

Piano

Eliminazione

Barriere

Architettoniche



Comune di Martano

RELAZIONE TECNICA ILLUSTRATIVA

**Piano di eliminazione delle barriere architettoniche
Comune di Martano**

Aprile 2022

*Redatto da: Ing. Riccardo Moncullo
Agr. Dott. Matteo Malorgio
Per. Ind. Gianluigi Tundo*



Comune di Martano

PIANO DI ELIMINAZIONE DELLE BARRIERE ARCHITETTONICHE

INDICE

INTRODUZIONE	- 1 -
IL PIANO DI ELIMINAZIONE DELLE BARRIERE ARCHITETTONICHE	- 3 -
DESTINATARI	- 3 -
LO STRUMENTO PROGRAMMATARIO	- 4 -
LA PROGRAMMAZIONE URBANISTICA	- 5 -
LA NORMATIVA DI RIFERIMENTO	- 6 -
CATEGORIE DI DISABILITA'	- 7 -
CATEGORIE DI BARRIERE ARCHITETTONICHE	- 9 -
DEFINIZIONE DELLE LINEE DI INTERVENTO	- 11 -
<i>Indagine conoscitiva della realtà territoriale</i>	<i>- 11 -</i>
<i>Coinvolgimento della cittadinanza e dei portatori di interesse</i>	<i>- 11 -</i>
<i>Analisi dei percorsi evidenziando situazioni di disagio</i>	<i>- 11 -</i>
<i>Metodologia di rilevamento</i>	<i>- 12 -</i>
<i>Rilievo dei percorsi pedonali, attraversamenti pedonali, parcheggi e fermate per il trasporto pubblico locale/provinciale</i>	<i>- 12 -</i>
<i>Mappatura delle barriere architettoniche negli spazi ed edifici comunali</i>	<i>- 13 -</i>
<i>Elaborazione dati in formato elettronico</i>	<i>- 14 -</i>
QUADRO DI SINTESI DELLE CRITICITA' RILEVATE	- 14 -
<i>Sintesi delle risposte ottenute dai questionari rivolti alla cittadinanza</i>	<i>- 14 -</i>
<i>Analisi delle criticità presenti negli edifici pubblici</i>	<i>- 15 -</i>
<i>Analisi delle criticità presenti sui percorsi di mobilità pubblica</i>	<i>- 18 -</i>
<i>Riepilogo punteggi criticità urbane Comune di Martano</i>	<i>- 20 -</i>
CRONOPROGRAMMA DEGLI INTERVENTI	23
GUIDA ALLA LETTURA IN FORMATO DIGITALE	23
CONCLUSIONI	24



INTRODUZIONE

La Legge n. 18/2009 del 03.03.2009 “Ratifica ed esecuzione della Convenzione delle Nazioni Unite sui diritti delle persone con disabilità” ha riconosciuto il diritto alla mobilità e alla piena fruizione degli spazi collettivi come preconditione necessaria alle persone con disabilità per poter esercitare i propri diritti di partecipazione alla vita sociale.

In attuazione dell’art. 3 della stessa, il D.P.R. del 04.10.2013 ha imposto ai soggetti competenti di predisporre e adottare il Piano di eliminazione delle barriere architettoniche (P.E.B.A.), quale strumento di individuazione degli interventi più idonei al superamento delle barriere architettoniche negli edifici e spazi pubblici, per garantirne una piena accessibilità e fruibilità anche da parte delle persone con ridotta o impedita capacità motoria o sensoriale.

L’ICF (Classificazione internazionale del funzionamento, della disabilità e della salute, 2001) ha infatti segnato una svolta significativa rispetto al passato, mettendo in luce la necessità di intraprendere un nuovo indirizzo: la disabilità non è più intesa come una caratteristica intrinseca della persona, ma come il risultato dell’interazione con l’ambiente in cui vive. In questo nuovo approccio, la condizione della persona, temporanea o permanente – anche solo legata all’età, per esempio - è vista come un elemento di relazione con il contesto.

Alla società è richiesto, dunque, di intervenire sull’ambiente circostante, in modo tale da garantire la piena espressione delle capacità dell’individuo, contribuendo allo sviluppo della più ampia autonomia nello svolgimento delle azioni quotidiane. È in questa relazione, ancora poco esplorata, e nell’impegno a rendere l’ambiente accessibile a tutti, che si può concretamente realizzare la non discriminazione e l’inclusione sociale.

Organizzando le conoscenze e le competenze ispirate ai criteri della progettazione universale, l’ambiente diventa il luogo in cui si realizza il principio di uguaglianza e si concretizza l’innalzamento della qualità della vita di tutti i cittadini. Il cambio di prospettiva è radicale: occorre uscire da una concezione di salute oggetto di prestazioni istituzionalizzate e circoscritte a specifici spazi e servizi e abbracciare un approccio esteso e integrato alla cura della persona, anche attraverso la tutela degli spazi urbani.

Progettare in modo universale significa progettare per tutti, prestando attenzione alle capacità e ai bisogni di ognuno; significa concepire ambienti e prodotti che siano fruibili dalla più ampia platea di



Comune di Martano

PIANO DI ELIMINAZIONE DELLE BARRIERE ARCHITETTONICHE

soggetti, senza la necessità di aggiungere specifici supporti o soluzioni puntuali, bensì assumendo la progettazione “senza barriere” come criterio imprescindibile. Tecnici e professionisti sono quindi chiamati a elaborare piani e progetti tenendo conto delle esigenze di fruizione di tutti, indipendentemente dall’età, capacità o abilità di ciascuno, dando risposta ai seguenti criteri:

- a) **equità d'uso:** prevedere spazi e attrezzature utilizzabili da tutte le persone;
- b) **flessibilità d'uso:** prevedere spazi e attrezzature adatti a un'ampia gamma di abilità e preferenze individuali;
- c) **uso semplice e intuitivo:** l'uso degli spazi e delle attrezzature devono risultare di facile comprensione;
- d) **informazioni accessibili e comprensibili:** prevedere che le informazioni sulla dislocazione degli spazi e sulle modalità d'uso delle attrezzature siano facilmente accessibili e interpretabili da tutte le persone;
- e) **sicurezza/tolleranza all'errore:** prevedere standard di sicurezza che riducano al minimo i rischi derivanti da eventuali usi impropri o azioni accidentali da parte di tutti gli utilizzatori, indipendentemente dalla loro età, capacità o abilità;
- f) **contenimento dello sforzo fisico:** il comfort d'uso deve implicare un utilizzo efficace e agevole, che implichi una fatica minima da parte di tutti gli utilizzatori;
- g) **dimensioni e spazi per l'avvicinamento e l'uso:** prevedere appropriate dimensioni e spazi per l'avvicinamento, l'accessibilità, la manovrabilità e l'uso sicuro, indipendentemente dalla statura, postura e dalla mobilità dell'utilizzatore.

È compito della progettazione, considerando i vincoli di contesto, prevenire, eliminare o ridurre le criticità costruttive e ambientali che, a fronte di determinate condizioni della persona, limitano la sua autonomia nella fruizione del contesto urbano facendone emergere la disabilità.

È necessario, quindi, indurre un cambiamento culturale che possa dare seguito ad azioni concrete e che prepari la popolazione nel recepimento dei nuovi principi, interiorizzandoli nel proprio bagaglio valoriale.



IL PIANO DI ELIMINAZIONE DELLE BARRIERE ARCHITETTONICHE

Il Piano di Eliminazione delle Barriere Architettoniche è lo strumento concepito dal legislatore nazionale per monitorare il territorio, facendo emergere le criticità e le barriere esistenti, per poi progettare e programmare interventi finalizzati a rendere maggiormente fruibili gli edifici e gli spazi cittadini. Introdotti nel nostro ordinamento nel 1986, con riguardo agli edifici pubblici già esistenti (non ancora adeguati alle prescrizioni del Decreto del Presidente della Repubblica 27 aprile 1978, n. 384, oggi abrogato), i P.E.B.A., vengono successivamente modificati nel 1992 per estenderne l'ambito di applicazione agli spazi urbani.

Il P.E.B.A. diventa così uno strumento:

- strategico, finalizzato a migliorare l'accessibilità degli edifici pubblici e degli spazi urbani;
- interdisciplinare, diretto a favorire la mobilità, la sicurezza e l'integrazione sociale;
- partecipato, in quanto prevede il coinvolgimento attivo di portatori di interesse e cittadini;
- dinamico, in quanto aggiornabile mediante il continuo monitoraggio degli interventi programmati attuati, anche per analizzarne l'efficacia alla luce delle soluzioni adottate e migliorarne l'efficacia;
- efficiente, poiché mette a sistema gli interventi ottimizzando i costi degli interventi e permettendo di pianificare gli stessi in un orizzonte di medio periodo;
- organico, in quanto valuta l'accessibilità come un sistema integrato, proponendo interventi correlati tra di loro, anziché interventi a macchia di leopardo.

DESTINATARI

La legge nazionale indica con la locuzione "Amministrazioni competenti" i soggetti preposti all'adozione dei P.E.B.A., individuando nella specificità della Pubblica Amministrazione i destinatari di tale obbligo, dapprima previsto solo per gli edifici, poi programmati anche per gli spazi urbani di competenza.

La Regione ha individuato come interlocutori privilegiati i Comuni, i quali si prestano ad una più completa realizzazione del processo di mappatura generale dell'accessibilità e, soprattutto, contribuiscono ad una maggiore sostenibilità del progetto nel tempo.



Comune di Martano

PIANO DI ELIMINAZIONE DELLE BARRIERE ARCHITETTONICHE

Si ritiene infatti che il coinvolgimento e l'apporto dei Comuni sia fondamentale, sia per la capillare distribuzione territoriale degli interventi correttivi, che per l'individuazione delle competenze indispensabili e funzionali alla redazione del piano, soprattutto riguardo agli aspetti qui di seguito evidenziati:

- la disponibilità dei dati e delle informazioni relative ai livelli di accessibilità di percorsi ed edifici, anche al fine di stabilire un ordine di priorità degli interventi di superamento ed eliminazione delle barriere architettoniche, da definirsi sulla base dell'importanza del percorso o dell'edificio per la comunità di riferimento, della difficoltà dell'intervento e dei costi stimati in relazione al tipo di soluzione individuata per ciascuna barriera rilevata;
- l'esistenza di esperienze di buone pratiche maturate da alcuni Comuni nella redazione del PEBA, con l'obiettivo di raccogliere e catalogarle, e che possono essere replicate in altre realtà territoriali.

LO STRUMENTO PROGRAMMATARIO

I cittadini che fanno parte delle "categorie deboli" (anziani, incidentati, cardiopatici, artrosici, obesi, bambini piccoli, ecc.) rappresentano circa il 40 % della popolazione, percentuale destinata ad aumentare nei prossimi anni. Inoltre, è necessario tenere in considerazione anche l'intorno relazionale che vive e modifica le proprie esigenze in funzione della persona svantaggiata, mettendo in evidenza ulteriori bisogni che richiedono l'intervento degli organi istituzionali.

Dunque, per i motivi sopracitati, risulta necessario programmare nel tempo le azioni necessarie ad elevare la qualità del territorio, rendendolo accessibile e fruibile dalla popolazione nel suo insieme, anziché intervenire esclusivamente con azioni di adeguamento parziale, che non garantiscono un adeguato coordinamento tra gli interventi ed un rapporto costi/benefici sfavorevole.

Diventa, quindi, estremamente negativo intervenire sul territorio se le azioni sono sporadiche e non pianificate.

Pertanto, è necessario che l'Amministrazione renda il concetto di "ACCESSIBILITÀ" condizione necessaria al raggiungimento del requisito di "CITTÀ VIVIBILE". Tale obiettivo non si presenta attualmente né semplice né perseguibile nel breve periodo; pertanto, è opportuno ricorrere occorre a strumenti di programmazione gradualità, individuando le priorità e le possibili fonti di finanziamento.



Comune di Martano

PIANO DI ELIMINAZIONE DELLE BARRIERE ARCHITETTONICHE

LA PROGRAMMAZIONE URBANISTICA

In questo ambito, la mobilità non può esaurirsi al solo settore del trasporto - inteso come unico elemento del sistema "mobilità/autonomia" - ma deve contestualizzarsi nelle scelte che qualificano lo sviluppo del territorio, a partire dai piani regolatori generali e da quelli attuativi che determinano gli insediamenti produttivi, abitativi e socio-relazionali in genere, nonché la rete pedonale di collegamento.

L'abbattimento delle barriere mobili e architettoniche costituisce semplicemente uno degli obiettivi di una nuova visione progettuale e programmatica che mira ad offrire, a tutti i cittadini, pari opportunità; queste possono essere garantite solo offrendo, all'utente "disabile" e/o debole della città, maggiore autonomia e più opzioni di scelta.

Il concetto globale di accessibilità deve quindi rifarsi non solo a requisiti tecnico-architettonici, ma deve tener conto di aspetti altrettanto centrali ed importanti: psicologici, fisico-sensoriali, relativi al comfort ambientale, alla privacy individuale, ecc.

Gli strumenti oggi disponibili nel settore della programmazione urbana sono essenzialmente due:

- Il primo, di tipo culturale, inerente alla preparazione e all'aggiornamento professionale dei progettisti che operano nel settore sia urbanistico che edilizio;
- Il secondo riferito alla metodologia di pianificazione da applicarsi durante il recupero del territorio costruito.

L'accessibilità urbana deve essere intesa come la fruizione agevole, in condizioni di adeguata sicurezza ed autonomia, dei luoghi, dei servizi e delle attrezzature della città, anche in situazioni di svantaggio, dovute a ridotte o impedito capacità motorie o sensoriali.

Un piano di abbattimento delle barriere architettoniche è quindi uno strumento di programmazione degli interventi mirati a migliorare l'accessibilità e la visibilità anche del patrimonio edilizio e urbanistico legato alla mobilità, in modo da superare le attuali rigidità infrastrutturali che vincolano in modo significativo l'offerta di mobilità dedicata ai soggetti con disabilità.



LA NORMATIVA DI RIFERIMENTO

L'analisi dell'evoluzione legislativa in materia di progettazione accessibile risale ai primi anni '70, ma se si riduce l'ambito di interesse al P.E.B.A., è sufficiente fare riferimento alla Legge n.41 del 28 Febbraio 1986, che all'art. 32 sancisce l'obbligo per le amministrazioni pubbliche di adottare piani di eliminazione delle barriere architettoniche. Qualche anno dopo, con la Legge n.104 del 5 Maggio 1992 viene ribadito l'obbligo per i Comuni di redigere i P.E.B.A., integrandoli con studi relativi agli spazi urbani e prevedendo percorsi pedonali accessibili.

ELENCO NORME CHE RIGUARDANO IL PEBA

- D.P.R. n. 384 del 17/04/1978 (abrogato dal DPR 503/96 art. 1);
- LEGGE FINANZIARIA n. 41 del 28/02/1986 art. 32 comma 21-22;
- LEGGE n. 13 del 9 Gennaio 1989;
- D.M. 236 del 14/06/1989;
- LEGGE 104 del 05/02/1992 art. 24 comma 9;
- D.P.R. n. 503 del 24/07/1996;
- L. R. Puglia n. 6 del 01 Aprile 2003;
- L. R. Puglia n. 39 del 10 Dicembre 2012;
- L. R. Puglia n. 23 del 9 agosto 2016;
- D.D. Regione Puglia n. 122 del 02 Maggio 2017;

Va subito chiarito che non è possibile prescindere dall'evoluzione normativa che, durante gli anni 80-90, ha visto la costituzione di un quadro legislativo piuttosto articolato in riferimento sia all'integrazione delle persone disabili a livello sociale, sia all'abbattimento delle barriere architettoniche e alla progettazione accessibile, giungendo nel 1996 (D.P.R. 24/07/1996, n.503) all'unificazione delle fonti normative tecniche per gli edifici privati e pubblici.

FOCUS Legge n. 41 del 28 febbraio 1986

“Per gli edifici pubblici esistenti non ancora adeguati dovranno essere adottati da parte delle Amministrazioni competenti piani di eliminazione delle barriere architettoniche.” (Art.32, c. 21)




FOCUS Legge n. 104 del 5 febbraio 1992

“I piani di cui alla L.41/86, sono modificati con integrazioni relative all'accessibilità degli spazi urbani, con riferimento alla realizzazione di percorsi accessibili, all'installazione di semafori acustici per non vedenti, alla rimozione della segnaletica che ostacola la circolazione delle persone disabili.” (Art. 24, c. 9)



CATEGORIE DI DISABILITA'

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).

DISABILITA' MOTORIA	DISABILITA' SENSORIALE	DISABILITA' COGNITIVA
		
<p>Presenza di ostacoli fisici.</p> <p>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.</p> <p>L'assenza di punti di riferimento visivi, tattili e 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.</p> <p>Si tratta di problemi dovuti a deficit di apprendimento, di attenzione, di comunicazione e di relazioni sociali.</p>

Tab. 1 – Categorie di disabilità

- **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.



Comune di Martano

PIANO DI ELIMINAZIONE DELLE BARRIERE ARCHITETTONICHE

- **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).



CATEGORIE DI BARRIERE ARCHITETTONICHE

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

Esempi:

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

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

Esempi:

- Assenza di parcheggi riservati a persone con disabilità in prossimità dell'accesso all'edificio considerato;



Comune di Martano

PIANO DI ELIMINAZIONE DELLE BARRIERE ARCHITETTONICHE

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

Barriere percettive: la mancanza di accorgimenti e segnalazioni che permettono l'orientamento e la riconoscibilità dei luoghi e delle fonti di pericolo per chiunque e in particolare per i non vedenti, per gli ipovedenti e per i sordi.

Esempi:

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



DEFINIZIONE DELLE LINEE DI INTERVENTO

La metodologia adottata nella redazione del presente piano ha previsto fasi differenti ma strettamente correlate, ordinate cronologicamente, riportate di seguito.

Indagine conoscitiva della realtà territoriale

Quando si affronta la problematica dell'abbattimento delle barriere a livello urbano diventa assolutamente indispensabile conoscere la realtà sociale, produttiva e progettuale del territorio preso in esame. Occorre conoscere l'utenza interessata, le principali direttrici della mobilità, i luoghi di interesse pubblico e le sue necessità primarie, i luoghi d'interesse commerciale, amministrativo, ricreativo e sociale, lo stato di manutenzione, l'intensità del traffico pedonale, spazi verdi, piani del traffico, eventuale PUMS (Piano Urbano della Mobilità Sostenibile), ecc. che costituiscono elementi di priorità diretta o differita nella scelta e nella riqualificazione dei percorsi urbani protetti.

Coinvolgimento della cittadinanza e dei portatori di interesse

Come indicato dalle linee guida della Regione Puglia, la fase preliminare dell'indagine ha previsto il coinvolgimento dei cittadini e delle associazioni presenti sul territorio, attraverso la somministrazione di un questionario relativo alla condizione esistente in merito alle barriere architettoniche nel territorio comunale e con la realizzazione di un incontro pubblico tenutosi in data 20/04/2022 presso il palazzo comunale.

La condivisione con la cittadinanza è stata finalizzata al recepimento di suggerimenti utili alla progettazione tecnica del Piano di Eliminazione delle Barriere Architettoniche.

Analisi dei percorsi evidenziando situazioni di disagio

Si è proceduto, successivamente, ad una fase di rilievo della viabilità pedonale mediante un minuzioso censimento delle barriere architettoniche individuate sul territorio (dislivelli costituiti da gradini, cordoli, passi carrai, pendenze eccessive, pavimentazioni sconnesse, deformate, sdruciolevoli, dissesti di elementi prefabbricati, assenza di marciapiedi, passaggi insufficienti dovuti a soste di veicoli, supporti di segnalazione, dissuasori, fioriere, contenitori dei rifiuti, espositori, attraversamenti pedonali non protetti, avvisatori ottici e acustici, parcheggi ecc.).

Il censimento effettuato ha portato al riconoscimento dell'esistenza di "ostacoli" sulla viabilità pedonale, per le persone a mobilità ridotta o impedita, evidenziando gli aspetti quantitativi e



Comune di Martano

PIANO DI ELIMINAZIONE DELLE BARRIERE ARCHITETTONICHE

qualitativi al fine di proporre, nella fase successiva, gli interventi di graduale eliminazione o adeguamento. L'analisi sullo stato della viabilità pedonale esterna ha preso in considerazione la totalità degli elementi presenti.

Metodologia di rilevamento

L'operazione propedeutica alla definizione degli interventi di superamento delle BB.AA. da eseguire nei luoghi pubblici comunali e nell'ambiente urbano è consistita nel censimento di tutti gli spazi/edifici collettivi di proprietà del Comune di Martano, e ha fornito una prima significativa risposta all'esigenza di conoscere la situazione dello stato di fatto. La rilevazione è stata rivolta agli edifici collettivi (scuole, biblioteche, sede comunale, ecc.) agli spazi esterni naturali (parchi e giardini), ai principali luoghi di aggregazione (piazze, vie pubbliche, aree pedonali e spazi di socializzazione in genere), agli assi principali della rete stradale di avvicinamento alle più importanti attrezzature collettive, agli itinerari ciclo-pedonali di fruizione naturalistica e turistica.

L'indagine è stata realizzata attraverso la rilevazione diretta in sito, ovvero in sopralluoghi, finalizzati ad individuare il numero, la localizzazione e la natura/tipologia degli ostacoli fisici in grado di determinare una situazione di criticità per i soggetti portatori di handicap. Nello specifico, la mappatura ha comportato il rilevamento di edifici pubblici di proprietà del Comune di Martano (suddivisi per destinazione d'uso nella tabella che segue), di strade urbane principali e secondarie, e degli spazi esterni (piazze e parchi).

Rilievo dei percorsi pedonali, attraversamenti pedonali, parcheggi e fermate per il trasporto pubblico locale/provinciale

Il rilievo dello stato di fatto è stato esteso ai percorsi e alla rete viabilistica, 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. Per queste ragioni, i sopralluoghi sono stati realizzati anche sulla rete stradale e del T.P.L. (Trasporto Pubblico Locale/Provinciale) dell'intorno più immediato, ovvero alle aree di pertinenza stradale (marciapiedi), ai dislivelli esistenti in corrispondenza degli accessi alle proprietà laterali (passi carrai) lungo i percorsi pedonali, agli attraversamenti pedonali, a eventuali parcheggi riservati, all'analisi dello stato delle fermate del trasporto pubblico locale. L'indagine condotta sui percorsi, le relative pertinenze e gli attraversamenti pedonali in corrispondenza delle zone di svincolo più pericolose - è



Comune di Martano

PIANO DI ELIMINAZIONE DELLE BARRIERE ARCHITETTONICHE

stata concentrata sugli assi a più alta densità di passaggio, sui percorsi di adduzione ai principali nodi della mobilità, a quelli di adduzione a scuole primarie e secondarie, impianti sportivi, a palestre ecc. Anche per le piazze, il centro storico, i luoghi di aggregazione all'aperto e per le aree verdi, luoghi di maggior afflusso di persone.

Preso atto della mole di dati raccolti dagli operatori coinvolti nella fase di mappatura e della disomogeneità di questi ultimi, il P.E.B.A., allo scopo di riassumere in modo chiaro, sintetico e facilmente leggibile gli esiti delle campagne di rilevamento eseguite e di raccogliere e catalogare dati uniformati e quindi tra loro confrontabili, ha definito un apposito modello di scheda di rilevamento.

Mappatura delle barriere architettoniche negli spazi ed edifici comunali

La distinzione in macrocategorie delle BB.AA. rilevate in sede di mappatura è stata effettuata sulla base della natura dell'ostacolo fisico che limita la piena fruibilità delle persone con handicap (ambienti interni di dimensioni inadeguate, presenza di dislivelli, presenza di scale per l'accesso ai piani superiori, porte o soglie di larghezza inadeguata ecc.) o percettivo (mancanza di guide visive e tattili che assicurino l'orientamento interno negli spazi di distribuzione e negli ambienti principali). Il raggruppamento delle criticità rilevate in un numero limitato di macrocategorie è servito per determinare, in modo facile e veloce, la frequenza con la quale un dato ostacolo (o ostacoli simili tra loro) si ripresenta in ogni tipologia di spazio/edificio pubblico, determinando una corrispondenza diretta tra tipologia di spazio/edificio collettivo e criticità più comunemente rilevate per quella data destinazione funzionale. Questo ha reso possibile rilevare con immediatezza che, per esempio, nelle scuole i problemi più comuni riguardano la fruibilità degli ambienti interni e i servizi igienici. Oltre a questa prima corrispondenza, si può istituire una seconda relazione diretta tra tipologia di ostacoli fisici e percettivi e categorie di disabilità qualora questi ultimi rappresentino una vera e propria limitazione. Ad esempio, la presenza di dislivelli all'interno di una struttura scolastica determina l'insorgere di limitazioni e difficoltà agli spostamenti per gli studenti disabili motori, ma non necessariamente per gli studenti disabili sensoriali, per i quali la presenza di gradini nel collegamento tra un'ala e l'altra della scuola, se opportunamente segnalati, non rappresentano ostacoli e non creano situazioni di pericolo. Anche l'impiego nelle pavimentazioni esterne di materiali differenti con diverse *texture* può determinare una situazione di ostacolo per studenti su sedia a ruote, ma non rappresenta una limitazione per la mobilità di studenti non-vedenti e non-



Comune di Martano

PIANO DI ELIMINAZIONE DELLE BARRIERE ARCHITETTONICHE

udenti, per i quali, invece, l'uso di pavimentazioni diverse tra spazi di distribuzione, aule, laboratori ecc. può facilitare l'orientamento interno (l'affiancamento di pavimentazioni scabrose a pavimentazioni con superfici regolari e ben levigate o la presenza di soglie in rilievo all'ingresso dei singoli ambienti, forniscono un punto di riferimento spaziale ai disabili visivi).

Nell'individuazione delle 4 macrocategorie di criticità, il Piano ha tenuto conto delle eccezioni attribuite dalla normativa ai principi di accessibilità e fruibilità. In particolare, con il termine "fruibilità" la normativa intende non soltanto la possibilità estesa alle persone disabili di entrare e percorrere uno spazio o un ambiente interno di un edificio (requisiti propri del principio di accessibilità), ma la possibilità di fruirne in modo completo, includendo gli arredi, le attrezzature e gli impianti (elettrici, telefonici, informatici, di condizionamento ecc.).

Elaborazione dati in formato elettronico

L'insieme dei dati raccolti sul territorio sono stati opportunamente archiviati ed organizzati secondo criteri di gestione relazionale dei dati, così da poter essere manipolati secondo le esigenze di analisi richieste. Le informazioni sono completate da un corredo esaustivo di immagini associate alle entità grafiche o alle schede implementate per la visualizzazione puntuale dell'ostacolo, sul percorso. Non tralasciando quelle che sono le limitate disponibilità economiche di questi ultimi anni, si definiranno assieme all'Amministrazione Comunale i diversi livelli di priorità cui gli interventi saranno soggetti, con la classificazione dei percorsi e delle aree dove intervenire. Verrà proposto anche un preventivo sommario.

La metodologia di calcolo è stata definita ad hoc per il caso in esame, delineando dapprima due macro-insiemi di valutazione, così come indicato dalle Linee guida della Regione Puglia contenute nel Deliberazione Della Giunta Regionale 18 Novembre 2019, N° 2062:

- Ambito Edifici (Allegato 1 delle linee guida della Regione Puglia)
- Ambito Urbano (Allegato 2 delle linee guida della Regione Puglia)

QUADRO DI SINTESI DELLE CRITICITA' RILEVATE

Sintesi delle risposte ottenute dai questionari rivolti alla cittadinanza

I questionari somministrati alla cittadinanza hanno fornito delle risposte eterogenee. Nello specifico, al quesito "Secondo Lei, nella zona in cui risiede, quali sono le barriere architettoniche che creano



Comune di Martano

PIANO DI ELIMINAZIONE DELLE BARRIERE ARCHITETTONICHE

maggiori disagi per la mobilità in generale e in particolare per le persone che presentano disabilità?”, le risposte maggiormente indicate sono state “Percorsi dissestati o che presentano ostacoli”, “Marciapiedi troppo stretti e/o troppo alti rispetto al livello stradale”, e “assenza di rampe nei marciapiedi”, criticità che effettivamente sono state poi rilevate durante i sopralluoghi realizzati.

In merito alle barriere architettoniche presenti negli edifici pubblici, le risposte della cittadinanza si sono equamente distribuite tra “Assenza di segnaletica relativa alla mobilità delle persone”, “percorsi esterni di accesso alle strutture con ostacoli”, “Percorsi interni alle strutture con ostacoli e dislivelli”, “assenza di segnaletica relativa alla mobilità delle persone”, e “assenza di collegamenti verticali adeguati (ascensore, piattaforme di sollevamento per disabili)”.

Per una consultazione integrale delle risposte fornite dalla cittadinanza, si rimanda alla lettura dell'appendice n°6.

Analisi delle criticità presenti negli edifici pubblici

L'analisi degli edifici è stata effettuata attraverso una minuziosa rilevazione e catalogazione delle barriere architettoniche.

In merito all'ambito edilizio, gli edifici di Martano hanno presentato una certa disomogeneità nelle epoche di costruzione e nello stato di conservazione generale. Negli edifici principali, dove l'affluenza di pubblico è maggiore, le maggiori criticità rilevate sono afferenti ai servizi igienici riservati ai disabili (assenti in alcuni casi, non conformi in altri).

In tutti gli edifici si è constatata l'assenza totale di adeguati sistemi per migliorare l'orientamento, all'interno degli stessi, per le persone con disabilità sensoriale; sarebbe quindi necessaria l'introduzione di un'adeguata segnaletica tattile a pavimento e l'aggiunta di una mappa tattile agli ingressi, al fine di agevolare la creazione di quella che viene definita “mappa mentale” del luogo visitato.

Inoltre, sono state segnalate barriere quali: assenza di collegamenti verticali quali ascensori/piattaforme elevatrici, pavimentazioni sdruciolevoli, assenza di segnaletica informativa tattile (orizzontale e verticale). Il censimento effettuato ha portato, dunque, alla conoscenza e all'individuazione di tutti quegli ostacoli, presenti negli edifici, evidenziandone gli aspetti quantitativi e qualitativi al fine di proporre, nella fase successiva, gli interventi per una graduale eliminazione o di adeguamento. L'analisi condotta sullo stato degli edifici ha preso in considerazione la totalità degli elementi ivi presenti.



Comune di Martano

PIANO DI ELIMINAZIONE DELLE BARRIERE ARCHITETTONICHE

Dall'analisi sono emerse alcune criticità relative sia agli edifici che agli spazi urbani esterni adiacenti (marciapiedi, rete viaria e pedonale, parcheggi...) che è opportuno vengano sanate, con l'obiettivo di risolvere i principali problemi di accessibilità delle parti comuni e degli spazi di aggregazione che impediscono la fruibilità alle persone con disabilità o con ridotte capacità senso-percettive.

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

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

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

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

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

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

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

ACCESSIBILE (da 0 a 19,9 punti): La struttura e lo spazio pubblico sono stati considerati nel loro complesso accessibili per la categoria di portatori di handicap motori.

L'Amministrazione Comunale può considerare tali strutture visitabili ed usufruibili da tutti i cittadini.

MEDIAMENTE ACCESSIBILE (da 20 a 49,9 punti): La struttura e lo spazio pubblico sono stati considerati nel loro complesso mediamente accessibili in quanto esistono ad esempio parti di edificio non adeguate oppure che necessitano di interventi migliorativi che dovranno



PIANO DI ELIMINAZIONE DELLE BARRIERE ARCHITETTONICHE

essere programmati dall'Amministrazione comunale all'interno del piano triennale delle opere pubbliche.

- SCARSAMENTE ACCESSIBILE (da 50 a 80 punti):** La struttura e lo spazio pubblico sono stati considerati nel loro complesso poco accessibili e quindi l'Amministrazione Comunale dovrà esaminare puntualmente le criticità rilevate e le relative opere necessarie all'adeguamento.

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

Tab. 2 – Categorie di punteggio dell'accessibilità (edifici)

Di seguito si riporta la sintesi dei gradi di accessibilità a seguito dei rilievi effettuati.

	Edificio	Destinazione d'uso	Punteggio
1	Scuola elementare Rosselli	Area servizi	61,2
2	Asilo nido	Area servizi	46,9
3	Municipio	Area servizi	38,8
4	Scuola elementare Galiotta	Area servizi	34,7
5	Palazzo ducale-Urban Center-Sede Grecia	Area servizi	34,3
6	Sala convegni	Area servizi	33,1
7	Scuola media Antonaci	Area servizi	32,7
8	Campo da tennis	Area servizi	30,6
9	Campo sportivo	Area servizi	28,2
10	Cimitero	Luogo di culto	26,9
11	Scuola materna "A. Pirla"	Area sportiva	24,5
12	Centro anziani	Area ricreativa	24,5
13	Centro impiego	Area servizi	22,0
14	IAT	Area servizi	18,4
15	Bocciodromo	Area sportiva	17,1
16	Ecocentro	Area servizi	10,6

Tab. 3 – Tabella riepilogativa dei punteggi (edifici pubblici)



Analisi delle criticità presenti sui percorsi di mobilità pubblica

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

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

Sono stati poi definiti 16 parametri di verifica e suddivisi in 5 sotto-ambiti:

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

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

Tale metodologia permette di realizzare una valutazione dettagliata di ogni singola strada, che viene successivamente catalogata con indice di priorità, facilitando così l'applicazione futura del presente piano.





Comune di Martano

PIANO DI ELIMINAZIONE DELLE BARRIERE ARCHITETTONICHE

LEGENDA

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

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

Tab. 4 – Categorie di punteggio dell'accessibilità (strade)



Comune di Martano

PIANO DI ELIMINAZIONE DELLE BARRIERE ARCHITETTONICHE

Riepilogo punteggi criticità urbane Comune di Martano

STRADA	PUNTEGGIO	STRADA	PUNTEGGIO	STRADA	PUNTEGGIO
VIA M. BUONARROTI	83,1	VIA SAN GIOVANNI BOSCO	63,3	VIA A. DIAZ	59,1
VIA PROLUNG. PIAZZA GRAMSCI	78,1	VIA G. MARCONI	63,3	VIA DON M. CASSONI	59,1
VIA DON MINZONI	77	VIA STAMPACCHIA	63,3	VIA UGO FOSCOLO	59,1
VIA XX SETTEMBRE	76	VIALE SAVOIA	63,3	STRADA COMUNALE FODERA	58,7
VIA SOLETO	75,8	VIA MARGOLEO	63,2	VIA OFANTO	58,7
VIA C. GOLDONI	75,6	VIA SAN DOMENICO	63,2	VIA A. MANZONI	58,3
VIA CATUMAREA	75,1	VIA TERRA	63,2	VIA DANTE ALIGHIERI	58,3
VIA POZZELLE	75	VIA G. LEOPARDI	62,9	VIA DON L. STURZO	58,3
VIA TRENTO	73,2	VIA GIUSEPPE VERDI	62,9	PIAZZA PRIMO MAGGIO	57,8
VIA OTRANTO	72,8	LARGO POZZELLE	62,8	VIA B. BUOZZI	57,5
PARCO VIA CASTRIGNANO	72,7	VIA SAN VINCENZO	62,8	VICO G. FALCONE	57,5
VIA CASTRIGNANO	72,6	VIA A. VESPUCCI	62,5	VIA ATENE	57,5
VIA GIOSUÈ CARDUCCI	72,1	S. Vic. MADONNA DEL TEOFILO	62,5	VIA COL. G. CHIRIATTI	57,5
VILLA COMUNALE	72	VIA APULIA	62,5	VIA C. ANTONACI	56,7
VIA COSTANTINO	70,7	VIA GALILEI G.	62,5	VIA G. PARINI	56,7
VIA CAVOUR	70,3	VIA ZACA	62,4	VIA CONCILIAZIONE	55,8
LARGO SANTA SOFIA	70,3	VIA E. FERMI	62	VIA LEONIDION	55,8
VIA CALIMERA	70,3	VIA FRATELLI CERVI	61,9	VIA PIAVE	55,8
VIA ROMA	70,2	VIA S. TRINCHESE	61,9	VIA MAGNA GRECIA	55,8
VIA DEI MILLE	69,4	VIA CESARE BATTISTI	61,6	PIAZZA G. MATTEOTTI	55,7
VIA GIOVANNI XXII	69,3	VIA VENEZIA	61,6	VIA BOSANO JOLY	55
VIA F. PETRARCA	69	VIA ASSUNTA	61,2	VIA C. COLOMBO	55
VIA DEGLI UFFICI	68,5	VIA MARTIRI D'UNGHERIA	60,8	VIA CADORNA	55
VIA GRASSI	67,4	VIA A. VOLTA	60,8	VIA NAZARIO SAURO	55
VIA DELLA LIBERTA'	67,4	VIA DON ANTONIO PALUMBO	60,8	VIA OMERO	55
VIA DEI CARONARI MARTANESI	67	VIA GRAZIA DELEDDA	60,8	VIA S. PERTINI	55
VIA G. MAZZINI	66,6	VIA LAMA	60,8	VIA S. D'ACQUISTO	55
VIA GIUDECA	66,6	VIA LUIGI MARIANO	60,8	VIA VINCENZO DE P.	54,1
PIAZZA GRAMSCI	66,5	VIA PIRANDELLO	60,8	VIA BELLISSARIO	53,3
LARGO PRIMO MAGGIO	66,1	VIA TRIESTE	60,8	VIA CAPRARICA	52,9
VIA PERSIA	65,7	VIA ZANELLA	60,8	VIA DUCA GAETANI	52,5
VIA DEL MARE	65,7	VIALE SANTA LUCIA	60,8	VIA G. PISANELLI	51,7
VIA VITTORIO ALFIERI	65,3	STRADA COMUNALE TRAGLIA	60,8	VIA STEFANO SERGIO	51,7
VIA G. GARIBALDI	64,9	VIA DEI PARTIGIANI	60,8	VIA SAN GIORGIO	51,7
VIA B. CROCE	64,9	VIA RUFFILLI	60,8	PIAZZA CADUTI	51,6
VIA C. MOSCHETTINI	64,9	VIA VITTIME DI NASSIRYA	60,8	VIA PRINCIPE UMBERTO	50,9
VIA MANGANI	64,9	VIA NEGHELLI	60,4	VIA RAFFAELLO SANZIO	50,9
VIA NIZZA	64,7	VIA SAN ANDREA	60,4	VIA F. ZIMBALO	50,8
VIA TEOFILO	64,5	VIA SANTA LUCIA	60,4	VIA PICCOLA SOLETO	50,8
VIA CHIESA	64,5	VICO STRETTO	60,4	VIA F. MARATI	50,8
VIA EZIO VANONI	64,1	VIA POMERIO	60,3	VIA A. STOMEIO	49,2
STRADA VICINALE III APIGLIANO	64,1	VIA LEONARDO DA VINCI	60	VIA OBERDAN	49,2
VIA F. LLI ROSSELLI	63,9	VIA KENNEDY	59,6	VIA A. BORTONE	48,4
VIA DELLA PACE	63,5	VIA G. PASCOLI	59,6	VIA D'ANDREA	48,4
STRADA VICINALE CIMITERO	63,4	VIA MARTIRI DELLA RESISTENZA	59,1	LARGO CANDELORA	47,8
VIA ALCIDE DE GASPERI	63,3	VIA QUINTINO SELLA	59,1	STRADA VICINALE CAPASA	45,5
VIA GOFFREDO MAMELI	63,3	VIA RISORGIMENTO	59,1	VIA R. LEVI MONTALCINI	43,5
VIA ALDO MORO	63,3	VIA VITTORIO VENETO	59,1		

Tab. 5 – Tabella riepilogativa dei punteggi (Strade)



PIANO DI ELIMINAZIONE DELLE BARRIERE ARCHITETTONICHE

Comune di Martano

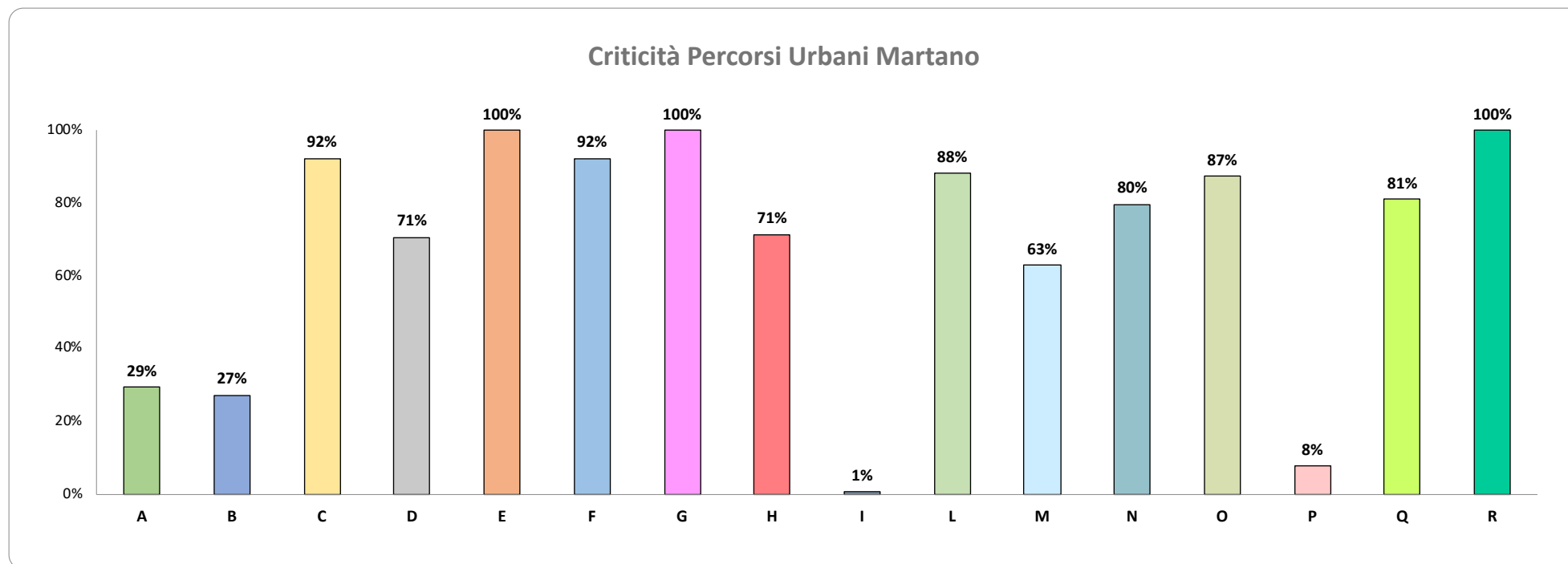


Fig.1 – Presenza di criticità sulle strade di Martano (in percentuale)



Comune di Martano

PIANO DI ELIMINAZIONE DELLE BARRIERE ARCHITETTONICHE

A	Marciapiede con larghezza <90 cmm	I	Inserimento di meccanismi di facilitazione salite/discese
B	Pendenza superiore all'1%	L	Presenza ostacoli orizzontali che riducono il passaggio a meno di 90 cm
C	Pavimentazione sdruciolevole e/danneggiata	M	Presenza ostacoli verticali posti ad altezza inferiore a mt 2.10
D	Elementi che sporgono dalla quota di pavimentazione	N	Parcheggi disabili assenti o inferiori a 1 ogni 50
E	Mancanza segnaletica per non vedenti tra marciapiede e zona carrabile	O	Assenza di segnaletica orizzontale e/o verticale parcheggi disabili
F	Dislivello causato da gradino	P	Assenza segnalazione tattile semaforo
G	Mancanza variazioni cromatiche e zebraure rampa	Q	Illuminazione pubblica inadeguata
H	Sostituzione rampa	R	Passaggio pedonale coincidente con quello carrabile non delimitato opportunamente

Tab. 6 – Legenda criticità percorsi urbani (strade)



Comune di Martano

PIANO DI ELIMINAZIONE DELLE BARRIERE ARCHITETTONICHE

CRONOPROGRAMMA DEGLI INTERVENTI

Considerate la quantità degli interventi indicati nel presente piano e l'importante spesa necessaria a realizzare gli stessi, potrebbe risultare fuorviante sviluppare un cronoprogramma definito.

Si ipotizza, infatti la necessità di finanziare o cofinanziare gli interventi proposti attraverso il ricorso a bandi di diversa tipologia (regionali, nazionali ed europei), facendo riferimento alle priorità indicate nel seguente piano, sia per quanto riguarda i percorsi di mobilità e gli edifici pubblici.

Nel momento in cui si dovesse verificare la necessità di ricorrere ad interventi puntuali e urgenti (per causa di forza maggiore), si raccomanda di tener presente le prescrizioni di questo piano relative ad ogni singolo intervento.

GUIDA ALLA LETTURA IN FORMATO DIGITALE

Nella rilevazione sono state individuate alcune situazioni nel quale è necessario realizzare progetti specifici di risistemazione strutturale mentre in altri casi si segnalano interventi di carattere puntuale afferenti ad ogni percorso, riportati nelle diverse criticità (marciapiedi, attraversamenti pedonali, rampe di raccordo etc..) nelle quali è necessario intervenire, con i riferimenti progettuali da adottare.

Individuata la strada, il percorso o l'edificio si passa alla lettura delle **Schede di Dettaglio** in (formato digitale), accanto al rilievo fotografico ad una breve nota descrittiva, sono riportati le opere minime di superamento delle barriere architettoniche: sulla base della schedatura sono state valutate le strutture e relativi percorsi di afferenza.

Inoltre si possono visualizzare le **Schede riepilogative delle criticità per edifici e percorsi urbani** in (formato digitale), che riportano le criticità presenti ed una loro valutazione complessiva, relativa ad ogni edificio o area urbana analizzata.

Le indicazioni contenute nelle schede di dettaglio suggeriscono un progetto specifico in grado, di indicare la soluzione per le condizioni di inaccessibilità rilevate. Per ciascuna opera, si è associato un intervento "standard", relativo a opere complete, comprendenti tutte le lavorazioni, anche complementari, necessarie completare i lavori. Queste ultime andranno verificate all'atto della progettazione definitiva dell'opera e potranno subire modifiche.



Comune di Martano

PIANO DI ELIMINAZIONE DELLE BARRIERE ARCHITETTONICHE

Sono state individuate inoltre alcune situazioni nelle quali è necessario realizzare progetti specifici di risistemazione strutturale, mentre in altri casi si segnalano interventi di carattere puntuale, afferenti ad ogni percorso (marciapiedi, attraversamenti pedonali, rampe di raccordo etc..) nelle quali è necessario intervenire, con i riferimenti progettuali da adottare.

Nelle due appendici riepilogative delle criticità si riportano le criticità presenti ed una loro valutazione complessiva, relativa ad ogni edificio e area urbana analizzata, in forma tabellare, riportante, nome della strada o dell'edificio, il codice assegnato (ID), il punteggio ottenuto e le criticità riscontrate (1: criticità esistente – 0: la criticità non sussiste).

CONCLUSIONI

L'accessibilità non è una condizione, una soluzione tecnica ad un problema, bensì un concetto, un ideale a cui si tende per ottenere una parità di diritti e di doveri, un'uguaglianza di fatto che consente la partecipazione dell'individuo alla vita sociale nella quale è di fatto soggetto. Restano in ogni caso le esperienze dirette, tutt'altro che teoriche, delle persone che hanno particolari necessità e solamente unendo teoria e pratica, è possibile il raggiungimento dell'obiettivo che ha come scopo l'ottimizzazione tesi all'adattamento dell'ambiente costruito eliminando definitivamente l'handicap che ricordiamo essere un fenomeno sociale dipendente dalle condizioni sociali ed ambientali in cui il soggetto vive e solo in parte è invece influenzato dalla condizione di disabilità.

Abbiamo bisogno di una città il meno discriminante possibile, costituita da cittadini consapevoli di una presenza, largamente rappresentata, di soggetti anziani e portatori di differenti disabilità con pari diritti quindi una città "tollerante" che ripropone la reciprocità del rispetto come base del rapporto umano.