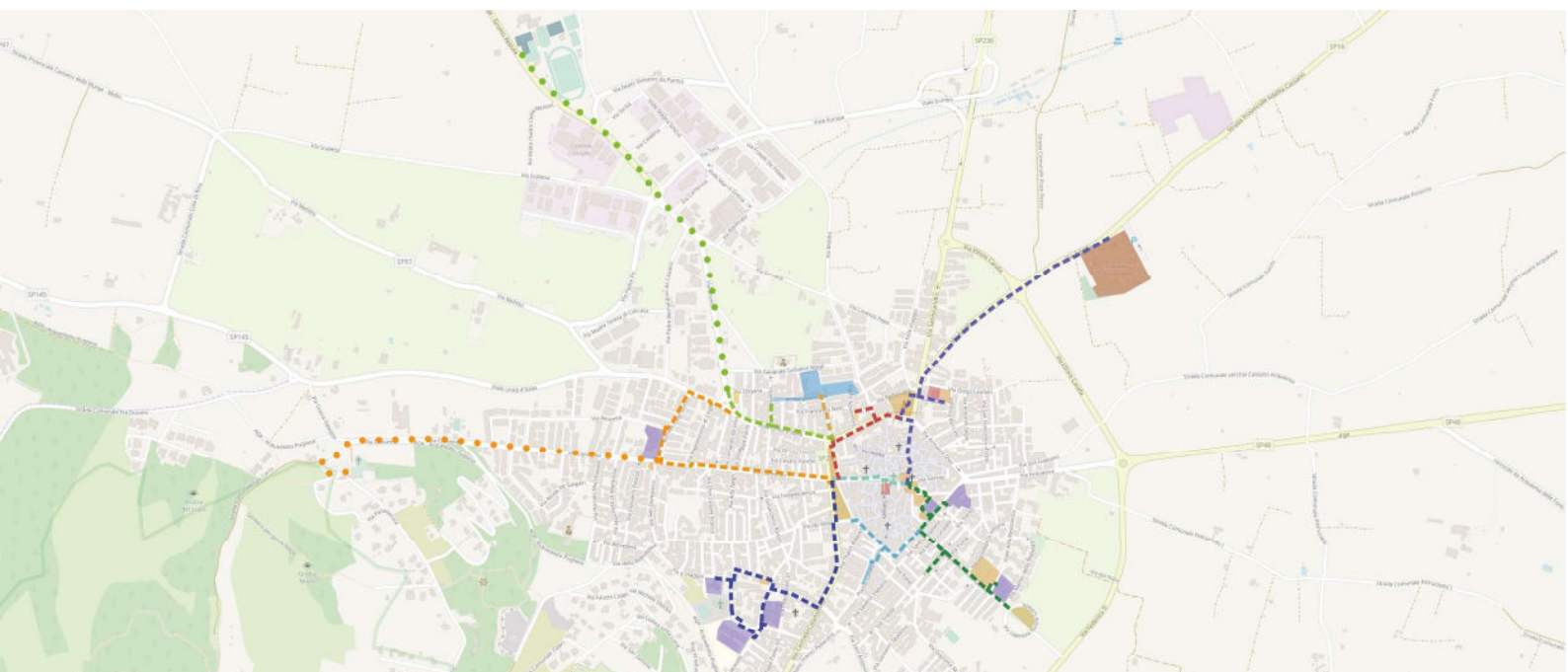




R
E
L

01

PIANO di ELIMINAZIONE delle BARRIERE ARCHITETTONICHE



Relazione Tecnico Descrittiva

Sindaco
Consigliere con delega alla Viabilità e mobilità
Responsabile Unico del Procedimento
V Settore - Lavori Pubblici

Tecnico incaricato
Collaboratrice

Ing. Davide Del Re
Ing. Francesco Petruzzellis
Ing. Giuseppe Pagano
Ing. Francesco Laterza

Arch. Maria Stella Spinelli
Ing. Maria Antonia Pedone



RELAZIONE TECNICO DESCRITTIVA

La disabilità non può essere un handicap. Stephen Hawking

INDICE

1.	INTRODUZIONE	5
2.	NORMATIVA RELATIVA AI PIANI PER L'ELIMINAZIONE DELLE BARRIERE ARCHITETTONICHE	8
2.1.	Normativa nazionale di riferimento	8
2.2.	Normativa regionale di riferimento	10
2.3.	Normativa comunale di riferimento	11
3.	DEFINIZIONI GENERALI	12
4.	PRESCRIZIONI TECNICHE	17
4.1.	Servizi igienici	17
4.2.	Percorsi orizzontali	19
4.3.	Percorsi verticali	20
4.3.1	Scale	20
4.3.2	Rampe	21
4.3.3	Ascensori	23
4.4.	Percorsi esterni	25
4.5.	Parcheggi	26
5.	LA COSTRUZIONE DEL P.E.B.A.	28
5.1.	Elaborati che compongono il PEBA	29
5.2.	Metodologia per la redazione del PEBA	30
5.2.1	Analisi dello stato di fatto e partecipazione dei cittadini	30
5.2.2	Progettazione delle soluzioni da attuare per l'eliminazione delle barriere architettoniche esistenti ³¹	
5.2.3	Definizione della scala di priorità funzionale alla programmazione degli interventi	32
6.	PROCESSO PARTECIPATIVO	35
6.1.	Incontro di condivisione di percorsi ed edifici di interesse pubblico	35
6.2.	Passeggiata di quartiere	37
6.3.	Questionario	42

7.	QUADRO ECONOMICO	61
7.1.	Sintesi generale dell'ambito edilizio.....	61
7.2.	Sintesi generale dell'ambito urbano	63
7.2.1	Sintesi degli interventi sui percorsi	63
7.2.2	Sintesi degli interventi sui parcheggi	64
7.2.3	Sintesi degli interventi nelle piazze e nelle aree verdi	65
7.2.4	Stima complessiva degli interventi dell'ambito urbano	66
8.	CONCLUSIONI	67

1. INTRODUZIONE

“Tutti i cittadini hanno pari dignità sociale e sono eguali davanti alla legge, senza distinzione di sesso, di razza, di lingua, di religione, di opinioni politiche, di condizioni personali e sociali. È compito della Repubblica rimuovere gli ostacoli di ordine economico e sociale, che, limitando di fatto la libertà e l’eguaglianza dei cittadini, impediscono il pieno sviluppo della persona umana e l’effettiva partecipazione di tutti i lavoratori all’organizzazione politica, economica e sociale del Paese”¹.

L’articolo 3 della Costituzione italiana sancisce che, a tutti i cittadini, devono essere garantite, oltre alla pari dignità sociale, anche le stesse opportunità e possibilità di prendere parte alla vita economica e sociale del paese, e affinché questo possa accadere, ad ogni cittadino deve essere concessa la possibilità di fruire degli spazi pubblici in maniera adeguata, consentendo la mobilità libera e sicura nei contesti urbani e la circolazione e accessibilità nelle sue strutture edilizie e nei percorsi esterni.

Molto spesso però, attraversando le nostre cittadine e accedendo agli edifici aperti al pubblico, rileviamo che sia l’accessibilità che la fruibilità dei luoghi non siano in realtà garantite, a causa della presenza di ostacoli di diversa natura, che vanno a costituire quelle che identifichiamo come barriere architettoniche. Questi ostacoli posso essere costituiti, nell’ambito urbano, dagli elementi che intralciano il cammino lungo i percorsi pedonali (pali, fioriere, segnaletica stradale mal posizionata) o la mancanza di raccordi tra i livelli strada-marciapiede o, per quanto riguarda l’accessibilità negli edifici, dalla mancanza di un adeguato collegamento tra piano terra e piani superiori o inferiori (mancanza di ascensore o corrimano adeguati) o dalla difficoltà ad accedervi o muoversi all’interno (porte e corridoi non adeguatamente dimensionati). Sono considerate barriere architettoniche anche la mancanza di accorgimenti e segnalazioni che permettano 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.

L’eliminazione delle barriere architettoniche è considerata una necessità e un dovere affinché si possa consentire di migliorare la qualità della vita, di tutelare l’autonomia e quale condizione essenziale per favorire la vita di relazione e la partecipazione alle attività sociali e produttive da parte delle persone con disabilità, intendendo come condizione di disabilità non solo quella dei cittadini con impedita capacità di deambulazione, ma anche quella di tutti coloro che si trovano in condizioni temporanee di svantaggio (le persone anziane, le donne in stato di gravidanza o che utilizzano passeggini e carrozzine per neonati, coloro che hanno ridotta mobilità temporanea a causa di incidenti, etc.) e di

¹ *Articolo 3 della Costituzione italiana*

tutti coloro che hanno difficoltà ad affrontare percorsi di una certa estensione senza possibilità di effettuare una sosta.

La legge italiana, con la legge finanziaria n.41 del 1986, ha predisposto uno strumento che ha definito le linee guida e gli interventi finalizzati a favorire il raggiungimento dell'obiettivo della fruibilità degli edifici pubblici, e successivamente con la legge 104 del 1992 anche gli spazi urbani. Lo strumento introdotto è il Piano di Eliminazione delle Barriere Architettoniche (PEBA), che ha stabilito che "dovranno essere adottati, da parte delle amministrazioni competenti, piani di eliminazione delle barriere architettoniche entro un anno dalla entrata in vigore della presente legge". La richiesta di adozione del PEBA è stata disattesa nella maggior parte dei casi e per incentivare le amministrazioni comunali a dotarsi di questo importante strumento, le regioni hanno successivamente pubblicato delle linee guida di supporto che integrano normativa nazionale e regionale e predisposto l'assegnazione di contributi ai singoli comuni, affinché possano redigere i PEBA e programmare gli interventi di adeguamento da effettuare sul proprio territorio.

Il Piano è strutturato in tre fasi:

- una prima fase di analisi, rilievo e classificazione di tutte le barriere architettoniche presenti in edifici pubblici o porzioni di spazi pubblici urbani (strade, piazze, parchi, giardini), anche attraverso il coinvolgimento e l'ascolto della cittadinanza;
- in una seconda fase di progettazione degli interventi necessari al loro abbattimento fornendo una stima dei costi;
- in una terza fase che consiste nella pianificazione degli interventi finalizzati al raggiungimento di un livello adeguato di fruibilità degli edifici e degli spazi pubblici, per tutti i cittadini, definendo una priorità degli interventi in base alle urgenze e alle disponibilità finanziarie di ciascun comune.

La Regione Puglia ha stanziato un contributo da assegnare ai Comuni per la redazione del PEBA, attraverso la L.R. 28/12/2018, n.67 art. 87e, con deliberazione n. 2026 del 18/11/2019, la Giunta Regionale ha disposto la ripartizione della dotazione finanziaria distinguendo tra i comuni con popolazione residente fino a 30.000 unità e i comuni con popolazione maggiore alle 30.000 unità.

Il Comune di Cassano delle Murge, a seguito della presentazione della domanda ai sensi dell'art. 87 della L.R. 67 del 2018 (contributo ai Comuni per la redazione del PEBA), è stato incluso nella graduatoria regionale, di cui alla Determina Dirigenziale n.289 del 18/12/2019 di approvazione degli elenchi dei comuni beneficiari del contributo per la redazione del PEBA.

Il PEBA per il Comune di Cassano delle Murge viene redatto seguendo le indicazioni tecniche fornite dalla normativa di riferimento e seguendo lo schema che prevede: una prima fase di analisi e rilievo dello stato di fatto, una fase di progettazione delle soluzioni da attuare per eliminare le barriere architettoniche esistenti, fornendo una stima dei costi e una terza fase di definizione della scala di priorità funzionale alla programmazione sia economica che organizzativa dell'intera operazione di adeguamento.

2. NORMATIVA RELATIVA AI PIANI PER L'ELIMINAZIONE DELLE BARRIERE ARCHITETTONICHE

2.1. Normativa nazionale di riferimento

Le prime normative a tutela delle persone con disabilità (mutilati e invalidi civili) e le prime indicazioni sui criteri di progettazione accessibile sono contenute nel testo di legge redatto nel 1971, la Legge n.118/1971. All'art.27 la normativa tratta gli aspetti legati alle accessibilità e alla presenza di barriere architettoniche: "Per facilitare la vita di relazione dei mutilati e invalidi civili, gli edifici pubblici o aperti al pubblico e le istituzioni scolastiche, prescolastiche o di interesse sociale di nuova edificazione dovranno essere costruiti in conformità alla circolare del Ministero dei lavori pubblici del 15 giugno 1968, riguardante l'eliminazione delle barriere architettoniche, anche apportando le possibili e conformi varianti agli edifici appaltati o già costruiti all'entrata in vigore della presente legge [...]"

La prima legge che introduce l'obbligo di adozione dei PEBA, i piani per l'eliminazione delle barriere architettoniche da parte degli Enti Pubblici, risale al 28 febbraio 1986 (Legge Finanziaria 41/1986). La legge, all'art.32, tratta di barriere architettoniche e in particolare stabilisce che: "non possono essere approvati progetti di costruzione o ristrutturazione di opere pubbliche che non siano conformi alle disposizioni [...] in materia di superamento delle barriere architettoniche" e al comma 21 viene indicato che "per gli edifici pubblici già esistenti, non ancora adeguati alle prescrizioni del d.P.R. 27 aprile 1978, n. 384 (ora d.P.R. 24 luglio 1996, n. 503) dovranno essere adottati, da parte delle Amministrazioni competenti, piani di eliminazione delle barriere architettoniche entro un anno dalla entrata in vigore della presente legge".

Con l'articolo 24, comma 9, della legge 104 del 1992 (Legge-quadro per l'assistenza, l'integrazione sociale e i diritti delle persone handicappate) si ribadisce la necessità di abbattere le barriere architettoniche, come già definito dalla Legge n.13/1989 e il D.M. n.236/1989 ed estende l'ambito di applicazione del PEBA all'accesso degli spazi urbani, con particolare riferimento alla realizzazione e alla individuazione di percorsi accessibili, all'installazione di semafori acustici, per non vedenti, alla rimozione della segnaletica che ostacola la circolazione delle persone disabili.

Tale integrazione qualifica il PEBA come strumento guida per migliorare la fruizione degli spazi urbani assicurando una adeguata mobilità di tutte le persone.

L'art.26, inoltre, delega alle regioni la disciplina delle modalità con le quali i comuni devono disporre gli interventi per consentire, alle persone con disabilità, la possibilità di muoversi liberamente sul territorio, usufruendo, alle stesse condizioni degli altri cittadini, dei servizi di trasporto collettivo.

Nel corso degli anni il cambiamento culturale ha portato ad un'attenzione e ad un approfondimento sempre maggiori rispetto alla presenza delle barriere architettoniche, un'attenzione che ha favorito una evoluzione normativa a riguardo e ha imposto di cambiare il modo di progettare sia gli edifici che i percorsi urbani.

I tecnici progettisti sono tenuti a considerare il rispetto delle norme, non come un vincolo, ma come una opportunità finalizzata a rendere più confortevoli e sicuri gli ambienti per tutti gli utenti, sia nel caso di nuove progettazioni che in caso di adeguamenti di strutture esistenti, non limitandosi agli ostacoli architettonici, ma prestando attenzione anche gli arredi e qualsiasi altro componente o attrezzatura indispensabile per la fruibilità degli ambienti.

Di seguito il quadro storico normativo con sintesi dei contenuti:

- Legge 118/1971 | Norme in favore dei mutilati ed invalidi civili (Barriere architettoniche);
- Legge 41/1986 del 28 febbraio 1986 | Legge finanziaria 1986 art. 32, comma 21: "Per gli edifici pubblici già esistenti non ancora adeguati alle prescrizioni del Decreto del Presidente della Repubblica 27 aprile 1978, numero 384 (abrogato dal D.P.R. 503/96), dovranno essere adottati, da parte delle Amministrazioni competenti, i piani di eliminazione delle barriere architettoniche entro un anno dalla entrata in vigore della presente legge";
- Legge 13/1989 del 9 gennaio 1989 | Disposizioni per favorire il superamento e l'eliminazione delle barriere architettoniche negli edifici privati;
- D.M. 14 giugno 1989, n. 236, recante "Prescrizioni tecniche necessarie a garantire l'accessibilità, l'adottabilità e la visibilità degli edifici privati e di edilizia residenziale pubblica sovvenzionata e agevolata, ai fini del superamento e dell'eliminazione delle barriere architettoniche";
- Legge 104/1992 del 5 febbraio 1992 | Legge quadro per l'assistenza, l'integrazione sociale e i diritti delle persone handicappate;
- Legge 5 febbraio 1992, n. 104 art. 24 | La norma n.104 ribadisce l'obbligo da parte dei comuni della redazione del PEBA, ponendo attenzione allo studio degli spazi urbani, con la realizzazione di percorsi pedonali e la rimozione della segnaletica che reca ostacolo alla circolazione; sancisce le pene per i professionisti ed i tecnici comunali che non rispettano le vigenti normative;
- DPR 503/1996 | Regolamento recante norme per l'eliminazione delle barriere architettoniche negli edifici, spazi e servizi pubblici;

- D.P.R. 24 luglio 1996, n. 503 | Questa norma definisce gli aspetti tecnici per quanto riguarda l'abbattimento delle barriere architettoniche e la progettazione accessibile negli spazi urbani e negli edifici pubblici;
- DPR 380/2001 | Testo unico delle disposizioni legislative e regolamentari in materia edilizia;
- D.P.R. 6 giugno 2001 n.380 | Definisce la Legge Quadro sull'edilizia ed in particolare contiene una sezione specifica per l'abbattimento delle barriere architettoniche. Stabilisce le modalità applicative nei procedimenti edilizi, riprendendo le norme contenute nel DM 236/1989 e nel DPR 503/1996;
- DM per i Beni e le Attività Culturali 28 marzo 2008 con linee guida MiBAC: "Linee guida per il superamento delle barriere architettoniche nei luoghi di interesse culturale";
- L. 18/2009 | Ratifica ed esecuzione della Convenzione delle Nazioni Unite sui diritti delle persone con disabilità, con protocollo opzionale, fatta a New York il 13 dicembre 2006 e istituzione dell'Osservatorio Nazionale sulla condizione delle persone con disabilità;
- D.G.R. 2062 del 18 novembre 2019 | La regione Puglia con la delibera n. 2062 fornisce le disposizioni tecniche per la redazione del PEBA, definendo eventuali contributi per la redazione dei Piani.

2.2. Normativa regionale di riferimento

Agli indirizzi definiti dalla legislazione nazionale nell'ambito dell'eliminazione delle barriere architettoniche, la Regione Puglia ne ha aggiunti degli ulteriori, con lo scopo di agevolare e indirizzare le singole Amministrazioni comunali nella stesura e progettazione del PEBA e la successiva gestione degli interventi di manutenzione.

Le normative regionali sono:

- L.R. 6 del 1° aprile 2003 | Norme per l'eliminazione delle barriere architettoniche negli edifici di edilizia residenziale privata. Disciplina dei parcheggi;
- L.R. 39 del 10 dicembre 2012 | Abbattimento delle barriere architettoniche mediante la realizzazione di ambienti per persone con disabilità grave negli edifici di edilizia residenziale in proprietà;
- D.G.R. 2062 del 18 novembre 2019 | Linee Guida per la redazione e la revisione dei piani di eliminazione delle barriere architettoniche (PEBA) e relative schede di rilievo.

Affinché i comuni possano adeguare gli spazi di uso pubblico, secondo la normativa sull'abbattimento delle barriere architettoniche, la Regione Puglia, attraverso l'art. 87 della L.R. 67 del 28/12/2018, mette

a disposizione dei comuni pugliesi un contributo per la redazione del PEBA e con l'ultimo avviso pubblico approvato nel corso del 2021, anche per il suo ampliamento e aggiornamento.

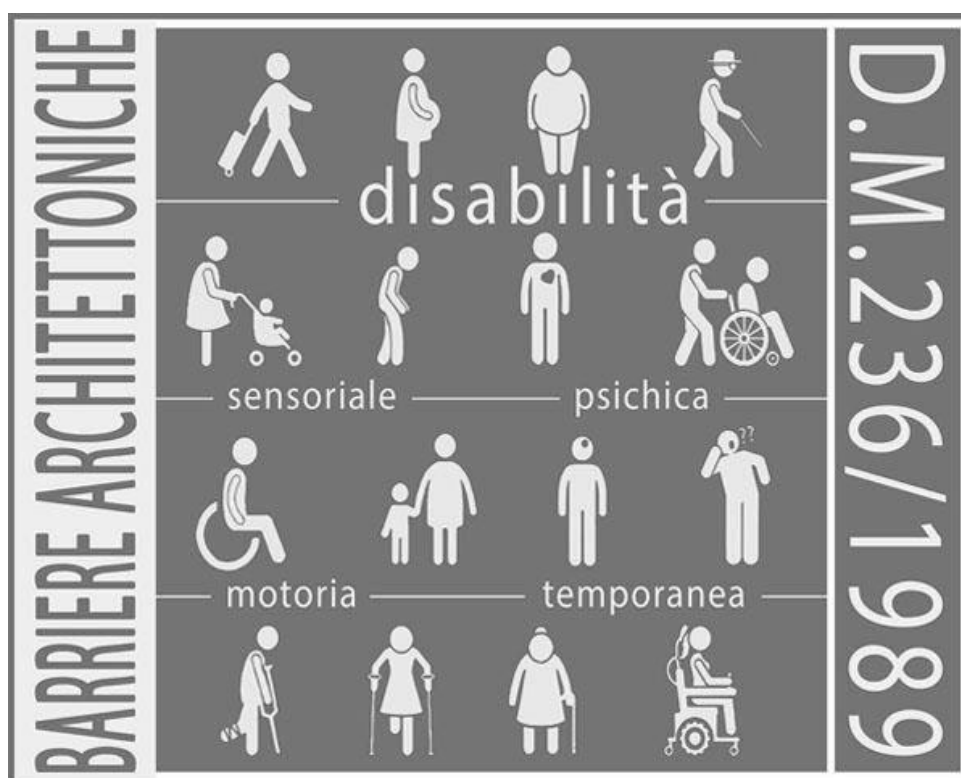
2.3. Normativa comunale di riferimento

A seguito della pubblicazione del bando, giusta Deliberazione di Giunta regionale n.2062 del 18/11/2019, avente ad oggetto: "Contributo ai Comuni per la redazione del Piano abbattimento barriere architettoniche (PEBA). Definizione dei criteri di riparto e delle modalità di assegnazione delle risorse regionali previste ai sensi dell'art. N. 87 della L.R. 28712/2018 n. 67 e approvazione delle Linee guida per la redazione dei PEBA", l'Amministrazione Comunale, con deliberazione G. C. n.130 del 13/12/2019, ha manifestato l'interesse a partecipare al bando, e si è impegnata, in caso di ammissione, a cofinanziare l'intervento con fondi a carico del bilancio comunale.

In seguito il Comune di Cassano delle Murge è stato ammesso a finanziamento, con Determina Dirigenziale n. 289 del 18/12/2019, e con Determinazione n.24 del 24/02/2020 la Regione Puglia – Dipartimento Mobilità, Qualità Urbana, Opere Pubbliche, Ecologia e Paesaggio- Sezione Politiche Abitative, ha assegnato il contributo di € 5.000,00, come previsto per i comuni con popolazione residente fino a 30.000 unità.

Infine, con Determinazione n. 22 del 27/01/2022 il responsabile del Settore V-Lavori pubblici, Manutenzione, Patrimonio, Protezione Civile affida l'incarico per la redazione del Piano per l'eliminazione delle Barriere Architettoniche.

3. DEFINIZIONI GENERALI



Le prescrizioni fondamentali relative alle barriere architettoniche sono contenute nella Legge n.13 del 9 gennaio 1989 che stabilisce i termini e le modalità in cui deve essere garantita l'accessibilità ai vari ambienti negli edifici privati o di edilizia residenziale pubblica, sovvenzionata e agevolata e i relativi decreti di attuazione, quali il Decreto Ministeriale Ministero dei Lavori Pubblici n. 236 del 14 giugno 1989 contenente "Prescrizioni tecniche necessarie a garantire l'accessibilità, l'adattabilità e la visibilità degli edifici privati e di edilizia residenziale pubblica, sovvenzionata e agevolata ai fini del superamento delle barriere architettoniche" e il Decreto del Presidente della Repubblica n. 503 del 24 luglio 1996, "regolamento recante norme per l'eliminazione delle barriere architettoniche degli edifici, spazi e servizi pubblici".

Il Decreto Ministeriale n. 236/1989, oltre a fornire indicazioni sul dimensionamento, la conformazione e le caratteristiche prestazionali che le varie unità ambientali (porte, servizi igienici, ascensori, spazi esterni, ecc.) devono soddisfare, stabilisce tre livelli di accessibilità o qualità dello spazio costruito in base alle caratteristiche e alla destinazioni d'uso dell'immobile o parte di esso (edifici residenziali privati, edifici residenziali pubblici ed edifici e spazi privati aperti al pubblico) oggetto di intervento edilizio (nuova costruzione, ampliamento, ristrutturazione, restauro o intervento conservativo, manutenzione straordinaria, cambio di destinazione d'uso).

I tre livelli di qualità sono: l'accessibilità che indica la possibilità di fruizione totale dei luoghi; la visitabilità considerata come un'accessibilità limitata ma comunque garantita per lo svolgimento delle attività e funzioni fondamentali; l'adattabilità considerata come un livello minimo di accessibilità e possibilità di modificare nel tempo lo spazio

Si riportano di seguito alcune definizioni utili per la comprensione degli argomenti trattati nel PEBA e della sua elaborazione. Le definizioni sono tratte dalla normativa nazionale e regionale in materia di barriere architettoniche e accessibilità.

Accessibilità: "Per accessibilità si intende la possibilità, anche per persone con ridotta o impedita capacità motoria o sensoriale, di raggiungere l'edificio e le sue singole unità immobiliari e ambientali, di entrarvi agevolmente e di fruire degli spazi e attrezzature in condizioni di adeguata sicurezza e autonomia".

L'accessibilità è il requisito con il quale si garantisce a tutti gli utenti di poter usufruire dei luoghi potendo muoversi in libertà e in modo indipendente.

L'utenza alla quale si riferisce la normativa comprende non solo le persone con disabilità motorie o sedia a rotelle, non vedenti e ipovedenti, non udenti e le persone con disabilità mentali o cognitive, ma anche gli anziani e i soggetti con disabilità temporanea, chi si muove con le stampelle in seguito a infortunio dopo un incidente dalle conseguenze più o meno gravi, le donne nel periodo di gravidanza, i genitori con passeggini ingombranti, i turisti con valigie voluminose.

Il decreto 236/89 rende obbligatorio, al fine di migliorare la qualità della vita dei soggetti disabili permanenti e temporanei, assicurare l'accessibilità:

- ai percorsi esterni e alle parti comuni degli edifici, oltre ad almeno il 5% degli edifici di edilizia residenziale sovvenzionata;
- agli ambienti destinati alle attività sociali, ovvero scolastiche, sanitarie, culturali e sportive;
- alle sedi di aziende e imprese che sono soggette alla normativa sul collocamento obbligatorio.

Ed è, inoltre, obbligatoria la presenza dei servizi igienici per disabili:

- ad ogni piano dell'edificio, nel caso di edifici pubblici destinati alle attività sociali o almeno nei piani accessibili a persone con sedia a rotelle;
- un servizio igienico per edificio, in caso si tratti di aziende.

Visitabilità: "Per visitabilità si intende la possibilità, anche da parte di persone con ridotta o impedita capacità motoria o sensoriale, di accedere agli spazi di relazione e ad almeno un servizio igienico di ogni unità immobiliare. Sono spazi di relazione gli spazi di soggiorno o pranzo dell'alloggio e quelli

dei luoghi di lavoro, servizio ed incontro, nei quali il cittadino entra in rapporto con la funzione ivi svolta”.

La visitabilità è definita come un livello di fruibilità dei luoghi più ridotto rispetto alla accessibilità. Secondo quanto previsto dal decreto, tutti gli interventi edilizi di nuova costruzione e ristrutturazione devono garantire il requisito della visitabilità, così come espresso:

- gli edifici residenziali, devono avere almeno il soggiorno, un servizio igienico e i collegamenti tra le stanze accessibili;
- i luoghi dove si svolgono riunioni e spettacoli, i ristoranti e i circoli, rispondono al requisito di visitabilità se almeno una zona riservata al pubblico è accessibile, alcuni settori di platea per cinema, teatri e stadi, compresi i percorsi che consentono di accedere alla biglietteria e al guardaroba;
- le unità immobiliari, sedi di attività ricettive, sono considerate accessibili se sono visitabili le parti e i servizi comuni e le zone dedicate al soggiorno temporaneo;
- le postazioni di lavoro e sale riunioni per gli uffici e i co-working;
- nelle unità immobiliari destinate al culto si considera soddisfatto il requisito della visitabilità se almeno una zona riservata ai fedeli è accessibile;
- le unità immobiliari con sedi aperte al pubblico sono visitabili se sono previsti spazi di relazione in cui il cittadino entra in rapporto con la funzione svolta e se è accessibile almeno un servizio igienico, quando la superficie netta dell'unità è pari o superiore a 150 mq;
- nelle unità immobiliari che siano sedi private di riunioni o di spettacoli, sia all'aperto che al chiuso e nelle strutture adibite a ristorazione o ospitalità, deve essere accessibile almeno una zona riservata al pubblico, e deve essere accessibile ai disabili un servizio igienico.

Per quanto concerne gli spazi esterni, il requisito di visitabilità si considera soddisfatto quando sia accessibile il percorso principale di ingresso alle proprietà e alle parti comuni a partire dallo spazio pubblico. In caso di interventi su edifici esistenti, dovrà essere individuato e segnalato almeno un percorso alternativo accessibile.

Adattabilità: “Per adattabilità si intende la possibilità di modificare nel tempo lo spazio costruito a costi limitati, allo scopo di renderlo completamente ed agevolmente fruibile anche da parte di persone con ridotta o impedita capacità motoria o sensoriale”;

Devono soddisfare il requisito della adattabilità:

- i luoghi di lavoro sedi di attività non soggette alle norme sul collocamento obbligatorio;
- gli edifici residenziali sia che siano plurifamiliari, sia che siano unifamiliari.

Si riportano di seguito alcune definizioni utili per la comprensione degli argomenti trattati nel P.E.B.A. e della sua elaborazione. Le definizioni sono tratte dalla normativa nazionale e regionale in materia di barriere architettoniche e accessibilità.

Accessibilità equivalente: nel caso di interventi di ristrutturazione effettuati su beni sottoposti a vincolo di tutela o in aree sottoposte a vincolo paesaggistico, il requisito di accessibilità si intende raggiunto attraverso soluzioni o modalità di gestione del bene o dell'area che ne migliorino le condizioni di accessibilità in modo che una persona con disabilità possa:

- muoversi anche se con l'aiuto di un accompagnatore o, nel caso di grandi aree, di mezzi 'leggeri' attrezzati;
- raggiungere solo alcune parti significative del bene o dell'area (concetto di visitabilità) e, per le restanti parti, avere la disponibilità di adeguati supporti informativi che permettano di conoscere e capire il medesimo e idoneo materiale tattile e visivo, audioguide, etc.

Barriera architettonica: sono elementi o impedimenti fisici o sensoriali che limitano o impediscono la fruizione dello spazio ai disabili o persone con ridotta o impedita capacità motoria o sensoriale temporanea, impedendo quindi la partecipazione alla vita sociale e personale. La definizione di barriera architettonica presente Decreto del Presidente della Repubblica del 24 luglio 1996, n. 503, recita al punto 2:

"Per barriere architettoniche si intendono:

- a) gli ostacoli fisici che sono fonte di disagio per la mobilità di chiunque ed in particolare di coloro che, per qualsiasi causa, hanno una capacità motoria ridotta o impedita in forma permanente o temporanea;
- b) gli ostacoli che limitano o impediscono a chiunque la comoda e sicura utilizzazione di parti, attrezzature o componenti;
- c) 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".

Disabilità: indica le limitazioni dell'attività e dell'interazione dell'individuo (con una condizione di salute svantaggiata) con il contesto.

Disabilità motoria: limitazione lieve o grave, permanente o temporanea, alle capacità di movimento di una o più parti del corpo.

Disabilità sensoriale: parziale o totale assenza della vista o capacità di udito.

Disabilità cognitiva: limitazione alla comprensione del linguaggio scritto o orale, o disturbi da deficit di attenzione, d'orientamento o difficoltà all'apprendimento, a memorizzare e/o relazionarsi socialmente.

Discriminazione sulla base della disabilità: indica qualsivoglia distinzione, esclusione o restrizione sulla base della disabilità che abbia lo scopo o l'effetto di pregiudicare o annullare il riconoscimento, il godimento e l'esercizio, su base di eguaglianza con gli altri, di tutti i diritti umani e delle libertà fondamentali in campo politico, economico, sociale, culturale, civile o in qualsiasi altro campo. Essa include ogni forma di discriminazione, compreso il rifiuto di un accomodamento ragionevole.

Accomodamento ragionevole: indica le modifiche e gli adattamenti necessari ed appropriati che non impongano un onere sproporzionato o eccessivo, ove ve ne sia necessità in casi particolari, per assicurare alle persone con disabilità il godimento e l'esercizio, su base di eguaglianza con gli altri, di tutti i diritti umani e libertà fondamentali.

Progettazione universale: indica la progettazione e realizzazione di prodotti, ambienti, programmi e servizi utilizzabili da tutte le persone, nella misura più estesa possibile, senza il bisogno di adattamenti o di progettazioni specializzate. La "Progettazione universale" non esclude dispositivi di ausilio per particolari gruppi di persone con disabilità, ove siano necessari.

Comunicazione: comprende lingue, visualizzazioni di testi Braille, comunicazione tattile, stampa a grandi caratteri, le fonti multimediali accessibili così come scritti, audio, linguaggio semplice, il lettore umano, le modalità, i mezzi ed i formati comunicativi alternativi e accrescitivi, comprese le tecnologie accessibili della comunicazione e dell'informazione.

Linguaggio: comprende le lingue parlate e la lingua italiana dei segni, come pure altre forme di espressione non verbale. Dalla Convenzione delle Nazioni Unite sui diritti delle persone con disabilità ONU 2006 e sua Legge di ratifica 18/2009 del 03.03.2009.

Trasporto pubblico di passeggeri: si intendono i servizi di trasporto di passeggeri di interesse economico generale offerti al pubblico senza discriminazione e in maniera continuativa.

Pubblica Percorrenza Pedonale" (PPP): s'intende l'insieme di tutte le percorrenze pubbliche in continuità comprese quindi le aree e la viabilità, i marciapiedi, gli attraversamenti pedonali, l'accessibilità al trasporto pubblico, l'accesso ai servizi pubblici e l'accesso ai servizi privati aperti al pubblico.

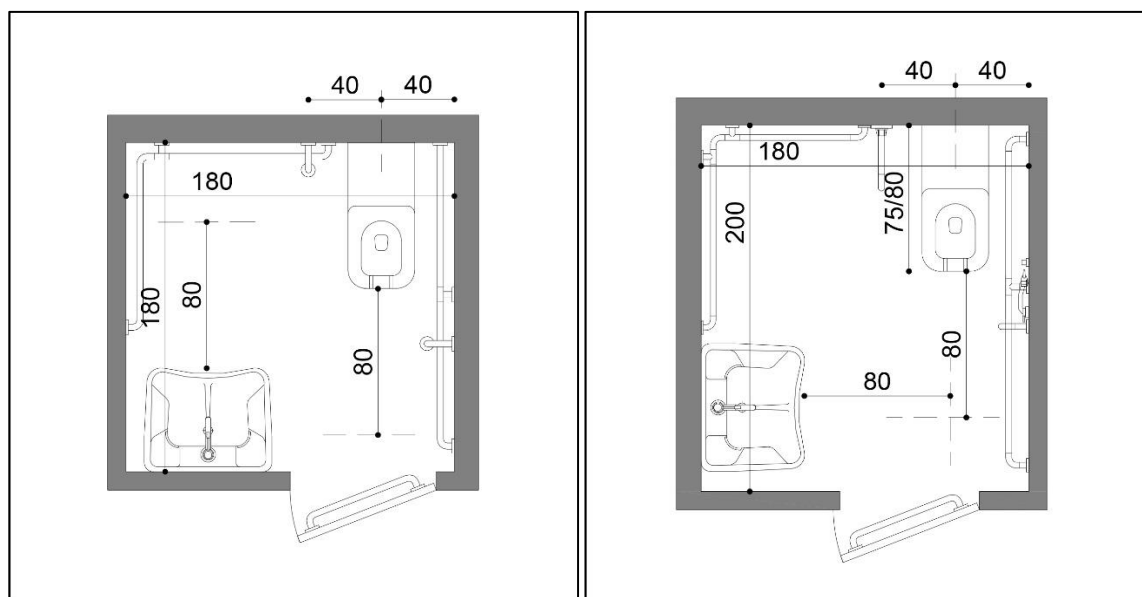
4. PRESCRIZIONI TECNICHE



Il Decreto Ministeriale-Ministero dei Lavori Pubblici n.236 del 14 giugno 1989 e il Decreto del Presidente della Repubblica n.503 del 24 luglio 1996, stabiliscono i criteri di progettazione per l'accessibilità per ogni edificio, nei suoi spazi interni ed esterni, privati e pubblici o aree e percorsi urbani, con tutte le specifiche relative alle funzioni e alle dimensioni.

4.1. Servizi igienici

Le disposizioni in materia di accessibilità, visibilità ed adattabilità dei servizi igienici sono disciplinate dagli artt. 4.1.6 e 8.1.6 del D.P.R. 236/89, e dagli artt. 8, 15, 23 D.P.R. 503/96.



Schema tipo bagno disabili

Il servizio igienico può essere considerato accessibile, visitabile e adattabile.

Un servizio igienico si intende **accessibile** quando tutti i sanitari presenti sono utilizzabili da persone su sedia a ruote e vi siano idonei maniglioni per agevolare i trasferimenti dalla sedia al sanitario. In caso di interventi di nuova edificazione gli accostamenti possono essere di tipo frontale, perpendicolare e bilaterale nel caso del wc e, quando l'accostamento bilaterale non possa essere garantito, è preferibile prevedere due servizi igienici, uno con accostamento laterale da destra, l'altro con accostamento laterale da sinistra, negli interventi di ristrutturazione è ammesso il solo accostamento laterale alla tazza wc.

Negli edifici residenziali privati il requisito della **visitabilità** è soddisfatto se è presente almeno un servizio igienico collocato allo stesso livello degli spazi di relazione e ad essi collegato mediante un percorso piano accessibile, con possibilità da parte di una persona su sedia a ruote di poter raggiungere ed accostarsi lateralmente al lavabo, e frontalmente o perpendicolarmente o lateralmente alla tazza wc.

Il requisito della **adattabilità** dei servizi igienici di unità immobiliari destinate a residenza è soddisfatto se tutti i servizi igienici presenti nell'unità possono diventare accessibili. In particolare occorre che in tutti i servizi l'accostamento alla tazza wc possa avvenire frontalmente e lateralmente sia da destra che da sinistra, anche senza contemporaneità. Quando vi sono due o più servizi igienici per livello, la possibilità di eliminare il bidet per il raggiungimento del requisito è limitata soltanto ad un servizio igienico.

A tal fine devono essere rispettati i seguenti parametri dimensionali minimi:

- lo spazio necessario all'accostamento e al trasferimento laterale dalla sedia a ruote al wc o bidet, ove previsto, deve essere minimo cm 100 misurati dall'asse dell'apparecchio sanitario;
- lo spazio necessario all'accostamento laterale della sedia a ruote alla vasca deve essere minimo di 140 cm lungo la vasca con profondità minima di 80 cm;
- lo spazio necessario all'accostamento frontale della sedia a ruote al lavabo e al wc deve essere minimo di 80 cm misurati dal bordo anteriore.

L'accessibilità dei bagni è soddisfatta se anche i singoli sanitari rispondono ai requisiti di seguito riportati:

Lavabo: deve essere posizionato ad una altezza massima di 80 cm e avere una profondità di almeno 65 cm, per consentire un comodo inserimento delle gambe, deve essere di tipo a mensola, senza colonna e con sifone accostato alla parete. Il rubinetto deve essere con manovra a leva.

Wc e bidet: devono essere preferibilmente di tipo sospeso (garantendo una portata minima di 200 Kg) e devono avere piano di seduta ad una altezza da terra compresa tra i 40-45 cm ed una profondità di 75-80 cm. Devono essere posti ad una distanza minima di cm 40 dalla parete.

Nel caso del wc, se è accostato al muro, deve avere un maniglione fisso dal lato del muro ad altezza 70 cm da terra e un secondo maniglione, sul lato opposto, di tipo ribaltabile sempre a distanza di 40 cm e altezza 70 cm. Nel caso di wc non accostato verranno posizionati due maniglioni di tipo ribaltabile ai due lati del wc e ad una distanza di 40 cm.

Doccia: la doccia deve essere di tipo a pavimento, con doccino a telefono e deve essere dotata di un seggiolino ribaltabile posto ad una altezza da terra compresa tra 40-45 cm. Devono essere consentiti gli accostamenti frontale, perpendicolare e laterale al seggiolino. Negli alloggi accessibili di edilizia residenziale sovvenzionata deve essere prevista l'attrezzabilità con maniglione o corrimano fisso e rettilineo ad una distanza dall'asse della seduta pari a 40 cm e ad una altezza da terra di 70 cm.

Vasca da bagno: per rendere accessibile la vasca da bagno è necessario dotarla di seggiolini fissi appoggiati sui bordi della vasca, e seggiolini con movimento Sali-scendi appoggiati sul fondo della stessa.

Maniglioni: nei servizi igienici dei locali aperti al pubblico è necessario prevedere e installare il corrimano in prossimità della tazza w.c., posto ad altezza di cm 80 dal calpestio, e di diametro cm 3-4; se fissato a parete deve essere posto a cm 5 dalla stessa. Nei casi di adeguamento è consentita la eliminazione del bidet e la sostituzione della vasca con una doccia a pavimento al fine di ottenere, anche senza modifiche sostanziali del locale, uno spazio laterale di accostamento alla tazza w.c. e di definire sufficienti spazi di manovra.

4.2. Percorsi orizzontali

Le disposizioni in materia di accessibilità, visitabilità ed adattabilità in relazione ai percorsi orizzontali sono disciplinate dagli artt. 4.1.9 e 8.1.9 del D.M. n.236/89 e 9 del D.P.R. 236/96.

Le indicazioni relative ai corridoi e passaggi prevedono che questi abbiano un andamento il più possibile continuo e con variazioni di direzione ben evidenziate. I corridoi non devono presentare variazioni di livello o nel caso in cui queste variazioni sia necessarie o già presenti, devono essere superate mediante rampe. Il corridoio deve avere una larghezza tale da consentire l'inversione di direzione ad una persona su sedia a ruote. Il corridoio comune posto in corrispondenza di un percorso verticale (quale scala, rampa, ascensore, servoscala, piattaforma elevatrice) deve prevedere una piattaforma di distribuzione come vano di ingresso o piano di arrivo dei collegamenti verticali, dalla

quale sia possibile accedere ai vari ambienti, esclusi i locali tecnici, solo tramite percorsi orizzontali. (Per le specifiche vedi 8.1.9).

A tal fine devono essere rispettati i seguenti parametri dimensionali minimi: i corridoi o i percorsi devono avere una larghezza minima di 100 cm ed avere allargamenti atti a consentire l'inversione di marcia da parte di una persona su sedia a ruote.

4.3. Percorsi verticali

Il collegamento tra diversi piani deve avvenire mediante l'utilizzo di scale e rampe, ascensori o piattaforme elevatrici, in ragione del dislivello e del contesto. Quando non sia possibile installare nessuno di questi sistemi di collegamento, in caso di adattabilità di edifici esistenti, è possibile ricorrere all'installazione del servo scala, comunque del tipo con piattaforma per sedia a ruote.

4.3.1 Scale

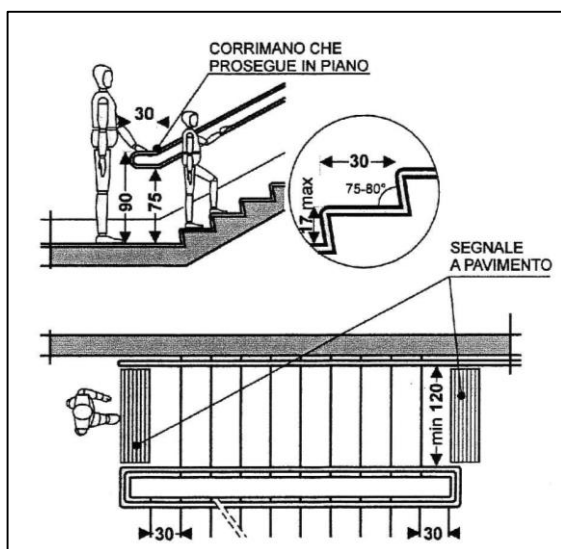
Le disposizioni in materia di accessibilità, visitabilità e adattabilità in relazione alle scale sono disciplinate dagli artt. 4.1.10 e 8.1.10 del D.M. 236/89 e l'art. 7 del D.P.R. 503/96 e sono le seguenti:

- le scale devono presentare un andamento regolare ed omogeneo per tutto il loro sviluppo, ove questo non risulti possibile è necessario mediare ogni variazione del loro andamento per mezzo di ripiani di adeguate dimensioni;
- per ogni rampa di scale i gradini devono avere la stessa alzata e pedata. Le rampe devono contenere possibilmente lo stesso numero di gradini, caratterizzati da un corretto rapporto tra alzata e pedata (la somma tra il doppio dell'alzata e la pedata deve essere compresa tra 62/64 cm), con pedata preferibilmente di 30 cm;
- le porte con apertura verso la scala devono avere uno spazio antistante di adeguata profondità;
- i gradini delle scale devono avere una pedata antisdrucchiabile a pianta preferibilmente rettangolare e con un profilo preferibilmente continuo a spigoli arrotondati;
- le scale devono essere dotate di parapetto di altezza minima di 100 cm, atto a costituire difesa verso il vuoto e di corrimano. I corrimani devono essere di facile prendibilità e realizzati con materiale resistente e non tagliente.

Le scale comuni e quelle degli edifici aperti al pubblico devono avere i seguenti ulteriori requisiti:

- la larghezza delle rampe e dei pianerottoli deve permettere il passaggio contemporaneo di due persone ed il passaggio orizzontale di una barella con una inclinazione massima del 15% lungo l'asse longitudinale;
- nelle nuove edificazioni la larghezza minima delle scale a uso comune deve essere di 120 cm;

- nelle ristrutturazioni la larghezza minima delle scale all'interno delle unità abitative deve essere di 80 cm;
- la lunghezza delle rampe deve essere contenuta, in caso contrario si deve interporre un ripiano in grado di arrestare la caduta di un corpo umano;
- il corrimano deve essere installato su entrambi i lati; deve essere posizionato ad una altezza tra i 90 -100 cm, e deve essere prolungato di 30 cm oltre il primo e l'ultimo gradino;
- in caso di utenza prevalente di bambini si deve prevedere un secondo corrimano ad altezza proporzionata, di circa 75 cm;



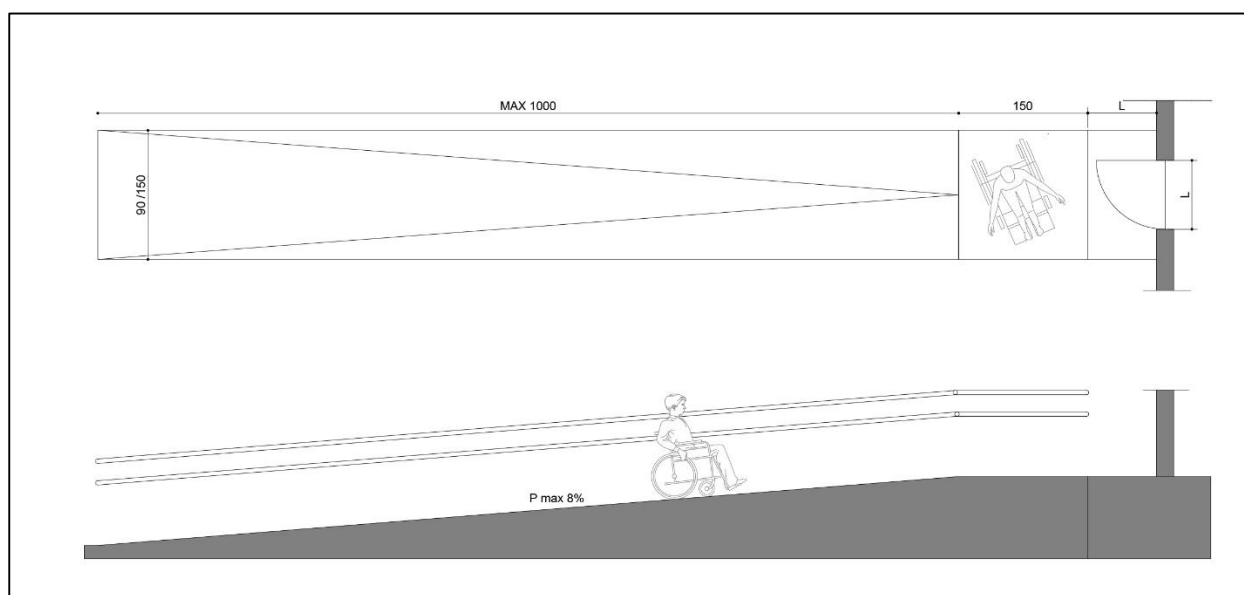
- è preferibile una illuminazione naturale laterale. Si deve dotare la scala di una illuminazione artificiale, anche essa laterale, con comando individuabile al buio e disposto su ogni pianerottolo;
- le rampe di scale devono essere facilmente percepibili, anche per i non vedenti e devono essere segnalate con una fascia di materiale diverso o comunque percepibile dai non vedenti, posta ad una distanza di 30 cm dal primo e dall'ultimo gradino.

Tutte le scale o dislivelli di qualsiasi genere presenti negli edifici pubblici o privati aperti al pubblico o le scale ad uso comune degli edifici residenziali, devono avere i gradini dotati di marca gradino antiscivolo a contrasto cromatico leggibile.

4.3.2 Rampe

Le disposizioni in materia di accessibilità, visitabilità ed adattabilità in relazione alle rampe sono disciplinate dagli artt. 4.1.11 e 8.1.11 del D. M. 236/89 e l'art. 7 del D.P.R. 503/96 e sono le seguenti:

- la pendenza di una rampa va definita in rapporto alla capacità di una persona su sedia a rotelle di superarla e di percorrerla senza affaticamento anche in relazione alla lunghezza della stessa;
- si devono interporre ripiani orizzontali di riposo per rampe particolarmente lunghe.
- tutte le rampe, sia quelle ad uso comune che quelle interne alle unità abitative, dovranno avere una lunghezza massima di 10 mt e prevedere all'inizio e alla fine della rampa un ripiano di sosta orizzontale di dimensioni pari a 150 x 150 cm o di 140 x 170 cm;



Pendenza rampa

- nel caso di presenza di porta nel piano di sosta la dimensione di quest'ultimo deve essere aumentata della larghezza della eventuale porta a battente che vi si apra o avere uno spazio libero di 80 cm al lato della porta che vi si apra;
- la pendenza massima delle rampe non deve superare l'8% e sono ammesse pendenze superiori, nei casi di adeguamento, rapportate allo sviluppo lineare effettivo della rampa.

La larghezza minima di una rampa deve essere:

- di 90 cm per consentire il transito di una persona su sedia a ruote;
- di 150 cm per consentire l'incrocio di due persone.

4.3.3 Ascensori

Le disposizioni in materia di accessibilità, visitabilità ed adattabilità in relazione agli ascensori sono disciplinate dagli artt. 4.1.12, e 8.1.12, del D.M. 236/89 e dagli artt. 13, 15 del D.P.R. 503/96 e sono le seguenti:

- l'ascensore deve avere una cabina di dimensioni minime tali da permettere l'uso da parte di una persona su sedia a ruote;
- le porte di cabina e di piano devono essere del tipo automatico e di dimensioni tali da permettere l'accesso alla sedia a ruote;
- Il sistema di apertura delle porte deve essere dotato di idoneo meccanismo (come cellula fotoelettrica, costole mobili) per l'arresto e l'inversione della chiusura in caso di ostruzione del vano porta. I tempi di apertura e chiusura delle porte devono assicurare un agevole e comodo accesso alla persona su sedia a ruote. Lo stazionamento della cabina ai piani di fermata deve avvenire con porte chiuse;
- la botoniera di comando interna ed esterna deve avere il comando più alto ad un'altezza adeguata alla persona su sedia a ruote ed essere idonea ad un uso agevole da parte dei non vedenti;
- nell'interno della cabina devono essere posti un citofono, un campanello d'allarme, un segnale luminoso che confermi l'avvenuta ricezione all'esterno della chiamata di allarme, una luce, di emergenza;
- il ripiano di fermata, anteriormente alla porta della cabina deve avere una profondità tale da contenere una sedia a ruote e consentirne le manovre necessarie all'accesso;
- deve essere garantito un arresto ai piani che renda complanare il pavimento della cabina con quello del pianerottolo;
- deve essere prevista la segnalazione sonora dell'arrivo al piano e un dispositivo luminoso per segnalare ogni eventuale stato di allarme.

Nelle nuove edificazioni le caratteristiche degli ascensori variano a seconda che si tratti di edifici a destinazione d'uso residenziale o non residenziale.

Per edifici non residenziali:

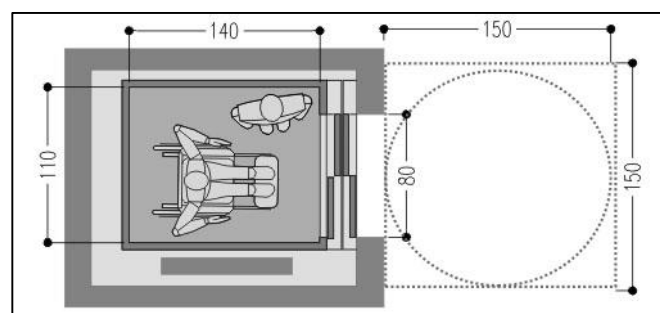
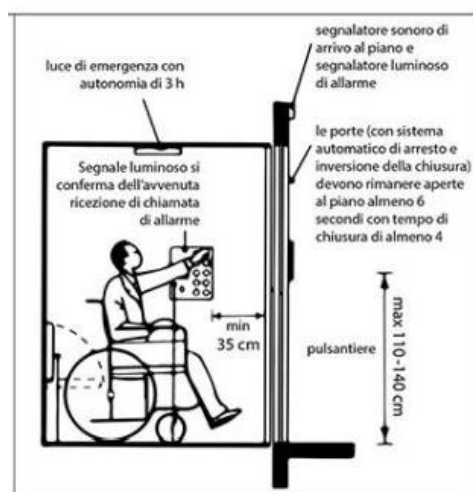
- la cabina deve avere dimensioni minime di 140 cm di profondità e 110 cm di larghezza;
- la porta deve avere luce minima di 80 cm ed essere posta sul lato corto;
- davanti alla porta dell'ascensore deve esserci una piattaforma orizzontale di minimo 150 x 150 cm.

Per edifici residenziali di nuova edificazione:

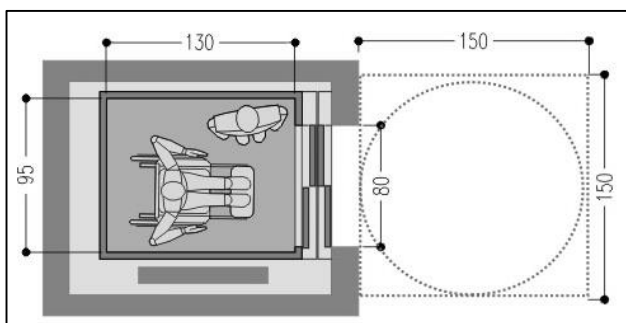
- la cabina deve avere dimensioni minime di 95 cm di larghezza e 130 cm di profondità,
- la porta deve avere luce minima di 80 cm ed essere posta sul lato corto;
- davanti alla porta dell'ascensore deve esserci una piattaforma orizzontale di 150 x 150 cm.

Negli interventi di ristrutturazione le caratteristiche degli ascensori devono essere le seguenti:

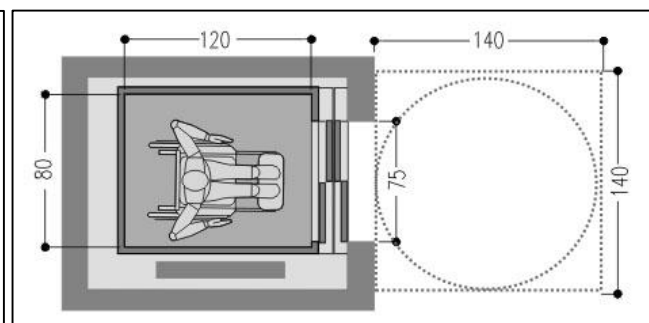
- la cabina deve avere dimensioni minime di 80 cm di larghezza e 120 cm di profondità,
- con porta di luce minima 75cm posta sul lato corto;
- davanti alla porta dell'ascensore deve esserci una piattaforma orizzontale di 140 x 140 cm;
- la tastiera con i comandi per la chiamata dell'ascensore deve essere posizionata ad una altezza compresa tra 110 cm e 140 cm, mentre il citofono deve essere posto ad una altezza compresa tra 110 cm e 130 cm;
- all'interno deve essere presente anche una luce di emergenza con autonomia di 3 h;
- tutti i pulsanti devono prevedere la numerazione in rilievo e le scritte con traduzione in Braille.



Edifici non residenziali



Edifici residenziali | nuova edificazione



Edifici residenziali | ristrutturazione

4.4. Percorsi esterni

Le disposizioni in materia di accessibilità, visitabilità ed adattabilità in relazione agli spazi esterni privati sono disciplinate dagli artt. 4.2.1, 4.2.2 e 8.1.11, 8.2.1, 8.2.2 del D.M. 236/89 e dagli artt. 4, 5, 6, 15 del D.P.R. 503/96.

I percorsi esterni, sino agli accessi degli edifici, devono:

- avere una larghezza minima di 90 cm, preferibilmente in piano, e avere un andamento semplice e regolare in relazione alle principali direttrici di accesso e avere un allargamento ogni 10 mt per consentire una inversione di marcia da parte di persone su sedia e ruote su un piano orizzontale di almeno 170 cm;
- essere privi di strozzature, arredi, ostacoli che riducano la larghezza utile di passaggio o che possano causare infortuni e devono consentire anche l'inversione di marcia da parte di una persona su sedia a ruote.

Le variazioni di livello dei percorsi devono essere raccordate con delle rampe con pendenza lieve ed evidenziate con variazioni cromatiche e in particolare, quando il percorso pedonale si raccorda con il livello stradale o è interrotto da un passo carrabile, è necessario predisporre delle rampe di pendenza contenuta e raccordate in maniera continua col piano carrabile, che consentano il passaggio di una sedia a rotelle. Le intersezioni tra i percorsi pedonali e carrabili devono essere segnalate in modo da essere percepibili anche per i non vedenti. La pendenza longitudinale non deve superare di norma il 5%, ove ciò non sia possibile, sono ammesse pendenze superiori, purché realizzate in conformità a quanto previsto al punto 8.1.11 del D.M. 236 del 1989.

Per pendenze del 5% è necessario prevedere un ripiano orizzontale di sosta, di profondità almeno 1,50 m ogni 15 m di lunghezza del percorso; per pendenze superiori tale lunghezza deve proporzionalmente ridursi fino alla misura di 10 m per una pendenza dell'8%.

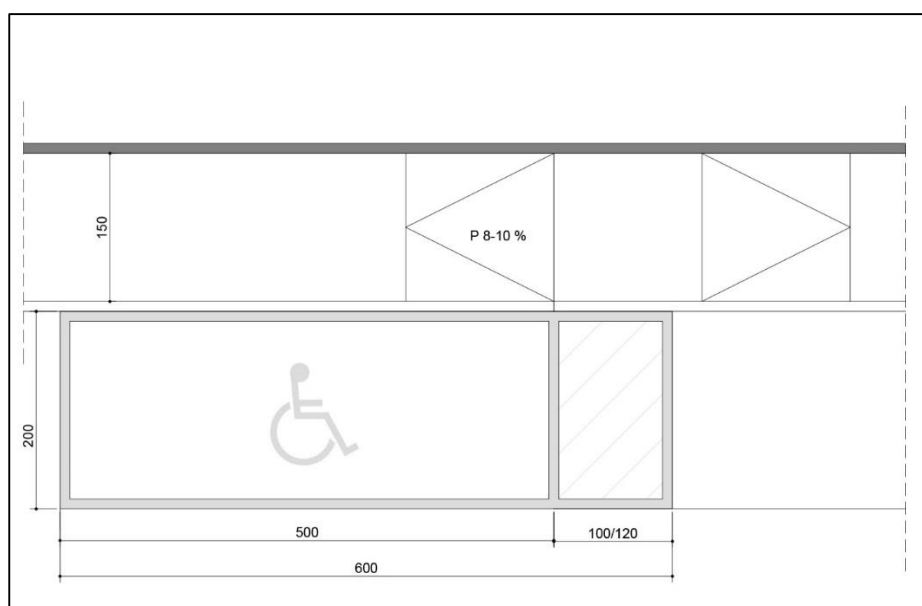
La pendenza trasversale massima ammissibile è dell'1%. In presenza di contropendenza al termine di un raccordo tra percorso e livello stradale, la somma delle due pendenze deve essere inferiore rispetto al piano orizzontale e deve essere inferiore al 22%.

La pavimentazione dei percorsi esterni deve essere studiata in modo da poter divenire un supporto per l'autonomia di persone con disabilità visiva (ipovedenti e non vedenti) con percorsi tattili ad alto contrasto cromatico e basso contrasto di luminanza da abbinare a mappe tattili.

Le mappe tattili possono essere fisse, collocate in punti strategici e utilizzate da tutti, oppure essere fornite su carta a disposizione di una singola persona. In alcuni edifici pubblici, soprattutto nel caso in cui questi offrano servizi speciali per i non vedenti, la mappa tattile può rappresentare un valido ausilio per l'orientamento

4.5. Parcheggi

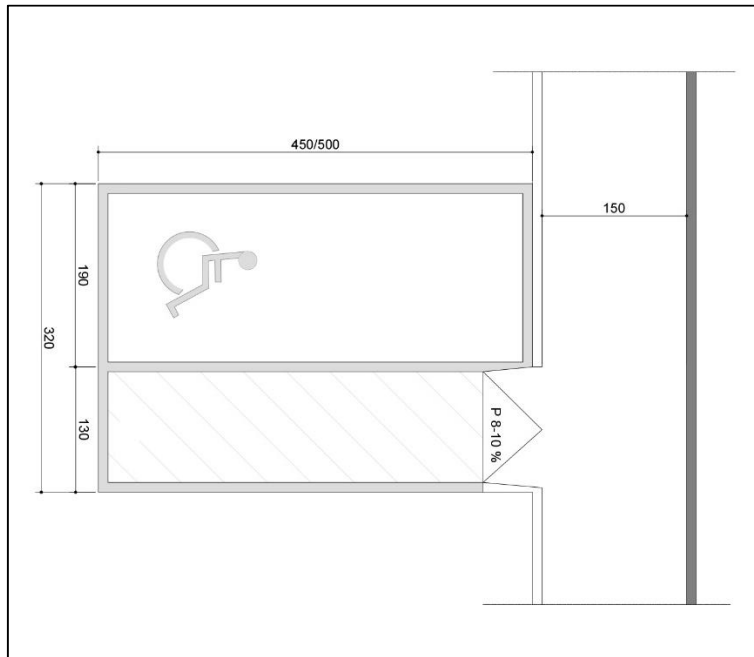
Le disposizioni in materia di accessibilità, visitabilità ed adattabilità in relazione ai parcheggi sono disciplinate dagli artt. 4.2.3 e 8.2.3 del D.M. n. 236/89 e dagli artt. 13, 16 del D.P.R. 503/96.



Parcheggio in linea

I parcheggi riservati alla sosta delle persone disabili devono avere le seguenti caratteristiche:

- devono essere disposti parallelamente (parcheggi in linea) al senso di marcia o a pettine;
- per i parcheggi in linea la lunghezza deve essere non inferiore a 6,20 m e larghezza non inferiore a 2,00 m;
- qualora il posto auto sia lungo un marciapiede, lo stesso deve essere ribassato e raccordato mediante rampe, in modo da permettere, compatibilmente con la tipologia di strada (doppio senso di marcia o senso unico di marcia), le operazioni di entrata ed uscita dall'auto sul lato del marciapiede;
- nelle aree di parcheggio deve essere riservato uno posto per disabili ogni 50 e deve essere evidenziato con appositi segnali orizzontali (gialli) e verticali (cartello stradale previsto dall'art. 120 (figura II 79/a) del codice della strada;



Parcheggio a pettine

- nelle aree di parcheggio o parcheggi a pettine, le dimensioni del posto devono essere pari a 5,00 m x 3,20 m, di cui 1,9/2,1 m per il veicolo e 1,3/1,10 m destinati allo spazio per garantire la massima mobilità della sedia a ruote nelle fasi di ingresso/uscita dal veicolo.

5. LA COSTRUZIONE DEL P.E.B.A.

Con Deliberazione della Giunta regionale n. 2062 del 18 novembre 2019 la Regione Puglia oltre ad approvare le Linee Guida per la redazione dei Piani di Abbattimento delle Barriere Architettoniche, predisposte dal "Dipartimento mobilità, qualità urbana, opere pubbliche, ecologia e paesaggio" e dalla "Sezione politiche abitative", ha stabilito l'assegnazione di un contributo ai comuni per la redazione dei suddetti piani e i criteri di riparto e le modalità di assegnazione delle risorse regionali agli stessi destinati. Tale circostanza è stata colta dal Comune di Cassano delle Murge mediante manifestazione di interesse approvata con Delibera di Giunta Comunale n. 130 del 13 dicembre 2019. Alla stessa ha fatto seguito l'affidamento dell'incarico per la redazione del PEBA mediante Determinazione del Responsabile del Settore V-Lavori Pubblici, manutenzioni, Patrimonio, Protezione Civile n.22 del 27 gennaio 2022.

Le Linee Guida regionali per la redazione dei PEBA, dopo aver definito gli obiettivi del documento, ne suggeriscono struttura e metodologia per la redazione e forniscono esempi di schede di rilievo. Seguendo tali suggerimenti quindi, il PEBA del Comune di Cassano delle Murge è stato redatto ponendosi i seguenti obiettivi:

- costituire uno strumento di conoscenza, in termini di accessibilità, visitabilità e adattabilità, attuali e future, di edifici e spazi pubblici;
- individuare "soluzioni-tipo" per le barriere architettoniche esistenti sul territorio e stimarne i costi;
- assegnare una scala di priorità alle soluzioni individuate, in modo da consentire una programmazione coerente e coordinata con gli altri piani, programmi e interventi di manutenzione e sviluppo urbano del Comune;

Pertanto, lo stesso è stato strutturato nei seguenti elaborati:

- Tavole
- Relazione tecnico descrittiva
- Schede di analisi e di progetto ambito edilizio
- Schede di analisi e di progetto ambito urbano
- Quadro economico
 - Abaco interventi/costi
 - Elenco degli interventi (voci di capitolato)

In merito alla metodologia di elaborazione del documento invece, le fasi del lavoro sono state le seguenti:

1. analisi dello stato di fatto e partecipazione dei cittadini;
2. progettazione delle soluzioni da attuare per eliminare le barriere architettoniche esistenti;
3. definizione della scala di priorità funzionale alla programmazione degli interventi.

Di seguito si entra nel merito della descrizione dettagliata degli elaborati e della metodologia di redazione del PEBA in oggetto.

5.1. Elaborati che compongono il PEBA

Il Piano di Eliminazione delle Barriere Architettoniche del Comune di Cassano delle Murge è costituito dagli elaborati di seguito elencati.

TAVOLE

TAV 02_Tavola di inquadramento generale (scala 1:5000) contenente gli elementi essenziali di ambito urbano e ambito edilizio, ovvero i percorsi, le aree verdi e gli edifici pubblici o privati ad uso pubblico di interesse per il P.E.B.A.;

TAV 02_Tavola dell'ambito edilizio (scala 1:2500) raffigurante i principali attrattori, ovvero le aree verdi e gli edifici pubblici o privati ad uso pubblico di interesse per il P.E.B.A., e i parcheggi riservati ai disabili a servizio degli stessi;

TAV 03_Tavola dell'ambito urbano (scala 1:5000) raffigurante i percorsi, distinti in pedonali e per il trasporto pubblico locale, con l'indicazione dei relativi attraversamenti e degli attrattori;

TAV 04_Tavola delle priorità con l'indicazione del livello di priorità degli interventi da realizzare su percorsi, piazze, aree verdi e immobili, secondo la seguente scala: alta (3 anni), media (5 anni), bassa (10 anni), nulla.

RELAZIONE

SCHEDE DI ANALISI E DI PROGETTO AMBITO EDILIZIO

SCHEDE DI ANALISI E DI PROGETTO AMBITO URBANO

QUADRO ECONOMICO

- Abaco interventi/costi

- Elenco degli interventi (Voci di capitolato)

5.2. Metodologia per la redazione del PEBA

5.2.1 Analisi dello stato di fatto e partecipazione dei cittadini

Il primo dei passaggi compiuti per l'elaborazione del PEBA è l'analisi dello stato di fatto, condotta al fine di conoscere sia il patrimonio edilizio e le caratteristiche urbanistiche del territorio, che le modalità d'uso degli stessi da parte dei cittadini, mediante l'analisi dei flussi di mobilità e delle esigenze di spostamento e fruizione da essi espresse.

Con l'ausilio e il confronto con i cittadini e gli amministratori, avvenuto durante il percorso partecipativo, preliminarmente all'analisi, si è provveduto a stilare l'elenco degli edifici da considerare per l'ambito edilizio, ovvero dei principali attrattori pubblici o aperti al pubblico; l'elenco degli spazi pubblici utilizzati in via prevalente e dei percorsi compiuti in maniera prioritaria, per collegare gli attrattori e gli spazi pubblici di maggiore interesse.

Individuati gli elementi appena elencati, sono stati svolti i sopralluoghi in loco, utili a definire le criticità esistenti successivamente riportate nelle schede di rilievo. Le indagini svolte secondo le indicazioni riportate nell'allegato 1 e allegato 2 delle linee guida della regione Puglia, garantiscono la disamina punto per punto del rispetto dei requisiti definiti dalla normativa di riferimento.

Il coinvolgimento dei cittadini singoli e associati e dell'amministrazione, è risultato fondamentale per avere una conoscenza completa dello stato dei luoghi, ma soprattutto delle esigenze di fruizione da parte dei soggetti più deboli. Il processo, descritto in maniera dettagliata nel Paragrafo 9, è stato strutturato come descritto di seguito.

Incontro di condivisione di percorsi ed edifici di interesse pubblico.

Il 30 settembre 2022, alle ore 17:30, presso la sala conferenze del Palazzo Marchesale Miani Perotti (Biblioteca comunale), si è svolto un incontro con la cittadinanza per la condivisione degli elementi dell'ambito urbano ed edilizio, da sottoporre ad analisi e successiva progettazione di interventi di eliminazione delle barriere architettoniche.

Passeggiata di quartiere.

Il giorno 08 ottobre 2022 si è tenuta la passeggiata di quartiere. L'incontro con i cittadini, tra cui alcuni soggetti più deboli della popolazione, si è svolto a partire dalle ore 10:00 con il raduno in Piazza Aldo Moro per poi dirigersi verso alcuni dei percorsi urbani individuati per l'analisi, al fine di sensibilizzare al tema e identificare le barriere architettoniche presenti.

Incontri individuali

Una ulteriore occasione di acquisizione di informazioni utili al rilievo delle criticità presenti e alla individuazione di soluzioni per il superamento delle barriere architettoniche è avvenuto attraverso un confronto individuale con una disabile che utilizza una sedia a rotelle motorizzata.

Disseminazione di un questionario online

È stato redatto e messo a disposizione dei cittadini, un questionario in formato digitale, finalizzato alla raccolta delle informazioni relative alle principali criticità riscontrate, in merito all'accessibilità e fruibilità dello spazio urbano e dei principali attrattori pubblici.

5.2.2 Progettazione delle soluzioni da attuare per l'eliminazione delle barriere architettoniche esistenti

Analizzato lo stato dei luoghi e redatte le schede di analisi con il dettaglio delle barriere architettoniche e delle criticità presenti, è stato elaborato un abaco degli interventi risolutivi dei problemi riscontrati, al fine di proporli come soluzioni progettuali all'interno delle schede di progetto.

Nella fase di pianificazione, qual è questa di redazione del P.E.B.A., non è necessario, né tantomeno possibile, visto l'arco temporale in cui si attueranno le soluzioni previste dal piano, definire una progettazione di dettaglio, pertanto gli interventi hanno un livello di progettazione assimilabile ad una fattibilità tecnica ed economica². Questo consente di proporre delle soluzioni e stimarne il costo, in maniera tale che l'Ente possa valutarne la fattibilità, in funzione della propria disponibilità di spesa o prevedere l'accantonamento delle risorse necessarie, lasciando tuttavia spazio alla possibilità di modificarle o migliorarle in caso di sopraggiunte, nel corso del tempo, innovazioni tecniche o tecnologiche.

A ciascuna delle soluzioni progettate è stato attribuito un codice che le identifica univocamente e consente di passare dalla scheda di progetto dell'edificio, dello spazio pubblico o del percorso, alla voce corrispondente all'intervento nell'elenco prezzi (contenente il dettaglio delle lavorazioni e i relativi costi unitari), fino alla matrice riassuntiva degli interventi in cui, per ciascun edificio, area o percorso, sono indicati sia i costi unitari, che il totale di spesa, relativi agli interventi utili ad eliminare le barriere architettoniche presenti.

² "Livelli della progettazione per gli appalti, per le concessioni di lavori nonché per i servizi", Art.23 D.Lgs 50/2016

5.2.3 Definizione della scala di priorità funzionale alla programmazione degli interventi

Questo Piano, ponendosi come strumento di programmazione degli interventi, fornisce anche una scala di priorità di attuazione, definita sia per l'ambito edilizio, che per l'ambito urbano. Considerata la capacità di ogni singolo intervento di concorrere al miglioramento dell'accessibilità di edifici, aree e percorsi, le priorità sono definite sia al livello del singolo intervento, valutato nel proprio contesto di realizzazione, che al livello dell'edificio o del percorso, poiché tutti gli interventi potrebbero essere considerati parimenti prioritari nel caso in cui si decida di intervenire per rendere accessibile un particolare edificio, percorso o area.

La definizione dei criteri di attribuzione delle priorità è il frutto del coacervo di: istanze dei cittadini (emerse dal percorso di partecipazione); considerazioni tecniche, espresse dallo staff tecnico di piano; scelte politiche degli amministratori. Ad esempio, preso atto che la messa in sicurezza degli attraversamenti pedonali, la realizzazione delle rampe e l'ampliamento dei marciapiedi, sono interventi caratterizzati da priorità alta su qualunque percorso, la decisione di attribuire priorità alta al collegamento del centro urbano con il Cimitero è stata influenzata dal forte legame che la comunità ha manifestato con quel particolare luogo e dalla scelta dell'amministrazione di rispettarlo.

I criteri definiti partono dagli stessi principi, ma sono stati elaborati e tradotti diversamente tra ambito urbano e ambito edilizio, poiché trattasi di ambiti caratterizzati da utenti e modalità d'uso differenti. Pertanto, di seguito si descrivono sia le modalità di definizione della scala di criteri per gli edifici (ambito edilizio), che quelle per i percorsi e le aree (ambito urbano), per poi concludere con le considerazioni generali che hanno condotto, una volta definite le priorità da un punto di vista più tecnico, a rivederle per tenere in considerazione la visione politica dell'amministrazione e la programmazione, già in corso, dei lavori e delle opere pubbliche.

Ambito edilizio

Per quanto concerne l'ambito edilizio, sebbene la priorità attribuita ai singoli interventi dipenda dall'edificio in cui l'intervento è segnalato, è stata comunque definita una scala in cui hanno priorità alta quelli che, se non attuati, precludono completamente l'accessibilità dell'immobile o dello spazio, come ad esempio il bagno per disabili, il maniglione al suo interno o la rampa di accesso all'immobile, mentre hanno priorità bassa quelli che favoriscono la fruizione dello spazio, ma se assenti non ne precludono l'accessibilità, come ad esempio lo specchio in bagno o la segnaletica con indicazione per i servizi igienici. A questa scala si sono aggiunte, per definire la priorità del singolo intervento, la presenza di servizi o sistemi alternativi già esistenti nell'immobile e sufficienti a renderlo accessibile.

Per chiarire riportiamo l'esempio dell'installazione del montascale nelle scuole: in tutte le scuole il piano terra è accessibile e consente al disabile il raggiungimento delle aule al piano, mentre non è sempre accessibile il primo piano, in questo caso, sebbene la mancata realizzazione dell'intervento preclude la fruizione di una parte dello spazio, allo stato attuale è comunque garantita l'accessibilità agli spazi e ai servizi essenziali (bagno disabili), pertanto la priorità dell'intervento è stata considerata media o bassa.

A queste considerazioni sono state sommate quelle derivanti dalle caratteristiche dell'immobile, ovvero:

- la sua funzione d'uso, da cui deriva il valore sociale e collettivo dell'edificio;
- il tipo di utenza, intesa soprattutto in termini di fragilità e capacità motorie dei soggetti che frequentano l'immobile;
- affollamento, sia in termini di numero di persone che possono essere ospitate nell'edificio, che di frequenza con cui l'immobile è frequentato.

Definite le priorità di tutti gli interventi, il passo successivo è stato fare la media delle priorità per stabilire una priorità per l'edificio da sottoporre al parere degli amministratori e dei responsabili tecnici del Comune.

Ambito urbano

Relativamente all'ambito urbano e quindi ai percorsi e agli spazi aperti, la scelta dei criteri per la scala delle priorità è partita dallo stesso principio: intervenire innanzitutto a garanzia della fruibilità, in modo da non precluderla a nessuno e in nessun caso, e poi a favore del miglioramento del "confort" e della percezione dei sistemi che garantiscono l'accessibilità di percorsi e aree. Ad esempio è stata data massima priorità all'eliminazione degli ostacoli che riducono la sezione dei marciapiedi e alla realizzazione delle rampe, priorità più bassa invece alla segnaletica verticale o al ripristino della planarità delle superfici orizzontali. Si comprende facilmente che l'ostacolo a metà della lunghezza di un marciapiede, lo rende impraticabile e mette il disabile nella condizione di dover percorrere tutto il tragitto a ritroso fino alla rampa più vicina per dover poi ripercorrere la stessa strada sulla corsia per le auto, mettendo a rischio la propria incolumità; la non planarità della superficie del marciapiede invece, rende il tragitto meno comodo e più accidentato ma non ne impedisce la percorribilità. Oltre a questo principio base, si è attribuita maggiore urgenza agli interventi che migliorano la fruibilità e la sicurezza dello spazio urbano per tutti gli utenti, come ad esempio gli attraversamenti pedonali rialzati, l'allargamento del marciapiede, o il raccordo dello stesso con la strada tramite gli scivoli.

Tuttavia nel caso dei percorsi, al contrario che per gli edifici, il criterio della priorità assegnata ai singoli interventi ha avuto un peso minore rispetto ai criteri derivanti dalle caratteristiche del percorso, ovvero:

- il valore sociale e collettivo degli edifici e degli spazi urbani che il percorso mette in connessione;
- il tipo e il numero di persone che quotidianamente percorrono quel tragitto;
- il numero e la tipologia di barriere architettoniche che impediscono di fruire comodamente e in sicurezza del percorso presenti lungo l'intero tragitto.

Infine, per l'ambito urbano si è anche optato per la suddivisione dei percorsi in tratti a priorità diversa, nel caso in cui fossero meno utilizzati o "ridondanti".

Considerazioni generali

Una volta definite, da parte dei tecnici incaricati di redigere il piano, la scala dei criteri per l'attribuzione delle priorità ai singoli interventi e individuate le priorità da assegnare sia agli edifici, che ai percorsi, così come descritto finora, queste sono state condivise con l'amministrazione e i tecnici del Comune per poter giungere ad una valutazione di priorità definitiva e che tenesse in considerazione questioni quali:

- numero, entità e costo degli interventi da realizzare al fine di rendere completamente accessibile l'edificio, il percorso o l'area, attribuendo maggiore urgenza a quelli con una necessità maggiore di interventi;
- importanza e grado di affezione collettiva attribuita all'immobile, percorso o area in oggetto;
- presenza di eventuali interventi di manutenzione ordinaria o straordinaria, o di altro genere di lavori già programmati sull'immobile, percorso o area, che prevedono, o potrebbero con piccole variazioni, prevedere l'eliminazione delle barriere architettoniche esistenti;
- spesa stimata per l'adeguamento dell'immobile, percorso o area a fronte del beneficio che se ne trarrebbe in termini di servizi al cittadino e miglioramento della fruibilità degli immobili e dello spazio urbano nel loro complesso.

Le priorità assegnate sono visibili sia nella Tavola 4, che nella tabella matrici ambito urbano ed edilizio.

6. PROCESSO PARTECIPATIVO

Come anticipato nella descrizione della metodologia di redazione del Piano, è stato condotto un percorso di coinvolgimento dei cittadini caratterizzato da diversi strumenti di partecipazione, utilizzati in modo variabile in funzione dell'obiettivo da raggiungere e delle informazioni di cui si voleva venire a conoscenza.

Il processo si è aperto con un incontro di condivisione di percorsi ed edifici di interesse pubblico finalizzato a condividere con i cittadini gli elementi dell'ambito urbano ed edilizio da includere nella pianificazione, a questo ha fatto seguito una passeggiata di quartiere lungo alcuni dei percorsi urbani individuati e interviste individuali, al fine di identificare le barriere architettoniche e tutti gli altri ostacoli ed elementi che creano disagio per la deambulazione dei soggetti più deboli. Parallelamente agli incontri è stato messo a disposizione dei cittadini un questionario online per la raccolta di informazioni più strutturate e specifiche.

6.1. Incontro di condivisione di percorsi ed edifici di interesse pubblico

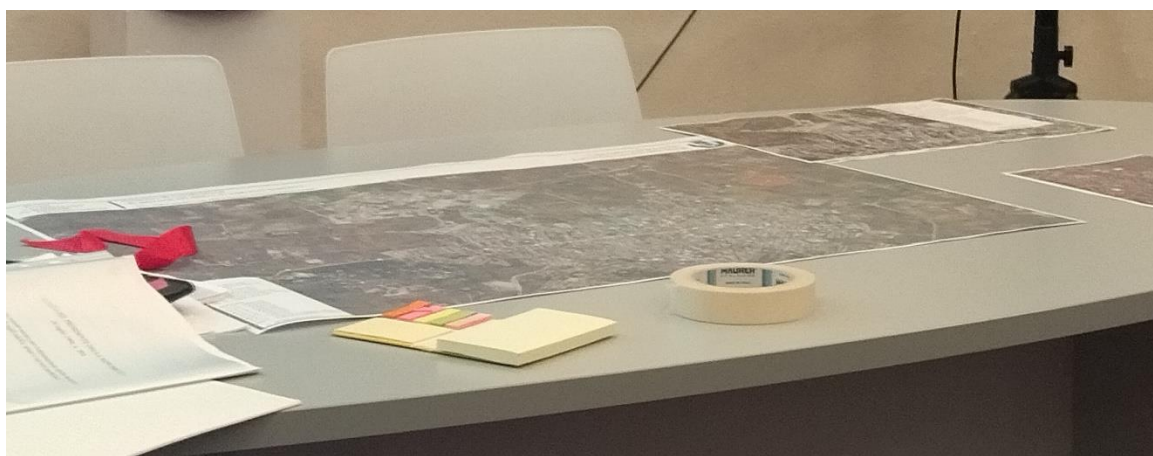


Figura 1. Immagine dell'Incontro del 30 settembre 2022

L'incontro di condivisione di percorsi ed edifici si è svolto all'interno della sala conferenze del Palazzo Marchesale Miani Perotti (Biblioteca comunale), luogo scelto in virtù dell'essere uno di pochi spazi comunali, destinati agli incontri pubblici e alle assemblee, completamente accessibili.

Il programma del pomeriggio ha previsto innanzitutto una breve presentazione volta a introdurre ai presenti lo strumento PEBA Piano di Eliminazione delle Barriere Architettoniche, descrivendone modalità di redazione e finalità, che, scendendo più nel dettaglio, come identificare una barriera architettonica, mostrando una serie di esempi e di possibili soluzioni per rendere lo spazio urbano

accessibile a tutti. Ha fatto seguito l'elencazione dell'ipotesi, fatta a monte dallo staff di piano, degli immobili e dei percorsi da sottoporre ad analisi e progettazione.



Figura 2. Immagine della presentazione svolta durante l'incontro del 30 settembre 2022

Questa presentazione iniziale, svolta a carattere informativo, ha consentito alla platea di capire di cosa si stesse parlando e di spiegare quale contributo ci si aspettasse dai partecipanti. Infatti, terminata la presentazione, con l'ausilio della mappa dei percorsi e degli edifici sull'ortofoto, si è chiesto a tutti i di intervenire esprimendosi sugli edifici e i percorsi selezionati, sia dal punto di vista della necessità di rendere accessibili quelli e non altri, che dell'eshaustività dell'elenco fatto e delle criticità presenti. Dal confronto sono emersi i contributi che seguono:

- richiesta di aggiungere ai percorsi il tratto di via Giotto, tra viale Unità d'Italia e via Dogana, vista la numerosa presenza di attività commerciali e il collegamento di Viale Unità d'Italia che questo consente con l'area mercatale;
- richiesta di particolare attenzione a viale Isonzo poiché consente il collegamento con l'Ufficio Postale, attrattore caratterizzato da un'utenza debole e da un percorso accidentato e ricco di barriere architettoniche;
- richiesta di porre attenzione alle condizioni di soleggiamento e ombreggiamento dei percorsi pedonali scelti;

- richiesta di porre particolare attenzione al tratto di via Carmelo Colamonico compreso tra piazza Giuseppe Garibaldi e via Thaon de Revel, dato che manifesta diversi punti con marciapiede disconnesso o con una sezione utile, che non ne consente la percorribilità;
- richiesta di aggiungere tra i percorsi pedonali per il collegamento dei due licei il percorso interno all'area della Chiesa Santa Maria delle Grazie, poiché, nonostante sia di proprietà privata, risulta essere quello maggiormente utilizzato dagli studenti perché non utilizzato dai veicoli;
- richiesta di spostare l'attraversamento pedonale in via Sannicandro, in prossimità all'incrocio tra via Vittorio Veneto e via Armando Diaz;
- manifestazione di un legame particolare con il cimitero e conseguente necessità di un percorso sicuro che lo colleghi al centro urbano;
- difficoltà di percorrere a piedi viale Unità d'Italia in corrispondenza del tratto tra via Giotto e via F.lli Kennedy.

Quanto emerso durante la discussione e il confronto con i partecipanti all'incontro è stato esaminato e messo a sistema con quanto già predisposto, in seguito sono stati effettuati i sopralluoghi per verificare la modifica dei percorsi, l'aggiunta dei nuovi tratti e la registrazione nelle schede di analisi delle criticità testimoniate.

6.2. Passeggiata di quartiere



Figura 3. Foto del primo confronto nel punto di partenza della passeggiata

Per la passeggiata di quartiere si è radunato un gruppo di circa 10 persone, tra tecnici, Sindaco e cittadini tra cui alcuni anziani, per sperimentare a pieno le difficoltà che si riscontrano percorrendo lo spazio urbano, uno dei soggetti più anziani utilizzava un ausilio medico (deambulatore) e i membri del gruppo si alternavano nel condurre una sedia a rotelle. Partendo da Piazza Aldo Moro si è percorsa tutta via Cesare Battisti in direzione Nord, per poi svoltare a destra in via Vittorio Veneto e percorrerla fino a Piazza Garibaldi. Appena prima di Piazza Garibaldi il gruppo ha attraversato la carreggiata stradale e si è diretto verso Piazzale Merloni percorrendo via Nicola Fatiguso. Giunti all'incrocio tra via Nicola Fatiguso e via Enrico Toti, si è svoltati a sinistra per risalire via Enrico Toti fino a via Bitetto, qui si è svoltati a destra e poi nuovamente a sinistra in via Redipuglia, fino a piazza Dante Alighieri. Attraversata la piazza, si è attraversata via Sannicandro per imboccare via Isonzo, al termine della quale il gruppo ha svoltato a destra in via Giulio Einaudi e poi di nuovo a destra in via Bruno Buozzi fino a via Armando Diaz. L'attività si è svolta di sabato mattina, in modo da favorire la più ampia partecipazione e la maggiore presenza di passanti. L'obiettivo è stato quello di osservare le difficoltà che un soggetto con ridotte capacità motorie o sensoriali incontra durante lo spostarsi da un punto all'altro del Comune.



Figura 4. Percorso della Passeggiata di quartiere svoltasi il 08/10/2022

Si è scelto come strumento la passeggiata di quartiere perché, in questo modo, le barriere architettoniche esistenti, oltre ad essere "raccontate" a voce, sono state constatate in prima persona da tutti coloro i quali hanno partecipato all'attività, tecnici e amministratori inclusi. Inoltre, non è da trascurare la capacità di sensibilizzare rispetto al tema anche alcuni dei passanti che, per scarsa informazione o disponibilità di tempo, non hanno preso parte al processo partecipativo, ma hanno osservato con attenzione quello che stava succedendo e hanno potuto fare domande, riportare la

propria esperienza o confrontarsi e ascoltare le testimonianze dirette dei soggetti con ridotte capacità motorie presenti.



Figura 5. Foto di uno dei momenti di confronto con i passanti

Dalla passeggiata è emerso che:

- sarebbe opportuno impedire la sosta delle auto in via Nicola Fatiguso, almeno durante i giorni in cui si svolge il mercato (martedì e venerdì);



Figura 6. Foto di via Nicola Fatiguso da cui si evince la sosta non consona delle auto e l'impedimento a percorrere il marciapiede

- andrebbe eliminato il cordolo della fontana pubblica in piazza Dante perché costituisce un impedimento all'uso della fontana;
- è necessario l'adeguamento della pendenza del marciapiede in via Isonzo (nei pressi dell'Ufficio Postale) e in generale di tutti i marciapiedi perché in sedia a rotelle si rischia il ribaltamento;
- bisognerebbe installare panchine lungo i vari percorsi, in particolare in piazza Merloni, per consentire di potersi sedere e fare una sosta durante il tragitto;
- c'è l'esigenza di un luogo di ritrovo riparato per gli anziani, da utilizzare durante i mesi invernali;
- bisognerebbe eliminare degli ostacoli dai marciapiedi: pluviali, pali, fioriere, distributori, posacenere, ganci di tenuta delle persiane, dehors (in particolare quello all'angolo tra Via Guglielmo Marconi e Via Antonio Gramsci e quello in piazza Giuseppe Garibaldi in prossimità di Via Maggior Turitto), ecc.;
- bisognerebbe sistemare la rampa di accesso al sagrato della Chiesa S. M. Assunta perché troppo pendente, non protetta da entrambi i lati e mal raccordata al selciato della piazza;
- sarebbero necessari la revisione e l'adeguamento degli scivoli dei marciapiedi;

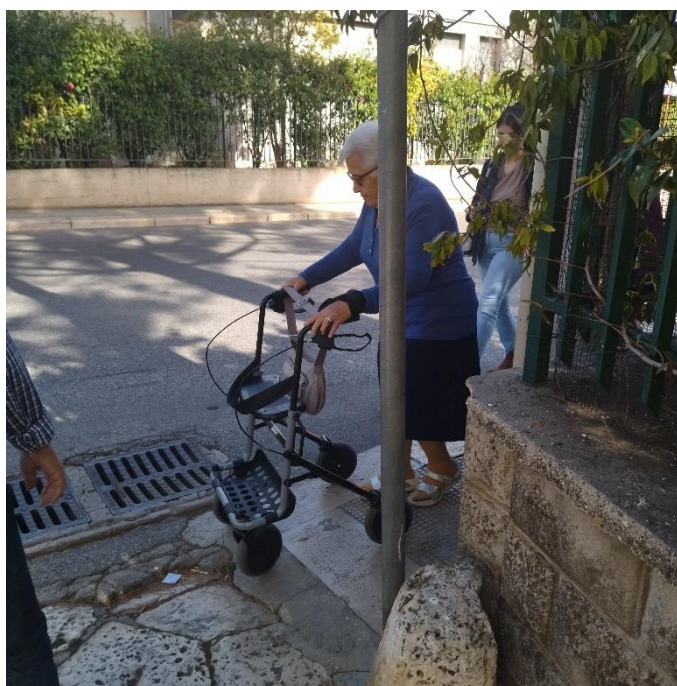


Figura 7. Foto di uno degli scivoli mal raccordati alla pavimentazione stradale

- sarebbe necessario maggiore controllo sulle auto in sosta perché spesso occupano parte del marciapiede, ostacolando il passaggio, gli attraversamenti pedonali o i posti riservati ai disabili;



- il servizio navetta è poco utilizzato perché non se ne conoscono orari e fermate e gli autobus del servizio di trasporto pubblico extraurbano non sono sempre muniti di pedane per disabili e se lo sono, non sono funzionanti o è complesso utilizzarle;

È stata manifestata anche la necessità di un “Taxi sociale” che accompagni anziani e persone sole a fare commissioni per cui sono richiesti spostamenti in auto.

Alcune di queste osservazioni sono emerse sia durante l’incontro presso la Biblioteca comunale che dalle risposte al questionario somministrato, il che non può che confermarne l’importanza e l’urgenza di intervento. Dalla passeggiata sono emersi anche spunti inattesi, quali, ad esempio, la necessità della presenza di panchine lungo i percorsi e quella di un “Taxi sociale” per anziani e persone sole.



Figura 8. Foto di uno degli elementi urbani utilizzato, per necessità, come panchina

6.3. Questionario

Ai cittadini è stata proposta la compilazione di un questionario per la raccolta di informazioni riguardanti le criticità relative all'accessibilità di ambito urbano ed edilizio. Esso è stato predisposto utilizzando un modulo online, in modo da raggiungere un pubblico più ampio possibile, inclusi coloro i quali non avrebbero potuto partecipare agli incontri in presenza. Per agevolare la comprensione delle domande poste e delle questioni oggetto di analisi, prima delle domande è stata inserita una sezione contenente una serie di definizioni riguardanti il tema.

Sezione 2 di 3

Questionario

Al fine di favorire la comprensione del questionario, si ritiene utile riportare alcune definizioni:

- "Barriere architettoniche": elementi o impedimenti fisici o sensoriali che limitano o impediscono la fruizione dello spazio ai disabili o persone con ridotta o impedita capacità motoria o sensoriale temporanea, impedendo quindi la partecipazione alla vita sociale e personale;
- "Disabilità motoria": limitazione lieve o grave, permanente o temporanea, alle capacità di movimento di una o più parti del corpo;
- "Disabilità sensoriale": parziale o totale assenza della vista o capacità di udito;
- "Disabilità cognitiva": limitazione alla comprensione del linguaggio scritto o orale, o disturbi da deficit di attenzione, d'orientamento o difficoltà all'apprendimento, a memorizzare e/o relazionarsi socialmente;
- "Accessibilità": possibilità per tutte le persone, indipendentemente dal loro stato di salute, di raggiungere l'edificio, di entrarvi agevolmente, di fruire di tutti gli spazi ed attrezzature in esso presenti, compresi gli spazi esterni di pertinenza, in condizioni di autonomia e sicurezza.

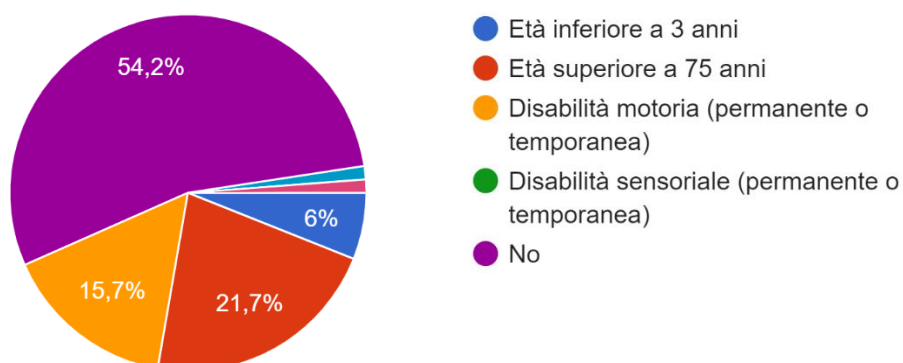
Figura 9. Premessa al questionario online

Il questionario è stato visionato attraverso il link o il QR code ed è stato compilato da 84 persone, di seguito riportiamo le domande poste e le risposte ricevute.

- 1) Una o più persone della sua famiglia si trovano in una delle seguenti condizioni?
 - a) Età inferiore a 3 anni
 - b) Età superiore a 75 anni
 - c) Disabilità motoria (permanente o temporanea)

d) *Disabilità sensoriale (permanente o temporanea)*

e) *No*



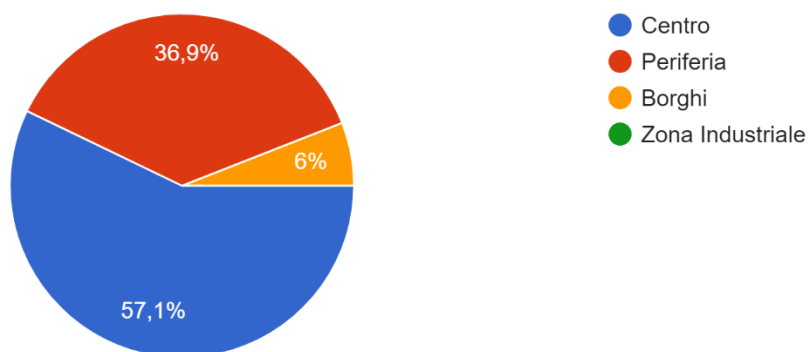
2) *Indicate in quale zona siete residenti*

a) *Centro*

b) *Periferia*

c) *Borghi*

d) *Zona Industriale*



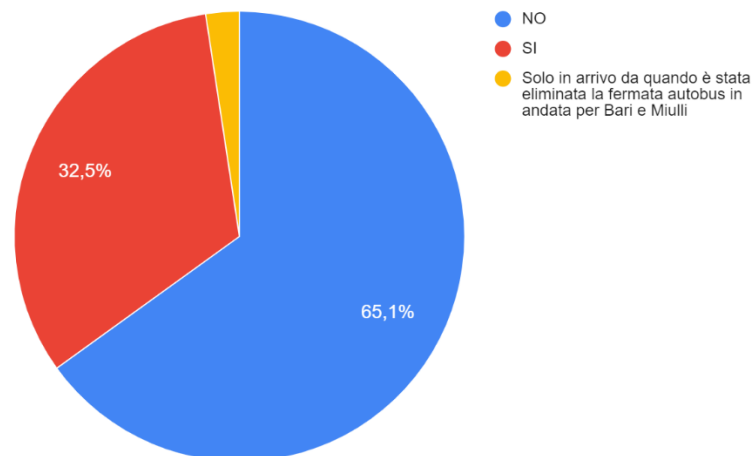
Le prime due domande servono a descrivere il campione. Dalle risposte si denota che la maggior parte dei soggetti che hanno risposto, non ha all'interno del suo nucleo familiare, persone diversamente abili o in condizioni di ridotte capacità motorie o sensoriali ed è residente nel centro del Comune o nella prima periferia, nessuno risiede nella zona industriale e solo il 6% è residente nei borghi.

3) *La vostra zona è servita dai mezzi di trasporto pubblico?*

a) *SI*

b) *NO*

c) *Altro*



Considerando che nella domanda non si è fatta distinzione tra trasporto pubblico urbano ed extraurbano, emerge che quasi i due terzi del campione risiede in una zona non servita dal trasporto pubblico locale.

- 4) *Ritenete di dover segnalare barriere architettoniche o condizioni di degrado tali da determinarne l'inaccessibilità lungo i percorsi pedonali della vostra città?
Se sì, indicare dove scrivendo la Via.*

<i>I pali della luce e della segnaletica sui marciapiedi che rendono il passaggio impossibile per passeggini</i>
<i>Via Cavour, pavimentazione disconnessa</i>
<i>Via C. Colamonico</i>
<i>Tutto il centro</i>
<i>Tutte, marciapiedi inadeguati</i>
<i>Via Vittorio Veneto, zona industriale, via Unità d'Italia</i>
<i>Marciapiede troppo stretto e senza rampa in via E. De Amicis</i>
<i>via San Gaetano</i>
<i>Non saprei, non esco mai sola</i>
<i>Non so</i>
<i>Via Isonzo, via unità d'Italia, via Santeramo, piazza Giuseppe Garibaldi e molti altri.</i>
<i>Colombo</i>
<i>Sì. Grata pluviale rotta in via Don Luigi Sturzo e può causare incidenti</i>

<i>Via Vittorio Emanuele III° , 38</i>
<i>Migliorare per anziani e disabili i gradini per accedere da via cassano vecchia in via Pirandello</i>
<i>Via Adelfia</i>
<i>Pavimentazione sconnessa</i>
<i>Pavimentazioni sconnessa in via Cavour, marciapiede inesistente in via Armando Diaz</i>
<i>Via Cavour pavimentazione disconnessa; marciapiedi stretti e con ostacoli (pali della luce) impossibile da percorrere da persone disabili in carrozzina o da famiglie con passeggini; via Cesare Battisti percorsa a velocità sostenuta dalle automobili e pericolosa per i pedoni.</i>
<i>Avendo una neonata uscire in passeggino è un'impresa se voglio utilizzare marciapiedi perché quasi tutti presentano gradini e pochissime rampe o addirittura pali di segnaletica ecc..</i>
<i>I marciapiedi, quando ci sono, sono troppo stretti per essere percorsi in sicurezza con carrozzina o in autonomia da bambini, oppure sono sempre interrotti da pali della segnaletica stradale. Non esistono vie ciclabili per raggiungere il Cimitero, la foresta, il Convento. Oltre ai marciapiedi, ovviamente le auto parcheggiate nel centro storico impediscono i passaggi alle carrozzine (es. Vicolo A. M. Galiotti). Anche il traffico intenso nel centro storico limita molto la sicurezza dei pedoni.</i>
<i>Via F.lli Rosselli 34</i>
<i>Si , via Unità d'Italia, via Convento, via di Ceglie, piazza Merloni, via Giotto, via Colamonicò</i>
<i>Marciapiedi stretti dove spesso ci sono lampioni al centro e pochissimi scivoli per salirvi. Inoltre strisce pedonali sbiadite</i>
<i>Via Trieste e via Fiume, viale Unità d'Italia</i>
<i>Accesso ai marciapiedi e marciapiedi stessi</i>
<i>La maggior parte delle strade vicine al centro storico non ha marciapiedi adeguati. In particolare, via Indipendenza presenta tratti completamente sprovvisti o degradate, rendendo pericoloso il raggiungimento del centro in quanto i pedoni percorrono in alcuni tratti la sede stradale</i>
<i>Piazza Merloni pavimentazione sollevata poi tutti i marciapiedi del paese sono delle barriere architettoniche, stretti con pali e alberi al centro del marciapiedi.</i>
<i>Tutte le vie sono con più impedimenti</i>
<i>Via Convento</i>
<i>Marciapiedi in tutto il paese</i>
<i>Viale Unità d'Italia. Via Gramsci. Marciapiedi troppo stretti con pali che interrompono il cammino costringendo a proseguire su strada soprattutto con passeggini /o sedie a rotelle.</i>

<i>Mancano i marciapiedi, quelli che ci sono vengono rovinati da continui lavori pubblici</i>
<i>I percorsi pedonali di tutto il centro non hanno una continuità per un percorso disabili e in alcuni punti i privati mettono fioriere (es. via Gramsci). In molte strade i marciapiedi sono molto stretti (es via Matteotti, via Cadorna ed altre nella vicinanza)</i>
<i>Via Diaz</i>
<i>Sono tante</i>
<i>Sì, in diverse vie</i>
<i>Accesso alla Chiesa Madre, manca la rampa. L'ascensore del comune non contiene una carrozzina. Marciapiedi a volte privi di pedana carrozzabile Strade e marciapiedi disastriati con grosse falle</i>
<i>In generale i marciapiedi andrebbero allargati</i>
<i>Tutti i marciapiedi del paese sono praticamente impraticabili, zero accessi per disabili o quasi</i>
<i>La maggior parte dei marciapiedi sono inaccessibili a persone in carrozzina o semplicemente con dei passeggini. Segnali stradali, pali della luce, scivoli insufficienti</i>
<i>Pali illuminazione stradale pubblica che occupano i marciapiedi - Marciapiedi di diverse quote che obbligano il passaggio lungo la strada (via san Domenico e traverse)</i>
<i>Il marciapiede si presenta discontinuo, costringe a scendere sulla strada, è privo di illuminazione, molto pericoloso. Non è per nulla sicuro per anziani e bambini</i>
<i>Contrada Lagogemolo dx portico</i>
<i>Contrada Lagogemolo</i>
<i>Via Vittorio Veneto</i>
<i>Via Gramsci 60</i>
<i>Via Vittorio Veneto lato numeri civici dispari</i>
<i>Via Peucetia, Via Murri , Via Mercadante (pressi supermercati)</i>
<i>In via Convento, strada adiacente alla via nella quale si trova casa mia, ci sono parecchi alberi che impediscono il passaggio sul marciapiede e che oscurano la luce dei lampioni, andrebbero curati meglio</i>

A questa domanda hanno risposto in 58 e 8 di queste risposte sono "no" pertanto non sono state riportate, le altre sono state riportate integralmente e considerate una ad una nella redazione del Piano, anche se tuttavia non è stato possibile inserire tutti gli interventi necessari, soprattutto per le

vie secondarie o per le strade non direttamente considerate nella pianificazione. Emerge comunque, in maniera preponderante, la segnalazione di marciapiedi non praticabili a causa di ostacoli come pali della segnaletica o alberi, larghezza insufficiente, pavimentazione disconnessa e inesistenza delle rampe.

5) *Quali sono gli attraversamenti pedonali da rendere maggiormente sicuri e accessibili?*

STRADA CIMITERO
Dosi in prossimità della villa sulla strada che va a Santeramo
Via Vittorio Veneto
Via Cavour pavimentazione disconnessa
Tutti
Tutto il territorio
Tutti, vecchi di concezione e fattura
Quelli vicini a scuole e giardini pubblici
L'incrocio via Cadorna/ piazza Galilei
via Gramsci, via Diaz, via vittorio veneto, via Vittorio Emanuele, via Cadorna
Esco sempre accompagnata in auto
In paese
In villa bisogna migliorare la visibilità notturna
Piazza Garibaldi, piazza Dante, prossimità delle scuole, prima di tutto, poi altre strade comunque non meno importanti.
Quelli nelle aree di centro e maggiormente interessate dal traffico veicolare
Via Veneto, viale Unità d'Italia
Tutti

Via Vittorio Veneto (zona pescheria)
Attraversamento pedonale in via Vittorio Emanuele, III, 38 (Università della Terza Età)
Via vecchia di Acquaviva
Ben visibili e con marciapiedi a norma di legge
Via Vittorio Veneto/ via Armando Diaz
Attraversamento pedonale via Vittorio Veneto- piazza Dante Alighieri.
Sicuramente i più trafficati come via santeramo e via mercadante
Marciapiedi in alcuni tratti quasi inesistenti, spesso stretti e inaccessibili
Tutte le strade citate prima
Via Bari altezza dok e via Acquaviva altezza centro edison e via Diaz di fronte al parrucchiere Vasco.
Piazza Galileo Galilei, via Luigi Cadorna
Quasi tutti quelli che portano verso il centro città
In villa
Tutti
In primis l'accesso alla chiesa madre dove la rampa è ripida e pericolosa
Quelli in prossimità degli incroci e delle farmacie
Vicino al bar Gardenia , subito dopo via Gramsci (non ricordo la via)
Tutti quelli che sono vicini a servizi
Quasi tutti
tutti
Via Acquaviva

In alcuni punti del paese però ci sono parcheggi davanti agli esercizi commerciali e quindi c'è difficoltà ad attraversare per le macchine parcheggiate
Via Colamonico, via Bari
No
Da via Diaz alla villa dei caduti
Piazza Garibaldi
Tutti direi
Dovrebbero essere tutti sicuri al 100 %
Tutti
Tutti
Via Pirandello
Gli attraversamenti tra i due giardini
Nei pressi delle scuole, palestre. Sulla circonvallazione, nei pressi del Penny, è presente un attraversamento molto frequentato dai podisti, poco sicuro e mal segnalato. Per non parlare di via san Gaetano priva di un marciapiede proprio in prossimità della circonvallazione.
Nei pressi della Scuola di via Convento
Tutti i marciapiedi di via Sannicandro e l'interazione con via Adelfia sono da risistemare ed illuminare. manca illuminazione. Marciapiedi disconnessi ed in certi punti di dimensioni ridotte con ostacoli. Manca anche il marciapiede su Via Adelfia e la rotatoria di via Adelfia con via Carafa non ha attraversamenti pedonali a norma, sono scarsamente illuminati oltre che su via Carafa fino alla rotatoria di via Sannicandro non ci sono marciapiedi
Viale unità d'Italia
Non esistono attraversamenti pedonali
Non ce ne sono

Via Colamonico, Corso Vittorio Emanuele
Via di Mercadante
Viale Unità d'Italia
Zona Fermata Autobus villa dei caduti
da via Diaz a via Sannicandro verso la Villa dei Caduti
via Convento
Non si può camminare sul marciapiede in via Peucetia perché bloccati da alberi e segnali stradali. Via Mercadante manca di marciapiede da via Murri a supermercati

A questa domanda hanno risposto in 62, per 7 dei quali gli attraversamenti sarebbero tutti da mettere in sicurezza. Le altre risposte sono state tutte analizzate in fase di pianificazione. Vengono riportate qui per completezza.

- 6) *Ritenete di dover segnalare la mancanza di parcheggi riservati ai diversamente abili in qualche zona della vostra città?*
Se sì, indicare dove scrivendo la Via

Via Vittorio Veneto
Via Vittorio Veneto
Via Colamonico
Ovunque
Via Convento, ma scarsi dappertutto
Via Martin Luther King
No, il problema è che troppo spesso sono occupati da chi non ne ha diritto
Non so
In prossimità degli studi medici e rivedere meglio quelli esistenti in varie zone.

In tutte le zone
Via Armando Diaz
Via Magli , via Bitetto
Via Antonio Gramsci
Via Netti
Via Domenico Cimarosa, 7
In via convento
Via Trieste e via Fiume
Vicino a casa oltre bisogna controllare quelli esistenti in paese che sono sempre occupati da chi non ha il diritto e privo di autorizzazione della tessera disabili
Sono pochi e non ben visibili tanto da essere occupati
Servirebbero un po' ovunque
Piazza Galilei
Viale della Repubblica, piazza Merloni, piazza Rossani, parcheggio delle poste
Centro e periferia
Intorno alla villa di piazza Garibaldi
Ci sono, ma quasi sempre non troviamo il parcheggio riservato ai disabili perché molta gente sistematicamente parcheggia pur non avendone diritto.
Sì, dovrebbero esserci più parcheggi per disabili
Viale unità d'Italia
Lagogemolo
Contrada Lagogemolo

Via Colamonico,
Non saprei
Traversa via Convento prolungamento via Peucetia

Alla domanda riguardante gli stalli riservati ai disabili hanno risposto in 43, di questi 10 hanno risposto di no e non sono stati riportati, le altre risposte sono state vagliate in fase di pianificazione.

- 7) *Ritiene che ci siano edifici pubblici o aperti al pubblico per niente o poco accessibili nella sua città?*
Se sì, indicare quali

Pochissimo
Consultorio familiare
Uffici comunali in piazza Rossani
Comune , Asl
A Cassano quasi tutti hanno la rampa sei disabili o il montascale: Comune, biblioteca, pinacoteca, museo, sala consiliare. Ufficio polizia municipale manca montascale per il primo piano ma, il piano terra potrebbe essere accessibile con una piccola rampa.
Biblioteca comunale
Campo sportivo (via Grumo)
Comune entrambi
Mancanza comunicazione verso disabili sordi
Quasi tutti
Sì
Comune, piazza Aldo Moro
Chiesa madre e piani superiori del Comune
Zona industriale da rifare
Info point turistico (via Miani)

Le scuole dell'obbligo sono difficilmente accessibili a chiunque abiti al di fuori del centro cittadino, in particolar modo agli abitanti dei borghi.

Alla domanda riguardante l'accessibilità degli edifici pubblici hanno risposto in 34, 18 dei quali però hanno risposto "no" o "non so", queste risposte non sono state prese in considerazione. Dalle risposte sopra riportate invece, è emerso che gli edifici considerati nel piano sono tutti oggetto di segnalazione da parte dei cittadini.

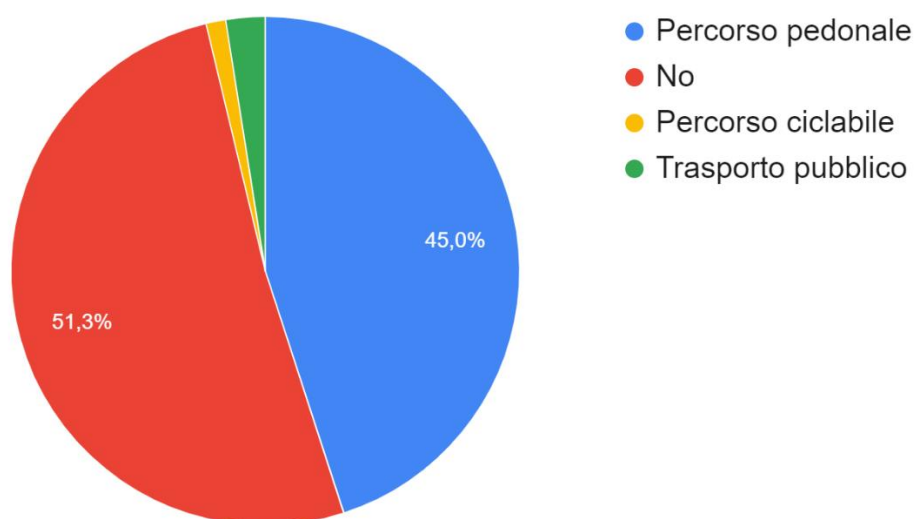
*8) Ritiene che ci siano altri luoghi o edifici, non di competenza dell'amministrazione pubblica, per niente o poco accessibili nella sua città?
Se sì, indicare quali*

Tutte
Pochi
Negozi in via Vittorio Veneto
Pecora Nera, euro mille
Molti negozi
Il consultorio familiare in via 4 Novembre purtroppo non utilizza la rampa esistente. La chiesa madre ha bisogno di una nuova rampa più comoda.
Edifici inguardabili in vicolo adriano
Supermercati
Si molte attività commerciali
Primo prezzo, caseificio Grimaldi, Bar Gardenia
Numerosi negozi non hanno rampe di accesso per le carrozzine dei disabili
Sì
Non tutti gli esercizi commerciali hanno le rampe
Scivolo parrocchia Santa Maria Assunta

Diverse vie
Alcuni bar, pizzerie o ristoranti
Via Pirandello
La foresta mercadante potrebbe essere sicuramente resa più accessibile e fruibile da tutti soprattutto alle persone portatrici di disabilità.
Foresta Mercadante
Zona Borghi

Alla domanda riguardante l'accessibilità degli edifici privati ma aperti al pubblico hanno risposto in 33, 6 dei quali hanno risposto "no" senza specificare a quali edifici si facesse riferimento, altre 6 risposte sono state eliminate perché non inerenti. Si riportano le risposte considerate valide.

- 9) *Dalla vostra abitazione ai luoghi di maggior interesse per le vostre attività quotidiane, è possibile spostarsi agevolmente e in sicurezza utilizzando almeno uno dei seguenti modi?*
- a) *Percorso pedonale*
 - b) *Percorso ciclabile*
 - c) *Trasporto pubblico*
 - d) *No*



Più della metà degli intervistati risponde che dalla propria residenza non è possibile raggiungere i luoghi di proprio interesse in modo sicuro a piedi, in bicicletta o con il trasporto pubblico, il 45% ritiene di poterlo fare a piedi mentre 1 intervistato ritiene che sia sicuro farlo in bici e 2 con il trasporto

pubblico. Si evidenzia il fatto che la maggior parte del campione non si trova in condizioni di disabilità motoria o sensoriale, né appartengono ad una fascia debole di utenza, tuttavia ritengono poco sicuri i percorsi se svolti a piedi o in bici.

*10) 10) Ci sono strutture particolari in cui ritiene utile avere informazioni in braille o mappe tattili per disabili sensoriali?
Se sì, indicare quali*

Tutto il centro urbano
Tutti gli edifici pubblici
Centro storico, biblioteca
Uffici pubblici, fermate autobus
Museo
Comune.
Tutti i palazzi comunali e le indicazioni stradali
Supermercati, biblioteca
Comune, Chiesa Santa Maria Assunta, Convento
Comune, Santuario Madonna degli Angeli, parrocchia Santa Maria Assunta.
Piazza Giuseppe Garibaldi, Piazza Aldo Moro, Piazza Dante Alighieri, Via Armando Diaz, Via Gramsci
Incroci principali, segnali turistici, uffici comunali, fermate bus
I marciapiedi almeno i principali
Sì, nei centri di informazione turistica o nei supermercati. Questi ultimi potrebbero essere dei punti di riferimento
Attraversamenti strade
Agli uffici comunali, alla posta, scuole, biblioteca, monumenti, convento (dentro e fuori)
Piazza Garibaldi, piazza Aldo Moro, ASL, ufficio postale, cimitero
Tutte le strutture pubbliche dovrebbero averlo
Almeno tutte quelle pubbliche
Ufficio polizia locale, poste, banche, chiese

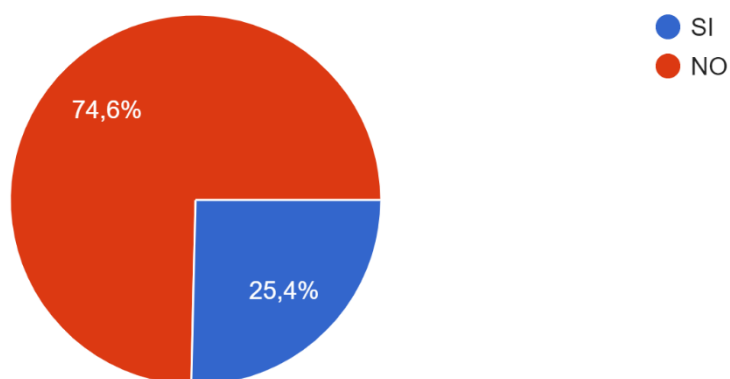
Biblioteca Civica - Info point turistico
Luoghi di culto, percorsi nella foresta mercadante al di fuori delle scuole.
Qualsiasi scuola
Scuola, chiesa, piazza del paese

Alla decima domanda hanno risposto in 35, 11 dei quali hanno risposto "no", "non saprei" o in modo non attendibile, sono state riportate le risposte considerate valide. Per la maggior parte degli intervistati gli edifici e gli spazi pubblici dovrebbero essere muniti di informazioni in braille o mappe tattili.

11) *Ritenete che i mezzi di trasporto pubblico siano accessibili e adeguati alla fruizione da parte di persone diversamente abili?*

- a) SI
- b) NO

Se no, descriverne la motivazione



Mancano i marciapiedi
Mancano i marciapiedi e le corsie dedicate
Le zone di sosta per i mezzi non sono del tutto idonei
Molti non sono dotati di pedana
Non tutte le vetture hanno pedana di accesso o spazio adeguato per ospitare più di una persona con disabilità motoria
non ci sono mezzi pubblici
Non saprei, sono molti anni che non mi muovo con i mezzi pubblici. Per sentito dire, so che funzionano male

Non ci sono autobus con pedana, tranne uno scuolabus.
I marciapiedi sono stretti e non sono presenti capannine per ripararsi dalle intemperie e dal sole
Non esistono
Poco presenti sul territorio per spostamenti nel comune
Mancano pedana e posto riservato alle carrozzine
Perché non ci sono
Non hanno le rampe di accesso per le carrozzine
Non ci sono mezzi che permettono il caricamento delle carrozzine
Le fermate sono inadeguate
non sono provvisti di passerelle
In realtà la risposta è non saprei perché non ne faccio uso.
Non ci sono le sponde per far salire i disabili
Non hanno le pedane o un servizio prenotazione
Per gli spostamenti dentro la città o verso i borghi o Mercadante non ci sono proprio mezzi di trasporto pubblico
Non credo siano dotate di rampe per carrozzine per disabili
Non ci sono
In zona non vedo mezzi pubblici accessibili per le persone diversamente abili.
Spazio ridotto e mezzi non idonei
Aree di soste inadeguate
Accessi troppo alti rispetto alle sedie in dotazione
Poche fermate e difficoltà ad accedere
Mezzi pubblici sono inesistenti e non adeguati a carrozzine o portatori di disabilità.
Non ci sono mezzi pubblici e non c'è una fermata adeguata nonostante l'utenza
Gli orari del trasporto pubblico da e per i borghi sono risicati
Accesso e i posti a sedere
Non tutti hanno la pedana

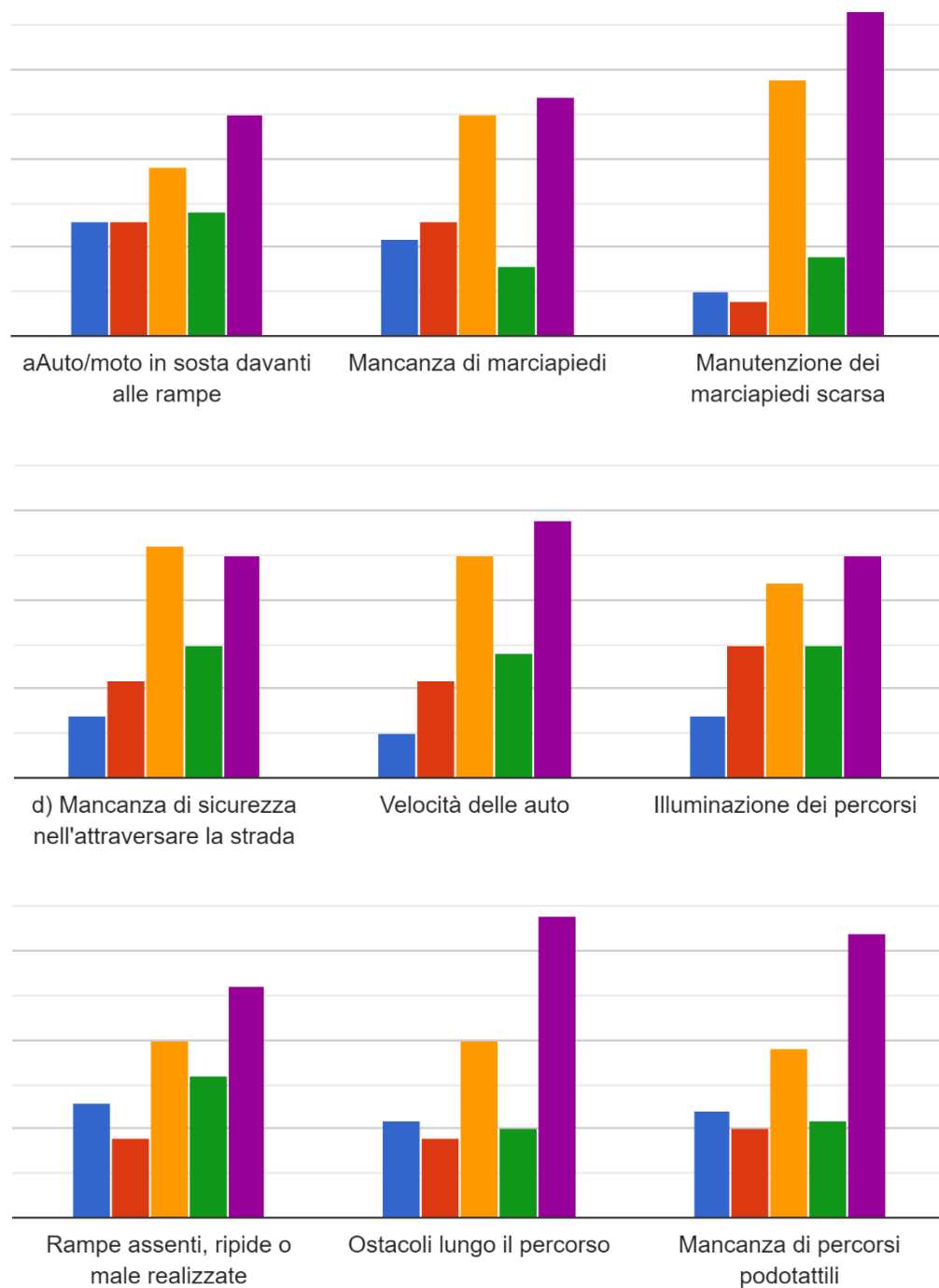
Inesistenza servizio trasporto locale
Non si può camminare sui marciapiedi
Le fermate non si trovano in posizioni agevoli

Come si può vedere dalla sintesi delle risposte alla domanda riguardante l'adeguatezza dei mezzi di trasporto pubblico, circa il 75% degli intervistati li ritiene non idonei adducendo come motivazione la mancanza di pedana per consentire l'accesso in sedia a rotelle e la poca comodità delle fermate o dei mezzi stessi.

12) Secondo lei A PIEDI in città, quali sono le principali criticità usualmente riscontrate?

1 se la criticità è poco rilevante -> 5 se la criticità è molto rilevante

 1  2  3  4  5



L'ultima domanda riguarda le principali criticità riscontrate percorrendo a piedi la città tra:

- a) Auto/moto in sosta davanti alle rampe
- b) Mancanza di marciapiedi
- c) Manutenzione dei marciapiedi scarsa
- d) Mancanza di sicurezza nell'attraversare la strada
- e) Velocità delle auto
- f) Illuminazione dei percorsi

- g) Rampe assenti, ripide o male realizzate
- h) Ostacoli lungo il percorso
- i) Mancanza di percorsi podotattili.

Come emerge dagli istogrammi con le risposte, le principali criticità evidenziate sono la scarsa manutenzione dei marciapiedi e la presenza di ostacoli, seguite da mancanza di percorsi podotattili, mancanza di marciapiedi ed elevata velocità delle auto. Le prime due sono una conferma poiché riportano questioni già ampiamente emerse con la risposta alla domanda numero 4.

7. QUADRO ECONOMICO

7.1. Sintesi generale dell'ambito edilizio

N		IDENTIFICAZIONE EDIFICIO	TIPOLOGIA INTERVENTO				PRIORITÀ	STIMA
			Accessibilità	Collegamento	Percorso	Bagno		
1	UC 1	Municipio di Cassano delle Murge	€ 2.500,00	€ 40.360,00	€ 1.420,00	€ 7.000,00	MEDIA	€ 51.280,00
2	UC	Sala Consiliare	€ 2.500,00	€ 57,15	€ 550,00	€ 120,00	MEDIA	€ 3.227,15
3	UC3	Ufficio di Polizia Locale	€ 82,72	€ 150,00	€ 0,00	€ 0,00	ALTA	€ 232,72
4	SC 1	Biblioteca "Armando Perotti"	€ 2.500,00	€ 374,60	€ 282,72	€ 413,40	ALTA	€ 3.570,72
5	SC 2	Museo del Territorio "MuTeC"	€ 2.500,00	€ 144,00	€ 300,00	€ 200,65	MEDIA	€ 3.144,65
6	SC 3	Ufficio Postale	€ 0,00	€ 0,00	€ 0,00	€ 0,00	-	€ 0,00
7	S1	Scuola dell'Infanzia statale "Regina Elena"	€ 31,02	€ 103,86	€ 62,04	€ 348,10	ALTA	€ 545,02
8	S2	Scuola dell'Infanzia statale "via Cap. Galiotti"	€ 531,10	€ 500,06	€ 0,00	€ 7.000,00	ALTA	€ 8.031,16
9	S3	Scuola Primaria plesso "via Convento"	€ 515,20	€ 18.867,02	€ 400,00	€ 373,40	ALTA	€ 20.155,42
10	S4	Scuola Primaria plesso "via Gramsci"	€ 0,00	€ 18.874,94	€ 400,00	€ 373,40	ALTA	€ 19.648,34
11	S5	Istituto comprensivo statale "Perotti-Ruffo" Scuola Secondaria di I Grado "V. Ruffo"	€ 0,00	€ 19.218,10	€ 9.400,00	€ 3.129,60	BASSA	€ 31.747,70
12	S6	Istituto di Istruzione Superiore "Leonardo Da Vinci"	€ 351,72	€ 634,00	€ 482,72	€ 1.653,60	ALTA	€ 3.122,04
13	S7	Istituto di Istruzione Superiore "Platone"	€ 175,86	€ 278,10	€ 0,00	€ 641,50	ALTA	€ 1.095,46
14	AS1	Pala-"Angelillo"	€ 1.767,06	€ 200,00	€ 0,00	€ 1.945,65	MEDIA	€ 3.912,71
15	AS2	Palestra "Nicola Vitarella"	€ 4.000,00	€ 195,00	€ 0,00	€ 3.997,60	ALTA	€ 8.192,60
16	SA1	ASL Azienda Sanitaria Locale	€ 31,02	€ 0,00	€ 220,68	€ 1.504,80	ALTA	€ 1.756,50

17	SA2	Consultorio familiare	€ 0,00	€ 166,20	€ 200,00	€ 708,95	ALTA	€ 1075,15
18	SA3	Farmacia "Dott.ssa Giorgio Rosa"	€ 175,86	€ 0,00	€ 0,00	€ 0,00	ALTA	€ 175,86
19	SA4	Farmacia "Dott.ssa Palazzo Aurora"	€ 175,86	€ 0,00	€ 0,00	€ 0,00	MEDIA	€ 175,86
20	SA5	Farmacia "Madonna degli Angeli"	€ 0,00	€ 0,00	€ 0,00	€ 0,00	-	€ 0,00
21	LC1	Convento "Santa Maria degli Angeli"	€ 0,00	€ 50,00	€ 0,00	€ 0,00	BASSA	€ 50,00
22	LC2	Chiesa "Santa Maria Assunta"	€ 4.000,00	€ 150,00	€ 0,00	€ 0,00	ALTA	€ 4.150,00
23	LC3	Chiesa "Santa Maria delle Grazie"	€ 0,00	€ 238,10	€ 0,00	€ 0,00	MEDIA	€ 238,10
24	C	Cimitero comunale	€ 4.175,86	€ 0,00	€ 0,00	€ 40,00	MEDIA	€ 4.215,86
		STIMA TOTALE DEI COSTI						€ 169.743,20

TOTALE EDIFICI RILEVATI

24 edifici e loro aree di pertinenza

Proprietà comunale

13 edifici

Proprietà non comunale

11 edifici

Interventi con ALTA priorità

€ 71.750,99 + IVA

Interventi con MEDIA priorità

€ 66.194,33 + IVA

Interventi con BASSA priorità

€ 31.797,70 + IVA

TOTALE STIMA DEGLI INTERVENTI DEL QUADRO EDILIZIO

€ 169.743,20

7.2. Sintesi generale dell'ambito urbano

7.2.1 Sintesi degli interventi sui percorsi

N	DENOMINAZIONE PERCORSO	TIPOLOGIA DI INTERVENTO PERCORSI					PRIORITY	STIMA COSTI
		Pavimentazione	Dislivelli e rampe	Ostacoli	Varie	Attraversamenti		
A	Piazza G. Garibaldi / Piazza A. Moro	€ 1.028,16	€ 218,06		€ 1.144,00	€ 307,76	BASSA	€ 2.697,98
B	Piazza A. Moro / Viale della Resistenza	€ 1.568,52	€ 351,72		€ 108,55	€ 3.993,61	ALTA BASSA	€ 6.022,40
C	Piazza M. Rossani / Piazza G. Galilei / Piazza G. Garibaldi	€ 5.105,10	€ 351,72	€ 5.231,02		€ 6.018,01	BASSA	€ 16.705,85
D	Piazza G. Garibaldi/Via Santeramo / Via P. A. Centrullo	€ 73.502,84		€ 113,10		€ 22.588,96	ALTA BASSA	€ 96.204,90
E	Piazza G. Garibaldi / Via Convento	€ 10.607,36	€ 283,58	€ 5.426,20		€ 15.057,74	ALTA BASSA	€ 31.374,88
F	Piazza G. Garibaldi / Polisportivo	€ 4.841,36	€ 175,86	€ 339,30		€ 5.022,21	MEDIA	€ 10.378,73
G	Piazza G. Garibaldi/Piazza D. Alighieri	€ 1.128,96	€ 1.231,02	€ 13.226,20	€ 108,55	€ 2.778,50	ALTA	€ 18.473,23
H	Piazza D. Alighieri / Cimitero	€ 57.960,00	€ 1.162,88	€ 2.713,10		€ 3.926,52	ALTA	€ 65.762,50
I	Piazza G. Garibaldi/Piazza M.C. Merloni	€ 10.311,04				€ 4.638,13	ALTA	€ 14.949,17
		STIMA TOTALE DEGLI INTERVENTI						€ 262.569,64

7.2.2 Sintesi degli interventi sui parcheggi

N	EDIFICIO O AREA VERDE ASSOCIATA	TIPOLOGIA DI INTERVENTO PARCHEGGI			PRIORITÀ	STIMA COSTI
		Nuovo stallo	Segnale verticale	Segnale orizzontale		
P2	associato a LC2			€ 62,34	BASSA	€ 62,34
P5	associato a SC1 SC2	€ 159,64			ALTA	€ 159,64
P7	Associato a S4		€ 97,30		ALTA	€ 97,30
P16	associato a SC3			€ 62,34	ALTA	€ 62,34
P18	associato a AV5	€ 159,64			BASSA	€ 159,64
P19	associato a S2			€ 62,34	ALTA	€ 62,34
P20	associato a AV6	€ 159,64			BASSA	€ 159,64
P21	Associato a SA5		€ 97,30		ALTA	€ 97,30
P22	associato a AM2			€ 62,34	ALTA	€ 62,34
P25	associato a S5	€ 159,64			ALTA	€ 159,64
P26	associato a S6	€ 159,64			ALTA	€ 159,64
P27	associato a S7	€ 159,64			ALTA	€ 159,64
P28	associato a LC3	€ 159,64			BASSA	€ 159,64
P30	associato a AV8	€ 159,64			BASSA	€ 159,64
P31	associato a SA1			€ 62,34	ALTA	€ 62,34
P32	associato a AS1	€ 159,64			BASSA	€ 159,64
P33	associato a AS2	€ 159,64			BASSA	€ 159,64
P35	associato a LC1		€ 97,30	€ 62,34	MEDIA	€ 159,64
		STIMA TOTALE DEGLI INTERVENTI				€ 2.262,34

7.2.3 Sintesi degli interventi nelle piazze e nelle aree verdi

N	PIAZZE E AREE VERDI	TIPOLOGIA DI INTERVENTO PIAZZE E AREE VERDI				PRIORITY	STIMA COSTI
		Pavimentazione	Dislivelli e rampe	Ostacoli	Varie		
AV1	Piazza Dante Alighieri		€ 175,86			ALTA	€ 175,86
AV2	Piazza Aldo Moro					-	
AV3	Piazza Mario Rossani					-	
AV4	Piazza Giuseppe Garibaldi					-	
AV5	Giardino Sacro Cuore		€ 351,72			ALTA	€ 351,72
AV6	Rotatoria via Cap. Galletti					-	
AV7	Giardino Elisa Springer		€ 459,44			ALTA	€ 459,44
AV8	Giardino Padre Pio		€ 283,58			ALTA	€ 283,58
AV9	Piazza Norma Cossetto					-	
AV10	Piazza Galileo Galilei					-	
AM	Piazza Madre Clelia Merloni					-	
		STIMA TOTALE DEGLI INTERVENTI					€ 1.270,60

7.2.4 Stima complessiva degli interventi dell'ambito urbano

TOTALE PERCORSI RILEVATI		8.50 KM
	PERCORSI TOTALE RILEVATI	9 percorsi
	Necessitano di rifacimento manto stradale	119,50 m
	Necessitano di rifacimento/allargamento	1,312 km
	Presentano ostacoli	9 percorsi
	Mancano rampe di raccordo	9 percorsi
TOTALE PARCHEGGI RILEVATI		35 parcheggi
	Necessitano di manutenzione	9 parcheggi
	Mancano stalli auto per disabili	10 parcheggi
TOTALE ATTRAVERSAMENTI RILEVATI		85 attraversamenti
	Necessitano di segnaletica verticale	46 attraversamenti
	Rifacimento della segnaletica orizzontale	60 attraversamenti
	Necessitano di rampe di raccordo	61 attraversamenti
TOTALE STIMA DEGLI INTERVENTI DEL QUADRO URBANO		€ 266.102,58

8. CONCLUSIONI

La qualità della vita di tutti i cittadini è uno degli obiettivi che ogni amministrazione dovrebbe porsi, ogni singolo cittadino deve poter accedere liberamente e comodamente a tutti i servizi sparsi sul territorio: scuole, strutture sanitarie e sportive etc., e deve poter effettuare in sicurezza tutti gli spostamenti pedonali nel territorio comunale. Dai rilievi effettuati nel comune di Cassano delle Murge sono emerse alcune problematiche che interessano sia gli spazi interni degli edifici pubblici: collegamenti verticali non adeguati o non consentiti ai disabili, bagni per disabili non a norma o inesistenti, sia l'ambito urbano: strade del centro storico di dimensioni tali da non consentire il passaggio in sicurezza dei pedoni, mancanza di marciapiedi praticabili, mancanza di raccordi con le strade e costante presenza di ostacoli. Tutti questi fattori sono quelli che abbassano la qualità della vita di chi ha ridotte capacità di movimento e/o sensoriali, delle madri con passeggini e figli piccoli, degli anziani e di chiunque abbia problemi di deambulazione provvisori o permanenti.

A seguito della pianificazione degli interventi risolutivi delle criticità riscontrate, si è stimato che con una spesa di 433.070,60€ si potrebbero eliminare tutte le barriere esistenti, sia in ambito urbano, che edilizio. Di questi, circa 166.968,02 € riguardano l'ambito edilizio, la restante parte l'ambito urbano, ripartiti nel seguente modo: circa 262.569,64€ per i percorsi, 2.262,34€ per gli stalli riservati ai disabili e 1.270,60€ circa per piazze e aree verdi. Emerge che si tratta di cifre con un ordine di grandezza accettabile per le casse di un Comune, soprattutto se con tale investimento si garantisce a tutti i cittadini la fruibilità dei principali luoghi e servizi pubblici.

Tuttavia, da tutto il processo di redazione del Piano è emerso che, oltre alla eliminazione delle barriere esistenti, sarebbe necessario un lavoro di informazione e sensibilizzazione a tutti i livelli: dal cittadino che deve evitare di occupare impropriamente lo stallo riservato ai disabili, al tecnico che deve guardare all'accessibilità non come un mero adempimento normativo da applicare alla lettera, ma più come una sfida a rendere edifici e spazi aperti comodamente fruibili da parte di chiunque, agli amministratori che devono dedicare massima attenzione alle esigenze delle fasce più deboli della popolazione, fino a commercianti e gestori di attività private aperte al pubblico, che devono comprendere che avere attività accessibili significa anche ampliare la propria clientela.

Cassano delle Murge, 02/03/2023

Arch. Maria Stella Spinelli



