

Comune di
Stornarella



Provincia di
Foggia



PIANO DI ELIMINAZIONE
DELLE BARRIERE 2026
ARCHITETTONICHE 2036
(Linee guida regione Puglia DGR n.2062/19)

stornarella



universabile

sindaco: Massimo Colia

progetto: architetto Donato Gelsi

responsabile del progetto: Ingegnere Lorenzo Camasso

collaboratori: arch. Antonio Antonelli arch. Francesco Bocciarelli

Elaborato

1.REL Relazione Generale di Piano

Sommario

CAPITOLO 1	RIFERIMENTI NORMATIVI, PRINCIPI ISPIRATORI	8
1.1	Cos'è il P.E.B.A.....	8
1.2	Riferimenti normativi.....	9
1.2.1	Normativa nazionale	9
1.2.2	Normativa regionale.....	12
1.2.3	Caratteri di inclusività del P.E.B.A. Progettazione universale	13
CAPITOLO 2	METODOLOGIA DI REDAZIONE. OBIETTIVI E ARTICOLAZIONE.....	17
2.1	Caratteri generali.....	17
2.2	Campo di applicazione del Piano.....	19
2.3	Obiettivi del Piano	19
2.4	La partecipazione progettuale del P.E.B.A.....	21
2.4.1	Incontro preliminare con Amministrazione Comunale.....	22
2.4.2	Tavolo Tecnico individuazione Ambiti.	22
2.4.3	Intervento di Mappatura "stornarellauniversAbile"	24
2.4.4	Articolazione e natura del Piano.....	27
CAPITOLO 3	ANALISI DELLO STATO DI FATTO – fase A.....	31
3.1	Individuazione Ambiti di intervento.....	31
3.2	Individuazione edifici pubblici.....	31
3.3	Individuazione percorsi urbani.....	32
CAPITOLO 4	PROGETTAZIONE INTERVENTI – fase B.....	37
4.1	Elaborazione dei Dati raccolti.....	37
4.2	Principi di riferimento progettuale. Criticità e soluzioni progettuali.....	38
4.3	Criteri e strutture di elaborazione delle soluzioni progettuali.....	39
4.4	Stima dei costi degli interventi progettati.....	43
CAPITOLO 5	LA CITTA' UNIVERSABILE- manuale tecnico operativo aperto.....	45
5.1	Manuale tecnico di riferimento per la progettazione degli interventi	45
5.2	Antologia aperta di schede operative in aggiornamento continuo	46
CAPITOLO 6	PROGRAMMAZIONE – fase C	48
6.1	Criteri e individuazioni delle priorità.....	48
6.1.1	Priorità relative agli Attrattori puntuali	48
6.1.2	Priorità relative ai percorsi di collegamento	50
6.1.3	Programmazione degli interventi.....	52
6.1.4	Stima dei costi del PIANO.....	53
6.1.5	Elaborati del PIANO	55

Se è vero che la democrazia è partecipazione, è anche vero che partecipazione è soprattutto possibilità di accesso, di inclusività, di libertà di movimento e quindi libertà della conoscenza delle cose, tra cui la fruibilità dei servizi. Ma affinché la portata del concetto di inclusività non sfugga, occorre legarlo a progetti concreti, che sono il fondamento per immaginare una città accogliente e responsabile. Un primo passo in questa direzione è consentire a tutti di abitare e fruire appieno degli spazi urbani e degli edifici pubblici, e una risposta chiave è offerta dai Piani di Eliminazione delle Barriere Architettoniche (P.E.B.A.), strumento pensato per la pianificazione e programmazione degli interventi finalizzati al raggiungimento di una soglia ottimale di fruibilità di spazi ed edifici per tutti i cittadini. Una città accessibile a tutti è una città universale che si apre al concetto di libertà e il P.E.B.A. è uno degli strumenti pianificatori che punta a rafforzare e qualificare le condizioni di accessibilità degli edifici e dei luoghi urbani ed extraurbani, senza distinzione di genere, età, stato di salute, cultura, etnia, ceto sociale; promuovendo una sensibilità culturale dell'inclusività, al fine di realizzare l'equità nelle opportunità.

Questa Relazione presenta il percorso e i principi adottati che hanno accompagnato la redazione del Piano di Eliminazione Barriere Architettoniche (P.E.B.A.) per il Comune di Stornarella (FG) anche e soprattutto attraverso le diverse conoscenze e verifiche, mai esaustive, raccolte durante l'esperienza di lavoro, e compone un quadro sintetico dell'intero percorso di lavoro che ha visto il coinvolgimento delle associazioni locali e dell'intera cittadinanza che, attraverso l'utile iniziativa della stessa Amministrazione locale nell'organizzare la diffusione delle schede/questionario, ha conferito al lavoro il giusto carattere di partecipazione diffusa e consapevole. Descrive inoltre le modalità con cui sono stati individuati, di concerto con l'Amministrazione, gli ambiti di percorsi e spazi urbani e gli ambiti edilizi specifici, associando ad ognuna delle loro criticità rilevate, le soluzioni progettuali con i relativi costi unitari e di insieme. Evidenzia infine, i criteri ma soprattutto le priorità e la programmazione degli interventi proposti.

3

dg

Premesse

Il presente documento costituisce l'introduzione tecnico-illustrativa al *Piano di Eliminazione delle Barriere Architettoniche* (P.E.B.A.) del Comune di Stornarella, strumento finalizzato alla ricognizione, analisi e programmazione degli interventi necessari al miglioramento dell'accessibilità urbana, degli spazi pubblici e degli edifici di proprietà comunale.

1. Inquadramento territoriale e caratteristiche insediative

Il Comune di Stornarella si colloca nella porzione centro-occidentale del Tavoliere delle Puglie, in un territorio pianeggiante caratterizzato da tessuti agricoli estensivi e da un clima tipicamente mediterraneo. L'altitudine contenuta e l'assenza di rilevanti dislivelli naturali configurano un contesto morfologico favorevole alla mobilità pedonale e ciclabile, pur in presenza di criticità tipiche degli insediamenti urbani di matrice storica.

4

Il nucleo abitato presenta una struttura urbana compatta, con un impianto viario regolare che definisce un centro storico di matrice ortogonale. Il reticolo stradale, seppur geometricamente semplice, manifesta localmente condizioni di discontinuità dei percorsi pedonali, ostacoli puntuali e adeguamenti non omogenei, aspetti che il P.E.B.A. intende sistematizzare e correggere secondo i principi dell'accessibilità universale.

2. Contesto storico-architettonico e patrimonio di riferimento

La formazione dell'attuale insediamento deriva dall'evoluzione dei casali agricoli della piana del Tavoliere, storicamente legati alla transumanza e successivamente trasformati attraverso processi di colonizzazione agraria. L'edilizia storica, rappresentata principalmente dalla Chiesa Parrocchiale di Maria Santissima della Stella e dalle quinte edilizie circostanti, costituisce un elemento di identità urbana e richiede particolare attenzione nella definizione di interventi compatibili con il valore storico-paesaggistico del centro.

Il patrimonio architettonico e gli spazi pubblici storici rappresentano quindi non solo punti nodali della vita comunitaria, ma anche luoghi sensibili dove l'eliminazione delle barriere architettoniche deve coniugarsi con la tutela e la valorizzazione del contesto.

3. Il paesaggio urbano contemporaneo e le esigenze di accessibilità

L'assetto urbano di Stornarella, pur inserito in un territorio prevalentemente agricolo, svolge funzioni amministrative, commerciali e sociali per la popolazione residente. La presenza di percorsi pedonali eterogenei, l'alternanza tra spazi consolidati e aree di recente trasformazione, nonché la funzione centrale delle piazze e delle principali direttrici viarie, richiedono un'analisi sistematica finalizzata a individuare le condizioni di accessibilità reale per tutti gli utenti, con particolare attenzione alle categorie fragili.

La conformazione pianeggiante del territorio rappresenta un potenziale punto di forza per la mobilità inclusiva: ciò nonostante, risultano presenti criticità legate alla discontinuità dei marciapiedi, alla presenza di gradini e dislivelli non compensati, all'assenza di percorsi tattili, alla carenza di segnaletica accessibile e alla necessità di adeguare i varchi e gli accessi agli edifici pubblici.

4. Finalità del P.E.B.A. e valore strategico

Il *Piano di Eliminazione delle Barriere Architettoniche* si colloca in un quadro più ampio di pianificazione e rigenerazione urbana, in cui la qualità degli spazi pubblici è elemento fondamentale per la coesione sociale e la valorizzazione del centro storico. Il P.E.B.A. costituisce un documento operativo che:

- censisce e classifica le barriere fisiche, sensoriali e percettive;
- individua priorità di intervento basate su criteri tecnici, sociali ed economici;
- propone soluzioni integrate e sostenibili, compatibili con le caratteristiche storiche e paesaggistiche del luogo;
- favorisce una visione inclusiva dello spazio urbano, inteso come bene comune accessibile.

La sua implementazione rappresenta un passo fondamentale verso un modello di città equa, fruibile e rispettosa del proprio patrimonio, in linea con la normativa

nazionale (L. 13/1989, D.M. 236/1989) e con i principi dell'accessibilità universale, non ultima la Convenzione dell'ONU per la quale la definizione di "disabilità" assume, come principio di riferimento, la condizione di salute della persona nell'interazione con l'ambiente:

«Per progettazione universale si intende la progettazione di prodotti, ambienti, programmi e servizi usabili da tutte le persone, nella misura più estesa possibile, senza il bisogno di adattamenti o di progettazioni specializzate».

(L. 18/2009, art. 2 Convenzione ONU sui diritti delle persone con disabilità).

Con l'emanazione della "Convenzione delle Nazioni Unite sui diritti delle persone con disabilità" del 13.12.2006, è stato attribuito al termine "disabilità" un significato nuovo e più ampio rispetto a quello inteso fino a quel momento, comprendente anche l'impossibilità o la difficoltà di un individuo ad accedere e a partecipare pienamente alla vita sociale, economica, politica ed educativa della comunità di appartenenza.

La disabilità quindi, viene definita dalla Convenzione come la conseguenza o il risultato di una complessa relazione tra lo stato di salute di un individuo, i suoi fattori personali e i fattori ambientali del luogo in cui vive e si relaziona.

La condizione della persona, temporanea o permanente, anche solo legata all'età (si pensi agli anziani, alle persone che spingono passeggini e carrozzine ma anche ai bambini) è da intendere quindi come un elemento in relazione con il contesto, ed è in questa relazione e nell'impegno a rendere l'ambiente accessibile a tutti che si può concretamente realizzare la non discriminazione e l'inclusione sociale.

L'ambiente diventa il luogo in cui si concretizza il principio di uguaglianza e d'innalzamento della qualità della vita di tutti i cittadini, abbracciando un approccio esteso e integrato alla cura delle persone anche attraverso la cura degli spazi urbani per favorire il rispetto dei diritti umani e di cittadinanza di tutti, fornendo un uguale accesso alle risorse e ai servizi che i contesti urbani possono offrire.

Il riferimento, come raccomandato dalla Comunità Europea, è al *Design for All* che dovrebbe ispirare qualsiasi intervento sulla città senza aggiusti e adeguamenti successivi.

In linea con questi principi, il Piano di Eliminazione delle Barriere Architettoniche (P.E.B.A.) assume il compito di consegnarci un Borgo dotato di un "Piano per l'accessibilità e usabilità dell'ambiente costruito, dell'inclusione sociale ampliando i destinatari del Piano per Eliminazione Barriere Architettoniche (P.E.B.A.) a tutta la cittadinanza, nonché ai visitatori occasionali e ai turisti.

CAPITOLO 1 RIFERIMENTI NORMATIVI, PRINCIPI ISPIRATORI

1.1 Cos'è il P.E.B.A.

I P.E.B.A., ovvero i Piani di Eliminazione delle Barriere Architettoniche, introdotti per la prima volta in Italia con la Legge Finanziaria n.41 del 28.02.1986 e successivamente richiamati e disposti dalla Legge Quadro n.104/1992, sono gli strumenti in grado di monitorare, progettare e pianificare interventi finalizzati al raggiungimento di una soglia ottimale di fruibilità di spazi ed edifici per tutti i cittadini; sono lo strumento individuato dalla nostra normativa per monitorare e superare le barriere architettoniche insistenti sul territorio ed è teso a rilevare e classificare tutte le barriere architettoniche o, più in generale, criticità di fruizione presenti in un ambito urbano e antropizzato. 8

Dotarsi di questo piano è un obbligo per i Comuni - lo ha stabilito da principio la citata legge 41 del 1986, seguita da altre normative culminate nel D.P.R. 132 del 2013, e suffragate dai principi della Convenzione ONU per i diritti delle persone con disabilità recepita a livello nazionale nel 2009 - ma sono ancora poche le Amministrazioni locali che l'hanno adottato.

Il P.E.B.A. deve poter individuare anche le proposte progettuali di massima per l'eliminazione delle barriere presenti e fare la stima dei costi: i P.E.B.A. infatti, non sono solo uno strumento di monitoraggio, ma anche di pianificazione e coordinamento sugli interventi per l'accessibilità poiché comportano una previsione del tipo di soluzione da apportare per ciascuna barriera rilevata, i relativi costi, la priorità di intervento.

Destinatari del P.E.B.A. sono le persone con disabilità fisica, sensoriale e/o cognitiva, anziani, bambini, genitori con passeggini e altre fasce "deboli" di popolazione, quali ad esempio cardiopatici, persone in sovrappeso, convalescenti.

Il P.E.B.A. assume quindi, il valore di strumento guida per elevare le condizioni di fruibilità ed accessibilità dell'intero organismo urbano o territorio comunale all'interno della rete dei percorsi, degli spazi o luoghi all'aperto e degli edifici pubblici isolati o che su di essi si aprono.

Ma il P.E.B.A. è anche uno strumento che, se da una parte mantiene il suo compito di censimento barriere architettoniche e pianificazione del loro superamento, dall'altro si spinge oltre, nel tentativo di connotarsi come una sorta di prontuario per il progettista che sovrintende alle trasformazioni dell'ambiente urbano, del territorio e come stimolo per una progettazione che renda il paese maggiormente aperto ed inclusivo, in grado di offrire ai cittadini la possibilità di una piena partecipazione alla vita sociale e relazionale.

1.2 Riferimenti normativi

Nel nostro ordinamento il P.E.B.A. è stato introdotto attraverso la Legge 28 febbraio 1986 n.41 "Disposizioni per la formazione del bilancio annuale e pluriennale dello Stato", con riguardo agli edifici pubblici esistenti e non ancora adeguati alle prescrizioni del Decreto del Presidente della Repubblica 27 aprile 1978 n. 384 oggi abrogato. Nel 1992 attraverso la Legge n. 104 "Legge Quadro per l'assistenza, l'integrazione sociale e i diritti delle persone handicappate" i P.E.B.A. vengono modificati per estenderne l'ambito di applicazione agli spazi urbani.

1.2.1 Normativa nazionale

- Legge n.118 del 30/03/1971 "*Barriere architettoniche e trasporti pubblici*" art.27:"
- Legge n.41 del 28/02/1986 "*Disposizioni per la formazione del bilancio annuale e pluriennale dello Stato*". art. 32 comma 20: "Non possono essere approvati progetti di

costruzione o ristrutturazione di opere pubbliche che non siano conformi alle disposizioni del Decreto del Presidente della Repubblica del 27 aprile 1978, n. 384, (abrogato e sostituito con il DPR 24/07/1996 n. 503) in materia di superamento delle barriere architettoniche. Non possono altresì essere erogati dallo Stato o da altri Enti pubblici, contributi o agevolazioni per la realizzazione di progetti in contrasto con le norme di cui al medesimo decreto."

Art. 32 comma 21: "Per gli edifici pubblici già esistenti non ancora adeguati alle prescrizioni del D.P.R. 27 aprile 1978 n.384 dovranno essere adottati da parte delle Amministrazioni competenti, Piani di Eliminazione delle Barriere Architettoniche (P.E.B.A.) entro un anno dalla entrata in vigore della presente legge." (Regolamento recante norme volte ad eliminare gli impedimenti fisici di accessibilità e fruibilità di edifici e percorsi esterni).

- Legge n.13 del 9 gennaio 1989 *"Disposizioni per favorire il superamento e l'eliminazione delle barriere architettoniche negli edifici privati."*
- Circolare Ministeriale - Ministero dei Lavori Pubblici 22 giugno 1989 n.1669 "Circolare esplicativa della legge 9 gennaio 1989, n. 13".
- D.M. n. 236 del 14/06/1989 *"Prescrizioni tecniche necessarie a garantire l'accessibilità, l'adattabilità e la visitabilità degli edifici privati e di edilizia residenziale pubblica, ai fini del superamento e dell'eliminazione delle barriere architettoniche"*.
- Legge n.104 del 05/02/1992 *"Legge-Quadro per l'assistenza, l'integrazione sociale e i diritti delle persone handicappate"*. Essa ribadisce l'obbligo di redigere i P.E.B.A. da parte dei Comuni ed estende la relativa applicazione agli spazi urbani, ponendo l'attenzione sulla libertà di spostamento nel territorio a tutte le persone, comprese quelle con ridotta capacità motoria, con particolare riferimento alla realizzazione di percorsi pedonali accessibili, all'installazione di semafori acustici, alla rimozione della segnaletica che ostacola la circolazione delle persone disabili; impone l'adeguamento dei Regolamenti Edilizi alla normativa vigente in materia di eliminazione delle barriere architettoniche e introduce i piani di mobilità regionali, da coordinarsi con i piani di trasporto predisposti dai Comuni.

10

I P.E.B.A. così integrati, riguardano gli edifici pubblici esistenti o gli edifici privati di interesse pubblico e gli spazi urbani, consentendo la creazione di un sistema accessibile nel suo complesso. La normativa nazionale non ne definisce nel dettaglio i contenuti, lasciando alle Amministrazioni pubbliche ampi margini di autonomia nell'elaborazione del piano, compresa l'individuazione di una strategia di azione che preveda finalità ed obiettivi specifici per la realtà territoriale in cui si applica.

Si ritiene importante citare i seguenti articoli:

art. 24 comma 9: "I piani di cui all'articolo 32, comma 21, della citata legge n. 41 del 1986 sono modificati con integrazioni relative all'accessibilità degli spazi urbani, con particolare riferimento all'individuazione e alla realizzazione di percorsi accessibili, all'installazione di semafori acustici per non vedenti, alla rimozione della segnaletica installata in modo da ostacolare la circolazione delle persone."

art. 26 comma 1: "Le Regioni disciplinano le modalità con le quali i Comuni dispongono gli interventi per consentire alle persone handicappate la possibilità di muoversi liberamente sul territorio, usufruendo, alle stesse condizioni degli altri cittadini, dei servizi di trasporto collettivo appositamente adattati o di servizi alternativi."

art. 26 comma 2: "Entro sei mesi dalla data di entrata in vigore della presente legge, le regioni elaborano, nell'ambito dei piani regionali di trasporto e dei piani di adeguamento delle infrastrutture urbane, piani di mobilità delle persone handicappate I piani di mobilità delle persone handicappate predisposti dalle regioni sono coordinati con i piani di trasporto predisposti dai Comuni."

- D.P.R. n.503 del 24/07/1996 "Regolamento recante norme per l'eliminazione delle barriere architettoniche negli edifici, spazi e servizi pubblici"
- D.P.R. n.380 del 06/06/2001 "Testo Unico delle disposizioni legislative e regolamentari in materia edilizia".
- D.M. n.4 del 01/03/2002 "Linee guida per la valutazione della sicurezza antincendio nei luoghi di lavoro ove siano presenti persone disabili".
- Norma UNI 11168-1 del 2006 "Accessibilità delle persone ai sistemi di trasporto rapido di massa - Parte 1: Criteri progettuali per le metropolitane", in cui si richiama

la necessità di segnali tattili sulla pavimentazione, al fine di garantire l'orientamento e la sicurezza dei non vedenti.

- D. Lgs. n.81 del 30/04/2008 "Testo Unico per la sicurezza sul lavoro".
- D.M. 28/03/2008 per i beni e le attività culturali "Linee guida per il superamento delle barriere architettoniche nei luoghi di interesse culturale"
- Legge n.18 del 03/03/2009 "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".

Nella fase di progettazione degli interventi si fa infine riferimento alla normativa di settore relativa agli spazi urbani, in particolare al Nuovo Codice della Strada, e alla normativa di settore in materia edilizia.

12

1.2.2 Normativa regionale

La Regione Puglia, al fine di sostenere i Comuni nella redazione dei Piani di Abbattimento delle Barriere Architettoniche, ha emanato:

- Legge Regionale n. 67/2018 *"Disposizioni per la formazione del bilancio di previsione 2019 e bilancio pluriennale 2019-2021 della Regione Puglia"*.
art. 87 commi 1 e 2: "Al fine di sostenere i Comuni per la redazione del Piano Abbattimento Barriere Architettoniche (P.E.B.A.), nel bilancio regionale autonomo, nell'ambito della missione 8, programma 2, titolo 1, è assegnata una dotazione finanziaria per l'esercizio 2019, in termini di competenza e cassa, di euro 200 mila. La medesima dotazione finanziaria, in termini di competenza, è assegnata per ciascuno degli esercizi finanziari 2020 e 2021."
- Deliberazione della Giunta Regionale n. 2062 del 18/11/2019 *"Contributo ai Comuni per la redazione del Piano Abbattimento Barriere Architettoniche (P.E.B.A.)"*.

La Regione Puglia –Assessorato alla Pianificazione Territoriale– ha stabilito criteri e modalità di assegnazione dei contributi ai Comuni e successivamente ha pubblicato con prot. n.140 del 03/12/2019 sul proprio sito l'Avviso Pubblico relativo alla manifestazione di interesse per "l'assegnazione di contributi regionali finalizzati alla redazione dei P.E.B.A." in favore di amministrazioni pubbliche comunali ai sensi della Legge Regionale n.67 del 28/12/2018, art.87 commi 1 e 2. L'Avviso Pubblico esplicita la definizione dei criteri di riparto e le modalità di assegnazione delle risorse per l'individuazione dei Comuni beneficiari del contributo (Allegato A del provvedimento), oltre all'approvazione delle "Linee guida per la redazione e la revisione dei Piani di Eliminazione delle Barriere Architettoniche (P.E.B.A.)", al fine di dotare i comuni di uno standard di riferimento (Allegato C del provvedimento).

Il contributo è stato concesso a tutti i comuni del territorio regionale che alla data di pubblicazione del provvedimento, non avendo ancora redatto il P.E.B.A. ne hanno fatto espressa richiesta alla Sezione Politiche Abitative della Regione Puglia, tramite apposita domanda redatta secondo l'Allegato B del provvedimento.

- Deliberazione della Giunta Regionale n. 1886 del 22/11/2021 "*Contributo ai Comuni finalizzati alla redazione, ampliamento e all'aggiornamento dei Piani di Eliminazione delle Barriere Architettoniche (P.E.B.A.)*".
- Deliberazione della Giunta Regionale n. 124 del 13/02/2023 "*Assegnazione di Contributi ai Comuni finalizzati all'adozione dei Piani di Eliminazione delle Barriere Architettoniche (P.E.B.A.)*" di cui al DPCM 10/10/2022.

1.2.3 Caratteri di inclusività del P.E.B.A. Progettazione universale

Gli interventi semplici e poco invasivi qui proposti per Stornarella vogliono configurarsi come paradigmatici per circostanze analoghe e per borghi simili a Stornarella.

Spesso l'approccio alla rimozione delle barriere nel passato ha relegato il tema ad una sorta di distinzione semplificata tra "barriera" e "disabilità". Questo modello, che implica soluzioni progettuali specifiche per determinate categorie di utenti, nasconde il rischio di adottare un design incentrato su un prototipo unico e standardizzato.

E' essenziale superare questo paradigma e adottare una metodologia progettuale che riconosca la diversità degli utilizzatori. Ciò implica un'analisi approfondita e multidimensionale delle esigenze, affinché gli spazi non siano concepiti solo come ambienti funzionali, ma come luoghi che accolgano e valorizzino ogni individuo, non si tratta semplicemente di rimuovere gli ostacoli evidenti, ma di creare ambienti che rispondano alle reali esigenze di un'utenza diversificata; per questo, è fondamentale pensare in termini di accessibilità universale.

«Per progettazione universale si intende la progettazione di prodotti, ambienti, programmi e servizi usabili da tutte le persone, nella misura più estesa possibile, senza il bisogno di adattamenti o di progettazioni specializzate.

14

Secondo gli standard dell'Unione Europea, un ambiente è accessibile se rispetta l'approccio del *Design for All* (altrimenti conosciuto come *Universal Design*), che promuove una progettazione per valorizzare la specificità di ognuno e favorire un utilizzo equo e sicuro degli ambienti e dei servizi da parte di tutte le persone, nella misura più estesa possibile.

Il metodo di progettazione tradizionale si basa invece e spesso sull'uomo standard, penalizzando le persone reali con le proprie abilità.

Il *Design for All* promuove invece un approccio basato sull'individuo reale, in modo inclusivo, coinvolgendo la diversità umana nel processo progettuale e promuovendo una progettazione accessibile, inclusiva e non discriminante. L'occasione di questo P.E.B.A. quindi è servita anche a porre con più lucidità, agli operatori artefici delle trasformazioni del territorio, l'ineludibile atteggiamento per le progettazioni future da improntare a:

1. Equità d'uso: ambienti, oggetti e servizi devono essere progettati in modo da poter essere usati in modo sicuro da tutti.

- 2. Flessibilità d'uso:** ognuno deve poter scegliere il modo migliore per poter utilizzare un oggetto o uno spazio.
- 3. Uso facile e intuitivo:** la funzione del prodotto o del servizio deve essere di facile comprensione.
- 4. Leggibilità delle informazioni:** le informazioni devono essere comprensibili anche da chi ha abilità diverse (ad esempio con l'alfabeto Braille o con supporti uditivi).
- 5. Tolleranza dell'errore:** la progettazione deve ridurre al minimo i pericoli dovuti ad usi errati del prodotto o del servizio.
- 6. Minimo sforzo fisico:** il design deve funzionare con il minimo sforzo fisico.
- 7. Spazi e misure adatti per l'approccio e per l'uso:** le dimensioni e lo spazio per utilizzare un prodotto o un servizio devono essere adatti per essere approcciati ed usati da chiunque, indipendentemente dalle abilità di ognuno.

Per quanto di pertinenza di questo Piano e tenendo presente i citati principi ispiratori della progettazione universale, si è cercato di delineare indicazioni per uniformare gli spazi agli standard di accessibilità immaginandoli in chiave inclusiva e universale e programmando gli interventi in funzione anche di una lettura in termini di progettazione futura.

In quest'ottica il P.E.B.A. rende propri i principi della progettazione universale, dell'inclusione e del diritto alla partecipazione, introdotti a livello nazionale ed internazionale, e sceglie di adottare modalità di comunicazione, di sviluppo e di azione inclusive e partecipate, senza perdere di vista il contenuto tecnico proprio del Piano.

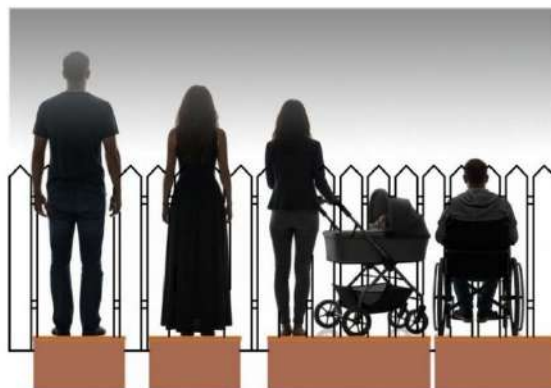
Fondamentale è stata la convinzione di aver dovuto ampliare il campo di applicazione con la speranza di generare una nuova sensibilità sia all'interno che all'esterno dell'Ente sul tema dell'Abbattimento Barriere; la disabilità può infatti essere vista anche come una condizione che in qualche modo viene posta in essere dall'ambiente sociale.

DISUGUAGLIANZA



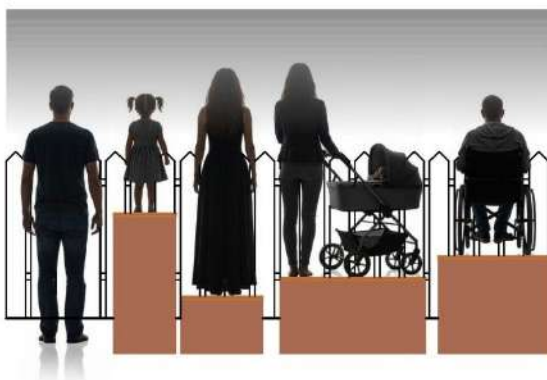
Le persone affrontano ostacoli che rendono il loro percorso di vita irregolare

UGUAGLIANZA



Trattare tutte le persone in modo identico (uguale), nonostante le loro differenze individuali

EQUITA'



Ridurre gli ostacoli basati sulle differenze individuali, in modo che tutte le persone siano trattate in modo equo (equità)

PROGETTAZIONE UNIVERSALE



Progettare senza ostacoli affrontando le cause profonde della disuguaglianza

CAPITOLO 2 METODOLOGIA DI REDAZIONE. OBIETTIVI E ARTICOLAZIONE

2.1 Caratteri generali

Nel percorso di analisi preliminari di quegli aspetti delle Norme e delle Linee Guida Regionali per l'Eliminazione delle Barriere Architettoniche riguardanti soprattutto l'impossibilità o la difficoltà di un individuo ad accedere e a partecipare pienamente alla vita sociale, economica, politica ed educativa della comunità di appartenenza, si rileva in questa Comunità del Gargano un sistema di relazioni sociali di superficie che declina quelle "barriere all'inclusività o all'accesso" in un risolto superamento delle stesse. 17

A volte è il valore alto e conservato dei rapporti di vicinato tipico di questi borghi, ma a volte è anche la traccia di quella cultura contadina caratterizzata da sentimenti e consuetudini di reciproca drammatica solidarietà.

Resta tuttavia anche qui, a Stornarella, la necessità di ripensare gli spazi pubblici, i percorsi e gli edifici di interesse collettivo al di là di quello che ha rappresentato la cultura contadina in termini di solidale rapporto di buon vicinato.

Nel caso di questa Comunità quindi, i principi della Convenzione delle Nazioni Unite lì dove hanno introdotto un nuovo parametro (ICF) per valutare il grado di accessibilità e fruibilità di uno spazio pubblico aperto o costruito, prendendone in considerazione anche i fattori ambientali, trovano qui una declinazione tutta "fisica" e "urbana".

A differenza della precedente classificazione ICIDH, introdotta dall'OMS nel 1980, l'indice ICF delle Nazioni Unite, non è una classificazione delle conseguenze e degli impatti delle malattie sull'individuo, ma uno strumento che ha introdotto una terminologia nuova e più neutrale, legata alla sfera partecipativa, in cui "Funzioni", "Attività" e "Partecipazione", vanno a sostituire i termini di "Menomazione", "Disabilità"

e "Handicap".

L'ICF, correlando la condizione di salute della persona, disabile e non, con l'ambiente circostante e con le attività che al suo interno può compiere o non compiere, ha legato le possibilità dell'individuo ad eseguire o non eseguire una data attività alle condizioni del luogo che lo circonda e alla presenza o meno di eventuali elementi ambientali che si rilevino da ostacolo o da limite al suo agire.

Ne deriva che ogni luogo può essere caratterizzato da un numero variabile di elementi o "fattori ambientali" percepiti come ostacolo da un individuo o da una particolare categoria di individui, ma non percepiti come tali da altri individui o altri gruppi che si relazionano con il medesimo luogo. Al contrario, potrà verificarsi anche il caso in cui in luoghi privi di barriere per determinate categorie di persone, differenti gruppi rilevino la presenza di ostacoli o vincoli ambientali.

In virtù di questa evoluzione concettuale di disabilità si è data una direttrice a questo Piano tesa al superamento dell'idea di uno strumento di pianificazione finalizzato esclusivamente alla scelta degli interventi di eliminazione di barriere fisiche e percettive da eseguire, ritenendo il concetto di "disabilità" una condizione che non può essere circoscritta a persone con problemi di deambulazione ma a tutti coloro che si trovano in condizioni di svantaggio (anche momentaneo) e in ciò sono comprese le persone con forme temporanee di disabilità dovute ad incidenti, le donne in stato di gravidanza o le persone anziane, nonché tutte le persone che debbono utilizzare passeggini e carrozzine per neonati, i quali in determinate situazioni debbono affrontare difficoltà, a volte anche gravi, nell'utilizzare percorsi con pavimentazioni inopportune o di una certa estensione senza possibilità di effettuare una sosta.

L'accessibilità ambientale, ampliando le libertà individuali, andrebbe affrontata come una risorsa per la Comunità, poiché aiutando la coesione e la partecipazione sociale ci consegna una città più giusta e ospitale.

2.2 Campo di applicazione del Piano

Campo di applicazione del P.E.B.A. è definito dal D.P.R. n. 503/1996 che con l'art. 3 prevede che: "Nell'elaborazione degli strumenti urbanistici le aree destinate a servizi pubblici sono scelte preferendo quelle che assicurano la progettazione di edifici e spazi privi di barriere architettoniche", e con l'art. 4: stabilisce che i progetti relativi agli spazi pubblici e alle opere di urbanizzazione a prevalente fruizione pedonale devono prevedere almeno un percorso accessibile in grado di consentire con l'utilizzo di impianti di sollevamento ove necessario, l'uso dei servizi, le relazioni sociali e la fruizione ambientale anche alle persone con ridotta o impedita capacità motoria o sensoriale.

Quindi il Piano riguarda ogni spazio urbano ed edificio pubblico esistente per i quali sono stati previsti di apportare tutti quegli accorgimenti che possano migliorare l'accessibilità e la fruibilità anche da parte delle persone con disabilità.

19

2.3 Obiettivi del Piano

Il P.E.B.A. si origina a partire da una Legge che ne definisce chiaramente finalità e obiettivi e si delinea nel DPR 503/1996 e nelle linee guida per la redazione dei Piani per l'Eliminazione delle Barriere Architettoniche che la Regione Puglia con DGR n.2062 del 18-11-2019 ha pubblicato il 03/12/2019.

Fondamentale è stata la convinzione di dover ampliare il campo di applicazione con la speranza di poter formare una nuova sensibilità sia all'interno che all'esterno dell'Ente sul tema dell'abbattimento barriere; la disabilità può infatti essere vista anche come una condizione che in qualche modo viene posta in essere dall'ambiente sociale.

Questo ha portato a considerare il P.E.B.A. come uno strumento che, se da una parte mantiene il suo compito di censimento barriere architettoniche e pianificazione

del loro superamento, dall'altro si spinge oltre, nel tentativo di connotarsi come una sorta di prontuario per il progettista che sovrintende alle trasformazioni dell'ambiente urbano.

Pertanto, questo P.E.B.A. per la Comunità di Stornarella (FG), ha inteso perseguire obiettivi di qualità cercando di andare oltre i vincoli derivanti dalla semplice applicazione delle norme di riferimento e focalizzando un'attenzione particolare verso quelle barriere culturali relative all'accessibilità, che sono le più resistenti e persistenti (luoghi comuni, discriminazioni, maleducazione, ignoranza, indifferenza, ecc.); in particolare con il presente P.E.B.A. si è cercato di demolire la falsa credenza che le barriere architettoniche riguardino solamente le persone con disabilità, anche se, ovviamente, l'articolazione generale del Piano ha comunque sancito:

- di identificare le modalità e i criteri di intervento sul patrimonio esistente, delegando ai progettisti la definizione degli aspetti di dettaglio del progetto rispetto ai singoli interventi;
- di sviluppare azioni concrete di prevenzione alla creazione di nuove barriere architettoniche;
- di migliorare l'accessibilità e la sicurezza di alcuni percorsi pedonali e degli spazi pubblici, con programmazione degli interventi nell'arco temporale di 3/10 anni;
- di valutare l'accessibilità di edifici comunali e delle scuole secondo un approccio "dentro/fuori" aree esterne + percorsi pedonali sicuri abitualmente utilizzati;
- di mappare le aree verdi/giochi e piazze (accessibilità, percorribilità, frequentazione) più rilevanti;
- di delineare specifiche linee guida per la progettazione e realizzazione degli interventi;
- di favorire la mobilità pedonale con particolare riferimento ai percorsi urbani più frequenti;
- di migliorare la sicurezza pedonale;
- di definire priorità d'intervento condivise: ascolto, partecipazione, concertazione;
- di favorire l'inclusione sociale dei disabili e promuovere la cultura dell'accessibilità.

2.4 La partecipazione progettuale del P.E.B.A.

I destinatari finali di un piano P.E.B.A. sono ovviamente i cittadini e il loro ruolo nel P.E.B.A. non è quello di semplici spettatori. Sono coloro che meglio di chiunque altro conoscono il territorio, i suoi problemi e le sue potenzialità e sono proprio loro i beneficiari degli interventi di Eliminazione delle Barriere Architettoniche anche perché nel corso della vita qualsiasi individuo può ritrovarsi ad affrontare condizioni temporanee di inabilità.

Questa ineludibile necessità di prevedere nella redazione del P.E.B.A. un coinvolgimento trasversale dell'Amministrazione e soprattutto dei Cittadini e delle Associazioni presenti sul territorio, è stata avviata insieme all'Amministrazione con l'iniziativa battezzata [stornarellauniversAbile](#). La partecipazione diffusa oltre a servire al progettista, che quando si parla di accessibilità è soprattutto un osservatore e un ascoltatore, serve anche a stabilire tra chi vive effettivamente gli spazi un momento di valorizzazione di quella volontà di creare/rafforzare un rapporto di fiducia con l'Amministrazione Comunale.

21

Come punto di partenza, il Comune ha proceduto all'esame delle segnalazioni già raccolte dai propri Servizi e Uffici, riguardanti richieste di interventi di adeguamento di specifiche aree ed edifici pubblici.

Per una più efficace definizione dell'ambito di intervento del P.E.B.A. per un'adeguata individuazione delle aree prioritarie, si è ritenuto opportuno e fondamentale attivare ulteriori strumenti di coinvolgimento della popolazione residente.

Un metodo efficace per raccogliere dati utili all'elaborazione del P.E.B.A. è consistito nell'organizzazione capillare della somministrazione di questionari semplificati. Questi strumenti di indagine sono stati strutturati per rilevare informazioni relative alla percezione dell'accessibilità di spazi e attrezzature di uso pubblico, oltre che per raccogliere dati generali sul profilo del compilatore (quali sesso, età ed eventuali condizioni che influenzano la fruizione degli ambienti).

L'analisi dei questionari ha consentito di delineare un primo quadro delle criticità e delle potenzialità del territorio in relazione alle diverse categorie di utenti, fornendo indicazioni preziose per una progettazione più inclusiva. Per garantire un'ampia partecipazione, la distribuzione delle schede-questionario è avvenuta sia fisicamente con la distribuzione delle stesse nella totalità dei locali pubblici e degli esercizi commerciali del territorio, sia presso le sedi dei principali servizi pubblici (educativi, socio-sanitari, assistenziali, ecc.), sia digitalmente, attraverso il portale web del Comune.

L'integrazione di questi strumenti di raccolta dati con altre modalità di coinvolgimento della cittadinanza, attraverso le associazioni presenti nella Comunità, ha rafforzato ulteriormente la qualità delle informazioni acquisite e la loro efficacia nel guidare gli interventi di pianificazione. L'iniziativa di questa fase partecipativa si è sviluppata attraverso l'articolazione delle tappe che seguono.

22

2.4.1 Incontro preliminare con Amministrazione Comunale

Confronto con Uffici Tecnici e Settori Comunali

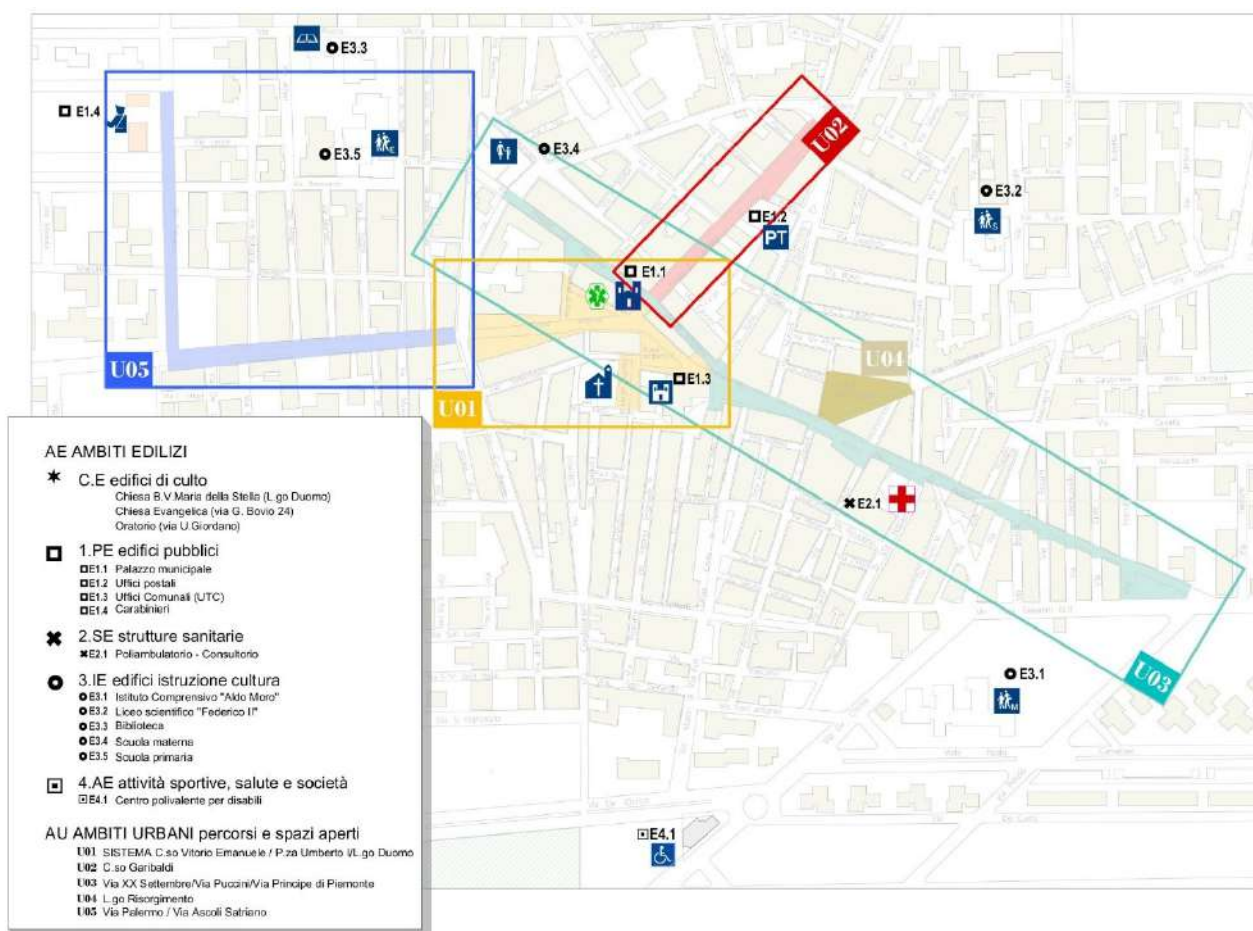
In questo step, con la concertazione degli Uffici e Settori Comunali, si sono operate scelte condivise su criteri, obiettivi e modalità di selezione e individuazione preliminari di percorsi e ambiti urbani aperti e di edifici pubblici da sottoporre a studi-pilota.

2.4.2 Tavolo Tecnico individuazione Ambiti.

Con la successiva convocazione del Tavolo Tecnico sono stati individuati definitivamente degli Ambiti da sottoporre a studio: AMBITI EDILIZI e AMBITI URBANI e secondo un'ulteriore classificazione anche EDIFICI DI CULTO (C.E), EDIFICI PUBBLICI (P.E.), STRUTTURE SANITARIE (S.E.), EDIFICI ISTRUZIONE E CULTURA (I.E.),

ATTIVITA' SPORTIVE (A.E.), VERDE PUBBLICO ATTREZZATO (V.A.) secondo le loro destinazioni d'uso e contrassegnati dal prefisso da simboli geometrici nel codice di identificazione. Questo lavoro propedeutico ha portato alla individuazione dei seguenti specifici ambiti raccolti in maniera sinottica nell'**Elaborato 3.PGA** Planimetria Generale Ambiti.

Planimetria generale Ambiti



AE AMBITI EDILIZI



C.E edifici di culto

Chiesa B.V.Maria della Stella (L.go Duomo)
Chiesa Evangelica (via G. Bovio 24)
Oratorio (via U.Giordano)



1.PE edifici pubblici

- E1.1 Palazzo municipale
- E1.2 Uffici postali
- E1.3 Uffici Comunali (UTC)
- E1.4 Carabinieri



2.SE strutture sanitarie

- E2.1 Poliambulatorio - Consultorio



3.IE edifici istruzione cultura

- E3.1 Istituto Comprensivo "Aldo Moro"
- E3.2 Liceo scientifico "Federico II"
- E3.3 Biblioteca
- E3.4 Scuola materna
- E3.5 Scuola primaria



4.AE attività sportive, salute e società

- E4.1 Centro polivalente per disabili

AU AMBITI URBANI percorsi e spazi aperti

- U01 SISTEMA C.so Vittorio Emanuele III/ P.za Umberto I/L.go Duomo
- U02 C.so Garibaldi
- U03 Via XX Settembre/Via Puccini/Via Principe di Piemonte
- U04 L.go Risorgimento
- U05 Via Palermo / Via Ascoli Satriano

2.4.3 Intervento di Mappatura "stornarellauniversAbile"

Dopo l'individuazione degli Ambiti di Percorsi Urbani e degli Ambiti Edilizi si è passati alla elaborazione di uno schema di scheda-questionario ([stornarellauniversAbile-Questionario](#)), base conoscitiva di partenza per predisporre un Piano/Programma di iniziative per garantire la massima partecipazione ad un progetto di accessibilità agli spazi del Comune di Stornarella (FG)

PIANO DI ELIMINAZIONE DELLE BARRIERE ARCHITETTONICHE



QUESTIONARIO P.E.B.A. Percorso di progettazione partecipativa stornarella universale

Questa Amministrazione ha avviato l'iter per la redazione del PEBA (Piano di eliminazione delle barriere architettoniche), strumento strategico di pianificazione degli interventi volti a garantire un migliore accesso e una migliore fruibilità di edifici, spazi aperti (parchi, parchi gioco, piazze, marciapiedi, etc.) e servizi pubblici del territorio di Stornarella (FG) a tutti i cittadini, non solo ai disabili e a chi ha problemi deambulatori, ma anche ai bambini e alla popolazione anziana, sempre più numerosa. L'ACCESSIBILITÀ è la condizione necessaria per il godimento dei diritti e delle libertà fondamentali DI OGNI PERSONA perché tutti abbiano pari opportunità

L'OBIETTIVO DEL PEBA, infatti, è migliorare e facilitare la QUALITÀ DELLA VITA di tutta la COMUNITÀ, ovvero, di TUTTE LE PERSONE che la compongono.

Perché un QUESTIONARIO per la popolazione?

L'Amministrazione ha bisogno delle esperienze e delle osservazioni, segnalazioni e suggerimenti delle PERSONE che vivono nella quotidianità gli edifici, gli spazi e i servizi pubblici comunali, per fare un Piano che possa davvero RISPONDERE ai bisogni e desideri di tutti.

Se ti interessa contribuire a migliorare l'accessibilità e la fruibilità del nostro Comune, compila il QUESTIONARIO, le tue risposte ci aiuteranno a rispondere ai veri bisogni di TUTTI

Il questionario è anonimo, chiediamo solo qualche informazione mirata

1. Qual è la tua età?
2. Tu o qualcuno della tua famiglia è una persona con difficoltà/limitazioni motorie, sensoriali o intellettive (temporanee o permanenti)?

- ☐ Persona autonoma
- ☐ Persona con bambino/a (passeggino)
- ☐ Persona con difficoltà/limitazioni motorie
- ☐ Persona con difficoltà sensoriale visiva
- ☐ Persona con difficoltà sensoriale uditiva
- ☐ Persona con difficoltà intellettiva
- ☐ Persona con difficoltà/limitazioni motorie (in gravidanza, in sovrappeso, cardiopatie)
- ☐ Altro

3. Gli spazi pubblici sono prevalentemente:

- ☐ Accessibili [indica quale]
- ☐ Accessibili con difficoltà [indica quale]
- ☐ Non accessibili [indica quale]
- ☐ Altro

4. Quali sono le tipologie di barriere architettoniche negli spazi pubblici e/o edifici pubblici che provocano maggiori disagi? [indica dove]

- ☐ Mancanza di marciapiedi
- ☐ Cattivo stato di manutenzione dei marciapiedi
- ☐ Percorsi interrotti da passi carrabili o altro

- ☐ Mancanza di marciapiedi
- ☐ Cattivo stato di manutenzione dei marciapiedi
- ☐ Percorsi interrotti da passi carrabili o altro
- ☐ Mancanza di adeguate indicazioni e segnalazioni stradali
- ☐ Marciapiedi di larghezza insufficiente
- ☐ Ostacoli sul percorso (pali, auto, tavolini, vasi, cassonetti, ecc.)
- ☐ Pendenze eccessive e non conformi
- ☐ Scivoli per attraversamenti pedonali assenti o non conformi
- ☐ Cattiva visibilità degli attraversamenti pedonali
- ☐ Traffico veicolare non opportunamente regolamentato e rallentato
- ☐ Assenza di segnalazioni per persone con deficit visivi (pavimentazioni tattili)
- ☐ Mancanza o insufficienza punti di sosta (es. panchine)
- 5. Quali sono gli ostacoli che creano maggiori danni negli edifici pubblici? [indica quali]**
- ☐ Assenza o carenza di parcheggi riservati
- ☐ Percorsi esterni di accesso alle strutture con ostacoli e dislivelli
- ☐ Percorsi interni alle strutture con ostacoli e dislivelli
- ☐ Assenza o inadeguata segnaletica informativa
- ☐ Nessuno
- ☐ Assenza di collegamenti verticali adeguati [ascensore, rampe, ecc.]
- ☐ Altro
- 6. A quale ambito /percorso urbano o edificio ritieni sia più opportuno dare priorità? [indica quali]**
- ☐ Edifici
- ☐ Urbano (adeguamento strade, marciapiedi, piazze, parchi ecc.)
- 7. Qual è a tuo avviso**
- ☐ La prima strada più difficile da percorrere?
- ☐ La seconda strada più difficile da percorrere?
- ☐ La terza strada più difficile da percorrere?
- ☐ Nessuna
- ☐ Altro
- 8. Qual è a tuo avviso**
- ☐ Il primo incrocio che ritieni più pericoloso per un pedone?
- ☐ Il secondo incrocio che ritieni più pericoloso per un pedone?
- ☐ Il terzo incrocio che ritieni più pericoloso per un pedone?
- ☐ Nessuno
- ☐ Altro
- 9. In quali edifici pubblici ritieni sia migliore l'accessibilità?**
- ☐ Quale e quali difficoltà
- ☐ Nessuno
- 10. C'è un giardino/parco giochi ove hai riscontrato alcune difficoltà che vorresti eliminare?**
- ☐ Quale e quali difficoltà
- ☐ Nessuno
- 11. C'è uno spazio sportivo (palestra, campo da basket, ecc.) dove hai riscontrato alcune difficoltà che vorresti eliminare?**
- ☐ Se sì dove?
- ☐ Nessuno
- 12. Intendete segnalare la mancanza di parcheggi riservati a persone con disabilità?**
- ☐ Se sì dove?
- ☐ Nessuno
- 13. Vuoi lasciare qualche suggerimento?**
-

Data

Stampa, compila e deposita la scheda negli appositi contenitori presso la sede municipale.

L'iniziativa del questionario [P.E.B.A.-Questionario.pdf](#) compilato in forma anonima, ha visto la distribuzione di copie cartacee presso tutti i punti di aggregazione al fine di consentire una più ampia partecipazione all'iniziativa dei contributi ricevuti, denominata [stornarellauniversAbile.](#)

Lo stesso modello di scheda è stato reso disponibile sul sito del Comune alla nuova sezione creata per l'occasione e denominata appunto [stornarellauniversAbile.](#)

Le schede sono state raccolte in un'urna disponibile nell'ingresso della Casa Municipale ove le schede sono state riconsegnate compilate in maniera anonima..

La relativa raccolta dati ha consentito poi al tecnico estensore del Piano, in un successivo Tavolo Tecnico con l'Amministrazione, di poter comprendere al meglio le necessità e le criticità del territorio urbano di Stornarella (FG) da parte di chi lo utilizza e lo frequenta e sulla scorta della disamina dell'intera raccolta dati proveniente dalle schede-questionario, sono state redatte, integrate e completate le schede rilievo relative agli Ambiti Edilizi e agli Ambiti Urbani.

27

Il riscontro grafico-documentale è stato raccolto nel Fascicolo delle schede rilievo: ***Elaborato 4.RIL.AU -Rilievo Ambito Urbano-*** e ***Elaborato 5.RIL.AE Rilievo Ambito Edilizio.***

2.4.4 Articolazione e natura del Piano

Il Piano ha come destinatari i cittadini, e ha nell'Amministrazione Comunale il soggetto attuatore ed esecutore, esso ha avuto come approccio metodologico un'impostazione ovviamente operativa piuttosto che semplicemente narrativa immaginando gli operatori esecutori degli interventi che si troveranno a "leggere" e gestire il Piano per la redazione dei progetti esecutivi.

Per ogni rilevata criticità, si è cercato di mettere il futuro progettista dell'attuazione delle indicazioni di Piano, nella condizione di:

-non dover analizzare il percorso o l'edificio alla ricerca delle barriere da risolvere,

ma di eliminare quelle già indicate dal P.E.B.A.

Il P.E.B.A. indica:

- La criticità da eliminare

Il modo migliore per descriverla è stato fotografarla e catalogarla nel fascicolo delle schede rilievo **4.RIL.AU** e **5.RIL.AE** derivate dallo schema delle Linee guida della Regione Puglia.

- Dove si trova la criticità da eliminare

Una mappatura lungo il percorso-spazio urbano e all'interno degli edifici pilota, riporterà in specifiche schede con planimetrie di dettaglio (elaborati **8.SCH.pro.AU** e **9.SCH.pro.AE**), le criticità con il "livello di accessibilità" rilevati nello stato di fatto e gli interventi proposti con schemi, indicazioni puntuali di localizzazione, stima dei costi

28

Analogamente sono state mappate le stesse criticità ma raccolte in una tavola di insieme con indicazioni specifiche relative all'accessibilità degli Ambiti Urbani (Planimetria **6.PLN.PAU**) e Tavola delle priorità degli interventi Planimetria Livello degli interventi **7.PLN.PAE**).

- La soluzione tipo alla quale il progetto esecutivo deve ispirarsi

Nel P.E.B.A. è indicata la soluzione migliore per il superamento della criticità e queste proposte di intervento sono raccolte nel fascicolo delle schede di progetto elaborato **8.SCH.pro.AU** per gli Ambiti Urbani e elaborato **9.SCH.pro.AE** per gli Ambiti Edilizi.

- Costo di ogni criticità

A fronte dell'intervento ipotizzato per il superamento/adequamento della criticità rilevata, il Piano contiene in sé la stima globale di tutti gli interventi, riportati a lato della scheda per ogni singolo intervento con i relativi indici di priorità con i quali consentire all'Amministrazione di calibrare i singoli interventi in funzione delle disponibilità finanziarie.

Per quanto attiene invece alla sua struttura, il Piano, secondo le stesse indicazioni

delle Linee guida della Regione Puglia, si sviluppa in 2 ambiti:

1. Ambito Edilizio (AE)

- Individuazione di edifici pubblici.
- Localizzazione spazi e edifici privati di interesse pubblico.

2. Ambito Urbano (AU)

- Individuazione di spazi pubblici.
- Individuazione di strade, piazza, percorsi pedonali, ciclabili, giardini.

Per ciascun ambito il lavoro si è articolato attraverso 3 distinte fasi:

Prima fase

ANALISI dello stato di fatto Ambito Edilizio.

29

- Censimento degli edifici dell'Ente in Ambito Edilizio e Indagine delle condizioni di accessibilità e visibilità in Ambito Edilizio. Schede RILIEVO (AE).
- Partecipazione all'indagine estesa a cittadini, associazioni e gestori servizi pubblici.
- Planimetria Ambito Edilizio / livelli di criticità.

ANALISI dello stato di fatto Ambito Urbano.

- Censimento degli spazi urbani in Ambito Urbano e Indagine delle condizioni di accessibilità e visibilità in Ambito Urbano. Schede RILIEVO (AU).
- Partecipazione all'indagine estesa a cittadini, associazioni e gestori servizi pubblici.
- Planimetria Ambito Urbano / livelli di criticità.

Seconda fase

PROGETTAZIONE

- Indicazioni progettuali per eliminazione criticità in Schede PROGETTO (AE), Tabelle e Abachi di rilievo.

- Indicazioni progettuali per eliminazione criticità in Schede PROGETTO (AU), Tabelle e Abachi di rilievo.
- Tabelle / Abachi / Planimetria Ambito Edilizio (AE).
- Tabelle / Abachi / Planimetria Ambito Urbano (AU).

Terza fase

PROGRAMMAZIONE

- Individuazione delle priorità e della posizione temporale per ciascun intervento.
- Stima presunta dei costi di ogni singolo intervento e raggruppamento per dati omogenei dei costi e delle priorità temporali raggruppati nell'elaborato.

CAPITOLO 3 ANALISI DELLO STATO DI FATTO – fase A

3.1 Individuazione Ambiti di intervento

Dall'osservazione diretta, dai colloqui per raccogliere informazioni generali sui modi d'uso degli spazi eseguita nel corso delle riunioni congiunte con le associazioni operanti sul territorio, dalle indicazioni fornite dall'Amministrazione, e tenuto conto anche dei dati raccolti con le schede questionario nell'ambito dell'evento [stornarellauniversAbile](#), sono state delineate le zone di rilievo e l'elenco delle strutture di interesse pubblico ubicate lungo i percorsi prescelti.

Il rilievo ambientale è stato redatto utilizzando due supporti di raccolta dati (schede), uno per gli spazi esterni o Ambiti urbani (strade, percorsi pertinenziali, ecc..) ed uno per quelli interni Ambito edilizio (edifici). 31

Gli Ambiti selezionati all'interno del quadro cartografico generale, sono stati oggetto di analisi puntuali e di proposte progettuali in relazione ad una programmazione decennale e sono stati selezionati in ragione di criteri così condivisi:

- **Edifici e/o Unità ambientali** di interesse pubblico.
- **Rilevanza** del tracciato in termini di frequentazione e di utilizzo pedonale.
- **Presenze di servizi pubblici** o di uso pubblico, luoghi di interesse, attrattori.
- **Dislocazione dei percorsi di collegamento** a servizio di unità ambientali di interesse pubblico.

3.2 Individuazione edifici pubblici

Ad ogni classe di edifici individuati è stato associato un codice di individuazione **En** (E= Edilizio n= numero progressivo) preceduto da un simbolo grafico specifico per ogni categoria di destinazione d'uso (▣Edifici Pubblici, ✕Strutture sanitarie, ●Edifici

istruzione e cultura, ☐Attività sportive, ★Edifici di culto) che ha determinato il seguente elenco:

★

- ▣ E1.1 Palazzo municipale
- ▣ E1.2 Uffici Postali
- ▣ E1.3 Uffici Comunali (UTC)
- ▣ E1.4 Stazione dei carabinieri

- ✕ E2.1 Poliambulatorio/Consultorio
- E3.1 Istituto comprensivo "Aldo Moro"
- E3.2 Liceo scientifico "Federico II"
- E3.3 Biblioteca
- E3.4 Scuola Materna
- E3.5 Scuola Primaria
- ▣ E4.1 Centro polivalente per disabili

32

3.3 Individuazione percorsi urbani

Rilevati e analizzati secondo il principio e l'importanza della "continuità", per cui se in un solo punto del tragitto vi è una criticità, l'intero percorso diventa un ostacolo, i percorsi e le aree urbane sono individuati con il codice U01/U02/...U_n e con linee di colore nero nella Planimetria generale Ambiti, con i 3 colori verde, arancio e rosso rispettivamente per rappresentare il livello **BUONO**, **MEDIO**, e **SCARSO** di accessibilità/sicurezza rilevati e blu, celeste e azzurro per rappresentare il livello **ALTO**, **MEDIO**, e **BASSO** di accessibilità/sicurezza di progetto del percorso stesso.

I percorsi così selezionati nel P.E.B.A. sono stati individuati anche e soprattutto con gli Uffici Comunali coinvolti nella formazione del Piano, tenuto conto anche delle risultanze della mappatura avvenuta con il Questionario pubblico e sono risultati i seguenti:

- U01. C.so Vittorio Emanuele III / Piazza Umberto I / L.go Duomo
- U02. Corso Garibaldi
- U03. Via XX settembre / Via Puccini / Via Principe di Piemonte
- U04. L.go Risorgimento
- U05. Via Palermo / Via Ascoli Satriano

Per questa selezione il concetto di continuità nell'Accessibilità Urbana ha rivestito un'importanza fondamentale per garantire che tutti possano vivere lo spazio pubblico in sicurezza e autonomia. Immaginiamo che lungo un tragitto troviamo marciapiedi, rampe e attraversamenti pedonali ben progettati, se in un solo punto manca però un attraversamento sicuro o una rampa, l'intero percorso diventa un ostacolo. È come avere un puzzle perfetto ma con un pezzo mancante, senza quel dettaglio, il quadro complessivo non è completo. Il concetto di "continuità" sottolinea proprio questo: per essere veramente accessibile, un percorso deve esserlo **in ogni sua parte**. Non basta intervenire in maniera frammentata, "a macchia di leopardo", in punti isolati della città. È necessario che le soluzioni siano integrate e diffuse lungo tutto il territorio, per garantire che nessun tratto diventi un punto critico.

33

3.4 Analisi degli Ambiti individuati con schede-rilievo

Il rilievo dello stato di fatto degli Ambiti evidenziati nel P.E.B.A. è stato condotto attraverso la scheda-rilievo mutuata dallo schema delle LINEE GUIDA DELLA REGIONE PUGLIA, ogni scheda (stringa blu per Ambiti Urbani e stringa verde per Ambiti Edilizi) contiene:

- in testata il codice del Fascicolo che le raccoglie **4.RIL.AU** (**RIL**ievo**AmbitoUrbano**) ovvero **5.RIL.AE** (**RIL**ievo**AmbitoEdilizio**) e a seguire il codice **U.01r** o **E.1.1r** della scheda specifica per ogni Ambito (Edilizio o Urbano);
- nella 1^a colonna una semplice successione numerica degli elementi evidenziati;
- nella 2^a colonna l'ambito puntuale di verifica, riferito ad ogni tipo di Ambito Edilizio o Urbano;
- nella 3^a colonna i riferimenti normativi che regolano l'adeguata dotazione del livello di accessibilità dell'ambito specifico investigato;
- nella 4 e 5^a colonna l'esistenza o meno delle condizioni prescritte dalla Normativa vigente per l'ambito specifico riportato;
- nella 6^a colonna eventuali osservazioni speditive rilevate sul campo;
- nella 7^a colonna un termine numerico di rilievo da 1 a 3 che rapportato col suo omologo riferito ad una configurazione convenzionalmente di massima inaccessibilità, determina un valore di "accessibilità dell'ambito investigato che si confronta con un valore riveniente dal rapporto di 1/3 (accessibilità BUONA), di 2/3 (accessibilità MEDIA), 3/3 (accessibilità SCARSA).

Ambito Urbano rilievo Elaborato: **4.RIL.AU**

scheda **U.01r** percorsi aree urbane

Comune- percorso **U01** Via Mario Rossi 23.06.2025

RIF Ambito Urbano di verifica					
1	PAVIMENTAZIONE	Rif. Normativo	SI	NO	Note
1.1	Percorso pedonale. Il percorso pedonale perimetrale alla corsia carrabile è largo meno di 90 cm e presenta strozzature??	D.P.R. 503/96 art. 4 e 5 DM 236/89 artt. 4.2, 4.2.1 e 8.2.8.2.1		X	Il sistema di C.Vittorio Emanuele/Piazza Umberto I/Lgo Duomo da diversi anni è diventata una zona completamente pedonale
1.2	Pendenza. La pendenza trasversale è superiore all'1%?	D.P.R. 503/96 art. 4 e 5 DM 236/89 artt. 4.2, 4.2.1 e 8.2.8.2.1		X	Tutta l'area è felicemente in piano
1.3	Superficie del percorso. La superficie del percorso risulta sdruciolevole? La finitura del percorso risulta degradata e/o sconnessa?	D.P.R. 503/96 art. 15, DM 236/89 artt. 4.2.2 e 8.2.2		X	L'intera pavimentazione dell'area investigata ha una superficie in perfette condizioni, data la sua recente realizzazione
1.4	Elementi sporgenti. Ci sono elementi nel percorso che sporgono dalla quota della pavimentazione?	D.P.R. n.503/96 art. 15, D.M. n.236/89 Art. 4.2.2 e 8.2.2		X	La sistemazione dell'area presenta piantumazioni, panchine e aree di sosta pedonali in un sistema non sempre leggibile per un ipovedente
1.5	Intersezioni. Le intersezioni del percorso pedonale e zona carrabile sono opportunamente segnalate anche ai non vedenti?	D.P.R. n.503/96 art. 5 e 6, D.M. n.236/89 Art. 4.2, 4.2.1 e 8.2.1		X	
1.6	Complanarità. Dove il livello del passaggio pedonale coincide con quello della carreggiata è ben delimitato?	D.P.R. n.503/96 art. 5, D.M. n.236/89 Art. 8.2.1 e 8.2.1		X	
6					
2	DISLIVELLI		SI	NO	Note
2.1	Rampa. E' necessario prevedere l'inserimento di una rampa per il superamento dei gradini ortogonali	D.P.R. n.503/96 art. 4 e 7, D.M. n.236/89 Art. 4.1.10, 4.1.11 e 8.1.10, 8.1.11			
2.2	Variazioni di livello. Le eventuali variazioni di livello dei percorsi tramite rampa sono evidenziate con variazioni cromatiche?	D.P.R. n.503/96 art. 4 e 7, D.M. n.236/89, Art. 4.1.10, 4.1.11 e 8.1.10, 8.1.11			
2.3	Rampe da sostituire. E' necessario prevedere la sostituzione delle eventuali rampe?	D.P.R. n.503/96 art. 4 e 7, D.M. n.236/89 Art. 4.1.10, 4.1.11 e 8.1.10, 8.1.11			Rampe assenti
2.4	Dislivelli. Si rileva la necessità di superare un dislivello creato da una serie di gradini tramite meccanismi?	D.P.R. n.503/96 art. 4, D.M. n.236/89 Art. 4.1.12, 4.1.13 e 8.1.12, 8.1.13		X	
1					
3	OSTACOLI		SI	NO	Note
3.1	Elementi di arredo. Gli elementi di arredo riducono il passaggio al di sotto dei 90 cm?	D.P.R. 503/96 artt. 4.5, DM 236/89 artt. 4.2, 4.2.1, e 8.2.1		X	
3.2	Elementi di arredo bis. Ci sono elementi di arredo posti ad altezza da terra inferiore a 2,10 m?	D.P.R. 503/96 artt. 4.5, DM 236/89 artt. 4.2, 4.2.1, e 8.2.1		X	
2					
4	PARCHEGGIO		SI	NO	Note
4.1	Numero di parcheggi. I parcheggi riservati alle persone con ridotta o impedita capacità motorie sono inferiori ad uno ogni 50?	D.P.R. n.503/96 art. 13 e 16, D.M. n.236/89 Art.4.2.3e 8.2.3		X	
4.2	Segnaletica. La segnaletica verticale/orizzontale rispetta la normativa?	D.P.R. n.503/96 art. 13 e 16, D.M. n.236/89 Art.4.2.3e 8.2.3		X	Presente la segnaletica orizzontale ma solo negli attraversamenti pedonali, mentre è del tutto assente quella verticale
4.3	Segnaletica orizzontale. E' presente almeno la segnaletica orizzontale ad indicazione di percorso protetto	D.P.R. n.503/96 art.1, D.M. n.236/89 art.2			
2					

5 ILLUMINAZIONE / SEMAFORO				
5.1	Illuminazione. E' necessario prevedere inserimento o adeguamento dell'illuminazione pubblica?	D.P.R. n.503/96 art.6	X	0
5.2	Semaforo. E' necessario prevedere la sostituzione del semaforo esistente con uno per non vedenti?	D.P.R. n.503/96 art.6	X	0
2				8

13 N numero di elementi analizzati Scheda U01
26 Numero massimo livello criticità (N x 2 di media)

13
26 50%

$\frac{26}{3} \times 1 = 9$

$\frac{26}{3} \times 2 = 17$

$\frac{26}{3} \times 3 = 25$

Livello di accessibilità

Buono

Buono

Medio Alto

Scarso

Priorità di intervento

Alta

1° Alta

2° Media

3° Bassa

(In relazione al'utilità, destinazione d'uso e rilevanza dell'edificio in quanto elemento strutturale/simbolico)

Indice di priorità da incrociare col dato di programmazione degli interventi in 10 anni, la coppia 7/anno determinerà l'assoluta priorità (a parità d'indice prevale l'anno di intervento previsto)

Accessibilità	Rilevanza ALTA	Rilevanza MEDIA	Rilevanza BASSA
SCARSA	1	2	3
LIMITATA	4	5	6
BUONA	7	8	9

La sintesi del livello di accessibilità (Verde, Arancio o Rossa) si affianca al giudizio di livello di priorità nel tempo dell'intervento, dipendente da una valutazione sul campo della gerarchia in termini di fruizione/utilizzo dell'Ambito nel contesto generale. Questi 2 dati colorano di rosso, arancio e verde (ACCESSIBILITA') i percorsi lungo i quali sono state rilevate puntualmente le criticità di accesso con riferimento alla simbologia della relativa legenda (v. **6.PLN.PAU** (PLANIMETRIA livello di Accessibilità Ambiti Urbani); colorano altresì di celeste, azzurro e blu i percorsi in relazione alla loro PRIORITA'.

35

LEGENDA STATO DI FATTO

- percorsi pedonali a raso
- ===== marciapiedi
- ||||| attraversamenti pedonali a raso (rosso se assenti)
- ||||| attraversamenti pedonali su dosso
- ||||| attraversamenti NON raccordati
- ▲ ostacolo fisso / mobile - pericolo
- dislivelli su percorsi pedonali
 - uno o più gradini non raccordati
 - scivolo non adeguato
- dislivelli su attraversamenti
 - gradino non raccordato
 - scivolo non adeguato / scivolo non segnalato
- P₆ - parcheggi riservati assenti
- ▲ - strettoia inf 90cm
- percorsi guidati assenti
- ▲ - segnaletica tattile scivolo



CAPITOLO 4 PROGETTAZIONE INTERVENTI – fase B

4.1 Elaborazione dei Dati raccolti

Il P.E.B.A. si configura come uno strumento dinamico, concepito per essere periodicamente aggiornato in modo da rispondere tempestivamente alle evoluzioni del contesto territoriale, ed essere di supporto ai tecnici redattori di progetti e all'Amministrazione per gli interventi sul patrimonio pubblico. In questa ottica, la mera restituzione dei dati raccolti mediante elaborati stampabili o cartacei risulterebbe riduttivo e rischierebbe di compromettere l'obiettivo strategico di flessibilità e reattività che il piano intende perseguire. 37

Pertanto, il passo successivo all'Approvazione del Piano sarà la elaborazione dello stesso in modalità differenziata; da un lato documenti di divulgazione semplificata, in formato PDF, che facilitino una prima interpretazione delle informazioni; dall'altro, la realizzazione di una versione software interattiva, capace di supportare interrogazioni tematiche in base alle specifiche esigenze degli utilizzatori finali adottando una soluzione software di alto livello che sfrutti le potenzialità dei Sistemi Informativi Geografici (GIS), integrando così la cartografia con le singole schede di rilevazione, e garantire una rappresentazione spaziale e analitica approfondita dei dati.

Questo approccio multiformato assicura che il P.E.B.A. rimanga uno strumento versatile e aggiornabile, in grado di supportare processi decisionali informati per favorire interventi mirati per l'eliminazione delle barriere architettoniche.

4.2 Principi di riferimento progettuale. Criticità e soluzioni progettuali

L'obiettivo della fase progettuale consiste nel migliorare in modo significativo l'accessibilità dell'area d'intervento. Le soluzioni individuate non solo rispettano i requisiti tecnico-normativi previsti, ma fanno riferimento anche ai principi della Progettazione Universale. È fondamentale comprendere che l'accessibilità non è un attributo statico e universale, bensì una qualità che deve essere costantemente valutata e modulata in relazione alle diverse esigenze degli utenti. Un ambiente infatti, può risultare pienamente accessibile per alcune categorie di fruitori, mentre per altre, con differenti necessità, l'accessibilità potrebbe risultare solo parziale.

Il nostro compito di progettisti è di integrare queste variabili nella progettazione, sviluppando soluzioni flessibili e inclusive che rispondano efficacemente alle molteplicità di esigenze presenti in un contesto in continua 38 evoluzione. Nel corso dell'analisi condotta nella fase A, sono state individuate le diverse criticità che incidono sulla fruibilità degli spazi e dei percorsi e a ognuna di esse o gruppo di criticità è stata associata una soluzione progettuale mirata. Le soluzioni proposte sono state sviluppate con un approccio che ne consente, laddove opportuno, la replicabilità in contesti analoghi; ogni intervento è stato studiato con l'obiettivo di superare le barriere presenti, adottando due strategie principali:

1. **Eliminazione dell'ostacolo** – Quando possibile, la rimozione fisica della barriera rappresenta la soluzione più efficace per garantire la piena accessibilità.
2. **Integrazione dell'ambiente con elementi qualificanti** – Nei casi in cui l'eliminazione dell'ostacolo non sia stato praticabile o sufficiente, si è intervenuto attraverso l'introduzione di dispositivi e strutture che migliorano la fruibilità dello spazio. Le soluzioni proposte sono state studiate per integrarsi armoniosamente con l'ambiente circostante, con la possibilità di essere replicate in contesti simili per ampliare l'efficacia degli interventi.

E' stato scelto, per quanto risultato possibile, un approccio mai limitato alla risoluzione di singole criticità per migliorare in modo significativo il livello di

accessibilità di un ambiente costruito ma, viceversa, è stato adottato un approccio progettuale il più possibile ampio, che ha analizzato il problema da diverse prospettive e con differenti livelli di intervento.

Ad esempio, nel caso di un tratto di marciapiede caratterizzato da molteplici barriere architettoniche e di rilevante importanza per la comunità, un insieme di interventi puntuali potrebbe portare solo a un miglioramento marginale dell'accessibilità, in alternativa, l'elaborazione di un progetto complessivo, anche in una fase preliminare, consente di ridefinire l'intera area di intervento con un approccio sistemico.

Questo tipo di soluzione non solo garantisce una maggiore coerenza tra le modifiche apportate, ma assume anche una valenza strategica d'insieme, ampliando l'efficacia delle azioni intraprese e massimizzando l'impatto positivo sulla fruibilità per tutti gli utenti.

39

4.3 Criteri e strutture di elaborazione delle soluzioni progettuali

Le soluzioni progettuali sono state sviluppate tenendo conto di diversi elementi fondamentali, al fine di garantire interventi efficaci e conformi alle normative vigenti ma anche tenendo presente eventuali vincoli esistenti (storici, strutturali impiantistici di sicurezza), di indicazioni e suggerimenti espressi dai portatori di interesse nel corso degli incontri partecipativi.

In particolare, l'elaborazione delle proposte è basata su: Normativa Tecnica di settore con riferimento specifico alla Legge n.13 del 9 gennaio 1989, al D.M. 236/89, alla Legge n. 104 del 05/02/1992 "Legge-Quadro per l'assistenza, l'integrazione sociale e i diritti delle persone handicappate", alla Legge Regionale n. 67/2018e ad altre disposizioni pertinenti.

Ogni proposta di soluzione progettuale si compone di diversi elementi necessari per garantire una corretta interpretazione e attuazione degli interventi:

- Schema grafico esplicativo dell'Ambito analizzato, che include Planimetria di prossimità con le criticità rilevate in rosso, fotografie "parlanti" delle criticità e delle buone prassi, disegni tecnici, o altre rappresentazioni visive utili a chiarire il successivo intervento previsto;
- Indicazioni in calce allo schema grafico
 - a) delle indicazioni "BUONO", "MEDIO", "SCARSO" del "livello di accessibilità rilevato" (verde-giallo-rosso);
 - b) delle indicazioni "ALTO", "MEDIO", "BASSO" del livello di priorità (blu, azzurro, celeste)

40



Scala 1:1000

Priorità di intervento

Bassa

3^ Bassa

2^ Media

1^ Alta



- Analisi e descrizione testuale dell'**Ambito**, contenente informazioni dettagliate mutuata dalla Scheda-rilievo tra cui
 - Materiali, criticità, intersezioni, complanarità etc.
 - Ulteriori elementi significativi di natura funzionale e tecnica, utili a indirizzare la successiva fase di progettazione esecutiva;

ANALISI delle criticità rilevate nell'Ambito Urbano UOS - riferite ai dati della scheda-rilievo

Riferimento scheda rilievo

Descrizione Ambito

L'Ambito U5 è il parco verde urbano di Vico, comunemente chiamato, anche qui, Villa Comunale di fatto una piazza/giardino. Ubicato a sud-est del centro storico esso è di fatto l'elemento di connessione tra la parte storica e il tessuto urbano di più recente realizzazione confinante con via Aldo Moro, via Togliatti, via Papa XXIII e via Risorgimento. La sua discreta estensione gli permette di ospitare un'ampia area verde per la sosta e il passeggio all'ombra di alberi di melograno, ipocastano pino, ontano, un'area per i giochi dell'infanzia, un palazzetto-auditorium, qualche locale di aggregazione. E' un polo vitale della città, offre spazi verdi per il relax, aree gioco per i bambini, luoghi di aggregazione per giovani e anziani, e scenari culturali come il teatro all'aperto una volta all'aperto, ora chiuso e coperto. E' un ambiente inclusivo che stimola la socialità, il benessere e la partecipazione. Un punto d'incontro tra natura, comunità e cultura.

1. Pavimentazione, pendenze, sporgenze, intersezioni, complanarità

L'intero Ambito e gli stessi percorsi veicolari che lo attraversano sono contornati da marciapiedi la cui pavimentazione è in ottimo stato, mai sdrucciolevole; le pendenze trasversali sono in piano e non sono state rilevate sporgenze che ne possano ridurre la fruibilità; in ogni tratto i percorsi e gli spazi non veicolari sono protetti dal cordone di bordo che ne determina una utile non complanarità lì dove questa è risolta con rampe o scivoli.

2. Dislivelli, rampe, segnaletica

All'interno dell'Ambito i percorsi pedonali non hanno cambi di pendenze risultando tutta l'area del parco sostanzialmente in piano, non vi sono dunque rampe e l'aggiornamento della segnaletica costituirebbe un valore aggiunto.

3. Ostacoli, elementi di arredo

Trattandosi di un'area di relativa recente sistemazione, essa non presenta particolari problemi di accessibilità legati a ostacoli o a impedimenti dovuti ad oggetti di arredo urbano, tranne che in alcuni brevi tratti in cui è presente una vecchia alberatura e altri in cui sono presenti dei pali dalla puppella illuminazione.

4. Parcheggi

Considerata la posizione centrale del parco, ubicato tra il centro storico e la recente parte urbana della città, l'alto livello di frequentazione e la sua funzione di attrattore per qualsiasi tipo di utente, sarebbe normale prevedere qualche stallo di parcheggio riservato.

PROGETTO Interventi segnalati per l'Ambito Urbano UOS

1. Pavimentazione, pendenze, sporgenze, intersezioni, complanarità

1.1. Interventi di sistemazione generale dell'area abbastanza recenti hanno consegnato un parco e marciapiedi che lo contornano compreso quelli dei percorsi veicolari che lo attraversano, in buono stato. Nessun intervento quindi sulla pavimentazione o sulle complanarità, quest'ultima risolta tutte con segnaletiche adeguate previste nel Piano.

2.1. trattandosi di un'intero Ambito isolivello non vi sono salti di quota tra diverse zone dell'Ambito U5, vi è tuttavia la necessità di dotare l'Ambito di adeguato numero di interventi per ripristinare/adequare "attraversamenti pedonali" e di realizzarne di nuovi.

2. Dislivelli, rampe, segnaletica

Le recenti realizzazioni e sistemazioni di tutta l'area ha dotato l'Ambito UOS di un sistema di percorsi protetti abbastanza adeguato, tranne che per qualche episodica criticità risolta col presente Piano. Sicuramente vanno ripristinate con più adeguatezza le segnaletiche orizzontali rilevate e da mantenere mentre altre vanno realizzate ex novo.

2.1. In taluni casi l'attraversamento qui proposto ricade in corrispondenza di un ingresso all'area del parco da strada veicolare ove questo manca (come in via papa Giovanni XXIII).

2.4. Talvolta è la necessità di una maggiore prossimità ad un servizio o ad un incrocio (come nel caso del parcheggio adiacente all'Anfiteatro o

2.3. in prossimità dell'ufficio postale),

2.4. ovvero per traslare l'attraversamento in un punto più largo del marciapiede per consentire una salita ad esso con spazio di manovra non inferiore a 150cm di diametro (come nel caso di via Aldo Moro)

2.5. In tutti gli altri casi si è trattato di ripristinare la segnaletica a terra deteriorata e non più adeguata. 22*€ 300

€ 6600,00

2.6. In corrispondenza di nuovi passaggi e in passaggi preesistenti si realizzeranno rampe multidirezionali. 16*€ 406,20

€ 6.499,20

3. Ostacoli, elementi di arredo

3.1. In fondo a via Aldo Moro con innesto di via Lanzetta presente una vecchia alberatura che non è utile spiantare assolutamente, viceversa al suo rigiro in via Lanzetta è da sopstare una coppia di pali che restringono il passaggio sul marciapiede al di sotto dei 90cm. 2*€ 919,70

€ 1.839,40

3.2. Con la realizzazione di nuovi attraversamenti si rende necessario realizzare su cordoni di marciapiedi esistenti lo smusso a scivolo. 14*€ 109,87

€ 1.538,18

3.3. Rampa multidirezionale in corrispondenza di nuovi e preesistenti passaggi pedonali. 16*€ 496,05

€ 7.936,80

4. Parcheggi riservati

4.1. Adeguamento di segnaletica orizzontale e verticale a contrassegnare parcheggio riservato (1/50 posti auto) con indicazione spazi di manovra via Zingarelli all'ingresso area Ufficio postale;

4.2. via Rostagno all'ingresso area Auditorium;

4.3. slargo via Aldo Moro via Rostagno all'ingresso area Auditorium;

4.4. via Zingarelli all'altezza del civico 5 esistente da ripristinare;

4.5, 4.6. Inizio via Papa Giovanni XXIII e prossimità scuola; 6*€ 359,00

€ 2.154,00

Stima dei costi sommari

Ambito U.05

€ 26.970,58

- Descrizione puntuale degli interventi con indicazioni dimensionali, di materiali da impiegare, soluzioni tipologiche da adottare e relativi dei singoli interventi e di quello totale dell'Ambito
- Riferimenti dimensionali e prescrizioni prestazionali, in relazione alle norme tecniche di riferimento.

NTR Riferimenti dimensionali e prescrizioni prestazionali*

1. Nella realizzazione del percorso parapetonale si raccomandano materiali adeguati e larghezza minima di 90cm. Saranno utilizzati materiali tattili del sistema LVE; la pendenza max trasversale ammissibile 1%.

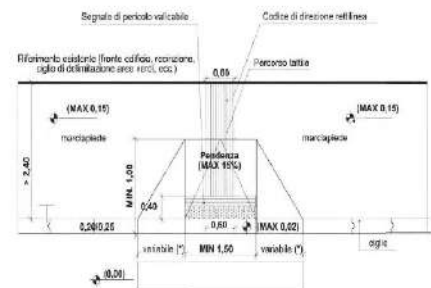
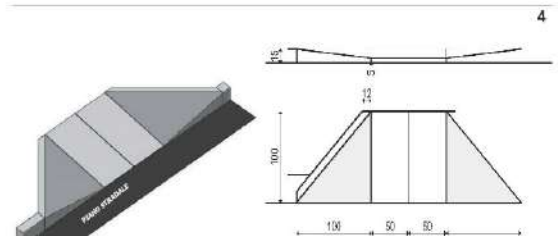
Nella realizzazione di nuovi cigli stradali si raccomanda un'altezza non superiore ai 15 cm e di boccianare finemente la superficie di calpestio.

2.1-2.5 Per gli attraversamenti pedonali, lì dove la larghezza dell'intersezione carrabile lo consente, riferirsi alla tabella specifica delle dimensioni.

2.6 Le caratteristiche fisiche e prestazionali degli scivoli e delle rampe sono analoghe a quelle dei percorsi pedonali; per le loro caratteristiche, le modalità di raccordo e le loro segnalazioni si raccomanda di seguire gli schemi qui riportati.

4.1, 4.2 Il DPR 503/1996 e il DM 236/1989 definiscono le caratteristiche, le modalità di segnalazione e la categoria di utenti che possono usufruire di tali spazi. Il DPR 503/1996 stabilisce le dimensioni minime dei parcheggi per disabili (larghezza minima di 3,20 metri e lunghezza di almeno 6 metri) e le modalità di segnalazione.

Descrizione	Lavoro Cavigli	
	PENTABARO	Tutti i materiali BASTARDI
Altezza massima dell'intersezione "A"	3,30m (DM)	2,14m (DM) 2,14m (DM) 2,14m (DM) 2,14m (DM)
Altezza massima dell'intersezione "B"	3,30m	2,14m
Altezza massima dell'intersezione "C"	3,30m	2,14m
Altezza massima dell'intersezione "D"	3,30m	2,14m
Altezza massima dell'intersezione "E"	3,30m	2,14m
Altezza massima dell'intersezione "F"	3,30m	2,14m
Altezza massima dell'intersezione "G"	3,30m	2,14m
Altezza massima dell'intersezione "H"	3,30m	2,14m
Altezza massima dell'intersezione "I"	3,30m	2,14m
Altezza massima dell'intersezione "J"	3,30m	2,14m
Altezza massima dell'intersezione "K"	3,30m	2,14m
Altezza massima dell'intersezione "L"	3,30m	2,14m
Altezza massima dell'intersezione "M"	3,30m	2,14m
Altezza massima dell'intersezione "N"	3,30m	2,14m
Altezza massima dell'intersezione "O"	3,30m	2,14m
Altezza massima dell'intersezione "P"	3,30m	2,14m
Altezza massima dell'intersezione "Q"	3,30m	2,14m
Altezza massima dell'intersezione "R"	3,30m	2,14m
Altezza massima dell'intersezione "S"	3,30m	2,14m
Altezza massima dell'intersezione "T"	3,30m	2,14m
Altezza massima dell'intersezione "U"	3,30m	2,14m
Altezza massima dell'intersezione "V"	3,30m	2,14m
Altezza massima dell'intersezione "W"	3,30m	2,14m
Altezza massima dell'intersezione "X"	3,30m	2,14m
Altezza massima dell'intersezione "Y"	3,30m	2,14m
Altezza massima dell'intersezione "Z"	3,30m	2,14m



Questo approccio strutturato consente di garantire interventi coerenti con le necessità del territorio, ottimizzando le risorse e assicurando un miglioramento concreto dell'accessibilità e della fruibilità degli spazi pubblici.

4.4 Stima dei costi degli interventi progettati

Per ciascuna criticità individuata è stato fondamentale associare una stima dei costi relativi alla specifica proposta progettuale adottata. Questa valutazione consente di pianificare e realizzare interventi correttivi in maniera mirata ed efficace.

Metodologia di calcolo dei costi. La stima dei costi per la soluzione di una singola criticità è stata elaborata in considerazione dei seguenti elementi:

- **Misurazioni e materiali**

La base di calcolo è rappresentata dalle misurazioni effettuate durante la fase di rilievo, unitamente alla scelta dei materiali più adeguati in relazione al contesto specifico.

- **Lavorazioni necessarie**

Vengono considerati tutti i processi che contribuiscono a realizzare l'opera finita a regola d'arte. Ad esempio, nel caso del rifacimento di un tratto di pavimentazione, il prezzo include i costi per demolizioni, scavi, realizzazione dei sottofondi, nonché la fornitura e la posa del materiale specifico.

- **Riferimenti tariffari**

La quantificazione si basa sui prezzi unitari indicati nel più recente Prezziario Regionale Puglia o su altri riferimenti applicabili ai Lavori Pubblici. Lì dove tali riferimenti non sono disponibili, si è proceduto con un'analisi dettagliata dei costi per singola voce, garantendo valutazioni oggettive.

- **Esclusioni dalla stima**

Il costo finale dei lavori è calcolato al netto dell'IVA.

Esempio di analisi prezzi

Spostamento palo preesistente di pubblica illuminazione del tipo artistico

[illegible]

44

L'approccio descritto assicura che ogni intervento sia accompagnato da una valutazione economica precisa e trasparente, in grado di supportare decisioni progettuali coerenti con gli standard qualitativi e le normative vigenti. Questo metodo permette inoltre di pianificare gli interventi in modo sostenibile e replicabile in contesti analoghi, garantendo il rispetto delle regole tecniche e l'ottimizzazione delle risorse.

Il costo complessivo stimato per l'attuazione dell'intero P.E.B.A., si determina sommando i costi previsti per la risoluzione delle singole criticità.

CAPITOLO 5 LA CITTA' UNIVERSABILE- manuale tecnico operativo aperto

5.1 Manuale tecnico di riferimento per la progettazione degli interventi

Accompagna il Piano di Eliminazione delle Barriere Architettoniche (P.E.B.A.) del Comune di Stornarella (FG) il Manuale Tecnico di Riferimento (MTR) che ha il compito di specificare i criteri e le modalità per l'attuazione del Piano stesso, configurandosi altresì come uno strumento normativo per la progettazione degli spazi urbani del territorio comunale.

45

Fornisce, a partire dal regolamento DPR503/96 che stabilisce le norme per eliminare le barriere architettoniche in edifici/spazi pubblici, un quadro di riferimento e le indicazioni operative per la realizzazione degli obiettivi e delle previsioni contenute nel P.E.B.A. Queste sono raccolte in un compendio di soluzioni grafico/dimensionali mutate da vigenti riferimenti normativi e legislativi citati nel testo, che costituisce un modesto strumento operativo e normativo per la progettazione inclusiva, ponendo le basi per interventi che assicurino pari opportunità di fruizione a tutti i cittadini. E' quindi un prontuario rivolto sia ai professionisti coinvolti nella pianificazione e realizzazione degli interventi, sia ai tecnici comunali responsabili della coerenza, valutazione e approvazione dei progetti.

Oltre agli aspetti normativi, il documento raccoglie una serie di linee guida e indicazioni pratiche descrivendo le soluzioni tecniche applicabili alle problematiche più comuni e ne collega l'adozione agli strumenti legislativi, alle norme tecniche e alle pratiche di buon senso in campo.

Nel corso dell'attuazione delle previsioni del P.E.B.A., l'adozione operativa di questo documento, unitamente a tutte le indicazioni di buona prassi in esso contenute non solo garantisce un percorso attuativo del Piano nel rispetto della normativa vigente,

ma contribuisce, più in generale, a consolidare quell'approccio metodologico del Professionista verso il concetto di città/accessibilità per tutti, in cui una disabilità non deve definire l'intera identità di una persona, né limitare le sue possibilità di interazione e partecipazione nella società e né ridurla a una singola etichetta o categoria.

5.2 Antologia aperta di schede operative in aggiornamento continuo

In calce al Manuale tecnico operativo prende corpo a partire dalla redazione e approvazione del Piano, una sezione del Documento dedicata ad un'antologia operativa, concepita come strumento dinamico e in continua evoluzione, finalizzata a identificare e risolvere le criticità legate alla fruibilità degli spazi urbani. 46

Antologia "aperta" giacché l'antologia si configura come un compendio "aperto" e "permanente" di procedure e schede operative, concepite per integrare le indicazioni generali fornite dal Piano.

E' definita "aperta" poiché le schede operative allegate rappresentano procedure specificamente individuate in relazione ai rilievi effettuati e agli interventi proposti nel contesto della redazione del Piano e, ben consci dell'esistenza di una cospicua manualistica inerente questi aspetti, le schede che si vanno raggruppando col tempo, non sono esaustive di ogni aspetto per rappresentare la completezza degli interventi possibili; hanno l'obiettivo, viceversa, di esemplificare alcune soluzioni pratiche senza pretendere di coprire ogni aspetto.

Antologia "permanente" in quanto raccolta in itinere nel tempo, di ulteriori schede in aggiornamento all'elenco iniziale e che di volta in volta andranno ad arricchire il panorama delle soluzioni tecniche inerenti la disabilità anche da punti di vista diversi da quelli normalmente proposti e ritenuti applicabili in ogni contesto.

L'obiettivo principale di questa antologia è fornire quindi, un repertorio di strumenti operativi per affrontare le problematiche legate alla fruibilità degli spazi

pubblici. Ogni scheda operativa mira a facilitare l'implementazione di interventi puntuali che possano migliorare l'accessibilità e l'inclusione, contribuendo così a creare un ambiente urbano più accogliente per tutti i cittadini. Le schede sono redatte con la scorta del prezzario opere pubbliche della Regione Puglia e, per voci in questo non presenti, prezzario DEI ovvero con l'ausilio di dettagliate analisi prezzi per talune lavorazioni.



la città universale

PERCORSO PROTETTO COMPLANARE SEDE VEICOLARE

Riferimenti normativi
D.M. 236/89 art.4.2.1, 8.2.1 D.P.R. 503/96 artt.4,5,6
D.M.6792/2001 Art. 4.1.1

Nelle strade tipo E ed F in ambito urbano, il marciapiede sarà delimitato verso la banchina da un ciglio non sormontabile sagomato (cordolo se marciapiede a raso), di altezza non superiore a 15 cm e con parapetto o barriera parapetto al limite esterno.
Nel caso specifico del percorso pedonale protetto complanare con sede veicolare, sarà protetto da una serie di pali parapetonali anziché da un cordolo, larghezza minima al netto del cordolo 90cm

Designazione Lavorazioni

Palo parapetonale in acciaio					
unità di misura		cad			
categoria di lavoro					
spese per la sicurezza		2,90	3,00%		
incidenza m.d.o. sul totale		87,50	41,73%		
riferimento analisi		Indagine di mercato			
1 mano d'opera					
CC.II.AA.	Operaio IV livello	h		29,55 €	- €
CC.II.AA.	Specializzato edile	h		27,99 €	- €
CC.II.AA.	Qualificato edile 8/30	h	1,75	26,60 €	46,55 €
CC.II.AA.	Comune edile 8/30	h	1,75	23,40 €	40,95 €
					87,50 €
2 Materiali					
LdIA	Paletto in acciaio 100 mm x h0,8mt da cementare	cad	1,00	68,22 €	68,22 €
PUG 25	Magrone di fondazione	cad	0,09	148,55 €	13,37 €
	Canotto da interrare per paletto in ferro	cad	1,00	15,00 €	15,00 €
totale parziale					96,59 €
Spese generali				16,5%	15,94 €
Utile d'impresa				10,0%	9,66 €
TOTALE PREZZO DI APPLICAZIONE					209,69 €



Localizzazione intervento
Ambito AU.3
Via XX settembre
Scheda AU.03



CAPITOLO 6 PROGRAMMAZIONE – fase C

6.1 Criteri e individuazioni delle priorità

6.1.1 Priorità relative agli Attrattori puntuali

Per garantire una programmazione coerente con gli obiettivi del Piano per l'Eliminazione delle Barriere Architettoniche (P.E.B.A.), il Comune, con il supporto di questo Studio tecnico incaricato, ha definito specifici criteri per individuare le priorità di intervento. La selezione degli interventi prioritari si basa sulla loro capacità di rispondere alle esigenze emerse dalla fase di analisi tecnica e partecipata, con la consapevolezza che ogni singolo intervento contribuisce all'obiettivo più ampio di migliorare l'accessibilità urbana nel suo complesso.

Le priorità vengono stabilite valutando la rilevanza di ciascun intervento rispetto alla miglior accessibilità dell'ambiente urbano, degli spazi aperti e degli edifici pubblici, con particolare attenzione alle aree e ai percorsi considerati all'interno del P.E.B.A.

In particolare, la classificazione delle priorità si articola su due livelli fondamentali, strettamente interconnessi:

1. Attrattori puntuali principali. Sono i punti di maggiore interesse e fruizione pubblica, la cui accessibilità è essenziale per garantire l'inclusione di tutti i cittadini. Rientrano in questa categoria:

- Edifici pubblici con un'elevata concentrazione di servizi (municipi, scuole, ospedali, biblioteche, uffici postali, ecc.);

- Aree urbane di aggregazione come piazze, parchi e cimiteri;
- Luoghi culturali e turistici, quali musei, monumenti e aree di interesse storico;
- Parcheggi e infrastrutture di mobilità che favoriscono la connessione con il trasporto pubblico e privato.

2. Percorsi di collegamento tra gli attrattori per garantire un accesso continuo e senza barriere, è fondamentale intervenire sui percorsi pedonali e viari che collegano tra loro gli attrattori puntuali principali. La progettazione di questi percorsi deve assicurare:

- Continuità e sicurezza del cammino, eliminando dislivelli, ostacoli e garantendo una segnaletica adeguata;
- Fruibilità per tutte le categorie di utenti, comprese persone con disabilità motorie e sensoriali;
- Accesso facilitato ai servizi di trasporto pubblico, con particolare attenzione alle fermate degli autobus, alle stazioni ferroviarie e ad altre infrastrutture di mobilità.

49

L'adozione di questi criteri permette di sviluppare un piano di intervento strutturato, che assicuri una progressiva e concreta eliminazione delle barriere architettoniche, migliorando la qualità della vita e l'inclusione sociale all'interno dell'ambiente urbano.

Per gli attrattori puntuali – come edifici pubblici, piazze, parchi, musei, monumenti e altre infrastrutture di rilevanza culturale o funzionale – i criteri esemplificativi utilizzati sono stati:

Numero di persone/utenti raggiunti: Si valuta l'impatto dell'intervento in termini di numero di cittadini a cui viene garantita l'accessibilità.

Tipologia e quantità degli ambienti resi accessibili: In un edificio, ad esempio, un intervento può migliorare l'accessibilità di uno o più uffici o servizi, considerando il

diverso numero di utenti che ne beneficiano a seconda che tali ambienti siano aperti o meno al pubblico.

Rilevanza per le fasce deboli: Particolare attenzione è riservata agli attrattori destinati a fasce vulnerabili della cittadinanza, come anziani e bambini, includendo luoghi di salute, strutture di cura o residenze protette e ambienti dedicati all'istruzione.

Valore simbolico e identificativo: si tiene conto dell'importanza storica o culturale dell'attrattore per la comunità, che ne accresce il valore anche in termini simbolici.

Completezza della risoluzione delle criticità: viene valutata la capacità degli interventi programmati di eliminare tutte le problematiche connesse ad un determinato attrattore.

Sinergie con interventi esterni: si considerano eventuali interventi, esterni al P.E.B.A. 50 e pianificati nel breve periodo, che possano integrare o completare quelli previsti dal Piano.

Segnalazioni della cittadinanza: le istanze e le osservazioni ricevute dai cittadini rappresentano un ulteriore criterio per definire le priorità.

6.1.2 Priorità relative ai percorsi di collegamento

Per quanto riguarda i percorsi che collegano gli attrattori, si adottano criteri analoghi, con particolare attenzione a:

- Numero di persone/utenti raggiunti: analogamente agli attrattori, si valuta l'impatto in termini di utenti beneficiari della migliore accessibilità lungo il percorso.
- Estensione dei percorsi già parzialmente accessibili: si analizza la lunghezza dei tratti di marciapiede o vie parzialmente accessibili che possono essere completati

tramite interventi di raccordo, ad esempio con il raccordo di quota o l'installazione di segnaletica sensoriale.

- Collegamento degli attrattori: un percorso che connette numerosi attrattori – che siano già accessibili o meno – assume maggiore priorità, soprattutto se facilita il collegamento tra strutture importanti, come una fermata dell'autobus e una scuola o tra infrastrutture di trasporto diverse.
- Sicurezza d'uso: particolare attenzione viene data ai percorsi che presentano maggiori rischi per l'incolumità del pedone o che sono maggiormente frequentati da utenti deboli, ad esempio i tratti di avvicinamento alle scuole.
- Risoluzione delle criticità: si considera la capacità dell'intervento di risolvere tutte le problematiche rilevate lungo un tratto di viabilità.
- Sinergia con interventi esterni: anche in questo caso, la programmazione tiene conto di eventuali interventi complementari pianificati nel breve periodo.
- Segnalazioni della cittadinanza: le segnalazioni ricevute dai cittadini aiutano a identificare le aree che richiedono maggiore attenzione.

51

I criteri sopra descritti possono essere applicati anche a gruppi di criticità ricorrenti, che, grazie all'adozione di soluzioni progettuali analoghe, possono essere risolte con procedure comuni. Per una corretta valutazione e calendarizzazione delle opere, è fondamentale considerare:

- le procedure di intervento e di aggiudicazione dei lavori, unitamente alle relative tempistiche.
- la natura del finanziamento disponibile: l'integrazione di finanziamenti ordinari e straordinari può influenzare la programmazione, in quanto è necessario coordinare i tempi di realizzazione degli interventi con quelli di erogazione dei fondi.

Fase C. PROGRAMMAZIONE

ELENCO DEGLI INTERVENTI PER PRIORITA' DESUNTA- AMBITI URBANI										INDICE	PRIORITY
Criteri esemplificativi	Numero di persone/utenti raggiunti:	Estensione dei percorsi già parzialmente accessibili	Collegamento degli attrattori:	Sicurezza d'uso:	Risoluzione delle criticità:	Sinergie con interventi esterni:	Segnalazioni della cittadinanza:	ASSOLOUT	RELATIVI		
	Si valuta l'impatto dell'intervento in termini di numero di utenti beneficiari della migliore accessibilità lungo il persco.	Si analizza la lunghezza dei tratti di marciapiede o vie parzialmente accessibili che possono essere completati tramite interventi di raccordo, ad esempio con il raccordo di quota o l'installazione di segnaletica sensoriale.	Un percorso che connette numerosi attrattori – che siano già accessibili o meno – assume maggiore priorità, soprattutto se facilita il collegamento tra strutture importanti, come una scuola o tra infrastrutture di trasporto diverse.	Particolare attenzione viene data ai percorsi che presentano maggiori rischi per l'incolumità del pedone o che sono maggiormente frequentati da utenti deboli, ad esempio i tratti di avvicinamento alle scuole.	Si considera la capacità dell'intervento di risolvere tutte le problematiche rilevate lungo un tratto di viabilità.	Si considerano eventuali interventi, esterni al PEBA e pianificati nel breve periodo, che possano integrare o completare quelli previsti dal Piano.	Le segnalazioni ricevute dai cittadini aiutano a identificare le aree che richiedono maggiore attenzione.				
peso ponderale	1 2 3 4 5 6 7 8 9	1 2 3 4 5 6 7 8 9	1 2 3 4 5 6 7 8 9	1 2 3 4 5 6 7 8 9	1 2 3 4 5 6 7 8 9	1 2 3 4 5 6 7 8 9	1 2 3 4 5 6 7 8 9	1 2 3 4 5 6 7 8 9			
U01	corso V.Emanuele III corso Umberto l.go Duomo	9	7	7	4	9	5	2	43	7	
U02	via Garibaldi	8	7	5	3	8	2	6	39	2	
U03	via XX settembre via Puccini	4	6	5	2	4	3	1 6	31	3	
U04	largo Risorgimento	4	3	4	2	7	2	1	23	5	
U05	via Palermo via Ascoli Satriano	4	4	3	3	7	2	2	25	10	

Valore massimo di priorità: Indice 9×7 criteri di ponderazione = 63. Le 3 fasi ognuna di 3,3 anni sono individuate dai tre segmenti uguali del valore 63 ($63.3 = 21$)

Livello di priorità assoluto	7 - 21	BASSA	22 - 42	MEDIA	43 - 63	ALTA
Livello di priorità relativo	7 - 10 anni	BASSA	4 - 6 anni	MEDIA	0 - 3	ALTA

6.1.3 Programmazione degli interventi

La programmazione degli interventi viene stabilita dal Comune, con il supporto del progettista incaricato, seguendo i criteri definiti nel punto 6.1.1 Tale pianificazione tiene conto delle procedure di realizzazione e delle forme di finanziamento disponibili, al fine di garantire un'attuazione efficace e sostenibile delle opere previste dal P.E.B.A.

L'assegnazione delle priorità ai singoli interventi è il risultato di un processo integrato che combina:

- **La valutazione tecnica** elaborata dagli estensori del P.E.B.A, basata sull'analisi delle criticità e sull'individuazione delle soluzioni più adeguate.

- **L'indirizzo politico** fornito dall'Amministrazione comunale, che definisce le strategie di intervento in base agli obiettivi di sviluppo locale e alle risorse disponibili.
- **Gli esiti del percorso di partecipazione**, che tengono conto delle segnalazioni e delle esigenze espresse dai cittadini e dai portatori di interesse durante le fasi di confronto pubblico.

Questa modalità di programmazione, che integra le informazioni economiche, finanziarie e temporali, consente di avere una visione complessiva e coordinata degli interventi. Tale approccio facilita il monitoraggio e la realizzazione operativa del P.E.B.A., assicurando che le priorità individuate siano effettivamente tradotte in azioni concrete sul territorio.

53

6.1.4 Stima dei costi del PIANO

Il Piano nella sua struttura economico-finanziaria, è interpretato attraverso la lettura delle singole schede-progetto che accompagnano le previsioni di ogni singolo Ambito sia Urbano che Edilizio. La scheda progetto, come già ampiamente descritta, reca con sé una specifica sezione di contabilità degli interventi a partire da costi parametrici riferiti alle varie lavorazioni. Questi costi parametrici sono fatti derivare a loro volta da specifiche e analitiche analisi prezzi; l'incrocio di detti costi unitari con la computazione degli interventi previsti genera il costo previsto per ogni singolo ambito e la sommatoria di tutti i costi relativi ai singoli Ambiti determina il costo complessivo presunto per l'attuazione del P.E.B.A.

COMPENDIO DEI COSTI AMBITI URBANI Stornarella

U01 C.so Vittorio Emanuele III / L.go Duomo / P.za Umberto I							
0,00	34 850,00	0,00	0,00	0,00	0,00		34 850,00

U02 Corso Garibaldi										
5 542,00	712,05	1 424,10	253,00	4 960,50	13 770,00	2 277,04	568,62	568,62	300,00	30 375,93

U03 Via Principe di Piemonte / Via XX Settembre / Via Puccini									
11 323,17	24 802,50	38 250,00	6 261,86	900,00	600,00	2 862,96			85 000,49

U04 L.go Risorgimento					
0,00	1 488,15	6 885,00	954,32		9 327,47

U05 Via Ascoli Satriano / Via Palermo									
7 874,12	4 575,66	3 485,00	3 968,40	6 300,00	3 980,34	547,36			30 064,89

189 618,78

COMPENDIO DEI COSTI AMBITI EDILIZI Stornarella

E 1.1 Palazzo Municipale									
957.32	170.00	100.00	850.00	820.00					2 897.32

E 1.3 Uffici comunali UTC									
954,32	1 870,00	496,00	100,00	3 500,00	820,00				7 740,32

E 2.1 Poliambulatorio									
954,32	1 870,00	1 487,50							3 657,50

E 4.1 Polifunzionale per disabili									
1 908,64	170,00	992,10	547,32	100,00	850,00				4 568,06

18 863,20

Costo presunto interventi PEBA 2026-2036

208 481,98

Sinottico costi /priorità interventi



ELENCO ELABORATI

codice elaborato

1	1.REL	Relazione Generale
2	2.MTR	Manuale Tecnico di Riferimento - città universabile
3	3.PGA	Planimetria Generale Ambiti
	4.RIL.AU	Rilievo Ambito Urbano-fascicolo schede
4	U01r	CORSO V. EMANUELE III / L.GO DUOMO / P.ZA UMBERTO I
5	U02r	CORSO GARIBALDI
6	U03r	VIA PUCCINI / VIA XX SETTEMBRE
7	U04r	LARGO RISORGIMENTO
8	U05r	VIA ASCOLI SATRIANO / VIA PALERMO
	5.RIL.AE	Rilievo Ambito Edilizio -fascicolo schede
9	E1.1r	PALAZZO MUNICIPALE
10	E1.3r	UFFICI COMUNALI (UTC)
11	E2.1r	POLIAMBULATORIO
12	E4.1r	CENTRO POLIVALENTE per DISABILI
13	6.PLN.AAU	planimetria - Livello di accessibilità Ambiti Urbani
14	7.PLN.PAU	planimetria - Livello di priorità interventi
	8.SCH.proAU	Progetto Ambito Urbano schede
15	U01p	CORSO V. EMANUELE III / L.GO DUOMO / P.ZA UMBERTO I
16	U02p	CORSO GARIBALDI
17	U03p	VIA PUCCINI / VIA XX SETTEMBRE
18	U04p	LARGO RISORGIMENTO
19	U05p	VIA ASCOLI SATRIANO / VIA PALERMO
	9.SCH.proAE	Progetto Ambiti Edilizio schede
20	E1.1p	PALAZZO MUNICIPALE
21	E1.3p	UFFICI COMUNALI (UTC)
22	E2.1p	POLIAMBULATORIO
23	E4.1p	CENTRO POLIVALENTE PER DISABILI
24	10.PLN.APC	Planimetria- Sinottico Accessibilità Priorità Costi
25	11.AFS	Tabella Attrattori Fruibilità Sicurezza
26	12.CSC	Computo - Stima costi del Piano