

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



Città di
Francavilla Fontana



PIANO DI ELIMINAZIONE DELLE BARRIERE ARCHITETTONICHE

AMPLIAMENTO

SINDACO: **AVV. ANTONELLO DENUZZO**
ASSESSORE ALLA MOBILITA' SOSTENIBILE: **AVV. SERGIO TATARANO**
ASSESSORE ALL'URBANISTICA: **AVV. DOMENICO ATTANASI**
DIRIGENTE AREA TECNICA URBANISTICA: **ING. GAETANO PADULA**
RESPONSABILE UNICO DEL PROGETTO: **GEOM. ANNA PAOLA PALADINI**

PROGETTISTA: PHD ARCH. PALMA LIBRATO

RELAZIONE ILLUSTRATIVA
DEGLI INTERVENTI

FRANCAVILLA FONTANA a RUOTA LIBERA



DATA:
GIUGNO 2025

SCALA METRICA:

-

DOCUMENTO:

3.1



INDICE

1. PREMESSA	3
1.1 Spazi urbani.....	4
2. CRITICITA' RICORRENTI	6
2.1 Spazi urbani.....	6
2.2 Sintesi degli interventi previsti per gli spazi urbani	9
3. TABELLE DEGLI INTERVENTI DI PROGETTO E STIMA DEI COSTI	18
3.1 Spazi urbani e stima dei costi.....	18



1. PREMESSA

La scelta delle tipologie di intervento definite dal PEBA-AMPLIAMENTO della Città di Francavilla Fontana deriva dallo studio elaborato attraverso le schede di rilievo delle criticità degli spazi urbani, emerse mediante verifiche *in situ*, unitamente alle segnalazioni raccolte con il confronto avviato con associazioni di categoria e cittadini. Le **mappature finali partecipate** che ne sono derivate hanno dimostrato un'utilità superiore alle aspettative: le osservazioni legate all'uso degli spazi da parte di chi li frequenta abitualmente e/o di chi ha difficoltà di varia natura, infatti, sono state preziose nella descrizione dello stato dei luoghi e, soprattutto, nella definizione delle proposte di intervento.

Le schede di rilievo raccolte si basano sulle informazioni disponibili al momento del sopralluogo presso gli spazi urbani e sulle osservazioni condotte in sede di accesso. Nei casi in esame, nonostante il PEBA-AMPLIAMENTO si spinga a proporre delle soluzioni concrete valutandone sommariamente anche i costi, bisognerà successivamente ed in fase di progettazione effettuare un'attività di rilievo specifica, propedeutica ai progetti definitivi ed esecutivi, ai fini della loro successiva realizzazione.

In questa fase, le informazioni raccolte consentono di individuare le principali criticità riscontrate e di proporre alcuni interventi tipo per la loro risoluzione che, necessariamente, dovranno essere adeguati per la corretta e piena fruizione da parte di tutti degli spazi urbani, corredati da una quantificazione economica di massima degli stessi.

Il metodo utilizzato è stato quello di individuare e circostanziare, con la maggiore precisione possibile, le problematiche riferite a ciascuna categoria di intervento per ogni spazio urbano oggetto del censimento, analizzando la verifica della rispondenza o meno ai requisiti obbligatori o raccomandati.

Il criterio utilizzato nella scelta degli interventi progettuali proposti per ciascun elemento è prevalentemente e, laddove possibile, quello della **Design for all**, ovvero una **progettazione universale** di spazi utilizzabili da tutte le persone: bambini, anziani, persone in piena forma fisica e persone con ridotta autonomia, con deficit nella mobilità piuttosto che con altri tipi di disabilità.

Il PEBA-AMPLIAMENTO, quindi, non propone interventi puntuali che si limitano a risolvere la singola problematica secondo i requisiti minimi previsti dalla normativa ma, partendo dal concetto del "minimo" lo sviluppa, integrandolo nel contesto, al fine di consentire la fruizione di ambienti e servizi alla più ampia pluralità dei soggetti e nella maniera più agevole, eliminando discriminazioni e garantendo un'accessibilità quanto più ampia possibile.

I dati raccolti e analizzati vengono riportati nelle schede di intervento, nelle quali vengono descritte contemporaneamente le criticità e le relative soluzioni progettuali.



1.1 Spazi urbani

La scelta degli interventi negli spazi urbani è mirata al raggiungimento di due importanti obiettivi di qualità:

- 1) Francavilla Fontana vuole essere per i suoi cittadini e i suoi ospiti un paese SICURO e INCLUSIVO.
- 2) Affrancandosi dalla categorizzazione degli utenti e dall'eccessiva specializzazione delle soluzioni, gli interventi devono garantire la sicurezza di tutti e una fruibilità degli spazi estesa e ampia.

Un paese sicuro agevola una fruizione autonoma degli spazi anche da parte delle fasce più deboli della popolazione: bambini, anziani e persone con disabilità motorie, sensoriali, cognitive; un paese inclusivo organizza i suoi luoghi perché siano facilmente riconoscibili e godibili dal maggior numero di persone.

Gli spazi urbani della Città di Francavilla Fontana si articolano tra percorsi e piazze. In particolare tra i percorsi si annovera l'analisi delle criticità e le relative soluzioni di quattro itinerari viari, scelti dalla PA, come meglio esplicitati nell'elaborato 2.2.

Tra le piazze analizzate vi è Piazza Giuseppe Verdi.

Per ogni spazio urbano analizzato sono proposti elaborati di sintesi, con evidenziati i punti critici segnalati in sede di rilievo dello stato di fatto. Le proposte di intervento sono prevalentemente riferite ai punti critici rilevati, ma possono essere anche relative a interventi atti a migliorare la sicurezza e il comfort degli spazi urbani (ad es. la previsione di nuovi attraversamenti pedonali, ecc.).

Le proposte di intervento non costituiscono un progetto dello spazio urbano, che esula dall'attività di natura pianificatoria del PEBA e per il quale si rimanda alle fasi successive di progettazione ed esecuzione degli interventi, ma rappresenta un progetto di riferimento per le attività successive.

Le azioni per migliorare la sicurezza degli spazi sono:

- progettazione di spazi ben definiti in termini di limiti fisici e di funzioni;
- interventi di moderazione del traffico;
- corretta gestione delle relazioni tra veicoli-biciclette-pedoni;
- organizzazione della segnaletica stradale per garantire chiarezza e univocità delle indicazioni fornite;
- utilizzo del colore per individuare e distinguere gli spazi (differenziazione cromatica);
- ricerca di soluzioni integrate e che raggiungano più risultati contemporaneamente.

Gli interventi di progetto previsti all'interno di un percorso urbano vengono rappresentati puntualmente e fotograficamente, numerati e descritti testualmente in elaborati grafici. In alcuni casi, nonostante le criticità siano state puntualmente rilevate su ambo i lati di un percorso, vista l'impossibilità tecnica di risolvere e adeguare l'intero percorso (ad esempio per la ridotta sezione stradale esistente), si è valutata l'opportunità di intervenire



prevalentemente su un lato, cercando di restituire, comunque, buoni livelli di accessibilità e percorribilità. I parcheggi riservati a persone con disabilità lungo gli spazi urbani esaminati sono risultati numericamente insufficienti, conformemente all'art. 40 del Codice della Strada e al D.M. n. 236 del 1989, che prevede la presenza dei parcheggi riservati nella misura minima di 1 ogni 50 o frazione di 50 posti auto, ubicati nelle vicinanze di edifici o servizi pubblici. Inoltre, quelli esistenti risultano non sufficientemente idonei e conformi all'utilizzo per persone con disabilità in quanto spesso mancanti di idonea segnaletica orizzontale e/o verticale e di rampa di raccordo con il marciapiede.

I rilievi e successivamente gli interventi di progetto previsti all'interno di un percorso tengono conto delle proposte progettuali contenute nei piani sovraordinati.



2. CRITICITA' RICORRENTI

2.1 Spazi urbani

Assenza di rampe di raccordo tra marciapiede e carreggiata

In merito alle strade rilevate si segnala, spesso, l'assenza di rampe di raccordo con il marciapiede in corrispondenza degli attraversamenti pedonali, individuati o meno con segnaletica orizzontale a raso o spesso la presenza di rampe di raccordo di pendenza inadeguata. A tal proposito occorre precisare che, anche un gradino di cm. 2, creatosi in seguito ad un raccordo mal eseguito tra marciapiede e piano strada o creatosi in seguito a un cedimento differenziale di una parte di esso, è sufficiente ad ostacolare il transito su sedia a ruote delle persone con disabilità di tipo motorio, ovvero, è considerato barriera architettonica. La soluzione progettuale a tale problematica consiste nell'adeguamento dell'attraversamento pedonale mediante creazione di rampa di raccordo con pendenza massima dell'8% ed essere priva di dislivello tra piano stradale e marciapiede. Anche in questo caso, per quanto riguarda il piano pavimentale della rampa, valgono i medesimi accorgimenti tecnici riportati al precedente paragrafo. Laddove sarà possibile e lungo gli assi stradali più importanti, saranno realizzate rampe angolari al fine di rendere più agevole la salita sui marciapiedi da più direzioni; mentre le rampe lineari, saranno sempre accompagnate dalla realizzazione di ali di raccordo laterali. Le rampe analizzate con pendenza superiore all'8% sono state valutate idonee nella misura del 2% di errore. Nei casi di pendenza di maggior percentuale è stato previsto il loro adeguamento.

Tratti di marciapiede dissestato

In alcuni casi sui marciapiedi sono presenti aree con pavimentazione dissestata, problematica prevalentemente legata alla normale usura del manto di finitura in asfalto, ai cedimenti differenziati nel caso di pavimentazioni in altro materiale (es. betonelle), alla presenza di radici di alberi. Questo non soltanto ostacola il transito di una persona con disabilità, ma rappresenta un potenziale pericolo per tutti, soprattutto per le fasce più a rischio, come bambini e anziani.

Pertanto l'intervento prevede il rifacimento dell'asfaltatura o della pavimentazione in alcuni tratti definiti, con l'accorgimento di realizzare pavimentazioni con forme e colori analoghi a quella preesistente.

Presenza di ostacoli fissi sui marciapiedi

Si tratta in prevalenza dei gradini di accesso alle abitazioni, della segnaletica verticale stradale, di pali dell'illuminazione pubblica, delle fermate autobus, con pensilina o meno, delle insegne pubblicitarie, alberature, aiuole ed elementi dell'arredo urbano in generale, colonnine enel, etc. Per tutti questi elementi, all'interno degli itinerari studiati, si prevede il loro spostamento e la loro ricollocazione in posizione tale da non costituire ostacolo per



le persone con disabilità o, in casi specifici, interventi più significativi che si valuteranno di volta in volta.

Marciapiedi assenti o di larghezza inadeguata

Tale criticità risulta di difficile risoluzione perché riscontrata su strade di sezione ridotta e soggette a parcheggio improprio e non regolamentato.

L'intervento prevede l'adeguamento o la realizzazione del marciapiede, ove assente, in ottemperanza alla normativa vigente, o comunque, con una sezione di cm. 110 in modo da garantire, in presenza di ostacoli, un passaggio minimo di cm. 90. Qualora le sezioni stradali non permettano di realizzare il marciapiede con le suddette dimensioni o al fine di ottimizzare le risorse pubbliche nei percorsi secondari, si dovrà garantire la presenza di un percorso pedonale protetto da paletti dissuasori e lo spostamento della segnaletica verticale su mensole a parete in modo che i paletti non creino ostacolo al passaggio.

Assenza di accorgimenti per l'orientamento

La quasi totalità dei percorsi analizzati non è dotata di accorgimenti per favorire l'orientamento di persone con disabilità visive o cognitive. I punti critici sono rappresentati in particolare dalle intersezioni, dove è necessario dare indicazioni sulla presenza e posizione dell'attraversamento pedonale, dove mancano indizi su dove finisce il marciapiede e dove inizia la carreggiata e sull'eventuale presenza di semaforo e relativo segnalatore acustico. Si ritiene che la posa in opera di percorso tattile di tipo LOGES (meglio se di tipo LVE – *Loges Vet Evolution*), almeno e/o solo in corrispondenza delle rampe, differenziato cromaticamente ma integrato alla pavimentazione esistente, sia un'utile misura attiva non soltanto per non vedenti e ipovedenti, ma anche per altre fasce deboli della popolazione, ad esempio anziani e bambini. In riferimento al percorso tattile di tipo LOGES, al fine di ottimizzare le risorse pubbliche, si è ritenuto di prevederne l'introduzione in corrispondenza degli incroci significativi per il contesto urbano di riferimento, nonché all'inizio e alla fine di ogni percorso.

Inoltre, all'interno delle strade oggetto di analisi si propone l'inserimento di segnaletica verticale realizzata secondo i criteri della Comunicazione Aumentativa Alternativa per favorire l'orientamento di persone con disabilità cognitiva e senso-percettiva. Tale segnaletica sarà ubicata in posizione iniziale, finale e centrale della strada.

Presenza di ostacoli mobili

Molti ostacoli mobili costituiscono impedimenti importanti alla fruibilità degli spazi: bidoni della raccolta differenziata, pattumelle della raccolta porta a porta, automobili, biciclette, arredo ad uso di esercizi commerciali, fioriere, sono gli esempi maggiormente riscontrati. Le misure previste sono sostanzialmente di tipo passivo e sono mirate a intervenire sui comportamenti dei singoli e sulle procedure di svolgimento di alcuni servizi.



Assenza di attraversamento pedonale a raso

L'assenza di strisce pedonali in corrispondenza delle rampe esistenti o la presenza di strisce pedonali scolorite e poco visibili costituisce una criticità abbastanza diffusa nella rete infrastrutturale. Per tale criticità si prevede la realizzazione di nuove strisce pedonali trasversali al percorso stradale da ubicare nei punti di maggior interesse di ogni singolo percorso con una distanza il più possibile costante tra un attraversamento e l'altro, e la ridipintura di quelle esistenti.

Presenza di dislivelli lungo i marciapiedi

Oltre ai dislivelli presenti in prossimità degli attraversamenti e degli incroci, occorre tener conto anche dei dislivelli presenti lungo i marciapiedi, in corrispondenza di ingressi alle pertinenze private ubicate al piano terra, o, in corrispondenza di salti di quota dovuti alla configurazione del territorio, che ostacolano il percorso lineare di persone con disabilità. Anche in questo caso si prevede la creazione di rampa di raccordo con pendenza dal 5% all'8% e priva di dislivello tra la quota stradale e quella del marciapiede e tra i salti di quota presenti sul marciapiede. Si rileva, inoltre, su aree private, la presenza di dislivelli o di rampe inadeguate che non consentono un accesso agevole ad alcuni servizi primari (quali farmacie, banche, supermercati, etc.) da parte di persone con disabilità.

Posto auto riservato inadeguato

Nell'ambito dei parcheggi riservati alle persone con disabilità si segnala, quasi sempre, l'assenza della rampa di raccordo del livello strada col livello marciapiede. Anche in questo caso si prevede la creazione di rampa di raccordo con pendenza dal 5% all'8% priva di dislivello tra la quota stradale e quella del marciapiede, in ottemperanza alla normativa vigente, la quale prevede che il parcheggio sia opportunamente raccordato a livello strada. Sempre nell'ambito dei parcheggi riservati alle persone con disabilità si segnala assenza di segnaletica orizzontale e/o verticale, oppure, la presenza di segnaletica orizzontale non adeguata o dilavata e non più visibile. In questi casi si prevede la realizzazione o il rifacimento della segnaletica in questione.



2.2 Sintesi degli interventi previsti per gli spazi urbani

Si riporta una sintesi degli interventi previsti per ciascuno spazio urbano. Gli stessi sono stati condivisi con la P.A. e con il Comando di Polizia Locale, al fine di concordare delle soluzioni progettuali che potessero dare risposta alle criticità emerse, coinvolgendo anche i temi della viabilità, segnaletica orizzontale e verticale diffuse.

1. Via Giuseppe di Vagno

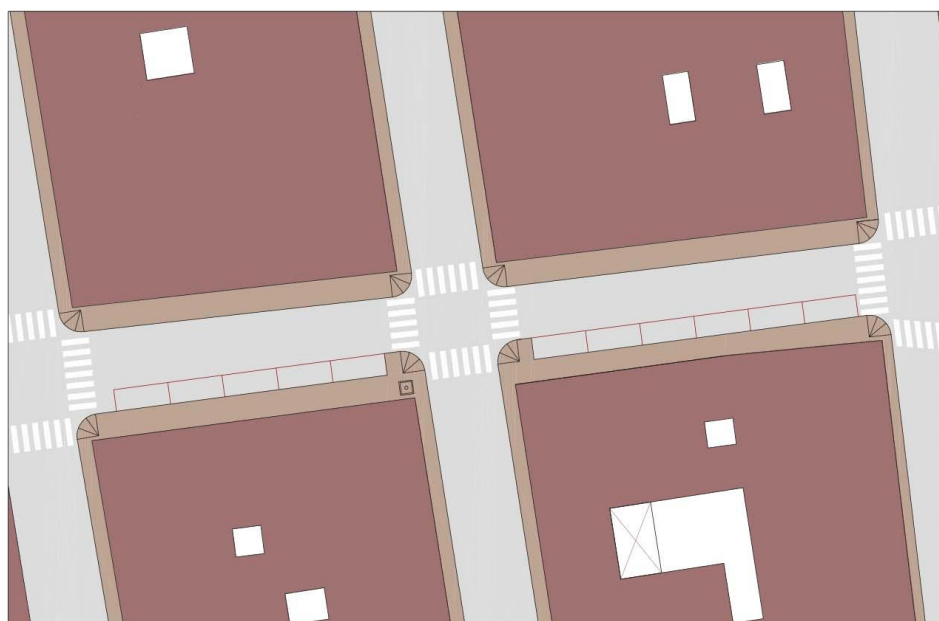
Il progetto di adeguamento di via Giuseppe di Vagno tiene conto della proposta contenuta all'interno del PUMS per la progettazione di una rotatoria all'intersezione tra SP Ceglie Messapica, Via Forleo, Via Crispi e Via Zulino, con conseguente eliminazione dell'impianto semaforico esistente che, di conseguenza, non sarà oggetto di adeguamento nel presente Piano.

Si prevede la sostituzione delle rampe esistenti aventi percentuali superiori all'8% e la realizzazione di rampe in corrispondenza degli attraversamenti pedonali e dei dislivelli lungo i marciapiedi, che rispettino le pendenze consentite dall'art. 8.1.11 del DM 236/89. Nel primo tratto della via, compreso tra l'intersezione con Via San Francesco e quella con Via Carlo Pisacane, i marciapiedi presentano larghezza generalmente adeguata. Tuttavia, lungo il percorso si riscontrano ostacoli alla libera circolazione pedonale, costituiti da gradini di accesso alle abitazioni e da pluviali sporgenti. Per garantire il rispetto del passaggio minimo prescritto dal DM 236/89 di m. 0,90, il progetto prevede un ampliamento di m. 0,50 del solo marciapiede adiacente agli stalli di sosta per autoveicoli.

Nel tratto successivo, dall'intersezione con Via Carlo Pisacane fino al termine di Via Giuseppe di Vagno, i marciapiedi risultano sufficientemente ampi, ma presentano in alcuni punti una pavimentazione irregolare o realizzata in materiale cementizio. Si prevede, pertanto, il rifacimento della pavimentazione e, ove necessario, la sua sostituzione con materiali conformi alle normative vigenti.

Tutti gli incroci presenti lungo la via saranno dotati di nuovi attraversamenti pedonali, mediante la realizzazione di rampe dotate di sistema LVE e l'apposizione della relativa segnaletica orizzontale (strisce pedonali), al fine di favorire la mobilità in sicurezza.

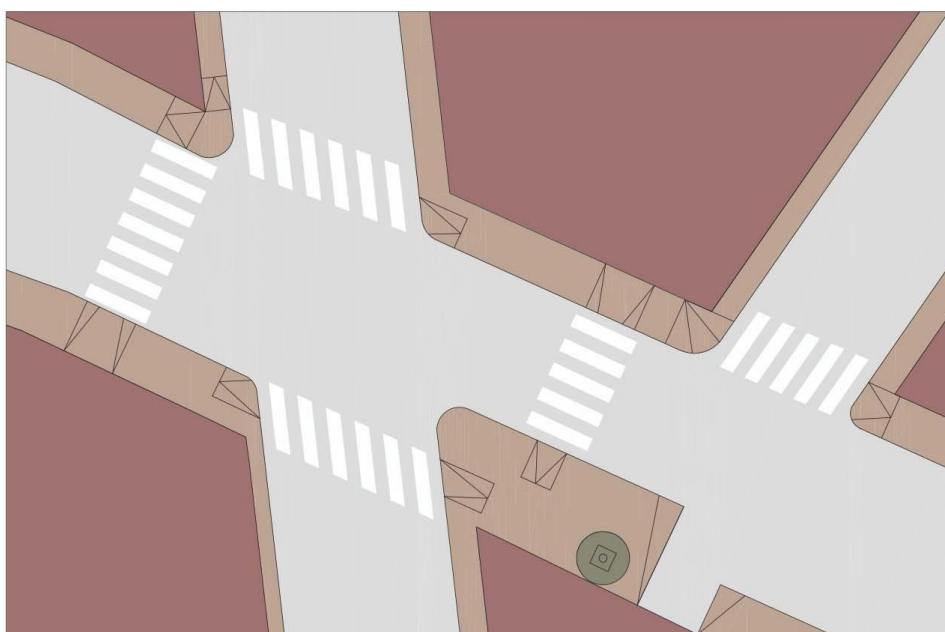
In corrispondenza dell'intersezione con Via Forleo Braida, è attualmente presente una fontana dell'Acquedotto Pugliese che ostacola il transito pedonale. A tal proposito, il progetto prevede la realizzazione di due penisole laterali, dimensionate in modo da contenere sia gli stalli di sosta sia le rampe per l'attraversamento pedonale, come specificato nei dettagli di seguito riportato.



LEGENDA

- Marciapiede
- Stalli per le auto
- Carreggiata

Ulteriore intervento è previsto nei pressi del civico n. 53, dove un albero posto centralmente sul marciapiede impedisce il passaggio. Anche in questo caso è prevista la realizzazione di una penisola della dimensione necessaria a contenere gli stalli per le auto e a garantire la continuità del percorso pedonale.



LEGENDA

- Marciapiede
- Carreggiata



In prossimità dei civici n. 28, 26 e 24, si rileva la presenza di accessi carrabili ravvicinati. Al fine di assicurare un passaggio pedonale più agevole e continuo, il progetto prevede l'abbassamento delle porzioni di marciapiede situate tra i suddetti accessi.

Presso il civico n. 14 è presente una farmacia a cui sono riservati due posti auto sul lato opposto della carreggiata, di cui uno riservato a persone con disabilità. Per agevolare l'accesso alla farmacia si prevede il rifacimento della segnaletica orizzontale spostando lo spazio di cortesia sul lato corrispondente alla discesa del conducente, nonché la realizzazione di un attraversamento pedonale con relativa segnaletica orizzontale e rampe di raccordo con i marciapiedi corrispondenti.

Con riferimento alla dotazione di stalli riservati a persone con disabilità, si evidenzia che gli stalli riservati rilevati non sono sufficienti a rispettare il rapporto minimo di 1 posto ogni 50 stalli ordinari, pertanto si prevede la realizzazione di un nuovo stallo dedicato, completo di segnaletica orizzontale e verticale, opportunamente raccordato con la quota del marciapiede esistente, lungo tutto il percorso.

Infine si installerà della segnaletica verticale realizzata secondo i criteri della Comunicazione Aumentativa Alternativa a inizio, fine e metà percorso.

2. Via Michele Imperiali

Il progetto previsto su Via Michele Imperiali è stato sviluppato in linea con le indicazioni del Piano Urbano della Mobilità Sostenibile (PUMS), il quale prevede l'inserimento di una rotatoria nel punto in cui detta via si interseca con Via Quinto Ennio, Viale Lilla Vincenzo e Via Filippo D'Angiò, in modo da non interferire con gli interventi previsti. Di conseguenza sono escluse dalla trattazione progettuale tutte le soluzioni possibili alle criticità riscontrate proprio in detto incrocio.

Si segnala, inoltre, che il Piano della Mobilità Sostenibile definisce per via Michele Imperiali un'inversione del senso di marcia rispetto a quello attuale per il primo tratto di strada, in modo da rendere funzionale la rotatoria, inversione che viene condivisa nella proposta di ampliamento PEBA il quale, nell'ottica di miglioramento della viabilità pedonale per questo tratto di strada, predilige la percorrenza sul lato sinistro della strada fino al civico 202 (rispetto al nuovo senso di marcia). In tale tratto di strada il marciapiede presenta una larghezza più adeguata al passaggio, preferendo rispondere alle criticità individuate lungo questo lato del percorso.

Tuttavia, lungo il percorso si riscontrano ostacoli alla libera circolazione pedonale costituiti da gradini di accesso alle abitazioni; per garantire il rispetto del passaggio minimo prescritto dal DM 236/89 di m. 0,90, il progetto prevede un ampliamento del marciapiede esistente mediante la realizzazione di una penisola pedonale, che consenta e non ostacoli la viabilità.

Gli interventi diventano più consistenti agli incroci stradali, ad intervalli più possibile regolari, in modo che sia sempre gestito l'attraversamento pedonale in completa sicurezza



e autonomia, e a tal proposito si segnala un primo incrocio con Via Salvo D'Acquisto, in cui si prevedono rampe dotate di sistema LVE e apposizione di relativa segnaletica orizzontale (strisce pedonali), al fine di favorire la mobilità in sicurezza. Stessa tipologia di intervento, è prevista per l'incrocio con via San Francesco, in cui in aggiunta alle rampe, dotate di sistema LVE e alla segnaletica orizzontale, si segnala la presenza di un ostacolo alla realizzazione di una rampa stessa, costituita dalla presenza di un palo, per il quale si prevede la rimozione.

Il transito lungo il percorso è sempre garantito, anche attraverso piccole migliorie come ad esempio la realizzazione della giusta pendenza per i raccordi alle rampe presenti agli accessi carrabili e la realizzazione delle rampe angolari per l'attraversamento pedonale.

Si segnala, al riguardo, in corrispondenza degli accessi adiacenti il civico n.99, la presenza di intercapedini sottostanti il marciapiede; analoga situazione riscontrata anche in corrispondenza dell'abitazione al civico n.70 e dell'accesso in corrispondenza del civico n. 40. Detti ingombri ostacolano la realizzazione delle rampe, tuttavia gli interventi sono stati inseriti nella stima economica complessiva, e la loro realizzazione dovrà essere valutata in fase di progettazione definitiva ed esecutiva, previa verifica della fattibilità tecnica.

Gli incroci con Via Regina Elena e Via Balestra sono stati oggetto di studio del primo PEBA approvato, pertanto non trattati nel presente Piano.

Dall'incrocio con Via de Quarto e Via Fiore viene individuato come percorso pedonale prioritario il marciapiede a sinistra rispetto al senso di marcia attuale, fino alla fine della strada, ovvero all'incrocio con Via San Lorenzo, poiché si presenta di larghezza adeguata ad una percorrenza in sicurezza.

Con riferimento alla dotazione di stalli riservati a persone con disabilità, si evidenzia il mancato rispetto del rapporto minimo di 1 posto ogni 50 stalli ordinari. Si prevede pertanto l'istituzione di n.3 nuovi stalli dedicati, completi di segnaletica orizzontale e verticale, opportunamente raccordati con la quota del marciapiede esistente, lungo tutto il percorso. Infine, lungo il tracciato saranno installati pannelli di segnaletica verticale conforme ai principi della Comunicazione Aumentativa e Alternativa (CAA), posizionati in corrispondenza dell'inizio, della metà e della fine del percorso.

3. Via Carlo Pisacane

Il progetto di adeguamento di Via Carlo Pisacane è stato redatto in coerenza con quanto previsto dal Piano Urbano della Mobilità Sostenibile (PUMS), che contempla la realizzazione di una rotatoria in corrispondenza dell'intersezione tra Via Roma, Viale Vincenzo Lilla e Via San Francesco d'Assisi con conseguente eliminazione dell'impianto semaforico esistente il quale non sarà oggetto di interventi di adeguamento all'interno del presente Piano. Pertanto, sono escluse dall'ambito di analisi le aree interessate dalla suddetta rotatoria, così come non sono stati considerati gli interventi già previsti agli incroci oggetto di studio del PEBA approvato.



In conformità alle linee guida del PUMS, Via Carlo Pisacane è inserita all'interno di una zona a velocità moderata (Zona 30 km/h). Il Piano Urbano della Mobilità Ciclistica (PUMC) prevede, inoltre, la realizzazione di un percorso ciclabile in sede promiscua, finalizzato alla condivisione dello spazio stradale tra veicoli a motore e biciclette.

Il presente progetto interviene anche sul miglioramento dell'accessibilità pedonale mediante l'installazione di rampe per il superamento dei dislivelli in corrispondenza degli attraversamenti pedonali e degli accessi carrabili, lungo l'intero asse stradale.

Si segnala che, a causa della presenza di numerosi ostacoli fisici lungo il marciapiede sul lato più vicino al centro storico, compreso tra l'intersezione con Via Luigi Settembrini e quella con Via Giuseppe Di Vagno, il marciapiede individuato quale percorso pedonale prioritario sul quale verranno concentrati gli interventi di adeguamento, è quello posto sul lato opposto, orientato verso la stazione ferroviaria.

In particolare, nei pressi del civico n. 129 è presente un palo per le utenze domestiche che interferisce con la fruibilità del percorso pedonale. Si prevede la sua rimozione previo interrimento dei cavi di rete, operazione da computarsi separatamente. Presso i civici 113, 123 e 125 si evidenzia l'ingombro della sede del marciapiede da parte dei gradini di accesso alle abitazioni. In tali punti si prevede la realizzazione di penisole atte a contenere i posti auto, garantendo così lo spazio necessario per il transito pedonale.

Il progetto prevede l'installazione di dispositivi tattili del tipo Loges Vet Evolution presso le rampe localizzate in corrispondenza degli attraversamenti selezionati, come meglio dettagliato nell'elaborato progettuale n. 3.3.4.

All'intersezione con Via della Conciliazione, nei pressi del civico n. 82, è stata rilevata la presenza di un'intercapedine che, allo stato attuale, impedisce la realizzazione di una rampa. L'opera è tuttavia stata inserita nella stima economica complessiva e la sua effettiva realizzazione dovrà essere valutata in fase di progettazione definitiva ed esecutiva, previa verifica della fattibilità tecnica.

Lungo la via sono stati rilevati tratti di pavimentazione dissestata lungo i marciapiedi che dovrà essere sistemata, così come la presenza di porzioni realizzati con materiale cementizio di cui si prevede la sostituzione con pavimentazione in pietrini di cemento per dare continuità materica al percorso pedonale.

Con riferimento alla dotazione di stalli riservati a persone con disabilità, si evidenzia il mancato rispetto del rapporto minimo di 1 posto ogni 50 stalli ordinari. Si prevede, pertanto, all'istituzione di un nuovo stallo dedicato, completo di segnaletica orizzontale e verticale, opportunamente raccordato con la quota del marciapiede esistente. Inoltre, si prevede il rifacimento della segnaletica orizzontale relativa al posto auto riservato attualmente esistente.

Infine, lungo il tracciato saranno installati pannelli di segnaletica verticale conforme ai principi della Comunicazione Aumentativa e Alternativa (CAA), posizionati in corrispondenza dell'inizio, della metà e della fine del percorso.



4. Via Vincenzo Bellini

La via è attualmente costituita da un'unica corsia di marcia e stalli per le auto disposti su un solo lato della carreggiata. Questa presenta una sezione piuttosto ridotta, in particolare nel tratto compreso tra Via San Francesco e Via Bonifacio la carreggiata misura m. 4,50 circa e i marciapiedi esistenti risultano insufficienti a garantire il transito libero e sicuro dei pedoni, in particolare per le persone con disabilità o mobilità ridotta. Proseguendo verso Via Giordano, la sede stradale si restringe ulteriormente, passando da una larghezza di m. 4,40 a circa m. 3,85. In questo secondo tratto, sebbene i marciapiedi presentino una dimensione più conforme, la presenza di elementi aggettanti come pluviali, gradini di accesso alle abitazioni e altri ostacoli fissi limita l'accessibilità del percorso.

Alla luce di tali criticità, il progetto di miglioramento dell'accessibilità di Via Bellini prevede un allargamento del marciapiede lungo il quale sostano i veicoli, attualmente avente sezione di circa m. 0,50, di una quantità tale da garantire un passaggio libero di almeno m. 0,90. Inoltre, lungo questo tratto sono presenti una cabina elettrica e un palo per la pubblica illuminazione di cui si prevede lo spostamento in area idonea a non costituire ostacolo al libero passaggio. Lo stesso intervento di spostamento è previsto per la cabina elettrica collocata presso il civico n. 1. Dal momento che l'intervento di allargamento del marciapiede provoca una riduzione della carreggiata, coerentemente con le linee guida del PUMS, la via dovrà presentare un limite di velocità di 30 km/h.

Nel tratto successivo si prevede un intervento mirato sul solo lato della carreggiata orientato verso il centro storico, ovvero il lato attualmente destinato alla sosta dei veicoli. Tale scelta è motivata dalla necessità di garantire condizioni minime di accessibilità, laddove la sezione stradale non consente interventi simmetrici su entrambi i lati. Posto che la larghezza ideale dei marciapiedi è di m. 1,10 in modo tale che, in presenza di ostacoli, sia garantito almeno un passaggio di m. 0,90 e data l'impossibilità di un allargamento dei marciapiedi, la segnaletica verticale che crea ostacolo dovrà essere montata su mensole a muro così come i pluviali posizionati su abitazioni private che creano restringimento lungo il percorso dovranno essere leggermente accorciati, nella parte terminale, di circa cm. 5 al fine di rendere agevole il passaggio di una persona su sedia a ruote.

In corrispondenza del civico n. 33, la presenza di gradini di accesso all'abitazione ostruisce il transito pedonale: a tal fine, il progetto prevede la realizzazione di una penisola stradale che consenta di mantenere la continuità del marciapiede, garantendo nel contempo la possibilità di manovra per i veicoli in uscita dal passo carrabile adiacente. Un intervento analogo è previsto nei pressi del civico n. 53, dove la penisola sarà dimensionata per integrare gli stalli di sosta, mantenendo al contempo la funzionalità del transito veicolare. Il progetto inoltre prevede la realizzazione di rampe di raccordo, angolari ove possibile, in corrispondenza di ogni intersezione e dei dislivelli dovuti alla presenza di accessi carrabili, e la sostituzione dei tratti di pavimentazione dissestata o realizzata con materiale



cementizio non idoneo. Tutti gli incroci presenti lungo la via saranno dotati di nuovi attraversamenti pedonali in corrispondenza delle rampe, di cui solo quelle poste in corrispondenza degli incroci selezionati saranno dotate di sistema LVE.

Con riferimento alla dotazione di stalli riservati a persone con disabilità, si evidenzia il mancato rispetto del rapporto minimo di 1 posto ogni 50 stalli ordinari. Si prevede, pertanto, l'istituzione di n. 2 nuovi stalli dedicati, completi di segnaletica orizzontale e verticale, opportunamente raccordati con la quota del marciapiede esistente, lungo tutto il percorso.

Infine, lungo il tracciato saranno installati pannelli di segnaletica verticale conforme ai principi della Comunicazione Aumentativa e Alternativa (CAA), posizionati in corrispondenza dell'inizio, della metà e della fine del percorso.

5. Piazza Giuseppe Verdi

La piazza si configura piuttosto come un percorso intorno ad un'isola pedonale centrale, isola che nella progettazione in questione è stata posta in primo piano mediante miglione e accorgimenti di valorizzazione, che possano rendere sia il percorso circostante che quello di attraversamento della stessa, il più possibile sicuro e autonomo, per le persone a ridotta capacità fisico-motoria.

Pertanto si è resa necessaria l'installazione di rampe di attraversamento pedonale, dotate di dispositivi tattili del tipo Loges Vet Evolution – LVE e realizzazione di segnaletica orizzontale in corrispondenza delle stesse rampe, in modo da offrire un collegamento sicuro tra i marciapiedi circostanti e l'isola centrale.

La criticità riscontrata in corrispondenza del locale commerciale adiacente il civico n.11, dovuta alla presenza di un palo di pubblica illuminazione che impedisce il regolare transito sul marciapiede, viene risolta mediante una proposta di rimozione dello stesso palo e degli altri due ad esso collegati, previo interrimento dei cavi di rete: detto intervento consentirebbe contemporaneamente il ripristino della percorribilità del marciapiede per persone con disabilità fisiche, quanto una restituzione estetica della zona, attraverso una garanzia di continuità di sistema di illuminazione sospesa mediante cavi ancorati ai fabbricati.

Lungo la via sono stati rilevati tratti di pavimentazione dissestata dei marciapiedi che dovrà essere sostituita con pavimentazione in pietrini di cemento per dare continuità materica al percorso pedonale esistente.

Con riferimento alla dotazione di stalli riservati a persone con disabilità, si evidenzia il mancato rispetto del rapporto minimo di 1 posto ogni 50 stalli ordinari. Si prevede, pertanto, l'istituzione di un nuovo stallo dedicato, completo di segnaletica orizzontale e verticale, opportunamente raccordato con la quota del marciapiede esistente.



Infine, saranno installati pannelli di segnaletica verticale conforme ai principi della Comunicazione Aumentativa e Alternativa (CAA), posizionati in un punto della piazza, come indicato nell'elaborato grafico.

6. Aree inclusive (Villa Comunale e Parco Forleo Brayda)

Nell'ambito delle iniziative volte a rendere la Città di Francavilla maggiormente inclusiva e sempre più vicina ai principi di una città *Autism Friendly*, sono stati individuati, in accordo con l'Amministrazione Pubblica, alcuni spazi aperti nel quale offrire momenti di relax e di svago alle persone con disabilità cognitive e sensoriali. Durante il secondo incontro pubblico, svoltosi in data 03.06.2025 e dedicato ai disturbi dello spettro autistico, con la partecipazione di esperti del settore e rappresentanti delle associazioni di categoria, è stata condivisa con i presenti la proposta di realizzare delle aree inclusive nella Città. Esse si configurano come spazi di decompressione sensoriale, necessari alla gestione del sovraccarico sensoriale che colpisce le persone affette da disturbi dello spettro autistico, spesso causato da stimoli ambientali intensi come traffico urbano, inquinamento acustico, disordine. Il concetto di aree inclusive trae ispirazione dai *pocket gardens*, ovvero giardini di modeste dimensioni, 'tascabili', che nascono al di fuori di un disegno urbano già definito e localizzati in aree abbandonate o inutilizzate all'interno del tessuto urbano esistente. Analogamente, le aree inclusive proposte saranno localizzate in ambiti urbani già consolidati, in particolare all'interno della Villa Comunale e del Parco Forleo Brayda, privilegiando zone distanti dalle principali fonti di disturbo ambientale e immaginando la loro estensione su una superficie di circa mq. 300,00. Il presente Piano, in via del tutto sperimentale, propone una serie di interventi progettuali mirati alla realizzazione di tali spazi, dettagliati negli elaborati 3.3.7 e 3.3.8, che dovranno essere meglio approfonditi in sede di progetto definitivo ed esecutivo. In particolare una parte della pavimentazione di queste aree dovrà essere realizzata con superfici antitrauma al fine di ridurre il rischio di infortuni derivanti da cadute accidentali, in particolare durante l'utilizzo delle attrezzature ludiche. All'interno della stessa è prevista la realizzazione di percorsi tattili e sensoriali costituiti da materiali diversi quali erba sintetica, sabbia e corteccia di pino al fine di stimolare la percezione sensoriale. La delimitazione delle aree dovrà essere ottenuta mediante alberature e siepi, in alternativa a recinzioni rigide, così da evitare una percezione di costrizione e favorire, invece, un senso visivo di apertura e continuità con l'ambiente circostante. Nell'area dovrà essere dedicato uno spazio al relax attrezzato con panchine ergonomiche e chaise longue, e uno spazio destinato al gioco attrezzato con ad esempio un'altalena accessibile a persone con disabilità motorie, un'altalena con sedile del tipo a nido per favorire l'interazione tra i bambini, pannelli ludici interattivi e piccoli orti urbani per stimolare sensi come tatto, vista e olfatto. L'ingresso e le diverse zone dovranno essere individuati mediante pittogrammi a terra realizzati con immagini semplici. Si prevede,



infine, l'installazione di un impianto audio per la riproduzione di suoni e musica, e l'installazione di dimmer elettronici per regolare l'intensità luminosa emessa.

3. TABELLE DEGLI INTERVENTI DI PROGETTO E STIMA DEI COSTI

3.1 Spazi urbani e stima dei costi

Per gli spazi urbani sono stati individuati degli "interventi tipo" tesi a risolvere le criticità individuate in fase di analisi dello stato dei luoghi, rimandando alla fase esecutiva la risoluzione di eventuali specificità. Per ogni elaborato grafico progettuale è stata effettuata una stima dei costi degli interventi previsti, anche in questo caso effettuata sulla base dell'Elenco Prezzi Unitari (documento 3.2).

INTERVENTI GENERALIZZATI (da estendere all'intera Città di Francavilla Fontana):

Per quanto riguarda la pubblica illuminazione, per una valutazione completa estesa a tutto il territorio urbano è opportuno fare dei rilievi specifici con idonea strumentazione in almeno due momenti dell'anno (estate e inverno) e con diverse condizioni atmosferiche. Si raccomanda, pertanto, una verifica complessiva della pubblica illuminazione, in particolare in corrispondenza agli attraversamenti, nel corso degli interventi di manutenzione programmata e straordinaria.

PRESCRIZIONI GENERALI:

Le seguenti prescrizioni generali sono da applicare su tutti gli itinerari esaminati e da estendere su tutto il territorio comunale:

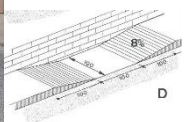
A - Tutte le rampe di raccordo al marciapiede dovranno avere una pendenza preferibilmente del 5%, fino ad un massimo dell'8% ed essere raccordate al piano carrabile con un dislivello massimo di cm. 1 (meglio sarebbe partire dal filo strada);



B - In caso di marciapiede assente o di sua larghezza inadeguata in strade a sezione ridotta, laddove possibile, verrà realizzato un percorso pedonale protetto mediante verniciatura su asfalto. Ove questo non fosse possibile, si procederà con la prescrizione di velocità inferiore per la corsia carrabile. La carreggiata, quindi, sarà usata in maniera promiscua da pedoni, auto e biciclette. Ci si auspica, ove possibile, di eliminare i marciapiedi di sezione ristretta al fine di usufruire di un percorso stradale su unico livello e di larghezza più ampia;



C - Gli accessi ai garage o ai cancelli di abitazioni private che si trovano lungo i marciapiedi dovranno essere raccordati lateralmente al

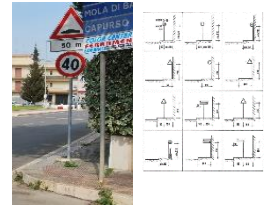


marciapiede con rampe di pendenza variabile dal 5% all'8%, al fine di consentire la fluida percorrenza longitudinale del marciapiede;

D - I pali della pubblica illuminazione che creano ostacolo al percorso lungo i marciapiedi dovranno essere spostati quanto più possibile lungo i bordi perimetrali dei muri degli edifici al fine di lasciare un passaggio pedonale di almeno cm 90;



E - La segnaletica verticale stradale che crea ostacolo al percorso lungo i marciapiedi dovrà essere spostata ai bordi del marciapiede, utilizzando tipologie di segnaletica conforme alle norme del codice della strada al fine di lasciare un passaggio pedonale di almeno cm 90;



F - Gli alberi che creano ostacolo al percorso lungo i marciapiedi e privi di valore storico, ove possibile, dovranno essere spostati e ricollocati in altra area su indicazione della PA;



G - La pavimentazione dei marciapiedi, ove in stato di dissesto e con presenza di sconnessioni, dovrà essere risanata e/o ripristinata;



H - La segnaletica orizzontale e verticale dei parcheggi per persone con disabilità dovrà essere conforme al codice della strada. Laddove sono presenti parcheggi con strisce blu, si dovranno prevedere comunque parcheggi riservati per persone con disabilità.





Per rendere la viabilità più inclusiva e accessibile, il Piano propone l'utilizzo di segnaletica realizzata secondo i criteri della **Comunicazione Aumentativa Alternativa (CAA)** da ubicare negli spazi urbani oggetto di studio e in particolare all'inizio, alla fine e in un'area intermedia dei percorsi analizzati.

In merito ai posti auto, il PEBA-AMPLIAMENTO prevede la realizzazione di 1 posto auto riservato ogni 50 posti auto, mentre nei parcheggi di scambio da realizzarsi secondo le indicazioni del PUMS si dovranno prevedere posti auto dedicati nel numero suindicato.

Per quanto riguarda la presenza di griglie di aerazione ubicate sui marciapiedi in corrispondenza delle intercapedini delle abitazioni, per i nuovi interventi a farsi si dovrà avere cura di adottare specifiche regole riferite alla tipologia di griglie (microforate) da installare sul suolo pubblico, con l'obiettivo di non ostacolare il passaggio dei pedoni.

Monopoli (BA), giugno 2025

PhD Arch. Palma Librato