COMUNE DI MORCIANO DI LEUCA

Provincia di Lecce

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



Committente: Comune di Morciano di Leuca (LE)

EL. 02 - RELAZIONE TECNICA

Il Tecnico:	Il Responsabile Unico del Procedimento:
Ing. Andrea Tondo	Ing. Luca Valente

Gennaio 2022

INDICE

1. PREMESSA

2. ANALISI STATO DI FATTO

2.1 Inquadramento aree di analisi

2.2 Analisi urbana

2.3 Analisi edilizia

2.4 Il supporto dei cittadini all'operato del Comune

2.5 I punteggi degli esiti della fase di analisi

3. PROGETTAZIONE ACCESSIBILE

3.1 Progettazione urbana

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 Progettazione edifici

3.2.1 Barriere architettoniche ricorrenti e misure d'intervento

3.2.2 Barriere architettoniche minori e misure d'intervento

3.3 Stima dei costi

3.4 Consigli progettuali

4. PROGRAMMAZIONE

4.1 Livelli di priorità d'intervento

4.2 Proposta di cronoprogramma degli interventi

5. CONCLUSIONI

1. PREMESSA

Il sottoscritto Ing. Andrea Tondo, regolarmente iscritto all'Albo dell'Ordine degli Ingegneri della Provincia di Lecce, ha effettuato la redazione del P.E.B.A. – Piano di Eliminazione delle Barriere Architettoniche del Comune di Morciano di Leuca.

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 Morciano di Leuca in materia di abbattimento delle barriere architettoniche.

Di seguito 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.

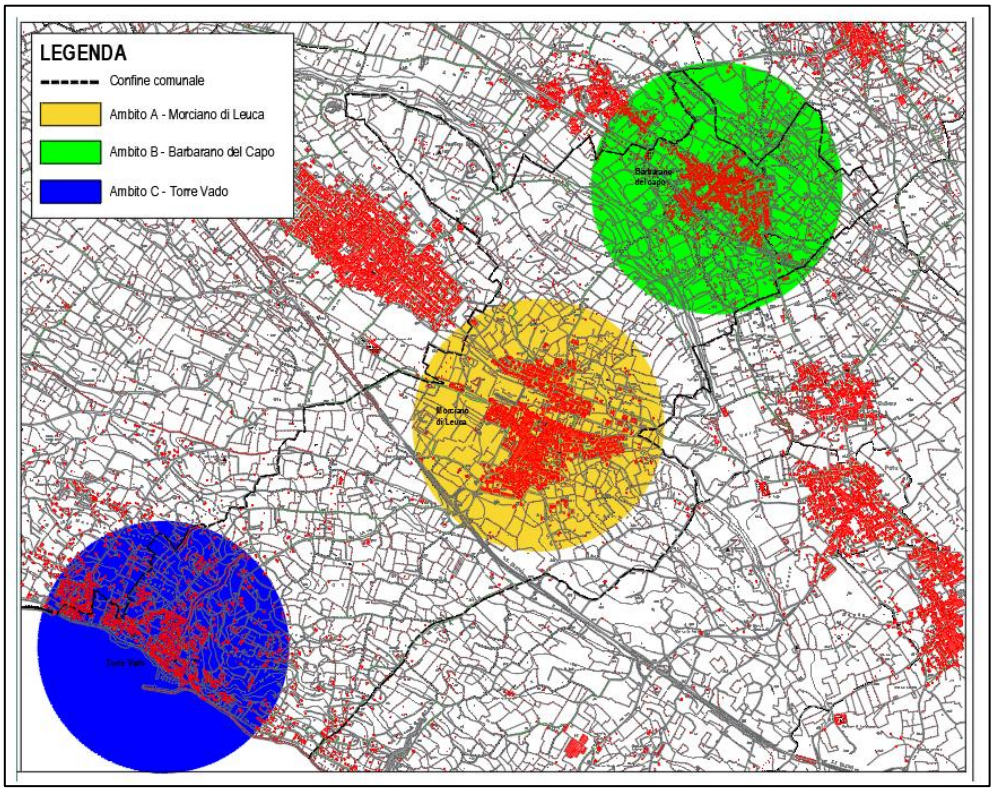
2. ANALISI STATO DI FATTO

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 3 parti, precisamente: il nucleo urbano del Comune di Morciano di Leuca, la frazione di Barbarano del Capo e la frazione di Torre Vado.



Ambiti d'intervento

Premesso che il PEBA è uno strumento che può essere sempre integrato in qualunque momento, le aree interessate (Comune di Morciano e le sue frazioni) comprendono un reticolo formato da strade, piazze/parchi, definito in modo preciso e secondo logiche ben ragionate.

L'analisi urbana, 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 (scuole), edifici di interesse pubblico. A questi assi principali, sono stati aggiunti elementi con valore strategico importante come ad esempio le vie di collegamento tra il comune e la sua frazione marina. Infine, sono state scelte alcune strade che acquisiscono la funzione di collegamento tra 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, etc.

L'approccio analitico, dunque, ha optato per una visione d'insieme. Tale scelta nasce dal carattere prevalentemente residenziale e ricettivo dell'are di Torre Vado principalmente, 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 nell’ambito urbano di Torre Vado.

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 – Comune di Morciano di Leuca,
- B –Barbarano del Capo,
- C – Torre Vado,

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, documentazione fotografica 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 5 sezioni:

1. PAVIMENTAZIONE
2. DISLIVELLI – SCALE – RAMPE
3. OSTACOLI
4. PARCHEGGIO
5. 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, etc.

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), 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 **Morciano di Leuca** sono state esaminate le 2 piazze e le 14 strade di seguito riportate, ciascuna con il proprio codice corrispondente:

- A1 – Via A. De Gasperi
- A2 – Via Roma
- A3 – Piazza San Giovanni (via)
- A4 – Piazza San Giovanni
- A5 – via Nilde Jotti
- A6 – Via Cacciatore
- A7 – Via San Martino
- A8 – Via Giuseppe Romano
- A9 – Via Risorgimento
- A10 – Via Santa Lucia
- A11 – Via Kennedy
- A12 – Via S. M. Goretti
- A13 – Via Mazzini
- A14 – Via S. Castromediano
- A15 – viale degli Eroi
- A16 – Piazza degli Eroi

Per l'analisi dello stato di fatto dell'ambito di **Barbarano del Capo** sono state esaminate le 3 piazze e le 8 strade di seguito riportate, ciascuna con il proprio codice corrispondente:

- B1 – Via Leuca Piccola
- B2 – Piazza San Lorenzo
- B3 – Via E. De Amicis
- B4 – Via Pertini
- B5 – Via Santa Caterina da Siena
- B6 – Piazza Santa Caterina da Siena
- B7 – Via Chiesa
- B8 – Via dei Caduti
- B9 – Via di Mezzo
- B10 – via Nazario Sauro
- B11 – Parco di via N. Sauro

Per l'analisi dello stato di fatto dell'ambito di **Torre Vado** sono state esaminate le piazza, il porto turistico e le 6 strade di seguito riportate, ciascuna con il proprio codice corrispondente:

- C1 – Lungomare C. Colombo
- C2 – Corso Venezia
- C3 – Via Trieste
- C4 – Via Napoli
- C5 – Porto Turistico
- C6 – Piazza ed Area giochi di Torre Vado
- C7 – Area sosta e parcheggi c/o Porto Turistico
- C8 - 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 o per motivi legati alla funzione non possono essere circoscritti in uno o nell'altro ambito.

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
- ACCCESSO 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, etc.
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 18, di seguito riportati con il proprio codice corrispondente:

E1 – Sede Municipio
E2 – Scuola dell’infanzia di via Cacciatore
E3 - Scuola primaria “G. Pascoli”
E4 - Scuola Secondaria di primo grado “Don Bosco”
E5 – Sede Polizia Locale
E6 – Centro Sportivo
E7 – Ecocentro
E8 – Cimitero comunale (Morciano di Leuca)
E9 – Biblioteca comunale “Angelo Thio”
E10 – Santuario “Leuca Piccola”
E11 – Centro sportivo (Barbarano del Capo)
E14 – Stazione ferroviaria “Morciano – Barbarano – Catrignano – Giuliano”
E15 – Delegazione Municipale (Barbarano del Capo)
E16 – Cimitero Comunale (Barbarano del Capo)
E17 – Pronto soccorso Estivo e presidio operativo 118
E18 – Bagni Pubblici
E19 – Comando Polizia Locale
E20 – Centro polifunzionale

Si precisa che alcuni edifici presenti a Barbarano del Capo, come il Centro Polifunzionale Famiglia o la ex Scuola Primaria, 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.

Non potendo effettuare comunicazioni in presenza, date le restrizioni alla circolazione dovute all'emergenza sanitaria da Covid19, allo scopo di raggiungere un pubblico il più ampio possibile è stata svolta una **campagna pubblicitaria** di presentazione/condivisione della bozza di progetto con la cittadinanza, invitando la stessa a segnalare la presenza di particolari criticità che abbiano riscontrato sugli edifici e/o spazi pubblici e lungo i percorsi già inseriti, o non, nella bozza del PEBA, allo scopo di far emergere criticità non individuabili tramite il sopralluogo tecnico, ma riscontrabili dagli utenti nella quotidianità.

La bozza è stata pubblicata sul sito istituzionale del Comune, sui canali ufficiali e diffusa tramite i social media (pagine dei social network, servizio Whatsapp, etc.). con una presentazione che ne spiegasse l'importanza e gli obiettivi prefissati da piano.





A seguito della pubblicazione della campagna è stato suggerito di analizzare le criticità inerenti le aree balneabili della marina di Torre Vado.

La pubblicità ha tuttavia riscontrato basso riscontro sulla cittadinanza e nessuna risposta o segnalazione pervenuta.

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 cosi 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 5 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 – MORCIANO DI LEUCA		
CODICE	*NOME SPAZIO URBANO*	*PUNTEGGIO ESITO ANALISI*
A1	Via A. De Gasperi	**1**
A2	Via Roma	**2**
A3	Piazza San Giovanni (via)	**2**
A4	Piazza San Giovanni	**3**
A5	via Nilde Jotti	**1**
A6	Via Cacciatore	**1**
A7	Via San Martino	**3**
A8	Via Giuseppe Romano	**2**
A9	Via Risorgimento	**2**
A10	Via Santa Lucia	**1**
A11	Via Kennedy	**1**
A12	Via S. M. Goretti	**1**
A13	Via Mazzini	**1**
A14	Via S. Castromediano	**1**
A15	viale degli Eroi	**3**
A16	Piazza degli Eroi	**3**
	MEDIA PUNTEGGI	**1,75**

PUNTEGGI ANALISI URBANA – BARBARANO DEL CAPO		
CODICE	*NOME SPAZIO URBANO*	*PUNTEGGIO ESITO ANALISI*
B1	Via Leuca Piccola	**1**
B2	Piazza San Lorenzo	**3**
B3	Via E. De Amicis	**1**
B4	Via Pertini	**1**
B5	Via Santa Caterina da Siena	**1**
B6	Piazza Santa Caterina da Siena	**2**
B7	Via Chiesa	**3**
B8	Via dei Caduti	**2**
B9	Via di Mezzo	**1**
B10	via Nazario Sauro	**1**
B11	Parco di via N. Sauro	**1**
	MEDIA PUNTEGGI	**1,55**

PUNTEGGI ANALISI URBANA – TORRE VADO		
CODICE	*NOME SPAZIO URBANO*	*PUNTEGGIO ESITO ANALISI*
C1	Lungomare C. Colombo	**3**
C2	Corso Venezia	**2**
C3	Via Trieste	**1**
C4	Via Napoli	**2**
C5	Porto Turistico	**3**
C6	Piazza ed Area giochi di Torre Vado	**3**
C7	Area sosta e parcheggi c/o Porto Turistico	**3**
C8	Spiagge	**0**
	MEDIA PUNTEGGI	**2,43***

** media punteggi ottenuta escludendo il codice C8-Spiagge*

Il quadro complessivo fornisce dei risultati che descrivono l'ambito di Morciano di Leuca e Barbarano del Capo contrassegnabile con un esito medio insufficiente (media dei punteggi rispettivamente pari a 1,75 e 1,55); l'ambito di Torre Vado valutabile in media tra l'insufficienza e la sufficienza (media punteggio pari a 2,43). Discorso completamente diverso per le spiagge il cui punteggio è pari a zero.

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

PUNTEGGI ANALISI EDIFICI		
CODICE	*NOME EDIFICIO*	*PUNTEGGIO ESITO ANALISI*
E1	Sede Municipio	**1**
E2	Scuola dell'infanzia di via Cacciatore	**3**
E3	Scuola primaria "G. Pascoli"	**3**
E4	Scuola Secondaria di primo grado "Don Bosco"	**3**
E5	Sede Polizia Locale	**1**
E6	Centro Sportivo (Morciano)	**2**
E7	Ecocentro	**3**
E8	Cimitero comunale (Morciano)	**3**
E9	Biblioteca comunale "Angelo Thio"	**3**
E10	Santuario "Leuca Piccola"	**2**
E11	Centro sportivo (Barbarano)	**1**
E14	Stazione ferroviaria "Morciano – Barbarano – Catrignano – Giuliano"	**1**
E15	Delegazione Municipale (Barbarano del Capo)	**2**
E16	Cimitero Comunale (Barbarano)	**3**
E17	Pronto soccorso Estivo e presidio operativo 118	**3**
E18	Bagni Pubblici	**3**
E19	Comando Polizia Locale	**2**
E20	Centro polifunzionale	**2**

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 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.

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 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 e comunque inadeguati (segnaletica orizzontale e verticale da rivedere).



Parcheggio disabili Scuola "Don Bosco"



Parcheggi disabili Corso Venezia – Torre Vado

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.

Nella quasi totalità delle vie analizzate i percorsi personali sono totalmente assenti; mentre nelle vie analizzate che ne sono provviste, 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) $\geq$ 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.



Via San Martino



Via San Martino



Via Roma



Via Roma

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 sono assenti o 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.



Piazza S. Caterina da Siena



Piazza San Lorenzo



Santuario Leuca Piccola



Area presso Porto Turistico Torre Vado

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 conglomerato bituminoso o cemento, materiali che hanno buoni coefficienti d'attrito, tuttavia il disagio maggiore è legato alla trama reticolare delle piastrelle e alle giunture, che a volte non 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.



Stazione ferroviaria Barbarano



Centro Sportivo Barbarano



Area giochi Torre Vado



Corso Venezia

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 zebratura presente, allora risulta evidente che la situazione attuale necessità urgentemente di migliorie.

Sulla base di questa analisi, la modalità d'intervento prevede:

- l'integrazione di nuovi attraversamenti, specialmente nei pressi degli istituti scolastici (ad esempio è assente un attraversaemnto pedonale nei pressi della Scuola dell'Infanzia di via Cacciatore);
- il rinnovo di quelli esistenti;
- il potenziamento della visibilità illuminando le strisce pedonali e segnalandole, specialmente di quelli rialzati (Viale Degli Eroi, nei pressi dell'istituto scolastico "Don Bosco" e su via Trieste (Torre Vado);
- in alcuni casi anche il sollevamento dell'attraversamento rispetto al livello strada, ma tale scelta deve essere compatibile con il deflusso delle acque piovane lungo la carreggiata (istituti scolastici).

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:

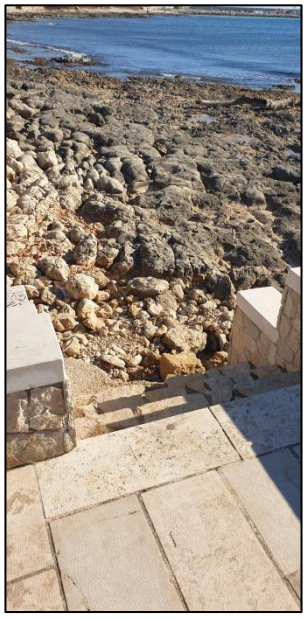
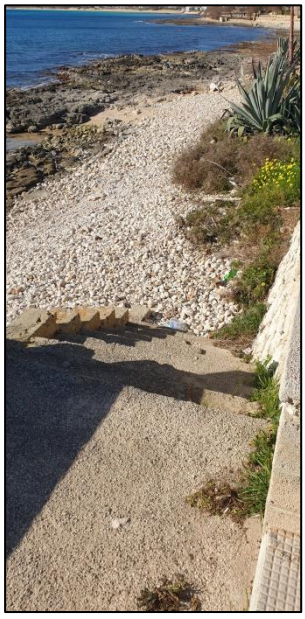
Rampe, scale e parapetti

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.


Collegamenti alle zone balneabili lungomare C. Colombo – Torre Vado

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.

3.2 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 dei 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 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.



Scuola dell'infanzia di via Cacciatore



Scuola “G. Pascoli”



Cimitero Morciano di Leuca



Cimitero di Barbarano del Capo



Area giochi Torre Vado

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 necessita 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 non adeguati. Questo è stato riscontrato all'interno della sede municipale. In altre strutture, invece, come gli edifici scolastici e la biblioteca comunale, risultano adeguati.

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, l'adeguamento 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 storicoartistico-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

Nei casi in cui i servizi igienici dedicati ai disabili sono risultati assenti, si propone l'inserimento di un nuovo wc. Nella maggioranza delle situazioni è emersa la presenza di almeno un servizio. Nelle modalità d'intervento.

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 prezzario 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.

Si fa presente che i contratti di appalto aventi per oggetto opere di abbattimento delle Barriere Architettoniche sono soggetti ad aliquota iva agevolata al 4% ai sensi del D.P.R. 26 ottobre 1972 n. 633, punto 41 ter della tabella A - parte II.

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.

COD.	OGGETTO DI INTERVENTO	STIMA DEI COSTI
MORCIANO DI LEUCA		
P_A1	Via A. De Gasperi	36 000,00 €
P_A2	Via Roma	25 000,00 €
P_A3	Piazza San Giovanni (via)	7 000,00 €
P_A4	Piazza San Giovanni	2 500,00 €
P_A5	Via Nilde Iotti	37 000,00 €
P_A6	Via Cacciatore	20 000,00 €
P_A7	Via San Martino	13 000,00 €
P_A8	Via Giuseppe Romano	2 000,00 €
P_A9	Via Risorgimento	15 000,00 €
P_A10	Via Santa Lucia	20 000,00 €
P_A11	Via Kennedy	24 000,00 €
P_A12	Via S. M. Goretti	10 000,00 €
P_A13	Via Mazzini	9 000,00 €
P_A14	Via S. Castromediano	62 000,00 €
P_A15	Viale Degli Eroi	9 000,00 €
P_A16	Piazza degli Eroi	5 000,00 €
	TOTALE	**296 500,00 €**
BARBARANO DEL CAPO		
P_B1	Via Leuca Piccola	21 000,00 €
P_B2	Piazza San Lorenzo	2 700,00 €
P_B3	Via De Amicis	30 000,00 €
P_B4	Via Pertini	6 000,00 €
P_B5	Via Santa Caterina da Siena	40 000,00 €
P_B6	Piazza Santa Caterina da Siena	2 500,00 €
P_B7	Via Chiesa	4 500,00 €
P_B8	Via dei Caduti	15 000,00 €
P_B9	Via di Mezzo	2 000,00 €
P_B10	Via N. Sauro	17 000,00 €
P_B11	Parco di Via N. Sauro	55 000,00 €
	TOTALE	**195 700,00 €**
TORRE VADO		
P_C1	Lungomare C. Colombo	6 000,00 €
P_C2	Corso Venezia	40 000,00 €
P_C3	Via Trieste	18 000,00 €
P_C4	Via Napoli	20 000,00 €
P_C5	Porto Turistico	4 000,00 €
P_C6	Piazza Area giochi Torre Vado	7 000,00 €
P_C7	Area sosta parcheggi Porto turistico	2 000,00 €
P_C8	Spiagge	50 000,00 €
	TOTALE	**147 000,00 €**

EDIFICI		
P_E1	Sede Municipio	50 000,00 €
P_E2	Scuola dell'infanzia	15 000,00 €
P_E3	Scuola primaria "G. Pascoli"	10 000,00 €
P_E4	Scuola secondaria "Don Bosco"	10 000,00 €
P_E5	Sede Polizia Locale	10 000,00 €
P_E6	Centro Sportivo	18 000,00 €
P_E7	Ecocentro	10 000,00 €
P_E8	Cimitero Comunale	12 000,00 €
P_E9	Biblioteca Comunale	10 000,00 €
P_E10	Santuario "Leuca Piccola"	5 000,00 €
P_E11	Centro Sportivo Barbarano	30 000,00 €
P_E14	Stazione Ferroviaria	25 000,00 €
P_E15	Delegazione Municipale	13 000,00 €
P_E16	Cimitero comunale Barbarano	10 000,00 €
P_E17	Pronto soccorso estivo 118	5 000,00 €
P_E18	Bagni Pubblici	4 000,00 €
P_E19	Comando Polizia Locale	5 000,00 €
P_E20	Centro Polifunzionale	7 000,00 €
	TOTALE	**249 000,00 €**

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 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, cosi 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 sopracitato, 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 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 – MORCIANO DI LEUCA

CODICE	*NOME SPAZIO URBANO*	*PRIORITA'*
P_A1	Via A. De Gasperi	**ALTA**
P_A2	Via Roma	**ALTA**
P_A3	Piazza San Giovanni (via)	**ALTA**
P_A4	Piazza San Giovanni	**ALTA**
P_A5	via Nilde Jotti	**MEDIA**
P_A6	Via Cacciatore	**ALTA**
P_A7	Via San Martino	**ALTA**

P_A8	Via Giuseppe Romano	**ALTA**
P_A9	Via Risorgimento	**ALTA**
P_A10	Via Santa Lucia	**ALTA**
P_A11	Via Kennedy	**BASSA**
P_A12	Via S. M. Goretti	**BASSA**
P_A13	Via Mazzini	**BASSA**
P_A14	Via S. Castromediano	**ALTA**
P_A15	viale degli Eroi	**ALTA**
P_A16	Piazza degli Eroi	**ALTA**

LIVELLI DI PRIORITA' DI INTERVENTO – BARBARANO DEL CAPO

CODICE	*NOME SPAZIO URBANO*	*PRIORITA'*
P_B1	Via Leuca Piccola	**ALTA**
P_B2	Piazza San Lorenzo	**MEDIA**
P_B3	Via E. De Amicis	**MEDIA**
P_B4	Via Pertini	**MEDIA**
P_B5	Via Santa Caterina da Siena	**ALTA**
P_B6	Piazza Santa Caterina da Siena	**ALTA**
P_B7	Via Chiesa	**ALTA**
P_B8	Via dei Caduti	**ALTA**
P_B9	Via di Mezzo	**BASSA**
P_B10	via Nazario Sauro	**ALTA**
P_B11	Parco di via N. Sauro	**ALTA**

LIVELLI DI PRIORITA' DI INTERVENTO – TORRE VADO

CODICE	*NOME SPAZIO URBANO*	*PUNTEGGIO ESITO ANALISI*
P_C1	Lungomare C. Colombo	**ALTA**
P_C2	Corso Venezia	**ALTA**
P_C3	Via Trieste	**ALTA**
P_C4	Via Napoli	**ALTA**
P_C5	Porto Turistico	**MEDIA**
P_C6	Piazza ed Area giochi di Torre Vado	**ALTA**
P_C7	Area sosta e parcheggi c/o Porto Turistico	**BASSA**
P_C8	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	Sede Municipio	**ALTA**
P_E2	Scuola dell'infanzia di via Cacciatore	**ALTA**
P_E3	Scuola primaria "G. Pascoli"	**ALTA**
P_E4	Scuola Secondaria di primo grado "Don Bosco"	**ALTA**
P_E5	Sede Polizia Locale	**ALTA**
P_E6	Centro Sportivo	**BASSA**
P_E7	Ecocentro	**BASSA**
P_E8	Cimitero comunale (Morciano)	**BASSA**
P_E9	Biblioteca comunale "Angelo Thio"	**ALTA**
P_E10	Santuario "Leuca Piccola"	**BASSA**
P_E11	Centro sportivo (Barbarano)	**BASSA**
P_E14	Stazione ferroviaria "Morciano – Barbarano – Catrignano – Giuliano"	**MEDIA**
P_E15	Delegazione Municipale (Barbarano del Capo)	**MEDIA**
P_E16	Cimitero Comunale (Barbarano)	**BASSA**
P_E17	Pronto soccorso Estivo e presidio operativo 118	**ALTA**
P_E18	Bagni Pubblici	**ALTA**
P_E19	Comando Polizia Locale	**ALTA**
P_E20	Centro polifunzionale	**MEDIA**

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 alla località marina.

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.

Il Tecnico

Ing. Andrea TONDO

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

Comune di Morciano di Leuca
P.E.B.A.
(Piano di Eliminazione delle Barriere Architettoniche)

SCHEDA ANALISI URBANA

Nome spazio esterno:	_____		Scheda n. ____
Tecnico rilevatore:	_____		Data: _____

FOTO

Rif.	AMBITO DI VERIFICA	Rif. Normativo	S/N	NOTE
1	**PAVIMENTAZIONE**			
1.1	Il percorso pedonale è almeno largo 90 cm e non presenta strozzature che riducono il passaggio al di sotto dei 90 cm?	DPR 503/96 art. 4-5 15-16 DM 236/89 art. 8.2.1		
1.2	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)		
1.3	Il percorso pedonale ha: pendenza trasversale ≤ 1% e pendenza longitudinale ≤ 5%?	DPR 503/96 art. 4-5 15-16 DM 236/89 art. 8.2.1		
1.5	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		
1.6	Ci sono elementi, nel percorso, che sporgono dalla quota della pavimentazione? (pozzetti, griglie, cordoli, caditoie, ecc…)	DPR 503/96 art. 15-16 DM 236/89 art. 4.2.2/8.2.2		
1.7	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		
1.8	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		
1.9	Eventuali piattaforme salvagente sono accessibili alle persone su sedia a ruote?	DPR 503/96 art. 6		
1.10	Eventuali impianti semaforici presenti sono dotati di avvisatori acustici e di comandi manuali accessibili?	DPR 503/96 art. 6		
1.11	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		
1.12	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		
2	**DISLIVELLI-SCALE-RAMPE**			
2.1	E' necessario prevedere l'inserimento di una rampa per il superamento dei gradini ortogonali al percorso pedonale?	DPR 503/96 artt. 4 e 7 DM 236/89 artt. 4.1.10, 4.1.11 e 8.1.10, 8.1.11		
2.2	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		

2.3	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.4.1.10/8.1.1		
2.4	Le eventuali variazioni di livello dei percorsi tramite raccordo (rampa) sono evidenziate con variazioni cromatiche?	DPR 503/96 artt. 4 e 7 DM 236/89 artt. 4.1.10, 4.1.11 e 8.1.10, 8.1.11		
2.5	E' necessario prevedere la sostituzione degli eventuali rampe esistenti (pendenza longitudinale superiore al 5% - 8% - 12%?)	DPR 503/96 artt. 4 e 7 DM 236/89 artt. 4.1.10, 4.1.11 e 8.1.10, 8.1.11		
2.6	Si rileva la necessità di superare un dislivello creato da una serie di gradini tramite meccanismi quali il servoscala, la piattaforma elevatrice, ecc…?	DPR 503/96 artt. 4 e 7 DM 236/89 artt. 4.1.12, 4.1.13 e 8.1.12, 8.1.13		
2.7	Vi è la presenza di parete/parapetto e corrimano?	DPR 503/96 art. 7-15-16 DM 236/89 art. 4.1.10 art. 8.1.10		
2.8	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		
2.9	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		
2.10	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		
3	**OSTACOLI**			
3.1	Gli elementi di arredo (elementi destinati alla raccolta dei rifiuti, pali di pubblica illuminazione o segnaletica stradale, impianti semaforici, pensiline, chioschi, cassette postali, arredi o manufatti di proprietà privata, ecc...) riducono il passaggio al di sotto dei 90 cm?	DPR 503/96 art.7-4 e 5 16 DM 236/89 art. artt. 4.2.1 e 8.2.1		
3.2	Ci sono elementi di arredo posti ad un'altezza da terra inferiore a 2,10m?	DPR 503/96 art.4 e 5 16 DM 236/89 artt. 4.2.1 e 8.2.1		
4	**PARCHEGGIO**			
4.1	Nell'eventuale area di parcheggio sono presenti parcheggi riservati a persone disabili (almeno 1 ogni 50)?	DPR 503/96 art. 10-16 DM 236/89 art. 8.2.3		
4.2	I parcheggi riservati sono delimitati da appositi dissuasori?	DPR 503/96 art. 10-16		
4.3	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		
5	**VARIE**			
5.1	E' necessario prevedere la sostituzione del semaforo esistente con uno per non vedenti?	DPR 503/96 art. 6		
5.2	E' necessario prevedere inserimento o adeguamento dell'illuminazione pubblica?	DPR 503/96 art. 6		
5.3	Dove il livello del passaggio pedonale coincide con quello della carreggiata risulta opportunamente delimitato?	DPR 503/96 art. 5 DM 236/89 art. 8.2.1		

Comune di Morciano di Leuca
P.E.B.A.
(Piano di Eliminazione delle Barriere Architettoniche)

SCHEDA RILIEVO EDIFICI

Edificio:	_____		Scheda n. ____
Indirizzo:	_____		Data: _____
Tecnico rilevatore:	_____		

FOTO

Rif.	AMBITO DI VERIFICA	Rif. Normativo	S/N	NOTE
1	**PARCHEGGI**			
1.1	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		
1.2	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		
1.3	Il parcheggio riservato è dotato di copertura?	DPR 503/96 art. 10-16 DM 236/89 art. 8.2.3		
1.5	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		
2	**ACCESSO ALL'EDIFICIO E PERCORSI**			
2.1	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		
2.2	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)		
2.3	Il percorso pedonale per raggiungere l'edificio ha: pendenza trasversale ≤ 1% e pendenza longitudinale ≤ 5%?	DPR 503/96 art. 4-5-15-16 DM 236/89 art. 8.2.1		
2.4	Eventuali rampe (5% ≥ 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. 7-15-16 DM 236/89 art. 8.1.11		
2.5	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		
2.6	Sono presenti ostacoli fino ad un'altezza di 2.10 m dal	DPR 503/96		

	piano di calpestio?	art.7-15-16 DM 236/89 art. 8.2.1		
2.7	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		
2.8	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		
2.9	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		
2.10	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		
2.11	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		
2.12	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		
2.13	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		
2.14	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		
2.15	Eventuali servoscala presenti sono dotati di comandi per salita/discesa e per chiamata/rimanda posti ad una altezza 0.70 m ≥ h ≤ 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		
2.16	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		
2.17	Le piattaforme elevatrici presenti sono utilizzate per superare dislivelli ≤ 4 m e con una velocità ≤ 0,1 m/s?	DPR 503/96 art. 13-15 DM 236/89 art. 4.1.13 art. 8.1.13		
2.18	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		
2.19	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		
2.20	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		
2.21	La porta d'accesso principale all'edificio ha una luce netta ≥ 80 cm?	DPR 503/96 art. 15 DM 236/89		

		art. 8.1.1		
2.22	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		
2.23	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		
2.24	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		
2.25	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		
3	**PERCORSI INTERNI**			
3.1	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		
3.2	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		
3.3	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)		
3.4	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. 4.1.9/8.1.9 art. 9.1.1/8.1 (Schemi)		
3.5	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		
3.6	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		
3.7	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		
3.8	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		
3.9	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		
3.10	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		
3.11	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		
3.12	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		
3.13	La pavimentazione è pianeggiante, complanare e priva di sporgenze, vuoti tali da costituire ostacolo o altro? (Specificare percorso analizzato e materiale	DPR 503/96 art. 15 DM 236/89		

	pavimentazione)	art. 4.1.2/8.2.2		
3.14	Eventuali zerbini sono incassati e con le guide solidamente ancorate?	DPR 503/96 art. 15 DM 236/89 art. 4.1.2		
3.15	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 art. 8.1.1		
3.16	Le porte interne hanno una luce netta ≥ 75 cm?	DPR 503/96 art. 15 - DM 236/89 art. 8.1.1/4.1.1		
3.17	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		
3.18	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		
3.19	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		
3.20	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		
3.21	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		
3.22	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		
3.23	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		
3.24	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)		
4	**COLLEGAMENTI VERTICALI**			
4.1	E' necessario prevedere un sistema di sollevamento per il raggiungimento dei livelli costituenti l'edificio?(ascensore con dimensioni minime della cabina 140x110 e porta con luce netta di 80 cm, piattaforma elevatrice, servoscala)	DPR 503/96 artt. 13, 15 DM 236/89 Artt. 4.1.12, 4.1.13, 8.1.12, 8.1.13		
4.2	L'eventuale cabina ascensore esistente ha dimensioni minime 120 cm di profondità x 80 cm di larghezza?	DPR 503/96 artt. 13, 15 DM 236/89 Artt. 4.1.12, 4.1.13, 8.1.12, 8.1.13		
4.3	La porta dell'eventuale ascensore ha dimensioni minime di 75 cm ed è posta sul lato corto?	DPR 503/96 artt. 13, 15 DM 236/89 Artt. 4.1.12, 4.1.13, 8.1.12, 8.1.13		
4.4	Gli accessori (citofono, allarme, autolivellamento, avvisatore acustico,ecc…) sono presenti, sono funzionanti? Se si, questi, sono posti ad altezza 1.10 m ≥ h ≤ 1.30?	DPR 503/96 art. 13-15 DM 236/89 art. 4.1.12 art. 8.1.12		
4.5	La finitura della pavimentazione del corpo scala presenta sconnessioni e sdrucciovolezza?	DPR 503/96 art. 7,13-15 DM 236/89 art. 4.1.10 art. 8.1.10		
4.6	E' necessario dotare il corpo scala di un parapetto (altezza	DPR 503/96		

	100 cm da terra)?	art. 7,13-15 DM 236/89 art. 4.1.10 art. 8.1.10		
4.7	E' necessario prevedere il potenziamento dell'illuminazione nel corpo scale?	DPR 503/96 art. 7,13-15 DM 236/89 art. 4.1.10 art. 8.1.10		
4.8	La scala ha un'illuminazione artificiale con comando individuabile al buio e disposto su ogni pianerottolo?	DPR 503/96 art. 7,13-15 DM 236/89 art. 4.1.10 art. 8.1.10		
4.9	Vi sono segnali a pavimento percepibili anche dai non vedenti, collocati ad almeno 30 cm dal primo e dall'ultimo gradino?	DPR 503/96 art. 7,13-15 DM 236/89 art. 4.1.10 art. 8.1.10		
4.10	Il corpo scala è dotato di corrimano su entrambi i lati per larghezza superiore a 180 cm?	DPR 503/96 art. 7,13-15 DM 236/89 art. 4.1.10 art. 8.1.10		
4.11	Negli edifici con utenza prevalente di bambini il corpo scala è dotato del doppio corrimano ad altezza 75 cm dal piano di calpestio?	DPR 503/96 art. 7,13-15 DM 236/89 art. 4.1.10 art. 8.1.10		
4.12	Il corrimano del corpo scala sborda 30 cm oltre l'inizio e la fine delle rampe?	DPR 503/96 art. 7,13-15 DM 236/89 art. 4.1.10 art. 8.1.10		
4.13	I gradini delle scale hanno caratteristiche conformi ai requisiti richiesti dalla norma? (rapporto altezza/pedata, larghezza 120 cm, fasce antiscivolo, fasce 30 cm inizio e fine rampa)	DPR 503/96 art. 7,13-15 DM 236/89 art. 4.1.10 art. 8.1.10		
5	**SERVIZI IGIENICI**			
5.1	Esiste almeno un servizio igienico con caratteristiche dimensionali adeguate alla normative? (100 cm per l'accostamento laterale al wc, 80 cm davanti al lavabo, 75 cm di luce netta della porta)	DPR 503/96 art. 15 DM 236/89 artt. 4.1.6 e 8.1.6		
5.2	I Servizi igienici per disabili sono adeguatamente segnalati tramite dispositive luminosi, acustici, tattili, totem informativi etc. per una loro facile individuazione anche da parte dei disabili sensoriali?			
5.3	I sanitari e gli accessori sono presenti e funzionanti?(maniglioni, campanelli d'allarme)	DPR 503/96 art. 15 DM 236/89 artt. 4.1.6 e 8.1.6		
5.4	I sanitari hanno dimensioni e distanze previste dalla norma?	DPR 503/96 art. 15 DM 236/89 artt. 4.1.6 e 8.1.6		
5.5	Lo specchio è posizionato ad altezza adeguata a persona su sedia a ruote?			

Comune di Morciano di Leuca
P.E.B.A.
(Piano di Eliminazione delle Barriere Architettoniche)

SCHEDA PROGETTO URBANO

Nome spazio esterno:	_____			**Scheda n. ____**

ESITO FASE RILIEVO

……

DESCRIZIONE DELL'INTERVENTO NECESSARIO

……

FOTO

PUNTEGGIO ESITO FASE RILIEVO (Valutazione da 1 a 5)	**…**

Schemi o immagini progettuali di riferimento

Note

Normativa di Riferimento

LIVELLO PRIORITA' INTERVENTO

……

STIMA COSTI INTERVENTO

€ ……,..

Comune di Morciano di Leuca
P.E.B.A.
(Piano di Eliminazione delle Barriere Architettoniche)

SCHEDA PROGETTO EDIFICI

Nome spazio esterno:	_____			**Scheda n. ____**

ESITO FASE RILIEVO

……

DESCRIZIONE DELL'INTERVENTO NECESSARIO

……

FOTO

PUNTEGGIO ESITO FASE RILIEVO (Valutazione da 1 a 5)	**…**

Schemi o immagini progettuali di riferimento

Note

Normativa di Riferimento

LIVELLO PRIORITA' INTERVENTO

……

STIMA COSTI INTERVENTO

€ ……,..

ALLEGATO E - PROPOSTA DI CRONOPROGRAMMA

COD.	OGGETTO DI INTERVENTO	STIMA DEI COSTI	ANNO 1	ANNO 2	ANNO 3	ANNO 4	ANNO 5	ANNO 6	ANNO 7	ANNO 8	ANNO 9	ANNO 10
MORCIANO DI LEUCA												
P_A1	Via A. De Gasperi	36 000,00 €										
P_A2	Via Roma	25 000,00 €										
P_A3	Piazza San Giovanni (via)	7 000,00 €										
P_A4	Piazza San Giovanni	2 500,00 €										
P_A5	Via Nilde Iotti	37 000,00 €										
P_A6	Via Cacciatore	20 000,00 €										
P_A7	Via San Martino	13 000,00 €										
P_A8	Via Giuseppe Romano	2 000,00 €										
P_A9	Via Risorgimento	15 000,00 €										
P_A10	Via Santa Lucia	20 000,00 €										
P_A11	Via Kennedy	24 000,00 €										
P_A12	Via S. M. Goretti	10 000,00 €										
P_A13	Via Mazzini	9 000,00 €										
P_A14	Via S. Castromediano	62 000,00 €										
P_A15	Viale Degli Eroi	9 000,00 €										
P_A16	Piazza degli Eroi	5 000,00 €										
	TOTALE	**296 500,00 €**										
BARBARANO DEL CAPO												
P_B1	Via Leuca Piccola	21 000,00 €										
P_B2	Piazza San Lorenzo	2 700,00 €										
P_B3	Via De Amicis	30 000,00 €										
P_B4	Via Pertini	6 000,00 €										
P_B5	Via Santa Caterina da Siena	40 000,00 €										
P_B6	Piazza Santa Caterina da Siena	2 500,00 €										
P_B7	Via Chiesa	4 500,00 €										
P_B8	Via dei Caduti	15 000,00 €										
P_B9	Via di Mezzo	2 000,00 €										
P_B10	Via N. Sauro	17 000,00 €										
P_B11	Parco di Via N. Sauro	55 000,00 €										
	TOTALE	**195 700,00 €**										
TORRE VADO												
P_C1	Lungomare C. Colombo	6 000,00 €										
P_C2	Corso Venezia	40 000,00 €										
P_C3	Via Trieste	18 000,00 €										
P_C4	Via Napoli	20 000,00 €										
P_C5	Porto Turistico	4 000,00 €										
P_C6	Piazza Area giochi Torre Vado	7 000,00 €										
P_C7	Area sosta parcheggi Porto turistico	2 000,00 €										
P_C8	Spiagge	50 000,00 €										
	TOTALE	**147 000,00 €**										
EDIFICI												
P_E1	Sede Municipio	50 000,00 €										
P_E2	Scuola dell'infanzia	15 000,00 €										
P_E3	Scuola primaria "G. Pascoli"	10 000,00 €										
P_E4	Scuola secondaria "Don Bosco"	10 000,00 €										
P_E5	Sede Polizia Locale	10 000,00 €										
P_E6	Centro Sportivo	18 000,00 €										
P_E7	Ecocentro	10 000,00 €										
P_E8	Cimitero Comunale	12 000,00 €										
P_E9	Biblioteca Comunale	10 000,00 €										
P_E10	Santuario "Leuca Piccola"	5 000,00 €										
P_E11	Centro Sportivo Barbarano	30 000,00 €										
P_E14	Stazione Ferroviaria	25 000,00 €										
P_E15	Delegazione Municipale	13 000,00 €										
P_E16	Cimitero comunale Barbarano	10 000,00 €										
P_E17	Pronto soccorso estivo 118	5 000,00 €										
P_E18	Bagni Pubblici	4 000,00 €										
P_E19	Comando Polizia Locale	5 000,00 €										
P_E20	Centro Polifunzionale	7 000,00 €										
	TOTALE	**249 000,00 €**										