorso urbano rilevato;
 - Analisi delle situazioni ricorrenti di criticità e redazione dei livelli di accessibilità reali;
- 2. Redazione delle soluzioni progettuali proposte**
- Definizione delle strategie e linee di intervento;
 - Individuazione d'interventi concreti per dare attuazione al Piano;
 - Verifica e valutazioni degli interventi individuati ;
- 3. Programmazione degli interventi (da eseguire nel tempo in base a criteri di priorità definiti dall'amministrazione comunale);**

3.4. Approccio multidisciplinare

Trattando una materia complessa e ampiamente multidisciplinare, il PEBA ha visto il coinvolgimento di diversi approcci in ogni fase del suo sviluppo, comprendendo competenze di tipo tecnico, urbanistico, sociale, culturale ed educativo.

Il contributo dei settori comunali ha consentito di tenere conto di competenze metodologiche differenti, oltre che di una base informativa più ampia. Inoltre il confronto con gli uffici dei vari settori è indispensabile per costruire uno strumento operativo utile e condiviso nei contenuti e nelle modalità applicative, affinché il piano non rimanga lettera morta ma costituisca un reale punto di riferimento per la progettazione e l'esecuzione degli interventi sull'esistente e per gli interventi di nuova realizzazione.

3.5 Elenco elaborati PEBA

Si riporta di seguito elenco degli elaborati grafici e documentali predisposti per elaborazione del PEBA



ELENCO ELABORATI

N° DOC	CODICE	DOC/TAV	TITOLO	SCALA
1.0	ED+SP	DOC	RELAZIONE GENERALE	

1. ALISI DELLO STATO DI FATTO

1.2	ED	TAV	MAPPATURA EDIFICI PUBBLICI	1:4.000
1.3	ED	DOC	SCHEDA CENSIMENTO EDIFICI PUBBLICI E RILIEVO FOTOGRAFICO	
1.4	ED	TAV	LIVELLI DI ACCESSIBILITA' E SCHEDA DI SINTESI EDIFICI PUBBLICI	1:4.000
1.5	SP	TAV	MAPPATURA SPAZI URBANI E PERCORSI	1:4.000
1.6	SP	DOC	SCHEDA CENSIMENTO SPAZI URBANI - PERCORSI E RILIEVO FOTOGRAFICO	
1.7	SP	TAV	LIVELLI DI ACCESSIBILITA' E SCHEDA DI SINTESI SPAZI URBANI -PERCORSI	1:4.000

2. ROGETTAZIONE ACCESSIBILE

2.0	ED+SP	DOC	RELAZIONE ILLUSTRATIVA INTERVENTI E STIMA DEI COSTI	
2.2.1	ED	TAV	SOLUZIONI PROGETTUALI SCUOLE	1:1.000
2.2.2	ED	TAV	SOLUZIONI PROGETTUALI SCUOLE	1:1.000
2.2.3	ED	TAV	SOLUZIONI PROGETTUALI UFFICIO POSTALE E EDIFICI VARIE FUNZIONI	1:1.000
2.2.4	ED	TAV	SOLUZIONI PROGETTUALI EDIFICI VARIE FUNZIONI	1:1.000
2.2.5	ED	TAV	SOLUZIONI PROGETTUALI EDIFICI VARIE FUNZIONI	1:1.000
2.2.6	ED	TAV	SOLUZIONI PROGETTUALI EDIFICI VARIE FUNZIONI	1:1.000
2.2.7	ED	TAV	SOLUZIONI PROGETTUALI AREE SPORTIVE	1:1.000
2.2.8	ED	TAV	SOLUZIONI PROGETTUALI AREE SPORTIVE E FORSE DELL'ORDINE	1:1.000
2.3.1	SP	TAV	SOLUZIONI PROGETTUALI SPAZI URBANI	1:1.000
2.3.2	SP	TAV	SOLUZIONI PROGETTUALI SPAZI URBANI	1:1.000
2.3.3	SP	TAV	SOLUZIONI PROGETTUALI SPAZI URBANI	1:1.000
2.4.1	SP	TAV	SOLUZIONI PROGETTUALI PERCORSI URBANI N.1-2-3-4	1:1.000
2.4.2	SP	TAV	SOLUZIONI PROGETTUALI PERCORSI URBANI N.5-6-7	1:1.000

3. PROGRAMMAZIONE

3.0	ED+SP	DOC	SCHEDA DI PROGRAMMAZIONE DEGLI INTERVENTI	
------------	-------	-----	---	--

LEGENDA

ED	EDIFICI PUBBLICI
SP	SPAZI URBANI E PERCORSI



4. LINEE DI INTERVENTO

4.1. Criteri di individuazione delle criticità

La fase di rilievo e individuazione delle criticità e ancora più quella successiva di rielaborazione dei dati raccolti, sono state condotte a partire dal principio guida che, a diversa categoria di disabilità (motoria, sensoriale, cognitiva), corrispondono limitazioni differenti per la persona che ne è affetta e, conseguentemente, specifici interventi di risoluzione dei problemi e di soddisfacimento dei fabbisogni.

Sono state individuate le aree d'intervento (poi riportate graficamente negli elaborati grafici) attraverso una visione tale da rendere quegli spazi e quegli itinerari strategici per la città dal punto di vista delle infrastrutture e della mobilità, accessibili da tutti gli utenti.

Pertanto, in linea di massima, si è ritenuto opportuno che le aree d'intervento:

- garantissero la realizzazione di un continuum urbano di spazi-percorsi-funzioni accessibili e non interventi sporadici;
- possedessero caratteristiche di centralità sia dal punto di vista geografico/localizzativo, che da quello dell'interesse e dell'attrattività per densità urbana di funzioni e relazioni.

4.2. Metodologia di rilevamento

La rilevazione architettonica ha riguardato:

- o Edifici pubblici;
- o Spazi pubblici;
- o I percorsi viari e di collegamento;
- o Secondari ma non meno importanti sono stati considerati i luoghi di aggregazione (luoghi di culto) e i vari attrattori (esercizi commerciali, banche, farmacie e supermercati), nei quali si svolge la vita di relazione nell'area di intervento.

La rilevazione è stata effettuata nel corso di sopralluoghi finalizzati ad individuare la localizzazione, la tipologia e la tipologia degli ostacoli in grado di determinare una limitazione dell'autonomia della persona nella fruizione degli spazi, delle attrezzature e servizi nell'area di intervento. Sono stati visitati e schedati, secondo le schede facsimile definite dalle Linee Guida approvate con **DGR n. 2062 del 18/11/2019**, gli edifici di proprietà comunale e di altra proprietà limitatamente all'ufficio postale, ma pur sempre ad uso pubblico.



L'operazione propedeutica alla definizione degli interventi di superamento delle barriere architettoniche da eseguire nei luoghi di intervento, consiste nel censimento di tutti gli edifici pubblici o aperti al pubblico di proprietà del Comune, gli spazi e i percorsi urbani, al fine di fornire una prima significativa risposta all'esigenza di conoscere la situazione dello stato di fatto. Il rilievo, poi, redatto sempre secondo le disposizioni della scheda regionale, è stato esteso ai percorsi e/o alla rete viabilistica del contesto più immediato, nella consapevolezza che le criticità incontrate dalle persone con disabilità motoria o sensoriale nella piena fruizione degli spazi collettivi, possono dipendere anche dall'assenza di percorsi di accesso agevoli e sicuri.

In sede di sopralluogo è stato realizzato un rilievo fotografico dettagliato, dal quale poter evincere le caratteristiche architettoniche su cui si intende intervenire per l'abbattimento delle barriere architettoniche, al fine di garantire anche un adeguato livello estetico del progetto.



5. MODALITA' DI ANALISI DELLO STATO DI FATTO E MAPPATURA

5.1. Tabelle: elenco edifici pubblici spazi e percorsi urbani

L'analisi dello stato di fatto partita dagli edifici è stata estesa agli spazi del centro cittadino e ha individuato in modo condiviso i percorsi, approfondendo una serie di tracciati o direttrici distribuiti su tutta la città sulla base di alcuni criteri riferiti a:

- rilevanza del tracciato in termini di frequentazione e di utilizzo pedonale;
- presenza di barriere architettoniche;
- situazioni di pericolo per la sicurezza dei pedoni;
- presenza di servizi pubblici o di uso pubblico, luoghi di interesse, attrattori.

A supporto della definizione dell'elenco degli edifici esaminati, l'Amministrazione Comunale ha fornito l'elenco generale degli immobili di sua proprietà, dal quale sono stati selezionati e presi in esame quelli ad uso pubblico ed approfonditi, quelli oggetto di sostanziali interventi di ristrutturazione e riqualificazione per i quali sono stati approvati progetti integrati, taluni finanziati dal PNRR ed in corso di esecuzione.

Il censimento degli edifici secondo 5 raggruppamenti:

- 1. edifici scolastici**
- 2. ufficio postale**
- 3. edifici varie funzioni**
- 4. strutture sportive**
- 5. forze dell'ordine**

L'analisi degli edifici di competenza comunale è stata successivamente condotta sulla scorta di una check-list condivisa con l'Amministrazione Comunale. Le schedature di rilievo sono state effettuate in collaborazione con i relativi servizi interessati, mediante il modello di schedatura predisposto nelle Linee Guida della Regione Puglia.

Le schede di analisi riportano il codice d'identificazione del manufatto esaminato, la denominazione e la funzione principale, i dati localizzativi dell'edificio (indirizzo con via e numero civico), la data del rilievo, la foto e l'individuazione dell'immobile su base cartografica. Il rilievo analizza dettagliatamente i singoli aspetti dell'accessibilità, intesa anche



come fruibilità, comfort e sicurezza, esaminata in riferimento a requisiti di mobilità, orientamento e leggibilità. In particolare, è stato ampliato il concetto di accessibilità e fruibilità degli edifici e degli spazi pubblici: tali requisiti devono consentire a tutti, ivi comprese quelle categorie deboli (anziani, donne in gravidanza, mamma con i bambini piccoli) di accedere ad uno spazio, ad un edificio, ad un servizio e di fruirne, muoversi liberamente al suo interno in sicurezza e autonomia.

Attraverso una serie articolata di capitoli, infatti, si è analizzato l'edificio o lo spazio urbano dal punto di vista dell'accessibilità, in particolare, una volta selezionati i percorsi prioritari, è stata effettuata una mappatura degli spazi mirata ad indagare i parametri di seguito elencati.

SPAZI URBANI

- Stato della pavimentazione
- Larghezza dei percorsi pedonali
- Inclinazione longitudinale e trasversale dei percorsi
- Dislivello con superficie carrabile
- Presenza di scivolo/rampa/raccordo
- Presenza di ostacoli
- Riduzione larghezza percorsi

EDIFICI PUBBLICI

- Parcheggio
- Accesso dall'esterno
- Servizi igienici
- Spazi di relazione
- Collegamenti verticali
- Percorsi interni

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

La scheda sugli edifici fornisce ulteriori informazioni legate alla presenza di vincoli e ad eventuali interventi in corso o programmati. La scheda contiene quesiti utili per l'indagine su varie tipologie di edifici: gli interventi progettuali, poi, non prescindono da un'analisi di dettaglio degli spazi per ogni tipologia, con le relative disposizioni specifiche per ogni edificio



(es. edifici scolastici, sportivi, etc.), legate alla presenza o meno di vincoli, alla polivalenza di funzioni, all'epoca di costruzione, al contesto urbano in cui l'immobile si inserisce (distanze, vincoli urbanistici, etc.).

Sono stati valutati i requisiti di accessibilità dell'ingresso, degli spazi di relazione, dei servizi igienici, percorsi e collegamenti verticali, della segnaletica sensoriale.

Ognuno dei requisiti è stato catalogato e le informazioni raccolte dalle schede di censimento sono state riepilogate su una matrice **di livelli di accessibilità** che riassume le informazioni di ogni categoria, attribuendo i seguenti requisiti:

- ✓ **A.B:** accessibilità buona
- ✓ **A.M:** accessibilità discreta/da migliorare
- ✓ **A.L :** accessibilità limitata
- ✓ **A.S:** accessibilità scarsa

La valutazione sintetica dell'accessibilità dell'intero edificio (graduata secondo i livelli: buona, discreta, limitata, scarsa) deriva ad una attribuzione secondo i criteri di seguito descritti:

- La presenza del parcheggio esterno è un'utile informazione per l'utente, ma non viene considerata estremamente rilevante nella valutazione dell'accessibilità dell'immobile.
- La percorribilità dell'accesso viene considerata requisito indispensabile per valutare l'immobile visitabile; pertanto se tale requisito non viene rispettato, l'accessibilità viene considerata scarsa, anche se l'immobile rispetta altri requisiti.
- L'accessibilità è considerata limitata se l'immobile possiede almeno i requisiti minimi per la visitabilità (accesso su sedia a ruote allo spazio di relazione e ad almeno un servizio igienico). Nel caso di alcuni immobili (ad es. asili nido e scuole materne), il requisito di accessibilità limitata si intende soddisfatto anche in assenza del bagno per persone con disabilità, in ragione della specificità del servizio offerto.
- L'accessibilità è considerata discreta se sono presenti anche idonei collegamenti verticali e percorsi di accesso a tutti gli spazi aperti al pubblico dell'immobile.
- Dal punto di vista sensoriale, difficilmente si può parlare di buona accessibilità, invece nella quasi totalità degli edifici considerati mancano facilitatori e accorgimenti atti a garantire l'orientamento di persone non vedenti e/o ipovedenti e l'utilizzo degli spazi in completa autonomia.



Di seguito di riporta l'elenco degli edifici pubblici e ad uso pubblico (ufficio postale) degli spazi pubblici e dei percorsi selezionati che sono stati oggetto di analisi e di progettazione.

ELENCO EDIFICI

 **SCUOLE** **INDIRIZZO** **PROPRIETA'**

1	Scuola sec.1° grado "D.Alighieri"	via S.Mercadante	proprietà comunale
2	Scuola primaria -modulare	via papa Giovanni Paolo II	proprietà comunale
3	Scuola dell'infanzia "Maria S.S. Costantinopoli"	via G.Moscati	proprietà comunale
4	Scuola dell'infanzia " E.Loconte"	via A.Ferri	proprietà comunale
5	Scuola primaria "G.Modugno" 	via T.Tasso ang. Via Bachelet	proprietà comunale
6	Scuola dell'infanzia/asilo nido "Sacro Cuore"	via Carlo Alberto-via G.Verga	proprietà ecclesiastica

 **POSTE ITALIANE** **INDIRIZZO** **PROPRIETA'**

7	Ufficio Postale	via Mercadante	Poste spa
---	-----------------	----------------	-----------

 **EDIFICI VARIE FUNZIONI** **INDIRIZZO** **PROPRIETA'**

8	Palazzo municipale	piazza Leone	proprietà comunale
9	Uffici comunali (LL.PP-Uff.Tecnico)	largo IV Novembre	proprietà comunale
10	Nuova biblioteca "ex-asilo Zuccaro" 	piazza R.Zuccaro	proprietà comunale
11	Mercato coperto	via S.Mercadante	proprietà comunale
12	Mercato rionale coperto	viale 8 marzo	proprietà comunale
13	Centro ASL/BA vaccinazioni	via Y.Rabin	proprietà comunale
14	Cimitero comunale	via P.Pietragallo	proprietà comunale
15	Stazione metropolitana	via V.Binetti	proprietà comunale
16	RSA " Hotel San Francisco"	via F.Festa	proprietà comunale
17	Casa di comunità 	largo Mons.Magrassi ang. Via Brigata Pinerolo	proprietà comunale
18	Sede Servizi Sociali 	via G.Verga	proprietà comunale
19	Sede C.C.R	via Santa Teresa di Lisieux	proprietà comunale
20	Teatro "ex-Palatour Perla" 	largo R.dell'Andro	proprietà comunale
21	Canile Comunale" Il giardino di Sissi"	prolung.via Carlo Alberto	proprietà comunale
22	Sede Protezione Civile	via C.Levi	proprietà comunale

 **AREE ATTREZZATE SPORTIVE** **INDIRIZZO** **PROPRIETA'**

23	Campo sportivo "G.Scirea"	via Caduti di Superga	proprietà comunale
24	Campetti "G.Facchetti" 	viale 8 Marzo	proprietà comunale
25	Campetti "Del Sole"	via Papa Pio XII-via Nicodemo	proprietà comunale
26	Campo da basket "Playground"	via V.Vittorio Lenoci	proprietà comunale

 **FORZE DELL'ORDINE** **INDIRIZZO** **PROPRIETA'**

27	Stazione Carabinieri	via Don Giovanni Bosco	proprietà comunale
28	Polizia Municipale	via G.Oberdan-via G.Verga	proprietà comunale

legenda

	progetto
	lavori in corso



SPAZI URBANI E PERCORSI URBANI

	SPAZI URBANI	INDIRIZZO	PROPRIETA'
A	villa comunale	piazza Umberto I	proprietà comunale
B	piazza Aldo Moro	piazza Aldo Moro	proprietà comunale
C	piazza Leone	piazza Leone	proprietà comunale
D	parco giochi "Del Sole"	via Papa Pio XII -via Nicodemo	proprietà comunale
E	parco giochi "stazione Metropolitana"	via V. Binetti	proprietà comunale
F	parco giochi	via Y.Rabin	proprietà comunale
G	parco giochi c/o "Scuola modulare"	via papa Giovanni Paolo II-via V.Lenoci	proprietà comunale
H	parco giochi "Villa dei Bersaglieri"	via Bachelet-via L.Palombella	proprietà comunale
I	area sgambettamento cani	via S.Teresa di Lisieux	proprietà comunale

PERCORSI URBANI

1	via P.Pietragallo
2	via Carlo Alberto
3	via Mercadante- via Pola- via A.Ferri
4	via Don Giovanni Bosco-via A.Manzoni
5	viale 8 marzo- largo mons. Magrassi
6	via Roma
7	via G.Garibaldi-via J.F.Kennedy

EDIFICI DI CULTO

C.M	Chiesa Madre Maria S.S Costantinopoli
C.P	Chiesa del Purgatorio
C.C	Chiesa S.Maria del Carmine
C.L	Chiesa di San Luigi
C.R	Chiesa di San Rocco
C.T	Chiesa della Trasfigurazione



	SCUOLE	INDIRIZZO	VALUTAZIONE COMPLESSIVA
1	Scuola sec.1° grado "D.Alighieri"	via S.Mercadante	A.D
2	Scuola primaria -modulare	via papa Giovanni Paolo II	A.B
3	Scuola dell'infanzia "Maria S.S. Costantinopoli"	via G.Moscati	A.D
4	Scuola dell'infanzia " E.Loconte"	via A.Ferri	A.D
5	Scuola primaria "G.Modugno"	via T.Tasso ang. Via Bachelet	A.B
6	Scuola dell'infanzia/asilo nido "Sacro Cuore"	via Carlo Alberto-via G.Verga	A.B

	POSTE ITALIANE	INDIRIZZO	VALUTAZIONE COMPLESSIVA
7	Ufficio Postale	via Mercadante	A.D

	EDIFICI VARIE FUNZIONI	INDIRIZZO	VALUTAZIONE COMPLESSIVA
8	Palazzo municipale	piazza Leone	A.D
9	Uffici comunali (LL.PP-Uff.tecnico)	largo IV Novembre	A.B
10	Nuova biblioteca "ex-asilo Zuccaro"	piazza R.Zuccaro	A.B
11	Mercato coperto	via S.Mercadante	A.D
12	Mercato rionale coperto	viale 8 marzo	A.B
13	Centro ASL/BA vaccinazioni	via Y.Rabin	A.B
14	Cimitero comunale	via P.Pietragallo	A.D
15	Stazione metropolitana	via V.Binetti	A.B
16	RSA " Hotel San Francisco"	via F.Festa	A.B
17	Casa di comunità	largo Mons.Magrassi ang. Via Brigata Pinerolo	A.B
18	Sede Servizi Sociali	via G.Verga	A.B
19	Sede C.C.R	via Santa Teresa di Lisieux	A.D
20	Teatro "Palatour Perla"	largo R.dell'Andro	A.B
21	Canile Comunale" Il giardino di Sissi"	prolung.via Carlo Alberto	A.L
22	Sede Protezione Civile	via C.Levi	A.L

	AREA ATTREZZATE SPORTIVE	INDIRIZZO	VALUTAZIONE COMPLESSIVA
23	Campo sportivo "G.Scirea"	via Caduti di Superga	A.D
24	Campetti "G.Facchetti"	viale 8 Marzo	A.B
25	Campetti "Del Sole"	via Papa Pio XII-via Nicodemo	A.D
26	Campo da basket "Playground"	via V.Vittorio Lenoci	A.B

	FORZE DELL'ORDINE	INDIRIZZO	VALUTAZIONE COMPLESSIVA
27	Stazione Carabinieri	via Don Giovanni Bosco	A.B
28	Polizia Municipale	via G.Oberdan-via G.Verga	A.B

LEGENDA	
A.B	accessibilità buona
A.D	accessibilità discreta
A.L	accessibilità limitata
A.S	accessibilità scarsa



SPAZI URBANI E PERCORSI URBANI

	SPAZI URBANI	INDIRIZZO	VALUTAZIONE COMPLESSIVA
A	villa comunale	piazza Umberto I	A.M
B	piazza Aldo Moro	piazza Aldo Moro	A.M
C	piazza Leone	piazza Leone	A.B
D	parco giochi "Del Sole"	via Papa Pio XII -via Nicodemo	A.B
E	parco giochi " Metropolitana"	via V. Binetti	A.M
F	parco giochi	via Y.Rabin	A.B
G	parco giochi presso "Scuola modulare"	via papa Giovanni Paolo II	A.B
H	parco giochi "Villa dei Bersaglieri"	via Bachelet	A.B
I	area sgambettamento cani	via S.Teresa di Lisieux	A.M
	PERCORSI URBANI		
1	via P.Pietragallo		A.M
2	via Carlo Alberto		A.M
3	via Mercadante- via Pola- via A.Ferri		A.M
4	via Don Giovanni Bosco-via A.Manzoni		A.M
5	viale 8 marzo- largo mons.Magrassi		A.B
6	via Roma		A.M
7	via G.Garibaldi-via J.F.Kennedy		A.M

LEGENDA

A.B	accessibilità buona
A.M	accessibilità da migliorare
A.L	accessibilità limitata
<p>Il criterio di valutazione si basa sia sulla presenza di rampe di raccordo , di attraversamento stradale e pedonale e sia sul livello di fruibilità degli attrattori (esercizi commerciali, banche, farmacie, supermercati) posti lungo i percorsi urbani</p>	



5.2. Progettazione degli interventi e stima dei costi

Per ogni percorso spazio ed edificio analizzati viene proposta una tavola di dettaglio, parallela all'analogo elaborato grafico dello stato di fatto, con evidenziati i punti oggetto di intervento. Le soluzioni progettuali sono prevalentemente relative ai **punti critici rilevati** e segnalati in sede di rilievo dello stato di fatto, ma sono anche relative a interventi per migliorare la sicurezza e il comfort dei luoghi.

La proposta di intervento degli spazi urbani non costituisce un progetto degli stessi, che esula dall'attività di natura pianificatoria del PEBA e per il quale si rimanda alle fasi di progettazione ed esecuzione degli interventi, ma costituisce uno schema di riferimento per le attività successive.

La stima dei costi sugli edifici e spazi urbani consiste nella creazione di un abaco di interventi e per la realizzazione di idonei accorgimenti o proposte progettuali.

Si tratta di stime sommarie basate su condizioni comuni di intervento e possono presentare variazioni sensibili caso per caso, la cui determinazione non può prescindere da analisi di dettaglio dello stato dei luoghi che vengono demandate alle fasi progettuali successive.

Si riporta a titolo esemplificativo una scheda di progetto per un edificio che individua una risposta progettuale per ciascuna criticità rilevata.



5.3. Programmazione

La fase di programmazione degli interventi, in ultimo, consiste nella definizione dell'ordine di priorità degli stessi e delle tempistiche presunte per la loro realizzazione. La scelta delle priorità deriva dalla necessità di garantire condizioni idonee di accessibilità degli spazi con elevata concentrazione di servizi.

Nella definizione delle tempistiche per la realizzazione delle opere di adeguamento si devono valutare anche la programmazione degli interventi di manutenzione in corso, le eventuali previsioni di nuove realizzazioni o trasferimenti, la presenza di strutture che forniscono servizi di particolare utilità ad anziani e persone con disabilità. Il programma pluriennale di attuazione delle opere di eliminazione delle barriere dovrà essere acquisito dal Programma Triennale delle Opere Pubbliche e si dovranno coordinare gli interventi sul territorio, evitando sovrapposizioni e manomissioni successive all'esecuzione degli interventi.

La programmazione degli interventi si esplicita mediante un cronoprogramma di massima di realizzazione degli interventi di eliminazione delle barriere architettoniche progettati.

6. COMPATIBILITA' E COORDINAMENTO DEL PIANO CON GLI ALTRI STRUMENTI DI PIANIFICAZIONE E GOVERNANCE DEL TERRITORIO

La redazione del PEBA integra la pianificazione dell'Ente con specifici obiettivi e contenuti dedicati al tema dell'eliminazione delle barriere architettoniche. Esso pertanto, si coordina con l'attività pianificazione del territorio che l'Amministrazione Comunale sta conducendo parallelamente. Con esso dunque, si è allargato lo sguardo verso l'edilizia, la mobilità, la protezione civile, la programmazione e progettazione delle opere pubbliche, il patrimonio, attraverso opportuni momenti di confronto nel corso dell'iter formativo del Piano.

Fase importante, inoltre, sarà la verifica di conformità dei contenuti del PEBA agli strumenti programmatori e di governance della città, condotta in particolare all'interno dei seguenti Piani (PPTR , PRG e PUG in fase di approvazione e RET).



7. ELENCO ESEMPLIFICATIVO DEGLI INTERVENTI PROGETTUALI

A titolo esemplificativo si riportano le soluzioni progettuali che sono state sviluppate negli elaborati progettuali specifici in funzione della reale situazione di criticità rilevata sia negli edifici che negli spazi pubblici presi in esame.

Si precisa che la necessità di sintesi e di analisi approfondita di alcune aree della città, di fatto non ha portato alla esclusione di altre, ma la maggior parte delle soluzioni progettuali proposte, costituiscono soluzioni tipologiche da applicare nel caso di specie in esame e poi estendere, con i dovuti adeguamenti, nei casi simili diffusi in tutto il territorio comunale.

- **Spostamento di elementi di arredo urbano lungo i percorsi pedonali dei marciapiedi**

Con lo scopo di garantire la piena percorribilità per le persone disabili dei marciapiedi, il piano fornisce agli uffici competenti per la manutenzione e gestione del patrimonio stradale (definizione dei piani di manutenzione periodica) l'indicazione di attivarsi per l'eliminazione di quei elementi dell'arredo urbano quali fioriere, segnaletica stradale ecc, pali d'illuminazione che ostacolano quei "corridoi di passaggio" delle persone disabili e il loro riposizionamento in aree idonee. Tali opere potranno essere completate da interventi di differenziazione della pavimentazione attorno ai sostegni, da proteggere mediante zoccoli di protezione ad un'altezza massima di m. 0,30. Anche nell'installazione di nuovi arredi urbani dovranno essere individuate zone esterne alle aree di passaggio ed elementi di arredo, idonei per forma e dimensioni a consentire il facile uso anche a persone con ridotta capacità motoria

- **Sistemazione delle pavimentazioni esterne e dei marciapiedi in materiale idoneo**

Negli interventi di manutenzione delle pavimentazioni dei percorsi pedonali dedicati (marciapiedi), il piano dovrà promuovere l'uso di materiali antisdrucciolevoli e antiscivolo, con superfici il più possibile regolari e prive di scabrosità. Il piano porrà l'attenzione sull'uso di massetti in blocchi di cls prefabbricati (autobloccanti) e di pavimentazioni in pietra naturale, posati, in genere, in giunti molto larghi che impediscono il regolare passaggio delle carrozzine. Con tali materiali, il progettista dovrà prevedere giunti regolari e dello spessore massimo superiore ai mm. 5.

Ove necessario, tali interventi coordinati di sistemazione delle pavimentazioni esterne in asfalto o pietra naturale potranno essere ricompresi e finanziati all'interno di più ampi



programmi di manutenzione ordinaria o straordinaria del patrimonio stradale e delle relative pertinenze, a cadenza annuale, in capo al settore tecnico di riferimento. In ogni caso il limite della normativa vigente riguarda la larghezza minima del marciapiede che può essere di **cm. 90**, dimensionata sul passaggio della carrozzina che è generalmente insufficiente. Ove possibile, dunque, e nei piani e interventi di nuova realizzazione si dovrà imporre una larghezza di almeno **cm. 150**, soprattutto in relazione ai flussi pedonali, salvo dimostrarne tecnicamente l'impossibilità realizzativa.

Ad ogni cambio di pendenza è opportuno prevedere un piano di sosta di almeno cm. 150. Dove il parcheggio delle auto sottrae spazio alla sede dei marciapiedi è consigliabile installare dei dissuasori di sosta per non rendere ancora più esiguo lo spazio pedonale. E' necessario tenere conto delle sporgenze di siepi ed alberi sulla sede del marciapiede, utilizzando in particolare piante dotate di radici consone e di fiori e frutti adatti a non imbrattare la pavimentazione. Inoltre i grigliati ad uso della protezione dalle radici degli alberi non devono ridurre la sede pedonale al di sotto di cm. 90.

L'uso di espositori mobili o fissi (arredo urbano) non devono limitare la larghezza usufruibile del marciapiede. Così pure si deve tenere adeguatamente conto degli spazi appositamente creati per i contenitori dei rifiuti in modo che questi non vadano a sottrarre spazio ai marciapiedi o comunque costituiscano un ostacolo alla mobilità.

E' importante inoltre il rispetto della pendenza laterale massima ammessa (1%) e prevedere, dove necessario, dei corrimani in corrispondenza dei percorsi in pendenza.

Laddove non si potrà far a meno dei marciapiedi (esistenti), il dislivello tra il piano del marciapiede e zone carrabili ad esso adiacenti non deve, salvo giustificate eccezioni, superare i cm. 15.

- **Rampe e scivoli**

La pendenza di una rampa va definita in rapporto alla capacità di una persona su sedia a ruote di superarla e di percorrerla senza affaticamento anche in relazione alla lunghezza della stessa, ma non deve essere superiore al 5%. Sono ammesse pendenze superiori, nei casi di adeguamento, rapportate allo sviluppo lineare effettivo della rampa fino ad arrivare ad un massimo dell'8%.

Si devono interporre ripiani orizzontali di riposo per rampe particolarmente lunghe. Valgono



in generale per le rampe accorgimenti analoghi a quelli definiti per le scale. Non viene considerato accessibile il superamento di un dislivello superiore a 3,20 m ottenuto esclusivamente mediante rampe inclinate poste in successione.

La larghezza minima di una rampa deve essere:

- di m. 0,90 per consentire il transito di una persona su sedia a ruote;
- di m. 1,50 per consentire l'incrocio di due persone.

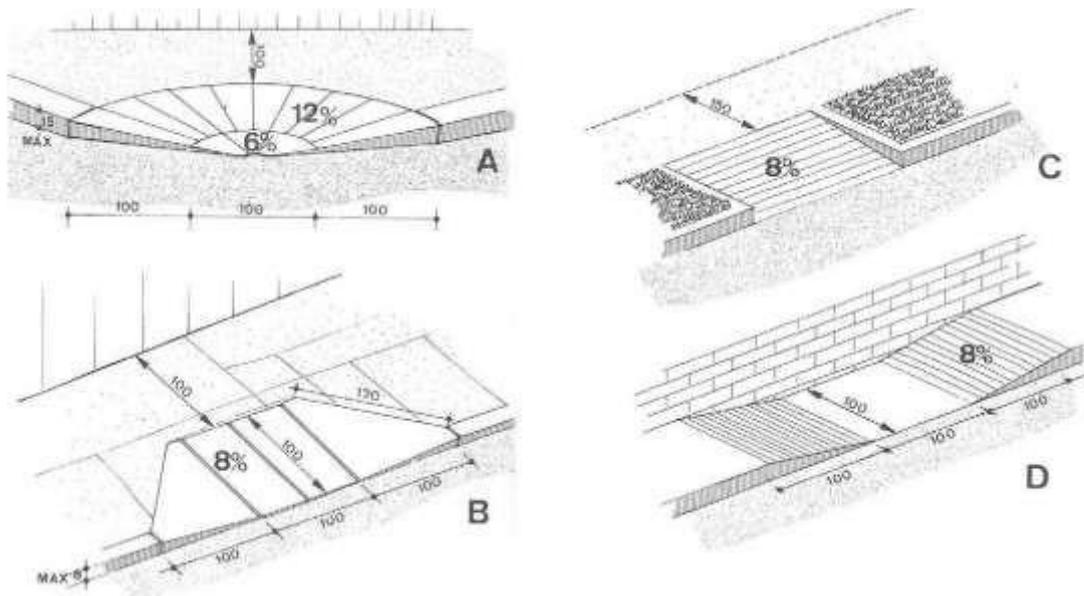
Ogni m. 10 di lunghezza ed in presenza di interruzioni mediante porte, la rampa deve prevedere un ripiano orizzontale di dimensioni minime pari a m. 1,50 x 1,50, ovvero m. 1,40 in senso trasversale e m. 1,70 in senso longitudinale al verso di marcia, oltre l'ingombro di apertura di eventuali porte (cfr. fig. 2).

Qualora al lato della rampa sia presente un parapetto non pieno, la rampa deve avere un cordolo di almeno cm. 10 di altezza.

La descrizione delle norme da applicare per le rampe apparterebbe più propriamente all'ambito applicativo dell'abbattimento delle barriere all'interno degli edifici (scuole, ospedali, uffici pubblici e privati, residenze ecc.).

Tuttavia è bene richiamarla perché possono esistere dei casi in cui lo spazio pubblico – soprattutto nelle nuove progettazioni – necessita appunto di percorsi alternativi alle gradonate per risolvere il superamento di dislivelli importanti.

Di seguito si mostrano varie tipologie di rampe da adottare in base al contesto ed agli spazi a disposizione. In particolare sono mostrate rampe trapezoidali (per larghezze di ingombro pari rispettivamente a cm. 75 ed a cm. 100), rampe semi-circolari, rampe a quadrante di cerchio e rampe a tutta larghezza. Queste ultime sono quelle preferibilmente utilizzabili per marciapiedi di larghezza inferiore ai m. 2,00. Nel caso si utilizzino rampe singole, parallele alla sede viaria, con larghezza inferiore alla larghezza del marciapiede stesso, sarà opportuno proteggere con dissuasori cilindrici il gradino longitudinale e trasversale che si viene a creare fra marciapiede, rampa e piazzolina di sosta.



Attraversamenti stradali

Uno dei punti più critici per la mobilità urbana delle persone portatrici di disabilità sono gli attraversamenti stradali. Se l'attraversamento su carreggiata ed il percorso pedonale non si trovano sullo stesso piano, si deve prevedere un raccordo con pendenza preferibilmente inferiore al 5% (mai superiore al 8%).

Se invece risulta mancante un dislivello tra la zona pedonale e la sede stradale è indispensabile integrare l'eventuale striscia verniciata con una dotata di segnale tattile.

Se la larghezza dell'attraversamento è ampia, prevedere i gradini affiancati alla rampa. Se la carreggiata è a basso flusso veicolare, prevedere anche un rialzo della stessa in corrispondenza dell'attraversamento pedonale, verificando comunque la compatibilità della soluzione con il transito di mezzi di soccorso e delle biciclette.

Se l'attraversamento ha una larghezza maggiore di m. 10-12, prevedere l'isola salvagente. Il semaforo a chiamata, invece, deve disporre a cm. 100 di altezza di un pulsante provvisto di dispositivo vibratile. I tempi semaforici devono consentire l'attraversamento anche di chi presenta mobilità ridotta.

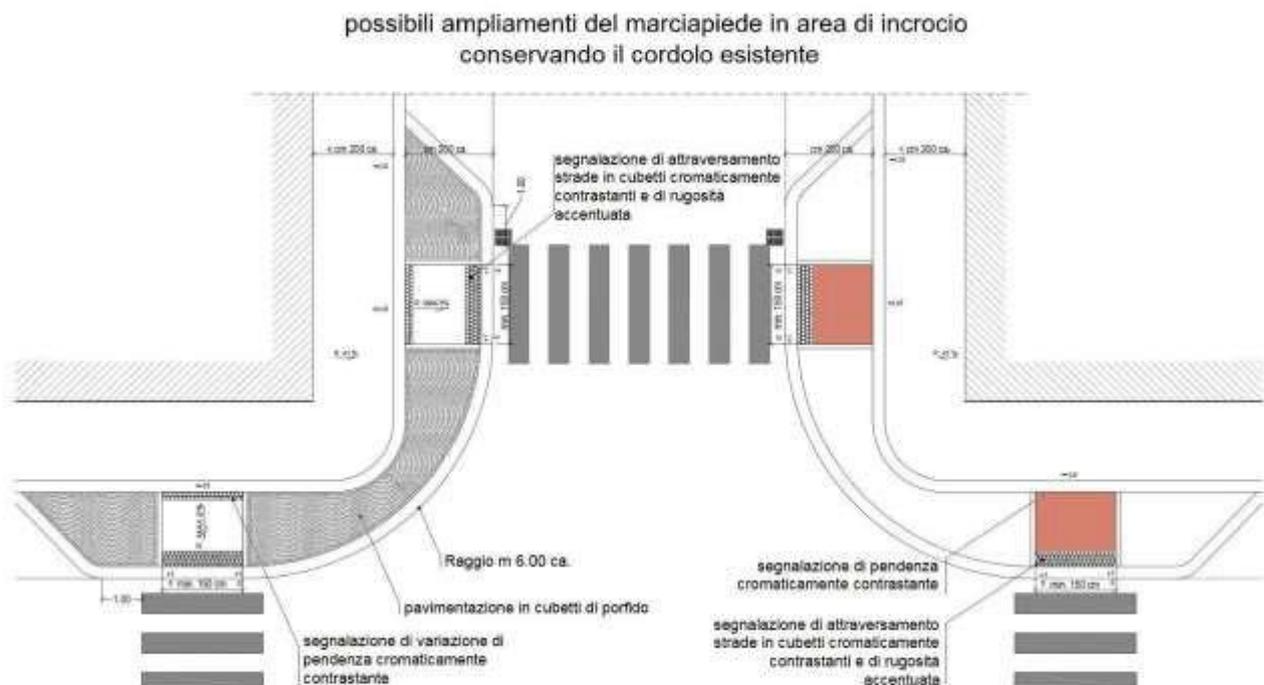
Oltre alle soluzioni ampiamente descritte per il più opportuno raccordo altimetrico dei percorsi pedonali è il caso di segnalare che i cosiddetti "allargamenti dei marciapiedi", vale a dire le penisole che rompono la continuità della sezione dei marciapiedi sostituendosi alle fasce riservate abitualmente alla sosta veicolare, hanno una funzione sia dissuasiva rispetto

alla sosta abusiva che di garanzia di maggiore visibilità per il pedone che deve attraversare la strada.

La loro presenza è indicata non solamente nelle aree di incrocio ma anche dove sussistono degli attraversamenti pedonali a metà isolato. L'allontanamento delle auto in posteggio dal punto di attraversamento e l'avanzamento del marciapiede fino al ciglio della vera e propria carreggiata costituiscono un serio passo avanti in termini di sicurezza.

L'allargamento del marciapiede, proposto in alcuni percorsi urbani rilevati permette un deciso accorciamento del percorso di attraversamento della carreggiata, determinando un minore affanno e una maggiore sicurezza percepita da parte della persona in difficoltà, sia essa disabile o, ad esempio, anziana.

Una soluzione con allargamento del marciapiede nell'area di sosta, per quanto sia più costosa, è sempre preferibile alla indicazione normativa del codice della strada, che prevede una semplice zebratura gialla sui lati del passaggio pedonale, similmente a quanto previsto per segnalare le aree di avvicinamento e allontanamento dei mezzi pubblici su gomma in corrispondenza delle fermate. E' noto, infatti, che la segnaletica orizzontale di questo tipo è abbondantemente ignorata dagli automobilisti e non costituisce sufficiente garanzia di reale protezione e visibilità del punto di attraversamento.



- Accessi degli attrattori (esercizi commerciali, banche, farmacie, supermercati) dal maciapiede



Alla persona disabile su sedia a rotelle occorre dare la possibilità di accedere attraverso porte esterne poste sullo stesso piano dei percorsi pedonali, oppure per mezzo di rampe facilmente percorribili.

Per accedere a questi edifici è necessario che l'ingresso si trovi sullo stesso piano dei percorsi pedonali dei marciapiedi, oppure che ci siano rampe di accesso, di larghezza minima pari a cm. 100 e con una pendenza non superiore all'8%.

- **Aree verdi e parchi gioco**

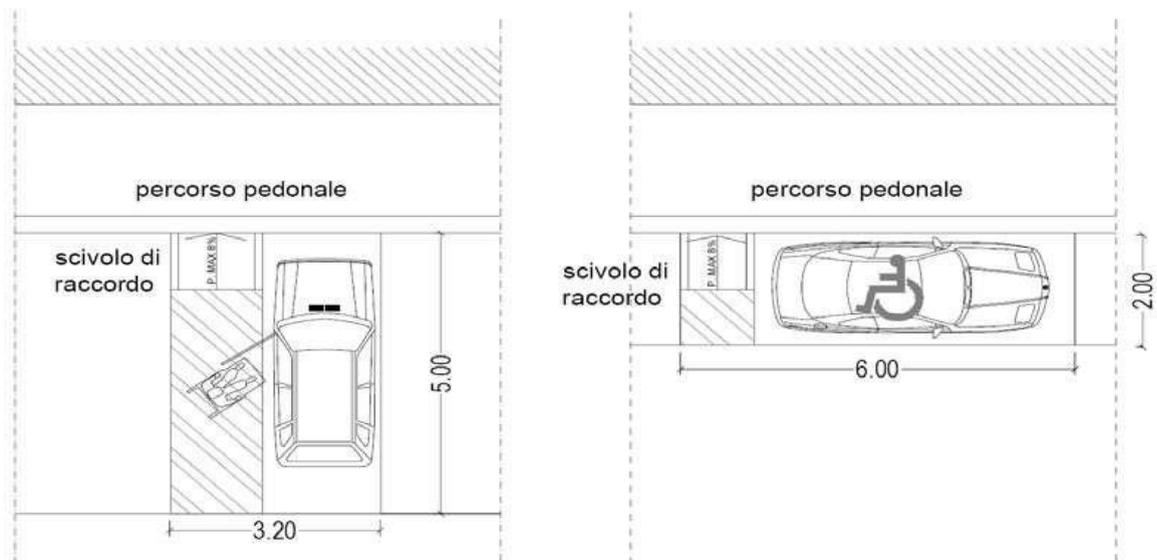
In prossimità delle aree verdi e parchi gioco si devono prevedere parcheggi riservati. Lungo i percorsi si devono prevedere delle piazzole di sosta ad intervalli di spazio (ad es. 250 metri) o in funzione del tempo di percorrenza (ad esempio 10 minuti), protette da una tettoia.

Si devono predisporre dei bagni accessibili laddove l'area sia sufficientemente grande e molto frequentata. Inoltre, il tipo di pavimentazione deve essere costituito da materiale adeguato all'utilizzo delle sedie a due ruote. Si dovrà sempre prevedere la presenza di giochi per bambini con disabilità al fine di evitare discriminazioni sociali.

- **Parcheggi**

Si considera accessibile un parcheggio complanare alle aree pedonali o a esse collegato tramite rampe. Nelle aree di sosta devono essere previsti, nella misura minima di 1 ogni 50 da norma. Gli stalli, riservati gratuitamente ai veicoli al servizio di persone disabili, o a pettine, saranno di larghezza non inferiore a m. 3,20 (preferibilmente pari a m. 3,50) e lunghezza pari a m. 5,00, o in linea di lunghezza non inferiore a m. 6,00 e larghezza pari a m. 2,00.

Detti posti auto, opportunamente segnalati, saranno ubicati in aderenza ai percorsi pedonali. Quest'ultima disposizione, dettata dal D.M. 236/89, vale come descrizione di posti organizzati a pettine rispetto al senso di marcia veicolare; il D.P.R. 503/96 ha integrato tale disposizione con la successiva descrizione di stallo veicolare in linea rispetto al senso di marcia.



Per i posti riservati disposti parallelamente al senso di marcia, la lunghezza deve essere tale da consentire il passaggio di una persona su sedia a ruote tra un veicolo e l'altro. Il requisito si intende soddisfatto se la lunghezza del posto auto non è inferiore a m. 6; in tal caso la larghezza del posto auto riservato non eccede quella di un posto auto ordinario.

Al loro interno la sosta dei veicoli a servizio di persone disabili sarà gratuita e senza limitazioni di orari. Nei casi in cui risulti possibile, saranno ubicati, in preferenza, in aderenza ai percorsi pedonali di avvicinamento alle fermate del trasporto pubblico di superficie.

A proposito dei parcheggi riservati è opportuno ricordare che il posto deve essere accessibile, per cui, ove il parcheggio non sia complanare e non sia presente a distanza ragionevole uno scivolo di raccordo (pedonale o passo carraio), bisogna provvedere alla realizzazione dello stesso. L'elemento di raccordo avrà pendenza longitudinale massima non superiore al 5% e pendenza trasversale massima non superiore all'1%.

Per la realizzazione del piano di posa si dovranno scegliere materiali dalla superficie priva di scabrosità: preferibilmente asfalto o materiali lapidei posti in opera in lastre a piano di sega, con giunti (fughe) di spessore inferiore a mm. 5.



8. DIGITALIZZAZIONE E COMUNICAZIONE

A seguito dell'approvazione del PEBA da parte della P.A. è auspicabile dedicare al PEBA una sezione del sito web comunale, affinché siano accolte le osservazioni della cittadinanza e la stessa pagina sia periodicamente aggiornata con la messa in evidenza sull'homepage delle notizie legate al Piano stesso che potrà divenire strumento flessibile e sempre disponibile per i cittadini.

Data, Settembre 2024

Arch. Lorè Orsola



Glossario

Si riportano di seguito alcune definizioni utili nella lettura del Piano.

- **Persone con disabilità motorie**

Il concetto di persona con disabilità comprende chiunque, in maniera permanente o temporanea, si trovi ad avere delle difficoltà nei movimenti (cardiopatici, donne in gravidanza, persone con passeggino, individui convalescenti o con un'ingessatura agli arti, obesi, anziani, bambini, ecc.) o nelle percezioni sensoriali (ciechi e ipovedenti, sordi e ipoacusici), nonché, le persone con difficoltà cognitive o psicologiche. Di recente, con la "Classificazione Internazionale del Funzionamento, della Disabilità e della Salute" (ICF), elaborata nel 2001 dall'Organizzazione Mondiale della Sanità, il concetto di disabilità è stato esteso dal modello medico a quello bio- psico-sociale, richiamando l'attenzione sulle possibilità di partecipazione delle persone, negate o favorite dalle condizioni ambientali. L'attenzione viene così spostata dalla disabilità della persona all'ambiente, che può presentare delle barriere, determinando l'eventuale handicap, o, viceversa, dei facilitatori ambientali che annullano le limitazioni e favoriscono la piena partecipazione sociale.

- **Barriere architettoniche**

Con l'emanazione della legge 13/89 e del suo regolamento di attuazione D.M. 236/89, il significato del termine è stato notevolmente ampliato nel tempo, giungendo a definire le "barriere architettoniche" come:

- 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 impedita in forma permanente o temporanea;
- gli ostacoli che limitano o impediscono a chiunque la comoda e sicura utilizzazione di parti, 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.

Il concetto di barriera architettonica è, quindi, molto più esteso e articolato di quanto può apparire a prima vista e comprende elementi della più svariata natura, che possono essere causa di limitazioni percettive, oltre che fisiche, o particolari conformazioni degli oggetti e dei luoghi che possono risultare fonte di disorientamento, di affaticamento, di disagio o di pericolo.



- **Accessibilità urbana**

Il concetto di accessibilità urbana, introdotto a livello normativo nell'ambito delle strutture edilizie e delle immediate pertinenze, è stato meglio precisato nel D.P.R. 503/96 relativamente agli spazi urbani. In ogni caso, però, relativamente al concetto di "accessibilità urbana", al momento non si ha una definizione dettagliata o comunque univoca. Per accessibilità urbana si intende l'insieme delle caratteristiche spaziali, distributive e organizzativo-gestionali dell'ambiente costruito, che siano in grado di consentire la fruizione agevole, in condizioni di adeguata sicurezza ed autonomia, dei luoghi e delle attrezzature della città, anche da parte delle persone con ridotte o impedito capacità motorie, sensoriali o psico-cognitive.

Rispetto a tale definizione, gli obiettivi dell'accessibilità urbana possono essere i seguenti:

- elevare il comfort dello spazio urbano per tutti i cittadini eliminando o riducendo gli ostacoli, le barriere architettoniche, le fonti di pericolo e le situazioni di affaticamento o di disagio; queste ultime possono essere ad esempio, nell'ambito della città, il percorrere a piedi distanze eccessive, ovvero dover permanere in posizione eretta un certo periodo di tempo alle fermate dell'autobus;
- aumentare la qualità della vita degli spazi urbani, intesa come rapporto tra le finalità che si intendono perseguire e la quantità delle energie psico-fisiche che si rendono necessarie per raggiungerle;
- rendere più tangibile il concetto di uguaglianza intesa come raggiungimento di pari opportunità di scelte, indipendentemente dalle condizioni specifiche di svantaggio delle singole persone;
- aumentare le possibilità di opzioni individuali mediante il potenziamento dell'autonomia personale;
- tendere ad una più corretta ed intelligente utilizzazione delle energie psico-fisiche dell'uomo, inteso anche come risorsa.

- **Inclusione**

Il termine inclusione indica la condizione in cui tutti gli individui vivono in uno stato di equità e di pari opportunità, indipendentemente dalla presenza di elementi limitanti. Spinge verso il cambiamento del sistema culturale e sociale per favorire la partecipazione attiva e completa di tutti gli individui; mira alla costruzione di contesti capaci di includere le differenze di tutti, eliminando ogni forma di barriera.

- **Utenza ampliata**

Numerose esperienze e verifiche di atteggiamenti comuni hanno portato al superamento del concetto di spazio o oggetto appositamente pensato per persone con disabilità. Si è infatti constatato che ambienti e attrezzature pensati solo per una utenza disabile comportano un atteggiamento negativo, se non di rifiuto, da parte della popolazione.

Un ambiente è quindi da ritenere accessibile se qualsiasi persona anche con ridotte o impedito capacità motorie, sensoriali o psico-cognitive può accedervi e muoversi in sicurezza e autonomia. Rendere un



ambiente “*accessibile*” vuol dire, pertanto, renderlo sicuro, confortevole e qualitativamente migliore per tutti i potenziali utilizzatori.

L’accessibilità, alla scala edilizia come a quella urbana, va quindi intesa in modo ampio come l’insieme delle caratteristiche spaziali, distributive ed organizzativo-gestionali in grado di assicurare una reale fruizione dei luoghi e delle attrezzature da parte di chiunque. Questo approccio è conosciuto come “Design for all” o “Universal Design”, ossia la progettazione di spazi, ambienti e oggetti utilizzabili da un ampio numero di persone a prescindere dalla loro età e capacità psicofisica.

- **Categorie di disabilità:**

Disabilità è un termine ombrello per menomazioni, limitazioni dell’attività e restrizioni della (alla) partecipazione. Indica gli aspetti negativi dell’interazione dell’individuo (con una condizione di salute) e i fattori contestuali di quell’individuo (fattori ambientali e personali).

Disabilità motoria: si intende una grave limitazione o impedimento, permanente o temporaneo, alle capacità di movimento di una o più parti del corpo o di uno o più arti.

Disabilità sensoriale: si intende un’espressione che indica una parziale o totale assenza della vista o una parziale o completa mancanza di capacità di udito o, ancora, la compresenza delle due disabilità visiva e uditiva. La disabilità sensoriale pregiudica spesso la vita di relazione e la comunicazione.

Disabilità cognitiva: si intende una limitazione o un impedimento all’apprendimento o alla comprensione del linguaggio scritto o orale, o disturbi da deficit di attenzione o, ancora, difficoltà a relazionarsi socialmente.

Limitazione delle attività: sono le difficoltà che un individuo può incontrare nell’eseguire delle attività. Una limitazione dell’attività può essere una deviazione da lieve a grave, in termini quantitativi o qualitativi, nello svolgimento dell’attività rispetto al modo e alla misura attesi da persone senza la condizione di disabilità.

Menomazione: è una perdita o una anormalità nella struttura del corpo o nella funzione fisiologica (comprese le funzioni mentali).

- **Criteri progettuali**

Design for all: progettazione di prodotti, ambienti e servizi completamente e agevolmente utilizzabili da tutte le persone senza bisogno di adattamenti.

Accomodamento ragionevole: capacità di un prodotto, un ambiente o un servizio di essere facilmente adattato alla fruizione di persone con disabilità.

Comfort: benessere garantito alla persona dalla progettazione di spazi, attrezzature e oggetti fruibili



per il tipo di funzione e relazione cui sono destinati.

Disagio: condizione procurata alla persona dalla presenza di ostacoli, o dalla mancanza di accorgimenti, che impediscono il pieno godimento di uno spazio, di un servizio o il pieno svolgimento di attività di relazione.

Deroga: situazione in cui una norma trova applicazione in luogo di un'altra poiché la fattispecie disciplinata dalla prima (norma derogante) è più specifica di quella disciplinata dalla seconda (norma derogata), di modo che tra le due intercorre un rapporto di regola ed eccezione.

Orientamento: possibilità di percepire la struttura dei luoghi, di mantenere la direzione di marcia e di individuare elementi di interesse sensoriale (tattili o acustici) lungo i percorsi.

Mappa tattile: rappresentazione schematica a rilievo dei luoghi, cromaticamente contrastata e completa di legenda e simboli, che può essere esplorata con le mani o percepita visivamente.

Percorso tattile (o pista tattile): tipo di pavimentazione stradale che permette l'orientamento per non vedenti o ipovedenti e il riconoscimento di luoghi di pericolo quali rampe, scale o intersezioni.

Guida naturale: particolare conformazione dell'ambiente, tale da consentire alla persona con disabilità visiva di spostarsi senza bisogno di apposite indicazioni, anche in luoghi non conosciuti o abitualmente frequentati. Un esempio di guida naturale può essere rappresentato dal muro continuo di un edificio, che non solo rappresenta un ausilio materiale, ma anche acustico grazie all'eco che esso genera.

Ausili artificiali: sistemi posti in luoghi opportuni che hanno lo scopo di colmare le lacune informative esistenti nell'ambiente. Sono da considerarsi ausili le piste tattili, i segnali tattili, gli avvisi sonori (semafori acustici), gli avvisi vocali (come quelli nei mezzi di trasporto), le mappe a rilievo e i corrimani, ma solo quando la loro presenza sia segnalata con indicatori tattili a terra.

Sistema LOGES: linea di orientamento guida e sicurezza, percorso tattile costituito da superfici dotate di rilievi appositamente creati per essere percepiti sotto i piedi e per consentire a non vedenti e ipovedenti l'orientamento e la riconoscibilità dei luoghi e delle fonti di pericolo. Utilizza profili, rilievi, spessori, distanze, spaziature, specificamente studiati per le specifiche modalità impiegate dalle persone non vedenti per muoversi in autonomia.

LVE (LOGES VET EVOLUTION): sistema di indicatori tattili a terra, integrati con tecnologia elettronica per i messaggi vocali, per l'accessibilità sicura e autonoma delle persone con disabilità visive.