



COMUNE DI ALLISTE

P.E.B.A. *Piano di eliminazione delle barriere architettoniche*



Relazione tecnica

DICEMBRE
2020

INDICE

1. PREMESSA	1
2. ANALISI STATO DI FATTO	2
2.1 <u>Inquadramento aree di analisi</u>	
2.2 <u>Analisi urbana</u>	
2.3 <u>Analisi edilizia</u>	
2.4 <u>Il supporto dei cittadini all’operato del Comune</u>	
2.5 <u>I punteggi degli esiti della fase di analisi</u>	
3. PROGETTAZIONE ACCESSIBILE	18
3.1 <u>Progettazione urbana</u>	
3.1.1 Barriere architettoniche ricorrenti e misure d’intervento	
3.1.2 Barriere architettoniche minori e misure d’intervento	
3.1.3 Barriere architettoniche nelle zone costiere	
3.2 <u>Progettazione edifici</u>	
3.2.1 Barriere architettoniche ricorrenti e misure d’intervento	
3.2.2 Barriere architettoniche minori e misure d’intervento	
3.3 <u>Stima dei costi</u>	
3.4 <u>Consigli progettuali</u>	
4. PROGRAMMAZIONE	31
4.1 <u>Livelli di priorità d’intervento</u>	
4.2 <u>Proposta di cronoprogramma degli interventi</u>	
5. CONCLUSIONI	35

1. PREMESSA

La presente relazione è il documento conclusivo di un lavoro svolto durante un arco temporale di circa quattro mesi che ha permesso di dare vita ad uno strumento, denominato PEBA (Piano di Eliminazione delle Barriere Architettoniche), finalizzato al potenziamento del territorio comunale di Alliste in materia di abbattimento delle barriere architettoniche.

In queste righe si procederà a descrivere quali sono stati gli esiti della fase di analisi descritta nella Relazione Preliminare e come, tali risultati, si collocano sul territorio analizzato.

L'analisi distinguerà l'ambito urbano da quello edilizio e sarà integrata da informazioni legate alla partecipazione dei cittadini. Tutto questo, poi, servirà a spiegare le modalità di assegnazione di "punteggi di esito della fase di analisi" corrispondenti ad ogni singolo spazio o edificio.

Alla prima fase seguirà la progettazione, ancora una volta suddivisa tra urbana ed edilizia, che approfondirà le misure d'intervento previste per il superamento delle barriere architettoniche.

Precisamente, sarà fatta una distinzione tra le problematiche emerse dividendole in "ricorrenti" e "minori" a seconda della frequenza con cui tali barriere figurano negli ambiti di analisi e per ognuna sarà riportata, appunto, la modalità d'intervento prevista e una stima dei costi.

Infine, saranno riportate le logiche di definizione dei "livelli di priorità" assegnati ad ogni scheda di progetto e la conseguente proposta di cronoprogramma degli interventi.

La sopracitata relazione preliminare e la presente relazione tecnica sono integrate dagli allegati e dagli elaborati grafici: "Tavola 1 - Ambiti d'intervento" che individua le aree analizzate, "Tav. 2 - Analisi Stato di fatto spazi urbani ed edifici" e Tavola 3 - Progettazione e Programmazione spazi urbani ed edifici".

Il quadro della documentazione è completato dalle schede di rilievo e dalle schede di progetto.



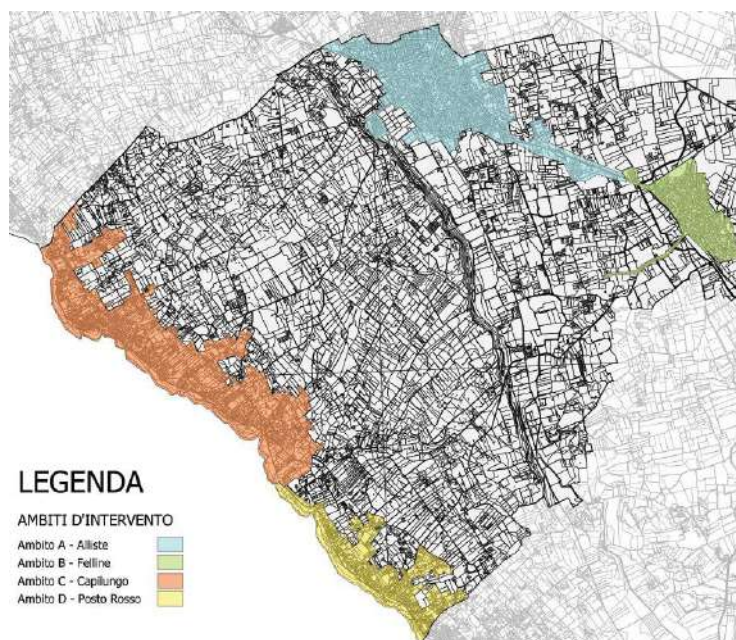
2. ANALISI STATO DI FATTO

L'analisi dello stato di fatto si è svolta tramite sopralluoghi durante i quali sono state acquisite dimensioni, fotografie e dati da riportare nelle apposite schede di rilievo.

L'elaborato grafico corrispondente all'analisi dello stato di fatto è la “**Tavola 2 - Analisi Stato di fatto spazi urbani ed edifici**”.

2.1 Inquadramento aree di analisi

Le aree analizzate sono suddivise in 4 parti, precisamente: il nucleo urbano di Alliste, la frazione di Fellingine e le zone costiere di Capilungo e Posto Rosso.



Ambiti d'intervento

Premesso che il PEBA è uno strumento che può essere sempre integrato in qualunque momento, le prime due aree (Alliste e Fellingine) comprendono un reticolo formato da 57 (35+22) tra strade e piazze, definito in modo preciso e secondo logiche ben ragionate. L'analisi, infatti, interessa tutti i tracciati adiacenti a servizi o punti di interesse come scuole, uffici pubblici, sedi comunali o delegazioni, cimiteri, biblioteca, luoghi di cultura. A questi assi principali, sono stati aggiunti elementi con valore strategico importante come ad esempio le vie centrali (Via Racale, Via Fellingine, Via Alliste, Via Melissano, ecc...). Infine, sono state scelte alcune strade che acquisiscono la funzione di collegamento tra tutti i tratti sopracitati affinché si possa avere un reticolo urbano complessivo, ma comunque integrabile nel tempo.

L'analisi di tipo edilizio, invece, ha interessato le strutture pubbliche presenti sul territorio: scuole, sedi istituzionali, edifici di cultura, edifici sportivi, strutture di servizi ai cittadini, ecc...

L'approccio analitico alle zone costiere, infine, ha optato per una visione d'insieme. Tale scelta nasce dal carattere prevalentemente residenziale e ricettivo delle aree di Capilungo e Posto Rosso, che di conseguenza mostrano un tessuto urbano, da parte a parte, molto simile. Si è ritenuto opportuno approfondire i pochi tratti principali e la cosiddetta "litoranea" e sviluppare, poi, un'analisi complessiva generale che investe tutta l'area costiera restante. Le spiagge sono state analizzate separatamente.

2.2 Analisi urbana

Gli spazi urbani analizzati sono stati contrassegnati, all'interno di apposite schede di analisi (Allegato A), con codici che sono formati da una lettera ed un numero.

La lettera indica l'ambito di cui fa parte lo spazio analizzato, **A** - Alliste, **B** - Feline, **C** - Capilungo, **D** - Posto Rosso ed **S** - Spiagge, il numero, invece, è semplicemente un progressivo derivante solo ed esclusivamente dall'ordine in cui sono stati effettuati i sopralluoghi.

Ogni scheda di analisi è composta da: alcuni dati utili introduttivi, una fotografia (a volte più di una) della strada o della piazza a cui si riferisce, un questionario ed una sezione per eventuali note.

Il questionario di analisi urbana, redatto sulla base dell'esempio riportato nella *Deliberazione G.R. Puglia n. 2062 del 18-11-2019* e poi integrato, è suddiviso in 4 sezioni:

- **PARCHEGGI**
- **PERCORSI E PAVIMENTAZIONE**
- **DISLIVELLI – SCALE – RAMPE**
- **VARIE**

La compilazione si basa sulla risposta alla domanda che viene posta e, in alcuni casi, sull'aggiunta di dati dimensionali da rilevare e riportare nella sezione note. Tutte le domande sono state elaborate in conformità alle normative specificate all'interno di una delle colonne del questionario stesso.

La sezione "Parcheggi" serve a valutare se il posto auto riservato ha dimensioni conformi a quelle previste da normativa, se è dotato di segnaletica orizzontale e verticale e se la stessa risulta leggibile, se è collegato in maniera agevole ai percorsi e se è coperto e/o delimitato con appositi dissuasori.

Nella sezione "Percorsi e pavimentazione", invece, si analizza l'adeguatezza degli stessi sulla base della larghezza, delle eventuali pendenze, delle delimitazioni di aree non pavimentate, della tipologia e condizione della pavimentazione presente, dell'illuminazione dei percorsi, ecc...

La parte dedicata ai “dislivelli, alle scale e alle rampe” è legata, come si evince dal titolo della sezione, alle differenze di quota tra percorsi e piano strada e alla presenza di scale, rampe, parapetti, piattaforme o servoscala.

L’ultima sezione, nonché la più breve, è incentrata sulla segnaletica e sugli ostacoli presenti lungo il percorso.

Successivamente, come si vedrà nella sezione dedicata alla “progettazione accessibile”, ad ognuna di queste schede sarà assegnato un punteggio di esito della fase di analisi e sulla base dello stesso saranno realizzati gli elaborati grafici di analisi dello stato di fatto (Tav. 2), riportati schematicamente sopra – figg 1 e 2, in cui troveremo tutti gli spazi urbani analizzati, contraddistinti dal proprio codice e da un colore legato, appunto, al punteggio.

Per l’analisi dello stato di fatto dell’ambito di Alliste sono state esaminate le 6 piazze e le 29 strade di seguito riportate, ciascuna con il proprio codice corrispondente:

- A1 – Largo Fiera
- A2 – Via I Maggio (1° Tratto)
- A2.1 – Via I Maggio (2° Tratto)
- A3 – Via Marina (1° Tratto)
- A3.1 – Via Marina (2° Tratto)
- A4 – Viale Salento
- A5 – Via Vignali
- A6 – Piazza Indipendenza
- A7 – Via Attilio Sammartino
- A8 – Via Trento
- A9 – Via Rettifilo
- A10 – Via Fellingine
- A11 – Via Marangi
- A12 – Via D’annunzio
- A13 – Via Vadido
- A14 – Via Roma
- A15 – Via Leone
- A16 – Via Nardini
- A17 – Via Piazza (1° Tratto)
- A17.1 – Via Piazza (2° Tratto)
- A18 – Piazza San Quintino
- A19 – Via Racale
- A20 – Via Pascoli
- A21 – Piazza della Repubblica
- A22 – Via Vecchia Gallipoli
- A23 – Via Vittorio Veneto
- A24 – Via Vico
- A25 – Via Valentini
- A26 – Via Pozzonardo
- A27 – Piazza Terra

- A28 – Via Milite Ignoto
- A29 – Piazza Municipio
- A30 – Via Montello
- A31 – Via XXV Aprile
- A32 – Via XXIV Maggio

Per l'analisi dello stato di fatto dell'ambito di Fellingine sono state esaminate le 8 piazze e le 14 strade di seguito riportate, ciascuna con il proprio codice corrispondente:

- B1 – Piazzetta Donatori di Sangue
- B2 – Via Milano
- B3 – Via Immacolata
- B4 – Via Chiesa
- B5 – Via Fosso (Zona parchetto)
- B6 – Piazza Monumento
- B7 – Via Alliste
- B8 – Giardinetto Casto A. Stella
- B9 – Via Ugento
- B10 – Piazza Libertà
- B11 – Piazza Caduti
- B12 – Via Melissano
- B13 – Via Lecce (Tratto Edilizia Pubblica)
- B14 – Via Trieste
- B15 – Parco dell'amicizia
- B16 - Largo san ten. degli arditi
Giovanni de matteis e ragazzi del '99
- B17 – Piazza Castello
- B18 – Via Palermo
- B19 – Via Udine
- B20 – Via Ed. Scolastico
- B21 – Via Ugo Foscolo
- B22 – Via IV Novembre

Sulla base di quanto già specificato in precedenza, le aree costiere hanno una scheda unica corrispondente ad ogni ambito e denominate: “C00”, “D00” ed “S00”. Di seguito i nominativi:

- C00 – Capilungo
- D00 – Posto Rosso
- S00 – Spiagge



2.3 Analisi edilizia

L'analisi edilizia segue le stesse logiche organizzative dell'analisi urbana, tuttavia i codici delle schede di analisi edifici (Allegato B) si differenziano per l'assenza di suddivisione in ambiti.

Tale scelta deriva, principalmente, da due fattori, uno è legato al numero ridotto degli edifici rispetto alla quantità degli spazi urbani presenti sul territorio, mentre l'altra motivazione è legata alla posizione e/o alla funzione delle strutture analizzate.

Vi sono, infatti, fabbricati che a causa della posizione geografica tra i due centri abitati o per motivi legati alla funzione non possono essere circoscritti in uno o nell'altro ambito.

Si porta l'esempio del Rifugio Comunale, dell'Ecocentro, dello Stadio o della Sede della Protezione Civile. Premesso ciò, i codici dell'analisi edilizia sono formati dalla lettera "E" che indica la parola Edificio e dal numero progressivo come per strade e piazze.

Ogni scheda di analisi è composta, come per l'urbano, da: dati utili, una fotografia (a volte più di una) dell'edificio corrispondente, un questionario ed una sezione per eventuali note.

Il questionario di analisi urbana, redatto sulla base dell'esempio riportato nella *Deliberazione G.R. Puglia n. 2062 del 18-11-2019* e poi integrato, è suddiviso in 5 sezioni:

- **PARCHEGGI**
- **ACCESSO ALL'EDIFICIO E PERCORSI**
- **PERCORSI INTERNI**
- **COLLEGAMENTI VERTICALI**
- **SERVIZI IGIENICI**

Anche in questo caso la compilazione si basa sulla risposta alla domanda che viene posta e, in alcuni casi, sull'integrazione di dati dimensionali da rilevare e riportare nella sezione note.

Tutte le domande sono state elaborate in conformità alle normative specificate all'interno di una delle colonne del questionario stesso.

Approfondendo la composizione delle schede, nella sezione "Parcheggi" si valuta se il posto auto riservato ha dimensioni conformi a quelle previste da normativa, se è dotato di segnaletica orizzontale e verticale e se la stessa risulta leggibile, se è collegato in maniera agevole a percorsi pedonali e se è dotato di copertura o delimitazioni con dissuasori.

Nella sezione "Accesso all'edificio e percorsi", invece, si analizza la presenza o meno di difficoltà nel raggiungere l'accesso all'edificio, come ostacoli, dislivelli, larghezza dei percorsi, rampe, scale, parapetti, grigliati, dimensioni delle porte d'accesso e caratteristiche delle stesse, ecc...

Per i “Percorsi interni” sono esaminate l’eventuale presenza di colori e/o materiali differenti per evidenziare le variazioni dei percorsi, l’apertura, le dimensioni e le caratteristiche delle porte, la disposizione degli arredi e, anche in questo caso, la presenza di gradini, rampe e parapetti.

La penultima sezione è dedicata ai “Collegamenti verticali” e gli oggetti di analisi sono ascensori, piattaforme, servoscala ed ancora una volta scale, rampe e parapetti.

Infine, vi è la sezione dedicata ai “servizi igienici” in cui sono riportati i dati dimensionali e le caratteristiche dei wc per valutarne l’accessibilità. Anche per l’analisi edilizia è previsto il sistema dei punteggi nelle modalità spiegate per l’analisi urbana. Gli edifici analizzati sono 24, di seguito riportati con il proprio codice corrispondente:

- E1 – Rifugio Comunale
- E2 – Castello Baronale (Felline)
- E3 – Frantoio Ipogeo (Felline)
- E4 – Locali annessi alla Torre Orologio (Felline)
- E5 – Scuola media e primaria G.Deledda (Felline)
- E6 – Sede Protezione Civile
- E7 – Scuola media Dante Alighieri
- E8 – Scuola primaria Italo Calvino
- E9 – Sede delegazione comunale (Felline)
- E10 – Scuola Don Bosco (Felline)
- E11 – Scuola dell’infanzia N.Green
- E12 – Scuola dell’infanzia Carlo Collodi
- E13 – Sede Municipio
- E14 – Stadio
- E15 – Ecocentro
- E16 – Biblioteca
- E17 – Centro informazioni turistiche
- E18 – Campo calcetto (Felline)
- E19 – Cimitero (Felline)
- E20 – Scuola dell’infanzia G. Rodari (Felline)
- E21 – Cimitero
- E22 – Edificio servizi sociali
- E23 – Sede ass. donatori di sangue
- E24 – Bar Parco degli Ulivi

Si precisa che le due Torri dell’Orologio presenti in Alliste e in Felline non sono state approfondite in quanto non presentano caratteristiche tali da poter fruire degli spazi al loro interno.



2.4 Il supporto dei cittadini all'operato del Comune

Il coinvolgimento dei cittadini è un fattore che è stato già delineato, in parte, nella relazione preliminare.

E' un dato importante che porta a conoscere il punto di vista di chi vive il comune in prima persona e delle associazioni a tutela dei disabili, in modo tale da avere un riscontro concreto e diretto della situazione.

Uno degli strumenti utilizzati per coinvolgere tutti è un breve "questionario" da compilare in forma anonima e diffuso digitalmente attraverso i canali ufficiali del comune ed i social network.

Il questionario (Allegato C) è molto semplice ed è costituito da 5 domande.

La scelta di creare una piccola serie di domande specifiche risale alla volontà di rendere rapida ed immediata la compilazione da parte dei cittadini, evitando, così, il rischio di ricadere nella ridondanza.

I quesiti all'interno del test riguardano il pensiero di ognuno sull'accessibilità di strade, piazze ed edifici pubblici, cercando di individuare quelle che sono le barriere architettoniche più diffuse e i disagi maggiori.

In primis si deve specificare in quale area comunale si risiede in modo tale da avere una visione dei risultati complessiva, ma anche suddivisa per ambiti, poi la prima vera domanda riguarda le barriere architettoniche presenti all'interno degli spazi urbani, con l'indicazione delle possibili criticità caratterizzanti strade e piazze. Tra questi fattori troviamo larghezze dei percorsi inadeguate, dislivelli troppo accentuati, ostacoli lungo i tracciati, assenza di rampe o di parcheggi riservati per i disabili e ancora la mancanza di segnaletica relativa all'accessibilità dei luoghi e la qualità dell'illuminazione urbana.

La domanda seguente, invece, cerca di capire, più genericamente, qual è il livello di accessibilità degli spazi urbani secondo il cittadino. La valutazione deve essere indicata tra 3 scelte possibili: non adeguata, sufficiente o adeguata.

La terza domanda è relativa agli edifici e chiede di analizzare lo stato dei percorsi interni alle strutture in merito alla larghezza, al dissesto o agli ostacoli presenti. Successivamente si passa ai percorsi d'accesso ai fabbricati, di cui vengono analizzati gli stessi parametri.

Infine, ci si sofferma sulla qualità dei parcheggi, della segnaletica, delle rampe e dei collegamenti verticali. L'ultima domanda è equivalente alla domanda n. 2, ma in questo caso è riferita alle strutture.

Gli esiti del questionario evidenziano una maggior partecipazione nella zona di Fellingine, a seguire Alliste e poi le zone costiere. Dai risultati emerge un'inadeguatezza dei percorsi pedonali cittadini che primeggia rispetto a tutte le altre possibili criticità. Quest'ultime, invece, risultano valutate

approssimativamente allo stesso modo. La conseguenza di tali valutazioni porta ad etichettare i percorsi comunali come inadeguati per il 78% dei cittadini.

Dall'analisi degli edifici, invece, emerge un'equilibrata insufficienza dei fattori analizzati, ad eccezione dei percorsi interni che risultano i meno votati. Il risultato finale, comunque, è ancora una volta inadeguato, in questo caso per il 65% dei cittadini.

Di seguito il questionario ed i grafici esplicativi dei risultati finali ottenuti:

Questionario di valutazione dell'ACCESSIBILITA' all'interno del territorio del Comune di Alliste (Per contribuire alla redazione del P.E.B.A. – Piano di Eliminazione delle Barriere Architettoniche)

Il breve questionario in oggetto è utile ad avere il punto di vista concreto dei cittadini su una tematica importantissima per la comunità come quella dell'abbattimento delle barriere architettoniche, ossia di tutti gli ostacoli (fisici e non) che causano disagi per la mobilità di tutti, con particolare riguardo per coloro che presentano disabilità motoria, sensoriale o cognitiva (compresi anziani, donne in gravidanza, invalidi temporanei e permanenti, ecc...).

Rispondi alle 5 domande seguenti per partecipare alla redazione del P.E.B.A. – Piano di Eliminazione delle Barriere Architettoniche.

Grazie per il tuo contributo.

In quale zona del territorio comunale risiede? *

- ALLISTE – Centro e dintorni
- ALLISTE – Periferia
- FELLINE
- CAPILUNGO
- POSTO ROSSO

Secondo lei, nella zona in cui risiede, quali sono le barriere architettoniche che creano maggiori disagi per la mobilità delle persone che presentano disabilità? *

- Percorsi troppo stretti e/o troppo alti rispetto al livello strada
- Percorsi dissestati o che presentano ostacoli alla mobilità
- Assenza di rampe
- Assenza di parcheggi riservati
- Assenza di segnaletica relativa alla mobilità delle persone a limitata capacità motoria
- Illuminazione artificiale scarsa o non presente



Come reputa i percorsi pedonali relativamente alla fruibilità degli spazi da parte delle persone che presentano disabilità? *

- Non adeguati
- Sufficienti
- Adeguati

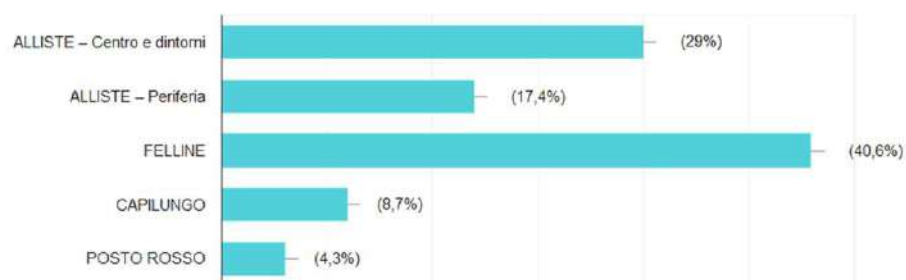
Secondo lei, negli edifici pubblici o di interesse pubblico presenti sul territorio comunale, quali sono le barriere architettoniche che creano maggiori disagi per la mobilità in generale ed in particolare per le persone che presentano disabilità? *

- Percorsi interni alle strutture troppo stretti
- Percorsi interni alle strutture con troppi ostacoli e dislivelli e/o dissestati
- Percorsi esterni di accesso alle strutture con troppi ostacoli e dislivelli e/o dissestati
- Assenza di parcheggi riservati
- Assenza di segnaletica relativa alla mobilità delle persone a limitata capacità motoria
- Assenza di rampe esterne e/o interne
- Assenza di collegamenti verticali interni adeguati, come ascensori, servoscala e/o piattaforme

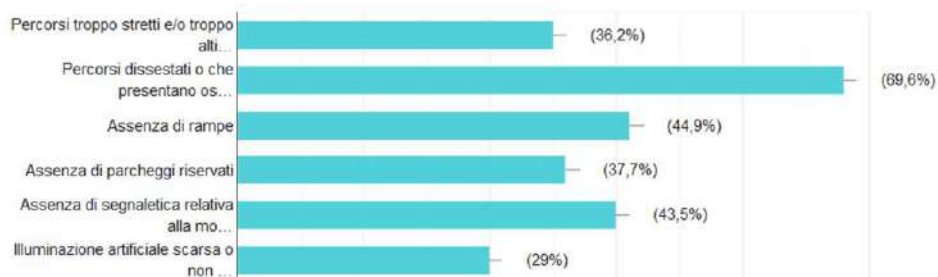
Come reputa gli edifici pubblici relativamente alla fruibilità degli spazi da parte delle persone che presentano disabilità? *

- Non adeguati
- Sufficienti
- Adeguati

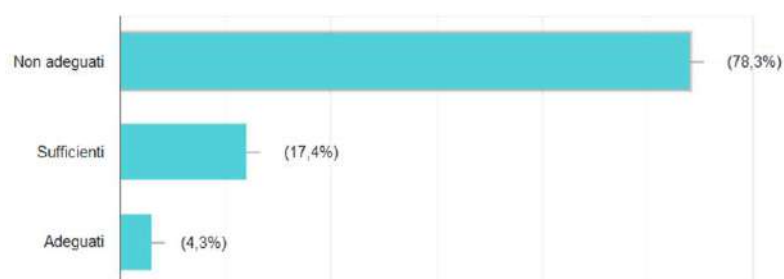
In quale zona del territorio comunale risiede?



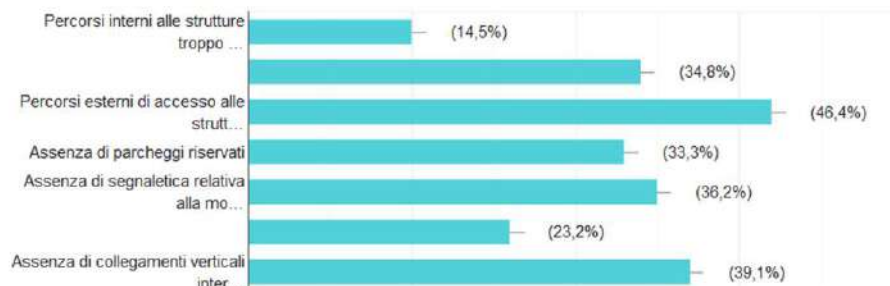
Secondo lei, nella zona in cui risiede, quali sono le barriere architettoniche che creano maggiori disagi per la mobilità delle persone che presentano disabilità?



Come reputa i percorsi pedonali relativamente alla fruibilità degli spazi da parte delle persone che presentano disabilità?

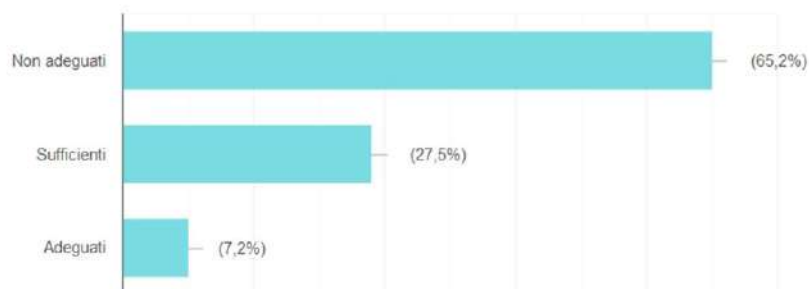


Secondo lei, negli edifici pubblici o di interesse pubblico presenti sul territorio comunale, quali sono le barriere architettoniche che creano maggiori disagi per la mobilità in generale ed in particolare per le persone che presentano disabilità?



Come reputa gli edifici pubblici relativamente alla fruibilità degli spazi da parte delle persone che presentano disabilità?

69 risposte



Il secondo importante fattore, che ha permesso di approfondire l'analisi dello stato di fatto, è il coinvolgimento delle associazioni a tutela dei disabili.

Da alcuni decenni è attiva sul territorio la Cooperativa Sociale "Alberto Tuma" che effettua servizi di volontariato per le famiglie più bisognose di aiuto.

La consultazione è avvenuta attraverso "un'intervista" al Presidente della cooperativa.

Tali domande sono state finalizzate alla comprensione di tutti i disagi che caratterizzano la fruizione degli spazi aperti e chiusi da parte dei disabili.

Prima di tutto va specificato che la cooperativa ha dato meriti all'operato comunale degli ultimi anni in materia di abbattimento delle barriere architettoniche, tuttavia sono state analizzate quelle che risultano criticità ancora da risolvere.

L'esito dell'intervista è coerente con l'esito della fase di analisi svolta in loco e uno dei problemi principali che emerge è la "poca manutenzione" delle opere che sono state già realizzate o delle opere future. Mantenere l'efficienza di una rampa, di un parapetto o di altri elementi importanti è alla base del raggiungimento di un livello di accessibilità ottimale.

Una soluzione potrebbe essere quella di affidarsi anche all'aiuto dei privati per la manutenzione di tali realizzazioni.

Altri ostacoli alla fruizione del territorio, emersi nell'intervista, sono i parcheggi che risultano carenti in numero e qualità, la fastidiosa presenza di ostacoli lungo ogni percorso pedonale cittadino e la segnaletica di accessibilità praticamente assente.

Il presidente della cooperativa, poi, fa notare che la dotazione di rampe presenti, spesso non presenta il valore di pendenza adeguato ($\leq 8\%$). A questo va aggiunta la carenza di parapetti e corrimani.

Per quanto riguarda gli edifici pubblici, l'intervista mette in luce soprattutto l'assenza di parcheggi riservati in corrispondenza degli istituti scolastici, mentre l'accesso alle strutture, in generale, si potrebbe migliorare, così come gli spostamenti verticali.

Infine, argomento a parte è l'accessibilità delle spiagge. Il presidente della cooperativa sposa a pieno l'idea di avere spiagge accessibili ai disabili e di trovare soluzioni adeguate, tuttavia l'approccio non può essere l'installazione di ausili fine a sé stessa.

Si deve realizzare un progetto d'insieme che possa coinvolgere i punti di interesse lungo la costa, potenziarli, creare attrattiva e servizi in modo tale da rendere vive quelle poche aree balneabili ed infine accessoriare la zona di strumenti e elementi utili ai disabili. Solo in questo modo si può ottenere un risultato che duri nel tempo e che sia completo a 360°.

2.5 I punteggi degli esiti della fase di analisi

La successiva fase di “progettazione accessibile” nasce da una conclusione netta e precisa della fase di analisi dello stato di fatto che si traduce nell’assegnazione di un punteggio attribuito all’esito dei rilievi e che rappresenta una base di partenza per comprendere meglio le migliori modalità di intervento progettuale da attuare.

Ogni scheda, urbana ed edilizia, è stata contrassegnata da un punteggio definito su una scala che va da 1 a 5 così strutturata:

- 1- Situazione molto insufficiente**
- 2- Situazione insufficiente**
- 3- Situazione sufficiente**
- 4- Situazione buona**
- 5- Situazione ottimale**

L’assegnazione del punteggio nasce da una media delle valutazioni dei 4 fattori che compongono la scheda di rilievo urbano e dei 5 della scheda di rilievo edifici, ma considera anche la natura e l’importanza dell’oggetto analizzato. Una strada lungo la quale sorge un istituto scolastico, ad esempio, ha rilevanza maggiore rispetto ad una via di raccordo.

Nelle tabelle sottostanti si riportano i punteggi ottenuti:

PUNTEGGI ANALISI URBANA - ALLISTE		
CODICE	NOME SPAZIO URBANO	PUNTEGGIO ESITO ANALISI
A1	Largo Fiera	3
A2	Via I Maggio (1° Tratto)	2
A2.1	Via I Maggio (2° Tratto)	1
A3	Via Marina (1° Tratto)	2
A3.1	Via Marina (2° Tratto)	2
A4	Viale Salento	1
A5	Via Vignali	1
A6	Piazza Indipendenza	3



A7	Via A. Sammartino	1
A8	Via Trento	3
A9	Via Rettifilo	3
A10	Via Felline	2
A11	Via Marangi	2
A12	Via D'annunzio	1
A13	Via Vadido	1
A14	Via Roma	3
A15	Via Leone	2
A16	Via Nardini	1
A17	Via Piazza (1° Tratto)	4
A17.1	Via Piazza (2° Tratto)	1
A18	Piazza San Quintino	4
A19	Via Racale	2
A20	Via Pascoli	1
A21	Piazza della Repubblica	3
A22	Via Vecchia Gallipoli	1
A23	Via Vittorio Veneto	2
A24	Via Vico	1
A25	Via Valentini	1
A26	Via Pozzonardo	2
A27	Piazza Terra	3
A28	Via Milite Ignoto	2
A29	Piazza Municipio	3
A30	Via Montello	2
A31	Via XXV Aprile	2
A32	Via XXIV Maggio	1

PUNTEGGI ANALISI URBANA - FELLINE

CODICE	NOME SPAZIO URBANO	PUNTEGGIO ESITO ANALISI
B1	Piazzetta Donatori di Sangue	3
B2	Via Milano	2



B3	Via Immacolata	1
B4	Via Chiesa	3
B5	Via Fosso (Zona parchetto)	1
B6	Piazza Monumento	3
B7	Via Alliste	2
B8	Giardinetto Casto A. Stella	3
B9	Via Ugento	1
B10	Piazza Libertà	3
B11	Piazza Caduti	4
B12	Via Melissano	2
B13	Via Lecce (Tratto Edilizia Pubblica)	3
B14	Via Trieste	1
B15	Parco dell'amicizia	2
B16	Largo san ten. degli arditi Giovanni de matteis e ragazzi del '99	4
B17	Piazza Castello	4
B18	Via Palermo	1
B19	Via Udine	2
B20	Via Ed. Scolastico	1
B21	Via Ugo Foscolo	1
B22	Via IV Novembre	1

PUNTEGGI ANALISI URBANA - ZONE COSTIERE		
CODICE	NOME SPAZIO URBANO	PUNTEGGIO ESITO ANALISI
C00	Capilungo	2
D00	Posto Rosso	2
S00	Spiagge	0

Il quadro complessivo fornisce dei risultati che descrivono l'ambito di Alliste contrassegnabile con un esito medio insufficiente, l'ambito di Fellingine valutabile in media tra l'insufficienza e la sufficienza, infine le zone costiere etichettabili come insufficienti.



Per quanto riguarda gli edifici, invece, la tabella dei punteggi è la seguente:

PUNTEGGI ANALISI - EDIFICI		
CODICE	NOME EDIFICIO	PUNTEGGIO ESITO ANALISI
E1	Rifugio Comunale	1
E2	Castello Baronale (Felline)	2
E3	Frantoio Ipogeo (Felline)	3
E4	Locali annessi alla Torre Orologio (Felline)	2
E5	Scuola media e primaria Grazia Deledda (Felline)	3
E6	Sede Protezione Civile	2
E7	Scuola media Dante Alighieri	3
E8	Scuola primaria Italo Calvino	3
E9	Sede delegazione comunale (Felline)	3
E10	Scuola Don Bosco (Felline)	3
E11	Scuola dell'infanzia Nicholas Green	3
E12	Scuola dell'infanzia Carlo Collodi	2
E13	Sede Municipio	3
E14	Stadio	2
E15	Ecocentro	3
E16	Biblioteca	2
E17	Centro informazioni turistiche	1
E18	Campo calcetto (Felline)	1
E19	Cimitero (Felline)	3
E20	Scuola dell'infanzia Gianni Rodari (Felline)	2
E21	Cimitero	1
E22	Edificio servizi sociali	2
E23	Sede associazione donatori di sangue	2
E24	Bar Parco degli Ulivi	3

Anche gli edifici sono valutati in media con un punteggio che oscilla tra l'insufficienza e la sufficienza. Tra i risultati parziali, invece, le scuole, sono caratterizzate da un punteggio medio del 2,7 e quindi più vicino alla sufficienza rispetto alla media generale, tuttavia, nel complesso si rendono necessari interventi migliorativi in tutte le strutture analizzate.



3. PROGETTAZIONE ACCESSIBILE

La progettazione accessibile rappresenta la seconda e fondamentale fase della redazione di questo PEBA. Si tratta dello stadio intermedio tra l'analisi e la programmazione degli interventi e fornisce il quadro definitivo della situazione attuale con, annessi, gli interventi migliorativi da realizzare per poter raggiungere un livello di accessibilità generale, all'interno del territorio comunale, che risulti ottimale.

Tutto questo è stato tradotto in una serie di schede "progettuali" che riportano l'esito della fase di analisi e propongono soluzioni adeguate. Come nel caso della prima fase, ad ogni spazio urbano e ad ogni edificio corrisponde una scheda.

L'elaborato grafico corrispondente all'analisi dello stato è la **"Tavola 3 – Progettazione e Programmazione spazi urbani ed edifici"**.

3.1 Progettazione urbana

Premesso che, anche in questa fase è stato mantenuto lo stesso impianto organizzativo di base, per gli spazi urbani si hanno schede (Allegato C) che vengono suddivise con gli stessi codici della fase di analisi, preceduti dalla lettera "P" che sta ad indicare che si tratta di una scheda progettuale.

La suddivisione degli ambiti, quindi, resta invariata e la logica appena spiegata vale anche per le aree costiere e per le spiagge.

Ognuna delle schede di progetto è costituita da: una prima parte dedicata al nome dello spazio urbano analizzato e al codice progettuale corrispondente, una zona in cui è riportata una sintesi descrittiva dell'esito della fase di analisi con le criticità emerse, una fotografia (a volte più di una) dell'oggetto di analisi ed una sezione in cui è riportato il punteggio corrispondente all'esito dell'analisi.

A questi elementi introduttivi, si aggiunge il corpo principale della scheda che è formato dalla descrizione dell'intervento necessario, da immagini e schemi esplicativi, dalle note e dai riferimenti normativi.

La parte finale, quindi, riporta il livello di priorità assegnato ad ogni spazio analizzato (che servirà, poi, nella fase conclusiva di programmazione) e la stima dei costi necessari per realizzare l'intervento.

3.1.1 Barriere architettoniche ricorrenti e misure d'intervento

La sezione dedicata alla descrizione dell'intervento da realizzare è la più importante ed al suo interno troviamo le barriere architettoniche rilevate sul territorio e la logica che porta alla soluzione progettuale più idonea. Tra gli ostacoli riscontrati più di frequente troviamo:

Parcheggi riservati ai disabili

Il parcheggio riservato rappresenta una delle criticità più diffuse all'interno di tutti gli ambiti analizzati. Il disagio che deriva dall'assenza di questo elemento fondamentale impatta fortemente sulla fruibilità degli spazi urbani perché una strada o una piazza, priva di posto auto destinato alle persone con disabilità, impedisce quasi totalmente la possibilità, per le stesse, di raggiungere comodamente un servizio. I pochi parcheggi rilevati durante la fase di analisi sono di tipo privato ed autorizzati dal comune e risultano spesso deteriorati o inadeguati, mentre il numero di parcheggi riservati pubblici risulta essere davvero ridotto.

La soluzione che viene proposta nelle schede di progetto è la realizzazione di nuovi parcheggi da distribuire in modo strategico, nei pressi degli istituti scolastici, delle sedi istituzionali e nelle strade rilevanti. Infine, va precisato che si è tenuto conto delle adiacenze tra gli spazi urbani in modo tale da evitare ripetizioni ravvicinate ed avere un posizionamento ragionato e mirato

Percorsi

L'accessibilità dei percorsi pedonali presenti all'interno del tessuto urbano è un elemento altrettanto importante. Se la larghezza della zona dedicata ai pedoni, in alcune strade, risulta essere accettabile ed in altre meno, la presenza di ostacoli lungo i tratti analizzati è una costante assoluta.

In tutte le vie analizzate, infatti, ci sono sempre corpi d'intralcio presenti come: elementi di arredo urbano, impianti di illuminazione pubblica, verde spontaneo e soprattutto raccordi con il livello strada che risultano costantemente inadeguati o addirittura assenti. Questa caratteristica non permette, quasi mai, di avere una larghezza di percorso (al netto degli ostacoli) ≥ 90 cm, come da normativa ed una continuità ottimale. Inoltre, in condizioni simili, è difficile riscontrare la presenza di allargamenti finalizzati alla rotazione delle sedie a ruote lungo i tracciati pedonali. Infine, meno frequente, è la differenza di quota inadeguata con il piano strada.

Gli interventi proposti che si susseguono all'interno delle schede di progetto sono mirati allo spostamento di tutti gli ostacoli presenti per ottenere larghezze adeguate e alla realizzazione di spazi di manovra ben distribuiti.

Raccordi percorsi-livello strada

Un ulteriore punto critico rilevato frequentemente è presente nei raccordi tra percorso e livello strada. Tale fattore è necessario per permettere alla persona affetta da disabilità di spostarsi liberamente senza incontrare, nel cambio di quota, un problema irrisolvibile. Ad oggi i raccordi hanno pendenze inadeguate, sono interrotti improvvisamente oppure non presentano, ove necessario, strumenti d'ausilio come parapetti e corrimani. Molto spesso, inoltre, non sono presenti in corrispondenza dei pochi parcheggi riservati individuati o degli attraversamenti pedonali.

La misura d'intervento proposta è il rifacimento di tali punti nevralgici conformemente alle pendenze e alle dimensioni specificate nella normativa e, ove necessario, l'inserimento di parapetti d'ausilio.

Pavimentazioni

La tematica legata alle pavimentazioni è, probabilmente, la più delicata sotto alcuni punti di vista.

Un materiale idoneo al passaggio di un disabile e, soprattutto, di una sedia a ruote è indispensabile per ottenere un comune accessibile, tuttavia la situazione attuale si presenta molto articolata.

Le pavimentazioni incontrate più frequentemente durante la fase di analisi sono in cemento, un materiale che ha buoni coefficienti d'attrito, tuttavia il disagio maggiore è legato alla trama reticolare delle piastrelle e alle giunture, che quasi mai rispettano il valore normativo di ≤ 5 cm.

Le misure di intervento previste, data la situazione, sono improntate su un approccio conservativo, pertanto sono state proposte, in primis, soluzioni di adeguamento delle pavimentazioni esistenti, tramite rasature e finiture tali da fornire continuità al percorso. Solo successivamente alle verifiche suggerite nelle schede di progetto, si potrà optare per la sostituzione della pavimentazione con un nuovo materiale. Il tutto dovrà essere realizzato nel rispetto dei valori storico-artistici degli spazi oggetto dell'intervento.

La priorità resta sempre e comunque l'accessibilità degli spazi urbani, pertanto si consiglia, nella pratica, di intervenire in modo razionale ed oggettivo.

Attraversamenti pedonali

Gli attraversamenti pedonali, come i parcheggi, risultano presenti in quantità davvero ridotte e questo rappresenta un impedimento importante nella fase di spostamento da un percorso ad un altro.

Se poi, a questo, si aggiunge l'assenza di espedienti finalizzati ad ottenere una maggiore visibilità della zebra presente, allora risulta evidente che la situazione attuale necessita urgentemente di migliorie.

Sulla base di questa analisi, la modalità d'intervento prevede l'integrazione di nuovi attraversamenti, il rinnovo di quelli esistenti e, soprattutto, il potenziamento della visibilità illuminando le strisce pedonali e segnalandole. Infine, in alcuni casi è consigliato anche il sollevamento dell'attraversamento rispetto al livello strada, ma tale scelta deve essere compatibile con il deflusso delle acque piovane lungo la carreggiata.

Segnaletica

La fruibilità di uno spazio urbano, per una persona disabile, risulta migliore in presenza di segnaletica informativa che deve fornire informazioni sulla natura dell'area in questione e segnalare gli ausili presenti. Il tutto deve essere contrassegnato con il simbolo di accessibilità internazionale.

L'analisi effettuata, tuttavia, non ha riscontrato praticamente mai l'esistenza di segnaletica apposita negli spazi aperti, pertanto la soluzione proposta è l'installazione di tali elementi.

Fondamentale è il posizionamento dei segnali che devono risultare necessariamente leggibili a tutti, comprese le persone affette da disabilità visiva, per le quali è opportuno integrare sistemi d'ausilio speciali come scritte Braille, apparecchi fonici o segnaletica tattile a pavimento.

3.1.2 Barriere architettoniche minori e misure d'intervento

All'interno delle schede di progetto, nella sezione dedicata alla descrizione dell'intervento da realizzare, troviamo anche barriere architettoniche meno diffuse sul territorio, ma altrettanto importanti. Anche in questo caso, segue il dettaglio delle problematiche analizzate e della logica progettuale più idonea:

Rampe, scale e parapetti

La tematica delle barriere architettoniche ha, da sempre, come elemento simbolo la scala. Ostacolo insormontabile per un disabile su sedia a ruote e molto problematico per tutte le persone disabili in generale. Soluzione ideale, da sempre, è la rampa.

Ciò che è emerso dall'analisi degli spazi urbani è una presenza non molto estesa di scale o gradini singoli su tutto il territorio, data la conformazione pianeggiante della zona. Relativamente alle rampe il dato non cambia, se si escludono i raccordi già citati nel paragrafo precedente.

Tuttavia, nei casi in cui sono state rilevate queste criticità, l'ipotesi progettuale ha previsto, l'affiancamento di rampe con pendenza adeguata ai gradini presenti e l'adeguamento alle prescrizioni normative delle dimensioni di alzate e pedate delle scale analizzate.



Infine, il progetto ha incluso l'installazione di parapetti su entrambi i lati di scale e rampe.

Il parapetto è un elemento fondamentale per la mobilità dei soggetti disabili in casi come questi e sono stati spesso consigliati anche in corrispondenza di semplici raccordi percorso-strada, anche se si tratta di brevi tratti e pendenze minime.

Cigli

Il ciglio di delimitazione di aree non pavimentate è un elemento utile per tutti, ma in particolar modo lo è per le persone affette da disabilità visiva. Saltuariamente, durante l'analisi degli spazi urbani, è emersa l'assenza di tale fattore e di conseguenza ne è stata indicata la realizzazione come soluzione al problema. I nuovi cigli devono sempre avere altezza, colore e materiale conformi alla normativa.

Illuminazione artificiale

La fruizione degli spazi deve essere sempre garantita, anche durante le ore serali, pertanto l'illuminazione di un determinato luogo è importante. In generale, il sistema attuale è da potenziare.

3.1.3 Barriere architettoniche nelle zone costiere

Le problematiche individuate all'interno delle zone costiere e le soluzioni proposte sono pressoché le stesse già viste negli ambiti di Alliste e Fellingine. Ciò che emerge è una totale assenza di parcheggi e percorsi a servizio della costa.

La spiaggia, poi, è prevalentemente rocciosa e ad oggi non balneabile quasi ovunque, inoltre, nei pochi punti agibili è del tutto inaccessibile ai disabili. In merito alla problematica della balneazione sono stati proposti potenziamenti in corrispondenza dei pochissimi punti dinamici presenti lungo la "litoranea" e l'inserimento di un sistema innovativo di accesso in mare per le persone affette da disabilità denominato Sea Track Toba.

Va precisato che si tratta di soluzioni complesse che, nell'eventualità di una reale fattibilità, dovranno essere ben ragionate e ben progettate. L'installazione di un tale sistema è una scelta che non può essere fine a sé stessa, per questo la decisione di agire in questa direzione deve essere legata ad una progettazione più ampia, che investa le zone della costa potenzialmente più adeguate per creare aree attrezzate con parcheggi, servizi di bar e/o ristorazione e di balneazione, servizi igienici e percorsi di raccordo tra tali punti e la spiaggia stessa. Naturalmente, il tutto deve essere conforme alle normative paesaggistiche.



3.2 Progettazione edifici

La progettazione degli edifici segue le stesse logiche di quella urbana, con schede (Allegato D) contrassegnate dai codici di analisi preceduti dalla lettera “P” come indicato nel paragrafo precedente. In questo caso, le tematiche analizzate sono in parte simili ed in parte differenti, ma più numerose, data la maggiore complessità di un singolo edificio rispetto ad uno spazio urbano.

Anche la struttura delle schede di progetto è la medesima, con dati dell’edificio, fotografia, sintesi della fase di analisi, punteggio, descrizione dell’intervento, immagini d’ausilio, normative di riferimento, note, priorità e stima dei costi.

Si ritiene opportuno precisare che il metodo di analisi seguito risponde alla normativa standard, tuttavia vi sono strutture che ricadendo in zone di importante valore storico-artistico-culturale e/o paesaggistico, sono sicuramente soggette a deroghe ed eccezioni. Per questo motivo si ricorda che la successiva fase di attuazione dei singoli interventi dovrà porre attenzione a questo aspetto e indirizzare la progettazione verso una compatibilità assoluta con i valori delle opere.

3.2.1 Barriere architettoniche ricorrenti e misure d’intervento

Le barriere architettoniche rilevate più frequentemente nell’analisi degli edifici e le conseguenti misure d’intervento, sono le seguenti:

Parcheggi riservati ai disabili

Il parcheggio riservato, come detto per la progettazione urbana, è un fattore molto influente, soprattutto per la fruizione di luoghi lontani e spesso difficoltosi da raggiungere.

Dall’analisi degli edifici emerge che i posti auto riservati, ancora una volta, sono presenti in quantità minime e, spesso, sono deteriorati.

La soluzione proposta è il ripristino degli esistenti e la realizzazione di nuovi parcheggi da distribuire in adiacenza agli edifici, con particolare riguardo per le strutture scolastiche.

Nelle schede progettuali degli edifici fabbricati, a volte, saranno indicate le schede urbane collegate e nelle quali sono già previsti posti auto riservati.

Pavimentazioni

Le problematiche relative alle pavimentazioni esterne agli edifici sono le medesime degli spazi urbani. Si tratta di un fattore indispensabile per l’accesso alle strutture.



Le pavimentazioni rilevate sono le stesse di strade e piazze, ad eccezione di alcune piccole superfici in prossimità delle porte d'ingresso che risultano essere, a volte, in cotto o ceramica.

Come già spiegato, l'approccio all'intervento sulle pavimentazioni è di tipo cautelativo e prevede opere di adeguamento dell'esistente come scelta primaria e solo in casi molto critici la sostituzione della pavimentazione con un nuovo materiale, tutto da attuare nel rispetto della priorità che resta sempre l'accessibilità degli spazi.

Per le pavimentazioni interne non sono stati riscontrati disagi rilevanti, a parte pochi casi.

Rampe, scale e parapetti

Le scale e le rampe, diversamente dalla progettazione urbana, acquisiscono una valenza superiore nel caso di analisi di edifici e la motivazione è legata alla necessità di fruire di spazi interni ai quali è necessario accedervi.

Molto spesso è stata rilevata la presenza di scale e rampe in corrispondenza degli ingressi dei fabbricati o anche di semplici dislivelli. Relativamente ai parapetti, invece, questi sono spesso presenti lungo uno solo dei lati di scale o rampe oppure non presentano corrimani adeguati.

Le modalità di intervento prevedono l'inserimento di rampe ove mancanti e l'adeguamento delle stesse ove esistenti, ma inadeguate. Inoltre, sono previsti adeguamenti per le scale e per i parapetti.

Infine, un particolare rilevante è l'indicazione relativa all'inserimento di illuminazione artificiale laterale per le scale, per una migliore fruibilità nelle ore serali.

Segnaletica

Un altro fattore fondamentale e ancor più importante negli edifici, prima che negli spazi urbani, è la presenza di segnaletica adeguata per la fruibilità degli spazi interni ed esterni ad una struttura.

Dall'analisi emerge che tale fattore è poco presente e deve essere integrato e migliorato affinché si conoscano le attività svolte in un determinato edificio ed il grado di accessibilità presente al suo interno. Anche in questo caso è importante evidenziare la necessità di inserire sempre il simbolo di accessibilità internazionale. Il tutto, poi, deve essere potenziato con mezzi speciali come scritte Braille e segnaletica tattile a pavimento.

Ascensore, piattaforme e/o Servoscala

I collegamenti verticali negli edifici a più piani hanno criticità non trascurabili, dato che i meccanismi automatici di spostamento verticale come ascensori, piattaforme e servoscala risultano spesso non funzionanti. Questo è stato riscontrato in quasi tutti gli istituti scolastici ed all'interno della sede

municipale. In altre strutture, invece, come la sede della Protezione Civile, non vi sono sistemi di questo tipo, nonostante la distribuzione degli ambienti su più livelli, pertanto si indica la necessità di installare un servoscala.

In generale, le soluzioni, prima di pensare a sostituzioni e a nuove installazioni, sono ancora una volta di tipo conservativo e prevedono, previa la verifica dei macchinari, la riparazione dei guasti delle macchine esistenti e solo in casi estremi la sostituzione.

3.2.2 Barriere architettoniche minori e misure d'intervento

Le barriere architettoniche meno diffuse rilevate durante l'analisi degli edifici e le relative proposte progettuali, invece, sono le seguenti:

Attraversamenti pedonali

Premesso che per gli attraversamenti pedonali valgono le considerazioni già fatte nella sezione urbana, nella progettazione degli edifici si è ritenuto rimandare alle schede corrispondenti alle strade o piazze adiacenti alla struttura oggetto di analisi.

Cigli

Il ciglio di delimitazione si è reso necessario anche nei casi di progettazione di edifici, in situazioni di aiuole o giardini non delimitati.

Le proposte progettuali seguono la stessa logica delle modalità previste per gli interventi a livello urbano.

Percorsi interni

I percorsi interni analizzati, relativamente alle larghezze e agli spazi di manovra, sono accettabili nella maggioranza dei casi, mentre la criticità incontrata è legata alle variazioni di percorso, che quasi mai risultano evidenziate. La soluzione proposta consiste nell'utilizzare i colori delle pareti o segnaletica colorata per risolvere il problema, senza dover necessariamente intervenire sulla pavimentazione e quindi sui colori e i materiali della stessa.

Porte esterne, interne e maniglie

La scomodità nell'utilizzo dei passaggi rappresenta un disagio non troppo diffuso negli edifici analizzati, ma comunque presente. Sono state individuate, infatti, porte aventi una larghezza non

adeguata. Tuttavia, l'ostacolo più rilevante è la posizione delle maniglie delle porte, sia interne che esterne, la quale è risultata spesso non conforme alle prescrizioni normative.

La scelta progettuale è la sostituzione della porta e/o della maniglia, salvo soluzioni adeguate di riadattamento dell'esistente.

Infissi esterni e maniglie

Problematica simile al caso delle porte e delle relative maniglie è quella legata agli infissi esterni.

La normativa prevede che vi sia la possibilità, per una persona disabile, di osservare l'esterno dall'interno di una struttura, senza ostacoli visivi che possano impedire tale azione.

La soluzione individuata è rilevabile nella modifica delle aperture esistenti.

Nelle operazioni progettuali, poi, rientra anche il riposizionamento delle maniglie per l'apertura degli infissi in modo adeguato ed accessibile, ove non è prevista la sostituzione dell'intero.

Va precisato che tale tematica non è stata presa in considerazione negli edifici di valore storico-artistico-culturale per l'impossibilità di intervenire sulle murature.

In questo caso si potrebbe pensare di utilizzare pedane amovibili in corrispondenza degli infissi, dotate di rampa, che permettano ad una persona affetta da disabilità la vista all'esterno.

Servizi igienici

In pochi casi, i servizi igienici dedicati ai disabili sono risultati assenti. Nella maggioranza delle situazioni è emersa la presenza di almeno un servizio, tuttavia a volte inutilizzabile perché guasto o inagibile. Nelle modalità d'intervento si propone la riparazione di eventuali guasti, l'integrazione di mancanze all'interno del servizio igienico e, nei casi più gravi, l'inserimento di un nuovo wc.

Arredi

Si tratta di un aspetto che deve rispondere a determinate specifiche tecniche per l'accostamento dei disabili a scrivanie o tavoli. Il problema è stato riscontrato in alcune strutture e la proposta progettuale è stata quella di provvedere, se necessario, alla sostituzione degli arredi presenti.

3.3 Stima dei costi

Tutte le schede progettuali, come suddetto, hanno una sezione dedicata alla stima dei costi.

È opportuno premettere che tale stima è un calcolo di massima corrispondente ad ogni singolo intervento progettuale e potrà subire variazioni in base ai materiali scelti, alle modalità operative, alle decisioni definitive in fase di esecuzione di ogni singolo intervento e ad altri fattori. Tale procedura è stata scelta per non vincolare troppo la fase esecutiva.

Ciò premesso, la stima dei costi riportata nel PEBA è stata definita sulla base di uno studio dei prezzi medi riferiti al prezzo relativo alle opere pubbliche della Regione Puglia, ma non solo.

Infatti, sono stati presi in considerazione anche i prezzi di mercato ed alcuni approfondimenti dal web.

Ai fattori sopracitati, poi, è stata aggiunta l'incidenza della spesa riguardante l'aspetto tecnico progettuale per ogni singolo intervento. Infine, al totale ottenuto, per ogni progetto di strada, piazza o edificio, è stato aggiunto il 22% di IVA.

La quantificazione economica è finalizzata ad ottenere ciò che è indicato nelle modalità d'intervento delle schede progettuali e fornisce, come risultato, un livello di accessibilità sufficiente a rendere fruibile il territorio.

Tuttavia, precisiamo che ogni altra scelta finalizzata ad innalzare il livello di accessibilità degli spazi urbani e degli edifici, non può che migliorare ulteriormente la qualità del Piano e delle successive fasi.

Si raccomanda, quindi, di optare per scelte esecutive ben ragionate in modo tale da ottenere esiti progettuali di qualità.

All'interno delle tabelle seguenti si riportano i costi totali suddivisi in urbani ed edilizi:

STIMA TOTALE DEI COSTI					
Stima costi Progettazione Urbana					
COD.	OGGETTO DELL'INTERVENTO	STIMA	COD.	OGGETTO DELL'INTERVENTO	STIMA
ALLISTE			FELLINE		
P_A1	Largo Fiera	€ 24.000,00	P_B1	Piazzetta Donatori di Sangue	€ 16.500,00
P_A2	Via I Maggio (1° Tratto)	€ 18.000,00	P_B2	Via Milano	€ 19.000,00
P_A2.1	Via I Maggio (2° Tratto)	€ 28.000,00	P_B3	Via Immacolata	€ 37.000,00
P_A3	Via Marina (1° Tratto)	€ 15.000,00	P_B4	Via Chiesa	€ 14.000,00
P_A3.1	Via Marina (2° Tratto)	€ 20.000,00	P_B5	Via Fosso (Zona parchetto)	€ 15.000,00
P_A4	Viale Salento	€ 27.000,00	P_B6	Piazza Monumento	€ 8.000,00
P_A5	Via Vignali	€ 14.500,00	P_B7	Via Alliste	€ 26.500,00
P_A6	Piazza Indipendenza	€ 18.000,00	P_B8	Giardinetto Casto A. Stella	€ 13.000,00
P_A7	Via A. Sammartino	€ 41.000,00	P_B9	Via Ugento	€ 18.500,00
P_A8	Via Trento	€ 19.500,00	P_B10	Piazza Libertà	€ 26.500,00
P_A9	Via Rettifilo	€ 16.000,00	P_B11	Piazza Caduti	€ 10.500,00
P_A10	Via Feline	€ 40.000,00	P_B12	Via Melissano	€ 27.500,00
P_A11	Via Marangi	€ 22.500,00	P_B13	Via Lecce (Tratto Edilizia Pubblica)	€ 10.500,00
P_A12	Via D'annunzio	€ 11.500,00	P_B14	Via Trieste	€ 14.500,00
P_A13	Via Vadido	€ 14.500,00	P_B15	Parco dell'amicizia	€ 11.000,00
P_A14	Via Roma	€ 8.500,00	P_B16	Largo san ten. degli arditi Giovanni de matteis e ragazzi del '99	€ 45.000,00
P_A15	Via Leone	€ 10.000,00	P_B17	Piazza Castello	€ 5.500,00
P_A16	Via Nardini	€ 11.000,00	P_B18	Via Palermo	€ 24.500,00
P_A17	Via Piazza (1° Tratto)	€ 17.500,00	P_B19	Via Udine	€ 11.000,00
P_A17.1	Via Piazza (2° Tratto)	€ 19.500,00	P_B20	Via Ed. Scolastico	€ 15.000,00
P_A18	Piazza San Quintino	€ 25.000,00	P_B21	Via Ugo Foscolo	€ 23.500,00
P_A19	Via Racale	€ 22.000,00	P_B22	Via IV Novembre	€ 22.500,00
P_A20	Via Pascoli	€ 23.000,00	TOTALE "B - FELLINE"		€ 415.000,00
P_A21	Piazza della Repubblica	€ 28.500,00	ZONE COSTIERE		
P_A22	Via Vecchia Gallipoli	€ 31.000,00	P_C00	Capilungo	€ 95.000,00
P_A23	Via Vittorio Veneto	€ 20.500,00	P_D00	Posto Rosso	€ 55.000,00
P_A24	Via Vico	€ 17.500,00	P_500	Spiagge	/
P_A25	Via Valentini	€ 24.000,00	TOTALE "ZONE COSTIERE"		€ 150.000,00
P_A26	Via Pozzonardo	€ 28.000,00	STIMA TOTALE COSTI PROGETTAZIONE URBANA		
P_A27	Piazza Terra	€ 21.000,00	TOTALE COSTI "A - ALLISTE"		€ 730.500,00
P_A28	Via Milite Ignoto	€ 10.000,00	TOTALE "B - FELLINE"		€ 415.000,00
P_A29	Piazza Municipio	€ 21.500,00	TOTALE "ZONE COSTIERE"		€ 150.000,00
P_A30	Via Montello	€ 12.000,00	TOTALE COSTI URBANI		€ 1.295.500,00
P_A31	Via XXV Aprile	€ 11.500,00			
P_A32	Via XXIV Maggio	€ 39.000,00			
TOTALE "A - ALLISTE"		€ 730.500,00			



Stima costi Progettazione Edifici		
COD.	OGGETTO DELL'INTERVENTO	STIMA
EDIFICI		
P_E1	Rifugio Comunale	€ 24.000,00
P_E2	Castello Baronale (Felline)	€ 128.000,00
P_E3	Frantoio Ipogeo (Felline)	€ 32.000,00
P_E4	Locali annessi alla Torre Orologio (Felline)	€ 14.000,00
P_E5	Scuola media e primaria Grazia Deledda (Felline)	€ 53.000,00
P_E6	Sede Protezione Civile	€ 40.000,00
P_E7	Scuola media Dante Alighieri	€ 95.000,00
P_E8	Scuola primaria Italo Calvino	€ 85.000,00
P_E9	Sede delegazione comunale (Felline)	€ 52.000,00
P_E10	Scuola Don Bosco (Felline)	€ 102.000,00
P_E11	Scuola dell'infanzia Nicholas Green	€ 38.000,00
P_E12	Scuola dell'infanzia C.Collodi	€ 35.000,00
P_E13	Sede Municipio	€ 78.000,00
P_E14	Stadio	€ 38.000,00
P_E15	Ecocentro	€ 10.500,00
P_E16	Biblioteca	€ 33.500,00
P_E17	Centro informazioni turistiche	€ 10.500,00
P_E18	Campo calcetto (Felline)	€ 4.500,00
P_E19	Cimitero (Felline)	€ 30.000,00
P_E20	Scuola dell'infanzia Gianni Rodari (Felline)	€ 48.000,00
P_E21	Cimitero	€ 54.000,00
P_E22	Edificio servizi sociali	€ 7.500,00
P_E23	Sede associazione donatori di sangue	€ 10.000,00
P_E24	Bar Parco degli Ulivi	€ 11.500,00
TOTALE EDIFICI		€ 1.034.000,00

STIMA TOTALE COSTI	
TOTALE COSTI URBANI	€ 1.295.500,00
TOTALE COSTI EDIFICI	€ 1.034.000,00
TOTALE COSTI	€ 2.329.500,00



3.4 Consigli progettuali

La progettazione del PEBA è finalizzata all'abbattimento delle barriere architettoniche, tuttavia esistono alcuni aspetti che, pur non riguardando strettamente la tematica in oggetto, acquisiscono un'importanza che si lega indirettamente alla stessa. La cura del dettaglio e quindi l'attenzione, anche se non primaria, verso tali elementi, fornisce un risultato finale qualitativamente superiore.

Per i motivi appena descritti si segnalano alcuni accorgimenti che potrebbero risultare utili per migliorare ulteriormente la progettazione urbana e degli edifici:

- Molto spesso è stata riscontrata una condizione del manto stradale pessima, di conseguenza si consiglia un rinnovo degli strati carrabili presenti nelle vie del territorio comunale. Questo aspetto è rilevante perché ad uno stato ottimale dei materiali in questione corrisponde una maggiore sicurezza e stabilità.
- I percorsi più lunghi sono anche i più stancanti per tutte le persone e non solo per i soggetti affetti da disabilità. Per fronteggiare una problematica di questo tipo può essere utile inserire lungo i tracciati un numero adeguato di sedute per garantire il riposo fisico e mentale.
- È scontato, ma allo stesso tempo utile, precisare che nei casi di assi viari molto stretti si debba garantire un percorso a norma almeno su uno dei due lati della carreggiata.
- I centri storici sono le zone più vive del nucleo urbano e una buona parte è stata oggetto di analisi e progettazione di questo PEBA. Tuttavia, al di fuori delle vie e delle piazze già esaminate, si consiglia di iniziare un progressivo riadattamento delle pavimentazioni presenti attualmente all'interno dei nuclei di Alliste e Fellingine, da continuare nei mesi e negli anni successivi in modo tale da rendere fruibile il 100% degli spazi urbani.
- Quanto detto nel punto precedente può avere valenza anche per le periferie degli ambiti d'intervento oggetto di questo PEBA.
- Si ricorda l'importanza della normativa antincendio negli edifici, che non deve ostacolare e non deve essere ostacolata dalla progettazione accessibile.

4. PROGRAMMAZIONE

La fase di programmazione rappresenta il tassello finale nella redazione del PEBA ed il tassello iniziale per l'attuazione pratica dello stesso. Questo terzo stadio del Piano di Eliminazione della Barriere Architettoniche è frutto dell'analisi e della progettazione e si basa sulla definizione di "livelli di priorità d'intervento" corrispondenti ad ogni singolo spazio urbano e ad ogni edificio oggetto del piano.

La programmazione, così impostata, permette di realizzare un'ipotesi di cronoprogramma per poter procedere, successivamente, ad una organizzazione economica ed operativa degli interventi da eseguire negli anni.

Il PEBA ha una durata di 10 anni ed è uno strumento aggiornabile e modificabile.

4.1 Livelli di priorità d'intervento

La programmazione degli interventi è, come sopraccitato, legata al livello di priorità che è assegnato ad ogni spazio o edificio.

La scelta di tale fattore discende, prima di tutto, dall'importanza di una strada o piazza o di un edificio. L'intervento su un istituto scolastico, infatti, è prioritario rispetto ad opere relative ad un cimitero, ad esempio. Lo stesso si può dire sul confronto tra un asse viario centrale ed uno periferico, ma questo non è l'unico aspetto, in quanto è importante anche la condizione attuale della struttura, si pensi al Castello Baronale che necessita di un restauro generale, ma anche la possibilità economica annuale. Sulla base di quanto, le tabelle seguenti riportano gli spazi urbani e gli edifici, contrassegnati con il proprio codice di progetto e con il corrispondente livello di priorità d'intervento:

LIVELLI DI PRIORITA' DI INTERVENTO - ALLISTE		
CODICE	NOME SPAZIO URBANO	PRIORITA'
P_A1	Largo Fiera	ALTA
P_A2	Via I Maggio (1° Tratto)	ALTA
P_A2.1	Via I Maggio (2° Tratto)	ALTA
P_A3	Via Marina (1° Tratto)	MEDIA
P_A3.1	Via Marina (2° Tratto)	MEDIA
P_A4	Viale Salento	ALTA



P_A5	Via Vignali	BASSA
P_A6	Piazza Indipendenza	ALTA
P_A7	Via A. Sammartino	ALTA
P_A8	Via Trento	MEDIA
P_A9	Via Rettifilo	MEDIA
P_A10	Via Felline	BASSA
P_A11	Via Marangi	ALTA
P_A12	Via D'annunzio	ALTA
P_A13	Via Vadido	BASSA
P_A14	Via Roma	ALTA
P_A15	Via Leone	MEDIA
P_A16	Via Nardini	ALTA
P_A17	Via Piazza (1° Tratto)	ALTA
P_A17.1	Via Piazza (2° Tratto)	ALTA
P_A18	Piazza San Quintino	ALTA
P_A19	Via Racale	ALTA
P_A20	Via Pascoli	BASSA
P_A21	Piazza della Repubblica	ALTA
P_A22	Via Vecchia Gallipoli	MEDIA
P_A23	Via Vittorio Veneto	BASSA
P_A24	Via Vico	ALTA
P_A25	Via Valentini	ALTA
P_A26	Via Pozzonardo	ALTA
P_A27	Piazza Terra	ALTA
P_A28	Via Milite Ignoto	ALTA
P_A29	Piazza Municipio	ALTA
P_A30	Via Montello	ALTA
P_A31	Via XXV Aprile	ALTA
P_A32	Via XXIV Maggio	MEDIA



LIVELLI DI PRIORITA' DI INTERVENTO - FELLINE		
CODICE	NOME SPAZIO URBANO	PRIORITA'
P_B1	Piazzetta Donatori di Sangue	ALTA
P_B2	Via Milano	BASSA
P_B3	Via Immacolata	ALTA
P_B4	Via Chiesa	ALTA
P_B5	Via Fosso (Zona parchetto)	MEDIA
P_B6	Piazza Monumento	ALTA
P_B7	Via Alliste	MEDIA
P_B8	Giardinetto Casto A. Stella	BASSA
P_B9	Via Ugento	MEDIA
P_B10	Piazza Libertà	MEDIA
P_B11	Piazza Caduti	ALTA
P_B12	Via Melissano	ALTA
P_B13	Via Lecce (Tratto Edilizia Pubblica)	BASSA
P_B14	Via Trieste	ALTA
P_B15	Parco dell'amicizia	ALTA
P_B16	Largo san ten. degli arditi Giovanni de matteis e ragazzi del '99	ALTA
P_B17	Piazza Castello	ALTA
P_B18	Via Palermo	ALTA
P_B19	Via Udine	ALTA
P_B20	Via Ed. Scolastico	ALTA
P_B21	Via Ugo Foscolo	MEDIA
P_B22	Via IV Novembre	MEDIA

LIVELLI DI PRIORITA' DI INTERVENTO - ZONE COSTIERE		
CODICE	NOME SPAZIO URBANO	PRIORITA'
P_C00	Capilungo	ALTA
P_D00	Posto Rosso	ALTA
P_S00	Spiagge	ALTA



Per quanto riguarda gli edifici, invece, la tabella delle priorità è la seguente:

LIVELLI DI PRIORITA' DI INTERVENTO - EDIFICI		
CODICE	NOME EDIFICIO	PRIORITA'
P_E1	Rifugio Comunale	MEDIA
P_E2	Castello Baronale (Felline)	ALTA
P_E3	Frantoio Ipogeo (Felline)	MEDIA
P_E4	Locali annessi alla Torre Orologio (Felline)	BASSA
P_E5	Scuola media e primaria Grazia Deledda (Felline)	ALTA
P_E6	Sede Protezione Civile	MEDIA
P_E7	Scuola media Dante Alighieri	ALTA
P_E8	Scuola primaria Italo Calvino	ALTA
P_E9	Sede delegazione comunale (Felline)	MEDIA
P_E10	Scuola Don Bosco (Felline)	ALTA
P_E11	Scuola dell'infanzia Nicholas Green	ALTA
P_E12	Scuola dell'infanzia Carlo Collodi	ALTA
P_E13	Sede Municipio	ALTA
P_E14	Stadio	BASSA
P_E15	Ecocentro	BASSA
P_E16	Biblioteca	ALTA
P_E17	Centro informazioni turistiche	ALTA
P_E18	Campo calcetto (Felline)	MEDIA
P_E19	Cimitero (Felline)	BASSA
P_E20	Scuola dell'infanzia Gianni Rodari (Felline)	ALTA
P_E21	Cimitero	MEDIA
P_E22	Edificio servizi sociali	BASSA
P_E23	Sede associazione donatori di sangue	BASSA
P_E24	Bar Parco degli Ulivi	BASSA

L'esito di tali tabelle è evidente e rileva una priorità "ALTA" maggiormente diffusa rispetto agli altri due livelli; questo accade in tutti gli ambiti ed è un fattore legato all'urgenza di rendere tali luoghi accessibili, a partire dalle scuole e dalle vie corrispondenti, passando per i luoghi di cultura e per le piazze, fino alle spiagge.



4.2 Proposta di cronoprogramma dei lavori

L'esito finale di quanto detto fino ad ora è un cronoprogramma di massima degli interventi indicati nel PEBA, da realizzare in conformità ad altri interventi già previsti per alcuni degli spazi urbani o edifici analizzati. La proposta di cronoprogramma sviluppata è visibile all'interno dell'Allegato E.

5. CONCLUSIONI

Il PEBA è uno strumento importante per la comunità perché permette una visione del territorio diversa, ma migliore rispetto alle modalità standard.

L'accessibilità completa del territorio comunale deve essere un obiettivo da raggiungere insieme e da conservare perché i protagonisti di questa progettazione possano essere al centro di tutte le progettazioni future di miglioramento su scala urbana ed edilizia.

Si punta, quindi, ad un cambio di concezione generale nell'approccio all'urbanistica e all'edilizia che abbracci la categoria dei disabili in modo più deciso rispetto al passato.

Nella pratica, tutto ciò si traduce in gruppi di lavoro che coinvolgano direttamente la categoria e chi si occupa della tutela della stessa per avere una visione globale delle esigenze a cui rispondere ogni volta ed evitare, inoltre, spese eccessive, inutili o fuori contesto.

Infine, va ricordata l'importanza della manutenzione degli spazi e si consiglia, ancora una volta, il coinvolgimento maggiore dei privati come ausilio nella conservazione dei manufatti, piccoli o grandi che siano, per aumentare l'efficienza e migliorare la gestione degli interventi.

ALLEGATI

- ALLEGATO A - Scheda analisi urbana tipo
- ALLEGATO B - Scheda analisi edifici tipo
- ALLEGATO C - Scheda progetto urbano tipo
- ALLEGATO D - Scheda progetto edifici tipo
- ALLEGATO E - Proposta di Cronoprogramma



CREDITI

La redazione del P.E.B.A. – Piano di Eliminazione delle Barriere Architettoniche del Comune di Alliste è a cura dell'Architetto Gianluca Manicone così come stabilito con la Determinazione a contrarre n° 153 del 17 agosto 2020, registro generale n° 439 del 18 agosto 2020.

Il Sindaco: Geom. RENATO RIZZO

Assessore: Rag. DONATUCCIO SCANDEREBECH (Deleghe: Attività economiche e produttive, Fiere e mercati, SUAP, Sviluppo economico, Insediamenti Produttivi, Affari Generali, Delegazione Municipale di Fellingine)

Assessore: PATRIZIA PALESE (Deleghe: Servizi Sociali, Servizi alla Persona, Diritto alla Casa, Servizi Educativi)

Responsabile del procedimento: Geom. LUCIO COLELLA

Tecnico incaricato: Arch. GIANLUCA MANICONE



ALLEGATO A

P.E.B.A.

(PIANO DI ELIMINAZIONE DELLE BARRIERE ARCHITETTONICHE)

SCHEDA ANALISI URBANA

Nome spazio esterno:

Scheda n°

Rilevatore:

Data:

FOTO

RIF.	QUESITO	RIFERIMENTO NORMATIVO	SI	NO	NOTE
PARCHEGGI					
1	Nell'eventuale area di parcheggio sono presenti parcheggi riservati a persone disabili (almeno 1 ogni 50)? (Tipo parcheggio?)	DPR 503/96 art. 10-16 DM 236/89 art. 8.2.3	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
2	I parcheggi riservati sono delimitati da appositi dissuasori?	DPR 503/96 art. 10-16	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
3	Il parcheggio è collegato ad un percorso pedonale complanare o tramite apparecchio di sollevamento ed è nelle vicinanze di un eventuale edificio?	DPR 503/96 art. 10-16 DM 236/89 art. 4.2.1	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
4	Il parcheggio riservato ha larghezza ≥ 3.20 m?	DPR 503/96 art. 10-16 DM 236/89 art. 8.2.3	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
5	Il parcheggio ha lunghezza ≥ 6.00 m? (per parcheggi paralleli al senso di marcia)	DPR 503/96 art. 10	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
6	Il parcheggio riservato è dotato di copertura?	DPR 503/96 art. 10-16 DM 236/89 art. 8.2.3	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
7	Il parcheggio è segnalato in modo agevolmente leggibile e visibile e secondo normativa? (Verificare segnaletica verticale, segnaletica orizzontale, strisce. Fig. II 79/a; II 130; II 445/a; II 445/b; II 445/c)	DPR 503/96 art. 10-15-16 DM 236/89 art. 8.2.3 art. 4.1.14 DPR 495/92	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
8	Il numero di parcheggi accessibili è pari al numero di alloggi accessibili (solo per edifici residenziali pubblici)?	DPR 503/96 art. 10-15-16 DM 236/89 art. 8.1.14	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	



PERCORSI E PAVIMENTAZIONE					
9	Il percorso pedonale ha una larghezza ≥ 90 cm?	DPR 503/96 art. 4-5-15-16 DM 236/89 art. 8.2.1	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
10	Il percorso pedonale è in piano, privo di ostacoli e dotato di allargamenti piani per consentire la manovra e/o l'inversione di marcia ad una sedia a ruote, come da schemi normativi? (Allargamenti almeno 1 ogni 10 mt lin)	DPR 503/96 art. 4-5-15-16 DM 236/89 art. 4.2.1 art. 8.2.1 art. 8.0.2 (Schemi)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
11	Se il percorso è in adiacenza a zone non pavimentate, è presente un ciglio per assicurarne la presenza visiva o acustica (se percorso con bastone)? (Specificare altezza (≥ 10 cm), colore, materiale dell'eventuale ciglio e verificare che sia interrotto ogni 10 m)	DPR 503/96 art. 4-5-15-16 DM 236/89 art. 4.2.1 art. 8.2.1	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
12	Il percorso pedonale ha: pendenza trasversale $\leq 1\%$ e pendenza longitudinale $\leq 5\%$?	DPR 503/96 art. 4-5-15-16 DM 236/89 art. 8.2.1	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
13	Sono presenti contropendenze alla fine di un percorso inclinato o di un raccordo percorso/livello stradale? (Somma pendenze $\leq 22\%$)	DPR 503/96 art. 4-5-15-16 DM 236/89 art. 8.2.1	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
14	Sono presenti ostacoli fino ad un'altezza di 2.10 m dal piano di calpestio?	DPR 503/96 art.7-15-16 DM 236/89 art. 8.2.1	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
15	La pavimentazione del percorso pedonale è pianeggiante e priva di sporgenze, vuoti tali da costituire ostacolo o altro? (Specificare percorso analizzato e materiale)	DPR 503/96 art. 15-16 DM 236/89 art. 4.2.2 art. 8.2.2	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
16	La pavimentazione presenta giunture ≤ 5 mm e risalti ≤ 2 mm?	DPR 503/96 art. 15-16 DM 236/89 art. 4.2.2/8.2.2	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
17	Eventuali grigliati nella pavimentazione sono formati da maglie non attraversabili da una sfera di 2 cm di diametro?	DPR 503/96 art. 15-16 DM 236/89 art. 4.2.2/8.2.2	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
18	Se i grigliati presenti hanno elementi ad andamento parallelo, questi sono ortogonali al senso di marcia?	DPR 503/96 art. 15-16 DM 236/89 art. 4.2.2/8.2.2	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
19	Eventuali attraversamenti pedonali sono differenziati mediante rugosità poste sul manto stradale al fine di segnalare la necessità di moderare la velocità?	DPR 503/96 art. 6	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	



20	In caso di strada ad alto volume di traffico, gli attraversamenti pedonali sono illuminati nelle ore notturne e di scarsa visibilità?	DPR 503/96 art. 6	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
21	Eventuali piattaforme salvagente sono accessibili alle persone su sedia a ruote?	DPR 503/96 art. 6	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
22	Eventuali impianti semaforici presenti sono dotati di avvisatori acustici e di comandi manuali accessibili?	DPR 503/96 art. 6	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
23	È presente ed è facilmente leggibile la segnaletica necessaria a orientamento e fruizione degli spazi per le persone a ridotte capacità motorie?	DPR 503/96 art. 17 DM 236/89 art. 4.3	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
24	Sono presenti accorgimenti e mezzi riferibili sia alle percezioni acustiche che a quelle visive, come scritte in Braille, punti di riferimento ben riconoscibili o altro?	DPR 503/96 art. 17 DM 236/89 art. 4.3	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	

DISLIVELLI – SCALE - RAMPE					
25	Il dislivello tra la zona carrabile ed il percorso pedonale è ≤ 15 cm?	DPR 503/96 art. 5	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
26	Il dislivello tra la zona carrabile ed il piano di trasferimento è ≤ 2.5 cm?	DPR 503/96 art. 15-16 DM 236/89 art. 8.2.1	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
27	La pendenza della rampa di unione tra la zona carrabile ed il percorso pedonale è ≤ 8%? O comunque ≤ 15 %? (Indicare pendenza)	DPR 503/96 art. 4-7-15-16 DM 236/89 art.8.1.11 art.4.2.1/8.2.1	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
28	Sono presenti rampe per superare eventuali dislivelli? (Rilevare dimensioni, pendenza, materiali, presenza di piani orizzontali ogni 10 mt lin)	DPR 503/96 art. 7-15-16 DM 236/89 art.4.1.11/8.1.11	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
29	Sono presenti scale per superare eventuali dislivelli? (Rilevare dimensioni, numero gradini, dimensioni alz/ped (2A + P = 62÷64), materiali, sez. gradini)	DPR 503/96 art. 7-15-16 DM 236/89 art.4.1.10/8.1.10	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
30	Sono presenti segnali a pavimento (fasce di materiale diverso o comunque percepibile da persone non vedenti) situati ad almeno 30 cm dal primo e dall'ultimo gradino per segnalare l'inizio e la fine della rampa?	DPR 503/96 art. 7-15-16 DM 236/89 art. 4.1.10 art. 8.1.10	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
31	Vi è la presenza di parete/parapetto e corrimano? (Specificare dimensioni e materiali)	DPR 503/96 art. 7-15-16 DM 236/89 art. 4.1.10 art. 8.1.10	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	



32	In caso di parapetto non pieno per eventuali rampe, questo è dotato di cordolo di altezza ≥ 10 cm?	DPR 503/96 art. 7-15-16 DM 236/89 art. 8.1.11	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
33	Sono presenti servoscala/piattaforme elevatrici funzionanti per superare eventuali dislivelli? (Rilevare dimensioni, portata, velocità max su percorso rettilineo, altezza comandi da terra, fotografare etichetta, pendenza scivolo di raccordo con piano calpestio). (Per servoscala specificarne tipologia: pedana per trasporto in piedi; sedile per trasporto seduto; pedana a sedia ribaltabile per trasporto in piedi o seduto; a piattaforma ribaltabile per trasporto persone su sedia a ruote; a piattaforma e sedile ribaltabile per trasporto seduto o su sedia a ruote)	DPR 503/96 art. 13-15 DM 236/89 art. 4.1.13 art. 8.1.13	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
34	La libera visuale tra persona su piattaforma persona posta lungo il percorso dell'apparecchiatura è ≥ 2 m?	DPR 503/96 art. 13-15 DM 236/89 art.4.1.13/8.1.13	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
35	Il percorso del servoscala è privo di qualsiasi ostacolo fisso e mobile?	DPR 503/96 art. 13-15 DM 236/89 art. 4.1.13 art. 8.1.13	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
36	Eventuali piattaforme elevatrici presenti sono dotate di opportune protezioni e dei cancelletti per ognuno degli accessi? (Rilevare dimensioni piattaforma, dimensioni protezioni e cancelletti, portata)	DPR 503/96 art. 13-15 DM 236/89 art. 4.1.13 art. 8.1.13	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
37	Essendo all'esterno, le piattaforme elevatrici, sono protette dagli agenti atmosferici?	DPR 503/96 art. 13-15 DM 236/89 art.4.1.13/8.1.13	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	

VARIE					
38	Tabelle e dispositivi segnaletici sono visibili, leggibili?	DPR 503/96 art. 9	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
39	Tabelle, dispositivi segnaletici, strutture di sostegno linee elettriche/telefoniche, impianti di illuminazione o altre apparecchiature, sono installate in modo da non intralciare (anche per persone su sedia a ruote)?	DPR 503/96 art. 9	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	

Note:



ALLEGATO B

P.E.B.A.

(PIANO DI ELIMINAZIONE DELLE BARRIERE ARCHITETTONICHE)

SCHEDA RILIEVO EDIFICI

Edificio:

Scheda n°

Indirizzo:

Data

Immobile vincolato (art. 19 del DPR 503/96):

Vincolo art.1 L. n. 1497/1939 Vincolo art.2 L. n. 1089/1939

Rilevatore:

FOTO

RIF.	QUESITO	RIFERIMENTO NORMATIVO	SI	NO	NOTE
PARCHEGGI					
1	Sono presenti parcheggi riservati a persone disabili (almeno 1 ogni 50), in prossimità dell'accesso ed in aderenza a percorsi pedonali? (Tipo parcheggio?)	DPR 503/96 art. 10-16 DM 236/89 art. 8.2.3	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
2	Il parcheggio è collegato ad un percorso pedonale complanare o tramite apparecchio di sollevamento?	DPR 503/96 art. 10-16 DM 236/89 art. 4.2.1	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
3	Il parcheggio riservato ha larghezza ≥ 3.20 m?	DPR 503/96 art. 10-16 DM 236/89 art. 8.2.3	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
4	Il parcheggio riservato ha lunghezza ≥ 6.00 m? (solo per parcheggi paralleli al senso di marcia)	DPR 503/96 art. 10	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
5	Il parcheggio riservato è dotato di copertura?	DPR 503/96 art. 10-16 DM 236/89 art. 8.2.3	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
6	Il dislivello tra la zona carrabile ed il percorso pedonale è ≤ 15 cm?	DPR 503/96 art. 5	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
7	Il dislivello tra la zona carrabile ed il piano di trasferimento è ≤ 2.5 cm?	DPR 503/96 art. 15-16 DM 236/89 art. 8.2.1	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	



8	La pendenza della rampa di unione tra la zona carrabile ed il percorso pedonale è $\leq 8\%$? O comunque $\leq 15\%$? (Indicare pendenza)	DPR 503/96 art. 4-7-15-16 DM 236/89 art. 8.1.11 art. 4.2.1 art. 8.2.1	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
9	Il parcheggio è segnalato in modo agevolmente leggibile e visibile e secondo normativa? (Verificare segnaletica verticale, segnaletica orizzontale, strisce. Fig. II 79/a; II 130; II 445/a; II 445/b; II 445/c)	DPR 503/96 art. 10-15-16 DM 236/89 art. 8.2.3 art. 4.1.14 DPR 495/92	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
10	Il numero di parcheggi accessibili è pari al numero di alloggi accessibili (solo per edifici residenziali)?	DPR 503/96 art. 10-15-16 DM 236/89 art. 8.1.14	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	

ACCESSO ALL'EDIFICIO E PERCORSI					
11	Il percorso pedonale per raggiungere l'edificio ha una larghezza ≥ 90 cm?	DPR 503/96 art. 4-5-15-16 DM 236/89 art. 8.2.1	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
12	Il percorso pedonale per raggiungere l'edificio è in piano, privo di ostacoli e dotato di allargamenti piani per consentire la manovra e/o l'inversione di marcia ad una sedia a ruote, come da schemi normativi? (Allargamenti almeno 1 ogni 10 mt lineari)	DPR 503/96 art. 4-5-15-16 DM 236/89 art. 4.2.1 art. 8.2.1 art. 8.0.2 (Schemi)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
13	Se il percorso è in adiacenza a zone non pavimentate, è presente un ciglio per assicurarne la presenza visiva o acustica (se percorso con bastone)? (Specificare altezza (≥ 10 cm), colore, materiale dell'eventuale ciglio e verificare che sia interrotto ogni 10 m)	DPR 503/96 art. 4-5-15-16 DM 236/89 art. 4.2.1 art. 8.2.1	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
14	Il percorso pedonale per raggiungere l'edificio ha: pendenza trasversale $\leq 1\%$ e pendenza longitudinale $\leq 5\%$?	DPR 503/96 art. 4-5-15-16 DM 236/89 art. 8.2.1	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
15	Sono presenti contropendenze alla fine di un percorso inclinato o di un raccordo percorso/livello stradale? (Somma pendenze $\leq 22\%$)	DPR 503/96 art. 4-5-15-16 DM 236/89 art. 8.2.1	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
16	Eventuali rampe ($5\% \geq$ pend. $\leq 8\%$) presenti hanno larghezza ≥ 1.50 m (per incrocio di due sedie a ruote) o hanno almeno larghezza ≥ 0.90 m (per transito di una sedia a ruote)? (Specificare larghezza e lunghezza)	DPR 503/96 art. 7-15-16 DM 236/89 art. 8.1.11	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	



17	Le rampe eventualmente presenti hanno un piano orizzontale con dimensioni conformi alla normativa, posizionato ogni 10 mt lineari?	DPR 503/96 art. 7-15-16 DM 236/89 art. 8.1.11	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
18	Il percorso o la rampa supera i 6 metri di larghezza?	DPR 503/96 art. 7	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
19	Sono presenti ostacoli fino ad un'altezza di 2.10 m dal piano di calpestio?	DPR 503/96 art.7-15-16 DM 236/89 art. 8.2.1	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
20	Eventuali scale presenti hanno un andamento regolare, con rampe aventi lo stesso numero di gradini ed alzate/pedate proporzionate? (2A + P = 62÷64) (Specificare dimensioni, materiali e sez. gradini)	DPR 503/96 art. 7-15-16 DM 236/89 art. 4.1.10 art. 8.1.10	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
21	In presenza di accessi con porte aventi apertura verso la scala, è garantito uno spazio antistante di adeguata profondità?	DPR 503/96 art. 7-15-16 DM 236/89 art. 8.1.10 art. 4.1.10	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
22	Sono presenti segnali a pavimento (fasce di materiale diverso o comunque percepibile da persone non vedenti) situati ad almeno 30 cm dal primo e dall'ultimo gradino per segnalare l'inizio e la fine della rampa?	DPR 503/96 art. 7-15-16 DM 236/89 art. 8.1.10 art. 8.1.10	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
23	Vi è la presenza di parete/parapetto e corrimano? (Specificare dimensioni e materiali)	DPR 503/96 art. 7-15-16 DM 236/89 art. 8.1.10	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
24	In caso di parapetto non pieno per eventuali rampe, questo è dotato di cordolo di altezza ≥ 10 cm?	DPR 503/96 art. 7-15-16 DM 236/89 art. 8.1.11	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
25	Si tratta di un ambiente con utenza prevalente di bambini per cui è necessario inserire un ulteriore corrimano ad altezza proporzionata?	DPR 503/96 art. 7-15 DM 236/89 art. 4.1.10	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
26	La pavimentazione del percorso pedonale che porta all'accesso all'edificio o di percorsi di eventuali giardini/cortili interni all'edificio è pianeggiante e priva di sporgenze, vuoti tali da costituire ostacolo o altro? (Specificare percorso analizzato e materiale pavimentazione)	DPR 503/96 art. 15-16 DM 236/89 art. 4.2.2 art. 8.2.2	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
27	La pavimentazione presenta giunture ≤ 5 mm e risalti ≤ 2 mm?	DPR 503/96 art. 15-16 DM 236/89 art. 4.2.2/8.2.2	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	



28	Eventuali grigliati inseriti nella pavimentazione sono formati da maglie non attraversabili da una sfera di 2 cm di diametro?	DPR 503/96 art. 15-16 DM 236/89 art. 4.2.2 art. 8.2.2	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
29	Se i grigliati presenti hanno elementi ad andamento parallelo, questi ultimi sono orientati ortogonalmente al senso di marcia?	DPR 503/96 art. 15-16 DM 236/89 art. 4.2.2 art. 8.2.2	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
30	Sono presenti servoscala/piattaforme elevatrici funzionanti per raggiungere l'accesso principale all'edificio? (Per servoscala specificarne tipologia: pedana per trasporto in piedi; sedile per trasporto seduto; pedana a sedia ribaltabile per trasporto in piedi o seduto; a piattaforma ribaltabile per trasporto persone su sedia a ruote; a piattaforma e sedile ribaltabile per trasporto seduto o su sedia a ruote)	DPR 503/96 art. 13-15 DM 236/89 art. 4.1.13 art. 8.1.13	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
31	La libera visuale tra persona su piattaforma e persona posta lungo il percorso dell'apparecchiatura è ≥ 2 m?	DPR 503/96 art. 13-15 DM 236/89 art. 4.1.13 art. 8.1.13	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
32	Eventuali servoscala presenti hanno dimensioni conformi alla normativa? (Rilevare dimensioni pedana/sedile, dimensioni poggiatesta, distanza sedile/poggiatesta, dimensioni piattaforma (escluse costole mobili), portata, velocità max su percorso rettilineo)	DPR 503/96 art. 13-15 DM 236/89 art. 4.1.13 art. 8.1.13	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
33	Eventuali servoscala presenti sono dotati di comandi per salita/discesa e per chiamata/rimanda posti ad una altezza $0.70 \text{ m} \geq h \leq 1.10$ e per i quali è garantita la sicurezza? (Fotografare etichetta/dati tecnici/elettrici)	DPR 503/96 art. 13-15 DM 236/89 art. 4.1.13 art. 8.1.13	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
34	Lo scivolo di raccordo tra il servoscala ed il piano di calpestio che consente l'accesso e l'uscita dalla piattaforma ha una pendenza ≤ 15 %?	DPR 503/96 art. 13-15 DM 236/89 art. 4.1.13 art. 8.1.13	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
35	Il percorso del servoscala è privo di qualsiasi ostacolo fisso e mobile?	DPR 503/96 art. 13-15 DM 236/89 art. 4.1.13/8.1.13	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
36	Le piattaforme elevatrici presenti sono utilizzate per superare dislivelli ≤ 4 m e con una velocità $\leq 0,1$ m/s?	DPR 503/96 art. 13-15 DM 236/89 art. 4.1.13/8.1.13	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	



37	Le piattaforme elevatrici presenti sono dotate di opportune protezioni e dei cancelletti per ognuno degli accessi? (Rilevare dimensioni piattaforma, dimensioni protezioni e cancelletti, portata)	DPR 503/96 art. 13-15 DM 236/89 art. 4.1.13 art. 8.1.13	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
38	Essendo all'esterno, le piattaforme elevatrici, sono protette dagli agenti atmosferici?	DPR 503/96 art. 13-15 DM 236/89 art. 4.1.13 art. 8.1.13	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
39	La porta d'ingresso all'edificio ha ante agevolmente apribili da entrambi i lati di utilizzo? (Specificare quantità, dimensioni, tipo e materiali)	DPR 503/96 art. 15 DM 236/89 art. 4.1.1	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
40	La porta d'accesso principale all'edificio una luce netta ≥ 80 cm?	DPR 503/96 art. 15 DM 236/89 art. 8.1.1	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
41	La zona antistante/retrostante la porta d'accesso è complanare e conforme ad uno degli schemi previsti dalla normativa di riferimento (specificare misure)??	DPR 503/96 art. 15 DM 236/89 art. 4.1.1	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
42	L'altezza delle maniglie delle porte è compresa tra 85 cm e 95 cm?	DPR 503/96 art. 15 DM 236/89 art. 8.1.1	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
43	E' presente ed è facilmente leggibile la segnaletica necessaria a orientamento e fruizione degli spazi per le persone a ridotte capacità motorie?	DPR 503/96 art. 17 DM 236/89 art. 4.3	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
44	E' presente adeguata segnaletica che indica le attività svolte nell'edificio ed i percorsi necessari per raggiungerle?	DPR 503/96 art. 17 DM 236/89 art. 4.3	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
45	Sono presenti accorgimenti e mezzi riferibili sia alle percezioni acustiche che a quelle visive, come scritte in Braille, punti di riferimento ben riconoscibili o altro?	DPR 503/96 art. 17 DM 236/89 art. 4.3	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	

PERCORSI INTERNI

46	I percorsi interni presentano un andamento continuo e con variazioni di percorso ben evidenziate?	DPR 503/96 art. 15 DM 236/89 art. 4.1.9	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
47	I percorsi interni sono evidenziati da materiali e colori diversi ed hanno larghezza ≥ 100 cm?	DPR 503/96 art. 15 DM 236/89 art. 4.1.2 art. 8.1.9	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	



48	I percorsi interni hanno allargamenti per consentire la manovra e/o l'inversione di marcia ad una sedia a ruote, come da schemi normativi, posti nelle parti terminali dei corridoi oppure 1 ogni 10 mt lineari)?	DPR 503/96 art. 15 DM 236/89 art. 4.1.9 art. 8.1.9 art. 8.0.2 (Schemi)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
49	Per le parti di corridoio o disimpegni sulle quali si aprono porte, sono rispettati i parametri descritti dalla normativa e dagli schemi allegati?	DPR 503/96 art. 15 DM 236/89 art. 4.1.9 art. 8.1.9 art. 9.1.1 art. 8.1 (Schemi)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
50	Eventuali rampe (pend. ≤ 8%) presenti hanno larghezza ≥ 1.50 m (per incrocio di due sedie a ruote) o hanno almeno larghezza ≥ 0.90 m (per transito di una sedia a ruote)? (Specificare larghezza e lunghezza)	DPR 503/96 art. 7-15 DM 236/89 art. 8.1.11	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
51	Le rampe eventualmente presenti hanno un piano orizzontale con dimensioni conformi alla normativa, posizionato ogni 10 mt lineari ed in presenza di interruzioni mediante porte?	DPR 503/96 art. 7-15 DM 236/89 art. 8.1.11	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
52	Eventuali percorsi interni o rampe superano i 6 metri di larghezza?	DPR 503/96 art. 7	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
53	Eventuali scale presenti hanno un andamento regolare, con rampe aventi lo stesso numero di gradini ed alzate/pedate proporzionate? (2A + P = 62÷64) (Specificare dimensioni, materiali e sezione gradini)	DPR 503/96 art. 7-15 DM 236/89 art. 4.1.10 art. 8.1.10	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
54	In presenza di porte aventi apertura verso la scala, è garantito uno spazio antistante di adeguata profondità?	DPR 503/96 art. 7-15 DM 236/89 art. 8.1.10/4.1.10	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
55	Sono presenti segnali a pavimento (fasce di materiale diverso o percepibile da persone non vedenti) situati ad almeno 30 cm dal primo e dall'ultimo gradino per segnalare l'inizio e la fine della rampa?	DPR 503/96 art. 7-15 DM 236/89 art. 8.1.10	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
56	Vi è la presenza di parete/parapetto e corrimano? (Specificare dimensioni e materiali)	DPR 503/96 art. 7-15 DM 236/89 art. 8.1.10	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
57	Si tratta di un ambiente con utenza prevalente di bambini, per cui è necessario inserire un ulteriore corrimano ad altezza proporzionata?	DPR 503/96 art. 7-15 DM 236/89 art. 4.1.10	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	



58	Le scale o rampe sono dotate di illuminazione naturale e artificiale laterale? L'illuminazione artificiale è dotata di comando rilevabile al buio (LED) e disposto su pianerottolo?	DPR 503/96 art. 7-15 DM 236/89 art. 4.1.10	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
59	In caso di parapetto non pieno per eventuali rampe, questo è dotato di cordolo di altezza ≥ 10 cm?	DPR 503/96 art. 7-15 DM 236/89 art. 8.1.11	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
60	La pavimentazione è pianeggiante, complanare e priva di sporgenze, vuoti tali da costituire ostacolo o altro? (Specificare percorso analizzato e materiale pavimentazione)	DPR 503/96 art. 15 DM 236/89 art. 4.1.2 art. 8.2.2	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
61	La pavimentazione presenta giunture ≤ 5 mm e risalti ≤ 2 mm?	DPR 503/96 art. 15 DM 236/89 art. 8.2.2	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
62	Eventuali dislivelli del pavimento interno ≤ 2.5 cm, segnalati con variazioni cromatiche e con gli spigoli di eventuali soglie arrotondati?	DPR 503/96 art. 15 DM 236/89 art. 4.1.2/8.1.2	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
63	Eventuali zerbini sono incassati e con le guide solidamente ancorate?	DPR 503/96 art. 15 DM 236/89 art. 4.1.2	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
64	Eventuali percorsi orizzontali o corridoi posti in corrispondenza di un percorso verticale (quali scale, rampa, ascensore, servoscala, piattaforma elevatrice,) prevede una piattaforma di distribuzione come vano di ingresso o piano di arrivo dei collegamenti verticali?	DPR 503/96 art. 7-15 DM 236/89 art. 4.1.9	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
65	La zona antistante/retrostante le porte interne è complanare e conforme ad uno degli schemi previsti dalla normativa di riferimento?	DPR 503/96 art. 15 DM 236/89 art. 4.1.1	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
66	Le porte interne hanno ante agevolmente apribili da entrambi i lati di utilizzo? (Specificare dimensioni, tipo e materiali)	DPR 503/96 art. 15 DM 236/89 art. 4.1.1/8.1.1	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
67	Le porte interne hanno una luce netta ≥ 75 cm?	DPR 503/96 art. 15 - DM 236/89 art. 8.1.1/4.1.1	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
68	L'altezza delle maniglie delle porte è compresa Tra 85 cm e 95 cm?	DPR 503/96 art. 15 DM 236/89 art. 8.1.1	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
69	La parte opaca di un'eventuale parapetto degli infissi esterni è ad un'altezza da terra ≤ 60 cm? (Specificare altezza, eventuale maglia del parapetto e se vi sono parti trasparenti fisse del parapetto, oltre la parte opaca)	DPR 503/96 art. 15 DM 236/89 art. 8.1.3	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	



70	L'altezza delle maniglie degli infissi esterni è compresa tra 100 e 130 cm?	DPR 503/96 art. 15 DM 236/89 art. 8.1.3	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
71	E' presente ed è facilmente leggibile la segnaletica necessaria a orientamento e fruizione degli spazi per le persone a ridotte capacità motorie?	DPR 503/96 art. 17 DM 236/89 art. 4.3	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
72	E' presente adeguata segnaletica che indica le attività svolte nell'edificio ed percorsi necessari per raggiungerle?	DPR 503/96 art. 17 DM 236/89 art. 4.3	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
73	Sono presenti accorgimenti e mezzi riferibili sia alle percezioni acustiche che a quelle visive, come scritte in Braille, punti di riferimento ben riconoscibili o altro?	DPR 503/96 art. 17 DM 236/89 art. 4.3	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
74	La disposizione degli arredi fissi consente un'agevole fruizione degli spazi e utilizzo delle attrezzature da parte di una persona su sedia a ruote?	DPR 503/96 art. 15-23 DM 236/89 art. 4.1.4 art. 8.1.4	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
75	In caso di luoghi pubblici, nei quali il contatto con il pubblico avviene mediante tavoli o scrivanie oppure sportelli, è previsto un adeguato spazio libero (eventualmente in ambiente separato) per l'attesa, nel quale possano disporsi un congruo numero di posti a sedere (preferibilmente sedie separate)?	DPR 503/96 art. 15-23 DM 236/89 art. 4.1.4 art. 8.1.4	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
76	In caso di luoghi pubblici, nei quali il contatto con il pubblico avviene mediante tavoli o scrivanie oppure sportelli, la distanza libera anteriormente ad ogni tavolo è ≥ 1.50 m e lo spazio laterale è ≥ 1.20 m?	DPR 503/96 art. 15-23 DM 236/89 art. 4.1.4 art. 8.1.4	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
77	In caso di luoghi pubblici, nei quali il contatto con il pubblico avviene mediante bancone, l'altezza del piano è = 90 cm?	DPR 503/96 art. 15-23 DM 236/89 art. 4.1.4/8.1.4	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
78	L'edificio ha una funzione che può portare a grandi affluenze di pubblico tali da rendere necessaria la presenza di transenne guida-persone?	DPR 503/96 art. 15-23 DM 236/89 art. 4.1.4/8.1.4	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
79	Gli apparecchi elettrici, i quadri generali, le valvole e i rubinetti di arresto delle utenze, i regolatori di impianti, i campanelli di allarme, il citofono, sono posti ad un'altezza compresa tra i 40 e i 140 cm?	DPR 503/96 art. 1-15-17 DM 236/89 art. 4.1.5 art. 8.1.5(Schemi)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	



COLLEGAMENTI VERTICALI					
80	Eventuali rampe di collegamento verticale (pend. ≤ 8% - dislivello max superabile con una rampa 3.20 m) presenti hanno larghezza ≥ 1.50 m (per incrocio di due sedie a ruote) o hanno almeno larghezza ≥ 0.90 m (per transito di una sedia a ruote)? (Specificare larghezza e lunghezza)	DPR 503/96 art. 7-15 DM 236/89 art. 8.1.11	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
81	Le rampe eventualmente presenti hanno un piano orizzontale con dimensioni conformi alla normativa, posizionato ogni 10 mt lineari ed in presenza di interruzioni mediante porte?	DPR 503/96 art. 7-15 DM 236/89 art. 8.1.11	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
82	Eventuali scale presenti hanno un andamento regolare, con rampe aventi lo stesso numero di gradini ed alzate/pedate proporzionate? (2A + P = 62÷64) (Specificare dimensioni, materiali e sezione gradini)	DPR 503/96 art. 7-15 DM 236/89 art. 4.1.10 art. 8.1.10	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
83	Sono presenti segnali a pavimento (fasce di materiale diverso o percepibile da persone non vedenti) situati ad almeno 30 cm dal primo e dall'ultimo gradino per segnalare inizio e fine della rampa?	DPR 503/96 art. 7-15 DM 236/89 art. 8.1.10	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
84	Vi è la presenza di parete/parapetto e corrimano? (Specificare dimensioni e materiali)	DPR 503/96 art. 7-15 DM 236/89 art. 8.1.10	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
85	Si tratta di un ambiente con utenza prevalente di bambini, per cui è necessario inserire un ulteriore corrimano ad altezza proporzionata?	DPR 503/96 art. 7-15 DM 236/89 art. 4.1.10	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
86	Le scale o rampe sono dotate di illuminazione naturale e artificiale laterale? L'illuminazione artificiale è dotata di comando rilevabile al buio (LED) e disposto su pianerottolo?	DPR 503/96 art. 7-15 DM 236/89 art. 4.1.10	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
87	In caso di parapetto non pieno per eventuali rampe, questo è dotato di cordolo di altezza ≥ 10 cm?	DPR 503/96 art. 7-15 DM 236/89 art. 8.1.11	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
88	In caso di edificio su più livelli, sono presenti ascensori funzionanti? (Se edificio scolastico su più livelli e senza ascensore, la classe frequentata da alunni non deambulanti deve essere situata in un'aula al piano terra raggiungibile senza ostacoli)	DPR 503/96 art. 13-15 DM 236/89 art. 4.1.12 art. 8.1.12	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	



89	Gli ascensori presenti hanno porte a scorrimento automatico (dotate anche di sistemi di apertura con cellula fotoelettrica) e che permettono lo stanziamento ai piani a porte chiuse? (Specificare tipologia)	DPR 503/96 art. 13-15 DM 236/89 art. 4.1.12 art. 8.1.12	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
90	Il tempo di apertura delle porte è ≥ 8 sec. ed il tempo di chiusura è ≥ 4 sec.?	DPR 503/96 art. 13-15 DM 236/89 art. 4.1.12/8.1.12	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
91	L'arresto ai piani avviene con un autolivellamento con tolleranza $\leq \pm 2$ cm?	DPR 503/96 art. 13-15 DM 236/89 art. 4.1.12/8.1.12	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
92	In caso di edificio di nuova costruzione, non residenziale, le dimensioni del/degli eventuali ascensore/i presenti rispettano la normativa? (Dim. min. P 1.40 m x L 1.10 m; Porta ≥ 0.80 m sul lato corto; piattaforma di distribuzione anteriore alla porta della cabina ≥ 1.50 x 1.50 m)	DPR 503/96 art. 13-15 DM 236/89 art. 4.1.12 art. 8.1.12	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
93	In caso di edificio di nuova costruzione, residenziale, le dimensioni del/degli eventuali ascensore/i presenti rispettano la normativa? (Dim. min. P 1.30 m x L 0.95 m; Porta ≥ 0.80 m sul lato corto; piattaforma di distribuzione anteriore alla porta della cabina ≥ 1.50 x 1.50 m)	DPR 503/96 art. 13-15 DM 236/89 art. 4.1.12 art. 8.1.12	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
94	In caso di adeguamento di edifici preesistenti, le dimensioni del/degli eventuali ascensore/i presenti rispettano la normativa? (Dim. min. P 1.20 m x L 0.85 m; Porta ≥ 0.75 m sul lato corto; piattaforma di distribuzione anteriore alla porta della cabina ≥ 1.40 x 1.40 m)	DPR 503/96 art. 13-15 DM 236/89 art. 4.1.12 art. 8.1.12	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
95	Le botoniere interne ed esterne hanno i bottoni ad altezza 1.10 m $\geq h \leq 1.40$? E la botoniera interna è a ≥ 35 cm dalla porta?	DPR 503/96 art. 13-15 DM 236/89 art. 4.1.12/8.1.12	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
96	All'interno della cabina è presente il campanello di allarme con relativa spia luminosa d'avviso ed un citofono? Se sì, questi, sono posti ad altezza 1.10 m $\geq h \leq 1.30$?	DPR 503/96 art. 13-15 DM 236/89 art. 4.1.12 art. 8.1.12	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
97	All'interno della cabina è presente una luce di emergenza con un'autonomia ≥ 3 ore?	DPR 503/96 art. 13-15 DM 236/89 art. 4.1.12/8.1.12	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
98	I pulsanti di comando e la botoniera esterne prevedono la numerazione in rilievo e le scritte con traduzione in Braille?	DPR 503/96 art. 13-15 DM 236/89 art. 4.1.12/8.1.12	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	



99	E' presente una segnalazione sonora ad indicare l'arrivo al piano?	DPR 503/96 art. 13-15 DM 236/89 art. 4.1.12/8.1.12	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
100	E' presente un sedile ribaltabile con ritorno automatico?	DPR 503/96 art. 13-15 DM 236/89 art. 4.1.12/8.1.12	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
101	In caso di edificio su più livelli sono presenti servoscala/piattaforme elevatrici funzionanti per i collegamenti verticali? (Per servoscala specificarne tipologia: pedana per trasporto in piedi sedile per trasporto seduto; pedana a sedia ribaltabile per trasporto in piedi o seduto; a piattaforma ribaltabile per trasporto persone su sedia a ruote; a piattaforma e sedile ribaltabile per trasporto seduto o su sedia a ruote)	DPR 503/96 art. 13-15 DM 236/89 art. 4.1.13 art. 8.1.13	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
102	Eventuali servoscala presenti sono utilizzati in alternativa agli ascensori e per superare dislivelli ≤ 4 m?	DPR 503/96 art. 13-15 DM 236/89 art. 4.1.13/8.1.13	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
103	La libera visuale tra persona su piattaforma e persona posta lungo il percorso dell'apparecchiatura è ≥ 2 m?	DPR 503/96 art. 13-15 DM 236/89 art. 4.1.13/8.1.13	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
104	Eventuali servoscala presenti hanno dimensioni conformi alla normativa? (Rilevare dimensioni pedana/sedile, dimensioni poggiapiedi, distanza sedile/poggiapiedi, dimensioni piattaforma (escluse costole mobili), portata, velocità max su percorso rettilineo)	DPR 503/96 art. 13-15 DM 236/89 art. 4.1.13 art. 8.1.13	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
105	Eventuali servoscala presenti sono dotati di comandi per salita/discesa e per chiamata/rimanda posti ad una altezza $0.70 \text{ m} \geq h \leq 1.10$ e per i quali è garantita la sicurezza? (Fotografare etichetta/dati tecnici/elettrici)	DPR 503/96 art. 13-15 DM 236/89 art. 4.1.13 art. 8.1.13	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
106	Lo scivolo di raccordo tra il servoscala ed il piano di calpestio che consente l'accesso e l'uscita dalla piattaforma ha una pendenza ≤ 15 %?	DPR 503/96 art. 13-15 DM 236/89 art. 4.1.13 art. 8.1.13	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
107	Il percorso del servoscala è privo di qualsiasi ostacolo fisso e mobile?	DPR 503/96 art. 13-15 DM 236/89 art. 4.1.13/8.1.13	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
108	E' garantita la sicurezza dei comandi del servoscala? (Fotografare etichetta tecnici/elettrici)	DPR 503/96 art. 13-15 DM 236/89 art. 4.1.13/8.1.13	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	



109	Eventuali piattaforme elevatrici presenti sono utilizzate per superare dislivelli ≤ 4 m e con una velocità $\leq 0,1$ m/s?	DPR 503/96 art. 13-15 DM 236/89 art. 4.1.13 art. 8.1.13	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
110	Le piattaforme elevatrici presenti sono dotate di opportune protezioni e dei cancelletti per ognuno degli accessi? (Rilevare dimensioni piattaforma, dimensioni protezioni e cancelletti, portata)	DPR 503/96 art. 13-15 DM 236/89 art. 4.1.13 art. 8.1.13	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
111	E' presente ed è facilmente leggibile la segnaletica necessaria a fruizione ed orientamento degli spazi per le persone a ridotte capacità motorie?	DPR 503/96 art. 17 DM 236/89 art. 4.3	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
112	E' presente adeguata segnaletica che indica le attività svolte nell'edificio ed i percorsi verticali necessari per raggiungerle?	DPR 503/96 art. 17 DM 236/89 art. 4.3	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
113	Sono presenti accorgimenti e mezzi riferibili sia alle percezioni acustiche che a quelle visive, come scritte in Braille, punti di riferimento ben riconoscibili o altro?	DPR 503/96 art. 17 DM 236/89 art. 4.3	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	

SERVIZI IGIENICI					
114	E' prevista l'accessibilità ad almeno un w.c. ed un lavabo per ogni nucleo di servizi igienici installato, per ogni livello dell'edificio?	DPR 503/96 art. 8	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
115	Nei servizi igienici è garantita la manovra e l'uso delle apparecchiature alle persone con impedita capacità motoria?	DPR 503/96 art. 8-15 DM 236/89 art. 8.1.6	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
<ul style="list-style-type: none"> - Spazio laterale al wc (≥ 100 cm asse/parete e ≥ 40 cm asse/parete opposta) → Specificare: - Spazio laterale al bidet (≥ 100 cm asse/parete e ≥ 40 cm asse/parete opposta) → Specificare: - Spazio laterale alla vasca (≥ 140 cm) → Specificare: - Spazio frontale al lavabo (≥ 80 cm dal bordo anteriore) → Specificare: - Altezza bordo anteriore lavabo dal piano di calpestio (= 80 cm) → Specificare: - Altezza bordo anteriore wc e bidet dal piano di calpestio (= 45/50 cm) → Specificare: - Caratteristiche lavabo (Senza colonna e con sifone accostato o incassato) → Specificare: - Caratteristiche wc/bidet (Se asse/parete ≥ 40 cm, c'è un corrimano o un maniglione a 40 cm dall'apparecchio) 					



	→ Specificare: - Caratteristiche doccia (a pavimento e con sedile ribaltabile e doccia a telefono) → Specificare:				
116	Nei servizi igienici di locali aperti al pubblico è presente il corrimano in prossimità del wc, ad un'altezza da terra = 80 cm, di diametro = 3/4 cm e posizionato ad una distanza dalla parete = 5 cm?	DPR 503/96 art. 8-15 DM 236/89 art. 8.1.6	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
117	E' presente la segnaletica necessaria alla fruizione dei servizi igienici ed è facilmente leggibile?	DPR 503/96 art. 17 DM 236/89 art. 4.3	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
118	Lo specchio è posizionato ad una altezza adeguata all'utilizzo di persone su sedia a ruote?		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	

Note:



