



CITTA' DI FRANCAVILLA FONTANA (BR)
ASSESSORATO ALLA MOBILITA' SOSTENIBILE
ASSESSORATO ALL'URBANISTICA

Città di
Francavilla Fontana



PIANO DI ELIMINAZIONE DELLE BARRIERE ARCHITETTONICHE

SINDACO: AVV. ANTONELLO DENUZZO

ASSESSORE ALLA MOBILITA' SOSTENIBILE: AVV. SERGIO TATARANO

ASSESSORE ALL'URBANISTICA: AVV. NICOLA LONOCE

DIRIGENTE AREA TECNICA: ING. ROSABIANCA MORLEO

PROGETTISTA : DR ARCH. PALMA LIBRATO

COLLABORATORI: ARCH. DOMENICO DIBELLO

ARCH. CLAUDIA RAIOLA

TIROCINANTE: MICHELA CARAMIA - TIROCINIO CURRICULARE POLITECNICO DI TORINO

FRANCAVILLA FONTANA a RUOTA LIBERA



DATA:
LUGLIO 2020

ELABORATO

0

RELAZIONE GENERALE



INDICE

PREMESSA	3
1. RIFERIMENTI NORMATIVI	7
1.1 Quadro normativo nazionale in materia di predisposizione dei piani di eliminazione delle barriere architettoniche	7
1.2 Quadro normativo nazionale sulle misure di superamento di barriere percettive per disabili sensoriali.....	11
1.3 Quadro normativo regionale	15
1.4 Quadro normativo locale	17
2. DEFINIZIONI GENERALI.....	18
3. METODOLOGIA DI ELABORAZIONE DEL PIANO	26
3.1 Definizione del campo di applicazione	26
3.2 Definizione delle strategie di intervento	26
4. ARTICOLAZIONE DEL PIANO	28
5. DEFINIZIONE DEI PARTNERS	29
6. LINEE DI AZIONE DEL PIANO	30
6.1 Indicazione delle azioni e misure strategiche per l'abbattimento delle barriere fisiche, sensoriali, organizzative	30
7. DEFINIZIONE DEL PERCORSO PARTECIPATO.....	31
8. CRITERI DI INDIVIDUAZIONE DELL'AREA DI INTERESSE	32
9. DEFINIZIONE DELLA METODOLOGIA DI RILEVAMENTO.....	32
10. DEFINIZIONE DELLA MODALITA' DI ANALISI DELLO STATO DI FATTO E MAPPATURA DELLE BARRIERE	35
10.1 Analisi dello stato di fatto di edifici e spazi urbani e mappatura delle criticità	35
10.2 Progettazione degli interventi e determinazione dei costi.....	47
10.3 Programmazione	51
11. COMPATIBILITA' E COORDINAMENTO DEL PEBA CON I VIGENTI STRUMENTI DI PIANIFICAZIONE E GOVERNANCE DEL TERRITORIO	53
12. ELENCO ESEMPLIFICATIVO DEGLI INTERVENTI	55
13. DIGITALIZZAZIONE E COMUNICAZIONE	82



1. PREMESSA

L'eliminazione delle barriere architettoniche e urbanistiche appartiene alle disposizioni generali per la tutela e la valorizzazione degli spazi urbani in quanto **l'accessibilità** deve ritenersi insita nelle finalità essenziali del governo del territorio. In questo senso, gli strumenti della pianificazione territoriale e gli atti di governo del territorio sono chiamati a garantire che gli interventi di trasformazione dello stesso territorio assicurino il rispetto dei requisiti di qualità urbana e accessibilità: tale fine si persegue attraverso il raggiungimento della qualità insediativa definita anche attraverso l'eliminazione delle barriere architettoniche: 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 ed agli strumenti operativi occorre entrare nel merito della disciplina specifica, sia normativa che tecnica, riguardante l'accessibilità urbana. Questa, negli ultimi decenni, è passata da una fase emergenziale, che è dovuta transitare 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 che pare ancora molto lontano per le città italiane, è, invero, il presupposto che si assume come determinante ai fini di una visione urbana sempre più lunga e garante della qualità. Questo presupposto implica una più accurata attenzione in fase di programmazione e di pianificazione e poi, a cascata, una fase operativa che ne risulta più semplice.

Il Comune di Francavilla Fontana, in linea con le visioni di pianificazione nazionali ed al fine di elevare la qualità urbana degli interventi, pianificare e programmare opere da realizzarsi in un determinato arco temporale, ha ritenuto di redigere il Piano di Eliminazione delle Barriere Architettoniche (di seguito PEBA), coordinandolo ad altre importanti attività di pianificazione in corso tra le quali il PUMS e il PUG, i quali, insieme daranno 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 o percettivo sensoriale.

Con il PEBA il Comune di Francavilla Fontana ha inteso avviare le seguenti attività:

- selezione - mediante percorso di partecipazione con la popolazione e i portatori di interessi diffusi- degli spazi urbani prioritari su cui intervenire;
- realizzazione di una mappatura degli spazi urbani selezionati, finalizzata al censimento delle principali barriere architettoniche presenti;
- predisposizione di una mappatura dell'accessibilità negli edifici di competenza dell'Ente;
- predisposizione di un abaco di interventi finalizzati a conseguire l'accessibilità degli spazi urbani e degli edifici, definendo criteri e modalità di intervento;
- stima economica sommaria degli interventi sugli edifici e sugli spazi pubblici, ai fini del successivo inserimento nella programmazione comunale;
- programmazione degli interventi di eliminazione delle barriere architettoniche.

I criteri di fondo applicati nell'ideazione del PEBA di Francavilla Fontana (BR) si basano sulla selezione partecipata degli ambiti di intervento e sull'utilizzo condiviso degli strumenti di analisi delle criticità. In particolare il coinvolgimento della cittadinanza, delle associazioni portatrici di interesse (*stakeholders*), della comunità attiva nell'ambito geografico di Francavilla Fontana, della Provincia di Brindisi e della Regione Puglia hanno avuto un riscontro concreto sia sulla condivisione delle criticità presenti sul territorio, sia sulla progettazione dell'eliminazione delle barriere, che sulla programmazione degli interventi di manutenzione ordinaria e straordinaria degli spazi pubblici, seppur l'aspetto della programmazione riguarda prevalentemente la P.A., che la esprime in funzione degli obiettivi da conseguire e dei propri bilanci finanziari, relativamente alle opere pubbliche da realizzare e prevedere all'interno del Programma Triennale delle Opere Pubbliche.

In particolare, fin dai primi passi dell'attività di elaborazione del Piano ed al fine di concretizzare il supporto e la partecipazione della cittadinanza e degli *stakeholders* nella redazione dello stesso, è stato somministrato un questionario, elaborato sulla piattaforma SurveyMonkey, pubblicato sul sito ufficiale del Comune di Francavilla Fontana e proposto ai cittadini per il periodo intercorso dal 08.05.2020 al 31.07.2020.

In data 20.07.2020, inoltre, a seguito di formale invito inviato dall'Ufficio Urbanistica a tutte le associazioni di categoria presenti sul territorio, alle ore 9.00 presso il Castello Imperiali del Comune di Francavilla Fontana è stata presentata una bozza del Piano alle associazioni (Comitato italiano Paralimpico – Regione Puglia, Unione Italiana Ciechi – Provincia di Brindisi, Disabili Attivi - Provincia di Brindisi, Italia Abile - Provincia di Brindisi, Centro Occupazionale Francavilla Fontana, ANDD Francavilla Fontana). In tale occasione è stata accolta la loro richiesta di effettuare sopralluoghi congiunti degli edifici e degli spazi



urbani oggetto di Piano, al fine di misurare l'efficacia delle soluzioni proposte. Successivamente nelle date 23.07.2020 e 24.07.2020 sono stati effettuati i sopralluoghi in molti edifici e spazi urbani, per verificarne le criticità e le linee progettuali ed estendere il metodo di analisi e progetto a quanto non visitato in maniera congiunta con i rappresentanti delle associazioni su menzionate.

Il Piano PEBA di Francavilla Fontana intende raggiungere, così, 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 intende solo eliminare le barriere fisiche esistenti, ma anche quelle della discriminazione sociale che si crea nel momento in cui si scelgono altri percorsi o sistemi dedicati esclusivamente alle persone con disabilità, introducendo difficoltà nel rendere agevole accessi e percorsi e disagi sociali alle persone con disabilità. A tal proposito l'aspetto contemporaneo e innovativo del presente Piano consiste nell'evitare il più possibile di definire percorsi alternativi per le persone con disabilità e cercare, piuttosto, di condividere tra tutte le persone con e senza disabilità percorsi comuni, cercando di eliminare sia la barriera fisica che il discriminio sociale.

Tale ragionamento viene declinato in maniera differente a seconda che si tratti di edifici, oppure di aree urbane tra cui piazze e itinerari esistenti (siano essi di tipo monumentale o no). Laddove è stato possibile si è cercato di unire e rendere universale tutti gli accessi, ovvero di far in modo che gli utenti (persone con o senza disabilità) potessero avere il medesimo trattamento e la garanzia di accesso da un unico passaggio; qualora, invece, si è trattato di beni monumentali si è cercato di proporre interventi in linea con le caratteristiche dell'edificio ed alcune volte distinguendo i percorsi, per obblighi architettonici del monumento, ma pur sempre cercando di garantire uguali diritti per tutti. In particolare, poi, verranno date anche delle indicazioni dal carattere prescrittivo circa i nuovi insediamenti a farsi al fine di proporre spazi e soluzioni che non siano solo rispondenti ai minimi di norma, ma siano davvero universalmente accessibili.

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

- 1) individuazione delle strutture di uso pubblico e degli spazi urbani oggetto del Piano;
- 2) rilievo delle barriere architettoniche degli edifici e degli spazi urbani, individuati al punto precedente attraverso dei sopralluoghi specifici finalizzati all'analisi delle strutture e dei singoli elementi che le compongono;
- 3) acquisizione delle annotazioni proposte dagli stakeholders.



Gli EDIFICI PUBBLICI considerati sono edifici di proprietà comunale ed in particolare uffici comunali, biblioteca, asili nido, scuole del primo e secondo ciclo di istruzione, cimitero, impianti sportivi (piscina, palazzetti, campi da calcio, etc.).

Gli EDIFICI DI USO PUBBLICO sono di proprietà di altri Enti pubblici (Regione, Provincia, Ministero, ecc.) o di privati.

All'interno di tali entità complessive sono state inserite le seguenti strutture:

- le strutture di pubblica sicurezza (Carabinieri, Polizia Stradale, Guardia di Finanza, Vigili del Fuoco);
- le strutture socio-sanitarie (ospedale, centro diurno, distretto sanitario);
- gli edifici scolastici della Provincia;
- gli uffici postali;
- la stazione ferroviaria.

Per questi 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. In questi casi si tratta di strutture per le quali si è proceduto ad analizzare le singole problematiche, che, però, all'interno dell'edificio si possono ripetere: ad esempio sono stati analizzati più sistemi di superamento dislivelli (più corpi scale) e più accessi (uno principale ed altri secondari), oppure i percorsi interni in funzione del numero di piani.

Per spazi urbani si intendono spazi aperti di proprietà comunale e ad uso pubblico, posti all'interno del centro abitato e di interesse per la collettività quali:

- strade urbane;
- parcheggi pubblici;
- giardini e piazze.

Le strutture delle quali il PEBA si occupa direttamente sono gli edifici e gli spazi aperti posti nelle aree urbane dove si svolgono funzioni pubbliche e risultano di proprietà dell'Amministrazione Comunale in quanto è su questi luoghi che è pensabile mettere in atto un eventuale intervento di adeguamento. Per quanto riguarda le altre strutture aperte al pubblico, di proprietà sia a enti pubblici sovraordinati (Regione, Provincia, ASL, Ministero) che di soggetti privati, il PEBA se ne occupa per affrontare i problemi nella maniera più completa possibile, fornisce soluzioni progettuali, ma non ne determina i costi, in quanto trattasi di edifici di altra proprietà in cui l'altro Ente o il privato procedono secondo le proprie autonomie finanziarie.

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 cartograficamente gli edifici e gli spazi urbani, analizzati con schede conoscitive.



1. RIFERIMENTI NORMATIVI

1.1 Quadro normativo nazionale in materia di predisposizione dei piani di eliminazione delle barriere architettoniche

Se il novellato normativo, che impone la dotazione del Piano di Eliminazione delle Barriere Architettoniche (PEBA), risale già alla fine degli anni '80, non è così chiara dalle norme nazionali, invece, la procedura di redazione, adozione e approvazione 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 e 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 co. 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, n. 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 co. 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:

- il **D.M.LL.PP. 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 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 questo nel tempo ha portato ad un nuovo approccio alla progettazione, più attento alle esigenze delle persone portatrici di disabilità (nel tempo 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 di interventi, puntuali o generali, di sistemazione/riqualificazione dell’esistente, in cui procedere, gioco-forza, 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 finalizzati alla limitazione dell’insorgere di BB.AA. e soluzioni spaziali specifiche in grado di creare ambienti interamente fruibili dalle persone con disabilità o, comunque, accessibili in larga parte anche ai portatori di handicap.



Negli anni successivi l'impegno sociale di protezione dei soggetti portatori di disabilità è divenuto centrale nel dibattito pubblico al punto che nel 2006 si assiste all'emanazione della **Legge n.67** (datata 1° marzo 2006) recante "Misure per la tutela giudiziaria delle persone con disabilità vittime di discriminazioni". Di particolare interesse questa volta è la nozione di discriminazione introdotta da tale legge, che può essere diretta o indiretta e la spiegazione dei comportamenti indesiderati che possono dare origine ad una situazione critica (art. 2).

- "Si ha **discriminazione diretta** quando, per motivi connessi alla disabilità, una persona è trattata meno favorevolmente di quanto sia, sia stata o sarebbe trattata una persona non disabile in situazione analoga";
- "Si ha **discriminazione indiretta** quando una disposizione, un criterio, una prassi, un atto, un patto o un comportamento apparentemente neutri mettono una persona con disabilità in una posizione di svantaggio rispetto ad altre persone";
- "Sono, altresì, considerati come discriminazioni le molestie ovvero quei comportamenti indesiderati, posti in essere per motivi connessi alla disabilità, che violano la dignità e la libertà di una persona con disabilità, ovvero creano un clima di intimidazione, di umiliazione e di ostilità nei suoi confronti".

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. Si tratta a tutti gli effetti di una "progettazione universale" o "universal design" che indica la progettazione (e realizzazione) di prodotti, ambienti e servizi che siano completamente e agevolmente utilizzabili in maniera trasversale da tutte le persone, comprese quelle con disabilità, senza il bisogno di adattamenti o di progettazioni specializzate e dedicate. Per "accomodamento ragionevole", invece, si intende la capacità di un prodotto, un ambiente o un servizio ad essere facilmente e velocemente adattato all'uso (o meglio alla fruizione) di persone con disabilità.

Le "regole standard" hanno rappresentato soprattutto uno strumento decisivo all'inclusione delle persone con disabilità in tutte le politiche che le riguardano e hanno determinato il passaggio da una "prospettiva medica" della disabilità incentrata sulla malattia, sull'incapacità, la cura e l'assistenza, ad una "prospettiva sociale", basata, invece, sull'inserimento sociale delle persone con disabilità e su strategie di parificazione generale delle opportunità per ciascuna persona in merito all'accessibilità dello spazio pubblico.

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 BB.AA. Infine, tra gli obiettivi generali della "Strategia europea sulla disabilità 2010-2020", c'è quello di "mettere le persone con disabilità in condizione di esercitare tutti i loro diritti e di beneficiare di una piena partecipazione alla società e all'economia europea...". E' evidente, tuttavia, che a quasi cinquant'anni di distanza dalle prime misure di legge e alla consistente copertura normativa in tema di barriere architettoniche, il livello di accessibilità dell'ambiente costruito e delle nostre città non è, di fatto, ancora soddisfacente.



Ulteriori riferimenti normativi di rilievo a livello nazionale, poi, sono i seguenti:

- Legge 9 gennaio 1989, n. 13 "Disposizioni per favorire il superamento e l'eliminazione delle barriere architettoniche negli edifici privati", applicata sugli interventi edili;
- Circolare Ministeriale - Ministero dei Lavori Pubblici 22 giugno 1989 n. 1669 "Circolare esplicativa della legge 9 gennaio 1989, n. 13";
- Decreto del Presidente della Repubblica 6 giugno 2001, n. 380 "Testo unico delle disposizioni legislative e regolamentari in materia edilizia";
- Circolare Ministro dell'Interno 01 marzo 2002, n. 4 "Linee guida per la valutazione della sicurezza antincendio nei luoghi di lavoro ove siano presenti persone disabili";
- Norma UNI 11168-1 del 2006 "Accessibilità delle persone ai sistemi di trasporto rapido di massa - Parte 1: Criteri progettuali per le metropolitane", in cui si richiama la necessità di segnali tattili sulla pavimentazione, al fine di garantire l'orientamento e la sicurezza dei non vedenti.

All'interno del quadro normativo, inoltre, si segnalano, le seguenti linee guida:

- Decreto Ministero per i Beni e le Attività Culturali 28 marzo 2008 "Linee guida per il superamento delle barriere architettoniche nei luoghi di interesse culturale"
- UNI/PdR 24:2016 Prassi di Riferimento "Abattimento barriere architettoniche – Linee guida per la riprogettazione del costruito in ottica universal design", pubblicata il 29 novembre 2016
- INU Istituto Nazionale di Urbanistica "Linee guida – politiche integrate per città accessibili a tutti", aggiornamento 1 aprile 2019.
- "Linee Guida per la progettazione dei segnali e percorsi tattili necessari ai disabili visivi per il superamento delle barriere percettive", marzo 2014, Istituto Nazionale per la mobilità Autonoma di Ciechi e Ipovedenti. Nella fase di progettazione degli interventi si fa infine riferimento alla normativa di settore relativa agli spazi urbani, in particolare al Nuovo Codice della Strada, e alla normativa di settore in materia edilizia.

1.2 Quadro normativo nazionale sulle misure di superamento di barriere percettive per disabili sensoriali

All'interno del concetto più generale di disabilità è da considerare anche la disabilità sensoriale. A livello normativo spesso le prescrizioni riguardanti la mobilità e l'autonomia delle persone con disabilità sensoriale (visiva e/o uditiva) sono comprese o inserite in direttive e regolamenti di carattere generale che non si occupano specificatamente di disabilità.

Oltre alla fonte normativa originaria, costituita dal **D.M. LL.PP. n. 236/1989** e dal *corpus* delle disposizioni successive, come richiamate nel precedente paragrafo, tra cui ha un ruolo



di rilievo la **Legge n. 104/1992**, il tema delle BB.AA. percettive è trattato anche in norme disciplinanti altre materie, ma che lo investono, seppur in modo trasversale.

Con riferimento all'ambito della prevenzione degli effetti delle barriere percettive, già la **Legge n. 833/1978** di riordino del Sistema Sanitario Nazionale ha introdotto una nuova concezione del diritto alla salute delle persone con disabilità sensoriali, esteso alla completa accessibilità della persona alle funzioni, alle strutture, ai servizi e alle attività destinate al mantenimento e recupero della salute fisica e alla partecipazione alla vita sociale, senza distinzioni di condizioni individuali e sociali e secondo modalità che assicurano l'uguaglianza dei cittadini.

Come già verificatosi in precedenza, anche con la **Legge n. 833/1978**, la normativa nazionale ha anticipato, in un certo senso, alcune delle più recenti interpretazioni date alla condizione di disabilità (anche sensoriale), che hanno portato alla definizione del principio di "progettazione universale" o di "design for all", poi recepito nelle direttive internazionali. L'estensione del diritto alla salute come diritto alla piena accessibilità e fruibilità da parte delle persone di tutti i servizi e le strutture sociali indispensabili al mantenimento della salute (prevenzione primaria) e utili al raggiungimento del completo benessere psico-fisico e alla partecipazione dei cittadini (prevenzione secondaria), ha esteso il problema dell'adattamento a tutti gli ambienti pubblici (non solo in riferimento alle strutture ospedaliere, ma anche alle palestre, i centri ricreativi, gli impianti sportivi, ecc.).

La norma è stata successivamente integrata dai **D. L.vi n. 502/1992 e n. 229/1999**, che non hanno modificato i principi di base della stessa, ma che hanno introdotto: il primo una nuova organizzazione del sistema sanitario e degli uffici decentrati (ASL), il secondo nuove condizioni per renderli raggiungibili, individuando i diversi livelli di responsabilità delle Regioni, delle nuove Aziende Sanitarie e degli Enti Locali.

Per ciò che attiene gli spazi aperti naturali (parchi e giardini), gli spazi di aggregazione (piazze, aree pedonalizzate ecc.) e la rete infrastrutturale (strade e vie pubbliche), le norme di riferimento in tema di disabilità sensoriale sono costituite dal **D.L.vo n. 285/1992** "Nuovo Codice della Strada" e il **n. 495/1992** "Regolamento di esecuzione e attuazione del Nuovo Codice della Strada" che stabiliscono come i percorsi dedicati, i marciapiedi e gli attraversamenti pedonali debbano essere sempre accessibili anche alle persone su sedia a ruote mediante opportuni raccordi altimetrici e che a tutela dei non vedenti siano realizzati in prossimità degli attraversamenti stradali, percorsi guida, o siano collocati segnali a pavimento o altri segnali di pericolo luminosi o tattili, definendone caratteristiche funzionali e dimensionali.

L'ultimo testo di legge che, in ordine di tempo, si è occupato specificatamente di superamento di BB.AA. sensoriali è stato il D.P.R. 24 luglio 1996 n. 503, di cui si riportano di seguito le disposizioni più significative.



Art. 1.2 lettera c): "Sono da considerare barriere architettoniche, e quindi da superare, 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". Questa norma riproduce letteralmente quanto già disposto dall'art. 2, c. a) e c) del D.M. del 14 giugno 1989 n. 236 (Ministero dei Lavori Pubblici). E' da sottolineare che il termine "chiunque", posto in piena evidenza e in prima posizione, postula che l'utilizzabilità dei sistemi adottati per fornire le indicazioni necessarie non sia limitata ai soli soggetti con disabilità, situazione che si avrebbe in caso di installazione di sistemi di cosiddetta guida elettronica, i quali richiedono che l'utente sia provvisto di speciali apparecchi.

Art. 1.3: "Le presenti norme si applicano agli edifici e spazi pubblici di nuova costruzione, ancorché di carattere temporaneo, o a quelli esistenti qualora sottoposti a ristrutturazione. Si applicano altresì agli edifici e spazi pubblici sottoposti a qualunque altro tipo di intervento edilizio suscettibile di limitare l'accessibilità e la visibilità, almeno per la parte oggetto dell'intervento stesso. Si applicano inoltre agli edifici e spazi pubblici in tutto o in parte soggetti a cambiamento di destinazione d'uso, nonché ai servizi speciali di pubblica utilità di cui al successivo titolo VI".

Art. 1.4: "Agli edifici e spazi pubblici esistenti, anche se non soggetti a recupero o riorganizzazione funzionale, devono essere apportati tutti quegli accorgimenti che possono migliorarne la fruibilità sulla base delle norme contenute nel presente regolamento". Questo articolo è particolarmente importante perché amplia l'obbligo di garantire la fruibilità anche a quei luoghi per i quali non siano in corso interventi di ristrutturazione.

Art. 4: "I progetti relativi agli spazi pubblici e alle opere di urbanizzazione a prevalente fruizione pedonale devono prevedere almeno un percorso accessibile in grado di consentire l'uso dei servizi, le relazioni sociali e la fruizione ambientale anche alle persone con ridotta o impedita capacità motoria o sensoriale".

Le espressioni utilizzate dalla norma per individuare le zone e le situazioni da rendere accessibili sono molto ampie e ricomprendono praticamente l'intero tessuto urbano.

Naturalmente la conoscenza da parte del progettista delle capacità di orientamento dei disabili visivi e uditi e delle modalità da essi utilizzate per compensare il deficit sensoriale, può risultare preziosa per limitare gli interventi alle situazioni che li richiedono in maniera tassativa, prevedendo la possibilità di utilizzare anche le cosiddette "guide naturali".

Ricorrere alle guide naturali può risultare particolarmente importante in piazze e luoghi di aggregazione in genere e all'interno di parchi o giardini.

Dal quadro normativo di riferimento sopra delineato, emerge come il tema dell'abbattimento delle barriere percettive consista:



- per i disabili della vista, nel creare limiti fisici individuabili, senza riproporre barriere per i disabili motori, percettibili tattilmente e/o acusticamente con il piede o con l'esplorazione del bastone, lungo confini tra aree di percorso non pericoloso (come ad esempio i marciapiedi) e aree costituenti pericolo sicuro (come ad esempio le carreggiate veicolari);
- i limiti fisici da inserire artificialmente lungo i percorsi o che riprendono elementi naturali, presenti e ben riconoscibili (per questi casi la normativa introduce il termine "guide naturali"), hanno lo scopo di fornire al disabile punti di riferimento specifici che consentono il riconoscimento del luogo considerato e il corretto orientamento al suo interno.

L'abbattimento di tali BB.AA. può verificarsi anche a seguito della creazione di un contrasto cromatico tra materiali differenti, per segnalare agli ipovedenti l'avvicinarsi del pericolo a cui prestare attenzione. Queste soluzioni si possono realizzare attraverso un'accurata miscelazione di materiali differenti nelle pavimentazioni interne ed esterne, utilizzando materie diverse per *texture* e colore, in grado di consentire alle persone con disabilità visiva di "sentire" l'approssimarsi delle situazioni di massima attenzione.

Le scelte dei materiali delle pavimentazioni nei percorsi guida tattili non dovranno indurre situazioni di potenziale pericolo per il resto dell'utenza e introdurre scomodità di percorrenza per le persone con disabilità motoria (come, ad esempio, nel caso della posa di acciottolati o nell'impiego di materiali lapidei scabrosi in superficie).

A questo proposito, il P.E.B.A. ha previsto un'apposita sezione relativa ai percorsi guidati, indicando caratteri generali e fornendo indicazioni progettuali.

Per le persone con disabilità uditiva, la norma nel tempo propone un sistema di informazioni e indicazioni visive (scritte) che si sostituiscono a quelle vocali (parlate). La segnaletica di supporto delle persone non-udenti può prevedere l'uso di punti luminosi lungo i percorsi dedicati e gli spazi di distribuzione, di segnali cromatici a pavimento, di schermi, di pannelli e totem informativi, di postazioni web dove collegarsi alla rete ed accedere a tutte le informazioni in forma scritta.

E' soprattutto ai disabili dell'udito che si rivolge la Legge n. 4/2004 (cosiddetta Legge Stanca) che riporta una serie di disposizioni orientate a favorire l'accesso e l'utilizzo degli strumenti informatici anche alle persone con disabilità.

Sono soprattutto i non-udenti, infatti, a rivolgersi a tablet, smartphone e altri dispositivi oggi disponibili, per accedere, praticamente quasi in qualsiasi luogo e momento, alla rete internet e ai servizi web contenuti, da cui ricavano informazioni in forma scritta che consentono il superamento dei deficit comunicativi che la loro condizione può comportare. La legge, di fatto, sancisce il diritto per i disabili sensoriali di accesso agli strumenti informatici, già genericamente previsto dall'art. 3 della Costituzione Italiana.



Il problema principale all'attuazione della legge ha riguardato (e riguarda ancora oggi) la tempestività degli aggiornamenti delle linee guida alle innovazioni tecnologiche di volta in volta introdotte, che nel campo dell'informatica si susseguono a ritmi repentinamente. L'ultimo aggiornamento delle linee guida infatti, risale al 2013, ma fa riferimento ad una serie di nuove disposizioni il cui iter parlamentare è iniziato già nel 2008. Queste ragioni hanno reso la Legge scarsamente efficace e tuttora molti siti web erogano servizi o danno informazioni con modalità non totalmente accessibili.

1.3 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 ed in particolare "al fine di sostenere i Comuni per la redazione del Piano abbattimento barriere architettoniche (PEBA), nel bilancio regionale autonomo, è assegnata una dotazione finanziaria per l'esercizio 2019, in termini di competenza e cassa, di euro 200 mila. La medesima dotazione finanziaria, in termini di competenza, è assegnata per ciascuno degli esercizi finanziari 2020 e 2021". 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 "Abattimento 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.



PRIMA FASE: analisi dello stato dei luoghi

Questa fase, da condurre secondo la metodologia indicata dalla Regione Puglia, comporta due momenti fondamentali: da un lato l'analisi dell'accessibilità e visitabilità dell'ambito edilizio e dell'ambito urbano, dall'altro la partecipazione estesa ai cittadini, associazioni dal carattere sociale ed economiche, associazioni rappresentative delle persone con disabilità, nonché gestori di servizi pubblici.

Il lavoro di indagine, redatto secondo le linee guida della Regione Puglia, consiste principalmente nel censimento degli edifici dell'Ente e degli spazi urbani con la compilazione di schede riportanti le informazioni utili per la redazione del PEBA.

Le schede degli edifici, elaborate secondo le disposizioni sopraindicate, sono schede di rilievo degli edifici, in cui vengono analizzati i parcheggi, i punti di accesso, i servizi igienici e tutto quello che è necessario per verificare l'accessibilità e la visitabilità dell'edificio. I dati desunti dalle schede sono poi riportati su un elaborato planimetrico.

Le schede per il rilievo degli spazi urbani di competenza dell'Ente, invece, prendono in esame parcheggi, percorsi, ostacoli e barriere utili a valutare l'accessibilità dello spazio urbano, oggetto di indagine. L'esito di queste schede è riportato su un elaborato planimetrico in cui si distinguono gli spazi pubblici da quelli privati ad interesse pubblico con indicazioni anche del trasporto pubblico.

SECONDA FASE: progettazione accessibile

Ai sensi delle Linee Guida approvate con Deliberazione della Giunta Regionale n. 2062 18/11/2019 la fase di progettazione viene attuata a valle della compilazione delle schede di rilievo con le relative indicazioni dei componenti a norma. Si procede alla redazione di una relazione illustrativa in cui ad ogni ostacolo riscontrato nella fase di rilievo vengono associate 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 sarà schematizzato in apposite tabelle e riportato nelle planimetrie di progetto. Ad ogni intervento sarà associata la stima dei costi necessari per l'eliminazione di ciascuna barriera architettonica.

TERZA FASE: programmazione degli interventi

In tale fase, una volta individuati gli interventi, il PEBA si occupa della programmazione sia economica che organizzativa dell'operazione di eliminazione delle barriere architettoniche. In questa fase si stabiliscono le priorità, definendo un programma pluriennale di attuazione costituito da schede in cui inserire le azioni da compiere anno per anno, ponendo particolare attenzione al coordinamento degli interventi, evitando che si realizzino in maniera



occasionale. Nella definizione delle tempistiche occorre anche considerare se tali interventi sono già previsti nel piano triennale delle opere pubbliche, se trattasi di edificio o di spazi di proprietà dell'Ente o mediante interfacciamento con Ente privato, interventi di qualsiasi natura su edifici o spazi urbani.

1.4 Quadro normativo locale

Nel caso di studio, il Comune di Francavilla Fontana, si fa riferimento al Regolamento Edilizio Adeguato al D.P.R. 380/2001, adottato con Deliberazione di Consiglio Comunale n.21/2011, agli artt. 44 e 57, laddove è specificato nel contenuto l'importanza di un approccio alla progettazione universale e 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.



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 nella progettazione di nuovi spazi/edifici pubblici (secondo i requisiti dell'“universal design” o del “design for all”) e nella riqualificazione di spazi/edifici esistenti che necessitano di adeguamento; fissa le caratteristiche funzionali, geometriche, dimensionali e di comfort minime di ogni luogo/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/fruizione di uno spazio collettivo, come definiti dalla vigente normativa.

DISABILITA' MOTORIA	DISABILITA' SENSORIALE	DISABILITA' COGNITIVA
 <p>Presenza di ostacoli fisici. Sono dovuti, più di frequente, alle difficoltà incontrate dalle persone su sedia a ruote o con mobilità limitata a superare rampe di scale o brevi dislivelli o a muoversi in spazi o ambienti di dimensioni limitate (marciapiedi, pensiline del trasporto pubblico, o in edifici pubblici atri, disimpegni, servizi igienici ecc.).</p>	 <p>Assenza di elementi riconoscibili. L’assenza di punti di riferimento visivi, tattile acustici 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, alla rinuncia da parte del disabile stesso a recarsi nel luogo designato, con ricadute negative sulle sue capacità di partecipazione alla vita sociale.</p>	 <p>Assenza di comunicazione e/o di linguaggio condiviso. Si tratta di problemi dovuti a deficit di apprendimento, di attenzione, di comunicazione e di relazioni sociali.</p>



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

Persone con disabilità motorie

Per la maggior parte dei progettisti il superamento delle barriere architettoniche è semplicemente un obbligo normativo; gli interventi che ne conseguono risultano condizionati dallo stereotipo della persona con disabilità vista unicamente come una persona su sedia a ruote.

Il concetto di **persona con disabilità** è, invece, molto più ampio e 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

Il termine *barriera architettonica* viene spesso frainteso e interpretato nel senso limitativo e semplicistico dell'ostacolo fisico. Se questo era effettivamente il suo significato nei primi riferimenti normativi, 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:

1. 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;
2. gli ostacoli che limitano o impediscono a chiunque la comoda e sicura utilizzazione di parti, attrezzature o componenti;
3. 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 impeditate 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 impedisce 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.

Elenco modalità e livelli di utilizzo

Si riporta un elenco che definisce i livelli di accesso e utilizzo di uno spazio o un edificio per tutte le persone ed in particolare per quelle con ridotta o impedita capacità motoria o sensoriale, di raggiungere l’edificio, di entrarvi, di fruire di tutti gli spazi e attrezzature e di accedere ai singoli ambienti.

Accessibilità condizionata: è la possibilità, con aiuto, ovvero con l’ausilio di personale dedicato, di raggiungere l’edificio, di entrarvi agevolmente, di fruire di spazi e attrezzature e di accedere ai singoli ambienti interni ed esterni.

Accessibilità minima: è la possibilità per le persone con ridotta o impedita capacità motoria o sensoriale di raggiungere e utilizzare agevolmente gli ambienti principali e almeno un servizio igienico di uno spazio o edificio pubblico. Per ambienti principali si intendono le aree (in uno spazio aperto) o i locali (in uno spazio costruito) in cui si svolgono le funzioni ivi attribuite.

Accessibilità informatica: è riferita alle disabilità sensoriali e intende la capacità dei sistemi informatici di erogare servizi e fornire informazioni fruibili, senza discriminazioni, anche a coloro che a causa di disabilità necessitano di tecnologie assistite o configurazioni particolari.

Adattabilità: è la possibilità tecnico-economica di modificare, nel tempo, lo spazio costruito, allo scopo di renderlo accessibile e fruibile anche da parte di persone con ridotta o impedita capacità motoria o sensoriale.



Autonomia: è la possibilità, per le persone con ridotta o impedita capacità motoria o sensoriale, di utilizzare lo spazio o edificio pubblico preso in considerazione, comprese le attrezzature, i dispositivi, gli apparecchi e gli impianti in esso contenuti.

Fruibilità: è la possibilità di utilizzare gli spazi aperti e/o costruiti, i servizi informativi ed i mezzi di trasporto.

Orientamento: è la 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.

Sistema di orientamento: sono intese tutte quelle soluzioni di carattere grafico, tattile e acustico adottate singolarmente o integrate fra loro, che facilitano la percezione dei luoghi e l'orientamento, in particolare delle persone non vedenti, ipovedenti o audiolesi.

Tecnologie assistite: sono gli strumenti e le soluzioni tecniche, hardware e/o software, che permettono alla persona disabile di accedere alle informazioni e ai servizi erogati dai sistemi informatici (comandi e guida vocali, app, codici di suoni in apposite sezioni ecc.).

Usabilità: è il grado in cui un prodotto può essere usato da specifici utenti per raggiungere specifici obiettivi con efficacia, efficienza e soddisfazione. Misura la facilità con la quale i contenuti e le funzionalità del prodotto sono disponibili e fruibili dall'utenza, evitando che specifiche funzioni restino, di fatto, inutilizzate. L'usabilità è riferita a prodotti e servizi (recentemente ad siti e applicazioni web). La fruibilità a spazi ed edifici.

I tre livelli qualitativi raggiungibili dalla progettazione senza barriera, ovvero **accessibilità, visitabilità e adattabilità**, rappresentano tre gradi diversi di risposta che il progettista di un ambiente ad uso collettivo deve dare ai sensi di norma per soddisfare la domanda di una facile e agevole mobilità per tutte le categorie di fruitori, ivi comprese le persone con disabilità.

L'**accessibilità** esprime il più alto livello di utilizzo di uno spazio/edificio collettivo (primo livello), in quanto consente la totale fruizione dello spazio nell'immediato; la **visitabilità** rappresenta un livello di accessibilità limitato a una parte più o meno estesa dell'ambiente considerato (secondo livello) e consente, limitatamente alla porzione di spazio visitabile (solo alcuni ambienti), ogni tipo di relazione fondamentale anche alla persona con ridotta o impedita capacità motoria e/o sensoriale; l'**adattabilità**, infine, rappresenta un livello ridotto di utilizzo dello spazio collettivo (terzo livello), potenzialmente suscettibile di trasformazione in accessibilità (primo livello).

Quanto su esplicitato, consiste, in un certo senso, in un'accessibilità "differita" nel tempo e "condizionata" alla realizzazione di determinati interventi di adeguamento o sistemazione già definiti, generalmente, in sede di progettazione, di entità limitata e veloce realizzazione.



Il concetto di accessibilità, come introdotto nell'ordinamento dal D.M. n. 236/1989, inoltre, ricomprende in sé, anche i concetti di "sicurezza" e di "comfort".

Il miglioramento delle condizioni di fruizione di uno spazio pubblico in favore di un'utenza allargata, ovvero non solo limitata alle persone disabili, sia nel caso in cui lo spazio considerato sia uno spazio naturale come un parco o un giardino pubblico, sia un luogo di relazione quale una piazza o un'area mercatale ecc., o nel caso in cui si tratti di un edificio ad uso collettivo quale un museo, una biblioteca o un impianto sportivo ecc., comporta la necessità di garantire un diffuso "comfort urbano", in quanto apre a qualsiasi persona (in qualsiasi condizione psico-fisica si trovi) la possibilità di godere e usufruire appieno di uno spazio di aggregazione e socializzazione, di un'area verde, di una struttura culturale, informativa, ricreativa e ricettiva, di impianti sportivi o per il tempo libero, evitando situazioni di pericolo, di disagio o di affaticamento.

In definitiva, un miglioramento dell'accessibilità delle attrezzature pubbliche collettive aumenta la qualità della vita di tutti i cittadini e dei fruitori della città (pendolari, studenti universitari, turisti, *city users*), sia che si tratti di persone con ridotta capacità motoria o sensoriale, sia che si tratti di persone normodotate, garantendo una piena e fattiva partecipazione alla vita sociale e il più elevato benessere possibile.

E' quindi, opportuno:

- definire le diverse categorie di disabilità fissate dalla normativa, essenziali per stabilire prima dell'effettuazione dei sopralluoghi sui singoli ambienti collettivi, propedeutici alla fase iniziale di raccolta dati, indispensabile alla preparazione del piano, quali siano gli ostacoli che costituiscono limitazioni o impedimenti alla mobilità e alla fruizione del luogo rilevato;
- specificare la distinzione tra ostacoli fisici o percettivi e quindi di barriera architettonica (o meglio, fisica) e barriera percettiva;
- definire i concetti di adeguamento normativo, accomodamento ragionevole e progettazione universale.

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).

Progettazione universale

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.

Ambito sensoriale

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.



3. METODOLOGIA DI ELABORAZIONE DEL PIANO

3.1 Definizione del campo di applicazione

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

Il PEBA di Francavilla Fontana 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 *stakeholders*.

Fino ad oggi, i PEBA sono stati essenzialmente concepiti come quadri descrittivi, più o meno esaustivi, più o meno vincolistici, delle opere da eseguire per eliminare le barriere architettoniche esistenti negli spazi/edifici collettivi oggetto di iniziale monitoraggio.

Il PEBA del Comune di Francavilla Fontana, invece, vuole definire obiettivi di qualità, da una parte puntando su iniziative di informazione sulla disabilità e di supporto ai disabili, dall'altra su azioni concrete di prevenzione alla formazione di nuove BB.AA. e solo successivamente individua le modalità di intervento più idonee al superamento delle barriere esistenti, lasciando ai singoli progettisti la libertà di definire gli aspetti di dettaglio del progetto (scelte sulla distribuzione degli spazi, sul dimensionamento degli ambienti, sui materiali da impiegare, sugli arredi, la segnaletica informativa ecc.).

Tutta la complessità della costruzione metodologica del Piano che trova spazio di trattazione all'interno del Piano stesso, vuole essere una traccia di approccio al tema e fondamentale riferimento per modifiche ed implementazioni nel tempo.

Il Piano Urbano di Eliminazione delle Barriere Architettoniche non si applica alla disciplina dell'edilizia residenziale privata se non retroattivamente a norme che, contenute o richiamate nel PEBA, siano di applicazione cogente all'edilizia privata a prescindere dal PEBA stesso.

3.2 Definizione delle strategie di 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 secondo principio guida sarà costituito nella partecipazione dei cittadini al processo decisionale, ossia della condivisione dei processi di trasformazione o sistemazione dello



spazio pubblico con le associazioni e la cittadinanza, in particolare con coloro che soffrono di qualche tipo di disabilità.

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.

Il PEBA del Comune di Francavilla Fontana ha inteso, quindi:

- definire obiettivi di qualità, sulla base delle indicazioni e delle proposte delle associazioni coinvolte, superando il concetto vincolistico derivante dalla mera applicazione delle norme di settore;
- avviare iniziative di informazione e sensibilizzazione;
- avviare azioni concrete di prevenzione alla formazione di nuove barriere architettoniche;
- individuare modalità e criteri di intervento sull'esistente, demandando ai progettisti la definizione degli aspetti di dettaglio del progetto sui singoli interventi.



4. ARTICOLAZIONE DEL PIANO

Il lavoro è stato articolato in 3 Macro fasi:

1. Analisi dello stato di fatto

- Raccolta delle informazioni sui temi di accessibilità e partecipazione sociale dei disabili;
- Creazione di un percorso partecipato di mappatura dei fabbisogni reali dei disabili;
- Analisi delle situazioni ricorrenti di criticità;
- Individuazione dei livelli di incidenza delle singole macro categorie di BB.AA. in ogni tipologia di spazio collettivo.

2. Redazione dei progetti di abbattimento delle barriere architettoniche

- Definizione delle strategie e linee di intervento;
- Individuazione di azioni e interventi concreti per dare attuazione al Piano;
- Stima dei costi;
- Verifica e valutazioni delle azione e degli interventi individuati;

3. Programmazione degli interventi (da eseguire nel tempo in base a criteri di priorità);



5. DEFINIZIONE DEI PARTNERS

Trattando una materia complessa e ampiamente multidisciplinare, il PEBA ha visto il coinvolgimento di una molteplicità di attori e soggetti in ogni fase del suo sviluppo, comprendendo competenze di tipo tecnico, urbanistico, sociale, culturale ed educativo. In quest'ottica è stato elaborato l'elenco dei soggetti invitati a dare il loro contributo per la stesura del piano, con particolare riferimento alle categorie sotto-elencate:

- assessorati e settori comunali: in particolare sono rilevanti l'ambito urbanistico, dei lavori pubblici e delle manutenzioni, l'edilizia scolastica e sportiva, il settore servizi sociali, in quanto direttamente coinvolti nella definizione delle misure di intervento e programmazione degli interventi;
- associazioni di riferimento di gruppi di persone con disabilità;
- associazioni di categoria che rappresentano il tessuto commerciale della città;
- associazioni attive in ambito socio-culturale, della mobilità, sportivo, economico, ecc.;
- cittadini.

Il contributo di cittadini e associazioni è stato indispensabile per individuare le reali esigenze e bisogni non soltanto delle persone con disabilità permanenti di tipo motorio, sensoriale o cognitivo, ma anche di tutti i soggetti che vivono situazioni di disagio nel muoversi in città: anziani con o senza ausili, accompagnatori e familiari di disabili, persone che conducono passeggiino o carrozzina, persone con disabilità temporanee o problemi motori, persone con deficit visivo o uditivo, persone con problemi cardiorespiratori, donne in gravidanza, etc. Il contributo degli enti e dei settori comunali ha consentito di tenere conto di competenze e approcci metodologici 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.



6. LINEE DI AZIONE DEL PIANO

6.1 Indicazione delle azioni e misure strategiche per l'abbattimento delle barriere fisiche, sensoriali, organizzative

Alle misure di superamento delle barriere vanno affiancate idonee azioni di informazione e sensibilizzazione di progettisti, esecutori, cittadini, dipendenti comunali, amministratori, enti operanti sul territorio comunale. Tali azioni iniziano durante la redazione del PEBA, in particolare mediante il percorso di partecipazione, ma per essere efficaci e portare a risultati duraturi in termini di comportamenti e abitudini vanno intraprese e promosse su lungo periodo e sulla base del Piano. A tale proposito, da parte dell'Amministrazione sarà importante la promozione di strategie di comunicazione e divulgazione in tema di mobilità, fruibilità e sicurezza dei luoghi, utilizzo in autonomia degli spazi e delle attrezzature. Infine, considerata la modalità di redazione del presente PEBA, rivestirà particolare rilievo la diffusione online delle informazioni acquisite e delle soluzioni proposte che si vorrà condurre nelle fasi successive alla redazione, al fine di renderlo uno strumento flessibile.



7. DEFINIZIONE DEL PERCORSO PARTECIPATO

Il percorso di partecipazione, ideato ai fini della redazione del PEBA, deriva dall'analisi delle seguenti informazioni:

- obiettivi dell'Amministrazione;
- soggetti da coinvolgere;
- numero di abitanti;
- attività già in itinere o avviate in passato;
- morfologia della città;
- budget;
- tempi.

Gli obiettivi principali del percorso di partecipazione sono stati i seguenti:

- INFORMARE i cittadini sul PEBA;
- CONDIVIDERE gli obiettivi del Piano;
- RACCOGLIERE segnalazioni e proposte;
- INDIVIDUARE gli ambiti prioritari.

L'adozione di un metodo di redazione partecipato è stato motivato dall'esigenza di elaborare un Piano il più possibile aderente alle esigenze di chi vive gli spazi e dalla volontà di costruire un rapporto di fiducia tra Amministrazione e cittadini. I benefici indiretti della partecipazione sono legati al coinvolgimento e al senso di appartenenza dei cittadini, alla valorizzazione delle risorse locali, alla costruzione di una maggiore consapevolezza sul contributo che possono fornire i singoli individui.

Al fine di rendere disponibili varie modalità di interazione e di agevolare il confronto con i diversi soggetti, il percorso di partecipazione è stato organizzato in due canali:

il primo consiste nello svolgimento di momenti di incontro diretti con cittadini e portatori di interessi diffusi (come incontri diretti con le associazioni e con i cittadini); il secondo con l'utilizzo di strumenti informatici (come il questionario online messo a disposizione della cittadinanza).



8. CRITERI DI INDIVIDUAZIONE DELL'AREA DI INTERESSE

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.

Il gruppo di lavoro ha prioritariamente e in forma partecipata individuato l'area di intervento, considerando ed acquisendo i progetti previsti nel PUMS e dal PUG, andando a implementare i progetti ivi presenti 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.

Trattandosi del primo PEBA della città, l'area ha rappresentato il primo nucleo di un sistema di accessibilità in grado di estendersi armonicamente sul territorio comunale, traendo dalle soluzioni concrete proposte su spazi urbani ed edifici, soluzioni generalizzabili ed estensibili all'intera città.

Pertanto, in linea di massima, si è ritenuto opportuno che:

- l'estensione dell'area di intervento e la sua configurazione garantissero la realizzazione di un continuum urbano di spazi-percorsi-funzioni accessibili (non interventi spot);
- che possedesse 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.

9. DEFINIZIONE DELLA METODOLOGIA DI RILEVAMENTO

La rilevazione architettonica ha riguardato spazi (strade, piazze e giardini) ed edifici pubblici e di uso pubblico e privati ad uso pubblico, ivi compresa la rete stradale principale di avvicinamento all'area (nodi principali), la rete viaria interna indicata come itinerari nel PUMS e gli spazi ciclo-pedonali, gli accessi agli edifici/spazi/attrezzature/servizi e loro pertinenze aperte al pubblico, le aree di parcheggio, le aree e attrezzature a vocazione turistica, i luoghi di aggregazione all'aperto e in generale quegli spazi, aperti e scoperti, nei quali si svolge la vita di relazione nell'area di intervento.

La rilevazione è stata effettuata nel corso di sopralluoghi finalizzati ad individuare localizzazione, tipologia e quantità 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, 70 edifici di cui 36 di proprietà comunale ad uso pubblico e 33 di altra proprietà (Provincia, ASL, Stato, privati), ma pur sempre ad uso pubblico.



Molti degli edifici privati ad uso pubblico sono, comunque, stati esaminati in quanto questa necessità è stata espressamente richiesta dai cittadini durante il questionario. Per le stesse criticità sono state fornite soluzioni progettuali di eliminazione delle barriere architettoniche, ma non sono state definiti i costi, in quanto essi dovranno essere sostenuti direttamente dai privati e non potranno incidere sulle casse comunali.

L'operazione propedeutica alla definizione degli interventi di superamento delle BB.AA. da eseguire nei luoghi di intervento, consiste nel censimento di tutti gli spazi/edifici collettivi di proprietà del Comune, destinati ad uso pubblico o edifici privati ad uso pubblico 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 di avvicinamento e 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 un adeguato livello estetico del progetto.

Al fine di dare una visione esaustiva degli edifici ad uso pubblico della città, inoltre, si ritiene utile riportare l'elenco di chiese presenti in città per le quali non sono state effettuate le indagini in quanto di proprietà della Curia. Spesso trattasi, inoltre, di beni vincolati, la cui soluzione progettuale richiede significative condivisioni tecniche con la Soprintendenza ai Beni Architettonici. Si auspica, in futuro, una estensione del lavoro del Piano anche a tali edifici al fine di avere delle risposte progettuali anche per essi e coerenti con quelle previste nel Piano.



ELENCO CHIESE

CHIESE	
1	Parrocchia dello Spirito Santo
2	Chiesa Rettoria di Sant'Alfonso Maria de Liquori
3	Parrocchia Sette Dolori
4	Basilica Pontificia Minore del Santissimo Rosario
5	Chiesa San Sebastiano
6	Congregazione Suore Maria S.S. Addolorata
7	Centro Sociale Polivalente M.I.T.A.G
8	Chiesa del milord mmeru a lu Critazzu.
9	Chiesa dell'Immacolata Concezione
10	Chiesa di San Eligio
11	Chiesa di San Nicola di Myra
12	Arcipretura Parrocchia Ss. Rosario E Di S. Maria Della Fonte
13	Chiesa Cristiana Ortodossa "Sacro Manto della Madre di Dio"
14	Chiesa di San Lorenzo Martire
15	Provincia Di San Giuseppe Dei Frati Minorì
16	Chiesa Maria Santissima Della Croce
17	Suore Oblate di Nazareth
18	Parrocchia Maria Santissima Del Carmine
19	Parrocchia S. Orsola
20	Parrocchia S. Maria Goretti
21	Chiesa Rettoria di Santa Chiara d'Assisi



10. DEFINIZIONE DELLA MODALITA' DI ANALISI DELLO STATO DI FATTO E MAPPATURA DELLE BARRIERE

10.1 Analisi dello stato di fatto di edifici e spazi urbani e mappatura delle criticità

L'attività di analisi dello stato di fatto e delle criticità esistenti su edifici e aree urbane trova la sua sintesi nella mappatura delle barriere che consente di individuare le problematiche più comuni in tema di accessibilità e fruibilità dei luoghi pubblici per le categorie di persone in difficoltà motoria o sensoriale.

La mappatura è stata eseguita, schematicamente, mediante:

- Sopralluoghi degli spazi/edifici collettivi;
- Compilazione di questionari o di schede descrittive predisposte alla comprensione delle situazioni esistenti negli spazi/edifici analizzati;
- Elaborazione di una relazione conclusiva, corredata da elaborati grafici sugli elementi rilevati.

L'analisi dello stato di fatto partita dagli edifici è stata estesa ai percorsi del centro cittadino e ha individuato in modo condiviso i percorsi, approfondendo una serie di tracciati pilota 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, comprese quelle percettive;
- situazioni di pericolo per la sicurezza dei pedoni;
- presenza di servizi pubblici o di uso pubblico, luoghi di interesse, attrattori;
- itinerari a mobilità 30 individuati nel Piano Urbano di Mobilità Sostenibile (PUMS).

La scelta condivisa dei percorsi da analizzare e delle priorità di intervento è considerata preferibile in quanto:

- rappresenta un importante momento di partecipazione e di responsabilizzazione della cittadinanza;
- permette di coinvolgere ogni quartiere della città, senza privilegiare una zona rispetto ad un'altra;
- favorisce un maggior scambio di conoscenze e competenze fra gli attori coinvolti;
- consente di intervenire su percorsi prioritari per gli utenti, con un riscontro concreto sulla fruibilità percepita degli spazi;
- risponde maggiormente alla logica pianificatoria e di programmazione propria dello strumento stesso.

A supporto della fase di analisi è stata utilizzata come base dati per la raccolta delle criticità e la loro mappatura all'interno della città, l'app "No Barriere" creata dall'Associazione Luca Casoni, a cui il Comune di Francavilla Fontana da tempo aveva già aderito.



Con questa applicazione per smartphone e tablet è infatti possibile segnalare rapidamente problemi, disservizi, barriere architettoniche, violazioni: basta fotografare e geolocalizzare la barriera, che viene automaticamente caricata sulla mappa e la segnalazione arriva direttamente all'Amministrazione comunale. L'app., oltre a costituire un vero e proprio servizio dal cittadino per il cittadino, è uno strumento di sensibilizzazione sul tema della disabilità. Sulla app. attiva per la città di Francavilla Fontana, erano presenti già delle segnalazioni, poi prese in considerazione nella fase progettuale.



Di seguito di riporta l'elenco degli edifici pubblici e privati ad uso pubblico e degli spazi pubblici selezionati che sono stati oggetto di analisi e di progettazione.

ELENCO EDIFICI PUBBLICI E PRIVATI AD USO PUBBLICO CONSIDERATI:

Nr.	Denominazione	Indirizzo	Nr. Civ.	Fogli	Mappale	Subalterno	STATO
1	UFFICI COMUNALI SEDE PRINCIPALE	via MUNICIPIO	12	214	242	Sub.1/P1	ESAMINATO
2	UFFICI GUARDIA DI FINANZA	via CHIARISTE	4	214	242	Sub.1/P2	ESAMINATO
3	ALLOGGIO CUSTODE	via MUNICIPIO	1	214	242	Sub.2	NON ESAMINATO - ABITAZIONE
4	SEDE BIBLIOTECA COMUNALE UFFICI COMUNALI	via BARBARO FORLEO	11D	214	2949 + 464		ESAMINATO
5	EX PERTURA	vico CASTELLO	6	214	2949 + 464		ESAMINATO
6	CASTELLO	via MUNICIPIO via MUNICIPIO	2, 29	214	476	Sub.2	ESAMINATO
7	CASTELLO	MUNICIPIO	2	214	476	Sub.1	ESAMINATO
8	ALLOGGIO CUSTODE DEL CASTELLO	via MUNICIPIO	2	214	476	Sub.3	
9	IMMOBILE EX BIBLIOTECA	PIAZZA DANIE	1-23-2	214	287(qra)284,286)	Sub.1,2,3	NON ESAMINATO - CHIUSO
10	SCUOLA MATERNA	via NICOLA DISTANTE	5	214	6041	Sub.0	ESAMINATO
11	SCUOLA MATERNA	via NICOLA DISTANTE	7	214	6039	Sub.0	ESAMINATO
12	TEATRO COMUNALE "IMPERIALI"	via MUNICIPIO	6	214	475	Sub.0	ESAMINATO
13	UFFICI POLIZIA MUNICIPALE	via per SAN VITO	142	119	617,74,75,76		ESAMINATO
14	SCUOLA MATERNA	via QUINTO ENNIO	SNC	214	6184	Sub.0	ESAMINATO
15	TERZA SEDE UFFICI COMUNALI (servizi sociali)	piazza MARCONI	14	214			ESAMINATO
16	SCUOLA MATERNA via SETTEMBRINI	VIA SETTEMBRINI	SNC	214	6209	Sub.0	ESAMINATO
17	SCUOLA MATERNA (ASILLO NIDO)	vico CTSARTI BATTISTI	SNC	136	1873	Sub.0	ESAMINATO
18	SCUOLA MATERNA	via UMBERTO SALERNO	SNC	136	1904	Sub.0	ESAMINATO
19	SCUOLA MATERNA	via NAZARIO SAURO	152	136	1938	Sub.0	ESAMINATO
20	SCUOLA MATERNA "CALO"	viale LILLA	SNC	214	6300		ESAMINATO
21	SCUOLA ELEMENTARE	via VITTORIO VENETO	SNC	136	10	Sub.1	ESAMINATO
22	PALESTRA DELLA SCUOLA ELEMENTARE	via VITTORIO VENETO	SNC	136	820		ESAMINATO
23	ALLOGGIO CUSTODE	via SUOR ANTONIETTA	SNC	136	10	Sub.2	NON ESAMINATO - ABITAZIONE
24	EX SCUOLA MATERNA(USO DEPOSITO)	ZULLINO	14-20	118	1910	Sub.0	NON ESAMINATO - USO PRIVATO
25	SCUOLA ELEMENTARE E MATERNA	via SUOR ANTONIETTA	14-20	118	1911	Sub.1	ESAMINATO
26	ALLOGGIO CUSTODE	via SUOR ANTONIETTA	14-20	118	1911	Sub.2	NON ESAMINATO - ABITAZIONE
27	SCUOLA ELEMENTARE via LILLA	via MONTESSORI, viale VINCENZO ILLA viale	SNC	214	6300	Sub.0	ESAMINATO
28	SCUOLA MATERNA	VINCENZO ILLA viale	11	136	1906	Sub.0	ESAMINATO
29	SCUOLA MATERNA	via TOGLIATTI	29	118	1883	Sub.0	ESAMINATO
30	FABRICATO PER SUPERMERCATO "Famila"						NON ESAMINATO - USO PRIVATO
31	EX CONVENTO SAN BIAGIO	via SAN MAGIO	9-21	214	1782	Sub.1	
32	LOCALI IN USO POI ISPORT (PARTE EX CONVENTO)	via QUARANTA	2-4	214		Sub.2	ESAMINATO
33	SCUOLA MATERNA	via GABRIELE D'ANNUNZIO	22	136	932	Sub.0	ESAMINATO
34	SCUOLA ELEMENTARE	via ORATORIO DELLA MORTA	2,4,6	214	4383	Sub.0 Sub.0	ESAMINATO
35	SCUOLA MATERNA(solo Fabbricato)	via COTOGNO	SNC	118	1868		ESAMINATO
36	SCUOLA ELEMENTARE	viale GIUSEPPE ABBADESSA	SNC	136	1894	Sub.1	ESAMINATO
37	ALLOGGIO EX CUSTODE	viale GIUSEPPE ABBADESSA	SNC	136	1898	Sub.2	NON ESAMINATO - ABITAZIONE
38	SCUOLA MEDIA "BILOTTA"	via GIUSEPPE MAZZINI	23,25,2	214	2458	Sub.2	ESAMINATO
39	SCUOLA MEDIA "VIRGILIO"	via BARBARO FORLEC	7	118	117	Sub.3	ESAMINATO
40	SCUOLA MEDIA "SAN FRANCESCO"	via ISONZO	SNC	214	3011 + 6084		ESAMINATO
41	LICTO CLASSICO PALESTRA	via IMPERIALI	23	214	3145	Sub.0	ESAMINATO
42	MAGAZZINO COMUNALE (DEPOSITERIA)	C.DA "CARLO DI NOI	SNC	97	04.357.359.361,363,3		NON ESAMINATO - USO PRIVATO
43	VECCHIO OSPEDALE (parte comunale)	INTERIORE" Porta Carmine	SNC	214	65		ESAMINATO
44	EX TRIBUNALE-ORA SEDE GUARDIA DI FINANZA	via per CEGLIE, via ZULLINO	SNC	118	77		ESAMINATO
45	LABORATORIO	via SAN LORENZO	208	119	428	Sub.0	NON ESAMINATO - USO PRIVATO
46	CAMPIDO SPORTIVO CON SPOGLIATOI	via per CEGLIE	KM	118	77		ESAMINATO
47	EX ISTIT. PROFESS. PER L'AGRARIA	via per GROTTAGLIE	3	114	55 E 101		NON ESAMINATO - ABBANDONATO
48	VILLA COMUNALE	via MONTESSORI	22	214	2,94429E+11		ESAMINATO
49	CENTRO INDIACAPPATI	via CAOUR	22	118	705 1 1882		ESAMINATO
50	CENTRO INTERMODUALE (UFFICI E MAGAZZINI)	di fianco alla ferrovia	SNC	132	465		NON ESAMINATO - ABBANDONATO
51	AREA HERA	via MATTEOTTI/Ivia MULINI via	SNC	214	2993	Sub.0	NON ESAMINATO - ABBANDONATO
52	FABBRICATI INPS	P.I.U. BANDIERA	74-76	118		117	ESAMINATO
53	SEDE UFFICIO CIRCOSCRIZ. DEL LAVORO	via B. FORLEO, via GONFALONIERI	1	214	5705 + 5341		ESAMINATO
54	CHIESA MADONNA DELLE GRAZIE	via MADONNA DELLE GRAZIE	SNC	116		1	NON ESAMINATO - ABBANDONATO
55	MERCATO GENERALE ORTOFRUTTICOL	via per GROTTAGLIE, Z.I	118	136		2	NON ESAMINATO - ABBANDONATO
56	SEDE SCUOLA MUSICALE(ex MERCATO	via TRENTO	118	119	M191		ESAMINATO
57	CIMITERO COMUNALE	via SAN VITO	48	119	318 A		ESAMINATO
58	CIMITERO COMUNALE (Ampiantamento)	via SAN VITO	48	119	69	Sub.0	ESAMINATO
59	POZZO ARTESIANO	contrada BAX					NON ESAMINATO
60	DISCARICA CONDA MATROCCOLC	via per OSTUNI	77	3,			NON ESAMINATO
61	DISCARICA CONDA FEUDO INFERIORE	via per SAN VITO	44	214	145.146.147.148		NON ESAMINATO
62	AUTORIMESSA	via DELLI SANTI	77		1712		NON ESAMINATO - USO PRIVATO
63	ABITAZIONE ALLOGGIO COMANDANTE Gdf	via LUIGI RAGGIO	38	135	251	Sub.4	NON ESAMINATO - ABITAZIONE
64	ABITAZIONE (UNITA ALLA PRECEDENTE)	via LUIGI RAGGIO	36	135	251	Sub.6	NON ESAMINATO - ABITAZIONE
65	UNA ABITAZIONE, UN NEGOZIO, UNA AUTORIMESSA	via COTOGNO	5, 7	214	457		NON ESAMINATO - ABITAZIONE
66	ABITAZIONE	via COTOGNO famv. Fili BANDIERA	61	214	457		NON ESAMINATO - ABITAZIONE
67	ABITAZIONE	via ROCCELLA	2	214	240		NON ESAMINATO - ABITAZIONE
68	LABORATORIO DI FAI EGNAFIERA (di 40 mq.)	vico I CASTELLO	21	214			NON ESAMINATO - USO PRIVATO
69	ABITAZIONE (40 mq.)	vico SPIAZZO PIETÀ via					NON ESAMINATO - ABITAZIONE
70	ABITAZIONE	CRISPI via CAMPAGNA					NON ESAMINATO - ABITAZIONE
71	ABITAZIONE						NON ESAMINATO - ABITAZIONE



ELENCO SPAZI PUBBLICI CONSIDERATI:

ITINERARIO ANELLO CENTRO STORICO COMPATTO - COME DA PUMS	
1	Via Barbaro Forleo
2	CORSO UMBERTO I
3	Corso Garibaldi
4	Via Francesco Crispi
5	Via Immacolata
ITINERARIO STAZIONE-CENTRO - COME DA PUMS	
6	Via Raggio
7	Via Manzoni
8	Viale Lilla
9	Via Roma
10	Via D'Angiò
ITINERARIO SCUOLE 1 - SAN FRANCESCO - COME DA PUMS	
11	Via Baletta
12	Via IV di Novembre
13	Via Fabio Filzi
14	Via Magli
15	Via Gorizia
16	Via Regina Elena
ITINERARIO SCUOLE 2 - SAN LORENZO - COME DA PUMS	
17	Via San Lorenzo
18	Via Savoia
19	Via Abbadesa
ITINERARIO CENTRO OSPEDALE - COME DA PUMS	
20	Via Madonna delle Grazie
ROTATORIE DI PROGETTO - COME DA PUMS	
21	Via Roma - Viale Lilla - Via San Francesco
22	Viale Lilla - Via Filippo D'Angiò - Via Quinto Ennio - Via Michele Imperiali
23	SS603 - SP52 - Via Filippo D'Angiò
24	Via per Grottaglie - Via San Francesco d'Assisi - Via Carlo Pisacane
25	SP Ceglie Messapica - Via Forleo - Via Crispi - Via di Vagno - Via Zullino
PARCHEGGI DI SCAMBIO DI PROGETTO - COME DA PUMS	
26	Area nord-est - Via Nicola Distante - Via Padre Camillo Campanella
27	Area nord - Polo Ospedaliero
28	Area Stazione Ferroviaria Francavilla Fontana
PIAZZE E GIARDINI	
29	Villa Comunale
30	Piazza Umberto I
31	Piazza Guglielmo Marconi
32	Piazza Giovanni XXIII ^o
33	Piazza Vittorio Emanuele II
34	Piazza Maresciallo Dimitri
35	Piazza Matteotti
36	Skate park Francavilla Fontana
PERCORSI DI AVVICINAMENTO AGLI EDIFICI COMUNALI	
37	Via Cesare Battisti
38	Via Camillo Benso conte di Cavour
39	Via Maria Montessori
40	Via Gabriele D'Annunzio
41	Via Giosuè Carducci
42	Via Palmiro Togliatti
43	Via Umberto Salerno
44	Via Cotogno
45	Via Fratelli Bandiera
46	Via Luigi Einaudi
47	Via Nicola Distante
48	Via Quinto Ennio
49	Via Zullino
50	Via Vittorio Veneto
51	Via Trento
52	Via Mazzini
53	Via Isonzo
54	Via San Vito
55	Via Confalonieri
56	Via Arciprete Quaranta

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 e non approfonditi, invece, quegli immobili ad uso privato o in stato di abbandono e suscettibili, pertanto, di sostanziali interventi di ristrutturazione e/o rifunzionalizzazione, per i quali è necessario un progetto integrato in cui l'eliminazione delle barriere architettoniche sia coerente con la funzione che l'edificio svolgerà nel suo futuro e che oggi non è ancora nota.

Il censimento degli edifici si è svolto seguendo due livelli di definizione:



- per gli edifici di proprietà comunale (uffici comunali e scuole del primo ciclo di istruzione) e per gli edifici di proprietà di altri Enti, ma di notevole interesse pubblico (Strutture sanitarie, scuole provinciali), il rilievo è stato svolto anche all'interno dei singoli edifici;
- per gli edifici pubblici di proprietà di altri Enti e per gli edifici privati ad uso pubblico, il rilievo si è svolto soltanto all'esterno dei fabbricati, analizzandone gli accessi.

La visita e l'analisi delle singole strutture è stata anticipata con specifiche richieste che l'Amministrazione Comunale ha provveduto ad inviare ai propri uffici, agli istituti comprensivi, agli istituti superiori e alle strutture di pubblica sicurezza. Questo ha permesso di svolgere l'attività di rilievo nella piena collaborazione con i referenti che le istituzioni e gli uffici coinvolti hanno reso disponibili per consentire e facilitare l'accesso e la visita alle singole strutture.

Gli edifici analizzati sono stati raggruppati nelle seguenti categorie:

- edifici scolastici;
- strutture sanitarie;
- edifici comunali;
- forze armate;
- strutture sportive.

I rilievi eseguiti sugli stessi, successivamente, sono stati rivisitati con gli *stakeholders*, al fine di condividere linguaggi comuni e comuni visioni di correzioni e superamento delle barriere esistenti.

Dalle verifiche sono stati esclusi alcuni edifici comunali in stato di abbandono in quanto gli stessi saranno oggetto di future rifunzionalizzazioni che richiederanno adeguamenti *ad hoc* ed in funzione delle nuove progettualità.

Per completezza informativa, si riporta l'elenco degli edifici abbandonati e che saranno oggetto di future progettualità:

72	UFFICI EX ASSOCIAZ. "CONCRITO BANDISTICO"	via L.I.L.A	14	214	456		NON ESAMINATO - ABBANDONATO
73	FABBR. IN RISTRUTTURA EX MERCATO COPERTO)	piazza UMBERTO I	SNC	214	1279		NON ESAMINATO - ABBANDONATO
74	ABITAZIONE (17 mq.) P.I	via ROCCELLA	26	214			NON ESAMINATO - ABITAZIONE
75	CAMPIDOLO CON ALLOGGIO CUSTODEL	via C. A. DALLA CHILSA (RIONE 167) via per GROTTAGLIE	SNC	136	58		NON ESAMINATO - ABBANDONATO
76	EX CENTRO POLISPORTIVO						NON ESAMINATO - ABBANDONATO
77	CANILE SANITARIO (EX MATTATOIO)	via per ORIA	SNC	137	146	Sub.2	NON ESAMINATO - ABBANDONATO
78	ALLOGGIO CUSTODE CANILE SANITARIO (EX MATTATOIO)	via per ORIA	SNC	137	146	Sub.1	NON ESAMINATO - ABITAZIONE
79	BAGNI PUBBLICI	Piazza UMBERTO I	SNC	214			NON ESAMINATO - CHIUSO
80	BAGNI PUBBLICI	via LUIGI EINAUDI	SNC	118	147(Darte)		ESAMINATO
81	PORIA CARMINE	di fronte a ospedale vecchio					NON ESAMINATO
82	PORTA CAPPUCCINI	di fronte al Tribunale					NON ESAMINATO
83	PORTA BORGOCROCE	far o PORTA BORGOCROCE		214	M		NON ESAMINATO
84	EX SCUOLA RURALE	CONTRADA PANE E PASSOLE	SNC	12	251	Sub.0	NON ESAMINATO - ABBANDONATO
85	EX SCUOLA RURALE	CONTRADA TORULLO SUPERIORE	SNC	53	252	Sub.0	NON ESAMINATO - ABBANDONATO
86	EX SCUOLA RURALE	CONTRADA "POZZO PALONE"	SNC	34	314	Sub.0	NON ESAMINATO - ABBANDONATO
87	EX SCUOLA RURALE	CONTRADA "BONTEMPO"	SNC	71	247	Sub.0	NON ESAMINATO - ABBANDONATO
88	EX SCUOLA RURALE	CONTRADA "DIFESA"	SNC	16	154	Sub.1	NON ESAMINATO - ABBANDONATO
89	EX SCUOLA RURALE	CONTRADA "BAX"	SNC				NON ESAMINATO - ABBANDONATO
90	PALAZZETTO DELLO SPORTE	via PIERO ARGENTINA		136	17		ESAMINATO
91	SCUOLA MUSICALE COMUNALE	VIA TRENTO	48	136	318		ESAMINATO
92	FABBRICATO DA IDENTIFICARE	vicina a ferrovia (zona SUD-OVEST)		134	797		NON ESAMINATO
93	IMMOBILE SEDE CROCE ROSSA ITALIANA	VIA VILLA CASTELLI	17-19	134	770	Sub.0	ESAMINATO



La mappatura delle criticità presenti sul territorio, come detto, prende il via dai dati raccolti da prime indagini effettuate sui siti web e sull'app "No Barriere", e da quanto emerso dal servizio giornalistico su canale 85 del 6 luglio 2019 circa le barriere architettoniche che impediscono di effettuare una normale passeggiata lungo le vie di Francavilla Fontana da parte di chi è su sedie a ruote.

In particolare, sull'app "No Barriere" sono presenti alcune segnalazione dei cittadini riguardo criticità ricorrenti emerse lungo le strade e gli spazi pubblici del Comune di Francavilla Fontana.

Risultano, nel dettaglio:

- Strade dissestate e poco praticabili, con rischio di inciampi e cadute per tutti gli utenti;
- Mancanza di scivoli o rampe nel raccordo strada/marciapiede;
- Marciapiedi poco praticabili, a causa della larghezza del marciapiede stesso, dello stato della pavimentazione, dei restringimenti di percorrenza, della presenza di arredo urbano o siepi incolte che ostacolano il percorso;
- Mancanza di zone di sosta o panchine in grandi spazi pubblici all'aperto come le piazze;
- Mancanza di segnaletica in corrispondenza di attraversamenti pedonali;
- Mancanza di sistemi di salita per persone su sedia a ruota o carrozzine in alcuni edifici comunali;
- Bordi rialzati o gradini troppo alti che impediscono l'agevole salita su marciapiede.

A tal fine si riportano di seguito le segnalazioni ritrovate sull'applicazione e che sono state acquisite all'interno dell'analisi delle criticità.



<div style="background-color: #f0f0f0; padding: 10px;"> <p>Indietro ! Indietro</p>  <p>FRANCAVILLA FONTANA scivolo per disabili mancante <i>viale abbadessa 68</i> Tipologia: BARRIERA STRADEALE Stato: Start Segnalazione inserita il: 17 set 2019 Commento: Per cortesia vuoi esaudire questa richiesta perchÃ© essendo disabile grave sono impossibilitato a muovermi e devo usare per forza la carrozzina. Sicuro di quanto sopra la salute</p> </div>	<div style="background-color: #f0f0f0; padding: 10px;"> <p>Indietro ! Indietro</p>  <p>Francavilla Fontana Raccordo Strada/marcia piede Per Superamento Barriera Architettonica <i>Francavilla Fontana Corso Umberto I, 40</i> Tipologia: Stato: Start Segnalazione inserita il: 18 ago 2019 Commento: Scivolo Per Raccordo Strada Marcia piede Realizzato In Modo Tale Da Impedirne Il Superamento Della Barriera Architettonica A Causa Dell'esistenza Di Gradini Superiori A Quello Consentito Dalla Norma</p> </div>
<div style="background-color: #f0f0f0; padding: 10px;"> <p>Indietro ! Indietro</p>  <p>Francavilla Fontana strada in pessime condizioni <i>via massari 65,</i> Tipologia: Stato: Start Segnalazione inserita il: 28 ago 2019 Commento: credo che via massari sia una delle strade di Francavilla Fontana piu disastrate fate qualcosa</p> </div>	<div style="background-color: #f0f0f0; padding: 10px;"> <p>Indietro ! Indietro</p>  <p>FRANCAVILLA FONTANA buche <i>Via Occhi Bianchi 72021 Francavilla Fontana Brindisi Puglia Italia</i> Tipologia: BARRIERA STRADEALE Stato: Start Segnalazione inserita il: 26 giu 2019 Commento: Immaginiamo quanti bambini e anziani sono caduti grazie a queste buche... e quanti ne cadranno</p> </div>



Francavilla Fontana
avoragine uscita locale
Viale Lilla Vincenzo, 83

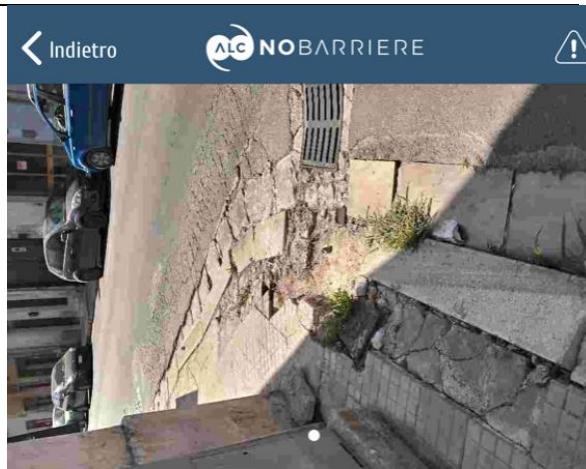
Tipologia:

Stato: **Start**

Segnalazione inserita il: 13 giu 2019

Commento:

dopo varie segnalazioni spero di prendere un provvedimento



Francavilla Fontana
Marciapiede Impraticabile Sia Per I Diversamente Abili Che Per Gli Abili
Via S. Francesco, 343

Tipologia:

Stato: **Start**

Segnalazione inserita il: 9 ago 2019

Commento:

Marciapiede Pericoloso, Considerando Che La Strada, Via Settembrini Angolo Via San Francesco È A Scorrimento Veloce, E Il Pedone È Costretto A Scendere Sulla Strada Per Percorrere Que Tratto.



Francavilla Fontana
Restringimento Marciapiede
Corso Umberto I, 49

Tipologia:

Stato: **Start**

Segnalazione inserita il: 20 giu 2019

Commento:

Il Marciapiedi È Molto Stretto



Francavilla Fontana
 Traffico
Via Abramo Flora, 6

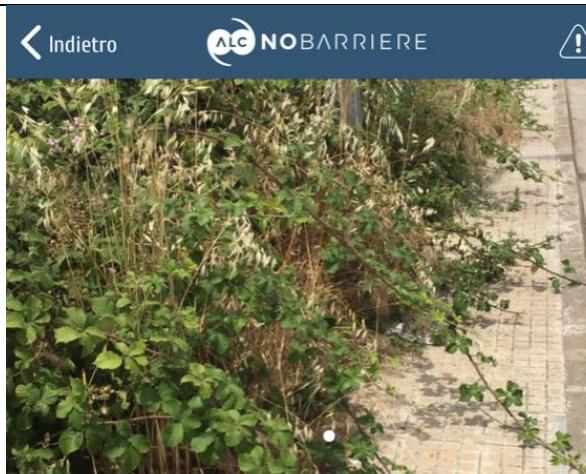
Tipologia:

Stato: **Start**

Segnalazione inserita il: 30 giu 2019

Commento:

Marciapiede Stretto E Traffico Veicolare Sostenuto.



FRANCAVILLA FONTANA

segnalazione

Via Suor Antonietta Zullino 72021 Francavilla Fontana Brindisi...

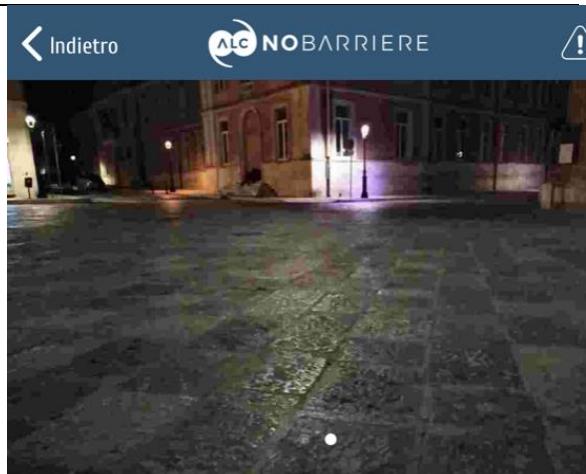
Tipologia: **ALTRÒ**

Stato: **Start**

Segnalazione inserita il: 22 giu 2019

Commento:

Ècco come noi genitori andiamo a prendere i nostri figli dalla scuola



Francavilla Fontana

Panchine in piazza Giovanni XXIII

Giovanni XXIII, Snc, Francavilla Fontana

Tipologia:

Stato: **Start**

Segnalazione inserita il: 24 ago 2019

Commento:

Si suggerisce l'installazione di panchine intorno alla piazza, per meglio poter ammirare la bellezza della piazza senza sedersi sui marciapiedi.



FRANCAVILLA FONTANA

Segretariato sociale

Piazza Guglielmo Marconi, 36 72021 Francavilla Fontana Brindi...

Tipologia: **BARRIERA ESERCIZIO PRIVATO**

Stato: **Start**

Segnalazione inserita il: 14 giu 2019

Commento:

Impossibilità di salire con carrozzina e passeggini



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 in cartografia. 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, dalla persona anziana al non vedente, dalla donna in stato di gravidanza, alla mamma con i bambini piccoli, alla persona su sedia a rotelle 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 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.

PERCORSI

- Stato della pavimentazione
- Larghezza
- Inclinazione longitudinale
- Inclinazione trasversale
- Dislivello con superficie carrabile
- Presenza di guide naturali o artificiali
- Illuminazione

INTERSEZIONI

- Presenza di scivolo/rampa/raccordo
- Altezza scalino
- Presenza di pavimentazione tattile
- Presenza di segnalazione acustica ai semafori
- Illuminazione

RAMPE

- Inclinazione
- Larghezza



OSTACOLI

- Tipo di ostacolo
- Riduzione larghezza percorsi
- Maglia grigliati
- Altezza scalini
- Altezza da terra

EDIFICI

- Parcheggio
- Accesso
- 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 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 su scheda sono state riepilogate su una matrice di accessibilità che riassume le informazioni di ogni categoria, attribuendo tre codici:

- **S:** requisito rispettato;
- **L:** requisito limitatamente rispettato;
- **N:** requisito non rispettato.

La valutazione sintetica dell'accessibilità dell'intero edificio (graduata secondo i livelli: buona, discreta, limitata, scarsa) deriva dalla combinazione dei codici attribuiti a ogni categoria, 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 non vedenti e ipovedenti e l’utilizzo degli spazi in completa autonomia.

Per rappresentare adeguatamente le informazioni raccolte, sono state redatte, poi, mappe sintetiche descrittive dello stato di fatto ad una scala di dettaglio sui singoli percorsi, su cui sono stati inseriti e rappresentati gli elementi geografici rilevati. Sulle tavole di analisi sono state riportate le fotografie dei punti critici rilevati lungo il percorso, al fine di agevolare l’individuazione delle criticità e la corretta determinazione degli interventi di adeguamento. L’analisi sull’accessibilità viene, quindi, esplicitata sulle mappe di dettaglio attribuendo agli elementi geometrici una valutazione del livello di accessibilità: l’accessibilità è stata definita buona, discreta, limitata e scarsa, in base al rispetto o meno dei parametri suindicati e delle relative combinazioni.

Si tratta di una valutazione sintetica con margini di discrezionalità, derivante da considerazioni—spesso condivise con gli utenti—sulla possibilità che un elemento impedisca completamente la fruizione dello spazio o la renda disagevole o pericolosa:

- **Accessibilità scarsa:** impossibilità di fruizione, ad esempio un tratto di marciapiede fortemente dissestato, un attraversamento con gradino superiore a circa cm. 2,5, un ostacolo che riduce la larghezza di un percorso a meno di cm. 90, l’assenza di servizio igienico adeguato, l’impossibilità di accedere all’edificio da parte di persone con disabilità, etc.
- **Accessibilità limitata:** fruizione scomoda, pericolosa o con basso livello di autonomia per alcune persone, ad esempio un’elevata pendenza trasversale, l’assenza di segnalazioni tattili sugli attraversamenti pedonali, un dislivello minore di cm. 2,5 ma superiore a cm. 1, la mancanza di collegamenti verticali adeguati, servizio igienico da adeguare, etc.



- **Accessibilità discreta:** fruizione agevole per la maggior parte delle persone, ad esempio un marciapiede con larghezza e inclinazioni adeguate, altezza dalla sede stradale non superiore a cm. 15, assenza di ostacoli che riducono a meno di cm. 90 il passaggio, pavimentazione di calpestio in buono stato, chiara delimitazione rispetto alla sede stradale o ciclabile, presenza di adeguati accorgimenti per non vedenti e ipovedenti, presenza di collegamenti verticali e locali igienici adeguati.

La valutazione dell'accessibilità degli elementi ha tenuto conto non solo delle barriere fisiche, ma anche delle barriere percettive e della presenza o meno di facilitatori per ipovedenti e non vedenti. In particolare si considerano alcuni criteri, quali la presenza di guide naturali o artificiali, la differenziazione cromatica delle pavimentazioni, l'adeguata segnalazione di ostacoli puntuali difficilmente intercettabili, etc.

Tali criteri sono stati scarsamente applicati in passato e i relativi interventi, qualora realizzati, risultano spesso poco integrati con il contesto, frammentati o superati da soluzioni tecnologicamente più idonee.

Per la verifica in dettaglio dell'accessibilità di ciascun edificio e degli spazi urbani, si rimanda alle schede di analisi allegate

10.2 Progettazione degli interventi e determinazione dei costi

Le misure da adottare per il superamento delle barriere architettoniche sono tecnicamente suddivise in tre tipologie:

- misure attive, cioè interventi finalizzati all'eliminazione di ostacoli fisici o percettivi esistenti, differenziati per livelli di priorità e suddivisi tra interventi su spazi urbani e interventi su edifici e loro pertinenze;
- norme e indicazioni, che intendono agevolare un approccio coordinato nelle fasi di progettazione ed esecuzione degli interventi sugli spazi collettivi;
- misure passive, consistenti in azioni di informazione e sensibilizzazione.

Per ogni percorso 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 proposte di intervento 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 (ad es. la previsione di nuovi attraversamenti pedonali, etc.).

La proposta di intervento, comunque, non costituisce un progetto dello spazio urbano, 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.



Per ogni tipologia di intervento si propone una stima del costo: viene elaborato un "abaco degli interventi", suddiviso per categorie, contenente la descrizione sommaria degli interventi di eliminazione delle barriere architettoniche, i materiali utilizzati, il costo unitario. Il costo unitario è un costo standardizzato relativo a opere complete, comprendenti tutte le lavorazioni, anche accessorie, necessarie a dare il lavoro finito a regola d'arte. E' una stima sommaria, calcolata assumendo alla base della computazione le condizioni più comuni di intervento, suscettibili tuttavia di variazioni anche sostanziali con ricadute sull'effettivo costo complessivo dei lavori. Una stima più esaustiva non può prescindere, infatti, dall'entità complessiva del lavoro appaltato, da analisi più dettagliate dello stato dei luoghi (es. sottoservizi), dai costi di progettazione e di allestimento del cantiere, dalle variazioni dei prezzi delle materie prime, dalla forte incidenza delle lavorazioni in economia.

La fase di progettazione e stima dei costi sugli edifici consiste nella creazione di un abaco di interventi per l'eliminazione delle barriere architettoniche sugli edifici e per la realizzazione di idonei accorgimenti per favorire l'orientamento delle persone con deficit sensoriali. Anche in questo caso 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. Inoltre, gli interventi come l'eliminazione degli ostacoli fissi o mobili, la pavimentazione dissestata, i percorsi protetti, i sistemi *loges*, la segnaletica di emergenza non sono stati computati nel complesso, ma per essi sono stati definiti i costi unitari in quanto ripetibili all'interno dello stesso percorso secondo le indicazioni di progetto del PEBA e realizzabili anche ed eventualmente con strumento flessibili quale potrebbe essere l'appalto mediante Accordo Quadro che fissa i costi unitari delle opere singolarmente considerate, le standardizza, rendendole ripetibili e applicabili su tratti di itinerari, percorsi e spazi urbani.

Si riporta a titolo esemplificativo una scheda di progetto per un edificio ed una scheda di progetto per gli itinerari (strade) che individuano una risposta progettuale per ciascuna criticità rilevata.



37

Castello Imperiali e MAFF Museo Archeologico

Documento redatto secondo le Linee 2, da parte Puglia,
approvazione URA n. 018 del 15/12/2019



MIGLIORAMENTO PARCHEGGI

Criticità



DESCRIZIONE CRITICITÀ:

Presenza di un solo parcheggio riservato a persone con disabilità e assenza di parcheggi rossi per donne incinte.

Soluzione progettuale



DESCRIZIONE INTERVENTO:

- Realizzazione di un secondo parcheggio riservato a persone con disabilità compito di segnaletica orizzontale e verticale e rampa di raccordo verso il marciapiede, riduzione della segnaletica orizzontale del parcheggio esistente riservato a persone con disabilità e inserimento di parcheggio rosso per donne incinte



ADEGUAMENTO ACCESSI

Criticità



DESCRIZIONE CRITICITÀ:

Dislivello creato dal gradino d'ingresso, modificando il gradino stesso, previo parere della SABAP di Brindisi, Lecce, Taranto

Soluzione progettuale esemplificativa



DESCRIZIONE INTERVENTO:

Creazione di una rampa per l'eliminazione del dislivello d'ingresso, modificando il gradino stesso, previo parere della SABAP di Brindisi, Lecce, Taranto



ADEGUAMENTO SEGNALETICA

Criticità



DESCRIZIONE CRITICITÀ:

Assenza di adeguata segnaletica tattile per persone non vedenti e ipovedenti

Soluzione progettuale



DESCRIZIONE INTERVENTO:

- Inserimento di attacco permanente integrato all'ingresso dell'edificio indicante l'accessibilità a persone con disabilità con descrizione in linguaggio braille, prezzo parere della SABAP di Brindisi, Lecce, Taranto
- Inserimento di mappa tattile all'interno dell'edificio e su ogni piano per favorire l'orientamento e la riconoscibilità dei luoghi a persone con ciechezza (non vedenti e ipovedenti) previo parere della SABAP di Brindisi, Lecce, Taranto

INTERVENTI AGGIUNTIVI:

- Inserimento di interruttori elettrici dotati di ed nel spazio comune;
- Inserimento nel bagno per persone con disabilità di specchio posizionato ad altezza adeguata e persona seduta;
- realizzazione di un servizio di assistenza per persone con disabilità, con indicazione del percorso del servizio;
- inserimento di segnaletica e/o strumenti per aiutare le persone con disabilità sensoriali (pinnacoli);
- inserimento di segnaletica per disabili visivi o con disabilità visiva;
- inserimento di modelline 3D con descrizioni in linguaggio braille con indicazione del punto monumentale a conoscenza della disabilità sensoriale;
- inserimento di modelline 3D con descrizioni in linguaggio braille con indicazione del punto monumentale a conoscenza della disabilità sensoriale;

PRESCRIZIONI GENERALI:

L'edificio non deve essere bloccato, nessuna porta deve essere chiusa all'interno dell'edificio, verrà indicata dalla "area parco naturale" (area che permette l'espansione fino a tre metri intorno al fabbricato) spazio per la sosta delle persone con disabilità, il quale non deve essere di tipo di quella privata.

- I bagni per persone disabili devono essere sempre aperti e non fissati;
- Gli ingressi offrono accesso a persone con disabilità, dovendo essere sempre aperti;
- Tutta la rampa d'accesso dovrà avere una scadenza massima del 5% ed essere ricoperta a pavimento con un dislivello massimo di un 1° gradino superato il 10% dei marcioli;
- In caso di installazione delle porte interne ed esterne, si suggerisce l'installazione di porte con luce netta pari a cm. 90;
- Le rampe devono essere in corrispondenza dell'ingresso posteriore dove devono essere riprese, in questo caso è obbligatorio l'installazione di luci per illuminare il percorso.

IMPORTO STIMATO:

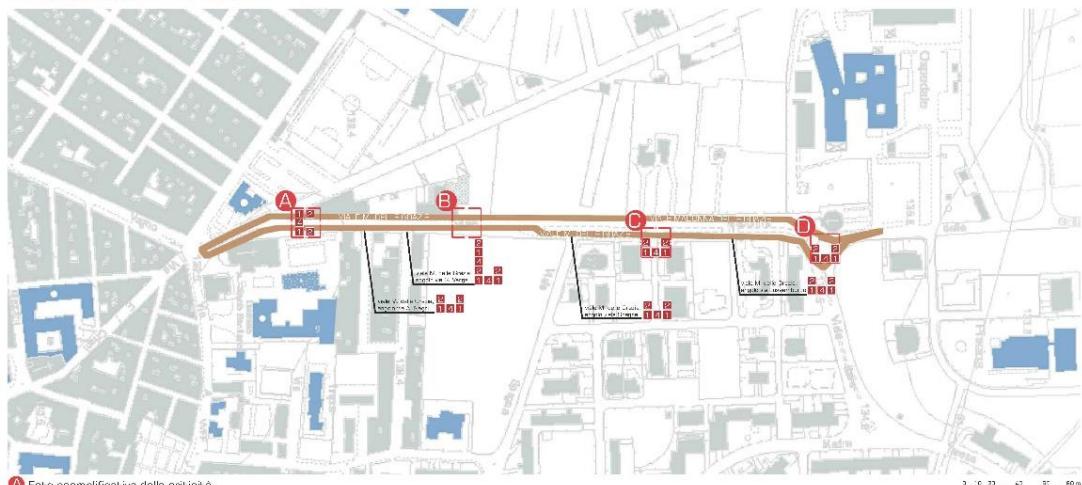
1. € 1.350,00	8. € 0,00
2. € 500,00	9. € 1.050,00
3. € 50,00	10. € 1.500,00
4. € 1.400,00	
5. € 400,00	
6. € 800,00	
7. € 2.800,00	
TOTALE € 10.050,00	



ITINERARI PRIVILEGIATI DELLA MOBILITÀ DOLCE - PUMS

Documento redatto secondo le Linee Guida della Regione Puglia, approvate con DGR n. 2062 del 18/11/2019

ITINERARIO CENTRO - OSPEDALE



A Foto esemplificativa della criticità

B Tipologia di intervento

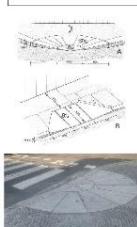


DESCRIZIONE CRITICITÀ:

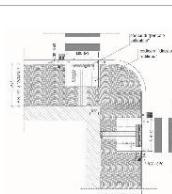
- Assenza di rampe di raccordo con il marciapiede in corrispondenza dell'attraversamento pedonale e/o rampa assistente inadeguata
- Assenza di segnalistica tattile per non vedenti o ipovedenti
- Assenza di strisce pedonali in corrispondenza delle rampe di attraversamento pedonale
- Presenza di pali dell'illuminazione pubblica, alberature, aiuole e arredo urbano sui marciapiedi che creano ostacoli al libero passeggiaggio di persone con disabilità
- Presenza di pavimentazione dissestata

DESCRIZIONE INTERVENTI:

- Adattamento dell'attraversamento pedonale attraverso la realizzazione di una rampa di raccordo, finalizzata alla eliminazione del dislivello tra il piano stradale ed il marciapiede
- Inserimento di percorso tattile per non vedenti o ipovedenti, cromaticamente contrastante, realizzato secondo il codice di tipo LOGES (o LVB) in prossimità dell'attraversamento e su entrambi i lati
- Realizzazione di strisce pedonali in corrispondenza degli attraversamenti pedonali
- Spostamento dei pali della pubblica illuminazione, alberature e aiuole in laterali ai fini di garantire il passeggiaggio sui marciapiedi a persone con disabilità
- Riconversione della pavimentazione dissestata con pavimentazione di forme e colori di quella esistente



1. Realizzazione di rampe di raccordo tra marciapiede e livelli stradali con pendenza massima 5% di superficie, norme e opportunità integrata



2. Realizzazione di percorso LOGES (incluso se LVB) per consentire l'individuazione dell'intervento pedonale a persone non vedenti o ipovedenti attraverso l'utilizzo del codice di colore, norme e norme veicolari



3. Realizzazione di strisce pedonali in corrispondenza degli attraversamenti



6. Spostamento di tutti gli ostacoli fissi sui bordi del marciapiede al fine di lasciare libero il passeggiaggio minimo di cm 90 lungo il marciapiede



7. Riconversione della pavimentazione dissestata con forme e colori di quella esistente



10.3 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. A tal proposito si è presa visione del Programma Triennale delle Opere Pubbliche del Comune di recente approvazione. 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.

Si riporta di seguito il cronoprogramma:

PROPOSTA DI PROGRAMMAZIONE INTERVENTI SUGLI EDIFICI DI PROPRIETA' COMUNALE						
EDIFICI	INTERVENTI DI ELIMINAZIONE BARRIERE ARCHITETTONICHE	2020	2021	2022	2023	
Asilo Nido Comunale	€ 2 850,00				X	
Scuola dell'infanzia "G. Celio"	€ 3 850,00				X	
Scuola dell'infanzia "G. D'Annunzio"	€ 3 950,00				X	
Scuola dell'infanzia "G. Rodari"	€ 3 950,00				X	
Scuola dell'infanzia "Andersen"	€ 3 950,00				X	
Scuola dell'infanzia "Padre C. Campanella"	€ 5 000,00				X	
Scuola dell'infanzia "M. T. di Calcutta"	€ 4 950,00				X	
Scuola dell'infanzia "Distante"	€ 4 950,00				X	
Scuola dell'infanzia "F. De Luca" 2°	€ 4 950,00				X	
Scuola dell'infanzia "C. Di Summa"	€ 4 950,00				X	
Scuola dell'infanzia - Primaria "S. G. Bosco - C. Collodi - Falcone e Boalino"	€ 29 650,00		X			
Scuola dell'infanzia - Primaria "Istituto S. Orsola"	€ 9 173,95					
Scuola Primaria "Abbadessa"	€ 4 800,00				X	
Ufficio INPS	€ 4 000,00				X	
Scuola Primaria "Edmondo De Amicis"	€ 30 850,00		X			
Scuola Primaria "M. Montessori"	€ 5 800,00				X	
Scuola Secondaria di I° grado "V. Bilotta"	€ 5 400,00		X			
Scuola Secondaria di II° grado "V. Maronei"	€ 28 650,00		X			
Scuola Secondaria di II° grado "San Francesco" - III Istituto Comprensivo	€ 29 650,00				X	
Scuola Musicale Comunale - Via Trento, 48	€ 5 000,00				X	
Scuola Musicale Comunale - Via Trento, 50	€ 16 023,95	X				
Ufficio INPS	€ 5 050,00				X	
Castello Imperiali e MAFF Museo Archeologico	€ 10 050,00				X	
Ufficio di Immigrazione e Frontiera	€ 5 093,95				X	
Protezione Civile S.E.P.	€ 8 873,95				X	
Ufficio tecnico - Settore Urbanistica, Settore LL. PP., Ufficio Anagrafe e stato civile, Ufficio Servizi Finanziari	€ 6 000,00				X	
Ufficio tecnico - Settore Servizi Sociali - Centro per l'impiego	€ 6 850,00				X	
Teatro Comunale "Palenzona"	€ 12 175,00	X				
Bagni Pubblici - Via L. Einavoli	€ 10 747,00	X				
Sede Croce Rossa Italiana	€ 2 650,00				X	
Polizia Municipale	€ 18 623,95	X				
Nuova sede Guardia di Finanza	€ 4 900,00				X	
Stadio Giovanni Paolo II	€ 4 000,00				X	
Palazzetto dello sport	€ 2 650,00					
TOTALE	€ 317 126,35	€ 71 922,80	€ 94 800,00	€ 71 767,90	€ 78 635,65	



PROSPETTIVA DI PROGRAMMAZIONE INTERVENTI SPAZI URBANI DI CAMPAGNA E CITTADINA

SPAZI URBANI	INTERVENTI DI ELIMINAZIONE BARRIERE ARCHITETTONICHE	COSTI	2020	2021	2022	2023
ITINERARIO ANELLO CENTRO STORICO COMPATTO	Realizzazione di attraversamenti pedonali compresi di rampe e strisce pedonali	C 64.800,00	X			
	Realizzazione di percorsi Loges in corrispondenza degli attraversamenti pedonali	costo della lavorazione definito a prezzo unitario da verificare e sviluppare lungo il tratto oggetto di progettazione	X			
	Spostamento degli ostacoli fissi su marciapiede (segnalética verticale, pali della luce e arredi)	costo della lavorazione definito a prezzo unitario da verificare e sviluppare lungo il tratto oggetto di progettazione	X			
	Rifacimenti delle pavimentazioni	costo della lavorazione definito a prezzo unitario da verificare e sviluppare lungo il tratto oggetto di progettazione	X			
	Realizzazione di mappa tattile	C 7.000,00	X			
	Adeguamento semafori	C 1.000,00	X			
	Ampliamento dei marciapiedi a penisola con rampe integrate	costo della lavorazione definito a prezzo unitario da verificare e sviluppare lungo il tratto oggetto di progettazione	X			
	Realizzazione di percorso protetto	costo della lavorazione definito a prezzo unitario da verificare e sviluppare lungo il tratto oggetto di progettazione	X			
	Realizzazione di attraversamenti pedonali compresi di rampe e strisce pedonali	C 35.900,00		X		
	Realizzazione di percorsi Loges in corrispondenza degli attraversamenti pedonali	costo della lavorazione definito a prezzo unitario da verificare e sviluppare lungo il tratto oggetto di progettazione		X		
ITINERARIO STAZIONE-CENTRO	Spostamento degli ostacoli fissi su marciapiede (segnalética verticale, pali della luce e arredi)	costo della lavorazione definito a prezzo unitario da verificare e sviluppare lungo il tratto oggetto di progettazione		X		
	Rifacimenti delle pavimentazioni	costo della lavorazione definito a prezzo unitario da verificare e sviluppare lungo il tratto oggetto di progettazione		X		
	Adeguamento semafori	C 1.000,00		X		
	Ampliamento dei marciapiedi a penisola con rampe integrate	costo della lavorazione definito a prezzo unitario da verificare e sviluppare lungo il tratto oggetto di progettazione		X		
	Realizzazione di percorso protetto	costo della lavorazione definito a prezzo unitario da verificare e sviluppare lungo il tratto oggetto di progettazione		X		
	Realizzazione di attraversamenti pedonali compresi di rampe e strisce pedonali	C 69.300,00			X	
	Realizzazione di percorsi Loges in corrispondenza degli attraversamenti pedonali	costo della lavorazione definito a prezzo unitario da verificare e sviluppare lungo il tratto oggetto di progettazione			X	
	Spostamento degli ostacoli fissi su marciapiede (segnalética verticale, pali della luce e arredi)	costo della lavorazione definito a prezzo unitario da verificare e sviluppare lungo il tratto oggetto di progettazione			X	
	Rifacimenti delle pavimentazioni	costo della lavorazione definito a prezzo unitario da verificare e sviluppare lungo il tratto oggetto di progettazione			X	
	Realizzazione di percorso protetto	costo della lavorazione definito a prezzo unitario da verificare e sviluppare lungo il tratto oggetto di progettazione			X	
ITINERARIO SCUOLE 1 - SAN FRANCESCO	Realizzazione di attraversamenti pedonali compresi di rampe e strisce pedonali	C 56.100,00			X	
	Realizzazione di percorsi Loges in corrispondenza degli attraversamenti pedonali	costo della lavorazione definito a prezzo unitario da verificare e sviluppare lungo il tratto oggetto di progettazione			X	
	Spostamento degli ostacoli fissi su marciapiede (segnalética verticale, pali della luce e arredi)	costo della lavorazione definito a prezzo unitario da verificare e sviluppare lungo il tratto oggetto di progettazione			X	
	Rifacimenti delle pavimentazioni	costo della lavorazione definito a prezzo unitario da verificare e sviluppare lungo il tratto oggetto di progettazione			X	
	Realizzazione di percorso protetto	costo della lavorazione definito a prezzo unitario da verificare e sviluppare lungo il tratto oggetto di progettazione			X	
	Realizzazione di attraversamenti pedonali compresi di rampe e strisce pedonali	C 17.400,00			X	
	Realizzazione di percorsi Loges in corrispondenza degli attraversamenti pedonali	costo della lavorazione definito a prezzo unitario da verificare e sviluppare lungo il tratto oggetto di progettazione			X	
	Spostamento degli ostacoli fissi su marciapiede (segnalética verticale, pali della luce e arredi)	costo della lavorazione definito a prezzo unitario da verificare e sviluppare lungo il tratto oggetto di progettazione			X	
	Rifacimenti delle pavimentazioni	costo della lavorazione definito a prezzo unitario da verificare e sviluppare lungo il tratto oggetto di progettazione			X	
	Realizzazione di percorso protetto	costo della lavorazione definito a prezzo unitario da verificare e sviluppare lungo il tratto oggetto di progettazione			X	
ITINERARIO CENTRO OSPEDALE	Realizzazione di attraversamenti pedonali compresi di rampe e strisce pedonali	C 14.800,00	X	X		
	Realizzazione di percorsi Loges in corrispondenza degli attraversamenti pedonali	costo della lavorazione definito a prezzo unitario da verificare e sviluppare lungo il tratto oggetto di progettazione	X	X		
	Spostamento degli ostacoli fissi su marciapiede (segnalética verticale, pali della luce e arredi)	costo della lavorazione definito a prezzo unitario da verificare e sviluppare lungo il tratto oggetto di progettazione	X	X		
	Rifacimenti delle pavimentazioni	costo della lavorazione definito a prezzo unitario da verificare e sviluppare lungo il tratto oggetto di progettazione	X	X		
	Adeguamento semafori	costo della lavorazione definito a prezzo unitario da verificare e sviluppare lungo il tratto oggetto di progettazione	X	X		
	Realizzazione di attraversamenti pedonali compresi di rampe e strisce pedonali	costo della lavorazione definito a prezzo unitario da verificare e sviluppare lungo il tratto oggetto di progettazione	X			
	Realizzazione di percorsi Loges in corrispondenza degli attraversamenti pedonali	costo della lavorazione definito a prezzo unitario da verificare e sviluppare lungo il tratto oggetto di progettazione	X			
	Spostamento degli ostacoli fissi su marciapiede (segnalética verticale, pali della luce e arredi)	costo della lavorazione definito a prezzo unitario da verificare e sviluppare lungo il tratto oggetto di progettazione	X			
	Rifacimenti delle pavimentazioni	costo della lavorazione definito a prezzo unitario da verificare e sviluppare lungo il tratto oggetto di progettazione	X			
	Adeguamento semafori	costo della lavorazione definito a prezzo unitario da verificare e sviluppare lungo il tratto oggetto di progettazione	X			
PERCORSI DI AVVICINAMENTO EDIFICI COMUNALI	Realizzazione di percorsi protetto	costo della lavorazione definito a prezzo unitario da verificare e sviluppare lungo il tratto oggetto di progettazione	X			
	TOTALE	C 267.300,00				



11. COMPATIBILITA' E COORDINAMENTO DEL PEBA CON I VIGENTI STRUMENTI DI PIANIFICAZIONE E GOVERNANCE DEL TERRITORIO

La redazione del PEBA integra la pianificazione dell'Ente con specifici obiettivi e contenuti dedicati al tema della eliminazione delle barriere architettoniche. Esso, pertanto, si coordina con l'attività pianificazione del territorio che l'Amministrazione sta conducendo parallelamente. Con il PEBA, 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, è stata costituita dalla verifica di conformità dei contenuti del PEBA agli strumenti programmati e di *governance* della città, condotta in particolare all'interno dei seguenti Piani:

- **PRT – Piano Regionale dei Trasporti** approvato con LR n.16/2008 e **PUM – Piano Urbano della mobilità dell'area vasta Brindisina** approvato con Deliberazione dell'Giunta Regionale n.1072 del 04/07/2007.
- **PPTR PUGLIA – Piano Paesaggistico Territoriale Regione Puglia, P.P.T.R.** - approvato con Delibera n. 176 del 16.02.2015 e pubblicato sul BURP n. 39 del 23.03.2015, e aggiornato come disposto dalle Delibere di Giunta Regionale n. 240 del 08.03.2016, DGR n. 1162 del 26/07/2016, DGR n. 496 del 07/04/2017, DGR n. 2292 del 21/12/2017, DGR n. 2439 del 21/12/2018.
- **PUG_S Linee Guida per la qualità territoriale e urbana**, al capitolo 1.34 "Interventi per la valorizzazione e la fruizione degli habitat – Rete della accessibilità e fruizione pubblica" e al capitolo 2.4 "Infrastrutture per una mobilità sostenibile".
- **Regolamento Edilizio** Adeguato al D.P.R. 380/2001 del Comune di Francavilla Fontana, adottato con deliberazione di Consiglio Comunale n.21/2011, agli artt. 44 "Requisiti per l'accessibilità e la fruibilità degli edifici" e 57 "Opere soggette alle prescrizioni in materia di eliminazione delle barriere architettoniche".
- **RET – Regolamento Edilizio Tipo – Regione Puglia**, approvato con DGR n. 2250 del 21/12/17, al Capo II, art. 41 "Passaggi pedonali e marciapiedi", e al Capo VI, art.77 "Superamento barriere architettoniche e rampe e altre misure per l'abbattimento di barriere architettoniche".
- **Piano Sociale di Zona 2018-2020**, al Cap.II "Le priorità strategiche per u Welfare locale inclusivo", e al Cap V "La progettazione di dettaglio degli interventi del Piano".

Il coordinamento con il PUG prima e con il PUMS poi, ha portato a definire le aree urbane di interesse e sviluppo del PEBA che fossero già itinerari privilegiati della città inseriti nel PUG e nel PUMS come percorsi rallentati a velocità km.30.



Gli interventi E.B.A. saranno, quindi, allineati ai progetti e alle disposizioni già definiti in altri Piani Urbani di cui si è dotato il Comune di Francavilla Fontana e daranno continuità alle opere, alle misure e iniziative già previste o messe in atto.



12. ELENCO ESEMPLIFICATIVO DEGLI INTERVENTI

A titolo esemplificativo si riportano le soluzioni progettuali che sono state sviluppate di volta in volta 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 similari diffusi in tutto il territorio comunale. L'abaco delle soluzioni proposte negli elaborati grafici ha carattere prescrittivo.

Percorsi pedonali di avvicinamento ai principali edifici pubblici, in presenza di marciapiedi aventi larghezza minima pari a m. 1,50

Il Piano, come misura finalizzata ad assicurare una veloce, comoda e agevole accessibilità urbana, individua la realizzazione, lungo le pertinenze stradali, di percorsi pedonali dedicati di larghezza minima pari a m. 1,50, privi di strettoie, arredi urbani e ostacoli di qualsiasi natura, complanari al piano di calpestio o rialzati (marciapiedi), in quelle aree che ancora ne siano prive. Solamente nei casi in cui il calibro minimo della strada di accesso non possa essere ottenuto o mantenuto, il piano prevede che il percorso riservato possa avere larghezza minima di m. 0,90, al fine di garantire almeno il passaggio da parte di persona su sedia a ruote. Qualsiasi cambio di direzione rispetto al percorso rettilineo verrà effettuato in tratti in piano, di profondità minima pari a m. 1,70.

Nelle nuove aree di edificazione della città (cosiddette di espansione) e ove possibile nelle aree esistenti, i marciapiedi dovranno essere il più possibile a quota stradale, delimitati solo con un cambio di materiale (finitura e colore) e una leggera pendenza verso la strada al fine di allontanare le acque meteoriche dagli ingressi sopraelevati di una quota massima pari a cm. 2 dal piano di calpestio.

In linea generale, verranno differenziati dal percorso vero e proprio per materiale e colore della pavimentazione e saranno dotati di cigli a piano strada privi di spigoli vivi e rialzi, che consentano l'accesso e/o l'uscita alle zone adiacenti anche alle persone su sedia a ruote.

Per risultare complanari poi alle soglie di ingresso degli edifici laterali (case, negozi ecc.), i marciapiedi, ove assolutamente necessari, avranno altezze variabili, raccordate da tratti di pendenza non superiore all'5%, da definire caso per caso in base alle valutazioni del progettista. Lungo i marciapiedi verranno segnalati con mezzi di comunicazione diversificati i luoghi di attesa e fermata di bus, taxi ecc. oltre ai punti dove sono presenti attraversamenti pedonali e i pali semaforici.



Eliminazione delle discontinuità altimetriche (dislivelli) lungo i percorsi di accesso, mediante opportuni elementi di raccordo (scivoli)

Al fine di assicurare la piena accessibilità dei percorsi pedonali dedicati lungo le vie cittadine (marciapiedi complanari al piano di calpestio o rialzati), il piano proporrà alla valutazione degli uffici competenti in materia di gestione e manutenzione del patrimonio stradale, un prospetto coordinato di adeguamento/realizzazione ex-novo di scivoli per il superamento di brevi dislivelli e un piano di sistemazione delle pavimentazioni in asfalto o in pietra naturale lungo le giunture con chiusini, tominature ecc., da inserire nei programmi annuali di manutenzione ordinaria e straordinaria. Si tratta, infatti, di interventi puntuali e di limitata entità che non si presteranno ad essere inseriti in una vera e propria programmazione, ma che possono essere ricompresi nelle campagne periodiche (in linea di massima annuali) di manutenzione ordinaria eseguite dal settore tecnico.

Spostamento di manufatti in elevazione e di elementi di arredo urbano lungo i percorsi di avvicinamento

Con lo scopo di garantire la piena percorribilità per le persone disabili delle pertinenze stradali e 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 attivare, in condivisione con i soggetti pubblici o privati gestori dei sottoservizi, appositi programmi di spostamento delle strutture di sostegno e delle centraline delle reti tecnologiche (linee elettriche, telefoniche della rete di distribuzione gas metano ecc.), dei pali di pubblica illuminazione, di dissuasori del traffico e dell'arredo urbano in genere (panchine, fioriere, rastrelliere ecc.), segnaletica stradale al di fuori dei "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 o sensoriale.

Sistemazione delle pavimentazioni esterne e dei marciapiedi in materiale idoneo (rif: articoli 4, 5 e 16, D.P.R. 503/96 e s. m. e i.)

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 non superiore ai mm. 5.

Il piano fornisce indicazioni sulla scelta dei materiali da impiegare nelle pavimentazioni delle piazze di sosta delle fermate bus o di piazzette, slarghi. 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 impostare 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.

In generale è consigliabile usare in modo appropriato segnalazioni visive e colori per orientare i percorsi, in particolare in zone ampie e prive di riferimenti (piazze, stazioni) o in corrispondenza dei punti principali del percorso rampe, intersezioni, ecc.) utilizzando sia segnaletica adeguata che pavimentazione provviste di pietre di colorazioni adeguate.

Sarebbe opportuno segnalare, inoltre, mediante scanalature trasversali, la posizione dei pali delle fermate dei mezzi pubblici, come gli attraversamenti pedonali, i semafori e i servizi pubblici principali.

L'adovve 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.



Nelle strade ad alto volume di traffico gli attraversamenti pedonali devono essere illuminati nelle ore notturne o di scarsa visibilità. Il fondo stradale, in prossimità dell'attraversamento pedonale, potrà essere differenziato mediante rugosità poste su manto stradale (o della segnaletica orizzontale stessa) al fine di segnalare la necessità di moderare la velocità. Le piattaforme salvagente devono essere comunque accessibili alle persone su sedia a ruote ma è preferibile che alla loro corrispondenza il percorso di attraversamento pedonale sia complanare alla sede stradale.

Cordoli

Talvolta le aree verdi pubbliche sono confinate e entro cordoli che ne impediscono il libero attraversamento. Dove i cordoli sono indispensabili e comunque risulta necessario anche il loro attraversamento, è opportuno realizzare delle adeguate rampe di scavalcamento.

Percorsi pedonali esterni (**rif: articolo 4, comma 2.1, D.M. 236/89**)

Nello spazio pubblico deve essere sempre garantito almeno un percorso preferibilmente in piano con caratteristiche tali da consentire la mobilità delle persone con ridotte o impeditate capacità motorie e che assicuri loro la piena accessibilità, al pari delle persone normodotate, a tutti i punti dello spazio pubblico, con particolare riferimento a tutti gli accessi degli edifici, a tutti gli attraversamenti stradali, alle fermate dei mezzi pubblici e ai parcheggi.

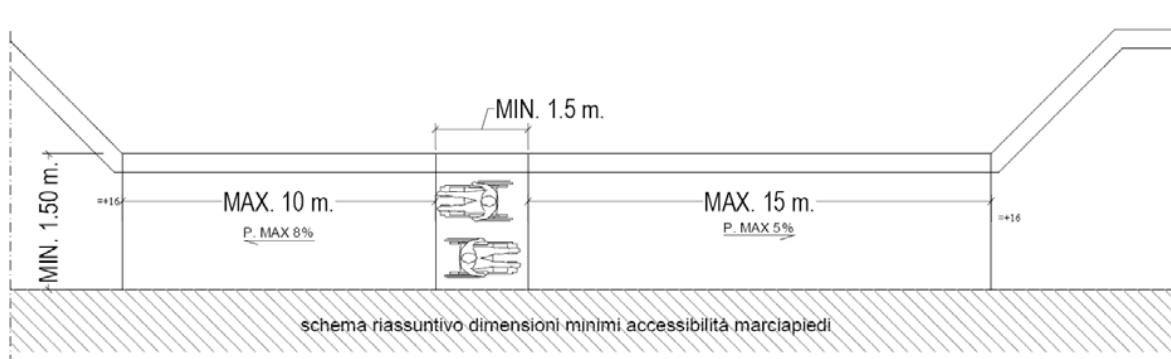
I percorsi devono presentare un andamento quanto più possibile semplice e regolare in relazione alle principali direttive di accesso ed essere privi di strozzature, arredi, ostacoli



di qualsiasi natura che riducano la larghezza utile di passaggio o che possano causare infortuni. La loro larghezza deve essere tale da garantire la mobilità nonché, in punti non eccessivamente distanti tra loro, anche l'inversione di marcia da parte di una persona su sedia a ruote.



Quando un percorso pedonale sia adiacente a zone non pavimentate, è necessario prevedere un ciglio da realizzare con materiale atto ad assicurare l'immediata percezione



visiva nonché acustica se percosso con bastone.

Le eventuali variazioni di livello dei percorsi devono essere raccordate con lievi pendenze, ovvero superate mediante rampe in presenza o meno di eventuali gradini ed evidenziate con variazioni cromatiche. Le intersezioni tra percorsi pedonali e zone carrabili devono essere opportunamente segnalate anche ai disabili visivi.

Il percorso pedonale deve avere una larghezza minima di cm. 90; deve però prevedere, al fine di consentire l'inversione di marcia da parte di persona su sedia a ruote, allargamenti del percorso da realizzare in piano almeno ogni m. 10 di sviluppo lineare.

Qualsiasi cambio di direzione rispetto al percorso rettilineo deve avvenire in piano; ove sia indispensabile effettuare svolte ortogonali al verso di marcia, la zona interessata alla svolta, per m. 1,70 (dove impossibile, per almeno m. 1,40) su ciascun lato a partire dal vertice più esterno, deve risultare in piano e priva di qualsiasi interruzione.

Ove sia necessario prevedere un ciglio, questo deve essere sopraelevato di cm. 10 dal calpestio, essere differenziato per materiale e colore dalla pavimentazione del percorso, non essere a spigoli vivi ed essere interrotto almeno ogni m. 10 da varchi che consentano l'accesso alle zone adiacenti non pavimentate.

La pendenza longitudinale non deve superare l'5%; ove ciò non sia possibile, sono ammesse pendenze superiori (preferibilmente mai superiori all'8%).

Per pendenze del 5% è necessario prevedere un ripiano orizzontale di sosta, di profondità almeno m. 1,50, ogni m. 15 di lunghezza del percorso; per pendenze superiori tale lunghezza deve proporzionalmente ridursi fino alla misura di m. 10 per una pendenza dell'8%. La pendenza trasversale massima ammissibile è dell'1% (art. 8.2.1, D.M. 236/89). Questo punto richiede una riflessione specifica, perché la pendenza trasversale di un percorso può essere una barriera difficile e pericolosa da superare per il disabile su sedia



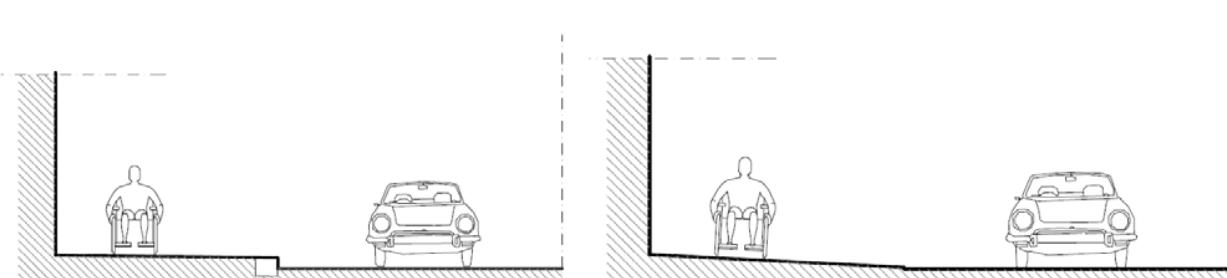
a rotelle. Queste ultime, infatti, sono strutturalmente composte da due ruote motrici (con spinta a mano) di grande diametro e da due ruote di piccolo raggio (normalmente compreso tra i quindici e i venti centimetri) anteriori e piroettanti. Detta caratteristica permette di agire, per la direzionalità della sedia, esclusivamente sulla spinta differenziata delle ruote grandi.

Proprio questa caratteristica, però, comporta che la stessa sedia quando si trova su di un piano inclinato tenda ad assumere il verso della massima pendenza, a meno di imporre un elevato sforzo muscolare per frenare la ruota motrice opposta al verso della discesa.

Esiste un semplice esempio per provare questa scomodissima (e pericolosa) situazione: dirigere un carrello della spesa, magari carico, in un'area di movimento o di parcheggio con raccordi altimetrici che, per semplificazione realizzativa o magari per scelta progettuale, determinino piani svergolati; in un caso simile il carrello va frenato con grande energia di contrasto, secondo una distribuzione accentuatamente asimmetrica dello sforzo, perché altrimenti la nostra spesa se ne va secondo una direzione vettoriale di decisa discesa. Se è vero che non sempre è possibile rimanere con assoluto rigore entro l'1% trasversale, però questo deve essere un obiettivo da raggiungere il più possibile con qualsiasi artificio perché può davvero generare situazioni di grande scomodità e di pericolo, sia per i disabili in piena autonomia che per quelli accompagnati.

In presenza di contropendenze al termine di un percorso inclinato o di un raccordo tra percorso e livello stradale, la somma delle due pendenze rispetto al piano orizzontale deve essere inferiore al 22%.

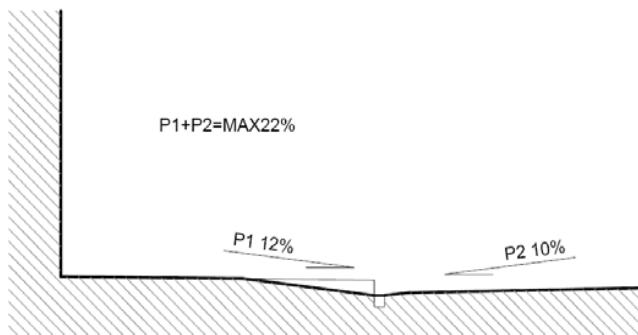
Il dislivello massimo ammissibile tra il piano del percorso ed il piano del terreno o delle zone carrabili ad esso adiacenti è di cm. 2,5 secondo le disposizioni di norma, il PEBA di Francavilla Fontana, invece prevede un dislivello pari a cm. 1 e l'angolo del piccolo gradino deve essere adeguatamente smussato per facilitarne la salita con le sedie a rotelle. In



SEZIONE NORMALE MARCIAPIEDE
la percorrenza longitudinale non è ostacolata perché la pendenza trasversale è dell'1% max

SEZIONE DI RACCORDO DETTO "SCIVOLO ALLA FRANCESE"
la percorrenza longitudinale sul marciapiede è gravemente ostacolata dalla eccessiva pendenza trasversale sempre e materialmente superiore al 3%

realtà è più opportuno, soprattutto nel caso di passaggi pedonali chiaramente definiti, che questo "piccolo gradino" sia totalmente annullato da un raccordo perfettamente realizzato senza soluzione di continuità altimetrica.



In presenza di contropendenze al termine di un percorso inclinato o di un raccordo tra percorso e livello stradale, la somma delle due pendenze rispetto al piano orizzontale deve essere inferiore al 22%.

Allorquando il percorso si raccorda con il livello stradale o è interrotto da un passo carrabile, sono ammesse brevi rampe di pendenza non superiore al 15% per un dislivello massimo di cm. 15.

Fino ad un'altezza minima di 2,10 m dal calpestio, non devono esistere ostacoli di nessun genere, quali tabelle segnaletiche o elementi sporgenti dai fabbricati, che possono essere causa di infortunio ad una persona in movimento.

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%.

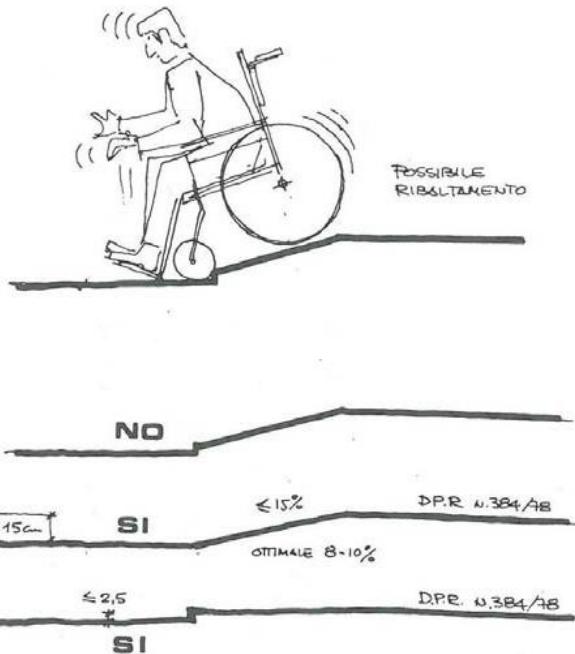
Si devono interporre ripiani orizzontali di riposo per rampe particolarmente lunghe. Valgono in generale per le rampe accorgimenti analoghi a quelli definiti per le scale. Non viene considerato accessibile il superamento di un dislivello superiore a 3,20 m ottenuto esclusivamente mediante rampe inclinate 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 apparterrebbe 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.

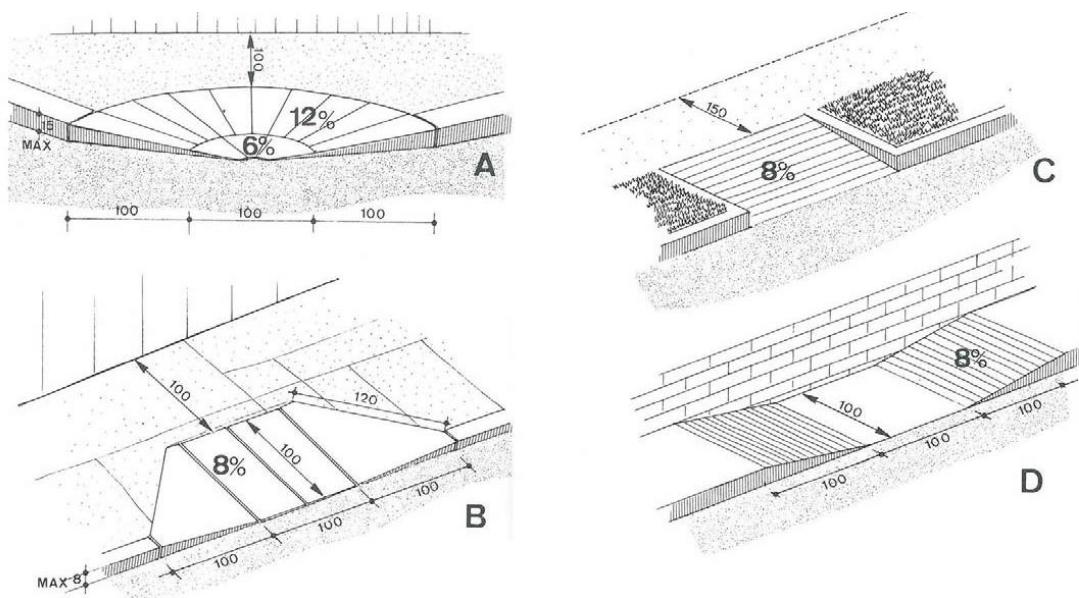
Di seguito si mostrano varie tipologie di rampe da adottare in base al contesto ed agli spazi a disposizione. In particolare sono mostrate rampe trapezoidali (per larghezze di ingombro pari rispettivamente a cm. 75 ed a cm. 100), rampe semi-circolari, rampe a quadrante di cerchio e rampe a tutta larghezza. 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.

Arredo urbano

(rif: articolo 4, comma 1.4, d.m. 236/89 e articolo 9, d. p.r. 503/96)

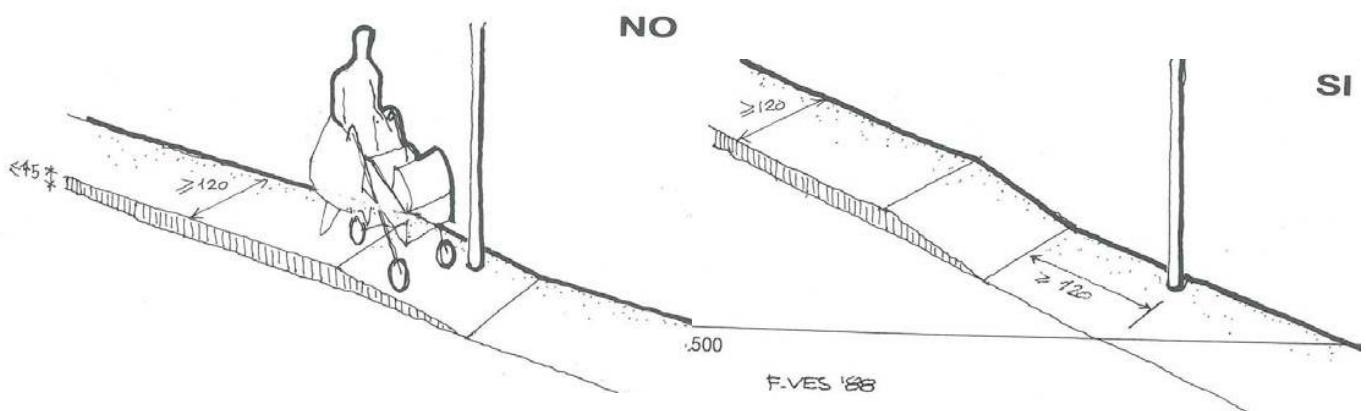
Troppi spesso gli spazi all'aperto su suolo concessi a bar ed ad altri esercizi commerciali, presentano alte pedane che ne rendono impossibile l'utilizzo da parte delle persone su sedie a ruote.

Così pure il posizionamento delle fioriere per delimitare l'area, privo di idonei varchi, impedisce l'accesso e l'attraversamento parte delle persone su sedia a ruote.



Tutti gli elementi presenti in ambito urbano a servizio di edicole, bar o a sostegno o a sostegno di linee elettriche, telefoniche e dei dispositivi di segnalazione, oltre agli allestimenti a protezione dei cantieri (transenne impalcati, ecc.) non devono ridurre gli spazi impedendo il passaggio di più persone, anche su sedia ruote.

Si consiglia di prevedere una fascia libera di larghezza minima pari a cm.120.



Gli ostacoli provvisori costituiti da impalcature cavalletti, transenne rigide, e quant'altro devono essere adeguatamente segnalati, anticipandola la zona di pericolo di qualche metro, anche mediante avvisatori acustici.

In ogni caso si deve prevedere, dove possibile, una larghezza minima di cm. 90 per consentire il passaggio al di sotto delle impalcature installate durante l'esecuzione di lavori alle facciate degli edifici. E' opportuno evitare l'uso di nastri di delimitazione in plastica non in grado di frenare immediatamente l'avanzamento di una persona ipovedente.

Nel caso in cui i lavori riguardanti i marciapiedi prevedano il transito temporaneo sulla sede stradale lo spostamento sull'altro lato, si deve prevedere l'individuazione di percorsi alternativi utilizzabili anche a persone su sedia a ruote.



In merito agli spazi pubblici all'aperto, inoltre, ove possibile e coerentemente con il design degli arredi già esistente, si consiglia di implementare la presenza di panchine che possano determinare un maggior numero di luoghi di appoggio e sosta.

Attraversamenti pedonali

(rif: articolo 4, comma 2.1, D.M. 236/89 e articoli 4, 6 e 17, D.P.R. 503/96)

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 de 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 itinerari di Francavilla Fontana, 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 zebra 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.

Pavimentazioni e grigliati (*rif: articolo 4, comma 2. 2, D.M. 236/89 E D.P.R. 503/96 art. 4, 6 e 16*)

La pavimentazione del percorso pedonale deve essere antisdrucciolevole. Eventuali differenze di livello tra gli elementi costituenti una pavimentazione devono essere contenute in maniera tale da non costituire ostacolo al transito di una persona su sedia a ruote.

I grigliati sia per aerazione di ambienti interrati che per raccolta delle acque, utilizzati nei calpestii, debbono avere maglie con vuoti non attraversabili da una sfera di diametro uguale o superiore a cm. 2; se realizzati a elementi paralleli devono, comunque, essere posti con gli elementi ortogonali al verso di marcia prevalente e devono essere tali da non costituire ostacolo o pericolo, rispetto a ruote, bastoni di sostegno e simili.

I pavimenti devono essere di norma orizzontali e complanari tra loro e non sdrucciolevoli. Per pavimentazione antisdrucciolevole si intende una pavimentazione realizzata con materiali il cui coefficiente di attrito, misurato secondo il metodo della British Ceramic Research Association Ltd. (B.C.R.A.) Rep. CEC. 6-81, sia superiore ai seguenti valori:

- 0,40 per elemento scivolante cuoio su pavimentazione asciutta;
- 0,40 per elemento scivolante gomma dura standard su pavimentazione bagnata.

I valori di attrito predetto non devono essere modificati dall'apposizione di strati di finitura lucidanti o di protezione che, se previsti, devono essere applicati sui materiali stessi prima della prova.

Le ipotesi di condizione della pavimentazione (asciutta o bagnata) debbono essere assunte in base alle condizioni normali del luogo ove sia posta in opera.

Gli strati di supporto della pavimentazione devono essere idonei a sopportare nel tempo la pavimentazione ed i sovraccarichi previsti nonché ad assicurare il bloccaggio duraturo degli elementi costituenti la pavimentazione stessa.

Gli elementi costituenti una pavimentazione devono presentare giunture inferiori a 5 mm, stilate con materiali durevoli, essere piani con eventuali risalti di spessore non superiore a mm. 2.

Queste norme, desunte dal D.M. 236/89, sembrano riferirsi esplicitamente a tipiche pavimentazioni da ambiente coperto.



L'impiego dei materiali correntemente impiegati nello spazio pubblico, siano essi asfalti o prodotti in calcestruzzo e materiali lapidei, fanno correre quasi automaticamente il rischio di non potere rientrare nella norma di legge.

L'obiettivo è quello di rispettare o avvicinarsi il più possibile ai valori richiesti, sapendo che scelte diverse possono sicuramente prevalere sulla sistemazione di uno spazio pubblico, purché sia sempre garantita una porzione utile al percorso delle persone con disabilità che abbia delle caratteristiche prossime a quelle descritte.

E' poi da ricordare che eventuali differenze di livello devono essere contenute ovvero superate tramite rampe con pendenza adeguata in modo da non costituire ostacolo al transito di una persona su sedia a ruote.

Infine, e soprattutto nel caso di ampie superfici pedonali senza riferimenti volumetrici e/o altimetrici, in cui domini una tipologia di pavimentazione monotona e monocroma, è preferibile provvedere ad una chiara individuazione degli eventuali percorsi di maggiore significato, mediante una adeguata differenziazione nel materiale e nel colore delle pavimentazioni che identifichi il percorso stesso.

Gli attraversamenti semaforizzati (rif: art. 4. 3, D.M. 236/ 89; art. 6, comma 4, DPR 503/96 e NORMA C.E.I. 214 -7)

Per ovviare all'impossibilità di percezione sensoriale da parte dei non vedenti dell'ordinario messaggio luminoso delle lanterne semaforiche, si sono diffusi dei sistemi paralleli al funzionamento luminoso dell'impianto semaforico che prevedono l'impiego di sorgenti acustiche lungo la direzione dell'attraversamento, per permettere ai disabili visivi di "sentire" il messaggio dell'impianto ed essere dallo stesso guidati.

A causa del fastidio per i residenti frontisti dell'emissione sonora (che deve essere sufficientemente acuta per essere ben colta) l'attivazione del semaforo sonoro è possibile solamente con la pressione di un tasto nascosto – che comprende anche una freccia in rilievo indicante il verso del passaggio pedonale. Esso è posto sotto la scatola applicata sul primo palo dell'attraversamento semaforizzato che contiene anche un pulsante più vistoso che viene usato, se necessario, per attivare una fase pedonale a chiamata senza emissione sonora.

Accorgimenti specifici per l'attraversamento dei disabili visivi non ve ne sono, salvo porre la scatoletta del pulsante sul lato più prossimo all'asse dell'attraversamento e disporre tassativamente i pali delle lanterne semaforiche - sulla cui cima si apporranno anche le sorgenti sonore – su di una stessa linea per costituire un percorso rettilineo e non equivoco, disposto sul fianco del percorso tattile di avvicinamento all'incrocio.

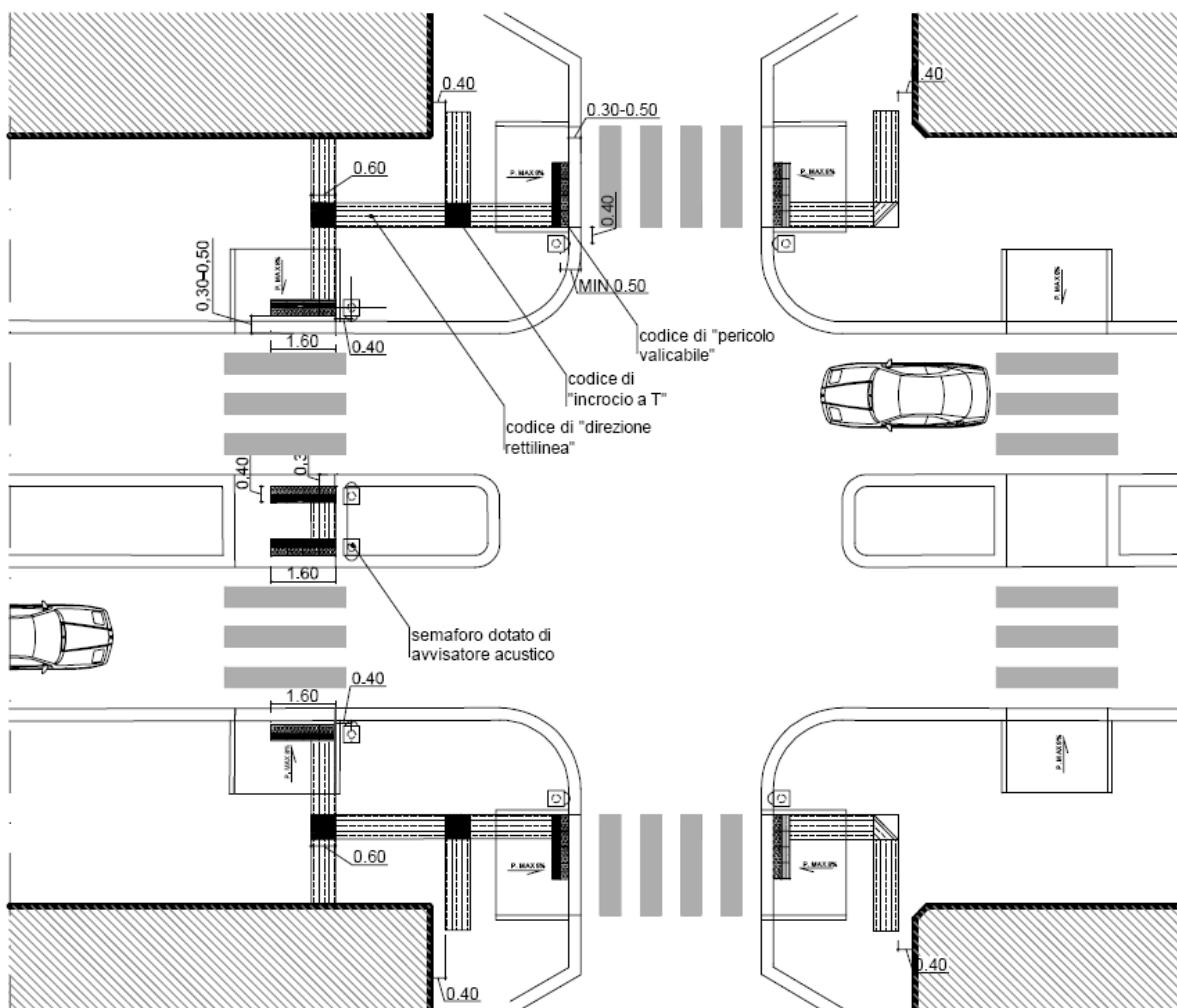
I pulsanti dovrebbero infatti essere a non più di sessanta centimetri dal percorso tattile.



E' da ricordare poi che l'emissione sonora, per quanto opportunamente tarata, ha efficacia entro una certa distanza (definibile solamente individuo per individuo) e, conseguentemente, i tratti di attraversamento delle carreggiate possibilmente non dovrebbero mai essere superiori a dodici metri per evitare le conseguenze di uno sbandamento di traiettoria (e le eventuali conseguenze di una bassa velocità di attraversamento).

In caso di larghe carreggiate è opportuno determinare delle isole salvagente di almeno m. 1.20 di larghezza (consentono anche la fermata di una sedia a rotelle con relativo accompagnatore) sulle quali applicare delle ridondanze semaforiche.

ESEMPI DI SOLUZIONI PER ATTRAVERSAMENTI PEDEONALI ACCESSIBILI AI DISABILI VISIVI TRAMITE L'IMPIEGO DEL LINGUAGGIO LOGES



Stalli di sosta per persone con disabilità'



In un'ottica di ricerca di una sempre maggiore inter-modalità tra trasporto pubblico e privato e/o tra le diverse reti del trasporto pubblico, per favorire una più facile, agevole e veloce accessibilità alla rete, il piano acquisendo i progetti di parcheggi di interscambio previsti nel PUMS prevedendo appositi posti auto riservati alle persone con disabilità.

Il piano, come strumento di supporto alle scelte dei progettisti, individuerà la misura minima di 1 posto auto riservato ogni 25 posti auto liberi, numero che supera il minimo stabilito dalla norma pari a 1 posto auto ogni 50 posti auto – in quanto la norma prescrive dei numeri minimi che possono essere ampliati per garantire un miglior servizio alla cittadinanza.

I posti auto riservati dovranno avere lunghezza minima non inferiore a 6,00 m e larghezza minima non inferiore a 2,20 m, se in linea, lunghezza minima non inferiore a 5,00 m e larghezza minima non inferiore a 3,50 m, se a pettine, per consentire il movimento del disabile nelle fasi di trasferimento. Tale spazio dovrà essere evidenziato con appositi segnali orizzontali e verticali. 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.

In corrispondenza dei posti auto riservati potrà essere realizzato, se necessario, un elemento di raccordo con l'eventuale marciapiedi con pendenza longitudinale massima non superiore al 5% e pendenza trasversale massima non superiore all'1%.

Per la realizzazione del piano di posa i progettisti 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.

Realizzazione di attraversamenti pedonali complanari al piano viabile o rialzati in prossimità dei principali edifici pubblici, delle principali fermate dei mezzi di superficie e delle stazioni

Gli attraversamenti pedonali tradizionali saranno dotati, alle due estremità, di rampe di accesso il marciapiedi, oltre a rampe all'inizio e alla fine di eventuali aree di sosta intermedie. Laddove il PUMS prevede la realizzazione di attraversamenti pedonali rialzati, gli stessi attraversamenti tradizionali considerati nel presente Piano potranno essere di tipo rialzato, coordinando opportunamente le progettualità previste nel PEBA e nel PUMS.

L'estensione delle strisce dovrà essere compresa tra i m. 2,50 e i m. 4,00, in base all'entità dei flussi pedonali, mentre la larghezza delle strisce è fissata pari a m. 0,50.

Le rampe di raccordo tra il livello della carreggiata e il livello della piattaforma rialzata avranno profilo dritto e non parabolico o sinuoso e pendenza massima preferibilmente pari all'8%; ove tale accorgimento non potrà essere realizzabile e non vi siano altre soluzioni



alternative, la pendenza massima potrà essere portata al 10%. Il dislivello massimo superabile dovrà essere pari, al massimo, a cm. 15.

Ad integrazione della segnaletica verticale e orizzontale, da realizzare in conformità al D.L.vo. n. 285/1992 "Nuovo Codice della Strada" e al relativo Regolamento di attuazione D.P.R. n. 495/1992, il piano prevedrà, caso per caso, a seconda delle condizioni di visibilità e sicurezza della zona di attraversamento e dei volumi di traffico in transito sulle strade che convergono su di esso, una o più delle seguenti soluzioni:

- posa di segnaletica luminosa fissa o mobile;
- tracciamento di segnaletica orizzontale colorata per una migliore individuazione, anche a distanza, dell'attraversamento;
- installazione di bande sonore in prossimità dell'attraversamento per la differenziazione della texture/rugosità del fondo stradale, al fine di segnalare all'utenza stradale la necessità di moderare la velocità;
- realizzazione di una linea guida a rilievo per facilitare l'attraversamento ai non vedenti;
- realizzazione di piattaforme rialzate salvagente o isole separatrici rialzate, in mezzeria della carreggiata stradale.

In corrispondenza degli attraversamenti pedonali il piano dovrà prevedere la messa in atto di misure adeguate a segnalare la zona di svincolo anche a persone con minorazioni visive, tramite variazioni cromatiche del fondo stradale e pavimentazioni realizzate in materiali contrastanti, ben percepibili al calpestio e alla percussione.

Accessi dall'esterno

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 agli edifici è necessario che l'ingresso si trovi sullo stesso piano dei percorsi pedonali, oppure che ci siano rampe di accesso, di larghezza minima pari a cm. 150 e con

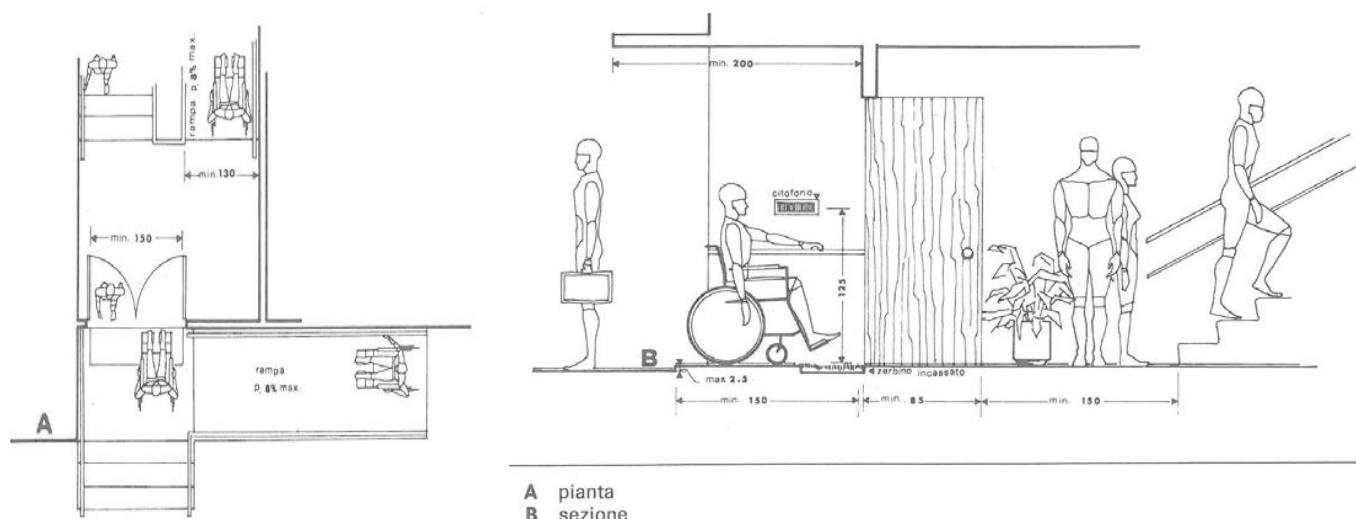


una pendenza non superiore all'8%. Nelle zone di ingresso, ogni rampa deve essere dotata di aree di disimpegno, e la superficie non deve essere inferiore a cm. 130x130.

Nel caso la lunghezza della rampa sia superiore ai m. 10, è meglio dotare quest'ultima di adeguati ripiani di sosta. Lungo un lato della rampa va posto un corrimano, a circa cm. 80 di altezza, costruito in materiale non scivoloso e di facile impugnatura.

Le scale, invece, rappresentano l'ostacolo maggiore per le persone in carrozzina. La situazione va risolta con la costruzione di rampe, di ascensori o di pedane monta-carrozzine.

Le cabine degli ascensori devono avere una superficie minima pari a cm. 130x150, la porta deve avere una larghezza superiore a cm. 90, il quadro dei pulsanti deve essere collocato ad un'altezza compresa tra i cm.100 e i cm.130.

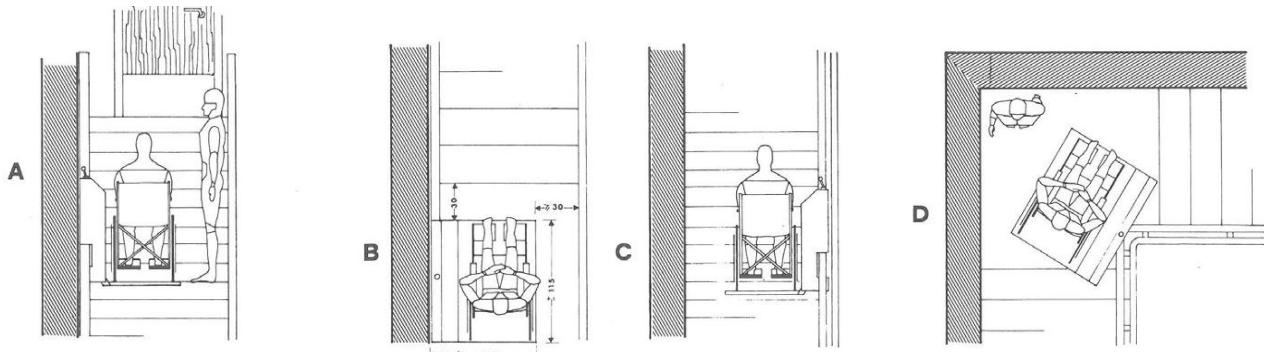


L'arresto deve essere al piano, e di fronte all'uscita occorre lasciare uno spazio libero di almeno due metri.

In alternativa all'ascensore, si può collocare una pedana monta-carrozzina: il suo impiego, però, è garantito dall'ingombro al vano scale durante l'uso.

Le soglie devono avere un dislivello massimo di cm. 2,5 – preferibilmente contenuto in cm.1, come precedentemente enunciato.

Le porte devono essere facilmente manovribili, e la larghezza deve essere compresa tra cm.80 e cm. 100, preferendo una larghezza minima di cm. 90.



A - B prospetto e pianta montascale a binario per carrozzelle ad 1 rampa di scalini
 C - D prospetto e pianta montascale a binario per carrozzelle a più rampe di scalini
 C pianta scale

La soluzione più adeguata consiste in porte scorrevoli munite di meccanismo automatico, altrimenti è meglio posizionare la maniglia (che deve essere di facile uso) ad un'altezza da terra che non deve superare i cm.100

Arearie verdi attrezzate e aree giochi bimbi

(rif: articoli 4, 9, 16, D. P.R. 503/96)

In prossimità delle aree verdi attrezzate 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 sia bagni accessibili che tavoli da pic nic, che consentano l'avvicinamento di una sedia a due ruote (altezza tavolo cm. 78-80 e luce minima cm. di 70). Frequentemente, infatti, il tavolo costituisce una struttura unica e solidale con le panche, non permettendo in tale modo lo spostamento di un elemento per far posto ad una sedia a due ruote.

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

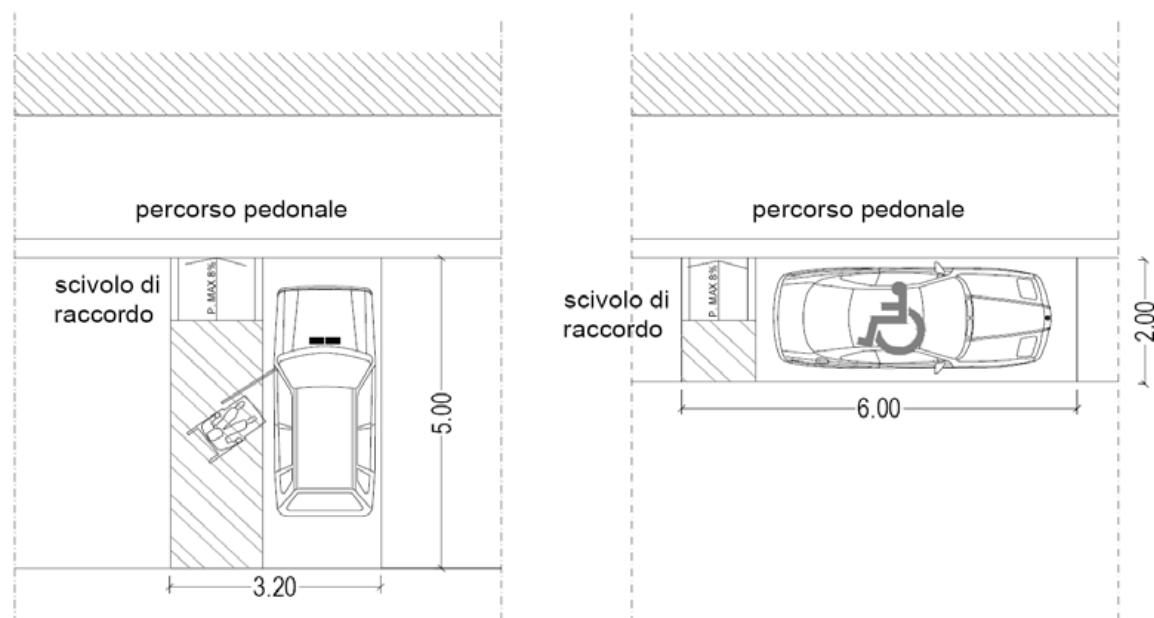
(rif: articolo 4, comma 2. 3, D.M. 236/89 e articoli 10 e 11, D. P. R. 503/96)

Si considera accessibile un parcheggio complanare alle aree pedonali o a esse collegato tramite rampe. Come detto precedentemente, nelle aree di sosta devono comunque essere previsti, nella misura minima di 1 ogni 50 da norma, mentre il PEBA di Francavilla Fontana ne prevederà 1 ogni 25, stalli riservati gratuitamente ai veicoli al servizio di persone



disabili, o a pettine, 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, sono 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.

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 (pedonale o passo carraio), bisogna provvedere la realizzazione di opportuno scivolo di raccordo.

Nel caso di parcheggi riservati in banchine alberate pavimentate con masselli autobloccanti grigliati drenanti è opportuna la verifica della tipologia del massello, in base alle schede tecniche del produttore.

In tutti gli altri casi sarà necessario provvedere alla pavimentazione del tratto riservato al parcheggio dei disabili con masselli autobloccanti o con cubetti di pietra o di calcestruzzo di ridotta scabrosità superficiale, piccola dimensione e giunti perfettamente sigillati. Certe tipologie di grigliati drenanti comprendono appositi tozzetti per chiudere i fori ove necessario.



Come alternativa esistono inoltre masselli non grigliati ma allo stesso tempo drenanti che tuttavia devono essere verificati per la loro reale utilità: essi potrebbero infatti avere un rischio di costipazione degli vuoti interstiziali (a causa dell'intasamento dovuto alle polveri di varia granulometria che si diffondono in ambiente urbano) che finirebbe per vanificare progressivamente la loro supposta funzionalità iniziale (quella della percolazione delle acque meteoriche) in assenza di adeguata pulizia. In aree di parcheggio di vaste dimensioni, se è pur sempre possibile utilizzare degli elementi drenanti in corrispondenza degli stalli, sebbene con le precauzioni appena espresse, sarà opportuno non impiegare gli stessi elementi grigliati drenanti per la pavimentazione corrente di tutta l'area, individuando dei percorsi pavimentati idoneamente che permettano un agevole tragitto in sedia a rotelle dagli stalli (e in particolare da quelli eventualmente riservati ai disabili) verso le uscite pedonali del parcheggio.

Abbattimento delle barriere per i non vedenti e/o ipovedenti

Le disabilità nella percezione visiva sono molte più di quelle che uno sarebbe portato a immaginare. Non ci sono solamente le persone non vedenti, ma c'è una notevole declinazione di variabili patologiche tra ciechi parziali e ipovedenti. Le varie condizioni di disabilità visiva sono definite a partire già dalla legge 138/01.

Ipovedente significa che la persona affetta da una certa patologia vede poco e male, ma con una residuale capacità di leggere e interpretare l'ambiente che le sta intorno. Senza entrare nel merito delle spiegazioni e definizioni scientifiche basta ricordare che alcuni ipovedenti hanno ancora una possibilità di visione concentrata nella parte più centrale del nostro campo visivo. Altri hanno, al contrario, una capacità di visione solamente ai margini del campo visivo abituale.

Molte persone hanno una vista completamente annebbiata, nella quale i contorni delle cose sono totalmente sfuocati; ci sono poi patologie che determinano la cecità crepuscolare e notturna e altre che generano cecità da abbagliamento. Per tutti, però, l'ambiente esterno in cui si muovono è, ovviamente, pieno di insidie e la loro mobilità ostacolata per ovvie ragioni di prudenza. Bisogna allora aiutarli nel non aggravare il quadro di rischi che corrono quando si muovono in autonomia.

E' di conseguenza il caso di accennare che, se fino a poco tempo fa le spese dell'Amministrazione Comunale erano concentrate sull'assistenza alle disabilità dei non vedenti (accompagnamento e trasporto), negli ultimi anni si stanno avviando investimenti sempre più significativi atti a creare le condizioni per una consapevole autonomia nella mobilità del disabile.

Questo è tanto più importante in quanto il campo della disabilità visiva sarà sempre più diffuso con l'aumentare della popolazione anziana la quale, a causa delle caratteristiche



degenerative di certe patologie a carico soprattutto della retina, sperimenterà vieppiù le difficoltà percettive dei disabili ipovedenti.

Nel panorama normativo italiano le prescrizioni riguardanti la mobilità e l'autonomia delle persone con disabilità visive sono comprese o comunque inserite in direttive e regolamentazioni di carattere generale.

Il Codice della Strada (D.Lgs. 285/92), ad esempio, all'articolo 40, comma 11, così recita: "Gli attraversamenti pedonali devono essere sempre accessibili anche alle persone non deambulanti su sedia a ruote; a tutela dei non vedenti possono essere collocati segnali a pavimento o altri segnali di pericolo in prossimità degli attraversamenti stessi".

Oppure il D.P.R. 503/96 che, all'art.4 (spazi pedonali), ricorda che: "I progetti relativi agli spazi pubblici e alle opere di urbanizzazione a prevalente fruizione pedonale devono prevedere almeno un percorso accessibile in grado di consentire ... l'uso dei servizi, le relazioni sociali e la fruizione ambientale anche alla persone con ridotta capacità motoria e sensoriale", comprendendo dunque, implicitamente, i non vedenti e gli ipovedenti nella categoria di persone con ridotta capacità sensoriale.

E ancora, come fonte normativa originaria, il D.M.236/89 che, all'articolo 4.2.1 (spazi esterni – percorsi), indica che "quando un percorso pedonale sia adiacente a zone non pavimentate è necessario prevedere un ciglio da realizzarsi in materiale atto ad assicurare l'immediata percezione visiva nonché acustica se percosso con bastone", che "le eventuali variazioni di livello dei percorsi devono essere raccordate con lievi pendenze ovvero superate mediante rampe in presenza o meno di eventuali gradini ed evidenziate con variazioni cromatiche" e infine che "le intersezioni tra percorsi pedonali e zone carrabili devono essere opportunamente segnalate anche ai non vedenti".

In sintesi, l'abbattimento delle barriere architettoniche per le persone con disabilità visiva consiste nell'abbattere limiti fisici – senza riproporre barriere per i disabili motori, percettibili tattilmente con il piede o con l'esplorazione del bastone, lungo i confini tra aree di percorso non pericoloso (come i marciapiedi) e aree costituenti pericolo sicuro (come le carreggiate veicolari). Consiste anche nel creare un contrasto cromatico tra materiali per segnalare agli ipovedenti l'avvicinarsi del pericolo a cui prestare attenzione.

In prima battuta queste attenzioni progettuali si risolvono con una accurata miscelazione di materiali di pavimentazione che permettano ai disabili visivi di sentire con il tatto dei piedi l'approssimarsi delle situazioni di massima attenzione, come l'attraversamento di una carreggiata veicolare. Ma le scelte dei materiali e la loro realizzazione devono essere particolarmente accurate, per non indurre situazioni di potenziale pericolo per tutti per ridurre le scomodità di percorrenza da parte dei disabili su carrozzina. La cura realizzativa è tra l'altro dettata dal fatto che i disabili visivi sono spesso assistiti da un bastone utilizzato con funzione esplorativa dell'ambiente. Il bastone, quindi e in linea di principio, deve poter



scorrere sulla superficie senza trovare ostacoli improvvisi che potrebbero essere interpretati erroneamente.

Per capire il valore di una ponderata attenzione al tema specifico basta provare a fare qualche passo lungo un marciapiede chiudendo gli occhi: la sensazione di assoluto disorientamento è davvero drammatica e chiede una immediata riapertura degli occhi o un arresto dei propri passi per la paura di intercettare ostacoli e pericoli di vario tipo.

A questo proposito è bene rammentare che le persone non vedenti e ipovedenti tendono a percorrere i marciapiedi lungo i muri di edifici e recinzioni, che costituiscono per essi un sicuro riferimento fisico (nel Piano indicato come: "linea guida naturale"). In molti edifici di proprietà comunale il Piano propone di realizzare una linea guida naturale tra l'ingresso e i bagni al fine di consentire un agevole spostamento per ipovedenti e non vedenti senza intaccare le pavimentazioni con la realizzazione di percorsi tattili.

E' quindi preferibile non porre ostacoli di progetto lungo quel margine (paletti per segnaletica stradale o toponomastica, cestini getta rifiuti e altri elementi vari di corredo urbano), ma piuttosto individuare, se la sezione del marciapiede lo consente, una linea prossima al margine del marciapiede verso la carreggiata lungo la quale disporre i necessari elementi dell'illuminazione pubblica, della segnaletica stradale e di tutti gli altri oggetti che contribuiscono a comporre e arredare lo spazio pubblico.

Quando poi, come sempre più si sta facendo soprattutto nei centri storici ma anche in diversi punti delle zone semicentrali e periferiche, si costituisce un unico livello altimetrico di percorrenza (o, quantomeno, si raccordano vari piani senza soluzione di continuità altimetrica) eliminando la netta separazione tra marciapiede e carreggiata è bene (non dimenticando il discorso già fatto a proposito delle pendenze trasversali) segnalare la linea di separazione funzionale tra pedonalità e veicolarità con una fascia continua costituita da materiale che abbia superficie di rugosità e cromia sensibilmente contrastante rispetto a quelle prevalenti nelle zone di percorso pedonale e veicolare.

Lungo quella linea, ove necessario, potranno essere aggiunti elementi di delimitazione e dissuasione come paletti, transenne o paracarri, ricordando che le persone non vedenti e ipovedenti preferiscono delimitazioni continue come le transenne (che possono essere allora usate anche come mancorrente) in luogo di elementi dissuasori puntiformi. E' però altrettanto importante ricordare che la città è di tutti, oltre che per tutti e che, spesso, una barriera continua di transenne può essere assai invadente e limitante la libertà di movimento pedonale in ambiti che lo permettono. Sarà allora preferibile perseguire la strada del contrasto cromatico: ad esempio paletti scuri contro pavimentazione chiara o paracarri chiari su pavimentazione scura, oppure concentrare poche transenne a sottolineatura laterale dei punti di attraversamento pedonale più consueti, coincidenti di norma con le intersezioni di altre strade.



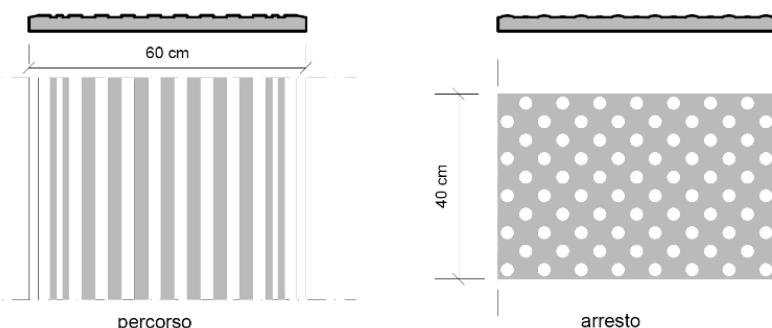
Nei tratti ordinari di strada, infatti, il disabile visivo seguirà il percorso naturale lungo le case e dovrà essere assistito da eventuale apposita segnalazione in corrispondenza degli attraversamenti pedonali veri e propri.

Piste pedotattili (percorsi *Loges* o LVE)

Il modo più sicuro per una persona non vedente di muoversi in un ambiente non conosciuto e senza riferimenti volumetrici è dunque, senza dubbio, quello di seguire un percorso tattile, vale a dire una pista che, per caratteristiche fisiche della sua superficie - in contrasto con la pavimentazione nella (o sulla) quale è inserita – guida letteralmente il bastone e i piedi del disabile tra punti topici dello spazio pubblico.

Molte modalità di indirizzamento dell’utenza colpita dalla disabilità visiva in determinati ambienti - quali stazioni ferroviarie, stazioni metropolitane e fermate del trasporto pubblico di superficie, aeroporti, ospedali e molti altri servizi pubblici (ad esempio gli uffici postali) - tendono ad adottare l’applicazione del sistema di codifica LOGES.

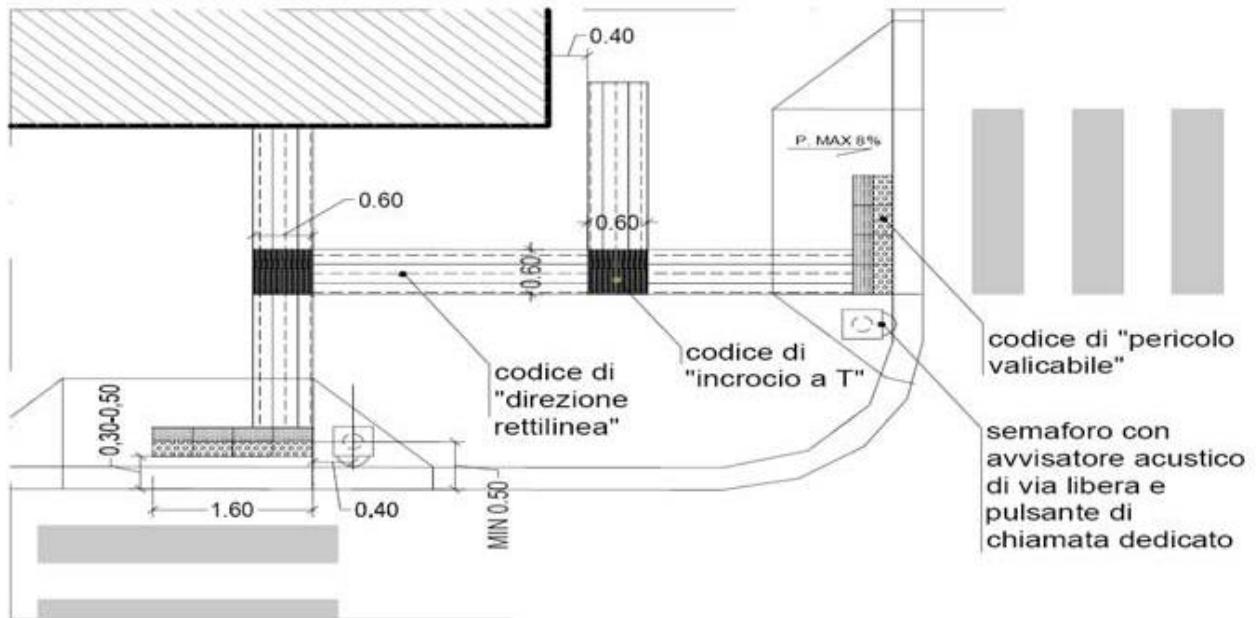
Questo sistema (il cui nome è acronimo in inglese della definizione Linea di Orientamento, Guida e Sicurezza), evoluto a seguito di ricerche e approfondimenti non solo italiani, si basa su di una codifica di linguaggio riassumibile in rigature continue per i tratti di percorso lineare e rilievi a bolle per i punti di segnalazione del pericolo valicabile o assoluto.



Questa codifica comporta il rispetto di precisi rapporti dimensionali del rilievo superficiale dell’elemento di pavimentazione, sulla scorta del modo di codificare lettere e numeri in rilievo propri del linguaggio Braille. La declinazione di differenti possibili varianti per situazioni specifiche (cambiamento di direzione, incrocio di percorsi, segnale di servizio, pericolo valicabile) hanno infatti richiesto un rispetto rigoroso di una precisa conformazione del rilievo del percorso tattile atto a non indurre confusioni.

Attualmente i materiali impiegati per la realizzazione di percorsi *Loges* sono i grès porcellanati e il cls e sono proposti in funzione dello spazio in cui si collocano.

Il linguaggio *Loges* deve sempre essere basato sui due messaggi fondamentali: quello di percorso e quello di arresto.



Mappe tattili e sistemi per persone con disabilità uditiva

Al fine di rendere immediatamente accessibile alle persone ipovedenti o non vedenti un luogo storico o di particolare interesse per la collettività, il PEBA prevede la realizzazione di mappe tattili che, utilizzando il linguaggio braille in alcuni casi sono usate come planimetrie tattili per favorire l'orientamento, in altri casi, grazie al disegno a rilievo 3D su di esse riportato, consentono la visita virtuale. Questa tipologia di mappe è proposta per gli edifici di particolare interesse storico-artistico.

Per aiutare, invece, le persone con disabilità uditiva a orientarsi meglio nella città e negli edifici, si suggerisce la dotazione di wifi gratuito in molti luoghi della città, attraverso il quale il cittadino possa connettersi agevolmente ad internet e acquisire le informazioni di cui necessita come ausilio diretto per i propri spostamenti.

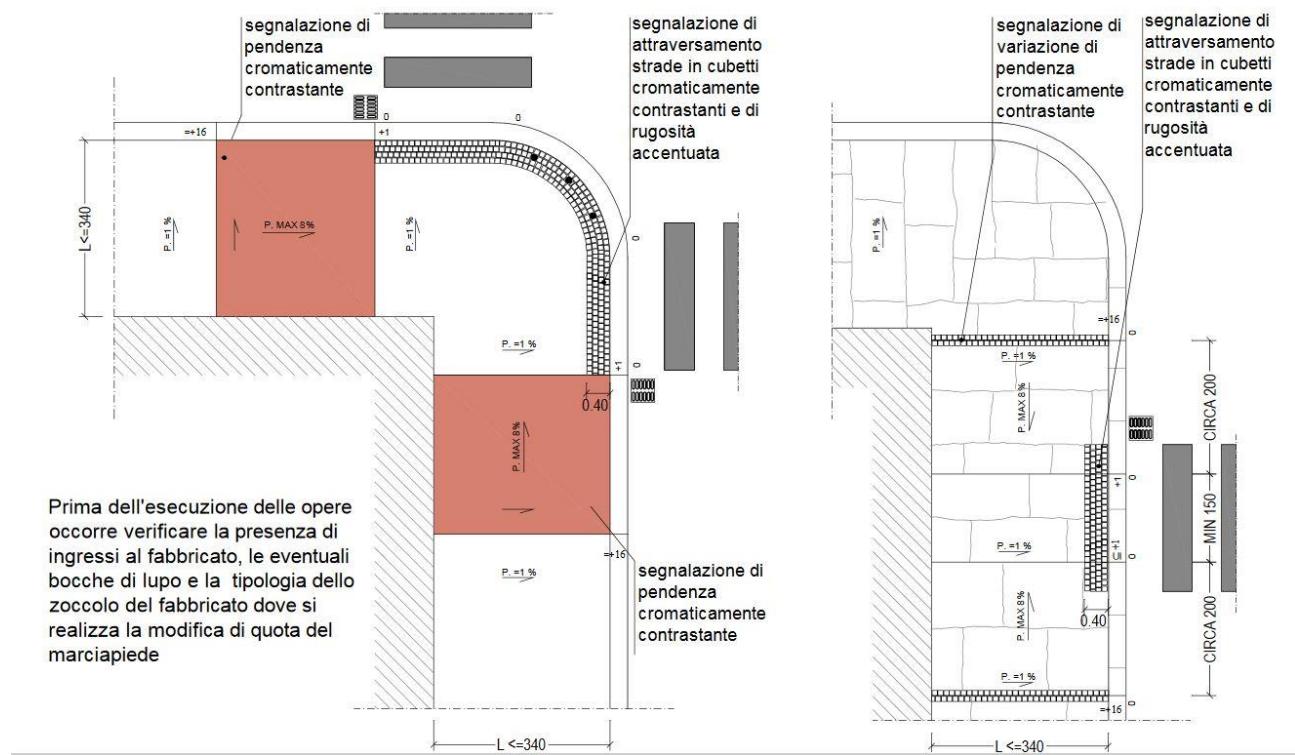




Altri schemi tipologici di abbattimento di barriere

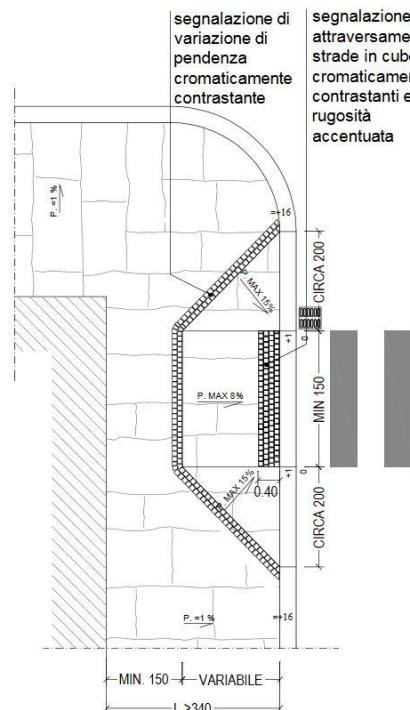
marciapiede di larghezza inferiore o uguale a 3,70 mt., altezza <=16

Pavimentazione in asfalto o lastre di pietre

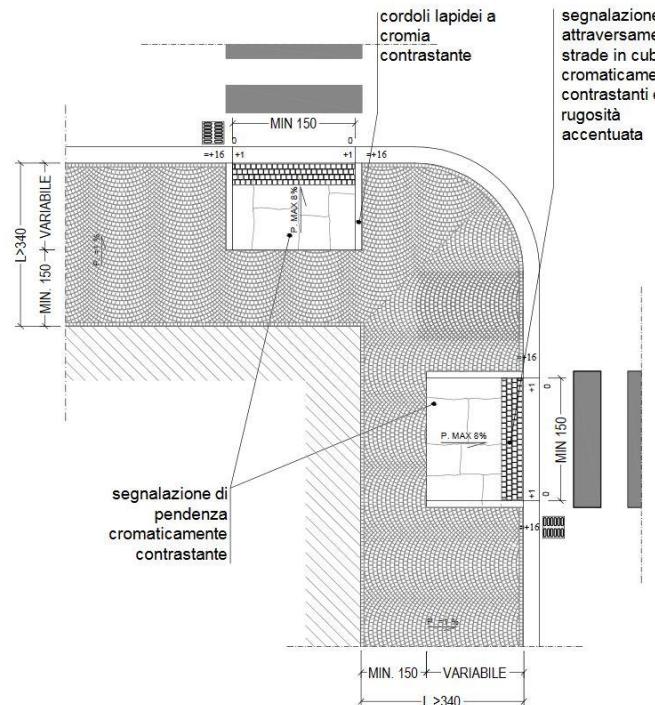


marciapiede di larghezza superiore a 3,70 mt., altezza <=16

Pavimentazione in asfalto o lastre lapidee

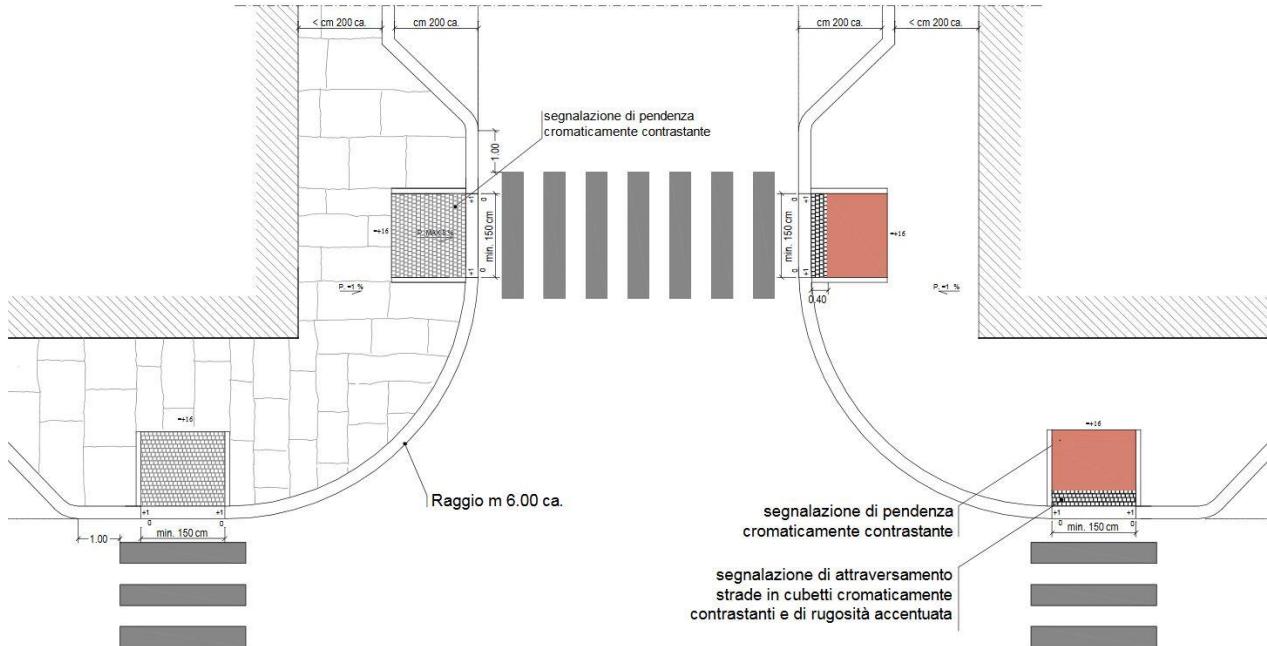


Pavimentazione in cubetti

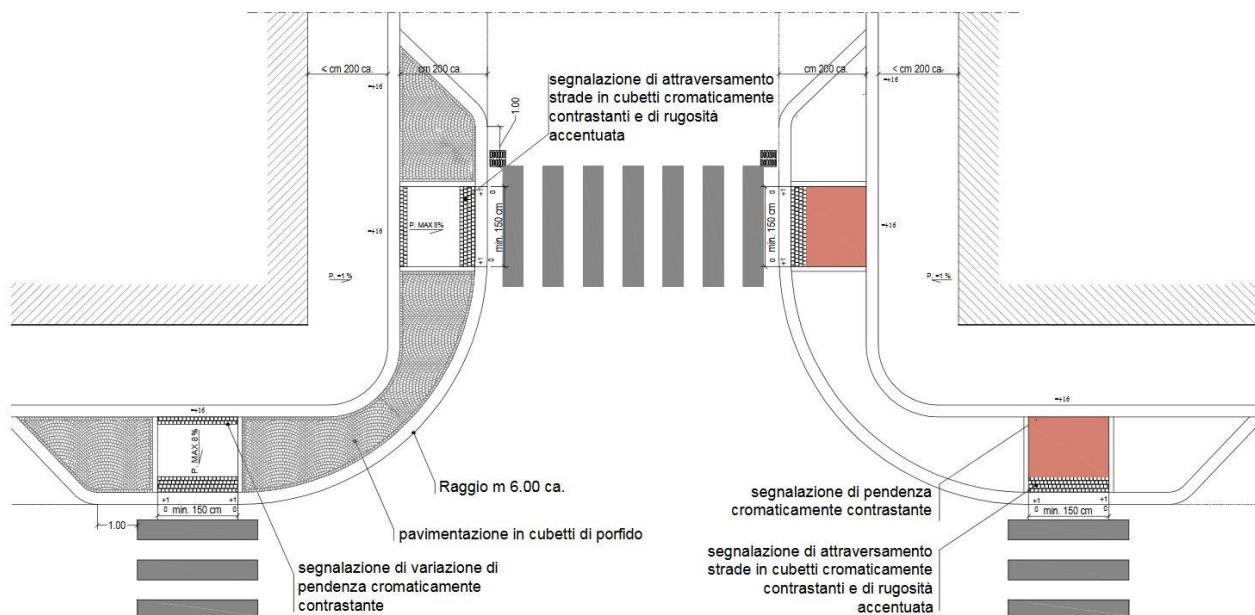




con eliminazione del cordolo esistente

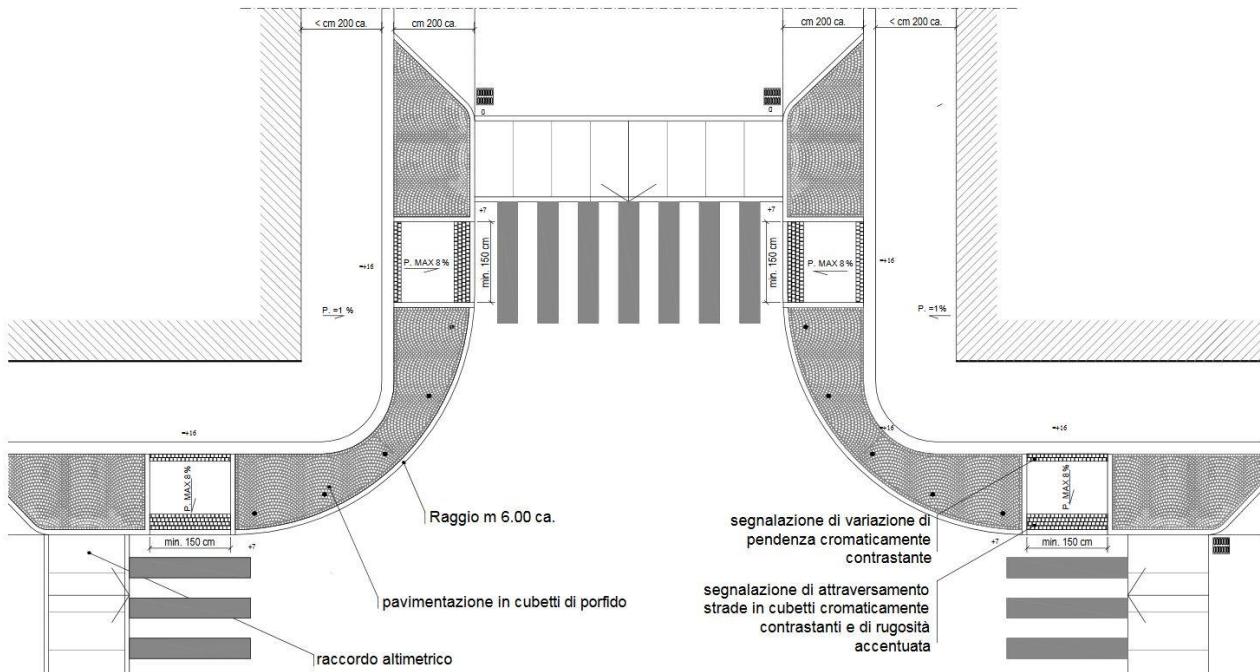


possibili ampliamenti del marciapiede in area di incrocio conservando il cordolo esistente





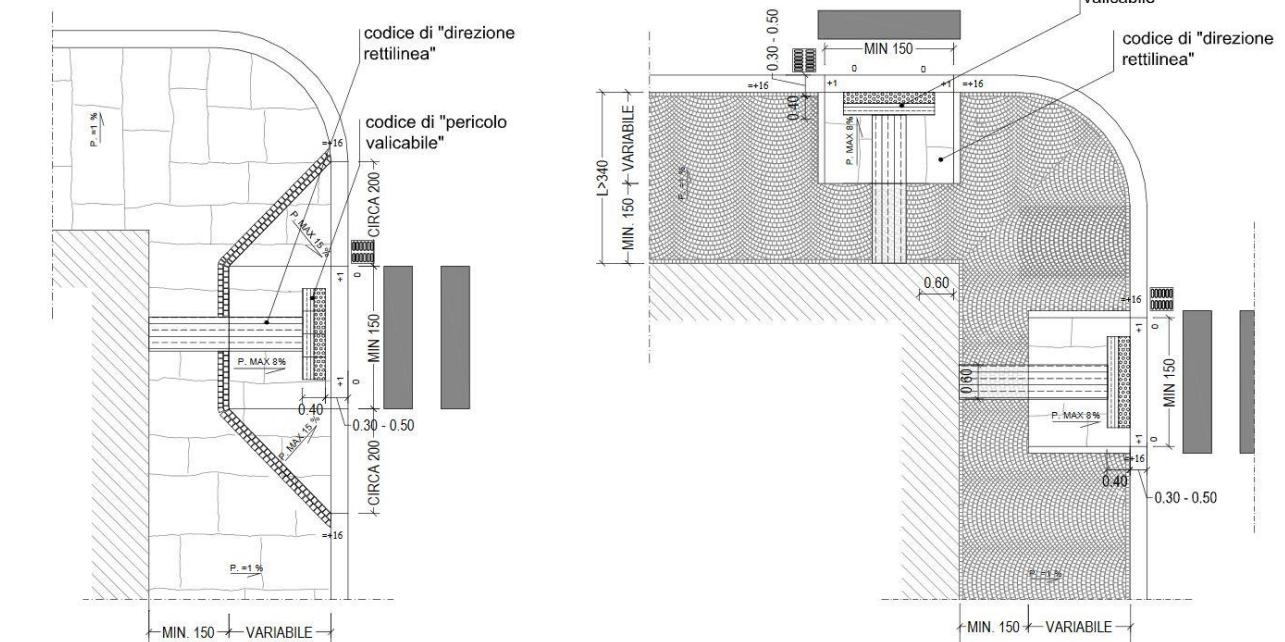
possibile ampliamento dei marciapiedi in area di incrocio sopraelevato conservando il cordolo esistente



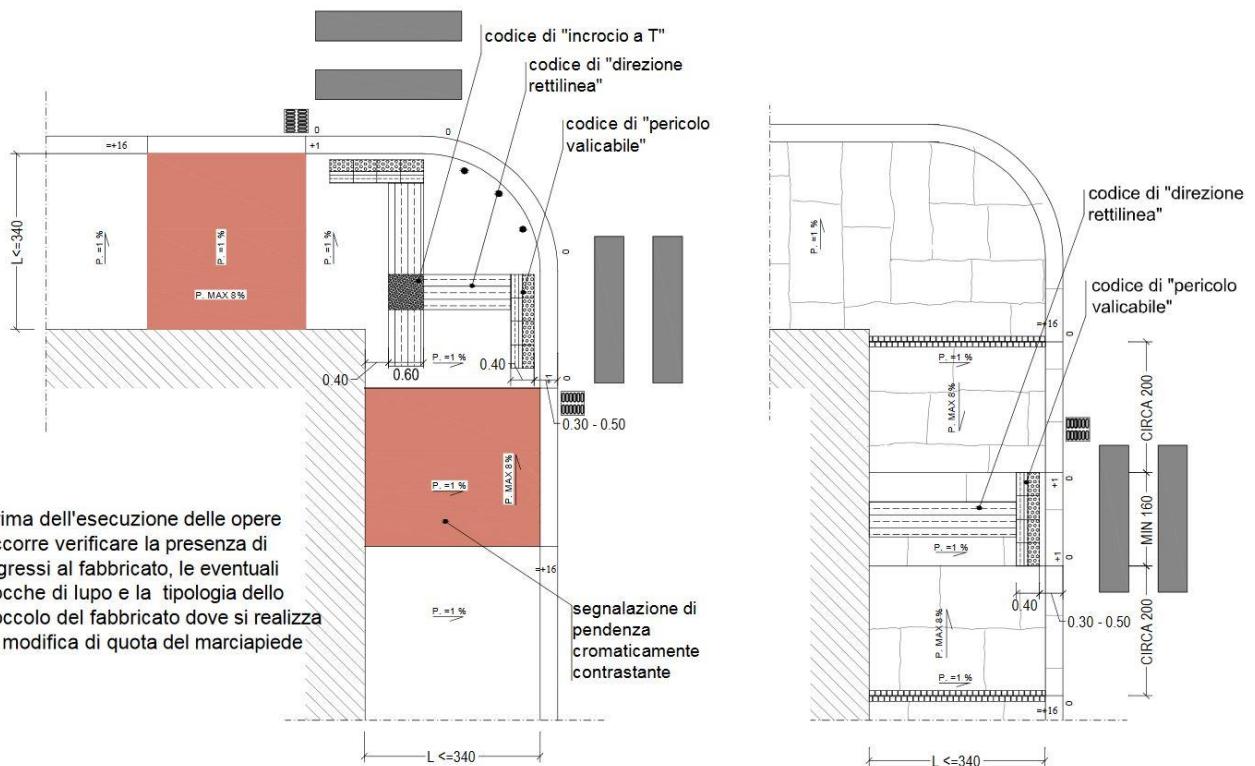
IMPIEGO DEL "CODICE LOGES" marciapiede di larghezza superiore a 3,70 mt., altezza <=16

Pavimentazione in asfalto o lastre lapidee

Pavimentazione in cubetti



IMPIEGO DEL "CODICE LOGES" marciapiede di larghezza inferiore o uguale a 3,70 mt., altezza <=16 Pavimentazione in asfalto o lastre di pietre



Vale la pena rammentare che le variazioni cromatiche e di materiale proposte in ogni soluzione progettuale, inoltre, sono rivolte anche alle persone con disabilità uditiva, che contando sulla componente visiva su cui il Piano fa leva, possono agevolmente muoversi negli spazi pubblici.



13. 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.