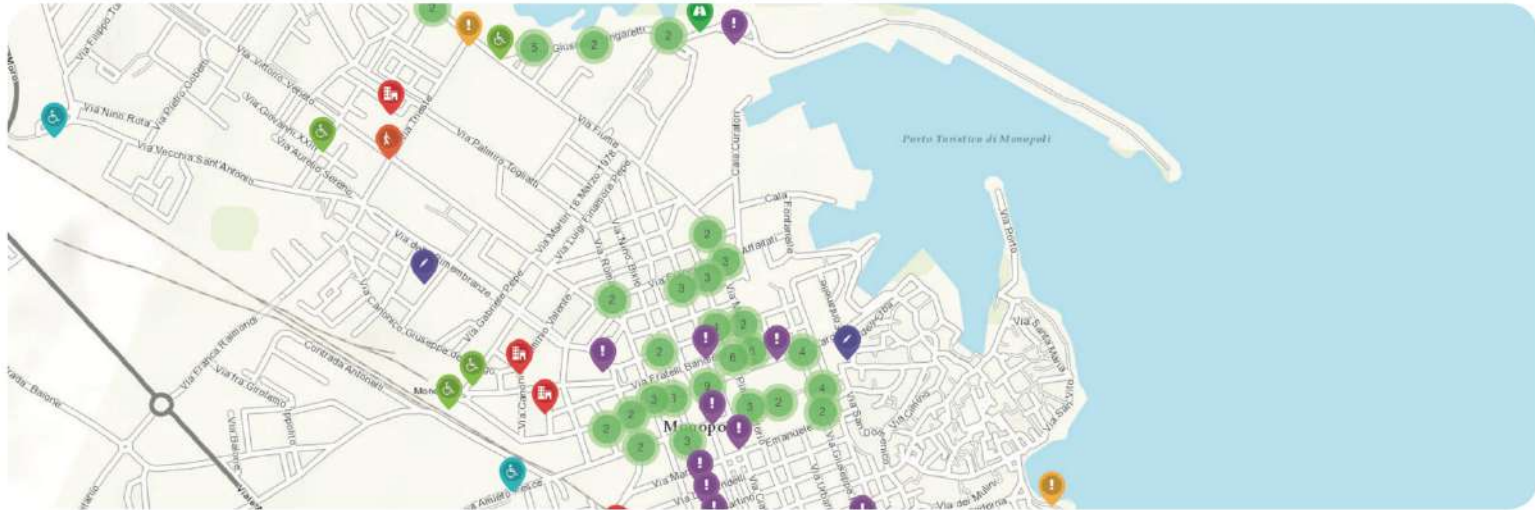




Comune di
MONOPOLI
Città Metropolitana di Bari



PIANO PER L'ELIMINAZIONE DELLE BARRIERE ARCHITETTONICHE

Ai sensi della Deliberazione Regionale Puglia n. 2062 del 18.11.2019 (B.U.R.P. n. 140 del 03.12.2019) – “Contributo ai Comuni per la redazione del Piano abbattimento barriere architettoniche (PEBA). Definizione dei criteri di riparto e delle modalità di assegnazione delle risorse regionali previste ai sensi dell’art. n. 87 della L.R. 28/12/2018, n. 67 e approvazione delle Linee Guida per la redazione dei PEBA.”

COMMITTENTE

SINDACO

ASSESSORE

alla Disabilità e Servizi Sociali

RUP

Comune di Monopoli (BA)

Angelo Anese

Avv. Miriam Gentile

Ing. Angela Pinto

Redazione a cura di:

Timbri ed Approvazioni



Gruppo di progettazione:

Ing. Maurizio Difronzo - Direttore Tecnico
Ing. Rita Alessandra Aquilino
Ing. Germana Pignatelli - Ing. Vito Porrelli
Arch. Giorgia Floro - Arch. Ivan Cosimo Iosca
Ing. Claudio Giuseppe Allegretta
Ing. Roberta Gentile



ElaborAzioni S.r.l.
Via Marco Partipilo, 4 - 70124 BARI
C.F. - P. IVA 06674880726

ELAB.

RGP

RELAZIONE GENERALE DI PIANO

REDAZIONE

OTTOBRE 2022

ADOZIONE

APPROVAZIONE

.....	1
1. INTRODUZIONE.....	4
2. INQUADRAMENTO NORMATIVO.....	5
3. LA METODOLOGIA PER LA REDAZIONE DEL PEBA.....	9
3.1. DEFINIZIONI GENERALI E PRINCIPI DI PROGETTAZIONE.....	9
3.1.1. <i>Glossario.....</i>	9
3.1.2. <i>Livelli qualitativi di utilizzo.....</i>	10
3.1.3. <i>Categorie di disabilità.....</i>	11
3.2. METODOLOGIA DI ELABORAZIONE DEL PIANO.....	11
3.2.1. <i>Caratteri generali del piano.....</i>	11
3.2.2. <i>Articolazione del piano.....</i>	13
3.2.3. <i>Metodologia di rilevamento.....</i>	15
3.3. BARRIERE E TIPOLOGIE DI DISABILITÀ.....	17
3.3.1. <i>La disabilità visiva.....</i>	21
3.3.2. <i>Le disabilità mentali e cognitive.....</i>	22
4. DEFINIZIONE DEL CONTESTO DI STUDIO.....	23
4.1. LE ANALISI PARTECIPATE.....	23
4.2. LA DEFINIZIONE DEGLI EDIFICI PUBBLICI E DEI PERCORSI PEDONALI PRIORITARI.....	25
5. ANALISI DELLO STATO DI FATTO.....	32
5.1. MAPPATURA NEGLI EDIFICI COMUNALI E PRIVATI AD USO PUBBLICO.....	32
5.2. LA MAPPATURA DEI PERCORSI IN AMBITO URBANO.....	34
5.3. ULTERIORI LUOGHI CON VALENZA PUBBLICA.....	39
6. PROGETTAZIONE ACCESSIBILE.....	41
6.1. ELEMENTI DI PROGETTAZIONE PER GLI EDIFICI.....	42
6.2. ELEMENTI DI PROGETTAZIONE PER I PERCORSI.....	43

6.3.	ASPETTI SIGNIFICATIVI SUL TEMA DELLA DISABILITÀ VISIVA	45
6.4.	TECNOLOGIE INNOVATIVE.....	45
6.5.	ELIMINAZIONE DELLE BARRIERE ARCHITETTONICHE NEI CENTRI STORICI.....	47
6.6.	ELIMINAZIONE DELLE BARRIERE ARCHITETTONICHE SULLE ZONE BALNEARI	48
7.	PROGRAMMAZIONE DEGLI INTERVENTI	51
7.1.	FONTI DI FINANZIAMENTO E MONITORAGGIO	53

1. Introduzione

Il PEBA è uno strumento individuato per monitorare e superare le barriere architettoniche insistenti sul territorio, negli spazi pubblici e negli edifici pubblici. È di fatto un piano attuativo specifico che approfondisce la mappatura delle criticità e costruisce degli abachi di intervento, quantificando il fabbisogno economico e lo sviluppo temporale necessari per la loro risoluzione.

I criteri generali della progettazione di tali piani così come le specifiche tecniche sono delineati da:

- Decreto del Presidente della Repubblica 24 luglio 1996, n. 503. Regolamento recante norme per l'eliminazione delle barriere architettoniche negli edifici, spazi e servizi pubblici.
- Decreto Ministeriale - Ministero dei Lavori Pubblici 14 giugno 1989, n. 236

In quest'ultima norma, in particolare, sono presentati gli elementi sostanziali per una corretta progettazione senza barriere: andamento, ampiezze, pendenze, caratteristiche delle pavimentazioni, sistemi per superare dislivelli, ecc.

Dal 2006 la disabilità non è più considerata come una realtà riguardante solo i singoli cittadini disabili e le loro famiglie, ma riguardante tutta la Comunità, che ha iniziato a porre al centro delle politiche per l'accessibilità, il principio delle pari opportunità. Questo ha significato, altresì, considerare i PEBA come strumenti meta-progettuali o a carattere manualistico, in cui sviluppare progetti finalizzati a rendere le città più accoglienti, permeabili e inclusive e consentire, ad ogni persona, lo svolgimento delle proprie attività quotidiane e la partecipazione diretta alla vita collettiva. Nella pratica, questa linea di pensiero si è tradotta nella predisposizione di uno strumento in grado di:

- sostenere e sviluppare un modo diverso di concepire e progettare i nuovi spazi pubblici aperti e chiusi (secondo i principi della progettazione universale), in modo da farli risultare interamente accessibili e fruibili da qualsiasi tipo di utenza;
- promuovere l'attivazione di campagne di sensibilizzazione al tema della disabilità e l'organizzazione di attività e iniziative inclusive delle persone con menomazioni;
- promuovere e favorire attività e azioni di coordinamento e messa a sistema delle iniziative portate avanti dalle singole associazioni a sostegno delle disabilità presenti sul territorio cittadino, grazie alla pubblicizzazione delle loro attività attraverso strumenti di informazione.

2. Inquadramento normativo

Come anticipato nell'introduzione, i PEBA sono strumenti di pianificazione e programmazione introdotti nel nostro ordinamento giuridico dalla Legge Finanziaria n. 41/1986 (successivamente confermati dal D.P.R. n. 132/2013 del 04.10.2013) che ha stabilito, per le amministrazioni competenti, l'obbligo di dotarsi di piani di eliminazione delle barriere architettoniche entro un anno dall'entrata in vigore della legge stessa. Nella Legge Finanziaria n. 41/1986 la problematica del superamento delle BB.AA. viene affrontata, per la prima volta, secondo una logica diversa da quella dei primi provvedimenti in materia, attribuendo maggior attenzione e importanza alla prevenzione rispetto alla sanatoria. Questo ha portato ad un nuovo approccio alla progettazione più attento alle esigenze delle persone portatrici di handicap e alle loro limitazioni, capace di evitare "a monte" la formazione di ostacoli fisici o percettivi che possano limitare la mobilità dell'utenza. La Legge spinge per la costruzione di spazi privi di barriere, per evitare la realizzazione successiva di interventi, puntuali o generali, di sistemazione/riqualificazione dell'esistente, in cui procedere, gioco-forza, ad adeguamenti parziali, nei limiti dei vincoli strutturali e spaziali presenti e tra numerose difficoltà di tipo tecnico.

A tale scopo, il PEBA è stato concepito come uno strumento di programmazione generale e come "guida alla progettazione" contenente criteri generali di progettazione finalizzati alla limitazione dell'insorgere di BB.AA. e soluzioni spaziali specifiche in grado di creare ambienti interamente fruibili dalle persone con disabilità, o comunque accessibili in larga parte anche ai portatori di handicap. Ciò che è ancora parzialmente escluso dall'ambito di applicazione della norma in oggetto sono gli interventi di ristrutturazione e di manutenzione straordinaria, il restauro e il risanamento conservativo. Nell'intento di affrontare ogni possibile aspetto dell'handicap è stata, pertanto, emanata la Legge n. 104/1992 del 05.02.1992 "Legge quadro per l'assistenza, l'integrazione sociale e i diritti delle persone handicappate", che, tra le varie disposizioni, ha esteso l'ambito di applicazione agli interventi di ristrutturazione totale e parziale e di manutenzione straordinaria dell'esistente.

Successivamente all'emanazione della Legge n. 41/1986, la Legge Regionale n. 6/1989 "Norme sull'eliminazione delle barriere architettoniche e prescrizioni tecniche di attuazione", ha meglio disciplinato la materia, non solo elencando le finalità dei nuovi PEBA, ma definendone caratteristiche e principali requisiti e ha esteso il concetto di accessibilità a quello di raggiungibilità degli spazi collettivi, ampliando il campo di applicazione ai percorsi di avvicinamento.

Con il D.P.R. n. 503/1996, infine, è stato stabilito, in via definitiva, che la competenza per l'elaborazione dei PEBA di cui all'art. 32 della L. n. 41/1986, è in capo alle amministrazioni pubbliche.

Precedente alla Legge n. 104/1992, è da segnalare il D.M. LL.PP. n. 236/1989 denominato "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", con il quale sono stati ri-definiti i requisiti di accessibilità, di adattabilità e di visitabilità degli spazi pubblici, poi ripresi dalle più recenti direttive comunitarie. Il quadro normativo nazionale ha infatti subito, di recente, ulteriori modifiche e integrazioni, in recepimento di convenzioni e protocolli internazionali, emanati dall'Assemblea Generale delle Nazioni Unite, impegnata a sensibilizzare gli Stati membri sul tema della libera e incondizionata accessibilità degli spazi pubblici, come strumento di sviluppo sostenibile e di piena partecipazione alla vita sociale, politica, economica, culturale e ricreativa dei portatori di handicap. Con l'adozione dei protocolli "Regole standard delle Nazioni Unite per le pari opportunità delle persone con disabilità" e "Agenda 22" sono stati introdotti programmi specifici in materia di

politiche sulla disabilità e definiti appositi strumenti di pianificazione (D.P.P.), oltre a nuovi concetti nella progettazione, tra i quali quelli già anticipati di **“progettazione universale”** e **“accomodamento ragionevole”**, naturali evoluzioni delle novità introdotte nell'ordinamento italiano dalla Legge n. 41/1986. La **“progettazione universale”** o “universal design” indica la progettazione (e realizzazione) di prodotti, ambienti e servizi che siano completamente e agevolmente utilizzabili da tutte le persone, comprese quelle con disabilità, senza il bisogno di adattamenti o di progettazioni specializzate, mentre per **“accomodamento ragionevole”** si intende la capacità di un prodotto, un ambiente o un servizio ad essere facilmente e velocemente adattato all'uso (o meglio alla fruizione) di persone con disabilità.

Le “Regole standard” hanno rappresentato soprattutto uno strumento decisivo all'inclusione delle persone con disabilità in tutte le politiche che le riguardano e hanno determinato il passaggio da una “prospettiva medica” della disabilità incentrata sulla malattia, sull'incapacità, la cura e l'assistenza, ad una “prospettiva sociale”, basata, invece, sull'inserimento sociale e su strategie di parificazione delle opportunità. Le «Regole standard» inoltre, hanno iniziato ad influenzare i singoli governi ed hanno fatto crescere ulteriormente la consapevolezza della necessità di una Convenzione internazionale per la tutela dei diritti delle persone con disabilità, poi emanata il 13.12.2006 “Convenzione delle Nazioni Unite sui diritti delle persone con disabilità” e ratificata in Italia, con Legge n. 20/2009 del 03.03.2009.

In conformità con le direttive internazionali sopra indicate, i PEBA, introdotti dalla Legge n. 41/1986, hanno quindi dovuto recepire e fare propri i concetti di “progettazione universale” e di “accomodamento ragionevole”.

Per recepire gli aggiornamenti di cui sopra, introdotti di recente nell'ordinamento europeo e internazionale come risultati di un approccio più consapevole e sensibile al tema della disabilità da parte delle istituzioni comunitarie, è stato pubblicato il D.P.R. n. 132/2013, predisposto a seguito di un attento processo di ricognizione sulla stato del dibattito partecipato e condiviso con le associazioni e gli osservatori istituiti e sullo sviluppo di politiche efficaci a sostegno della disabilità. Il D.P.R. ha confermato il PEBA come strumento centrale nella programmazione degli interventi atti alla piena accessibilità e mobilità degli spazi collettivi.

Quando si parla di mobilità in ambito urbano non si può trascurare il problema dell'inclusione e dell'accessibilità. È fondamentale che vengano integrate in tutti i processi di pianificazione e gestione degli ambienti urbani per poter permettere a tutti gli utenti con diverse disabilità di potersi muovere in totale libertà, autonomia e sicurezza in una città. Le città italiane sono poco concepite per una mobilità accessibile a tutti, basti pensare ai centri storici dove le strade sono strette e la pavimentazione irregolare. In realtà, in Europa molte città sia antiche che moderne stanno dimostrando il contrario.

Una città per essere considerata accessibile deve avere diverse caratteristiche. Le sfere da considerare sono diverse (infrastrutture, trasporti, accesso all'informazione) ma si parte dal presupposto che siano interconnesse e che alla base di ognuna ci sia il valore dell'inclusione sociale, ad esempio nell'ambito del lavoro. Una persona disabile può trovare impiego solo se è in grado di recarsi nel luogo di lavoro, spesso questa cosa non avviene e un disabile si trova a dover ridimensionare le proprie attività a causa di questi impedimenti.

Il design universale è un concetto chiave nel migliorare l'accesso, la sicurezza, la salute e la partecipazione sociale di tutti i cittadini. I sette punti precedentemente elencati, si pongono come orientamenti e suggerimenti a cui attenersi per realizzare una progettazione accessibile, uguale per tutti e sicura.

Senza un sistema di mobilità adatto, le persone con disabilità non possono raggiungere strutture sanitarie, luoghi di lavoro, d'istruzione o di socialità e svago. In quest'ottica non bastano gli sforzi volontari ma servono requisiti minimi obbligatori, secondo l'Oms. Tra questi, la presenza di rampe d'accesso, la possibilità di attraversare le strade in modo sicuro, ingressi accessibili alle stazioni e ai mezzi di trasporto pubblici, l'integrazione di tutti i sistemi di mobilità e l'istituzione di sistemi di trasporto dedicati come taxi accessibili.

Alcune città europee hanno fatto grandi passi avanti. Ad esempio, tutte e trenta le fermate della metro di Varsavia sono state rese accessibili, come anche gli autobus. A Breda la nuova stazione ferroviaria, gli autobus e le fermate sono perfettamente adatte agli utenti con disabilità, che possono anche utilizzare pulmini dedicati, sedie a rotelle elettriche e consultare informazioni utili online e via app. Addirittura, la superficie dei ciottolati del centro storico è stata resa uniforme in modo da non costituire un ostacolo per nessuno.

Il cambiamento in ogni caso parte dall'approccio che si decide di avere nei confronti di queste tematiche, le persone cosiddette disabili devono avere pari diritti e opportunità, questo concetto è alla base della Convenzione Onu sui diritti delle persone con disabilità entrata in vigore nel 2008 e ratificata da 163 stati. In queste nazioni come in altre, le città giocano un ruolo indispensabile nel dare a tutti la possibilità di esercitare la loro libertà e la loro autonomia. Il problema non è il fatto di essere disabili, ma che questo possa essere un limite nell'esprimere a pieno le proprie potenzialità. La soluzione sta nel mettere i bisogni di tutti sullo stesso piano, e se il punto di partenza è diverso, questo vuol dire fare uno sforzo per alzare l'asticella un po' più del solito.

La Convenzione ONU all'Articolo 20 "Mobilità personale" indica diverse misure che gli Stati Parti devono adottare al fine di migliorare la situazione della mobilità nelle città. In particolare:

"Gli Stati Parti adottano misure efficaci a garantire alle persone con disabilità la mobilità personale con la maggiore autonomia possibile, provvedendo in particolare a:

- (a) facilitare la mobilità personale delle persone con disabilità nei modi e nei tempi da loro scelti ed a costi accessibili;*
- (b) agevolare l'accesso da parte delle persone con disabilità ad ausili per la mobilità, apparati ed accessori, tecnologie di supporto, a forme di assistenza da parte di persone o animali e servizi di mediazione di qualità, in particolare rendendoli disponibili a costi accessibili;*
- (c) fornire alle persone con disabilità e al personale specializzato che lavora con esse una formazione sulle tecniche di mobilità;*
- (d) incoraggiare i produttori di ausili alla mobilità, apparati e accessori e tecnologie di supporto a prendere in considerazione tutti gli aspetti della mobilità delle persone con disabilità."*

Nel quadro normativo nazionale le prescrizioni riguardanti la mobilità e l'autonomia delle persone con disabilità motorie e sensoriali (visive e/o uditive) sono comprese o inserite in direttive e regolamenti di carattere generale, che non si occupano specificatamente di disabilità. Oltre alla fonte normativa originaria, costituita dal D.M. LL.PP. n. 236/1989 e dal "corpus" delle disposizioni successive, già richiamate, tra cui ha un ruolo di rilievo la Legge n. 104/1992, il tema delle BB.AA. è trattato anche in norme disciplinanti altre materie, ma che lo investono, seppur in modo trasversale.

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

Le disposizioni normative attualmente in vigore sono:

- circ. Min. LL.PP. 29 gennaio 1967, n.425 “Standard residenziali” ; in particolare punto 1.6 (Aspetti qualitativi - Barriere architettoniche)
- circ. Min. LL.PP. 19 giugno 1968, n.4809 “Norme per assicurare la utilizzazione degli edifici sociali da parte dei minorati fisici e per migliorare la godibilità generale
- legge 30 marzo 1971, n.118 “Conversione in legge del DL 30 gennaio 1971, n.5 e nuove norme in favore dei mutilati ed invalidi civili” ; in particolare l’ art.27 (barriere architettoniche e trasporti)
- legge 28 febbraio 1986, n.41 “Disposizioni per la formazione del bilancio annuale e pluriennale dello Stato” (legge finanziaria 1986)
- legge 9 gennaio 1989, n.13 (modificata dalla legge 27 febbraio 1989, n.62) “Disposizioni per favorire il superamento e l'eliminazione delle barriere architettoniche negli edifici privati” e la relativa circolare esplicativa Cir. Min. LL. PP. 22 giugno 1989, n.1669
- decreto Ministero dei Lavori Pubblici 14 giugno 1989, n.236 “Prescrizioni tecniche necessarie a garantire l'accessibilità, l'adattabilità e la visitabilità degli edifici privati e di edilizia residenziale pubblica sovvenzionata e agevolata, ai fini del superamento e dell'eliminazione delle barriere architettoniche”: regolamento di attuazione della legge 13/89.
- legge 5 febbraio 1992, n.104 (integrata e modificata con legge 28 gennaio 1999, n.17) “Legge quadro per l'assistenza, l'integrazione sociale e i diritti delle persone handicappate”
- decreto del Presidente della Repubblica 24 luglio 1996, n.503 “Regolamento recante norme per l'eliminazione delle barriere architettoniche negli edifici, spazi e servizi pubblici” : sostituisce il precedente DPR 384/78
- decreto del Presidente della Repubblica 6 giugno 2001, n.380 “Testo unico delle disposizioni legislative e regolamentari in materia edilizia” , in particolare il Capo III del Titolo IV Parte II “ Disposizioni per favorire il superamento e l’ eliminazione delle barriere architettoniche negli edifici privati, pubblici e privati aperti al pubblico”, dall’art.77 all’art.82
- decreto legislativo 12 aprile 2006, n.163 “Codice dei contratti pubblici relativi a lavori, servizi e forniture in attuazione delle direttive 2004/17/CE e 2004/18/CE”
- Deliberazione della Giunta regionale n. 2062 del 18/11/2019 “Contributo ai Comuni per la redazione del Piano abbattimento barriere architettoniche (PEBA). Definizione dei criteri di riparto e delle modalità di assegnazione delle risorse regionali previste ai sensi dell’art. n. 87 della L.R. 28/12/2018, n. 67 e approvazione delle Linee Guida per la redazione dei PEBA”

3. La metodologia per la redazione del PEBA

3.1. Definizioni generali e principi di progettazione

Il quadro normativo in materia di predisposizione, adozione e attuazione dei PEBA, oltre a:

- fissare i criteri da adottare nella progettazione di nuovi spazi/edifici pubblici e nella riqualificazione di spazi/edifici esistenti che necessitano di adeguamento;
- fissare le caratteristiche funzionali, geometriche, dimensionali e di comfort minime di ogni luogo/ambiente pubblico, a seconda della sua destinazione;

ha introdotto, in via generale, alcuni “requisiti” che riportano alle diverse modalità o livelli di fruizione degli spazi pubblici da parte dell'*utenza ampliata*, termine con il quale si individua un gruppo eterogeneo di utilizzatori, comprensivo non solo di persone con ridotta o impedita capacità motoria o sensoriale. Questi requisiti generali, che individuano i diversi “modi d'uso” o “livelli d'uso” di un determinato spazio collettivo da parte degli utilizzatori abituali e non, sono necessari per distinguere i comportamenti e i rapporti degli operatori con l'ambiente considerato dai comportamenti e dai rapporti dell'utenza con lo stesso e sono utili ad individuare gli spostamenti dell'utenza in relazione alle attività svolte in esso.

Nel prospetto che segue sono stati riportati questi modi d'uso o livelli di utilizzo di uno spazio collettivo, come definiti dalla vigente normativa.

3.1.1. Glossario

- **Accessibilità:** è la possibilità, anche per persone con ridotta o impedita capacità motoria o sensoriale, di raggiungere l'edificio, di entrarvi, di fruire di tutti gli spazi e attrezzature e di accedere ai singoli ambienti.
- **Accessibilità condizionata:** è la possibilità, con aiuto, ovvero con l'ausilio di personale dedicato, di raggiungere l'edificio, di entrarvi agevolmente, di fruire di spazi e attrezzature e di accedere ai singoli ambienti interni ed esterni.
- **Accessibilità minima:** è la possibilità per le persone con ridotta o impedita capacità motoria o sensoriale di raggiungere e utilizzare agevolmente gli ambienti principali e almeno un servizio igienico di uno spazio o edificio pubblico. Per ambienti principali si intendono le aree (in uno spazio aperto) o i locali (in uno spazio costruito) in cui si svolgono le funzioni ivi attribuite.
- **Accessibilità informatica:** è riferita alle disabilità sensoriali e intende la capacità dei sistemi informatici di erogare servizi e fornire informazioni fruibili, senza discriminazioni, anche a coloro che a causa di disabilità necessitano di tecnologie assistite o configurazioni particolari;
- **Adattabilità:** è la possibilità tecnico-economica di modificare, nel tempo, lo spazio costruito, allo scopo di renderlo accessibile e fruibile anche da parte di persone con ridotta o impedita capacità motoria o sensoriale.
- **Autonomia:** è la possibilità, per le persone con ridotta o impedita capacità motoria o sensoriale, di utilizzare lo spazio o edificio pubblico preso in considerazione, comprese le attrezzature, i dispositivi, gli apparecchi e gli impianti in esso contenuti.

- **Fruibilità:** è la possibilità di utilizzare gli spazi aperti e/o costruiti, i servizi informativi ed i mezzi di trasporto.
- **Orientamento:** è la possibilità di percepire la struttura dei luoghi, di mantenere la direzione di marcia e di individuare elementi di interesse sensoriale (tattili o acustici) lungo i percorsi;
- **Sistema di orientamento:** sono intese tutte quelle soluzioni di carattere grafico, tattile e acustico adottate singolarmente o integrate fra loro, che facilitano la percezione dei luoghi e l'orientamento, in particolare delle persone non vedenti, ipovedenti o udiesi.
- **Tecnologie assistite:** sono gli strumenti e le soluzioni tecniche, hardware e/o software, che permettono alla persona disabile di accedere alle informazioni e ai servizi erogati dai sistemi informatici (comandi e guida vocali, app, codici di suoni in apposite sezioni ecc.).
- **Usabilità:** è il grado in cui un prodotto può essere usato da specifici utenti per raggiungere specifici obiettivi con efficacia, efficienza e soddisfazione. Misura la facilità con la quale i contenuti e le funzionalità del prodotto sono disponibili e fruibili dall'utenza, evitando che specifiche funzioni restino, di fatto, inutilizzate. L'usabilità è riferita a prodotti e servizi (recentemente a siti e applicazioni web). La fruibilità a spazi ed edifici.
- **Visitabilità:** è intesa come l'accessibilità, anche da parte di persone con ridotta o impedita capacità motoria o sensoriale, agli spazi di relazione e ad almeno un servizio igienico di ogni unità immobiliare.

3.1.2. Livelli qualitativi di utilizzo

I tre livelli qualitativi raggiungibili dalla progettazione senza barriere, **accessibilità, visitabilità e adattabilità**, rappresentano tre gradi diversi di risposta che il progettista fornisce alla domanda di una facile e agevole mobilità, per tutte le categorie di fruitori, comprese le persone con disabilità:

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

Un miglioramento dell'accessibilità delle attrezzature pubbliche collettive aumenta la qualità della vita di tutti i cittadini e dei fruitori della città (cittadini, pendolari, studenti, turisti...), sia che si tratti di persone con ridotta capacità motoria o sensoriale, sia che si tratti di persone normodotate, garantendo una piena e fattiva partecipazione alla vita sociale e il più elevato benessere possibile. Prima di provvedere alla predisposizione del PEBA è, quindi, opportuno:

- definire le diverse categorie di disabilità fissate dalla normativa, essenziali per stabilire prima dell'effettuazione dei sopralluoghi sui singoli ambienti collettivi, propedeutici alla fase iniziale di raccolta dati, indispensabile alla preparazione del piano, quali siano gli ostacoli che costituiscono limitazioni o impedimenti alla mobilità e alla fruizione del luogo rilevato;

- specificare la distinzione tra ostacoli fisici o percettivi e quindi di barriera architettonica (o meglio, fisica) e barriera percettiva;
- definire i concetti di adeguamento normativo, accomodamento ragionevole e progettazione universale.

3.1.3. Categorie di disabilità

- **Disabilità:** è un termine ombrello per menomazioni, limitazioni dell'attività e restrizioni della (alla) partecipazione. Indica gli aspetti negativi dell'interazione dell'individuo (con una condizione di salute) e i fattori contestuali di quell'individuo (fattori ambientali e personali).
- **Disabilità motoria:** si intende una grave limitazione o impedimento, permanente o temporaneo, alle capacità di movimento di una o più parti del corpo o di uno o più arti.
- **Disabilità sensoriale:** si intende un'espressione che indica una parziale o totale assenza della vista o una parziale o completa mancanza di capacità di udito o, ancora, la compresenza delle due disabilità visiva e uditiva. La disabilità sensoriale pregiudica spesso la vita di relazione e la comunicazione.
- **Disabilità cognitiva:** si intende una limitazione o un impedimento all'apprendimento o alla comprensione del linguaggio scritto o orale, o disturbi da deficit di attenzione o, ancora, difficoltà a relazionarsi socialmente.
- **Limitazione delle attività:** sono le difficoltà che un individuo può incontrare nell'eseguire delle attività. Una limitazione dell'attività può essere una deviazione da lieve a grave, in termini quantitativi o qualitativi, nello svolgimento dell'attività rispetto al modo e alla misura attesi da persone senza la condizione di disabilità.
- **Menomazione:** è una perdita o una anomalia nella struttura del corpo o nella funzione fisiologica (comprese le funzioni mentali).

3.2. Metodologia di elaborazione del piano

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

Il piano dovrà essere concepito attorno al principio della gradualità degli interventi, ossia della scelta di alcuni interventi prioritari rispetto ad altri, altrettanto necessari, ma meno urgenti, in base alle esigenze dei fruitori. La scelta degli interventi prioritari sarà effettuata in base alle risorse effettivamente disponibili. Un secondo principio guida consisterà nella partecipazione dei cittadini al processo decisionale, ossia della condivisione dei processi di trasformazione o sistemazione dello spazio pubblico con le associazioni e la cittadinanza, in particolare con coloro che soffrono di qualche tipo di disabilità.

3.2.1. Caratteri generali del piano




Con l'emanazione della "Convenzione delle Nazioni Unite sui diritti delle persone con disabilità" del 13.12.2006, come descritto in precedenza, 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

convenzione ha, inoltre, introdotto un nuovo indice denominato ICF per valutare il grado di accessibilità e fruibilità di uno spazio pubblico aperto o costruito, prendendone in considerazione anche i fattori ambientali. 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.

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 possa 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.

Tabella 1 - Categorie di disabilità.

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

In virtù dell'evoluzione concettuale e terminologica dell'ICF, lavorare ad uno strumento quale il Piano per l'Eliminazione delle Barriere Architettoniche (PEBA) significa superare l'idea di uno strumento di pianificazione finalizzato alla scelta degli interventi di eliminazione di barriere fisiche e percettive da eseguire, più utili ed economici, ma pensarlo, piuttosto, come un piano contenente azioni di prevenzione, misure di sensibilizzazione

della società al tema della disabilità, manifestazioni ed eventi per il coinvolgimento sociale dei portatori di handicap, oltre ad uno strumento per la programmazione di interventi utili a elevare la qualità dell'ambiente urbano in termini di accessibilità, sicurezza d'uso e comfort.

3.2.2. Articolazione del piano

Si riportano di seguito le indicazioni sulla costruzione del piano riportate all'interno delle Linee Guida della Regione Puglia.

Come detto, la struttura del PEBA si sviluppa in due ambiti: Edilizio e Urbano.

In ambo i casi, l'Ente verifica le condizioni di accessibilità e formula proposte per apportare migliorie.

Il PEBA deve essere strutturato in modo da:

- individuare le strutture pubbliche comunali e gli ostacoli presenti all'interno della mobilità urbana;
- censire le barriere architettoniche presenti;
- individuare le possibili opere di adeguamento;
- preventivare in modo sintetico e di massima il costo di realizzazione di tali opere;
- definire un cronoprogramma delle opere sulla base di determinate priorità.

Alla luce di ciò la redazione del PEBA risulta articolata in tre fasi:

1. Analisi dello stato di fatto;
2. Progettazione accessibile;
3. Programmazione degli interventi.

A queste fasi definite dalla regione si aggiunge una fase zero, nel corso della quali vengono individuati gli spazi (spazi pubblici aperti ed immobili) che saranno oggetto di studio.

Nell'ambito edilizio occorre individuare gli edifici pubblici e privati di interesse pubblico del comune oggetto dell'intervento: l'Ente ha dunque facoltà di contattare i gestori pubblici o privati al fine di ottenere indicazioni circa il grado di accessibilità dell'edificio oggetto di indagine, riportando i dati ottenuti su apposita tavola. Nell'ambito urbano, oggetto di indagine sono gli spazi pubblici, quali strade, piazze, percorsi pedonali e ciclabili, giardini ecc.

3.2.2.1. Fase Zero: Definizione del contesto di studio

Allo scopo di condurre un'analisi razionale sull'infrastruttura pedonale, che non si limitasse a valutazioni generalizzate, si è scelto di procedere con la valutazione della "pedonabilità" di una rete primaria di percorsi pedonali basata sui criteri sotto riportati.

Accessibilità dei punti di interesse

L'accesso diretto a punti di interesse a livello urbano comprende l'implementazione di itinerari pedonali relativi a zone culturali, musei, di movida notturna o di semplice aggregazione. L'accesso diretto a zone ricreative comprende l'implementazione di itinerari relativi a zone ricreative attive (centri sportivi, percorsi trekking, ecc.) e a zone ricreative passive (parchi archeologici, oasi naturalistiche, spiagge, ecc.).

Destinazioni residenziali/commerciali/di lavoro

Particolare attenzione deve essere posta alle connessioni con le attività commerciali di quartiere e cittadine principali, ai centri di impiego (es. la zona industriale) ed alle zone residenziali a maggiore densità abitativa.

La sicurezza in prossimità degli istituti scolastici

In particolare la connessione sicura da e verso gli edifici scolastici pubblici deve svolgere un ruolo fondamentale fin dalle prime fasi della pianificazione. Si deve dare priorità alle scuole secondarie per poi connettere alla rete anche le scuole primarie, disincentivando i genitori all'uso dell'automobile. Mentre il raggio di influenza delle scuole secondarie può essere superiore al chilometro, quello tipicamente utilizzato per le scuole primarie si attesta a meno di un chilometro.

Tutti gli istituti scolastici dovranno prevedere zone pedonali o a bassa velocità di percorrenza veicolare nelle aree prospicienti, orientando la pianificazione (e la progettazione) verso le cosiddette "Zone Scolastiche", ovvero aree in prossimità degli istituti scolastici a cui prestare particolare attenzione per quanto attiene la messa in sicurezza e la moderazione della velocità. Dovranno poi implementarsi iniziative di Piedibus e di Bicibus, congiuntamente agli interventi infrastrutturali.

Integrazione dei sistemi di trasporto

La interconnessione delle reti di trasporto sostenibile esistenti rappresenta una cruciale indicazione per il tracciamento di una rete pedonale funzionale. In tale pianificazione devono considerarsi gli accessi diretti ai principali nodi di trasporto (stazione ferroviaria, fermate autolinee extraurbane), da e verso il centro cittadino.

Con riferimento agli edifici, si è invece scelto di procedere con una mappatura completa degli edifici di proprietà comunale attualmente sede di funzioni pubbliche. Le indicazioni fornite nell'ambito del PEBA potranno facilmente applicarsi anche a quei contesti non di proprietà pubblica ma aventi funzioni a carattere di pubblica utilità (uffici postali, pubblici esercizi, Enti territoriali, ecc.).

3.2.2.2. Prima fase: Analisi dello stato di fatto

La prima fase si compone di due momenti fondamentali: l'indagine delle condizioni di accessibilità e visitabilità nei due ambiti di cui sopra e la partecipazione estesa a cittadini, associazioni di carattere economico e sociale, associazioni rappresentative delle persone diversamente abili, nonché gestori di servizi pubblici.

Il lavoro di indagine consiste nel censimento degli edifici dell'Ente e degli spazi urbani con la compilazione di schede riportanti informazioni utili per la redazione del PEBA.

Lo scopo è quello di prendere in esame parcheggi, percorsi, ostacoli e barriere utili a valutare l'accessibilità dello spazio urbano oggetto di indagine.

La raccolta dati va riportata su apposito elaborato planimetrico, avendo cura di distinguere gli spazi pubblici da quelli privati di interesse pubblico.

Il PEBA così redatto deve armonizzarsi con i piani della Mobilità eventualmente già approvati o in corso di redazione, nel caso di Monopoli il Piano Urbano del Traffico e della Mobilità Sostenibile approvato con D.C.C. n. 53/2018.

Altro aspetto rilevante della prima fase è la partecipazione estesa a cittadini, associazioni di carattere economico e sociale, associazioni rappresentative delle persone diversamente abili nonché gestori di servizi pubblici. Essa è fondamentale al fine di comprendere le reali condizioni di esercizio, per una efficace redazione del PEBA.

La condivisione con le associazioni a tutela dei disabili è finalizzata al recepimento di suggerimenti utili alla progettazione tecnica.

3.2.2.3. Seconda fase: Progettazione accessibile

La fase di progettazione viene attuata a valle della compilazione delle schede di rilievo con relative indicazioni dei componenti a norma. Il primo step è la redazione di una relazione illustrativa nella quale ad ogni ostacolo riscontrato nella fase di rilievo viene associata una o più soluzioni progettuali per l'eliminazione della barriera sulla base del relativo riferimento normativo del componente oggetto di esame, in coordinamento con gli strumenti urbanistici vigenti. Il risultato viene schematizzato in apposite tabelle e riportato nelle planimetrie di progetto. A ogni intervento va associata la stima dei costi necessari per l'eliminazione della barriera architettonica.

3.2.2.4. Terza fase: Programmazione degli interventi

Una volta individuati gli interventi, il PEBA diventa lo strumento in grado di consentire alle varie amministrazioni la programmazione sia economica che organizzativa dell'intera operazione di eliminazione delle barriere architettoniche. In questa fase si stabiliscono le priorità, definendo un programma pluriennale di attuazione costituito da schede in cui inserire le azioni da compiere anno per anno, ponendo particolare attenzione al coordinamento degli interventi, evitando che si realizzino in maniera occasionale. Nella definizione delle tempistiche occorre anche considerare se tali interventi sono già previsti nel piano triennale delle opere pubbliche, se trattasi di edificio o spazio di proprietà dell'Ente, o mediante interfacciamento con Ente privato, interventi di qualsiasi natura su edifici o spazi urbani

3.2.3. Metodologia di rilevamento

L'operazione propedeutica alla definizione degli interventi di superamento delle BB.AA. da eseguire sugli spazi/edifici comunali, parte sostanziale del documento preliminare e del successivo PEBA, consiste nel censimento di tutti gli immobili di proprietà del Comune di Monopoli in modo da fornire una prima significativa risposta all'esigenza di conoscere la situazione dello stato di fatto. La rilevazione degli spazi urbani sarà rivolta agli edifici collettivi (scuole, teatri, biblioteche, musei, caserme, ecc.), agli spazi esterni naturali (parchi e giardini), ai luoghi di aggregazione (piazze, vie pubbliche, aree pedonali e spazi di socializzazione in genere), alla rete stradale di avvicinamento alle principali attrezzature collettive, alle fermate del T.P.L., agli itinerari ciclo-pedonali.

L'indagine è costituita da sopralluoghi, finalizzati ad individuare il numero, la localizzazione e la natura/tipologia delle barriere architettoniche in grado di determinare una situazione di criticità per i soggetti portatori di handicap.

Il rilievo dovrà essere esteso ai percorsi di avvicinamento e alla rete viabilistica del contesto più immediato, nella consapevolezza che le criticità incontrate dalle persone con disabilità motoria o sensoriale nella piena fruizione degli spazi collettivi, possono essere dovuti anche all'assenza di percorsi di accesso agevoli e sicuri (sia che questi vengano raggiunti con l'auto, con i mezzi pubblici, in bicicletta, a piedi ecc.). Per queste ragioni, la campagna di rilevamenti sarà estesa alla rete infrastrutturale dell'intorno più immediato, alle aree di pertinenza stradale, agli attraversamenti pedonali, agli accessi alle proprietà laterali (passi carrai), a eventuali parcheggi riservati, all'analisi dello stato delle fermate del trasporto pubblico locale e altro.

Per quanto concerne il **PEBA Urbano**, data l'impraticabilità di mappare in tempi ragionevoli tutte le strade e le vie pubbliche della città, l'indagine si concentrerà sugli assi a più alta densità di passaggio, sui percorsi di adduzione ai principali nodi della mobilità (stazione, TPL), alle scuole primarie e secondarie, agli ospedali/ambulatori, ai percorsi diretti agli spazi/edifici collettivi di maggiore interesse come musei, teatri, impianti sportivi, palestre ecc. e ancora di collegamento ad aree del centro cittadino a vocazione turistica o a destinazione commerciale.

Per questo tipo di mappatura ci si è avvalsi di **un sistema di rilevamento e georeferenziazione** in grado di consentire la valorizzazione dei punti di rilievo con dati quali:

- le coordinate del punto rilevato;
- la categoria di barriera architettonica rilevata e la relativa sottocategoria di criticità;
- una o più foto esplicative;
- eventuali annotazioni.

Tale mappatura ha consentito la successiva rielaborazione dei dati al fine di ricavare statistiche rispetto alle criticità rilevanti, estrapolare le schede di rilievo per ciascun punto e predisporre la base per la successiva fase di pianificazione degli interventi del PEBA con relative quantificazioni.

Per ciò che attiene il **PEBA Edifici**, è stata predisposta una **Scheda di rilevamento**, a supporto delle fasi di analisi, di monitoraggio e controllo periodico del PEBA, con molteplici finalità. La prima e più importante è quella di supporto all'attività di rilevazione da eseguirsi in sede di analisi prima e monitoraggio periodico degli esiti del piano poi e, a questo fine, riporta sotto forma di questionario un elenco delle problematiche più comuni. La compilazione della scheda:

- consentirà, in fase di monitoraggio e aggiornamento del piano, di raccogliere in modo schematico (e quindi più facilmente leggibile) solo i dati utili e mirati alla predisposizione del piano, concentrando la conoscenza dello spazio/edificio collettivo considerato agli aspetti di pertinenza del PEBA, legati alla sua accessibilità e fruibilità;
- restituirà dati uniformi tra loro, perché raccolti nel medesimo format e già ordinatamente catalogati, che potranno così essere inseriti senza difficoltà nei database informatici più comuni, per essere confrontati, elaborati, analizzati e filtrati, con l'obiettivo di ottenere una banca dati ordinata e ripulita dai quelli meno significativi, raccolti, invece, nella mappatura completata in questa prima fase;
- consentirà di reperire informazioni direttamente dai fruitori della struttura a cui sarà distribuita e resa disponibile, con l'intento di individuare quegli elementi ambientali, di norma non percepiti come ostacoli e, quindi, non rilevati come barriere in fase di sopralluogo, che condizionano e limitano la mobilità delle persone disabili e che solo gli utilizzatori abituali possono conoscere.

SINTESI SCHEDE RILEVAMENTO DELLE BARRIERE - EDIFICIO PUBBLICO		Codice ID:		/	
Nome edificio:		/		/	
Localizzazione:		/		/	
Ambito di verifica	SI	NO	NOTE	CODICE INTERVENTO ABACO	
1. Accessibilità edificio e ambienti interni					0,00 -20,00
1.1 Ci sono percorsi liberi e sicuri per persone con disabilità, in prossimità del percorso all'edificio o ridestinati?	1	1		ED.16	30,00 30,00
1.2 La segnalazione verticale esistente rispetta la normativa?	1	1		ED.16	100,00 -100,00 0,00
1.3 La segnalazione orizzontale esistente rispetta la normativa?	1	1		ED.16	
1.4 Il parcheggio riservato è recintato e è compatibile ad un percorso pedonale e in piano di collegamento tra parcheggio e zona d'edificio?	1	1		ED.18	
1.5 Il percorso di svuotamento all'edificio considerato presenta ostacoli al passaggio di persone su sedia a ruote, dovuti alla presenza di pali di pubblica illuminazione, semafori, segnavia stradali o pubblicità e aree di sosta (panchine, fontane, ecc) e seggiole (sedili, rastrelliere, ecc)?	1	1		ED.20	
1.6 Il percorso interno di aree verdi/giardini/corridoi di pertinenza, ha lunghezza minima di 400cm? (se no, specificare nelle note la misura)	1	1		ED.25	
1.7 Il percorso interno di aree verdi/giardini/corridoi di pertinenza, ha pavimentazione compatta adatta al transito di persone su sedia a ruote e ha in piano di collegamento, poggio di sovrappavimentazione e elementi sporgenti dalla pavimentazione?	1	1		ED.30	
1.8 La pavimentazione di accesso all'edificio è adatta al transito di persone su sedia a ruote e ha in piano di collegamento regola re, poggio di sovrappavimentazione ed elementi sporgenti dalla pavimentazione?	1	1		ED.18	
1.9 Sono presenti rampe per il superamento di ostacoli in corrispondenza del marciapiede in accesso all'edificio?	1	1		ED.26	
1.10 La zona a richiesta/retrocedente la porta d'accesso è complessiva e con una pendenza maggiore o uguale a 150x15/340cm?	1	1		ED.35	
1.11 E' necessario prevedere la realizzazione di una rampa per il superamento di un dislivello massimo di 30cm?	1	1		ED.08	
1.12 E' necessario installare una piattaforma elevatrice?	1	1		ED.04	
1.13 E' necessario installare un servoscala?	1	1		ED.05	
1.14 E' necessario prevedere la sostituzione delle esseri su ali rampe esistenti?	1	1		ED.01	
1.15 Le eventuali porte a vetri hanno l'elemento di segnalazione della trasparenza?	1	1		ED.28	
1.16 Nel caso di edificio piano tipo di edilizia residenziale pubblica, l'ingresso all'edificio e ad ogni unità immobiliare ha un'area minima di sosta (se no, specificare nelle note la misura)?	1	1		ED.31	
1.17 La segnalazione è chiara, esauriente e facilmente leggibile?	1	1		ED.10	
1.18 E' coperto tutto il percorso di accesso ad un'area di terra coperta tra i 0 e i 130 cm?	1	1		ED.03	
1.19 E' necessario installare un ascensore per il superamento di gradino entro i 2,5 cm in caso di struttura?	1	1		ED.02	
1.20 I marciapiedi hanno una larghezza minima di 30/110 cm, di marciapiedi adeguate al passaggio degli utenti con difficoltà motorie e di persone in carrozzina?	1	1		ED.119	
2. Servizi igienici					0,00 -6,00
2.1 Esiste almeno un servizio igienico con caratteristiche di rispondenza adeguate alle normative?	1	1		ED.06	6,00 6,00
2.2 Le mila igienici per disabili sono adeguatamente segnalati tramite dispositivi tattili, acustici e tattili, otoni, luminosi, ecc. per una loro facile individuazione anche da parte dei disabili sensoriali?	1	1		ED.11	100,00 100,00 -100,00 100,00
2.3 La spia e gli accessori sono presenti e funzionanti?	1	1		ED.07	
2.4 Negli ingressi agli sportivi (compresa platea) sono disposte adeguate seggioli?	1	1		ED.17	
2.5 La spia hanno dimensioni e distanze previste dalla norma?	1	1		ED.07	
2.6 Specchio e posizione scalfrezza adeguata a persona seduta?	1	1		ED.15	
3. Collegamenti verticali					0,00 -13,00
3.1 E' necessario prevedere un sistema di sovrappavimentazione per il raggiungimento dei livelli contigui dell'edificio?	1	1		ED.04	13,00 13,00
3.2 E' necessario che la sovrappavimentazione abbia dimensioni minime di 400x400x200mm (largh)?	1	1		ED.04	100,00 100,00 -100,00 100,00
3.3 La porta d'ingresso è assicurata da almeno un minimo di 70 cm di porta ausiliaria sortita?	1	1		ED.04	
3.4 Gli ascensori (stipendi, di lavoro, ecc) sono presenti, sono ad altezza adeguata e sono funzionanti?	1	1		ED.03	
3.5 La finitura della pavimentazione dei corposcali presenta sconnessioni e adiacenze di altezza?	1	1		ED.33	
3.6 E' necessario dotare il corpo scala di un parapetto (altezza di cm 200 di terra)?	1	1		ED.36	
3.7 E' necessario prevedere il potenziamento dell'illuminazione nel corpo scala?	1	1		ED.32	
3.8 La scala ha una illuminazione artificiale con comando individualmente al buio e disposto su ogni piano sottile?	1	1		ED.09	
3.9 Vi sono segnali a pavimento percepibili anche dai non vedenti, collocati ad almeno 30 cm dal piano e dall'ultimo gradino?	1	1		ED.14	
3.10 I corposcali è dotato di corrimano su entrambi i lati per lunghezza superiore a 180 cm?	1	1		ED.12	
3.11 Negli edifici con stema prevalente di bambini il corpo scala è dotato del poggio minimo ad altezza 70 cm dal piano di calpestio?	1	1		ED.12	
3.12 Il corrimano dei corposcali sborda 30 cm oltre l'impalcatura e la fine delle rampe?	1	1		ED.12	
3.13 I gradini sono scuri nelle loro parti inferiori e superiori ai requisiti richiesti dalla norma (rapporto altura/pesantezza, largh 120 cm, base e risvolto, base 30 cm in alto e fine in mm)?	1	1		ED.21	
4. Percorso interno					0,00 -13,00
4.1 La pavimentazione è adeguata, scivolistica e scorrevole?	1	1		ED.34	13,00 13,00
4.2 Sono presenti le fasce a pavimento?	1	1		ED.13	100,00 100,00 -100,00 100,00
4.3 E' necessario prevedere l'installazione di una rampa per il superamento dei gradini ortogonali al percorso pedonale?	1	1		ED.08	
4.4 E' necessario prevedere la sostituzione delle esseri di rampe esistenti?	1	1		ED.01	
4.5 La segnalazione informativa e di sicurezza è chiara, esauriente e facilmente leggibile?	1	1		ED.10	
4.6 La luce netta delle porte interne è almeno uguale a 75cm?	1	1		ED.27	
4.7 Gli interruttori elettrici, dove necessario, sono dotati di led per l'individuazione al buio?	1	1		ED.09	
4.8 I comandi sono dotati di un'adeguata illuminazione?	1	1		ED.24	
4.9 La struttura è dotata di segnalazione di sicurezza individuabile anche dai disabili sensoriali?	1	1		ED.10	
4.10 L'arredamento, i sussidi di lettura e le attrezzature sono utilizzabili anche da persone con difficoltà motorie o sensoriali?	1	1		ED.22	
4.11 L'arredo crea ostacolo ai corrimano?	1	1		ED.29	
4.12 Ci sono dislivelli ogni 30 cm nei percorsi orizzontali e nei corridoi?	1	1		ED.23	
4.13 I radiatori, gli estintori, i telefoni necessitano di un alloggiamento in nicchia?	1	1		ED.37	

Figura 1 - Scheda di rilevamento tipo

3.3. Barriere e tipologie di disabilità

All'interno delle schede di rilievo le BB. AA. sono suddivise in macro-categorie. In sede di mappatura sono state mappate le criticità e categorizzate sulla base della natura dell'ostacolo fisico da superare (ambienti interni di dimensioni inadeguate, che impediscono la libera circolazione interna, la presenza di dislivelli, la presenza di scale

di accesso ai piani superiori, porte o soglie di larghezza inadeguata ecc.) o percettivo (mancanza di guide visive e tattili per assicurare l'orientamento).








Il raggruppamento delle numerose criticità rilevate in un numero limitato di macro- categorie, che raccolgono tra loro problematiche simili, servirà anche per determinare in modo più facile la frequenza con la quale un dato ostacolo si ripresenta in ogni tipologia di spazio/edificio pubblico, determinando una corrispondenza diretta tra tipologia di spazio/edificio collettivo e criticità più comunemente rilevate.

A questa prima corrispondenza si aggiunge una seconda relazione, tra tipologia di ostacoli, fisici o percettivi e categorie di disabilità per le quali la loro presenza si rilevi come una vera e propria limitazione (Tabella 2 e Tabella 3).

Ad esempio, la presenza di dislivelli all'interno di una struttura scolastica, determina l'insorgere di limitazioni agli spostamenti degli studenti disabili motori (come chi, in generale, è affetto da un qualsiasi impedimento fisico anche temporaneo), ma non necessariamente degli studenti disabili sensoriali, per i quali la presenza di elementi in rilievo, se opportunamente segnalati e/o l'impiego di materiali con diverse texture per le pavimentazioni (uso di trattamenti superficiali differenti, mediante l'affiancamento di materiali scabrosi a superfici regolari e ben levigate), ne facilitano l'orientamento.

Sulla base delle check list di rilievo è possibile individuare quali voci tengono conto delle singole categorie di disabilità, ovvero quali macro-categorie abbiano legittimità di fronte a disabilità motorie, quali di fronte a disabilità sensoriali, quali per le disabilità cognitive

Tabella 2 – Associazione tra criticità osservata nelle checklist e tipologia di accessibilità (edifici)

1. Accessibilità edificio e ambienti interni	
1.1 Ci sono parcheggi riservati a persone con disabilità, in prossimità dell'accesso all'edificio considerato?	
1.2 La segnaletica verticale esistente rispetta la normativa?	
1.3 La segnaletica orizzontale esistente rispetta la normativa?	
1.4 Il parcheggio riservato è raccordato o è complanare ad un percorso pedonale in piano privo di collegamento tra parcheggio e accesso all'edificio?	
1.5 Il percorso di avvicinamento all'edificio considerato presenta ostacoli al passaggio di persone su sedia a ruote, dovuti alla presenza di pali di pubblica illuminazione, semafori, segnali stradali e/o pubblicitari e arredi pesanti (panchine, fioriere, ecc) e leggieri (cestini, rastrelliere, ecc)?	
1.6 Il percorso interno di eventuali giardini/cortili di pertinenza, ha larghezza minima di 150cm? (se no, specificare nelle note la misura)	
1.7 Il percorso interno di eventuali giardini/cortili di pertinenza, ha pavimentazione compatta adatta al transito di persone su sedia a ruote e ha un piano di calpestio regolare, privo di sconnesione ed elementi sporgenti dalla pavimentazione?	

1.8 La pavimentazione di accesso all'edificio è adatta al transito di persone su sedia a ruote e ha un piano di calpestio regolare, privo di sconessioni ed elementi sporgenti dalla pavimentazione?	
1.9 La zona antistante/retrostante la porta d'accesso è complanare e con una profondità maggiore o uguale a 135x135/140cm?	
1.10 Per accedere è necessario prevedere la realizzazione di una rampa per il superamento di un dislivello massimo di 50cm?	
1.11 Per accedere è necessario inserire una piattaforma elevatrice o di un servoscala?	
1.12 E' necessario prevedere la sostituzione delle eventuali rampe esistenti?	
1.13 Le eventuali porte a vetri hanno l'elemento di segnalazione della trasparenza?	 
1.14 Nel caso di edificio privato o di edilizia residenziale pubblica, l'ingresso all'edificio e ad ogni unità immobiliare ha una luce netta minima di 80cm? (se no, specificare nelle note la misura)	
1.15 La segnaletica è chiara, esauriente e facilmente leggibile?	 
1.16 Il campanello e/o il citofono si trovano ad un'altezza da terra compresa tra i 40 e i 130 cm?	
2. Servizi Igienici	
2.1 Esiste almeno un servizio igienico con caratteristiche dimensionali adeguate alle normative?	   
2.2 I servizi igienici per disabili sono adeguatamente segnalati tramite dispositivi luminosi, acustici e tattili, totem informativi, ecc, per una loro facile individuazione anche da parte dei disabili sensoriali?	   
2.3 I sanitari e gli accessori sono presenti e funzionanti?	   
2.4 Negli impianti sportivi (comprese palestre scolastiche) esistono docce accessibili?	   
2.5 I sanitari hanno dimensioni e distanze previste dalla norma?	
2.6 Lo specchio è posizionato ad altezza adeguata a persona seduta?	
3. Collegamenti verticali	
3.1 E' necessario prevedere un sistema di sollevamento per il raggiungimento dei livelli costituenti l'edificio?	













3.2 L'eventuale cabina ascensore esistente ha dimensioni minime di 120cm prof x 80 cm largh?	
3.3 La porta dell'eventuale ascensore ha dimensioni minime di 75cm ed è posta sul lato corto?	
3.4 Gli accessori (citofono, allarme, ecc) sono presenti, sono ad altezza adeguata e sono funzionanti?	   

Tabella 3 – Associazione tra criticità osservata nelle checklist e tipologia di accessibilità (spazi urbani)

1. Pavimentazioni	
Il percorso pedonale è largo meno di 90 cm o presenta strozzature?	
Il percorso è privo degli allargamenti per consentire la rotazione alle persone non deambulanti almeno ogni 10 m di sviluppo lineare?	
La pendenza trasversale è superiore all'1%?	
Le intersezioni tra percorso pedonale e zona carrabile sono opportunamente segnalate anche ai non vedenti?	   
La superficie del percorso risulta sdrucchiolevole, degradata e/o sconnessa?	 
Ci sono elementi nel percorso che sporgono dalla quota della pavimentazione o sono incavati (pozzetti, griglie, cordoli, caditoie, ecc.)?	 
2. Dislivelli	
È necessario prevedere l'inserimento di una rampa per il superamento dei gradini superiori a 2,5 cm ortogonali al percorso pedonale?	 
Le eventuali variazioni di livello dei percorsi tramite rampa sono evidenziate con variazioni cromatiche?	 
È necessario prevedere la sostituzione delle eventuali rampe?	
Si rileva la necessità di superare un dislivello creato da una serie di gradini tramite meccanismi?	
3. Ostacoli	
Gli elementi di arredo riducono il passaggio al di sotto di 90 cm (pali dell'illuminazione, semafori, rastrelliere, panchine, dissuasori, ecc.)?	 
Ci sono elementi di arredo posti ad altezza da terra inferiore a 2,10m?	 

<p>4. Parcheggio</p> <p>I parcheggi riservati alle persone con ridotte o impedito capacità motorie sono inferiori ad uno ogni 50?</p>	
<p>5. Segnaletica</p> <p>La segnaletica verticale/orizzontale esistente rispetta la normativa?</p>	
<p>È presente almeno la segnaletica orizzontale ad indicazione di percorso protetto?</p>	
<p>6. Varie</p> <p>È necessario prevedere la sostituzione del semaforo esistente con uno per non vedenti?</p>	
<p>È necessario prevedere inserimento o adeguamento dell'illuminazione pubblica?</p>	
<p>I luoghi d'attesa – soste bus -presentano sistemi di seduta o di protezione dagli agenti atmosferici?</p>	

Sia l'analisi degli edifici che dell'urbano, con la compilazione delle checklist, hanno portato alla caratterizzazione del singolo elemento dal punto di vista dell'incidenza delle problematiche rilevate, ossia il grado di frequenza con il quale ogni categoria di BB.AA. si ripresenta in una data tipologia di spazio/edificio pubblico.

Il calcolo della percentuale di incidenza sarà utile anche per riportare le stime degli interventi a tratti analoghi.

3.3.1. La disabilità visiva

Il modo più sicuro per un cieco di muoversi in un ambiente non conosciuto e senza riferimenti volumetrici è quello di seguire un percorso tattile, vale a dire una pista che, per caratteristiche fisiche della sua superficie - in contrasto con la pavimentazione nella (o sulla) quale è inserita – guida letteralmente il bastone e i piedi del disabile tra punti topici dello spazio pubblico. Molte modalità di indirizzamento dell'utenza colpita dalla disabilità visiva in determinati ambienti – quali stazioni ferroviarie, stazioni metropolitane e fermate del trasporto pubblico di superficie, aeroporti, ospedali e molti altri servizi pubblici (ad esempio gli uffici postali) - tendono ad adottare l'applicazione del sistema di codifica LOGES. Questo sistema (il cui nome è acronimo della definizione Linea di Orientamento, Guida e Sicurezza), evoluto a seguito di ricerche e approfondimenti non solo italiani, si basa su di una codifica di linguaggio riassumibile in rigature continue per i tratti di percorso lineare e rilievi a bolle per i punti di segnalazione del pericolo valicabile o assoluto.

Nell'allegato Abaco degli Interventi (All. 4) si forniscono indicazioni ed informazioni utili per progettare interventi volti al superamento di questa categoria di disabilità.

3.3.2. Le disabilità mentali e cognitive

Si tratta di disturbi che caratterizzano l'intero arco della vita di una persona condizionandone i comportamenti in tutte le attività quotidiane, definiti dall'Organizzazione Mondiale della Sanità (DSM5, 2014) come una serie di condizioni personali caratterizzate da gradi diversi di sviluppo della comunicazione e del linguaggio, e da un insieme di comportamenti, azioni e interessi ripetitivi e specifici dell'individuo. L'eterogeneità di tali disturbi e le difficoltà sensoriali che ne derivano sono una condizione fortemente caratterizzante l'interazione del singolo con l'ambiente, ogni persona autistica ha una peculiare percezione e interpretazione degli stimoli sensibili da cui possono derivare condizioni di benessere e di sicurezza o, all'opposto, condizioni gravemente disfunzionali; uno stimolo sensibile percepito in maniera distorta può essere causa di tensioni psicosomatiche, di distrazione, disorientamento e perdita d'attenzione, ritardo nella comunicazione e manifestazioni fisiche di diversa gravità con comportamenti ripetitivi, in alcuni casi violenti e autolesionistici. Tra i sintomi più caratteristici associati alla patologia dell'autismo la reattività atipica agli stimoli sensoriali, visivi, uditivi, tattili, termici, dolorifici ed olfattivi oltre alla rilevante instabilità dell'umore e dello stato affettivo.

Ai fini dello svolgimento delle attività quotidiane e dell'apprendimento è di rilievo la necessità di creare ambienti sicuri e abilitanti, un tema che richiede all'approccio inclusivo e multisensoriale del progetto di accessibilità una attenzione specifica nell'identificazione delle barriere e nella realizzazione di soluzioni tecniche d'aiudio per un corretto abbattimento in termini di protezione fisica e percezione sensoriale.

Si può affermare che in letteratura, pur se non sempre sistematizzati, esistono rilevanti elementi guida alla progettazione dell'accessibilità per persone autistiche, risultato di ricerche avanzate con il coinvolgimento interdisciplinare, transdisciplinare e multidisciplinare di diverse aree della conoscenza e specifiche della architettura con la consapevolezza che "l'autismo, crocevia di molteplici discipline, è uno dei campi in più rapida trasformazione della psichiatria e delle neuroscienze contemporanee. In questo ambito, negli ultimi decenni, sono avvenuti radicali mutamenti nei paradigmi di comprensione, con importanti ricadute nelle concezioni della cura e della riabilitazione" (Barale, 2009)¹.

Nel più ampio contesto dell'accessibilità ambientale, ambito definito della Tecnologia dell'Architettura, quello dell'accessibilità multisensoriale costituisce un elemento chiave per una progettazione inclusiva che supera gli approcci mirati al mero abbattimento delle barriere architettoniche come risultato di un lungo, articolato e partecipato percorso tra innovazione tecnologica ed evoluzione dei processi e sviluppo sociale grazie, anche, alla costante azione dei portatori di interesse coinvolti fin dalle fasi di ideazione per una definita valutazione e verifica delle prestazioni (Conti, Tatano e Villani, 2016; Conti, Tatano, 2018). Con una visione Human Centered Design l'obiettivo dell'accessibilità ambientale è la realizzazione di spazi, oggetti e servizi fruibili in modo confortevole e sicuro dal maggior numero di persone, nelle loro specificità e differenze "attraverso un approccio inclusivo finalizzato a realizzare una relazione continua tra tutti, accettando come tratto distintivo di ognuno le diversità fisiche, sensoriali, cognitive e comportamentali"². Il progetto multisensoriale, quindi, per realizzare l'accessibilità e per nuove qualità spaziali degli ambienti in risposta alle diverse necessità mettendo in rilievo anche le "questioni sensoriali ed emozionali che portano ad approfondire e sviluppare soluzioni mirate a condizionare la percezione prossemico spaziale attraverso stimoli visivi, olfattivi, gustativi, tattili e uditivi; attraverso i sensi e la propria

¹ Adolfo F. L. Baratta, Christina Conti, Valeria Tatano, "ABITARE INCLUSIVO, Il progetto per una vita autonoma e indipendente", Anteferma Edizioni S.r.l., 2019

² Tratto da Conti C., La sensorialità nei musei: appunti sull'accessibilità delle informazioni per la percezione degli ambienti espositivi, saggio sul tema dell'accessibilità multisensoriale dell'informazione in fase di pubblicazione a cura di Sdegno A.

personale facoltà intellettuale determinata dal proprio vissuto, le persone sono guidate nella comprensione e stimolate nell'emozione stabilendo un "contatto" con gli artefatti" che li circondano.

4. Definizione del contesto di studio

4.1. Le analisi partecipate

L'obiettivo del PEBA è rendere la città accessibile a tutti, a partire dai luoghi e dagli itinerari maggiormente frequentati dalla cittadinanza. Tramite il coinvolgimento della stessa, è possibile prestare maggiore cura e attenzione a tutti i livelli di accessibilità: non solo a quelle ormai più riconosciute, legate a disabilità di tipo fisico (come quelle relative al movimento o alla vista) ma anche a quelle di tipo cognitivo e percettivo. Come barriere vanno intese infatti tutte le condizioni che impediscono ad un cittadino di muoversi e vivere confortevolmente nello spazio.

Nella fase di mappatura e segnalazione delle criticità attualmente presenti nel territorio, la conoscenza diretta e l'esperienza quotidiana dei cittadini diventa elemento fondamentale per fornire le giuste risposte progettuali.

Attraverso questo passaggio è possibile innalzare il livello qualitativo della godibilità dell'ambiente non solo per i soggetti con difficoltà motorie o sensoriali, ma anche per tutti gli altri soggetti che fruiscono di tale spazio, raggiungendo così l'ampia diffusione a cui l'Universal Design aspira.³ Questa metodologia di lavoro implica il fatto di chiedere un parere sia sulla scelta dell'area di progetto - così da comprendere se è il luogo giusto dove intervenire - che sulle modalità di intervento ipotizzabili, una scelta **condivisa e partecipata** che permette anche una maggior accettazione dell'intervento e dell'investimento effettuato, soprattutto se a carico della comunità.

Le risposte da dare alle disabilità presenti nella nostra società sono innumerevoli. Esattamente quanto sono innumerevoli le sotto-categorie delle varie disabilità. Non esiste mai una soluzione valida nell'esatta misura per tutti quanti. Proprio per questo occorre un puntiglioso approfondimento nel momento delle scelte e delle decisioni.

È dunque necessario che si sviluppi un più generalizzato **approccio basato sull'attenzione e sulla condivisione** dei problemi da parte dei progettisti e degli attuatori degli interventi di manutenzione e riprogettazione dello spazio pubblico sapendo sempre individuare le dovute priorità, ma anche dei disabili e delle loro associazioni, sapendo riconoscere gli sforzi che sempre più sono applicati nell'azione della struttura comunale e collaborando con la struttura operativa del Comune per segnalare eventuali suggerimenti o situazioni da rimediare.⁴

Perché questo si realizzi è necessario avviare un **confronto partecipato e comunicativo** con cui valorizzare il patrimonio specifico costituito dalle esperienze e dalle idee dei vari protagonisti della vita di un manufatto, un'occasione di riflessione, confronto e condivisione tra progettisti, specialisti ed utenti reali, al fine di proporre una visione unitaria dell'accessibilità che spinga tutti a una maggiore consapevolezza. Si tratta di applicare un nuovo metodo di lavoro che si basi sull'osservazione e sullo studio delle situazioni reali, sull'ascolto reciproco, sulla

³ UNI/PdR 24:2016

⁴ L'abbattimento Delle Barriere Architettoniche Nello Spazio Pubblico (Quaderno Formativo Di Indirizzo Tecnico – Città Di Torino – Divisione Infrastrutture E Mobilità)

discussione di ciò che i diversi utenti pensano e desiderano per gli ambienti e gli ausili che ritengono veramente utili e necessari.⁵

L'interazione con i diversi stakeholder viene declinata attraverso i diversi strumenti idonei a facilitare lo scambio di idee e opinioni tra tutti i partecipanti. In particolare, a causa del perdurare delle misure restrittive dovute al Covid-19, si sono impiegati diversi applicativi online, scelti tra altri per il loro livello di accessibilità e usabilità da parte di tutti:

1. per il PEBA è stato definito **un logo grafico efficace e riconoscibile** che reinterpreta lo stemma araldico della città e lo declina, attraverso tre icone, sui temi dell'accessibilità;
2. la **comunicazione** è avvenuta attraverso i canali istituzionali e i comunicati stampa rivolti alle testate giornalistiche principali locali. È stata istituita una mail dedicata per raccogliere segnalazioni all'indirizzo pebamonopoli@elaborazioni.org;
3. attraverso il **questionario online** si sono indagate le abitudini di mobilità pedonale e le principali criticità, e si raccolgono le segnalazioni relative alla presenza di barriere architettoniche. (Link al questionario: <https://forms.gle/sWxFMtenYsVXQ8NZ6>);
4. la **mappa partecipata** ha il duplice scopo di raccogliere segnalazioni puntuali e di verificare percorsi più battuti e ostacoli più frequenti. Per la mappatura è stato utilizzato l'applicativo online gratuito Mapotic, all'interno del quale i cittadini possono inserire delle segnalazioni geolocalizzate, accompagnate da fotografia e commento. Le segnalazioni vengono poi raccolte all'interno delle diverse categorie. (Link alla mappa partecipativa: <https://www.mapotic.com/peba-monopoli-1>);
5. gli **incontri** sono stati svolti online ed in presenza:
 - a. 16 Luglio 2020 – Incontro di avvio del PEBA
 - b. 21 Luglio 2020 - Incontro con la Consulta della disabilità
 - c. 30 Luglio 2021 – Incontro e mappatura partecipativa con la Consulta
 - d. 25 Febbraio 2021 – Brief con la Pubblica Amministrazione
 - e. 01 Marzo 2021 – Terzo incontro con la Consulta
 - f. 09 Marzo 2021 – Mappatura partecipativa spiagge pubbliche
 - g. 22 Luglio 2021 – Mappatura partecipativa centro murattiano
 - h. 09 Febbraio 2022 - Incontro con l'Unione Italiana dei Ciechi e degli Ipovedenti
 - i. 16 Febbraio 2022 - Incontro al Centro Sociale Anziani

Il dettaglio del processo partecipativo che ha accompagnato la redazione del PEBA per il Comune di Monopoli è riportato nell'allegata documentazione specifica (All. 3 – Report Incontri Partecipativi).

L'incontro di avvio del PEBA ha avuto l'obiettivo di condividere le ultime azioni messe in campo dal Comune di Monopoli in merito alla disabilità, nell'ottica di partire proprio da queste per la redazione del Piano.

In particolare si segnala che, nel luglio 2019, l'Amministrazione si è fatta promotrice di un primo incontro con le associazioni territoriali che si occupano di disabilità. Questo momento ha dato avvio ad un percorso sinergico tra associazioni e Amministrazione, che ha portato alla costituzione di una **consulta delle Disabilità** che raccoglie insieme tutti i diversi rappresentanti. La Consulta promuove la partecipazione dei cittadini con disabilità alla vita cittadina e costituisce un punto di interlocuzione prezioso anche per la stesura del Piano.

⁵ UNI/PdR 24:2016

Il 21 Luglio 2020 si è tenuto il primo incontro online con la Consulta cittadina della disabilità inerente l'avvio al percorso partecipativo del Piano per l'Eliminazione delle Barriere Architettoniche (PEBA).

Il 30 Luglio 2020 si è tenuto un secondo incontro con la Consulta presso lo Sportello Sociale in Via Melvin Jones, 6A a Monopoli. Durante questo incontro è stata testata con i partecipanti la webAPP Mapotic che la cittadinanza potrà utilizzare in tutta la fase delle analisi del PEBA, per la segnalazione delle difficoltà di accessibilità riscontrate nell'intero territorio comunale.

Nell'ambito dell'incontro del 1° Marzo 2021 sono state analizzate le prime 38 segnalazioni su mappa online e definiti alcuni ulteriori aspetti e criticità legati agli accessi a mare ed alla tipologia delle rampe cittadine e delle relative necessità di intervento strutturato e diffuso.

Il primo sopralluogo è stato organizzato in continuità con il progetto «**Monopoli Mare per tutti 2020**», con l'obiettivo di verificare lo stato dell'accessibilità delle spiagge pubbliche cittadine, nonché di evidenziare ulteriori criticità da risolvere. Il sopralluogo ha messo in luce la necessità di ripristinare gli elementi e le pavimentazioni predisposte, rovinati dall'azione del mare durante l'inverno.

Il secondo sopralluogo è ha avuto come oggetto l'analisi della zona centrale murattiana. L'accessibilità in quest'area risulta piuttosto compromessa: nonostante la presenza di numerose rampe, molte di queste non risultano effettivamente accessibili.

La fase partecipativa, che si auspica possa divenire *metodo* di lavoro anche nelle fasi di attuazione e monitoraggio del PEBA, ha condotto a numerosi spunti (come già detto, meglio descritti nell'allegato report).

4.2. La definizione degli edifici pubblici e dei percorsi pedonali prioritari

Dal punto di vista degli attrattori (e dunque degli edifici di interesse) il PEBA ha considerato i principali poli attrattori presenti nel territorio del Comune di Monopoli, con riferimenti agli immobili di proprietà comunale.

La mappa di seguito ne riporta la dislocazione con riferimento all'ambito urbano costruito.

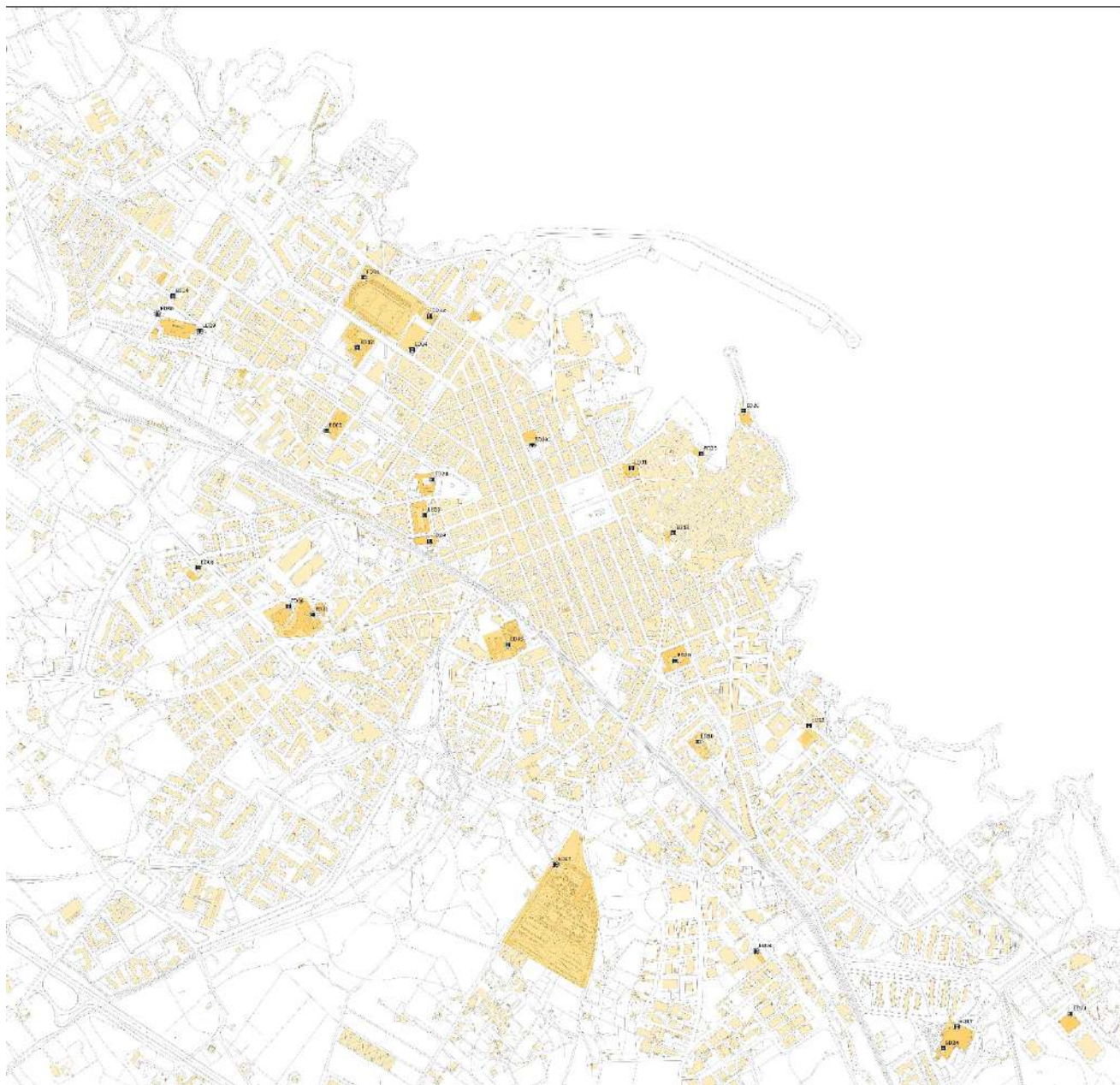


Figura 2 - Mappa attrattori

L'analisi si è concentrata sulle polarità di interesse per la mobilità dolce, elencate nella tabella di seguito.

Tabella 4 - Tabella degli spazi collettivi di proprietà comunale censiti a Monopoli

Cod.	Edificio	Indirizzo
ED01	Palazzo di Città	Via Garibaldi, 6
ED02	Ufficio Tecnico e Ragioneria	Via Munno, 6
ED03	Servizi Sociali, Sport e Pubblica Istruzione	Vico Acquaviva
ED04	Polizia Locale	Viale Aldo Moro
ED05	Scuola infanzia Mons. Carlo Ferrari	Viale Aldo Moro
ED06	Scuola Alessandro Volta	Via Palmiro Togliatti
ED07	Scuola infanzia Armando Dorsi	Via Baione, 6/R
ED08	Scuola infanzia Anita Garibaldi	P.zza Milite Ignoto, 5
ED09	Scuola infanzia La Madia	Via Ugo Foscolo, snc
ED10	Scuola infanzia L'Assunta	C.da L'Assunta, snc
ED11	Scuola infanzia Giovanni XXIII	Via Procaccia, 133/A
ED12	Scuola infanzia "Il Piccolo Principe"	Via Melvis Jones, 11
ED13	Scuola infanzia Via Gobetti	Via Gobetti, 7/A
ED14	Scuola primaria Via Dieta	Via Dieta di Monopoli, 2
ED15	Scuola primaria Giovanni Paolo II	C.da Lamalunga, snc
ED16	Scuola primaria Melvis Jones	Via Melvis Jones, 11
ED17	Scuola primaria Santa Lucia	Fraz. Santa Lucia, snc
ED18	Scuola primaria Carolina Bregante	Via Gobetti 45
ED19	Scuola sec. di I grado G. Galilei	Via Europa Libera, 3
ED20	Scuola sec. di I grado Vincenza Sofo	Via Sant'Anna, snc
ED21	Scuola Alessandro Volta (Palestra)	Via Palmiro Togliatti
ED22	Comprensivo Comes-Rizzitello-Sicarico	Fraz. Antonelli, snc
ED23	Biblioteca Rendella	P.zza Garibaldi, 24
ED24	Castello Carlo V	L.go Castello Carlo V
ED25	Cimitero Comunale	Viale Aldo Moro/Via Alberobello
ED26	Conservatorio musicale	P.zza Sant'Antonio
ED27	Teatro Radar e II sede Conservatorio musicale	Via Magenta
ED28	Centro Sociale di Quartiere e Palestra Gino Alba	Via Gobetti
ED29	Stadio Comunale	Via Palmiro Togliatti
ED30	Palazzetto dello Sport	Via Fiume
ED31	Piscina Comunale	Via Procaccia
ED32	Tendostruttura sportiva	Via Benedetto Croce

Questi poli rappresentano i punti maggiormente sensibili in termini di necessità di accessibilità e sicurezza.

Per ciascun edificio pubblico in elenco, si forniscono nel seguito della relazione i dettagli degli esiti delle rilevazioni condotte e, di conseguenza, l'esploso relativo agli interventi necessari per garantire l'accessibilità dello stesso.

La valutazione delle problematiche riscontrate è stata fatta utilizzando 4 macro categorie utili a definire in modo chiaro quegli aspetti su cui è fondamentale intervenire per poter abbattere le barriere architettoniche presenti. Con riferimento alle macro categorie:

1. si è effettuata un'analisi sull'accessibilità dell'edificio e sugli spazi che consentono il raggiungimento dello stesso, valutando in maniera approfondita la possibilità di un qualsiasi utente di accedere e muoversi in totale autonomia;
2. si sono valutati i servizi igienici presenti, dalla completa funzionalità degli stessi fino alla segnaletica di indicazione tale da essere facilmente individuabili anche da parte di utenti con difficoltà visiva e percettiva;
3. particolare attenzione è stata rivolta ai collegamenti verticali presenti negli edifici multipiano, alla possibilità di poter accedere agli stessi da parte degli utenti con difficoltà motorie e, contestualmente, alla possibilità

di poter facilmente percepire la presenza di scale e/o rampe per tutti coloro che soffrono di difficoltà visive e sensoriali;

4. si è analizzato in maniera accurata il percorso interno di ogni edificio: la presenza di fasce a pavimento utili a rendere più facile la localizzazione dei percorsi, la presenza di sufficienti aree di manovra per coloro che muovendosi in sedia a rotelle hanno bisogno di slarghi nei cambi di direzione, la continuità della pavimentazione e le eventuali ostruzioni create dagli arredi.

Al termine della fase di analisi, si sono predisposte delle tabelle riassuntive per le quali è riportata la % di criticità riscontrata per ogni aspetto in ogni singolo edificio. I risultati sono riportati di seguito nella presente relazione.

Sulla base della localizzazione dei principali poli attrattori, della viabilità percorsa con maggiore frequenza e delle segnalazioni fatte dagli utenti, sono stati individuati dei percorsi pedonali su cui agire prioritariamente al fine di renderli maggiormente accessibili. Nella mappa di seguito sono evidenziati, riportandone la denominazione che diverrà anche denominazione di riferimento per le zone omogenee utilizzate nella parametrizzazione degli interventi e dei costi da prevedere su base comunale.

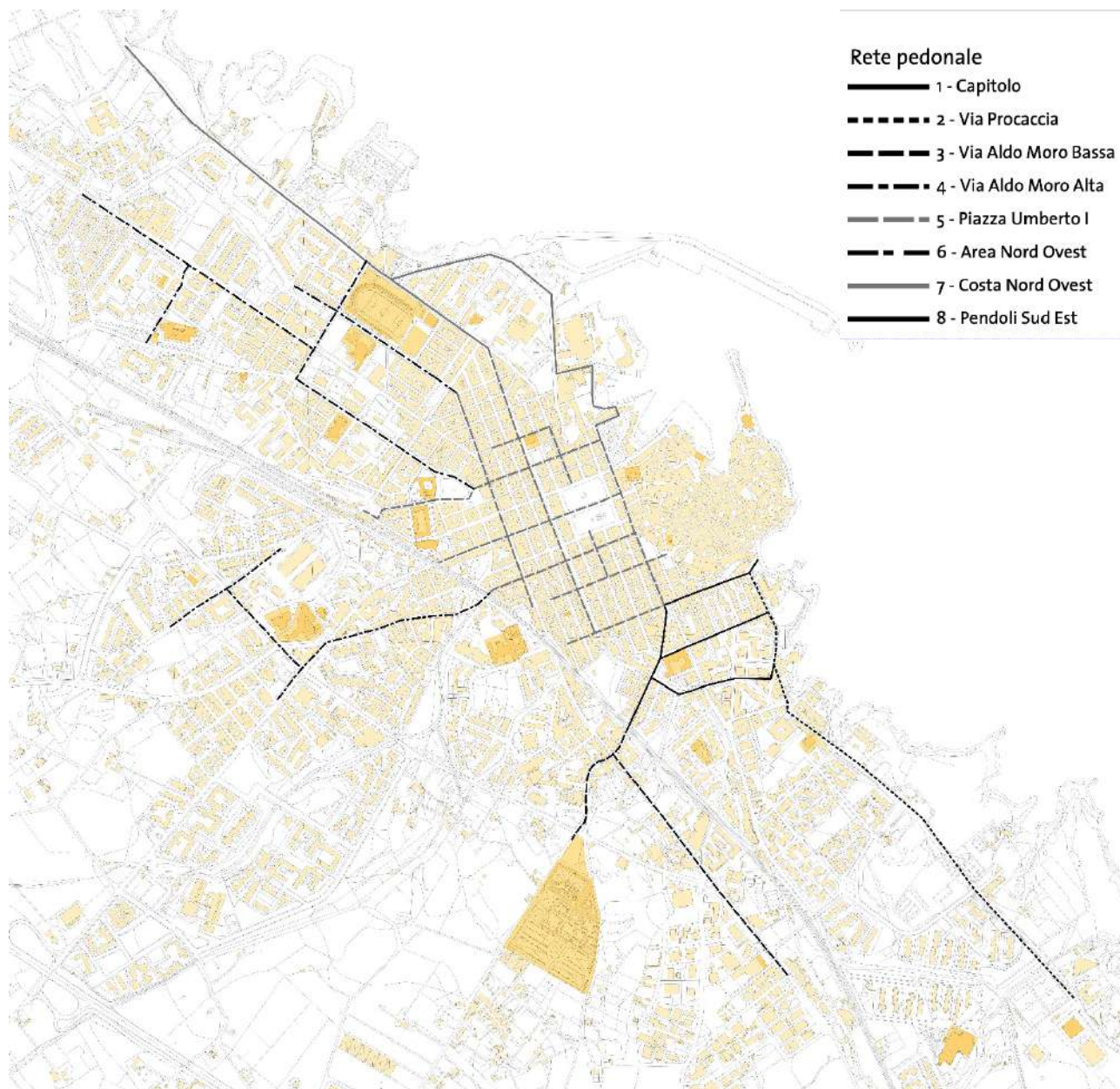


Figura 3 -- Rete prioritaria e attrattori

Per il rilevamento delle criticità in ambito di PEBA urbano, si è utilizzato un applicativo in grado di georeferenziare foto e descrizioni prodotte dal soggetto rilevatore. Le criticità rilevate hanno riguardato:

- MARCIAPIEDE ASSENTE
- MARCIAPIEDE STRETTO

- MARCIAPIEDE CON OSTACOLO (inserire nella descrizione dettagli come semaforo, segnaletica stradale, cestino, albero, cespuglio, cartello pubblicitario, ecc.)
- RAMPA ASSENTE (specificare se marciapiede o attraversamento pedonale)
- RAMPA RIPIDA (specificare se marciapiede o attraversamento pedonale)
- PAVIMENTAZIONE SCONNESSA (inserire nella descrizione dettagli come pavimentazione dissestata, presenza di grigliati e buche, ecc.)
- ATTRAVERSAMENTO PEDONALE ASSENTE
- ATTRAVERSAMENTO PEDONALE SENZA STRISCE
- ATTRAVERSAMENTO PEDONALE NON SEGNALATO (inserire nella descrizione dettagli come assenza segnaletica orizzontale e verticale)
- POSTO AUTO ASSENTE
- POSTO AUTO NON SEGNALATO (inserire nella descrizione dettagli come assenza segnaletica orizzontale e/o verticale)
- PERCORSO LOGES CARENTE (spiegare in descrizione cosa si intende per carente)
- BARRIERE EDIFICI
- ALTRO (descrivere tipologia)

5. Analisi dello stato di fatto

5.1. Mappatura negli edifici comunali e privati ad uso pubblico

L'analisi delle condizioni di accessibilità degli edifici pubblici precedentemente elencati ha fatto emergere una situazione per la quale è necessario prevedere, da parte dell'Amministrazione, un intervento complessivo sugli immobili di propria competenza che varia in relazione al periodo di realizzazione / rinnovamento degli immobili stessi nonché alla tipologia edilizia.

La Tabella seguente riepiloga il risultato del lavoro di indagine svolto. Per ciascun immobile sono riportate le percentuali di accessibilità / criticità ascrivibili alle singole macrocategorie di elementi rilevati secondo quanto indicato dalle linee guida regionali.

Il dato, desunto dalle schede di rilevazione utilizzate durante i sopralluoghi, fornisce un'indicazione di tipo qualitativo su tipologia e entità delle problematiche riscontrate. Un ulteriore approfondimento ha permesso di individuare gli interventi strutturali che sarà necessario prevedere ai fini dell'adeguamento degli immobili alle normative vigenti in materia di abbattimento delle barriere architettoniche.

Per ciascuna macrocategoria di indagine, abbiamo dei valori posti in tabella che indicano rispettivamente diverse tipologie di percentuali:

- nella cella verde è riportato l'indice percentuale di accessibilità riscontrato, la quota percentuale cioè degli elementi che rispondono in maniera positiva rispetto agli approfondimenti richiesti nella Scheda di Rilevamento;
- nella cella rossa è riportato l'indice di criticità rilevato, che corrisponde alla quota percentuale di condizioni di criticità rilevati e a cui sarà necessario far fronte in sede di progettazione degli interventi di abbattimento delle barriere architettoniche;
- nella cella neutra il livello di inapplicabilità della macrocategoria, ossia quegli elementi non rilevabili perché di fatto non applicabili all'immobile analizzato.

Gli esiti puntuali dei sopralluoghi sono riportati nelle allegate Schede Ambito Edilizio (All. 2).

Tabella 5 - Indice di accessibilità / criticità per macrocategoria di indagine (edifici rilevati)

Codice	Nome edificio	1. Accessibilità edificio e ambienti interni			2. Servizi igienici			3. Collegamenti verticali			4. Percorso interno		
		Accessibilità	Criticità	Non applicabile	Accessibilità	Criticità	Non applicabile	Accessibilità	Criticità	Non applicabile	Accessibilità	Criticità	Non applicabile
ED01	Palazzo di Città	62.50	6.25	31.25	50.00	33.33	16.67	46.15	15.38	38.46	15.38	30.77	53.85
ED02	Ufficio Tecnico e Ragioneria	78.13	3.13	18.75	50.00	33.33	16.67	69.23	23.08	7.69	69.23	23.08	7.69
ED03	Servizi Sociali, Sport e Pubblica istruzione	50.00	0.00	50.00	50.00	33.33	16.67	23.08	7.69	69.23	30.77	23.08	46.15
ED04	Polizia Locale	43.75	31.25	25.00	50.00	16.67	33.33	19.23	42.31	38.46	15.38	53.85	30.77
ED05	Scuola infanzia Mons. Carlo Ferrari	65.63	21.88	12.50	50.00	33.33	16.67	0.00	0.00	100.00	76.92	23.08	0.00
ED06	Scuola Alessandro Volta	46.88	40.63	12.50	66.67	33.33	0.00	63.08	21.54	15.38	53.85	30.77	15.38
ED07	Scuola infanzia Armando Dorsi	56.25	25.00	18.75	50.00	33.33	16.67	0.00	0.00	100.00	23.08	46.15	30.77
ED08	Scuola infanzia Anita Garibaldi	37.50	43.75	18.75	50.00	33.33	16.67	0.00	0.00	100.00	23.08	7.69	69.23
ED09	Scuola infanzia La Madia	56.25	18.75	25.00	50.00	33.33	16.67	0.00	0.00	100.00	30.77	30.77	38.46
ED10	Scuola infanzia L'Assunta	51.56	17.19	31.25	66.67	16.67	16.67	0.00	0.00	100.00	76.92	23.08	0.00
ED11	Scuola infanzia Giovanni XXIII	18.75	37.50	43.75	16.67	50.00	33.33	0.00	0.00	100.00	23.08	38.46	38.46
ED12	Scuola infanzia "Il Piccolo Principe"	43.75	31.25	25.00	33.33	33.33	33.33	0.00	0.00	100.00	53.85	46.15	0.00
ED13	Scuola infanzia Via Gobetti	43.75	12.50	43.75	50.00	16.67	33.33	0.00	0.00	100.00	15.38	38.46	46.15
ED14	Scuola primaria Via Dieta	78.13	9.38	12.50	50.00	50.00	0.00	61.54	30.77	7.69	76.92	23.08	0.00
ED15	Scuola primaria Giovanni Paolo II	53.13	21.88	25.00	8.33	8.33	83.33	0.00	0.00	100.00	69.23	30.77	0.00
ED16	Scuola primaria Melvis Jones	73.75	20.00	6.25	0.00	66.67	33.33	76.92	23.08	0.00	61.54	30.77	7.69
ED17	Scuola primaria Santa Lucia	70.00	23.75	6.25	50.00	33.33	16.67	0.00	0.00	100.00	69.23	30.77	0.00
ED18	Scuola primaria Carolina Bregante	68.75	18.75	12.50	66.67	33.33	0.00	30.77	7.69	61.54	46.15	46.15	7.69
ED19	Scuola sec. di I grado G. Galilei	68.75	25.00	6.25	66.67	16.67	16.67	52.31	32.31	15.38	46.15	30.77	23.08
ED20	Scuola sec. di I grado Vincenza Sofo	48.13	33.13	18.75	66.67	33.33	0.00	61.54	38.46	0.00	67.69	32.31	0.00
ED21	Scuola Alessandro Volta (Palestra)	50.00	37.50	12.50	66.67	33.33	0.00	0.00	0.00	100.00	61.54	30.77	7.69
ED22	Comprensivo Comes-Rizzitello-Sicarico	68.75	25.00	6.25	50.00	33.33	16.67	61.54	30.77	7.69	69.23	30.77	0.00
ED23	Biblioteca Rendella	64.38	29.38	6.25	66.67	16.67	16.67	61.54	30.77	7.69	83.08	16.92	0.00
ED24	Castello Carlo V	37.50	37.50	25.00	50.00	33.33	16.67	30.77	0.00	69.23	30.77	23.08	46.15
ED25	Cimitero Comunale	62.50	0.00	37.50	16.67	33.33	50.00	0.00	0.00	100.00	15.38	15.38	69.23
ED26	Conservatorio musicale	59.38	9.38	31.25	33.33	33.33	33.33	30.77	38.46	30.77	69.23	30.77	0.00
ED27	Teatro Radar e II sede Conservatorio musicale	68.75	18.75	12.50	66.67	16.67	16.67	50.00	26.92	23.08	46.15	23.08	30.77
ED28	Centro Sociale di Quartiere e Palestra Gino Alba	18.75	37.50	43.75	0.00	0.00	100.00	7.69	38.46	53.85	0.00	0.00	100.00
ED29	Stadio Comunale	25.00	31.25	43.75	33.33	33.33	33.33	0.00	38.46	61.54	15.38	53.85	30.77
ED30	Palazzetto dello Sport	37.50	50.00	12.50	66.67	16.67	16.67	7.69	7.69	84.62	15.38	53.85	30.77
ED31	Piscina Comunale	62.50	12.50	25.00	66.67	33.33	0.00	53.85	23.08	23.08	53.85	15.38	30.77
ED32	Tendostruttura sportiva	56.25	12.50	31.25	83.33	16.67	0.00	0.00	0.00	100.00	30.77	23.08	46.15

Dalle rilevazioni emerge la necessità, un po' per tutti gli immobili, di procedere con opere di adeguamento e di abbattimento delle barriere architettoniche: in particolar modo è rilevante la problematica inerente all'accessibilità da parte di disabili cognitivi, rispetto alla quale anche gli edifici di recente realizzazione e/o adeguamento presentano alcune carenze facilmente colmabili.

5.2. La mappatura dei percorsi in ambito urbano

Sulla base della rilevazione degli attrattori principali della domanda di mobilità pedonale è stata identificata una rete prioritaria, che rappresenta la principale interconnessione tra essi e le aree maggiormente urbanizzate e che quindi si assume avere la maggiore domanda potenziale.

Ai fini delle analisi, tale rete è stata suddivisa per tratti omogenei in base alla direzione servita e alle caratteristiche del tessuto urbano, oltre che alla tipologia dei percorsi in termini strutturali.

Per ciascun tratto omogeneo sono quindi stati selezionati dei tratti di rilievo adeguati a caratterizzarne gli aspetti peculiari (Figura 5 e TAV1).

Si sono considerati i seguenti percorsi prioritari omogenei, corrispondenti con i tratti omogenei di rilievo:

- 1 - Capitolo
- 2 - Via Procaccia
- 3 - Aldo Moro Bassa
- 4 - Aldo Moro Alta
- 5 - Piazza Umberto I
- 6 - Area nord ovest
- 7 - Costa nord ovest
- 8 - Pendoli sud est

A questi tratti si sommano:

- un ulteriore raggruppamento di interventi, identificato come “9 – Interventi puntuali”, nella quale sono raggruppati quegli interventi non standard per i quali è necessario procedere con una trattazione di dettaglio e per la cui quantificazione dovrà essere predisposto un progetto ad hoc;
- i percorsi all'interno del centro storico che rappresenta una porzione del contesto urbano con caratteristiche tali, dal punto di vista morfologico ed architettonico, da risultare difficilmente applicabili le indicazioni fornite dalle normative in materia di barriere architettoniche. Per questa ragione se ne propone una disamina a parte, considerando che qualsivoglia intervento debba essere considerato puntualmente e comunque inserito in una visione complessiva di intervento di rigenerazione urbana della parte storica.

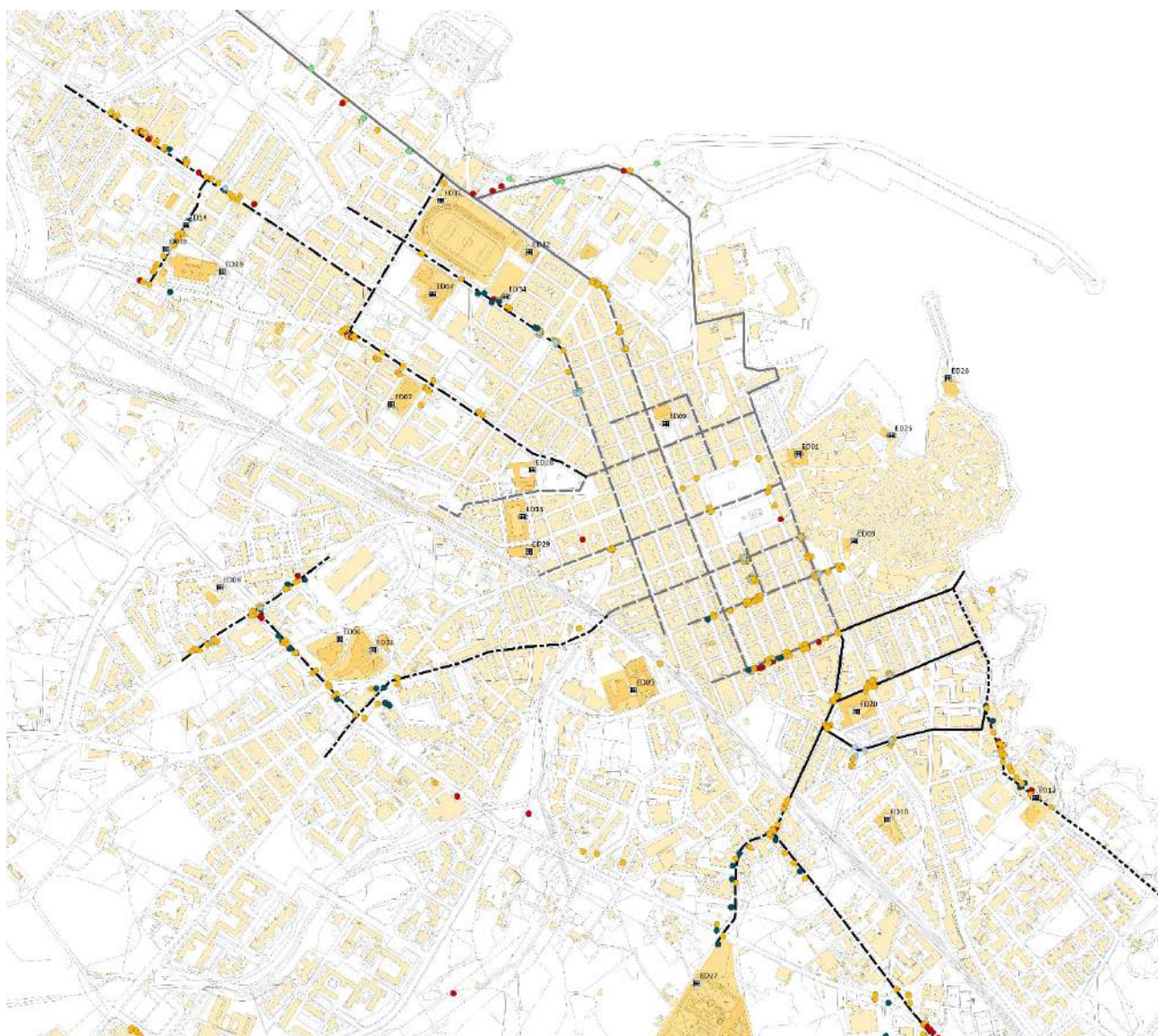


Figura 5 – Suddivisione della rete prioritaria in tratti omogenei e punti rilevati (Stralcio TAV. 1)

I risultati puntuali del rilievo sono riportati nelle schede rilievo, mentre si descrive di seguito l'esito delle analisi e la definitiva caratterizzazione. Per ciascuna macro-categoria a livello di criticità si è evidenziato:

- la distribuzione percentuale della tipologia di criticità rilevate;
- il numero di criticità rilevate sui diversi tratti oggetto di rilievo;
- l'incidenza delle criticità rilevate.

I dati sono riportati di seguito.

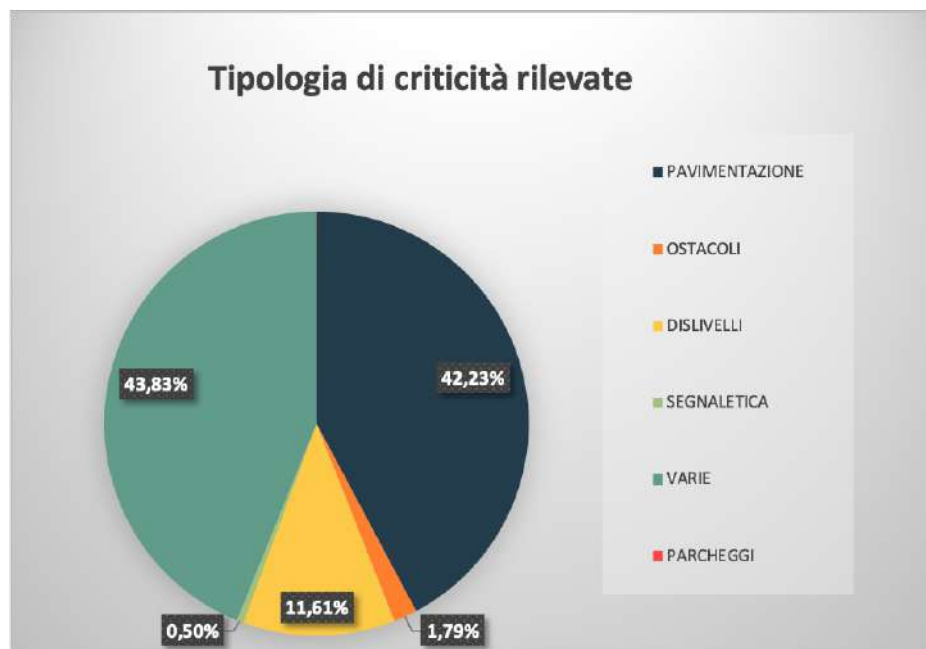


Figura 6 - Distribuzione percentuale delle criticità totali rilevate

Tabella 6 – Sintesi dell'incidenza delle criticità rilevate

ID_Tratto	Lunghezza Complessiva	Lunghezza Rilevata	Numero Criticità rilevate	Incidenza criticità sul tratto rilevato					
				PAVIMENTAZIONE	OSTACOLI	DISLIVELLI	SEGNALETICA	VARIE	PARCHEGGI
1	3546	3000,000	929	771,5	3	150,5	0	4	0
2	1519	300,000	209,5	182	3	22,5	1	1	0
3	1255	700,000	450	358	11	78	1	0	2
4	1354	590,000	719	580,5	6	130	2	0	0
5	4757	1000,000	238,5	54	59	113,5	12	0	0
6	2493	960,000	554	450,5	10	87,5	6	0	0
7	2372	500,000	31,5	0	4	16,5	0	11	0
8	1350	350,000	54	0	0	45	5	4	0
9	0	0,000	69,5	33	7	24,5	2	3	0
	7674	7400,000	3254,5	2429,5	103	668	29	23	2
			100,00%	74,65%	3,16%	20,53%	0,89%	0,71%	0,06%

Ipotizzando dunque che per il criterio di omogeneità le criticità possano appunto ripetersi con una frequenza analoga a quella direttamente rilevata anche lungo i tratti non direttamente analizzati, è possibile riportare l'incidenza sull'intero tratto, come mostrato in (Tabella 7).

Tabella 7 – Sintesi dell'incidenza delle criticità rilevate riportata all'intero ciascun tratto omogeneo

ID_Tratto	Lunghezza Complessiva	Rapporto compl/rl	Numero Criticità stimate	Incidenza riportata all'intero tratto					
				PAVIMENTAZIONE	OSTACOLI	DISLIVELLI	SEGNALETICA	VARIE	PARCHEGGI
1	3546	1,182	1098,078	911,913	3,546	177,891	0,000	4,728	0,000
2	1519	5,063	1060,768	921,527	15,190	113,925	5,063	5,063	0,000
3	1255	1,793	806,786	641,843	19,721	139,843	1,793	0,000	3,586
4	1354	2,295	1648,897	1332,198	13,769	298,339	4,590	0,000	0,000
5	4757	4,757	1134,545	256,878	280,663	539,920	57,084	0,000	0,000
6	2493	2,597	1438,669	1169,892	25,969	227,227	15,581	0,000	0,000
7	2372	4,744	149,436	0,000	18,976	78,276	0,000	52,184	0,000
8	1350	3,857	208,286	0,000	0,000	173,571	19,286	15,429	0,000
9	0	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
			7545,464						

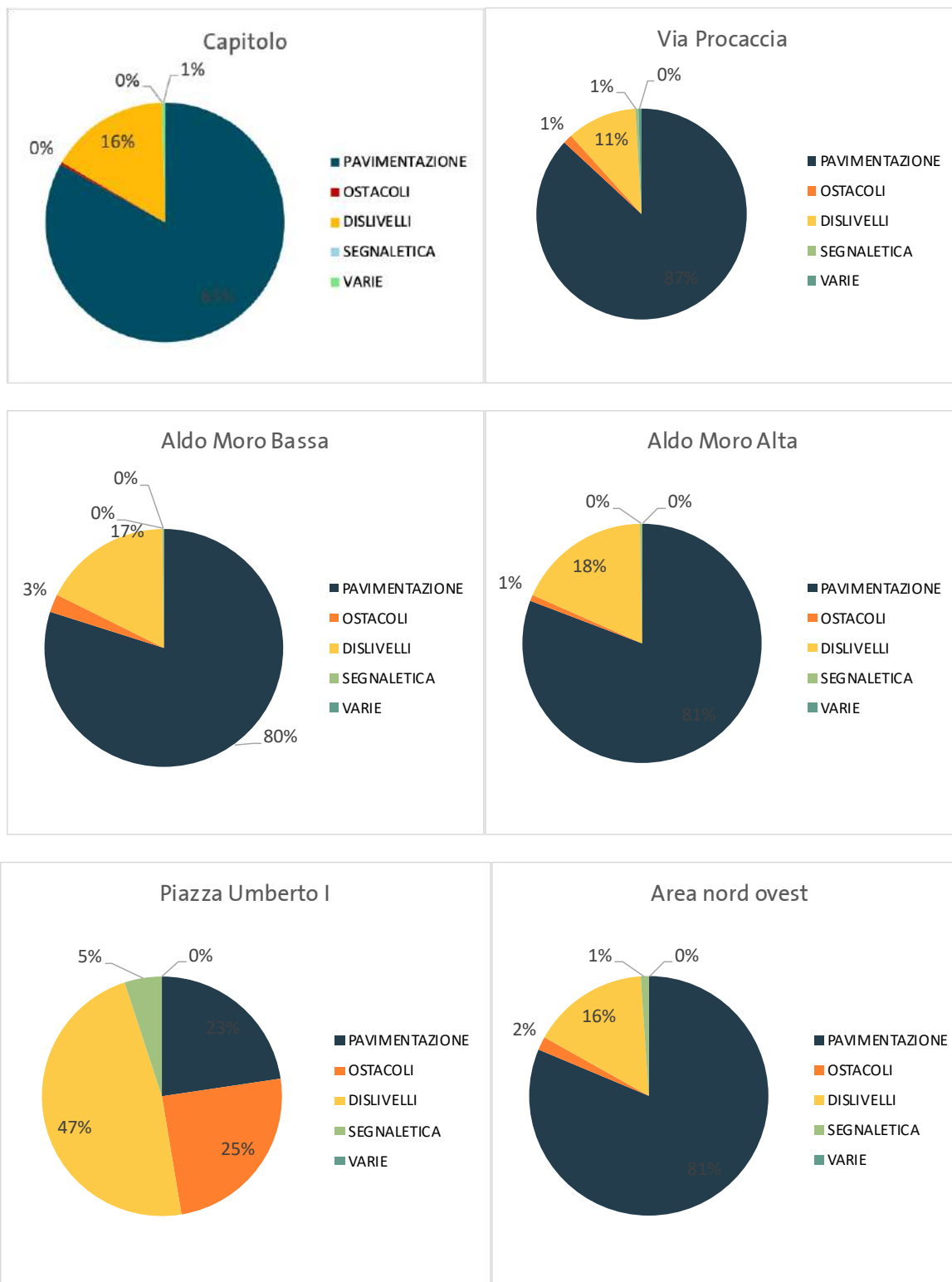
Attraverso i calcoli su riportati, è possibile desumere l'incidenza di ciascuna tipologia di criticità riportata ad una distanza di 100 ml ed avere quindi un indicatore statistico di quanto la problematica sia diffusa nell'ambito dell'intera zona omogenea individuata. Tale parametro, utile ai fini del calcolo parametrico degli interventi da prevedere sul livello urbano, consente anche di esprimere un giudizio sintetico sulla più o meno rilevante problematicità del singolo tratto omogeneo.

Nel caso del Comune di Monopoli, i valori desunti sono quelli riportati nella tabella di seguito.

		Incidenza su 100 ml							
	Tratto	Numero Criticità stimate 100 ml	PAVIMENTAZIONE	OSTACOLI	DISLIVELLI	SEGNALETICA	VARIE	PARCHEGGI	GIUDIZIO SINTETICO
Percorsi	Capitolo	30,97	25,72	0,10	5,02	0,00	0,13	0,00	0,268
	Via Procaccia	69,83	60,67	1,00	7,50	0,33	0,33	0,00	0,957
	Aldo Moro Bassa	64,29	51,14	1,57	11,14	0,14	0,00	0,29	0,783
	Aldo Moro Alta	121,78	98,39	1,02	22,03	0,34	0,00	0,00	0,992
	Piazza Umberto I	23,85	5,40	5,90	11,35	1,20	0,00	0,00	2,196
	Area nord ovest	57,71	46,93	1,04	9,11	0,63	0,00	0,00	0,803
	Costa nord ovest	6,30	0,00	0,80	3,30	0,00	2,20	0,00	1,812
	Pendoli sud est	15,43	0,00	0,00	12,86	1,43	1,14	0,00	1,494

Come messo in evidenza dalla colorazione delle caselle corrispondenti, a indice più elevato corrisponde una maggiore presenza della criticità e di conseguenza un giudizio sintetico più o meno critico per la zona omogenea oggetto di rilevazione. Tale indicazione fornisce uno sguardo complessivo sulle differenti esigenze di trattamento delle zone stesse.

Nei grafici seguenti, si riporta la presenza rilevata su base percentuale delle diverse criticità per ciascuna zona omogenea. Il dato fornisce un ulteriore approfondimento dello stato di fatto osservato ed oggetto di pianificazione nell'ambito del PEBA.



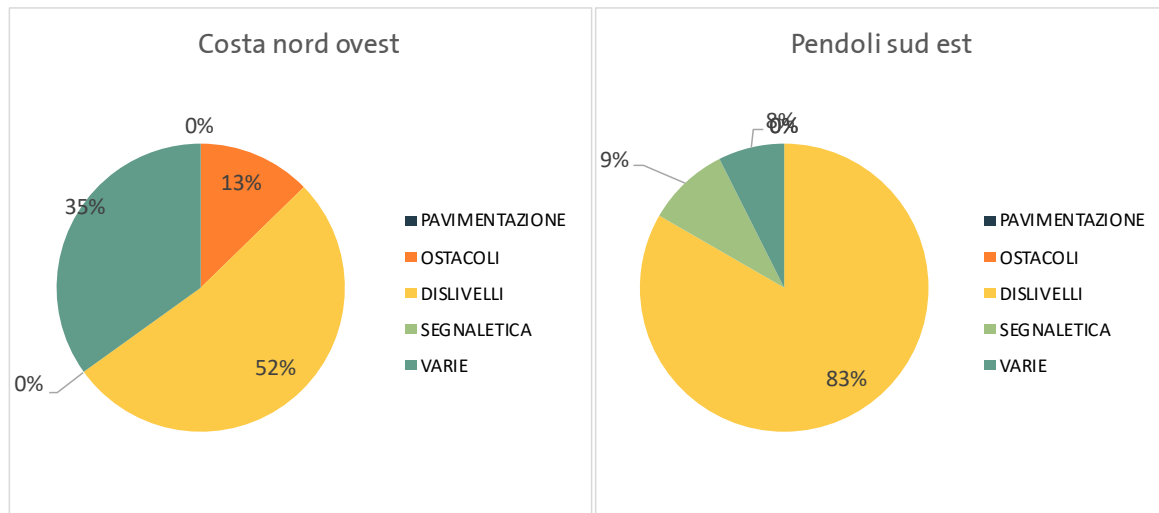


Figura 7 - Grafici rappresentativi dell'incidenza di ciascuna problematica su ogni tratto omogeneo

5.3. Ulteriori luoghi con valenza pubblica

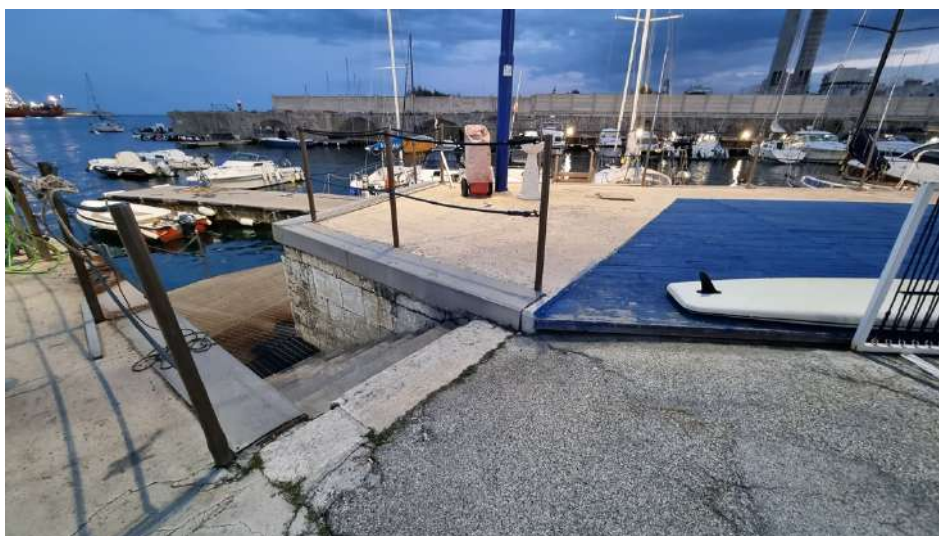
L'analisi del contesto di intervento ha portato a rilevare l'importanza di alcuni luoghi che, pur essendo privati (o a gestione privata) e quindi non rientranti nella pianificazione condotta dal PEBA, hanno una valenza di tipo pubblico in virtù delle funzioni che svolgono e della rilevanza di tali funzioni in termini di tipologia e numero di utenza richiamata.

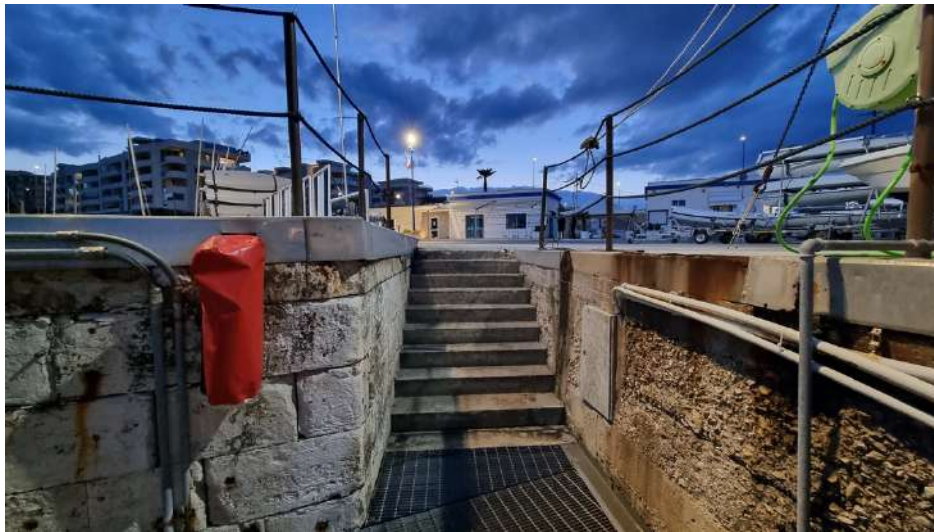
È il caso, ad esempio, degli accessi al mare gestiti da soggetti privati per mezzo di concessioni pluriennali su demanio marittimo e che vengono correntemente utilizzati anche per attività aperte rivolte ai cittadini. Parliamo, ad esempio, della Lega Navale Italiana sede di Monopoli: localizzata nella zona a nord dell'abitato, costituisce un accesso al mare di indubbio valore. Tra le attività principali della Lega Navale vi è, infatti, quella legata alla promozione di sport come la vela e nello specifico dell'accessibilità di tale sport anche a persone con disabilità. La Lega svolge tale attività promozionale organizzando giornate aperte, nel corso delle quali invita i cittadini a compiere delle brevi esperienze dirette di navigazione in barca a vela accompagnati da istruttori professionisti e, nel caso di persone con disabilità, da personale specializzato.



È chiaro come una simile fattispecie, nel caso di un territorio costiero di rilevanza come quello del Comune di Monopoli, assuma una valenza non trascurabile.

Tuttavia, dai sopralluoghi effettuati, è emerso come tali attività (con carattere di straordinarietà o di ordinarietà che siano) incontrino difficoltà nello svolgimento. Le condizioni di accessibilità delle banchine risultano, infatti, del tutto critiche e non sempre completamente sicure anche in presenza di operatori, costretti a superare i dislivelli sollevando a braccio gli utenti in carrozzina.





Una possibile soluzione potrebbe essere l'installazione di montascale porta carrozzine, da esterni, tali da consentire il superamento del dislivello in maniera agevole e sicura.



6. Progettazione accessibile

Sulla base delle rilevazioni effettuate sono stati stimati degli interventi tipo a cui è stato attribuito un costo unitario basato sulla tipologia di lavorazioni necessarie. Una tabella esemplificativa delle tipologie di intervento e dei costi unitari relativi è riportata nell'allegato Abaco Intervento (All. 4).

Si descrivono di seguito i risultati ottenuti per edifici e percorsi.

6.1. Elementi di progettazione per gli edifici

Progettare l'accessibilità vuol dire considerare non solo gli aspetti formali e funzionali di un edificio, ma porre al centro dell'attenzione l'essere umano e le sue peculiarità ed esigenze: il suo essere uomo o donna che evolve da bambino ad anziano e che nel corso della vita può andare incontro a cambiamenti temporanei o permanenti e presentare caratteristiche differenti da quella "normalità" definita arbitrariamente da convenzioni che si dimostrano spesso inadeguate. Questo approccio è conosciuto come "Design for all" o "Universal Design", ossia la progettazione di spazi, ambienti ed oggetti utilizzabili da un ampio numero di persone a prescindere dalla loro età e capacità psicofisica. Da qui il concetto di "Utenza Ampliata" che cerca di considerare le differenti caratteristiche individuali, dal bambino all'anziano, includendo tra queste anche la molteplicità delle condizioni di disabilità, al fine di trovare soluzioni inclusive valide per tutti.⁶

L'abbattimento delle barriere architettoniche non deve essere pensato esclusivamente per le **categorie** di estremo disagio: l'aumento sempre più percepibile della popolazione di età anziana, il numero abbastanza considerevole di persone colpite da infortunio (costrette per un certo periodo a subire delle limitazioni nella loro mobilità abituale), le donne in gravidanza (ma anche genitori e nonni alle prese con carrozzine o passeggini), i lavoratori che devono movimentare dei carichi o anche solo le persone che vanno a fare la spesa con il carrello, fanno constatare come l'abbattimento delle barriere sia di fatto un modo di generare una città per tutti. Questa è una tendenza che è promossa anche a livello accademico con un approccio definito "Universal Design" vale a dire: **progettazione valida per tutti**.⁷

Cosa questo comporta in termini di progettazione specifica è riportato più dettagliatamente nell'allegato Abaco.

Per ciò che concerne i risultati delle analisi condotte per il PEBA del Comune di Monopoli, sulla scorta di quanto emerso dai sopralluoghi svolti, si procederà ad una disamina puntuale degli interventi da prevedere. Da una prima osservazione, è possibile rilevare in generale una condizione di accessibilità generalmente buona se non per alcuni casi specifici, per lo più legati ad immobili di non recente realizzazione e/o riadattati ad un utilizzo diverso da quello di origine della progettazione. Un esempio è l'immobile utilizzato come Comando di Polizia Locale, fortemente critico rispetto al tema dell'accessibilità e rispetto al quale un ambito di riflessione diviene anche l'eventuale riallocazione della funzione. Nella quasi totalità dei casi, un ambito disatteso rispetto all'accessibilità universale dei luoghi pubblici è la disabilità sensoriale: non sono quasi mai presenti, infatti, gli elementi tipici quali le fasce a pavimento e/o i dispositivi luminosi o sonori per la guida di persone con difficoltà cognitive e sensoriali.

⁶ Linee guida per il superamento delle barriere architettoniche nei luoghi di interesse culturale – Ministero per i Beni e le Attività Culturali

⁷ L'abbattimento Delle Barriere Architettoniche Nello Spazio Pubblico (Quaderno Formativo Di Indirizzo Tecnico – Città Di Torino – Divisione Infrastrutture E Mobilità)

6.2. Elementi di progettazione per i percorsi

I rami individuati a seguito dei rilievi, sono classificati sulla base dello stato attuale della loro “pedonabilità” attraverso un indice composto dalle diverse macro-categorie che tengono conto delle indicazioni della letteratura di settore rispetto alle dimensioni minime degli spazi adibiti al pedone.

Tabella 8- Ingombro del pedone per tipologia

Parametri del moto	BAMBINO	ANZIANO	PERSONE CON DISABILITA FISICA	PERSONE CON DISABILITA VISIVA	PERSONE CON IMPEDIMENTI TEMPORANEI (gravidezze, trasporto di carichi, ecc.)
Ingombro longitudinale (m)	0,8	0,6-0,9	1,65 - 2,5	0,6 - 0,9	1,5 - 2,0
Ingombro trasversale (m)	2,5 - 5,0	0,85	1,1	1,2	1,6
Ingombro complessivo (m2)	2,5 - 4,0	0,5-0,8	1,7 - 2,7	0,7- 1,0	2,4 - -3,2
Velocità di movimento (km/h)	2 ca.	2 -3	2 ca.	1 ca.	2 -3

Il criterio progettuale principale, finalizzato all'aumento della sicurezza e del comfort per il pedone, infatti, sta nel ridurre al minimo lo spazio di percorrenza, nel caso di separazione fra flusso pedonale e veicolare, o nel creare uno spazio di coesistenza qualora lo spazio sia ad uso promiscuo. Per ambedue le soluzioni è comunque necessario aumentare lo spazio a servizio della mobilità pedonale e ridimensionare quello carrabile.

In generale è possibile definire che la sezione dei percorsi pedonali (in particolare quelli prioritari) non dovrebbe essere inferiore a 1,5 metri, da elevarsi ad almeno 3 m nel caso di percorsi alberati, fermo restando minori ampiezze nei tratti condizionati da edifici preesistenti. Tale larghezza ordinaria può ridursi fino al minimo di 0,9 m solo in corrispondenza di punti singolari, quali ostacoli, sporgenze o manufatti di arredo urbano o di servizio urbano (pali, segnali, panchine, cabine, contenitori per rifiuti, ecc.).

In caso di successiva apposizione di ulteriori manufatti di servizio urbano o di arredo urbano, si deve comunque rispettare in qualsiasi punto la dimensione minima di 0,9 metri.

I percorsi pedonali, qualora siano affiancati a carreggiate stradali, dovranno essere separati da queste da elementi fisici in rilievo o da un dislivello maggiore di 15 cm. In questa seconda eventualità, i percorsi dovranno essere adeguatamente raccordati nei punti di attraversamento e in corrispondenza delle aree di sosta e di fermata, ai fini di evitare barriere architettoniche. L'innesto sulla strada delle rampe d'accesso ai marciapiedi non deve costituire un gradino superiore a 2,5 cm.

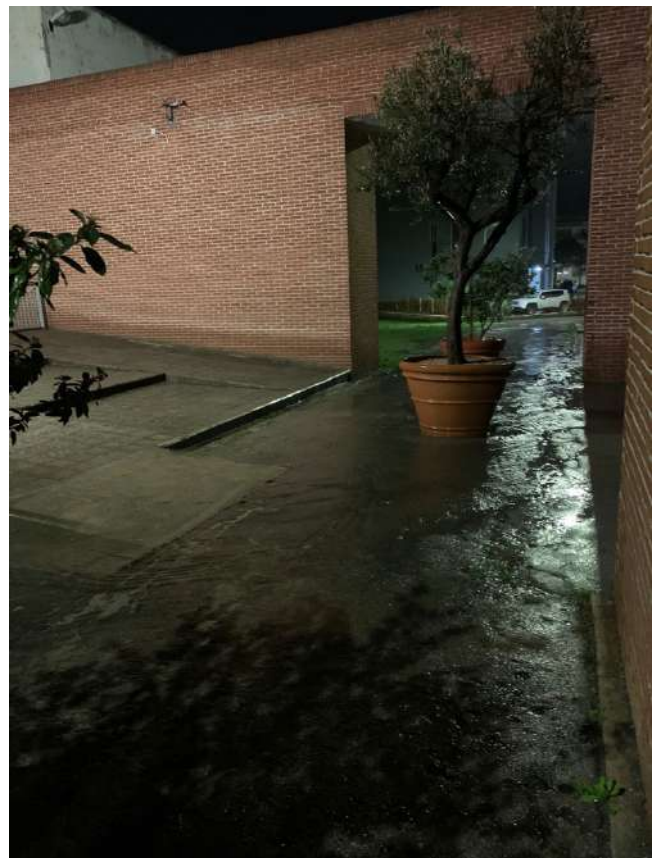
È importante effettuare un'analisi delle pendenze in corrispondenza di rampe, attraversamenti pedonali, scivoli ed altri elementi a servizio dei pedoni per evitare il convogliamento delle acque piovane. Spesso questo aspetto è trascurato in fase progettuale e ci si trova poi a doversi trovare con infrastrutture tecnicamente perfette ma poco fruibili e pericolose nelle giornate di pioggia. Diventa fondamentale considerare che l'inserimento di una rampa o di uno scivolo su un marciapiede a ridosso della sede carrabile comporta una modifica di tutto l'ambiente

circostante anche dal punto di vista dell'accumulo delle acque. Andrebbe quindi ripensato tutto il contesto al fine di regolamentare nel migliore dei modi il ruscellamento o il deposito di acqua.

Questa regolamentazione può essere fatta ridisegnando l'intero sistema di pendenze di una zona al fine di migliorare l'accessibilità di determinate aree. Tale azione risulta però spesso molto invasiva sul territorio, dovendo operare su più fronti (pavimentazione stradale, cordoli, marciapiedi) con un conseguente dispendio economico elevato, specie se a tale riprogettazione è associato un sistema di fognatura bianca e di allontanamento dell'acqua piovana.

Una soluzione utile e al contempo risolutiva può essere quello di utilizzare piattaforme rialzate su cui far transitare i pedoni, con apposite griglie, opportunamente scelte e posizionate tale da non creare intralcio ad utenti in carrozzina o con difficoltà motorie, da ripulire sistematicamente al fine di garantire un corretto funzionamento.

A Monopoli è stata riscontrata tale problematica in diversi punti della città, come ad esempio in corrispondenza del Centro Sociale Anziani posto in Via Gobetti. Nelle giornate di pioggia tutta l'area di accesso alla struttura diventa difficilmente percorribile a causa dell'acqua piovana che si accumula in corrispondenza della rampa presente. La conformazione del parcheggio posto al lato della struttura è tale da far convogliare l'acqua lungo un canale artificiale che poi sfocia esattamente nel punto da cui è stato predisposto l'accesso al centro.



I criteri generali e le indicazioni progettuali di dettaglio per la risoluzione delle diverse criticità rilevate, sono raccolte negli allegati Schede Ambito Urbano (All. 1) e Abaco Interventi (All. 4).

Le Schede, in particolare, riportano per ciascuna criticità rilevata l'ipotesi di intervento risolutivo, ipotizzando per criticità analoghe interventi analoghi e sostanzialmente standardizzabili sia in termini di lavorazioni che di costi.

Alla categoria "VARIE", tuttavia, si è ritenuto di associare interventi puntuali che, per la loro specificità e complessità, necessitano di una progettazione di dettaglio che non è possibile inserire nella fase di pianificazione del PEBA. Gli interventi vengono comunque descritti nelle loro caratteristiche generali e ne viene fornita una quantificazione di massima, valutata sulla scorta di progettazione analoghe in contesti simili.

6.3. Aspetti significativi sul tema della disabilità visiva

Come già detto, i percorsi tattili rappresentano oggi il sistema più efficace e più diffuso per il superamento delle barriere architettoniche nel caso di soggetti ciechi.

La problematica della disabilità visiva però non termina con le soluzioni per utenti completamente e/o parzialmente ciechi. Un aspetto spesso trascurato è l'ipovisione. Questa è una condizione di ridotta capacità visiva, bilaterale e irreversibile, tale da condizionare l'autonomia dell'individuo. Le cause dell'ipovisione sono diverse e spesso sono la somma dell'azione combinata di più patologie sull'apparato visivo. Nella maggioranza dei casi l'ipovedente ha necessità di ingrandire ciò che guarda, avvicinando l'oggetto o facendo uso d'ingranditori e o lenti.

La percezione visiva non è solo quantitativa, ma anche qualitativa: annebbiamento, distorsioni, abbagliamento, capacità di distinguere i colori e qualità del campo visivo sono alcuni degli altri fattori che caratterizzano la visione. La percezione dei dettagli è un altro fattore critico per l'ipovedente; molto spesso riesce a farsi un'idea complessiva dell'oggetto osservato, ma difficilmente coglie particolari o mutamenti minimi della realtà.

La conoscenza dell'habitat che lo circonda, l'intensità della luce presente, l'affollamento dell'ambiente in quel momento e o altri fattori ne muta di volta in volta la capacità di vedere e di destreggiarsi. A tal proposito diventa quindi importante rendere l'ambiente urbano delle città, così come gli spazi di edifici pubblici o privati ad uso pubblico, adeguato agli utenti con queste problematiche.

Rendere i colori degli ostacoli fissi o mobili come pali della luce, transenne fisse, fioriere, ecc. inserire elementi particolarmente visibili su porte a vetro, indirizzare lo sguardo della persona in predeterminati punti al fine di aumentarne l'attenzione sono soluzioni semplici, economiche ma estremamente risolutive a migliorare l'ambiente in cui questi utenti devono muoversi.

Nell'allegato Abaco degli Interventi (All. 4) si forniscono indicazioni ed informazioni utili per progettare interventi volti al superamento di questa categoria di disabilità.

6.4. Tecnologie innovative

Un'area in cui le tecnologie possono migliorare le condizioni dei disabili è quella che riguarda l'inclusione sociale e la totale libertà di spostamenti delle città e negli ambienti urbani della stessa. Le cosiddette tecnologie "assistive"

possono, infatti, compensare specifiche disabilità, innate o acquisite, e sono ampiamente utilizzate come uno strumento riabilitativo e di compensazione delle abilità residue.

I PC, fin dalla loro comparsa, sono state macchine versatili e capaci di adattarsi a specifiche esigenze. Superfluo sottolineare il cambiamento prodotto nella qualità della vita di molte persone disabili che molto spesso hanno solo bisogno di strumenti adatti per sopperire ad un deficit.

Se queste persone hanno ausili adeguati a superare il loro deficit, usare un computer diventa facile; anzi, con il PC si vengono a dissolvere le barriere di esclusione e di differenziazione che si formano intorno ai disabili, permettendo un'esperienza completa di servizi, luoghi e manifestazioni. L'avvento del PC, smartphone, smartwatch e altre tecnologie hanno dato ad ognuno la modalità più consona alle proprie possibilità per accedere al mondo della scuola, del lavoro, nel tempo libero e, in generale, nell'accesso all'informazione e alla cultura, oltre che alla mobilità e agli spostamenti nella città.

Ormai da più di quindici anni si creano diversi tipi di ausili, hardware o software, capaci di fornire aiuto in diversi campi. All'inizio gli ausili erano "rudimentali", semplici realizzazioni che lasciavano sperare nel futuro ma che non risolvevano definitivamente i problemi; oggi, gli ausili sono diventati apparecchiature o programmi sofisticati, in grado di risolvere con successo anche i problemi delle persone con gravi difficoltà motorie, sensoriali, visive e cognitive.

Ci sono, ad esempio, ausili in grado di controllare un intero appartamento (luci, televisione, porte, finestre o altro) e che permettono a disabili motori gravi di gestire autonomamente, in modo intelligente, la propria casa. Altri che consentono a persone non vedenti o ipovedenti una notevole autonomia nella gestione di un PC, mettendole in grado di utilizzare i programmi oggi più diffusi.

Una distinzione importante va fatta tra l'uso dell'elaboratore per la disabilità prevalentemente fisico/sensoriale e per quello che, genericamente, viene definito come ritardo mentale o disabilità intellettiva.

Un approfondimento interessante è dedicato a una nuova tecnologia, sviluppata in Italia e presentata nel mese di Luglio 2021 a Trieste, che potrebbe rivoluzionare la mobilità urbana per i non vedenti. Tale soluzione si chiama LETIsmart ed è un dispositivo applicato al tradizionale bastone bianco per ciechi che permetterà ai disabili visivi di orientarsi e interagire con l'ambiente urbano muovendosi in autonomia.

Un sistema collocabile in incroci, semafori, fermate dell'autobus, uffici, negozi ma anche siti turistici, ospedali, scuole, applicato per la prima volta proprio a Trieste, dove il dispositivo è stato ideato e adottato e da cui parte l'implementazione nazionale per volontà dell'Unione Italiana Ciechi e Ipovedenti (Uici), che ha assunto LETIsmart come standard di riferimento nazionale sottoscrivendo oggi un Accordo per lo sviluppo con la triestina SCEN.

Un microchip di 8 grammi consente di mettere in comunicazione il bastone bianco con mezzi pubblici e semafori, di orientarsi in negozi, scuole, uffici, lavori in corso. Il dispositivo si avvale di un altoparlante integrato ed è stato realizzato come progetto etico dalla SCEN, azienda leader nel mondo per la prototipizzazione snella con microcomponenti elettronici.

A precisazione delle indicazioni costruttive relative a questa tecnologia, le Associazioni Disabili Visivi, Retina Italia, Ciechi di Guerra, Proretinopatici e Ipovedenti, in una nota congiunta, hanno constatato che lo standard italiano degli 'accorgimenti e segnalazioni' richiesti dalla legge per il superamento delle barriere senso-percettive che ostacolano

L'orientamento e la mobilità sicura e autonoma dei non vedenti ed ipovedenti è il sistema di piastre tattilo-plantari presenti in tutta Italia nella prima versione adottata dagli ultimi anni del secolo scorso fino al 2013 e nella seconda versione, tipo "Loges-Vet-Evolution, approvata dalle associazioni nazionali della categoria a partire dal 2013. Tale sistema tradizionale, utilizzabile da 'chiunque', come prescrive la norma, è insostituibile e può essere utilmente integrato con il sistema elettronico LETIsmart, che non può però sostituirlo.

6.5. Eliminazione delle barriere architettoniche nei centri storici

Un ambiente è accessibile se qualsiasi persona, anche con ridotte o impedito capacità motorie, sensoriali o psico-cognitive, può accedervi e muoversi in sicurezza ed autonomia. Rendere un ambiente "accessibile" vuol dire, pertanto, renderlo sicuro, confortevole e qualitativamente migliore per tutti i potenziali utilizzatori. L'accessibilità va quindi intesa in modo ampio come l'insieme delle caratteristiche spaziali, distributive ed organizzativo-gestionali in grado di assicurare una reale fruizione dei luoghi e delle attrezzature da parte di chiunque.

Particolare attenzione andrebbe posta ai centri storici e a tutte quelle difficoltà che si incontrano nel percorrere aree archeologiche, viali, parchi e giardini storici che sono costituite generalmente da percorsi disomogenei e scomodi per chiunque. Questi disagi sono ovviamente potenziati dal fatto di trovarsi all'aria aperta (pioggia, caldo eccessivo, ecc.) ma soprattutto dall'essere in contesti nei quali la possibilità di intervento è fortemente condizionata e limitata da necessità di conservazione e tutela delle preesistenze.

Anche per ciò che attiene il PEBA Edifici, la presenza di immobili tutelati complica la possibilità di intervenire in termini di abbattimento delle barriere architettoniche. Tra gli edifici solitamente vincolati a cui bisogna porre attenzione, stante la tipologia di funzione in essi svolta, vi sono ad esempio le Chiese. Il problema dell'accessibilità ai luoghi di culto è legato principalmente alle scalinate poste all'ingresso. In questi casi possono essere adottati una serie di accorgimenti utili all'eliminazione delle barriere architettoniche senza compromettere il valore storico/culturale:

- cercare di rendere accessibile l'ingresso principale, compatibilmente con le istanze della tutela del monumento. In alternativa si può fare ricorso ad un ingresso laterale, inserendo gli interventi su un prospetto di minore importanza storico-artistica o, in ultima analisi, far ricorso a ingressi secondari, passando eventualmente attraverso locali di servizio quali la sacrestia;
- cercare di garantire, laddove possibile, anche l'accessibilità al presbiterio e alla zona absidale, trattandosi in genere di dislivelli ridotti, con rampe anche da montare all'occasione;
- prevedere elementi di ausilio per l'orientamento, spesso non particolarmente invasivi ma d'incanto molto efficaci in termini di accessibilità dell'immobile.

In generale occorre essere consci che gli interventi atti a superare le barriere architettoniche sono, da un punto di vista tecnico, intimamente legati al concetto di aggiunta di nuovi strumenti utili alla collettività. La liceità di un nuovo inserimento passa attraverso considerazioni sull'irripetibilità materiale dell'edificio antico e quindi ogni modifica materica, aggiunta o perdita, deve essere leggibile come testimonianza di un atto riconducibile all'epoca in cui è avvenuto, deve comporsi armoniosamente con l'esistente e deve preferire la minima perdita di materia dell'edificio storico, chiesa o altro monumento in esame.

In quest'ottica la città di Monopoli risulta essere una di quelle realtà in cui il centro storico è il cuore pulsante del turismo e, prim'ancora, realtà e quotidianità dei cittadini. Dev'essere quindi obiettivo del PEBA e più in generale della strategia di rigenerazione del contesto urbano storico, quello di valutare la possibilità di garantire un'accessibilità il più possibile estesa sia per gli spazi pubblici che per gli edifici poli attrattori.

Esistono innumerevoli soluzioni risolutive all'abbattimento delle barriere architettoniche preservando il valore storico di edifici, chiese, monumenti, piazze, ecc. Bisogna precisare che un intervento non implica necessariamente lavorazioni sulle infrastrutture, come implementazione di rampe, sostituzione/rimozione di ostacoli o adeguamento di determinati elementi. Intervenire al fine di eliminare le B.A. significa anche fornire degli elementi di carattere gestionale (servizi mirati) tali da poter superare l'impedimento e fruire appieno dell'ambiente. Queste soluzioni gestionali possono risultare particolarmente convenienti e al contempo risolvere problemi estremamente complicati.

I centri storici italiani spesso sono costituiti da selciati, sampietrini di varie dimensioni e spesso disconnessi tra loro, che rendono difficile in transito da parte di utenti su sedia a rotelle. Una sistemazione parziale o totale di intere zone può essere un intervento particolarmente oneroso e, al contempo, di difficile attuazione per evidenti difficoltà logistiche (spesso nei centri storici ci sono immobili raggiungibili solo da una via). Una soluzione potrebbe essere quella di fornire agli edifici pubblici e agli attrattori che sono in corrispondenza di zone con tali problematiche, di sedie a rotelle elettriche, da adoperare su richiesta per gli utenti che ne avessero bisogno per raggiungere lo stesso. Questa tipologia di sistema potrebbe essere facilmente attuabile anche tramite un sistema informatizzato di richiesta di supporto posto in determinati punti della città, fornendo così supporto immediato agli utenti con disabilità motorie senza al contempo dover intervenire sull'infrastruttura urbana.

6.6. Eliminazione delle barriere architettoniche sulle zone balneari

Alcuni dei principali attrattori nel periodo estivo della città sono le numerose coste e zone balneari presenti. Specie in estate, Monopoli diventa una delle mete più ambite e scelte da numerosi turisti italiani e stranieri per trascorrere le giornate tra le tante spiagge presenti e i borghi cittadini. Offrire servizi accessibili a tutte le categorie più fragili, è un argomento che merita molta attenzione. Non si tratta solo di una questione di sensibilità più o meno sviluppata da parte dei concessionari degli stabilimenti balneari o dei responsabili di qualunque altra attività imprenditoriale. È un argomento sul quale la legge italiana ha chiaramente espresso le sue decisioni già da diversi anni. Tuttavia, per svariate motivazioni, il nostro Paese risulta molto indietro sull'argomento dell'abbattimento delle barriere architettoniche in zone balneari e non solo.

Il vero problema non sono gli impedimenti materiali che i disabili spesso incontrano sulle spiagge, ma le barriere culturali che impediscono di capire le problematiche che sono costretti ad affrontare quotidianamente. Solo per fare un esempio, basti verificare quanti posti riservati ai disabili sono presenti nei parcheggi degli stabilimenti balneari e, quanti sono facilmente e strettamente collegati con le zone interne dello stabilimento.

Lo Stato e tutti coloro che offrono servizi pubblici, hanno l'obbligo legale e morale di favorire gli spostamenti degli individui con disabilità all'interno delle proprie strutture. Il tema del turismo estivo è spesso trascurato e spiagge, zone balneari pubbliche e altri punti attrattivi sono spesso luoghi inaccessibili per tutti gli utenti con disabilità, nonostante la legge in merito a questo argomento sia chiara e datata.

Accogliere orde di turisti capaci di circolare autonomamente e con disinvoltura all'interno delle strutture turistiche, che siano esse pubbliche e/o private, in particolare in quelle con accesso a mare, fiumi e piscine, è molto impegnativo dal punto di vista della prevenzione e della sicurezza. Figuriamoci quando si parla di persone con disabilità. Non può esistere un'offerta turistica rispettabile che non contempra anche la possibilità di accogliere e far circolare liberamente al suo interno clienti con difficoltà motorie. La progettazione e l'organizzazione di infrastrutture accessibili a tutti è un passo fondamentale verso ambienti urbanizzati più vivibili per tutti. Ambienti in cui ognuno, a prescindere dalle proprie condizioni fisiche, può partecipare e dare il proprio contributo alla società di cui fa parte. Per far questo non c'è bisogno di stravolgere gli ambienti, ma solo di predisporre sistemi che possano facilitare il transito a chiunque ne abbia bisogno, dall'anziano all'utente in carrozzina, fino al genitore col passeggino.

Alcuni esempi per migliorare l'accessibilità sono quelli di realizzare rampe in muratura, amovibili, pedane mobili, eliminazione di dislivelli, ecc per agevolare l'accesso alla battigia e al mare. In alcuni casi la sabbia è l'ostacolo principale da superare specie per gli utenti in carrozzina; per consentire alle persone con ridotta mobilità di spostarsi agevolmente occorre prevedere dei percorsi pavimentati per raggiungere qualsiasi punto. Che siano piastrelle di cemento, rulli plastici o assi in legno, l'importante è che giunture e risalti abbiano dimensioni minime. Se parliamo di strutture con la presenza di spazi coperti come tendoni, ombrelloni e altre zone, bisogna ricordare che anche tali spazi devono essere pavimentati per agevolare il più possibile il transito di tutti gli utenti.



Figura 8 - Esempi di attrezzature e/o predisposizioni atte a favorire l'accessibilità al mare

Le attrezzature in tal senso devono essere specifiche per far fronte a diverse problematiche che si possono riscontrare con diverse disabilità: parliamo di lettini rialzati e stabilizzati, per consentire un sicuro e facile trasferimento dalla sedia a ruote; sedie job, per permettere a una persona con disabilità motoria di raggiungere il mare ed entrare in acqua in assenza di camminamenti pavimentati; sedie su binari fissi per l'ingresso in acqua mediante l'ausilio di accompagnatori e/o personale specializzato. Andrebbe pensato un sistema di percorsi, aree, attrezzature e servizi fruibili da chiunque. L'obiettivo è permettere a tutte le persone di vivere il più possibile in autonomia l'esperienza di una giornata al mare.

Inoltre spesso ci sono utenti con disabilità visive, difficoltà a percepire determinati elementi, ipovedenti ed altri utenti con disabilità cognitive. Tutti queste vanno considerate nella progettazione delle zone balneari al fine di consentire a tutti una totale fruibilità della zona. Predisporre percorsi LOGES sulle vie pavimentate che conducano

a panchine, bagni riservati, ecc. sono tutte soluzioni semplici da implementare per le P.A. di basso costo e di forte impatto per coloro che vivono con tali problematiche.

Da questo punto di vista la Città di Monopoli è una delle realtà del territorio regionale che ha iniziato un percorso di implementazione di questi sistemi nelle principali spiagge. Grazie allo sforzo dell'Amministrazione e ai fondi regionali è stato possibile instaurare un servizio di assistenza e salvamento a mare sulle spiagge libere e, grazie al programma “*Monopoli mare per tutti 2020*”, le spiagge della città possono essere considerate accessibili e fruibili anche da parte dei soggetti diversamente abili

Il Servizio di assistenza e salvamento programmato ha riguardato, nel periodo tra luglio e settembre, diverse spiagge libere:

- Caletta del Clio;
- Cala Porta Vecchia;
- Cala Porto Bianco;
- Porto Marzano;
- Cala Verde;
- Copacabana – Tre Buchi;
- Capitolo, e diverse zone tra lidi privati

L'assistenza ai bagnanti diversamente abili ha riguardato le seguenti spiagge libere:

- Caletta del Clio;
- Cala Porto Bianco;
- Cala Porto Rosso;
- Capitolo, e diverse zone tra lidi privati

Grazie a questi programmi già messi in campo dell'Amministrazione è stato possibile garantire un servizio di assistenza ai bagnanti diversamente abili costante, regolato tramite App, in modo da poter garantire strumenti e personale addetto al supporto in diversi punti della città. La città dispone di attrezzature specifiche, in particolar modo si contano 6 sedie jobs, 1 piattaforma elevatrice, 2 propulsori elettrici per carrozzina e 1 tappeto in PVC; questi strumenti se ben utilizzati possono garantire a cittadini e turisti un'esperienza balneare totale.

La possibilità di poter accedere e sfruttare tutti i servizi della spiaggia è per gli utenti con disabilità, una grande opportunità, questo accresce il valore delle spiagge e della città in generale; il ruolo dell'Amministrazione, dei Tecnici e delle varie componenti assistenziali, associative e volontarie è fondamentale per poter utilizzare nel migliore dei modi i fondi e le strumentazioni.

7. Programmazione degli interventi

Il PEBA ha come fine ultimo il dimensionamento del fabbisogno complessivo con l'articolazione del relativo piano dei costi in base alle priorità di intervento.

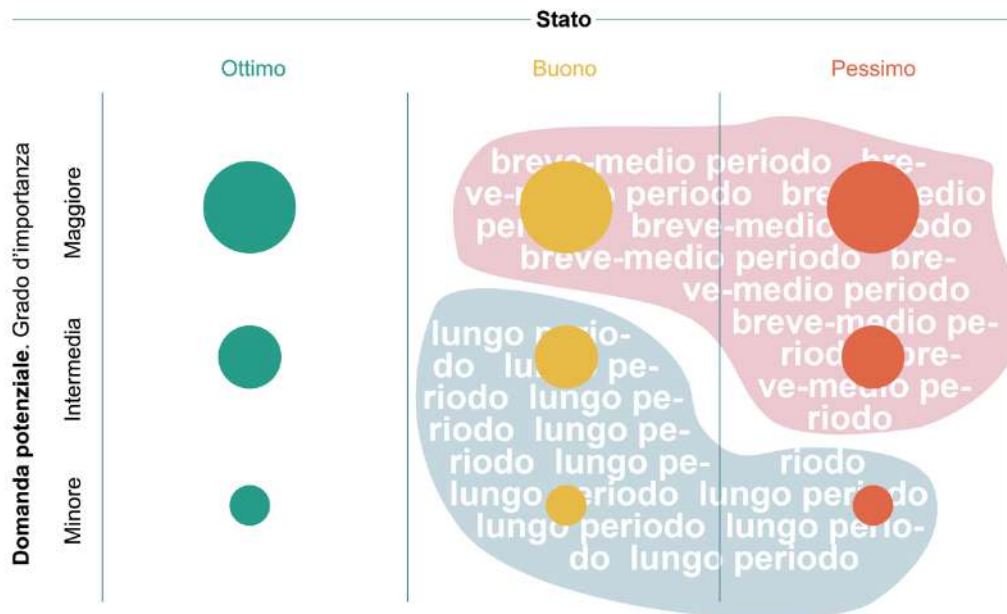


Figura 9 - Logica di attribuzione delle priorità agli interventi

Sulla base della combinazione tra importanza della funzione, attrattori connessi e stato del percorso (Figura 9), si effettua una prima proposta di prioritizzazione degli interventi, come mostrato nelle tabelle di seguito, suddivise per interventi relativi a PEBA Urbano e PEBA Edifici. È chiaro come molto spesso gli interventi dell'una e dell'altra sezione del PEBA, di fatto, si intersechino e sia necessario quindi coordinarne non solo la realizzazione ma anche le fasi di pianificazione.

La priorità degli interventi è, inoltre, sicuramente funzione della visione politica dell'Amministrazione, della strategia di sviluppo urbano che la stessa imposta nonché delle risorse a disposizione o reperite per tramite dell'acquisizione di finanziamenti di varia natura.

Nel caso del Comune di Monopoli, l'ordine di priorità degli interventi concordato in sede di redazione del PEBA ricalca l'azione amministrativa portata avanti sulla base delle Linee di Mandato del Sindaco e che ha posto negli anni grande attenzione al tema della costa e alla riqualificazione del centro urbano. Il mare e il rapporto della città con lo stesso non può non considerare la piena accessibilità delle spiagge, così come già evidenziato nell'azione amministrativa avendo il Comune acquisito finanziamenti specifici che hanno già concesso di avviare la riqualificazione di alcuni dei punti individuati dal PEBA. D'altro canto, il centro urbano monopolitano rappresenta indubbiamente un polo attrattore sia per i cittadini locali che per visitatori e turisti da altre parti d'Italia e del mondo e pertanto necessita di poter garantire standard di vivibilità qualificanti per il Comune stesso.

La Tabella 9 riporta la sintesi di quanto appena descritto e la conseguente ipotesi di programmazione degli interventi da effettuare sugli edifici pubblici.

Tabella 9 - Programmazione della spesa per gli interventi sugli edifici

TABELLA COSTI MACRO					
Codice ID	Nome edificio	Costo totale	Breve Periodo	Medio Periodo	Lungo Periodo
ED01	Palazzo di Città	40.690,00 €	20.345,00 €	20.345,00 €	0,00 €
ED02	Ufficio Tecnico e Ragioneria	15.790,00 €	7.895,00 €	7.895,00 €	0,00 €
ED03	Servizi Sociali, Sport e Pubblica istruzione	10.990,00 €	0,00 €	5.495,00 €	5.495,00 €
ED04	Polizia Locale	74.670,00 €	74.670,00 €	0,00 €	0,00 €
ED05	Scuola infanzia Mons. Carlo Ferrari	6.390,00 €	0,00 €	0,00 €	6.390,00 €
ED06	Scuola Alessandro Volta	49.340,00 €	0,00 €	24.670,00 €	24.670,00 €
ED07	Scuola infanzia Armando Dorsi	6.490,00 €	0,00 €	3.245,00 €	3.245,00 €
ED08	Scuola infanzia Anita Garibaldi	45.100,00 €	45.100,00 €	0,00 €	0,00 €
ED09	Scuola infanzia La Madia	6.340,00 €	0,00 €	0,00 €	6.340,00 €
ED10	Scuola infanzia L'Assunta	3.870,00 €	0,00 €	0,00 €	3.870,00 €
ED11	Scuola infanzia Giovanni XXIII	62.040,00 €	31.020,00 €	31.020,00 €	0,00 €
ED12	Scuola infanzia "Il Piccolo Principe"	10.990,00 €	0,00 €	0,00 €	10.990,00 €
ED13	Scuola infanzia Via Gobetti	4.040,00 €	0,00 €	0,00 €	4.040,00 €
ED14	Scuola primaria Via Dieta	28.040,00 €	0,00 €	28.040,00 €	0,00 €
ED15	Scuola primaria Giovanni Paolo II	42.700,00 €	0,00 €	0,00 €	42.700,00 €
ED16	Scuola primaria Melvis Jones	69.140,00 €	34.570,00 €	34.570,00 €	0,00 €
ED17	Scuola primaria Santa Lucia	10.090,00 €	0,00 €	0,00 €	10.090,00 €
ED18	Scuola primaria Carolina Bregante	19.640,00 €	0,00 €	0,00 €	19.640,00 €
ED19	Scuola sec. di I grado G. Galilei	31.590,00 €	0,00 €	31.590,00 €	0,00 €
ED20	Scuola sec. di I grado Vincenza Sofo	44.840,00 €	0,00 €	22.420,00 €	22.420,00 €
ED21	Scuola Alessandro Volta (Palestra)	26.690,00 €	13.345,00 €	13.345,00 €	0,00 €
ED22	Comprensivo Comes-Rizzitello-Sicarico	16.790,00 €	0,00 €	0,00 €	16.790,00 €
ED23	Biblioteca Rendella	21.390,00 €	10.695,00 €	10.695,00 €	0,00 €
ED24	Castello Carlo V	10.390,00 €	0,00 €	10.390,00 €	0,00 €
ED25	Cimitero Comunale	37.140,00 €	37.140,00 €	0,00 €	0,00 €
ED26	Conservatorio musicale	62.940,00 €	31.470,00 €	31.470,00 €	0,00 €
ED27	Teatro Radar e Il sede Conservatorio musicale	22.340,00 €	0,00 €	22.340,00 €	0,00 €
ED28	Centro Sociale di Quartiere e Palestra Gino Alba	62.650,00 €	0,00 €	0,00 €	62.650,00 €
ED29	Stadio Comunale	88.190,00 €	44.095,00 €	44.095,00 €	0,00 €
ED30	Palazzetto dello Sport	22.850,00 €	0,00 €	22.850,00 €	0,00 €
ED31	Piscina Comunale	14.890,00 €	0,00 €	14.890,00 €	0,00 €
ED32	Tendostruttura sportiva	3.040,00 €	0,00 €	3.040,00 €	0,00 €
		954.150,00 €	350.345,00 €	364.475,00 €	239.330,00 €
		1.240.395,00 €	455.448,50 €	473.817,50 €	311.129,00 €

La Tabella 10 riporta invece l'ipotesi di programmazione degli interventi da effettuare in ambito urbano.

Tabella 10 - Programmazione della spesa per gli interventi in ambito urbano

TABELLA COSTI E PROGRAMMAZIONE DEGLI INTERVENTI				
Tratto	Costo totale	Breve Periodo	Medio Periodo	Lungo Periodo
Capitolo	72.135,10 €	0,00 €	72.135,10 €	0,00 €
Via Procaccia	83.291,83 €	0,00 €	83.291,83 €	0,00 €
Aldo Moro Bassa	59.892,19 €	29.946,09 €	29.946,09 €	0,00 €
Aldo Moro Alta	97.189,66 €	32.396,55 €	32.396,55 €	32.396,55 €
Piazza Umberto I	474.282,41 €	474.282,41 €	0,00 €	0,00 €
Area nord ovest	179.002,59 €	0,00 €	89.501,30 €	89.501,30 €
Costa nord ovest	127.139,20 €	0,00 €	63.569,60 €	63.569,60 €
Pendoli sud est	167.785,71 €	0,00 €	0,00 €	167.785,71 €
	1.260.718,70 €	536.625,06 €	370.840,47 €	353.253,16 €
	1.638.934,31 €	697.612,58 €	482.092,61 €	459.229,11 €

7.1. Fonti di finanziamento e monitoraggio

La spesa prevista nell'ambito degli interventi richiamati nel PEBA potrà e dovrà essere finanziata in varia maniera, sia con fondi da Pubblico Bilancio che attraverso un lavoro di acquisizione di finanziamenti regionali e statali dedicati esplicitamente al tema del miglioramento dell'accessibilità dei luoghi pubblici o comunque utilizzabili a tale scopo.

Questa attività di allocazione delle risorse necessarie dovrà essere un obiettivo continuativo: il PEBA rappresenta infatti un sistema coordinato e complesso di interventi più o meno puntuali, affetti purtroppo (nella maggior parte dei contesti esistenti) da un pregresso negativo difficile da colmare. Tanto più se si considera che qualsiasi città è un organismo vivente, in continua trasformazione.

Di conseguenza la possibilità o meno di portare avanti gli interventi previsti potrà avere un certo margine di variabilità nel tempo, consentendo di anticipare interventi previsti nel medio o lungo periodo o, al contrario, ritardandone altri previsti nel breve periodo. Per questa ragione assume un ruolo fondamentale l'attività di monitoraggio periodico del livello di attuazione delle previsioni di piano, che consentirà di tarare nel tempo l'azione amministrativa e ridefinire gli obiettivi da perseguire.