

Piano Eliminazione Barriere Architettoniche

I Relazione Tecnica



Comune di Pescara

P

E.B.A.

Piano Eliminazione Barriere Architettoniche

S

INDACO

Avv. Carlo Masci

A

SSESSORE

Avv. Luigi Albore Mascia

D

IRIGENTE

Ing. Giuliano Rossi

D

ISABILITY MANAGER

Ing. Andrea Veschi

R

ESPONSABILE UNICO DEL PROCEDIMENTO

Arch. Lisa di Carlantonio

P

ROGETTISTA

Arch. Alessandro Terenzi

INDICE

1	PREMESSA	pag.7
2	IL PIANO DI ELIMINAZIONE DELLE BARRIERE ARCHITETTONICHE	pag.10
	2.1 Quadro normativo	pag.11
	2.2 Glossario P.E.B.A.	pag.19
	2.3 Universal Design o Design For All	pag.25
	2.4 Norme di materia di BB.AA.	pag.28
	2.5 Caratteri generali del piano	pag.36
	2.6 Disabilità visive	pag.38
	2.7 Disabilità uditive	pag.42
	2.8 Finalità del piano	pag.45
	2.9 Elaborazione ed articolazione del piano	pag.46
	2.10 Comunicazione, partecipazione e forme di interazione online	pag.49
3	DEFINIZIONE AMBITI D'INTERVENTO	pag.51
	3.1 Criteri adottati	pag.52
	3.2 Ambiti territoriali	pag.52
	3.3 Ambiti tipologici	pag.53
	3.4 Individuazione e perimetrazione degli ambiti d'intervento (territoriali)	pag.56
	3.5 Nuova Pescara - Contenuti e modalità d'integrazione sostenibili con i territori confinanti	pag.62
4	DEFINIZIONE PRIORITÀ D'INTERVENTO	pag.66
	4.1 Criteri adottati	pag.67
	4.2 Priorità d'intervento	pag.68
5	REDAZIONE SCHEDE	pag.77
	5.1 Tipologia dei luoghi selezionati per la campagna di rilievo	pag.78
	5.2 Determinazione delle macro-categorie di BB.AA. e livelli di accessibilità	pag.78
	5.3 Schede standard di rilievo	pag.80
	5.4 Schede standard per la rilevazione degli edifici/spazi pubblici	pag.84
	5.5 Schede standard per la rilevazione dei percorsi urbani	pag.89
6	STRUMENTI DI ANALISI E INDIVIDUAZIONE DEI LIVELLI DI CRITICITÀ	pag.93
	6.1 Definizione indicatori ex ante ed ex post	pag.94
	6.2 Definizione e calcolo dei livelli di incidenza e di criticità	pag.95
	6.3 Definizione degli ostacoli fisici standard	pag.97
7	PARAMETRI DI ACCESSIBILITÀ MINIMI	pag.100
	7.1 Definizione e applicazione	pag.101

8	INDIVIDUAZIONE CATEGORIE D'INTERVENTO	pag.104
	8.1 <i>Individuazione delle azioni e delle misure per la limitazione degli effetti delle barriere fisiche e percettive esistenti</i>	pag.105
	8.2 <i>Definizione degli interventi standard</i>	pag.108
	8.3 <i>Coordinamento tra azioni del piano e piani esistenti</i>	pag.119
9	DETERMINAZIONE DEI COSTI STANDARD	pag.126
	9.1 <i>Costi standard</i>	pag.127
	9.2 <i>Fondi PNRR, Europei, Statali, Regionali</i>	pag.135
10	MONITORAGGIO	pag.137
	10.1 <i>Verifica periodica del P.E.B.A.</i>	pag.138
	10.2 <i>Aggiornamento e verifica di compatibilità con i piani esistenti</i>	pag.139
11	PROGETTO PILOTA	pag.140
	11.1 <i>Progetto pilota</i>	pag.141

ELABORATI GRAFICI & ALLEGATI

- | | | |
|-----|-----------|---|
| TAV | 1 | PLANIMETRIA AMBITI TERRITORIALI |
| TAV | 2 | PLANIMETRIA DI INTEGRAZIONE AMBITI TERRITORIALI_P.U.M.S. |
| TAV | 3 | PLANIMETRIA AMBITI TIPOLOGICI |
| TAV | 4 | PLANIMETRIA TRASPORTO PUBBLICO LOCALE |
| TAV | 5 | PLANIMETRIA DENSITÀ ABITATIVA |
| TAV | 6 | PLANIMETRIA MICRO ZONIZZAZIONE_ZONA 1
<i>Ambito: Lungomare Nord/Centro</i> |
| TAV | 7 | PLANIMETRIA MICRO ZONIZZAZIONE_ZONA 2
<i>Ambito: Colli Nord</i> |
| TAV | 8 | PLANIMETRIA MICRO ZONIZZAZIONE_ZONA 3
<i>Ambito: Colle del Telegrafo</i> |
| TAV | 9 | PLANIMETRIA MICRO ZONIZZAZIONE_ZONA 4
<i>Ambito: Portanuova</i> |
| TAV | 10 | PLANIMETRIA MICRO ZONIZZAZIONE_ZONA 5
<i>Ambito: Lungomare Sud/Pineta Dannunziana</i> |
| TAV | 11 | PLANIMETRIA MICRO ZONIZZAZIONE_ZONA 6
<i>Ambito: Via Tiburtina/Periferia Sud</i> |

TAV	12	PLANIMETRIA MICRO ZONIZZAZIONE_ZONA 7 <i>Ambito: Aeroporto</i>
TAV	13	PLANIMETRIA MICRO ZONIZZAZIONE_ZONA 8 <i>Ambito: San Silvestro</i>
TAV	14	INQUADRAMENTO TERRITORIALE PROGETTO PILOTA
TAV	15	PROGETTO PILOTA_STATO DI FATTO
TAV	16	ABACO DEGLI INTERVENTI STANDARD_PERCORSI URBANI

ALL	1	SCHEDE DI RILIEVO
ALL	2	INTERVENTI E COSTI STANDARD
ALL	3	PROGETTO PILOTA



CAPITOLO 1

PREMESSA

P
E
B
A

1.PREMESSA

Il P.E.B.A., acronimo di “Piano di Eliminazione delle Barriere Architettoniche”, è ad oggi uno degli strumenti metodologici e pianificatori più importanti da adottare per un Ente che abbia come obiettivo quello di rendere gli edifici e gli spazi pubblici collettivi, accessibili ed usufruibili ai cittadini con disabilità (motoria, sensoriale e cognitiva), ma anche alle persone più fragili e deboli, come anziani e bambini. Rappresenta dunque uno strumento che assicura, tramite politiche sociali di sensibilizzazione sul tema dell’inclusività ed il reperimento razionale delle risorse, tutte le attività necessarie per attuare interventi puntuali atti a risolvere criticità presenti e consolidate, in modo tale da poter garantire autonomia e sicurezza della fruibilità degli spazi a tutti gli individui, oltre che ad ottenere un miglioramento generalizzato del welfare comune. Questa tematica assume un rilievo fondamentale anche in considerazione dello scenario di fusione dei tre comuni di Pescara, Montesilvano e Spoltore, che darà vita ad un agglomerato urbano definito con il nome di “Nuova Pescara”, con più di 180 mila abitanti (si rimanda al paragrafo “3.5 Nuova Pescara”).

Il Comune di Pescara, alla luce di quanto appena detto ed in ottemperanza a quanto previsto **dalla Legge 28 febbraio 1986 n. 41** - che vieta alle Pubbliche Amministrazioni di approvare progetti pubblici che non adottino provvedimenti per eliminare le barriere architettoniche – e al **D.P.R. 24 luglio 1996, n. 503** - recante le norme per l’eliminazione delle barriere architettoniche in edifici, spazi e servizi pubblici - ha inteso dare un deciso impulso alla policy in materia di disabilità.

A tal proposito, nel Documento Unico di Programmazione 2021-2023 - approvato con Delibera di C.C. n. 138 del 29/12/2020 - ha introdotto l’obiettivo della redazione del **Piano per l’Eliminazione delle Barriere Architettoniche – PEBA**, finalizzato a monitorare, progettare e pianificare gli interventi volti all’abbattimento delle barriere architettoniche, consentendo la fruibilità dei percorsi urbani, degli edifici e degli spazi pubblici per tutti i cittadini.

Con successiva Delibera di **G.C. n. 96 del 05/03/2021** ha istituito la figura del Disability Manager, con la funzione di coordinare le attività legate alla redazione del P.E.B.A., oltre che promuovere e raccordare tutte le iniziative nell’ambito della disabilità.

La costruzione del P.E.B.A. trova una sua ragion d’essere nella volontà di dispiegare tutte le azioni amministrative e tecniche finalizzate al miglioramento della qualità della vita dei cittadini, realizzando strategie volte a prevenire le forme di esclusione sociale soprattutto per coloro che vivono una condizione di disabilità o disagio causata dall'impossibilità di accedere a

spazi fisici o ai luoghi della socialità.

L'amministrazione, coordinata dal Disability Manager, Ing. Andrea Veschi, ha lavorato intensamente alla fase preliminare del P.E.B.A., producendo delle Linee Guida che rappresentano lo strumento di indirizzo per la redazione del Piano, poiché definiscono contenuti e indirizzi operativi, ponendo le basi anche per le successive fasi di progettazione e programmazione degli interventi. Tali Linee guida sono state presentate ai diversi portatori di interesse che operano nel sistema locale di welfare nel corso di un incontro pubblico svoltosi il 22 luglio 2021 e finalizzato a elaborare un documento che contenga e rispecchi esigenze reali; all'esito di questo primo percorso partecipato con i soggetti rappresentativi, le Linee Guida sono state approvate con **Deliberazione di Giunta Comunale n. 543 del 30/07/2021**.

La fase successiva prevede la redazione di questo Piano, che ha lo scopo di perseguire vari obiettivi, tra i quali:

- **Definire strumenti e metodi per la campagna di rilievo ed analisi dello stato di fatto**, finalizzata a censire tutte le barriere architettoniche che ostacolano la fruibilità di spazi collettivi ed edifici;
- definire un **elenco gerarchico**, in base alle priorità ed al concetto di "accessibilità minima", degli interventi necessari da compiere per rendere i vari luoghi accessibili, proponendo tramite gli "interventi e i prezzi standard" una stima economica preliminare utile all'amministrazione nella programmazione dei futuri lavori pubblici;
- **coordinare le azioni già previste in altri programmi** di pianificazione da parte dell'Amministrazione, creando una rete funzionale agli obiettivi prefissati in materia di accessibilità e fruibilità dei luoghi;
- mettere in opera un **sistema di monitoraggio progressivo** in modo da poter valutare il livello di accessibilità e fruibilità della città nelle situazioni di criticità ante e post P.E.B.A..





CAPITOLO 2

***IL PIANO DI ELIMINAZIONE DELLE BARRIERE
ARCHITETTONICHE***

P

E

B

A

2.1 QUADRO NORMATIVO

A livello normativo, si segnala la **Legge Finanziaria n.41/1986**, che per prima ha introdotto il P.E.B.A. come strumento meta-progettuale, prescrivendo per gli Enti competenti, il limite temporale di un anno, dall'entrata in vigore della legge stessa, per dotarsi di piani di eliminazione delle barriere architettoniche. Analizzando i contenuti **della Legge Finanziaria n.41/1986** si deduce come questa cambi completamente l'approccio al concetto di risoluzione di barriera architettonica rispetto al passato, dando maggior importanza analitica e progettuale ad interventi di prevenzione piuttosto che alla più pragmatica risoluzione delle criticità esistenti; questo tipo di approccio oltre ad aver focalizzato l'attenzione sui veri limiti fisici e percettivi delle persone con disabilità di vario genere, ha permesso di ridefinire i concetti di formulazioni risolutive delle BB.AA. dal principio, ovvero progettare dall'inizio spazi ed edifici capaci di essere fruibili ed accessibili da tutti, evitando di creare ostacoli che limitino l'autonomia dell'utenza più debole, in modo tale da garantire anche sicurezza ed inclusività, evitando interventi futuri con opere di ristrutturazione o riqualificazione che molto spesso nelle città trovano vincoli tecnici e strutturali difficili e costosi da sormontare.

Di conseguenza è possibile affermare che il P.E.B.A. si presenta come un "mezzo pianificatore" nelle mani delle Amministrazioni, per limitare lo sviluppo di nuove BB.AA. negli spazi e ambienti pubblici di interesse comune, tramite la formulazione e l'applicazione di principi e parametri ben definiti ed allo stesso tempo proporre soluzioni puntuali e risolutive delle criticità presenti sul territorio comunale, in modo da poter permettere in maniera progressiva la vivibilità di tutti gli spazi e fruibilità di tutti i servizi fondamentali erogati, anche ai cittadini con disabilità o appartenenti a categorie fragili come gli anziani.

Successivamente è stata emanata la **Legge n. 104/1992 del 05.02.1992** "Legge quadro per l'assistenza, l'integrazione sociale e i diritti delle persone handicappate", che ha permesso la possibilità di poter intervenire anche nel "campo" delle manutenzioni e ristrutturazioni, ambiti che non rientravano in maniera esaustiva nella precedente **Legge n.41/1986**.

Infine si arriva a decretare, tramite il **D.P.R. n. 503/1996**, che le amministrazioni pubbliche avranno l'obbligo e l'onere di dovere elaborare ed adottare i P.E.B.A. (**art. 32 della L. n. 41/1986**).

Un'importante menzione va fatta per la **Legge n. 104/1992**, è da segnalare il **D.M. LL.PP. n. 236/1989** (denominato "Prescrizioni tecniche necessarie a garantire l'accessibilità, l'adattabilità

e la visitabilità degli edifici privati e di edilizia residenziale pubblica, ai fini del superamento e dell'eliminazione delle barriere architettoniche”), grazie alla quale sono stati “riscritti” i requisiti di accessibilità, di adattabilità e di visitabilità degli spazi pubblici, che per la loro importanza sono stati successivamente presi come riferimento dalle più recenti normative comunitarie.

Si arriva poi alla **Legge n.18 del 3 Marzo 2009**, con la quale l'Italia ha ratificato e reso esecutivi i contenuti della **Convenzione delle Nazioni Unite**, con i quali è stato stabilito l'obiettivo di garantire alle persone con disabilità il diritto alla libertà di accesso degli spazi pubblici ed alla partecipazione piena di tutti gli ambiti della vita sociale all'interno della società. In concomitanza con questa convenzione, l'Italia ha firmato ed adottato anche i protocolli opzionali definiti “Agenda 22” e “Regole standard delle Nazioni Unite per le pari opportunità delle persone con disabilità”, che hanno istituito appositi piani (D.P.P.) sul tema delle politiche in materia di disabilità ed introdotto nuove metodologie di progettazione secondo due concetti cardine fondamentali, ovvero la **“Progettazione universale”** (si rimanda al paragrafo “2.3 Universal Design o Design For All”) e l’ “Accomodamento ragionevole”.

Con i termini “progettazione universale” o “universal design” si indica la progettazione e creazione di spazi e strutture che abbiano come requisito fondamentale quello di essere già predisposte ad essere completamente usufruibili da parte di tutte le categorie di utenti, incluse le persone con disabilità, senza dover intervenire aggiungendo spazi o elementi aggiuntivi per risolvere le criticità o le barriere esistenti; mentre per il concetto di “accomodamento ragionevole” si intende la capacità di poter garantire la fruizione di un servizio o della possibilità di dare accesso ad un ambiente o spazio in maniera semplice e pronta all'uso.

Non minore importanza hanno avuto le “Regole standard” della Convenzione, con le quali si è condotto un importante passo in avanti nella sensibilizzazione al tema della disabilità, aiutando a far comprendere come questa non sia semplicemente una condizione limitata al campo della medicina, ma interessi in maniera trasversale i vari contesti sociali. La convenzione delle Nazioni Unite fornisce grande impulso ad attuare politiche strategiche mirate ad ampliare sempre di più il bacino d'utenza da sensibilizzare in merito, oltre che a permettere ai P.E.B.A. di recepire ed integrare i principi e concetti dell’ “Universal Design”, in modo tale da garantire che tutti gli abitanti di un determinato contesto sociale-urbano, a prescindere dalla loro condizione psico-fisica, possano usufruire in modo libero ed autonomo di tutti gli spazi fondamentali.

In coerenza con i precetti e le indicazioni della Convenzioni delle Nazioni Unite si arriva al 21 ottobre 2019, quando il Presidente del Consiglio Giuseppe Conte istituisce il **“Ministero per la**

disabilità”, che avrà il compito di curare gli adempimenti utili alla realizzazione degli interventi connessi all’attuazione delle riforme per la garanzia della tutela e della promozione dei diritti dei cittadini disabili, oltre che ad occuparsi dell’attività istruttoria ai fini della promozione di accordi unificati diretti a sviluppare una governance coordinata tra vari piani per le prestazioni e i servizi sociali per i cittadini con disabilità. Inoltre nell’ambito dell’ufficio opera l’Osservatorio nazionale sulla condizione delle persone con disabilità, istituito nel 2009, con funzioni consultive e di supporto per elaborare delle politiche nazionali in favore delle persone disabili con lo scopo di una evoluzione per migliorare l’informazione sulla disabilità in Italia e contemporaneamente di fornire un contributo al miglioramento dell’efficacia e dell’adeguatezza delle politiche.

Normativa nazionale nell’ambito delle misure di superamento di barriere percettive per disabili sensoriali.

Per quello che riguarda la normativa ed il tema delle BB.AA per gli utenti con disabilità di tipo sensoriale, si possono annoverare principalmente il **D.M. LL.PP. n.236/1989** e la successiva **Legge n.104/1992**.

Sempre in tal senso, merita un’importante menzione la **Legge n.833/1978**, i cui contenuti riguardanti il riassetto del Sistema Sanitario Nazionale, hanno portato l’attenzione sul diritto delle persone con disabilità sensoriali ad avere pari opportunità di una persona “normodotata”, nell’avere accessibilità a spazi e servizi indispensabili al mantenimento della salute in maniera autonoma (prevenzione primaria) e al raggiungimento del benessere psico-fisico necessario (prevenzione secondaria); imponendo a tal fine, una successiva riorganizzazione degli ambienti pubblici che non riguardassero solo le strutture sanitarie. Infine questa legge è stata integrata con due decreti legislativi, il **n.502/1992** che ha introdotto una riorganizzazione del sistema sanitario e delle ASL, ed il secondo, il **n.229/1999**, che ha indicato con quali gradi di responsabilità Regioni e Enti Locali dovevano rendere raggiungibili le strutture sanitarie.

La normativa riguardante la rete viaria e le infrastrutture ad essa connessa, oltre che tutti gli spazi pubblici esterni collettivi, fanno riferimento al **D.Lgs n. 285/1992** “Nuovo Codice della Strada” e il **D.P.R. n. 495/1992** “Regolamento di esecuzione e attuazione del Nuovo Codice della Strada”, che prescrivono i parametri e le caratteristiche che devono avere i vari percorsi e le strade di avvicinamento, per garantire la loro accessibilità e usufruibilità anche alle persone disabili su carrozzina ed ai non vedenti.

Proseguendo quest’analisi normativa in ordine cronologico si giunge al **D.P.R. 24 luglio 1996, n.**

503, i cui contenuti trattano in maniera puntuale il tema del **superamento delle BB.AA. di tipo sensoriale**. Di seguito riportiamo alcuni degli articoli contenuti nel D.P.R. sopra citato:

- **Art. 1.2 lettera c):** "Sono da considerare barriere architettoniche, e quindi da superare, la mancanza di accorgimenti e segnalazioni che permettono l'orientamento e la riconoscibilità dei luoghi e delle fonti di pericolo per chiunque e in particolare per i non vedenti, per gli ipovedenti e per i sordi".
- **Art. 1.3:** "Le presenti norme si applicano agli edifici e spazi pubblici di nuova costruzione, ancorché di carattere temporaneo, o a quelli esistenti qualora sottoposti a ristrutturazione. Si applicano altresì agli edifici e spazi pubblici sottoposti a qualunque altro tipo di intervento edilizio suscettibile di limitare l'accessibilità e la visibilità, almeno per la parte oggetto dell'intervento stesso. Si applicano inoltre agli edifici e spazi pubblici in tutto o in parte soggetti a cambiamento di destinazione d'uso, nonché ai servizi speciali di pubblica utilità di cui al successivo titolo VI".
- **Art. 1.4:** "Agli edifici e spazi pubblici esistenti, anche se non soggetti a recupero o riorganizzazione funzionale, devono essere apportati tutti quegli accorgimenti che possono migliorarne la fruibilità sulla base delle norme contenute nel presente regolamento". Questa norma è particolarmente importante perché amplia l'obbligo di garantire la fruibilità anche a quei luoghi per i quali non siano in corso interventi.
- **Art. 4:** "I progetti relativi agli spazi pubblici e alle opere di urbanizzazione a prevalente fruizione pedonale devono prevedere almeno un percorso accessibile in grado di consentire l'uso dei servizi, le relazioni sociali e la fruizione ambientale anche alle persone con ridotta o impedita capacità motoria o sensoriale".
- **Art. 13.3:** "Per gli spazi esterni di pertinenza degli stessi edifici il necessario requisiti di accessibilità si considera soddisfatto se esiste almeno un percorso per l'accesso all'edificio fruibile anche da parte di persone con ridotta o impedita capacità motoria o sensoriale.

- **Art.23.3:** “L’arredamento, i sussidi didattici e le attrezzature necessarie per assicurare lo svolgimento delle attività didattiche devono avere caratteristiche particolari per ogni caso di invalidità (banchi, sedie, macchine da scrivere, materiale Braille, spogliatoi, ecc.).

Considerando il quadro normativo riferito all’abbattimento delle barriere percettive, appena descritto, si rimanda ad un approfondimento ben definito nel capitolo 3, nel quale si affronta la tematica delle tre tipologie di disabilità esistenti, che caratterizzeranno anche la struttura e le direttive contenute nel presente P.E.B.A..

Iniziative nazionali per la promozione dei diritti delle persone con disabilità

Con il **Decreto del Presidente della Repubblica del 4 ottobre 2013** l’Italia ha adottato il primo “Programma d’Azione Biennale per la promozione dei diritti e l’integrazione delle persone con disabilità” che ha aperto, di fatto, un nuovo scenario di riferimento politico e programmatico su tema. Per la prima volta, infatti, la condizione di disabilità di tanti cittadini del nostro Paese è stata rappresentata nella sua interezza e per il suo valore, non solo come un problema assistenziale confinato entro il perimetro delle politiche di “welfare” ma come un imprescindibile ambito di tutela dei diritti che investe la politica e l’amministrazione in tutte le sue articolazioni, nazionali, regionali e locali. Il Programma si occupa di persone con disabilità ma, proprio nella misura in cui accoglie e cerca di rispondere alla richiesta di “cittadinanza piena e integrale” dei soggetti più fragili e vulnerabili, offre suggerimenti e indicazioni per ripensare complessivamente una società più giusta, coesa e rispettosa delle tante diversità che compongono la comunità nazionale. E’ nello spirito del Programma d’Azione la visione di una giustizia che si misura nella risposta a chi si trova nella condizione di maggior discriminazione. Il Programma si accompagna quindi ad un forte appello a tutte le forze vive della comunità nazionale affinché interessi di pochi e privilegi antichi non frenino processi di cambiamento e di risposta alle urgenze che emergono dal tessuto sociale del paese.

Il successivo **D.P.R. 12 ottobre 2017** di adozione del secondo Programma di azione biennale, fa emergere la necessità per le Amministrazioni di dotarsi di Piani per l’abbattimento delle barriere architettoniche (PEBA), in conformità con i principi della Progettazione Universale e l’aggiornamento complessivo dell’impianto normativo, in attuazione della Convenzione ONU, e regolamentare l’accessibilità di spazi ed edifici pubblici esistenti al fine di definire i criteri e le

modalità, stabilire procedure, tempi di adozione e approntare un sistema sanzionatorio per i casi di inosservanza.

Il quadro normativo così delineato permette di accantonare l'approccio derivante da politiche incentrate esclusivamente sull'abbattimento delle barriere architettoniche in favore di azioni volte ad assicurare la piena fruibilità e godibilità dell'ambiente costruito da parte di tutti i cittadini, perseguibile solo attraverso la pianificazione e la progettazione dei nuovi interventi di cui la riqualificazione dell'esistente diviene parte integrante.

A tale scopo nel luglio del 2008 è stato istituito un Tavolo Tecnico Amministrativo costituito dal Comune di Parma d'intesa con il Ministero del Lavoro, della Salute e delle Politiche Sociali, il quale ha redatto il "Libro Bianco su accessibilità e mobilità urbana – Linee guida per gli enti locali", documento avente valore di manuale operativo per i Comuni italiani in materia di accessibilità e mobilità urbana per le persone con disabilità, partendo dai principi della "progettazione per tutti" che propone l'istituzione del Disability manager all'interno delle amministrazioni pubbliche, figura con la qualifica di "responsabile in materia di disabilità" avente la funzione di promuovere e controllare le politiche sulla disabilità.

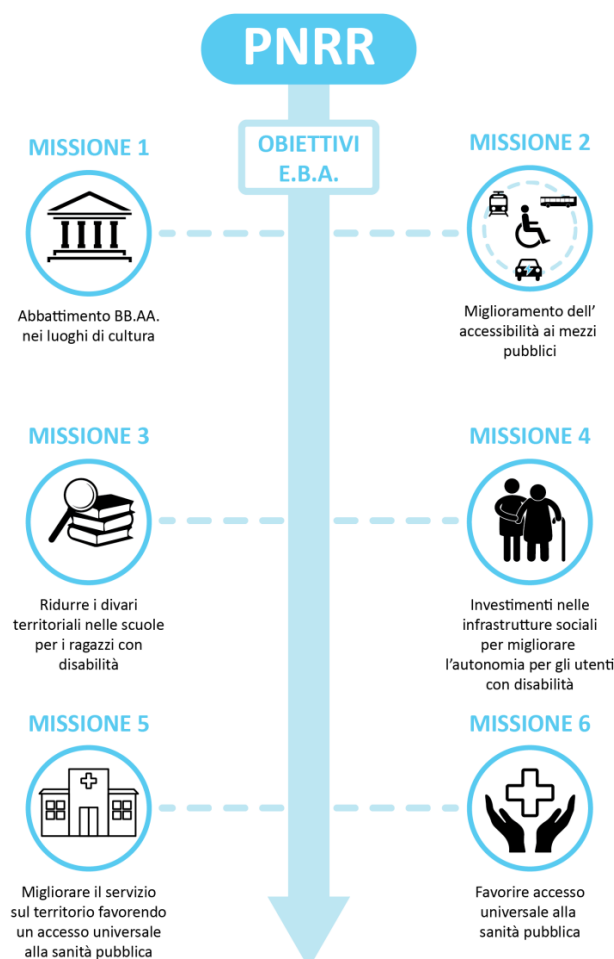
La legge n. 227/2021 (A.C. 3347), reca una delega al Governo per il riassetto delle disposizioni vigenti in materia di disabilità. Essa rappresenta l'attuazione di una delle riforme (riforma 1.1) previste dalla Missione 5 "Inclusione e Coesione" Componente 2 "Infrastrutture sociali, famiglie, comunità e Terzo settore" del PNRR. Tale riforma (c.d. **Legge quadro sulla disabilità**) prevede una legge di delegazione riguardante tutte le persone con disabilità, avente il suo fulcro nel progetto di vita personalizzato e partecipato diretto a consentire alle persone con disabilità di essere protagoniste della propria vita e di realizzare una effettiva inclusione nella società. Il disegno di legge è stato dichiarato collegato alla decisione di bilancio dalla NADEF 2021 (Nota di aggiornamento al DEF), a completamento della manovra di bilancio 2022-2024.

Questo insieme di azioni propone di realizzare pienamente i principi della convenzione ONU secondo un approccio coerente con la Carta dei diritti fondamentali dell'Unione Europea e con la recente "Strategia per i diritti delle persone con disabilità 2021- 2030" presentata a marzo 2021 dalla Commissione europea. In particolare, la riforma semplificherà l'accesso ai servizi, ai meccanismi di accertamento della disabilità e potenzierà gli strumenti finalizzati alla definizione del progetto di intervento individualizzato.

Da ultimo, si può rilevare che l'attenzione per le persone con disabilità caratterizza il **Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza – PNRR**, in linea con la convenzione delle Nazioni Unite sui

Diritti delle persone con disabilità. In particolare, sono previste le seguenti misure:

- **Missione 1 - Digitalizzazione e innovazione:** si prevede la rimozione delle barriere architettoniche e sensoriali in musei, biblioteche e archivi, per promuovere una cultura dell'accessibilità del patrimonio culturale italiano;
- **Missione 2 – Transizione ecologica e Missione 3 – Infrastrutture:** sono previsti interventi per la mobilità, il trasporto pubblico locale e le linee ferroviarie, con l'obiettivo di favorire il miglioramento e l'accessibilità di infrastrutture e servizi per tutti i cittadini;
- **Missione 4 – Istruzione e ricerca:** prevede una specifica attenzione per le persone con disabilità, nell'ambito degli interventi per ridurre i divari territoriali nella scuola secondaria di secondo grado;
- **Missione 5 – Inclusione e coesione:** include un investimento straordinario sulle infrastrutture sociali, nonché sui servizi sociali e sanitari di comunità e domiciliari, per migliorare l'autonomia delle persone con disabilità;
- **Missione 6 – Salute:** persegue il miglioramento dei servizi sanitari sul territorio per rispondere al meglio ai bisogni delle persone con disabilità, favorendo un accesso realmente universale alla sanità pubblica.



Normativa regionale

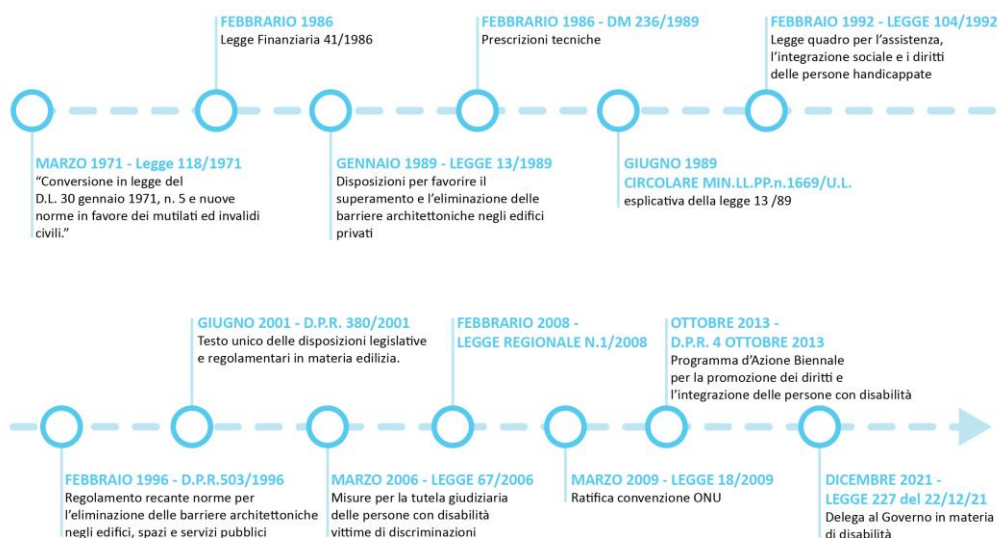
La Regione Abruzzo con l'approvazione della **Legge Regionale 11 febbraio 2008, n. 1** avente ad oggetto: "Abbattimento delle barriere architettoniche quale criterio generale per l'accesso ai contributi regionali", ha avviato un percorso di apertura nei confronti del tema relativo all'abbattimento delle barriere architettoniche.

Come riportato all'**art. 1** – Finalità "la Regione Abruzzo riconosce la necessità di un maggiore impegno da parte degli Enti locali e degli Enti di Trasporto regionali nell'applicazione della normativa sull'abbattimento delle barriere architettoniche, in gran parte disattesa, e fissa per l'accesso a qualsiasi contributo regionale il criterio generale del rispetto della vigente normativa in materia".

A tale scopo il testo stabilisce che le Amministrazioni comunali e Provinciali che consentono, nell'ambito dei territori di rispettiva competenza, la realizzazione di opere pubbliche e private in diffinità rispetto a quanto previsto in materia di accessibilità, di superamento ed eliminazione delle barriere architettoniche, perdono il diritto a percepire qualsiasi contributo o agevolazione regionale loro spettante per spese correnti o per spese di investimento, e a qualsiasi titolo e per qualsiasi finalità ottenuto.

Viene sancito inoltre all'**art. 5** "Destinazione delle somme accantonate" che le somme non erogate in ragione delle violazioni rilevate costituiscono un fondo a destinazione vincolata, finalizzato a finanziare le spese per l'eliminazione delle barriere architettoniche.

Con l'approvazione di questo provvedimento la Regione ha quindi inteso farsi parte attiva nell'ampio contesto del superamento delle barriere architettoniche, con l'auspicio che ci sia una sempre crescente attenzione e sensibilità rispetto al tema dell'inclusione, quale svolta soprattutto culturale.



2.2 GLOSSARIO PEBA

Il P.E.B.A., oltre a guidare le scelte progettuali di tecnici e amministrazione tramite direttive e suggerimenti volti a intervenire sull'assetto urbano della città per garantire spazi e ambienti che raggiungano progressivamente livelli di accessibilità e fruibilità per ogni utente, vuole esplicitare in maniera chiara come arrivare a tali obiettivi con la definizione di alcuni "requisiti" che indicano per ognuno di questi luoghi come essi possano essere valutati fruibili e con quale modalità in riferimento al bacino d'utenza, senza caratterizzarsi in maniera esclusiva per le persone affette da disabilità fisica o sensoriale. Questi parametri offrono anche un'importante chiave di lettura sulla mobilità e la frequenza di spostamenti che le persone hanno in riferimento ad una specifica attività o servizio erogato all'interno di edifici o spazi collettivi presi in esame.

Si propone un estratto dalla normativa dell'elenco descrittivo di questi "requisiti", che sono:

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

attrezzature, i dispositivi, gli apparecchi e gli impianti in esso contenuti.

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

La progettazione o la riqualificazione, di uno spazio od un ambiente collettivo, deve garantire una soluzione di mobilità semplice ed equilibrata per tutti gli utenti, ma in particolar modo per le persone disabili. Queste soluzioni progettuali possono essere divise in **tre gradi qualitativi**, così suddivisi:

- **Accessibilità:** indica il massimo grado di fruizione di un'ambiente o di uno spazio collettivo;
- **Visitabilità:** indica un grado limitato di fruizione di uno spazio preso in considerazione dentro un determinato ambiente;
- **Adattabilità:** indica un grado ridotto di utilizzo di uno spazio collettivo, ma che tramite alcuni interventi puntuali e risolutivi potrebbe diventare un luogo accessibile.



L'analisi specifica del significato di "accessibilità" riportato nella normativa, permette di evidenziare come questo racchiuda in sé altri due concetti cardine per la redazione del presente PEBA, ovvero quello di "comfort" e di "sicurezza". Queste nozioni portano a riflettere su come gli edifici, gli spazi e i percorsi pubblici appartengano dimensioni urbane interconnesse tra loro che riguardi la mobilità di tutti i cittadini. Garantire soluzioni progettuali inclusive con standard di comfort e sicurezza tra i più elevati possibili, significa anche non limitarsi all'adozione di interventi progettuali rivolti esclusivamente al bacino d'utenza dei disabili, ma proporre una visione attenta anche alle persone normodotate, che quotidianamente frequentano i medesimi luoghi; solo una presa di coscienza così "universale" potrà garantire una società inclusiva, in cui la partecipazione alla vita sociale senza discriminanti sia realmente alla portata di tutti.

Per una corretta stesura del Piano è necessario estrapolare dalla normativa i contenuti e le definizioni vincolanti per la realizzazione di una struttura coerente e razionale delle varie fasi propedeutiche del P.E.B.A.. Sarà imprescindibile condurre una netta distinzione tra barriera architettonica fisica e barriere architettoniche percettive, così come sarà essenziale fissare i caratteri delle diverse categorie di disabilità, utili poi per raccogliere e analizzare dati tipologici sulle criticità emerse dai rilievi e sviluppare al meglio una progettazione di tipo universale.

"Disabilità" e **"barriera"** sono due concetti che si fondano su un legame biunivoco, dato che ad una definizione di disabilità corrisponde una definizione di barriera, e viceversa. In maniera sintetica si possono definire le varie categorie di disabilità:

- **Disabilità:** è un termine ampio per menomazioni, limitazioni dell'attività e restrizioni della (alla) partecipazione. Viene usato per indicare il modo in cui la condizione di salute di un utente agisca in modo negativo in rapporto con il contesto ed i fattori ambientali e

personali che lo circondano.

- **Disabilità motoria:** si intende una grave limitazione o impedimento, di tipo permanente o temporaneo, alle capacità di movimento di una o più parti del corpo o di uno o più arti.
- **Disabilità sensoriale:** con quest'espressione si indica una parziale o totale assenza della vista o una parziale o completa mancanza di capacità di udito o, ancora, la compresenza di entrambe le disabilità sensoriali. Questo tipo di disabilità (sensoriale) in particolare, compromette la vita di relazione e la comunicazione.
- **Disabilità cognitiva:** si intende una limitazione o un impedimento all'apprendimento o alla comprensione del linguaggio scritto o orale, o disturbi da deficit di attenzione o, ancora, difficoltà a relazionarsi socialmente.
- **Limitazione delle attività:** sono le difficoltà che un individuo può incontrare nell'eseguire delle attività. Questa limitazione dell'attività può presentarsi in maniera lieve o grave, in termini quantitativi o qualitativi, nello svolgimento dell'attività rispetto al modo e alla misura attesi da persone senza la condizione di disabilità.
- **Menomazione:** è una perdita o una anormalità nella struttura del corpo o nella funzione fisiologica (comprese le funzioni mentali).

Allo stesso modo si possono definire ed elencare le varie tipologie di barriere architettoniche:

- **Barriere architettoniche:**
 - gli ostacoli fisici che sono fonte di disagio per la mobilità di chiunque ed in particolare di coloro che, per qualsiasi causa, hanno una capacità motoria ridotta o impedita in forma permanente o temporanea;
 - gli ostacoli fisici che limitano o impediscono a chiunque la comoda e sicura utilizzazione di parti, attrezzature o componenti di edifici, di spazi attrezzati e spazi a verde;
- **Barriere localizzative:** ogni ostacolo o impedimento della percezione connesso alla posizione, alla forma o al colore di strutture architettoniche e dei mezzi di trasporto, tali da ostacolare o limitare la vita di relazione delle persone affette da difficoltà motoria, sensoriale e/o psichica, di natura permanente o temporanea dipendente da qualsiasi causa;
- **Barriere percettive:** la mancanza di accorgimenti e segnalazioni che permettono l'orientamento e la riconoscibilità dei luoghi e delle fonti di pericolo per chiunque e in

particolare per i non vedenti, per gli ipovedenti e per i sordi;

- **Fattori ambientali:** sono gli aspetti del mondo esterno che formano il contesto della vita di un individuo e, come tali, hanno un impatto sul funzionamento della persona (es. ambiente fisico e sue caratteristiche, atteggiamenti, valori, politiche, sistemi sociali e servizi ecc);
- **Fattori personali:** sono fattori contestuali correlati all'individuo quali l'età, il sesso, la classe sociale, le esperienze di vita, modelli di comportamento generali e stili caratteriali che possono giocare un loro ruolo nella disabilità a qualsiasi livello.

È altresì importante annoverare i **Principi della progettazione sostenibile:**

- **Accomodamento Ragionevole:** è la capacità di un prodotto, un ambiente o un servizio ad essere facilmente e velocemente adattato all'uso di persone con disabilità.
- **Adeguamento:** è l'insieme degli interventi necessari a rendere gli spazi costruiti conformi ai requisiti delle norme vigenti in materia di superamento delle BB.AA.
- **Progettazione Universale o Universal Design o Design For All:** è la progettazione di prodotti, di ambienti costruiti e non e di servizi secondo criteri orientati ad assicurare il loro completo e agevole utilizzo da parte di tutte le persone, comprese quelle con disabilità, senza la necessità di preventivi adattamenti e/o modifiche più o meno significative.
- **Partecipazione:** è il coinvolgimento in una situazione di vita e rappresenta la prospettiva sociale del funzionamento.
- **Restrizioni della partecipazione:** sono i problemi che un individuo può sperimentare nel coinvolgimento nelle situazioni di vita. La presenza di una restrizione alla partecipazione viene determinata paragonando la partecipazione dell'individuo con quella che ci si aspetta da un individuo senza disabilità.
- **Simbolo di accessibilità:** gli spazi, le strutture, i mezzi di trasporto e gli edifici pubblici o a uso pubblico, in quanto adeguati al requisito di accessibilità come sopra definito e in conformità al vigente quadro normativo in materia di eliminazione delle BB.AA. devono recare in posizione agevolmente visibile il simbolo di accessibilità previsto dall'art. 2 del D.P.R. n. 384/1978 del 27 aprile 1978, n. 384 (poi modificato dal D.P.R. n. 503/1996 del 24 luglio 1996) in relazione ai servizi e alle attrezzature accessibili e l'indicazione del percorso per accedervi.

Come già anticipato, all'interno del P.E.B.A. si affronta anche il tema dell'abbattimento delle BB.AA. percettive, quindi si riportano di seguito le definizioni da normativa più significative.

Elementi di progettazione sostenibile in materia di disabilità sensoriali:

- **Guida Naturale:** particolare conformazione dei luoghi tale da consentire al disabile visivo di orientarsi e di proseguire la sua marcia senza bisogno di altre indicazioni. Le guide naturali possono costituire idonei percorsi guida per i disabili visivi, senza alcuna integrazione di guida artificiale;
- **Linea Gialla di sicurezza:** codice tattile di pericolo a pavimento posto in prossimità del bordo di banchine o marciapiedi;
- **Mappa Tattile:** rappresentazione schematica a rilievo di luoghi, completa di legenda con simboli, caratteri Braille e "large print" con caratteristiche particolari tali da poter essere esplorate con il senso tattile delle mani o percepite visivamente;
- **Percorso o Pista Tattile:** sistema di codici tattili a pavimento atti a consentire la mobilità e la riconoscibilità dei luoghi da parte dei disabili visivi. Vengono installate nei grandi spazi dove mancano riferimenti fisici o acustici che possano indirizzare il disabile, individuando un percorso sicuro, integrato da una continuità di elementi visivi, acustici, tattili, talvolta olfattivi che forniscono un riferimento per l'orientamento di chi ne fruisce.
- **Segnale Tattile:** elemento in grado di fornire indicazioni puntuali che consentono a chi non vede di individuare un punto di interesse. Differentemente da un percorso o pista tattile, non indica un percorso da seguire. Si dividono in varie tipologie le cui più comuni sono: i "segnali di pericolo", che individuano e presegnalano una situazione potenzialmente pericolosa per il disabile sensoriale e i "segnali di intercettazione" che individuano e presegnalano un punto di interesse.
- **Sistema LOGES:** acronimo di "Linea di orientamento, guida e sicurezza" è un sistema costituito da superfici dotate di rilievi, appositamente studiati per essere percepiti sotto i piedi e di aree visivamente contrastate tra loro, a seconda del grado di attenzione richiesto, da installare sul Piano di calpestio, per consentire ai non vedenti e agli ipovedenti l'orientamento e la riconoscibilità dei luoghi e delle fonti di pericolo.
- **Targhetta Tattile:** riporta specifiche informazioni direzionali o localizzative mediante simboli e caratteri a rilievo.

2.3 UNIVERSAL DESIGN O DESIGN FOR ALL

Merita particolare attenzione il concetto di “Universal Design” o “Design for All”, che ha l’obiettivo di perseguire un approccio consapevole ed inclusivo al design, ovvero mira a sviluppare soluzioni che garantiscano una completa accessibilità e fruibilità dei progetti a tutti gli individui, non limitandosi solamente all’ambito degli utenti disabili, ma anche ad anziani, bambini, ecc...

Nel 1985 l’architetto Ronald Mace ha coniato il termine “Universal Design”, riferendosi alla corrente filosofica che prevedeva la realizzazione di spazi ed edifici accessibili e fruibili a tutti, senza la necessità di successivi adattamenti o modifiche, creando a priori ambienti capaci di soddisfare le esigenze della maggior parte di persone possibile, in modo tale da consentire a tutti di avere pari opportunità di partecipazione in ogni aspetto della società.

Le idee che hanno ispirato questo approccio olistico ed innovativo alla progettazione si sono tradotte nel 1997, grazie anche ai professionisti che hanno collaborato con Ronald Mace, in 7 principi cardine, che hanno portato poi nel 2004, nella Convenzione di Stoccolma, ad adottare le linee guida del Design for All come modello di riferimento da applicare ad ogni ambito in cui è necessario mettere l’inclusione sociale al primo posto.

I 7 principi che caratterizzano lo Universal Design sono:

1. **Uso Equo.** La progettazione deve portare ad ambienti, beni e servizi utilizzabili da persone con diverse abilità.

Linee guida

- Prevedere gli stessi mezzi di utilizzo per tutti gli utenti; identici ove possibile, equivalenti dove non lo è.
- Evitare l’isolamento o la stigmatizzazione dei diversi utenti.
- Le condizioni di privacy, sicurezza e incolumità dovrebbero essere equivalenti per tutti gli utilizzatori.
- Rendere il design attraente per tutti gli utilizzatori.

2. **Flessibilità d’utilizzo.** Adeguatezza a un’ampia gamma di preferenze e di abilità individuali.

Linee guida

- Permettere la scelta del modo d’uso preferito.

- Consentire una maneggevolezza sia destra sia sinistra.
- Facilitare l'accuratezza e la precisione dell'utente.
- Prevedere adattabilità alle esigenze (tempi e abilità) dell'utilizzatore.

3. **Uso facile ed intuitivo.** Utilizzo di facile comprensione, indipendentemente dall'esperienza, dalle conoscenze, dalle competenze linguistiche o dal livello di concentrazione.

Linee guida

- Eliminare complessità non necessarie.
- Essere coerenti con le aspettative e l'intuizione dell'utente.
- Prevedere un'ampia gamma di alfabetizzazione e competenze linguistiche.
- Organizzare le informazioni in base alla loro importanza.
- Fornire suggerimenti e feedback efficaci durante e dopo il completamento dell'attività.

4. **Percettibilità delle informazioni.** Comunicazione efficace delle informazioni necessarie all'utente, indipendentemente dalle condizioni ambientali o dalle capacità sensoriali.

Linee guida

- Utilizzare diverse modalità (visiva, verbale, tattile) per presentare in modo ridondante le informazioni.
- Mettere adeguatamente in risalto le informazioni rispetto all'ambiente circostante.
- Massimizzare la leggibilità delle informazioni essenziali.
- Differenziare gli elementi in modo che possano essere descritti (ad es. rendere più facile dare istruzioni).
- Garantire compatibilità con varietà di tecniche/dispositivi utilizzati da persone con limitazioni sensoriali.

5. **Tolleranza per gli errori.** Riduzione al minimo dei rischi e delle conseguenze negative di azioni accidentali o involontarie.

Linee guida

- Disporre gli elementi per ridurre al minimo pericoli ed errori: gli elementi più

utilizzati dovrebbero essere più accessibili; gli elementi pericolosi eliminati, isolati o schermati.

- Prevedere sistemi di allerta per pericoli o errori.
- Prevedere sistemi di sicurezza *fail-safe* (a prova di errore).
- Disincentivare azioni involontarie in compiti che richiedono vigilanza.

6. Minimo sforzo fisico. Utilizzo efficiente e confortevole, con affaticamento minimo.

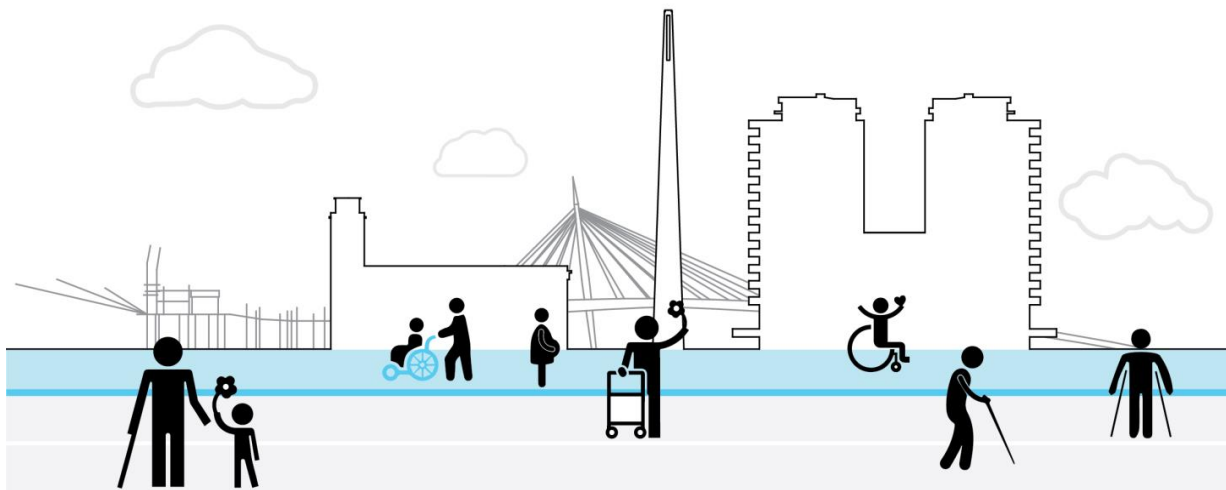
Linee guida

- Permettere all'utilizzatore di mantenere una posizione del corpo neutrale.
- Uso ragionevole della forza per l'azionamento.
- Ridurre al minimo le azioni ripetitive.
- Minimizzare lo sforzo fisico prolungato.

7. Spazi e misure adatti per l'approccio e per l'uso. Previsione di dimensioni e spazi adeguati per l'avvicinamento, l'accesso, la manipolazione e l'uso, indipendentemente dalla corporatura, dalla postura o dalla mobilità dell'utente.

Linee guida

- Garantire una chiara visuale degli elementi importanti per qualsiasi utente, seduto o in piedi.
- Rendere confortevole il raggiungimento di tutti i componenti a ogni utilizzatore seduto o eretto.
- Prevedere diverse dimensioni delle mani e delle impugnature.
- Consentire spazio adeguato per l'uso di ausili o assistenza personale.



2.4 NORME IN MATERIA DI BB.AA

Considerando il lato più “manualistico” del P.E.B.A. si elencano ora in maniera sintetica e suddivise per le varie categorie di intervento, le soluzioni progettuali più significative indicate dalle normative vigenti che prendono in considerazione edifici e spazi pubblici. Le norme sono estrapolate dalla seguente legislazione:

- **DM 236/1989**
- **Legge 13/1989**
- **Legge 104/1992**
- **D.L. 285/1992**
- **D.P.R. 503/1996**
- **D.P.R. 380/2001**

Le direttive e le informazioni contenute in tale corpus normativo costituiscono un sistema utile da consultare in fase progettuale, per intervenire in maniera corretta sugli spazi pubblici, garantendone una piena accessibilità e fruibilità da parte di tutti.

SPAZI URBANI

Marciapiedi e Percorsi Pedonali

- Il percorso pedonale deve avere una larghezza minima di 90 cm ed avere, per consentire l’inversione di marcia da parte di una persona su sedia a ruote, allargamenti del percorso, da realizzare almeno in piano, ogni 10 m di sviluppo lineare;
- Per pendenze del 5% è necessario prevedere un ripiano orizzontale di sosta, di profondità almeno 1.50 m, ogni 15 m di lunghezza del percorso; per pendenze superiori tale lunghezza deve proporzionalmente ridursi fino alla misura di 10 m per una pendenza dell'8%.
- La pendenza trasversale massima ammissibile è dell'1%.
- Quando il percorso si raccorda con il livello stradale o è interrotto da un passo carrabile, sono ammesse brevi rampe di pendenza non superiore al 15% per un dislivello massimo di 15 cm.

- Per pavimentazione antisdrucciolevole si intende una pavimentazione realizzata con materiali il cui coefficiente di attrito, misurato secondo il metodo della British Ceramic Association Ltd. (B.C.R.A.) Rep: CEC. 6/81, sia superiore ai seguenti valori:
 - 0.40 per elemento scivolante cuoio su pavimentazione asciutta;
 - 0.40 per elemento scivolante gomma dura standard su pavimentazione bagnata.
- Tutti i segnali insistenti su marciapiedi o comunque su percorsi pedonali devono avere un'altezza minima di 2,20 m, ad eccezione delle lanterne semaforiche.
- Non viene considerato accessibile il superamento di un dislivello superiore a 3.20 m ottenuto mediante rampe inclinate poste in successione. La larghezza minima di una rampa deve essere:
 - di 0.90 m per consentire il transito di una persona su sedia a ruote;
 - di 1.50 m per consentire l'incrocio di due persone.
- Ogni 10 metri di lunghezza ed in presenza di interruzioni mediante porte, la rampa deve prevedere un ripiano orizzontale di dimensioni minime pari a 1.50x1.50 m, ovvero 1.40x1.70 m in senso trasversale e 1.70 m in senso longitudinale al verso di marcia, oltre l'ingombro di apertura di eventuali porte.
- Le intersezioni tra percorsi pedonali e zone carrabili devono essere opportunamente segnalate anche ai non vedenti.
- Negli edifici aperti al pubblico deve essere predisposta una adeguata segnaletica che indichi le attività principali ivi svolte ed i percorsi necessari per raggiungerle. Per i non vedenti è opportuno predisporre apparecchi fonici per dette indicazioni, ovvero tabelle integrative con scritte in Braille. Per facilitare l'orientamento è necessario prevedere punti di riferimento ben riconoscibili in quantità sufficiente ed in posizione adeguata.
- I percorsi devono presentare un andamento quanto più possibile semplice e regolare in relazione alle principali direttrici di accesso ed essere privi di strozzature, arredi ostacoli di

qualsiasi natura che riducano la larghezza utile di passaggio o che possano causare infortuni. La larghezza deve essere tale da garantire la mobilità nonché, in punti non eccessivamente distanti tra loro, anche l'inversione di marcia da parte di una persona su sedia a ruote.

Attraversamento pedonale

- Nelle strade ad alto volume di traffico gli attraversamenti pedonali devono essere illuminati nelle ore notturne o di scarsa visibilità.
- Il fondo stradale, in prossimità dell'attraversamento pedonale, potrà essere differenziato mediante rugosità poste sul manto stradale al fine di segnalare la necessità di moderare la velocità.
- Le piattaforme salvagente devono essere accessibili a persona su sedia a ruote.
- Gli impianti semaforici, di nuova installazione o di sostituzione, devono essere dotati di avvisatori acustici che segnalano il tempo di via libera anche ai non vedenti e, dove necessario, di comandi manuali accessibili per consentire tempi sufficienti per l'attraversamento da parte di persone che si muovono lentamente.

Fermate dei mezzi della TPL

Indicazioni

- Le fermate devono essere illuminate e ben visibili, oltre ad essere segnalate mediante idonea pavimentazione tattile cromaticamente differenziata.
- Le pensiline di attesa devono essere dotate di uno spazio libero di passaggio pari a 90 cm.
- Display esterni ad alta visibilità e pannelli informativi integrati con informazioni in caratteri Braille.
- La segnaletica deve essere collocata nel senso di transito dei pedoni per non costituire pericolo per gli ipovedenti.

Parcheggi riservati

- Nelle aree di parcheggio devono comunque essere previsti, nella misura minima di 1 ogni 50 o frazione di 50, posti auto di larghezza non inferiore a 3.20 m, e riservati gratuitamente ai veicoli al servizio di persone disabili.
- Detti posti auto, opportunamente segnalati, sono ubicati in aderenza ai percorsi pedonali e nelle vicinanze dell'accesso dell'edificio o attrezzatura.
- Al fine di agevolare la manovra di trasferimento della persona su sedia a ruote in comuni condizioni atmosferiche, detti posti auto riservati sono, preferibilmente, dotati di copertura.

Parchi e giardini pubblici

- Prediligere pavimentazioni con finitura compatta, atta a garantire durabilità nel tempo e la mobilità anche a persone su sedia a ruote.
- Al fine di migliorare l'orientamento, i percorsi devono essere il più possibile rettilinei e complanari tra loro, riconoscibili tramite differenziazione cromatica della pavimentazione.
- La disposizione degli arredi fissi nell'unità ambientale deve essere tale da consentire il transito della persona su sedia a ruote e l'agevole utilizzabilità di tutte le attrezzature in essa contenute. Deve essere data preferenza ad arredi non taglienti e privi di spigoli vivi.
- La segnaletica, integrata anche con linguaggio tattile, deve illustrare in modo chiaro le attrezzature e le funzioni presenti.

EDIFICI

Edifici Pubblici

- Negli spazi esterni e sino agli accessi degli edifici deve essere previsto almeno un percorso preferibilmente in piano con caratteristiche tali da consentire la mobilità delle persone con ridotte o impedito capacità motorie, e che assicuri loro la utilizzabilità diretta delle attrezzature dei parcheggi e dei servizi posti all'esterno, ove previsti.
- I percorsi devono presentare un andamento quanto più possibile semplice e regolare in relazione alle principali direttrici di accesso ed essere privi di strozzature, arredi, ostacoli di qualsiasi natura che riducano la larghezza utile di passaggio o che possano causare infortuni. La larghezza deve essere tale da garantire la mobilità nonché, in punti non eccessivamente distanti tra loro, anche l'inversione di marcia da parte di una persona su sedia a ruote.
- La luce netta della porta di accesso di ogni edificio e di ogni unità immobiliare deve essere di almeno 80 cm. La luce netta delle altre porte deve essere di almeno 75 cm. Gli spazi antistanti e retrostanti la porta devono essere dimensionati nel rispetto dei minimi previsti.
- Qualora i pavimenti presentino un dislivello, questo non deve superare i 2,5 cm. Gli elementi costituenti una pavimentazione devono presentare giunture inferiori a 5 mm, stillate con materiali durevoli, essere piani con eventuali risalti di spessore non superiore a 2 mm.
- Nel caso degli infissi esterni l'altezza delle maniglie o dispositivo di comando deve essere compresa tra 100 cm e 130 cm: consigliata 115 cm. Per consentire alla persona seduta la visuale anche all'esterno, devono essere preferite soluzioni per le quali la parte opaca del parapetto, se presente, non superi i 60 cm. Di altezza dal calpestio, con l'avvertenza, però, per ragioni di sicurezza, che l'intero parapetto sia complessivamente alto almeno 100cm. e inattraversabile da una sfera di 10 cm. di diametro.

- I corridoi o i percorsi devono avere una larghezza minima di 100 cm, avere allargamenti atti a consentire l'inversione di marcia da parte di persone su sedia a ruote.
- Le porte interne devono presentare una luce netta minima 75 cm, con spazi antistanti e retrostanti adeguatamente dimensionati.
- Gli apparecchi elettrici, i quadri generali, le valvole e i rubinetti di arresto delle varie utenze, i regolatori degli impianti di riscaldamento e condizionamento, nonché i campanelli, pulsanti di comando e i citofoni devono essere, per tipo e posizione planimetrica e altimetrica, tali da permettere un uso agevole anche da parte della persona su sedia a ruote.
- Per garantire la manovra e l'uso degli apparecchi dei servizi igienici anche alle persone con impedita capacità motoria, deve essere previsto, l'accostamento laterale alla tazza w.c., bidet, vasca, doccia, lavatrice e l'accostamento frontale del lavabo. A tal fine devono essere rispettati i seguenti minimi dimensionali:
 - lo spazio necessario all'accostamento e al trasferimento laterale dalla sedia a ruote alla tazza w.c. e al bidet, ove previsto, deve essere minimo 100 cm. misurati dall'asse dell'apparecchio sanitario;
 - lo spazio necessario all'accostamento laterale della sedia a ruote alla vasca deve essere minimo di 140 cm. lungo la vasca con profondità minima di 80 cm;
 - lo spazio necessario all'accostamento frontale della sedia a ruote al lavabo deve essere minimo di 80 cm misurati dal bordo anteriore del lavabo.
- Le rampe di scale che costituiscono parte comune o siano di uso pubblico devono avere una larghezza minima di 1,20 m, avere una pendenza limitata e costante per l'intero sviluppo della scala. I gradini devono essere caratterizzati da un corretto rapporto tra alzata e pedata (pedata minimo 30 cm): la somma tra il doppio dell'alzata e la pedata deve essere compresa tra 62/64 cm. Un segnale al pavimento (fascia di materiale diverso o comunque percepibile anche da parte dei non vedenti), situato almeno a 30 cm dal

primo e dall'ultimo scalino, deve indicare l'inizio e la fine della rampa. Il corrimano deve essere posto ad un'altezza compresa tra 0.90/1 metro.

- Negli edifici di nuova edificazione, non residenziali, l'ascensore deve avere le seguenti caratteristiche:
 - cabina di dimensioni minime di 1.40 m di profondità e 1.10 m di larghezza;
 - porta con luce netta minima di 0.80 m posta sul lato corto;
 - piattaforma minima di distribuzione anteriormente alla porta della cabina di 1.50x1.50 m.

Le porte di cabina e del piano devono essere del tipo a scorrimento automatico, le porte devono rimanere aperte per almeno 8 secondi e il tempo di chiusura non deve essere inferiore a 4 sec. L'arresto ai piani deve avvenire con autolivellamento con tolleranze massima +/-2cm. La bottoniera di comando interna ed esterna deve avere i bottoni ad una altezza massima compresa tra 1.10 m e 1.40 m.

- I servoscala sono consentiti in via alternativa ad ascensori e, preferibilmente, per superare differenze di quota non superiori a 4 m. Nei luoghi aperti al pubblico e di norma nelle parti comuni di un edificio, i servoscala devono consentire il superamento del dislivello anche a persone su sedia a ruote: in tale caso, allorquando la libera visuale tra persona su piattaforma e persona posta lungo il percorso dell'apparecchiatura sia inferiore a mt.2, è necessario che l'intero spazio interessato dalla piattaforma in movimento sia protetto e delimitato da idoneo parapetto.
- Nelle unità immobiliari o negli spazi esterni accessibili devono essere installati, in posizioni tali da essere agevolmente visibili, cartelli di indicazione che facilitino l'orientamento e la fruizione degli spazi costruiti e che forniscano una adeguata informazione sull'esistenza degli accorgimenti previsti per l'accessibilità di persone ad impedite o ridotte capacità motorie; in tale caso i cartelli indicatori devono riportare anche il simbolo internazionale di accessibilità.

- Qualsiasi soluzione progettata per garantire l'accessibilità o la visitabilità deve comunque prevedere una adeguata distribuzione degli ambienti e specifici accorgimenti tecnici per contenere i rischi di incendio anche nei confronti di persone con ridotta o impedita capacità motoria o sensoriale. A tale fine dovrà essere, ove tecnicamente possibile e nel rispetto delle vigenti normative, la suddivisione dell'insieme edilizio in "compartimenti antincendio".
- Nelle sale e nei luoghi per riunioni e spettacoli, almeno una zona deve essere agevolmente raggiungibile, anche dalle persone con ridotta o impedita capacità motoria, mediante un percorso continuo in piano o raccordato con rampe, ovvero mediante ascensore o altri mezzi di sollevamento.
- In attesa di adeguamento, ogni edificio deve essere dotato, a cura dell'amministrazione pubblica che utilizza l'edificio, di un sistema di chiamata per attivare un servizio di assistenza tale da consentire alle persone con ridotta o impedita capacità motoria o sensoriale la fruizione dei servizi espletati.
- Ogni struttura ricettiva (alberghi, pensioni, villaggi turistici, campeggi, etc.) deve avere tutte le parti e servizi comuni ed un determinato numero di stanze accessibili anche a persone con ridotta o impedita capacità motoria. Tali stanze devono avere arredi, servizi, percorsi e spazi di manovra che consentano l'uso agevole da parte di persone su sedia a ruote. Il numero di stanze accessibili in ogni struttura ricettiva deve essere di almeno due fino a 40 o frazioni di 40, aumentato di altre due ogni 40 stanze o frazioni di 40 in più.
- I luoghi per il culto devono avere almeno una zona della sala per le funzioni religiose in piano, raggiungibile mediante un percorso continuo e raccordato tramite rampe.
- Negli edifici, unità immobiliari o ambientali aperti al pubblico esistenti, che non vengano sottoposti a ristrutturazione e che non siano in tutto o in parte rispondenti ai criteri per l'accessibilità contenuti nel presente decreto, ma nei quali esista la possibilità di fruizione mediante personale di aiuto anche per le persone a ridotta o impedita capacità motoria,

deve essere posto in prossimità dell'ingresso un apposito pulsante di chiamata al quale deve essere affiancato il simbolo internazionale di accessibilità

Edifici Scolastici

- Per gli edifici scolastici fanno riferimento le direttive viste in precedenza riguardante gli edifici pubblici.

2.5 CARATTERI GENERALI DEL PIANO

Come già anticipato, il P.E.B.A., è uno strumento pianificatore introdotto nella legislazione italiana nel 1986, con successive modifiche che hanno “allargato” il raggio di azione degli interventi anche agli spazi pubblici collettivi ed includendo anche le disabilità di tipo percettive, non rivolgendosi più, esclusivamente, a quegli utenti con difficoltà motorie, con il fine ultimo di favorire la sicurezza e l’integrazione sociale di ogni persona, a prescindere dalle sue condizioni fisico/cognitive.

Il Comune di Pescara, tramite l’adozione di questo strumento strategico, vuole fare sue queste prerogative, non solo tramite un iter progettuale ben definito che intervenga in modo programmatico sull’eliminazione delle barriere architettoniche, ma anche valorizzando l’ “ambito sociale” degli interventi E.B.A., che non si limiti semplicemente al campo edilizio, ma che sia in grado, nel tempo, di sensibilizzare e coinvolgere la pubblica opinione sul tema della disabilità, promuovendo un percorso condiviso con la cittadinanza e con tutti gli utenti portatori d’interesse.

Un altro principio fondamentale che ha guidato la stesura di questo Piano è stato quello dell’interdisciplinarietà. Al fine di consegnare all’Ente uno strumento uniforme e razionale nel suo operato, si è reso necessario confrontare ed integrare le indicazioni del P.E.B.A. con quelli di altri piani già vigenti (come ad esempio il P.U.M.S.), onde evitare sovrapposizioni e prevenire a priori l’insorgenza di nuove criticità che possano compromettere la mobilità e accessibilità urbana. È altresì importante ricordare che perseguire l’interdisciplinarietà del Piano è possibile solo se questo si configura come uno strumento organico in grado di essere aggiornato, integrato e plasmato nel corso del tempo, anche secondo i dettami degli altri piani urbanistici ad esso associato, quindi sarà imprescindibile attuare una fase pressoché parallela definita di monitoraggio, volta a descrivere, anche, il “se” e il “come” una criticità sia stata realmente risolta

tramite interventi migliorativi oppure persistano ancora problemi che ostacolino la fruibilità e l'accessibilità dei servizi che caratterizzano l'intero territorio urbano.

Quanto detto tiene presente una delle prerogative fondamentali del P.E.B.A., ovvero considerare le diverse categorie di disabilità, durante il processo di analisi e d'interventi sulle barriere architettoniche, in egual misura, senza pregiudicare nelle scelte un utente con deficit percettivo rispetto ad uno con deficit motorio; questo approccio universale alla disabilità si è reso necessario poichè ad ogni tipo di menomazione corrisponde un determinato ostacolo e di conseguenza saranno differenti le soluzioni progettuali da adottare per eliminare le diverse criticità. Di seguito vengono analizzate e descritte queste categorie di disabilità, così distinte:

- **DISABILITA' MOTORIA:** si intende l'insieme di malattie o disturbi, appartenenti al gruppo delle patologie invalidanti, che in modo parziale o totale limitano il movimento. Sono riscontrate principalmente dagli utenti con sedia a ruota, che ad esempio possono trovare difficoltà nel superare il dislivello causato dal gradino di un marciapiede, dal piano della carreggiata;
- **DISABILITA' SENSORIALE:** in quest'espressione sono racchiuse tre tipologie di disabilità: l'assenza totale o parziale della vista, l'assenza parziale o totale dell'udito o la compresenza di entrambe le disabilità che causano la sordocecità. L'assenza di punti di riferimento spaziali (tattili, visivi, ecc...) porta questa categoria di utenti a trovare difficoltà o provare un senso di disorientamento nell'accedere negli spazi/ambienti pubblici e ad usufruire dei servizi minimi essenziali;
- **DISABILITA' COGNITIVA:** è caratterizzata da un ritardo nello sviluppo cognitivo, che si manifesta con difficoltà nell'apprendimento anche di semplici abilità e un rallentamento dello sviluppo psico-motorio o disturbi da deficit dell'attenzione.



Il P.E.B.A. al fine di favorire un'equità di rilevanza di tutte queste categorie in tema di abbattimento delle barriere architettoniche, vuole porre ora particolare attenzione al campo delle disabilità sensoriali/percettive divise in ulteriori due categorie: visive ed uditive, che sono spesso messe in secondo piano rispetto alle disabilità di tipo motorio.

2.6 DISABILITÀ VISIVE

La disabilità visiva è stata definita dalla **legge 3 aprile 2001, n.138 "Classificazione e quantificazione delle minorazioni visive e norme in materia di accertamenti oculistici"** utilizzando principalmente due parametri che sono l'acuità visiva, ossia la nitidezza nella percezione visiva, e il campo visivo, che è l'ampiezza dell'area percepita dai due occhi; tramite questi parametri sono state elaborate cinque classi così suddivise:

- **Cecità totale:** coloro che sono colpiti da totale mancanza della vista in entrambi gli occhi; coloro che hanno la mera percezione dell'ombra e della luce o del moto della mano in entrambi gli occhi o nell'occhio migliore, oppure coloro il cui residuo perimetrico binoculare è inferiore al 3 per cento;
- **Cecità parziale:** si intendono le persone che presentano un residuo visivo non superiore a 1/10 in entrambi gli occhi o nell'occhio migliore, anche con eventuale correzione, oppure che hanno un residuo perimetrico binoculare inferiore al 30 per cento;
- **Ipovisione grave:** coloro che hanno un residuo visivo non superiore a 1/10 in entrambi gli occhi o nell'occhio migliore, anche con eventuale correzione, o coloro il cui residuo perimetrico binoculare è inferiore al 30 per cento;
- **Ipovisione medio – grave:** coloro che hanno un residuo visivo non superiore a 2/10 in entrambi gli occhi o nell'occhio migliore, anche con eventuale correzione, e coloro il cui residuo perimetrico binoculare è inferiore al 50 per cento;
- **Ipovisione lieve:** coloro che hanno un residuo visivo non superiore a 3/10 in entrambi gli occhi o nell'occhio migliore, anche con eventuale correzione, o coloro il cui residuo perimetrico binoculare è inferiore al 60 per cento.

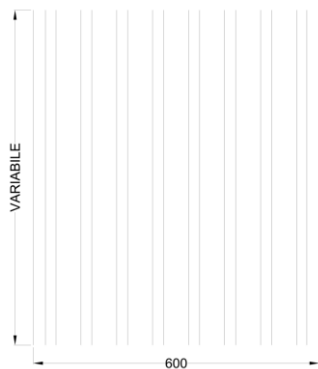
In questo scenario le barriere percettive per i non vedenti o ipovedenti consistono nell'assenza di elementi o strumenti che non siano in grado di trasmettere informazioni sulla conformazione fisica di un percorso o di un ambiente capace di suggerire una percezione di orientamento ben definita all'utente con disabilità visiva, in modo tale da rendere tali spazi totalmente fruibili ed

accessibili. Per far fronte a tali esigenze l'attuale normativa dispone che in tutte le nuove realizzazioni o opere di rifacimento che riguardino edifici e spazi pubblici, si adottino interventi utili ad eliminare le barriere architettoniche di tipo percettive/sensoriali. La maniera più efficace per raggiungere tale obiettivo oggi è la progettazione in maniera adeguata, e coerente con il contesto spaziale, di percorsi tattili con annessa segnaletica tattilo-plantare. Occorre però tenere in considerazione che questa soluzione talvolta non si rende necessaria, poichè in uno spazio aperto in cui un percorso sia fiancheggiato da un muro o da un cordolo continuo, la persona con disabilità visiva sarà già in grado di orientarsi in modo autonomo tramite il movimento del bastone che andando a toccare tali elementi indicherà la presenza della guida naturale da seguire. Maggiore attenzione invece sarà necessaria da parte dei tecnici per la segnalazione di quelle situazioni in campo aperto che potrebbero generare situazioni di disorientamento o pericolo, come il mancato avviso di un incrocio con altri percorsi o la presenza di un attraversamento pedonale.

Questo sistema informativo tattile, appena introdotto, prende il nome di LOGES, che significa "Linea di Orientamento, Guida e Sicurezza", che dal 2013 è stato sostituito da una nuova versione denominata Loges-Vet-Evolution (LVE). La parte tattile consiste in superfici dotate di rilievi studiati appositamente per essere percepiti sotto i piedi, ma anche visivamente contrastate, da installare sul piano di calpestio, per consentire a non vedenti ed ipovedenti nell'orientamento e la riconoscibilità dei luoghi e delle fonti di pericolo, come prescritto dalla normativa vigente (D.P.R. 503/1996, D.M. 236/1989, ecc.), da installarsi in spazi e strutture pubbliche e private. Tale sistema è basato sull'utilizzazione di percorsi e di segnali tattili. I primi sono piste costituite da elementi modulari di pavimentazione a rilievo (in gres porcellanato, in conglomerato cementizio o in PVC speciale per esterni o per interni); i percorsi tattilo-vocali LVE sono necessari per superare le barriere senso-percettive che impediscono la mobilità dei disabili visivi in ampi spazi (sia all'interno di edifici pubblici o privati aperti al pubblico, sia all'esterno) in cui manchino efficaci guide naturali. Essi forniscono informazioni di tipo direzionale e avvertimenti situazionali (presenza di un pericolo, di un incrocio, di un servizio, necessità di procedere con cautela ecc.). I segnali tattili sono invece indicazioni puntuali disposte sulla pavimentazione per segnalare la fermata di un autobus, il punto dove è collocato il semaforo acustico, l'ingresso di uffici pubblici ecc.

Il linguaggio di **Loges-Vet-Evolution** è composto da due tipologie di codici, così suddivisi:

- **Codici fondamentali:**

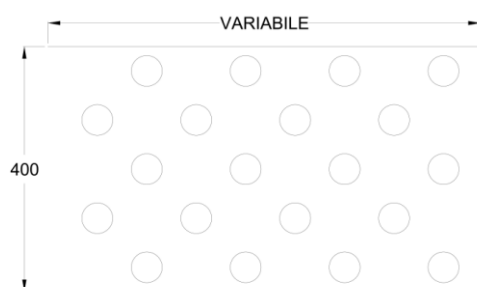


DIREZIONE RETTILINEA: è costituito da una serie di scanalature parallele al senso di marcia; i cordoli o barre che delimitano i canali debbono avere una larghezza ed un rilievo appositamente studiati, necessari e sufficienti per essere facilmente percepiti, senza peraltro costituire impedimento o disagio nella deambulazione né ai normodotati né alle persone con disabilità motorie.

I canaletti in tal modo formati svolgono la funzione di un vero e proprio binario per la punta del bastone bianco. A tale scopo, il fondo dei canali deve essere assolutamente liscio per consentire un migliore scivolamento, mentre la parte alta dei cordoli è ruvida in funzione antisdrucchiolo.

La larghezza del percorso guidato o pista tattile è di cm 60.

Questo codice viene facilmente ed intuitivamente riconosciuto dal non vedente come segnale di DIREZIONE RETTILINEA, in quanto lo scalino netto presente fra il fondo dei canaletti e la parte superiore dei cordoli informa ad ogni passo il suo senso cinestesico dell'esistenza di un dislivello regolare e parallelo al suo senso di marcia.



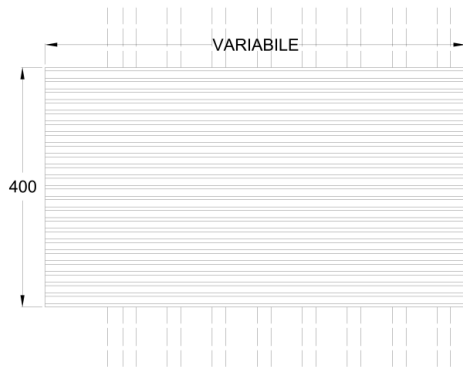
ARRESTO/PERICOLO: è una banda recante delle calotte sferiche rilevate con gradualità di circa 5 mm rispetto al piano dal quale si sollevano, disposte a reticolo diagonale. Tale altezza è necessaria affinché esse vengano sicuramente avvertite sotto i piedi e per

rendere scomoda una prolungata permanenza sopra di esse. Questo segnale indica alla persona con disabilità visiva il divieto di superarlo per l'esistenza, al di là di esso, di un pericolo.

Tale Codice è usato in ambito internazionale anche per segnalare la zona di rispetto sul margine delle banchine ferroviarie o delle metropolitane e, in questi casi, la sua colorazione sarà gialla; la sua larghezza deve essere necessariamente di almeno cm

40, onde evitare che possa essere involontariamente scavalcato senza che vi capiti sopra un piede, mentre la sua lunghezza deve coprire l'intera zona di pericolo.

- **Codici di secondo livello:**



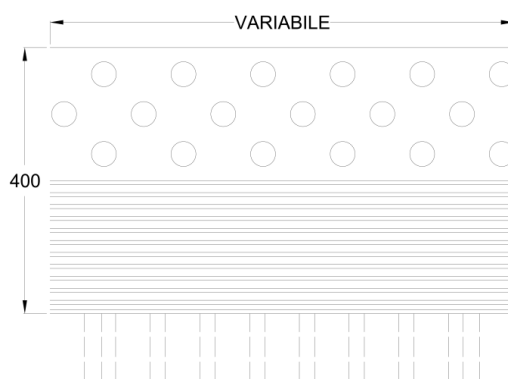
ATTENZIONE SERVIZIO: Come dice il nome, serve a far prestare una generica attenzione o a segnalare la presenza di un servizio adiacente alla pista tattile.

Esso ha ragione di essere impiegato soltanto quando sia inserito in un percorso guidato o pista tattile, dato che in questa situazione verrà ben

individuato sotto i piedi come assenza dei cordoli del Codice di DIREZIONE

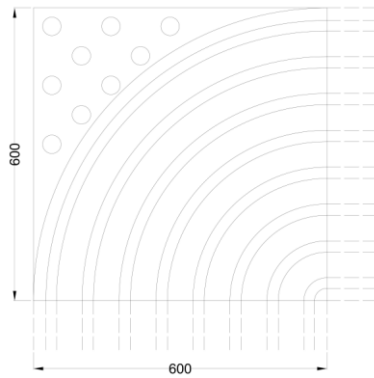
RETTILINEA, mentre con la punta del bastone bianco che scorre nei canaletti, viene avvertito sotto forma di una tipica vibrazione provocata dalla righettatura trasversale al percorso.

Quindi non va mai posto come segnale isolato.



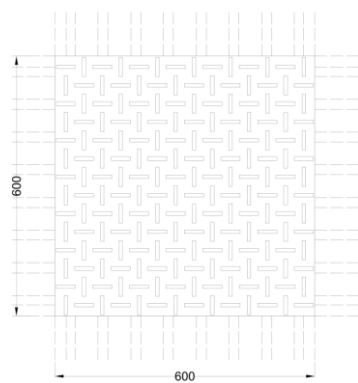
PERICOLO VALICABILE: è costituito dalla combinazione di due codici: una striscia di Codice di ATTENZIONE/SERVIZIO di 20 cm, seguita immediatamente da una striscia di Codice di ARRESTO/PERICOLO, anch'essa di 20 cm; si pone a protezione di una zona che deve essere impegnata

con molta cautela come un attraversamento pedonale o una scalinata in discesa (disegno n. 8). Il Codice di PERICOLO VALICABILE può anche essere installato al di fuori di una pista tattile, dato che la Legge fa obbligo di segnalare anche scalinate o scivoli raggiungibili senza l'ausilio del percorso guida. In questo caso, per maggiore sicurezza, si può anche ripetere il segnale 2 volte di seguito.



della curva del tutto automatica.

SVOLTA OBBLIGATA A 90°: è utilizzato per raccordare efficacemente ad angolo retto due tratti di percorso rettilineo; è un quadrato di cm 60 di lato, recante canali curvilinei, perfettamente in asse con quelli del Codice di DIREZIONE RETTILINEA, molto apprezzati dai non vedenti perché agevolano l'incanalamento della punta del bastone e rendono l'effettuazione



INCROCIO A “+” o a “T”: E' costituito da una superficie di forma quadrata, di 60cm di lato, recante dei segmenti di piccole dimensioni disposti a scacchiera, perpendicolarmente gli uni rispetto agli altri, in modo che la punta del bastone avverta un ostacolo di lieve entità attraverso la percezione di una serie di leggeri urti.

Per approfondire in maniera più dettagliata tutto quello che concerne il sistema Loges-Vet-Evolution si rimanda alla consultazione delle **“Linee guida per la progettazione di Loges-Vet-Evolution”**.

2.7 DISABILITÀ UDITIVE

Innanzitutto bisogna fare una breve distinzione tra sordità e ipoacusia, sono entrambi dei problemi di udito che si distinguono per il grado di gravità del problema. La sordità è intesa come la completa assenza dell'udito in un orecchio – anacusia – o in entrambe le orecchie – cofosi. L'ipoacusia, invece, è la diminuzione dell'udito in una o entrambe le orecchie.

La sordità può essere definita come la disfunzione o la lesione più o meno grave della funzione uditiva che compromette la capacità di processare in modo adeguato i suoni. Le parole, infatti, per essere decodificate ed elaborate dal nostro sistema nervoso centrale, devono prima essere ricevute dall'orecchio. Il Bureau International d'Audiophonologie, ha distinto la sordità

in **quattro differenti gradi** in relazione alla gravità della perdita dell'udito misurata in Decibel (dB). Secondo questa suddivisione, la sordità si divide in **lieve, moderata, grave e profonda**.

L'ipoacusia è un problema dell'udito che si manifesta quando non si sentono bene i suoni o non si capiscono bene le parole e può colpire una o entrambe le orecchie. L'ipoacusia colpisce soprattutto le persone anziane: essa, infatti, dipende dall'invecchiamento fisiologico dell'organo uditivo che provoca la presbiacusia. Esistono tre differenti tipi di ipoacusia:

- **Ipoacusia trasmissiva:** la malattia interessa la parte più esterna dell'orecchio ovvero il condotto uditivo, la membrana del timpano e gli ossicini presenti all'interno del timpano;
- **Neurosensoriale:** colpisce il nervo acustico che è quello che conduce il suono alla specifica area uditiva del cervello;
- **Ipoacusia mista:** ha sia una componente trasmissiva che neurosensoriale.

Bisogna ora considerare la percezione che la società ha della sordità: questa viene considerata come una disabilità invisibile in quanto non viene immediatamente percepita all'esterno, determinando così ripercussioni negative sulle attività sociali di chi ne ha afflitto, dal lavoro all'istruzione, finendo per rimanere nascosta fino al momento dell'avvio di una comunicazione diretta con un altro utente, risultando dunque un deficit molto più difficile da rilevare rispetto alle altre disabilità viste in precedenza. Questo aspetto sociale non solo incide in maniera negativa nel rapporto con le altre persone, ma considerata la sua natura di invisibilità questa si è riflessa anche nel quadro normativo che presenta interventi frammentati e poco incisivi, rivolti quasi esclusivamente al settore della comunicazione tramite gli interpreti del linguaggio dei segni (LIS, Lingua dei Segni Italiana). Questo atteggiamento non deve incentivare a sottovalutare la disabilità uditiva, ma anzi, come già detto in precedenza, questo Piano pone tra le sue finalità quella di favorire equità di valorizzazione di tutte le disabilità nel processo di analisi e progettazione di soluzioni volte a favorire l'eliminazione delle barriere architettoniche, nella maniera più omogenea possibile. Proprio per questo i tecnici avranno l'onere, non solo di applicare rigorosamente la normativa già vigente, ma anche di integrare le soluzioni di superamento degli ostacoli con interventi progettuali volti a stimolare il campo visivo nel riconoscere immediatamente situazioni di pericolo o nel comprendere segnali utili all'orientamento nei vari spazi urbani o negli ambienti interni degli edifici.

In tal senso il P.E.B.A. suggerisce alcune soluzioni progettuali a puro carattere generale, con l'intenzione di indicare la possibile strada maestra per la risoluzione di questo tipo di ostacoli, ad esempio:

- organizzazione della segnaletica in modo progressivo e con un linguaggio semplice e comprensibile;
- scelta accurata dei diversi cromatismi e della dimensione della segnaletica e dei testi;
- progettazione dell'illuminazione della segnaletica in modo che non arrechi bagliori o riflessi alla vista delle persone non udenti, impedendogli di comprendere in modo chiaro il movimento labiale dell'interlocutore;
- progettazione della sequenza segnaletica che garantisca autonomia di mobilità.
- presenza di personale formato alla comunicazione tramite LIS negli info-point o reception di edifici pubblici.

In riferimento all'ultimo punto, merita un particolare approfondimento la **LIS**, acronimo di **“Lingua Italiana dei Segni”**. È una lingua dotata di proprie regole grammaticali, morfologiche e lessicali, evolutasi nel tempo articolando una struttura che usa sia componenti manuali che componenti non-manuali come la postura o l'espressione facciale. Si tratta dunque di un linguaggio di tipo visivo-gestuale che consente accesso paritario alla comunicazione a tutte le persone non udenti, anche in situazioni dove le condizioni ambientali o di illuminazione non permettono altri tipi di comunicazione, come ad esempio nelle discoteche.

Va ricordato inoltre che l'Italia, dopo anni di lotta delle associazioni di categoria, ha riconosciuto il **19 maggio 2021** la propria lingua dei segni nazionale tramite l'**Art. 34-ter del Decreto Sostegni** che recita: *“La Repubblica riconosce, promuove e tutela la lingua dei segni italiana (LIS) e la lingua dei segni italiana tattile (LIST)”*; l'articolo riconosce inoltre le figure dell'interprete LIS e dell'interprete LIST quali professionisti specializzati nella traduzione e interpretazione rispettivamente della LIS e della LIST.

Alla luce di quanto detto, il Piano in oggetto in fase di redazione e sviluppo, non andrà considerato semplicemente come un prontuario o un manuale che suggerisce soluzioni tecniche da mettere in atto per eliminare le barriere architettoniche fisiche e percettive presenti sul territorio comunale, ma anche, in maniera più universale, come una strategia in grado di programmare misure di sensibilizzazione della comunità nella sua interezza, al tema della disabilità, pianificando in maniera strutturata provvedimenti che avranno l'obiettivo di

migliorare sensibilmente, nell'ambito dell'accessibilità, della sicurezza e del comfort, il tessuto urbano e sociale del Comune di Pescara. Il presente P.E.B.A., non tratterà in maniera puntuale la risoluzione delle singole criticità esistenti in edifici e spazi pubblici all'interno del territorio comunale (eccezion fatta per il "Progetto Pilota"), rivestendo questo compito alle fasi attuative. Questo piano è stato ideato e redatto con l'obiettivo di fornire all'Amministrazione, uno strumento meta-progettuale in grado di guidare i tecnici in maniera programmatica, tramite linee guida e la proposta di soluzioni ad hoc, sino alla concreta rimozione di ostacoli e barriere architettoniche fisiche e percettive.

2.8 FINALITA' DEL PIANO

Nel corso degli ultimi decenni, sono stati condotti enormi passi avanti in materia di disabilità, non solo sul fronte legislativo attraverso l'introduzione del P.E.B.A., ma anche in ambito etico-sociale, rispetto al quale, tramite lunghe e difficili battaglie, oltre che ad eventi di caratura storica, come la già citata Convenzione delle Nazioni Unite, è stato possibile sensibilizzare su scala globale l'opinione pubblica sul concetto di disabilità.

La diffusione di una nuova consapevolezza etica spinge a comprendere come questa sia una condizione non soltanto riferita e limitata alla dimensione medico/scientifica ma riguardi anche in maniera diretta la dimensione dell'inclusività sociale. Questo ha permesso di promuovere e intraprendere soluzioni progettuali e scelte amministrative atte a trasformare le città in ecosistemi interconnessi in cui progressivamente, un intervento dopo l'altro, si riesca a creare un ambiente urbano completamente accessibile e fruibile, in cui i servizi in esso erogati siano alla portata di tutti, senza precludere mai nessuna fascia d'utenza, da quella dei normodotati fino alle fasce più fragili composte appunto da disabili, anziani, ecc...

Alla luce di quanto detto, è necessario ora tradurre questa sensibilità sociale che si è venuta a creare intorno al tema della disabilità e alle annesse direttive, in un Piano per la città di Pescara che non sia, solo un "manuale" con una serie di regole e norme tecniche, bensì un documento nelle mani dell'Ente per conseguire anche altre finalità in ambito sociale, di non secondaria importanza, come:

- indicare ai progettisti i principi del "Design for All" per creare nuovi spazi collettivi accessibili ed inclusivi per tutte le fasce di utenti appartenenti alla società;
- promuovere ed organizzare eventi che sensibilizzino la comunità sul tema della disabilità;

- interfacciarsi e coordinarsi in maniera interdisciplinare con altri piani strategici vigenti od iniziative pubbliche e private al fine di favorire integrazione sociale;
- essere uno strumento plasmabile ed aggiornabile secondo le varie esigenze progettuali/amministrative;
- garantire cooperazione e trasparenza delle informazioni anche tramite l'uso della rete.

È incontrovertibile ritenere il P.E.B.A. uno strumento bivalente, capace di guidare i tecnici nella migliore scelta possibile in materia di progettazione per il superamento delle barriere architettoniche, ed al contempo vincolare l'amministrazione a portare l'attenzione sul tema della disabilità tramite la promozione di iniziative ed incontri con la comunità.

2.9 ELABORAZIONE ED ARTICOLAZIONE DEL PIANO

Parallelamente al progressivo aumentare della sensibilizzazione e dell'interesse sociale nei confronti della disabilità, sono evolute anche le modalità con la quale vengono articolati i P.E.B.A., passando da una prima fase in cui venivano concepiti come vademecum progettuali a servizio dei tecnici, ad una formulazione più recente in cui, come è stato sottolineato più volte, sia diventato uno strumento strategico meta-progettuale a servizio dell'intera comunità, tramite l'amministrazione che ne risulta promotrice e portavoce.

Ovviamente lo stesso principio vale per la realizzazione del presente Piano, che non vuole limitarsi ad essere un semplice manuale di buone pratiche per il superamento concreto delle barriere architettoniche, ma ambisce ad essere uno strumento organico in continuo sviluppo e aggiornamento, con il quale l'Ente potrà indirizzare anche scelte sociali sul territorio di Pescara con l'intento di informare e supportare i cittadini disabili e svolgere una funzione di prevenzione per l'insorgere di altre barriere architettoniche che andrebbero a gravare su uno scenario urbano già variegato ed eterogeneo. Inoltre questo tipo di approccio ha permesso di articolare il P.E.B.A. di Pescara in modo da non vincolare in maniera eccessiva la valutazione delle migliori soluzioni risolutive per ogni tipo di criticità da parte dei tecnici, in modo tale da lasciare a quest'ultimi la possibilità di avere un buon raggio d'azione nelle scelte da effettuare, senza comunque prescindere dai parametri che saranno successivamente definiti in questo Piano o dalle risorse finanziarie che saranno effettivamente disponibili per ogni singolo caso.

Tra le logiche per la redazione del presente P.E.B.A., un ruolo importante è stato giocato dal criterio della "priorità", questo parametro sarà fondamentale non solo per lo sviluppo del Piano

in sè ma anche e soprattutto nelle fasi decisionali successive, per guidare la gerarchia degli interventi da mettere in atto per l'eliminazione delle barriere architettoniche all'interno di uno specifico ambito territoriale (o circoscrizione) o ambito tipologico (come puntualmente illustrato nei paragrafi 3.2 e 3.3), sempre in rapporto alla quantità di risorse finanziarie disponibili, in modo tale da conseguire una scelta preventiva su dove e come direzionare questi fondi e poter gestire queste opportunità in base alle reali esigenze dei servizi da erogare per gli utenti disabili, garantendo equità e omogenea redistribuzione degli interventi all'interno del territorio comunale.

Per quanto concerne la corretta progressività del Piano nelle sue future fasi di aggiornamento e monitoraggio, sarà sicuramente produttivo valutare l'inclusione di cittadini e associazioni di categoria nelle scelte amministrative e sociali che interesseranno gli interventi risolutivi da adottare per contrastare le criticità emerse durante la campagna di rilievo dello stato di fatto.

Il dialogo e la condivisione di informazioni e dati tra Ente ed utenti, agevolabile anche da tramite il web, sarà necessario per garantire un percorso partecipato ed una più rapida individuazione delle situazioni critiche da risolvere in maniera più urgente per garantire una migliore risposta qualitativa degli interventi da mettere in atto.

Nella fase analitica durante la redazione del P.E.B.A. sono stati considerati e studiati anche tutti gli altri piani di programmazione e pianificazione già presenti e vigenti sul territorio comunale Pescara; quest'operazione si è stata indispensabile per tracciare un percorso comune ed omogeneo tra i vari strumenti organizzativi, evitando sovrapposizioni tra di essi e cercando al contempo di far "comunicare" i contenuti e le direttive dell'uno con l'altro, come è avvenuto nel caso del **P.U.M.S. (Piano Urbano Mobilità Sostenibile)**.

Si propone di seguito una scaletta riassuntiva che descrive in breve ed in modo più significativo le varie fasi di articolazione del **P.E.B.A.**:

- **Redazione del Piano:**

- definizione di parametri e standard utili alla fase decisionale e progettuale;
- razionalizzazione e perimetrazione del territorio comunale di Pescara in aree ben definite;
- realizzazione di schede di rilievo da utilizzare durante la campagna di rilievo;
- definizione dei primi interventi standard risolutivi più idonei all'abbattimento delle barriere architettoniche fisiche e percettive;
- indicazioni sulle azioni di prevenzione alla formazione di nuove barriere e criticità;

- monitoraggio della compatibilità delle misure contenute nel P.E.B.A. con gli altri piani urbanistici vigenti del Comune di Pescara;
- predisposizione di un “Progetto Pilota” che indichi in maniera chiara le metodologie di rilievo per un sopralluogo “tipo” e le annesse proposte progettuali risolutive.
- **Adozione e pubblicazione:**
 - adozione del P.E.B.A. da parte dell’amministrazione;
 - fase di deposito finalizzata a raccogliere eventuali osservazioni e integrazioni;
 - approvazione del P.E.B.A. e diffusione dei suoi contenuti tramite i canali istituzionali del Comune di Pescara.
- **Campagna di rilievo:**
 - individuazione degli ambiti territoriali o degli ambiti tipologici su cui dirigere i sopralluoghi;
 - censimento tramite schede di rilievo dei dati e delle criticità emersi dallo stato di fatto;
 - proposte progettuali risolutive tramite interventi e costi standard;
 - calcolo del coefficiente di priorità dei luoghi censiti;
 - aggiornamento dell’elenco della gerarchia delle priorità;
 - aggiornamento della matrice dei livelli di incidenza delle macro-categorie di barriere architettoniche;
- **Attuazione interventi E.B.A.:**
 - programmazione e scelta degli interventi per l’eliminazione delle barriere architettoniche;
 - cantierizzazione dei progetti selezionati;
 - monitoraggio e verifica degli interventi risolutivi.



Contemporaneamente alla messa in opera degli interventi necessari all'eliminazione delle barriere architettoniche, si renderanno indispensabili i processi di monitoraggio e valutazione. Con monitoraggio si intende quella fase di controllo dello stato di avanzamento di tutti i progetti che faranno parte del ventaglio di soluzioni inserite nel P.E.B.A.; con valutazione invece si intende giudicare tutte le informazioni raccolte durante il processo monitoraggio per stabilire in fase pre-progettuale se sono necessarie modifiche o integrazioni agli interventi ed in fase post-progettuale per valutare, appunto, la reale efficacia dei progetti selezionati nei confronti delle criticità presenti. Quest'ultima fase è molto importante poiché potrà indicare in maniera accurata se un intervento è stato, in ambito qualitativo e quantitativo, risolutivo del problema oppure se si renderà necessario rimodulare la risposta in maniera alternativa.

2.10 COMUNICAZIONE, PARTECIPAZIONE E FORME DI INTERAZIONE ONLINE

Al fine di creare un percorso di condivisione e confronto, si ritiene di particolare interesse attivare delle forme di partecipazione tra cittadini, portatori d'interesse e Amministrazione nell'individuazione delle criticità e nelle scelte progettuali risolutive di interesse comune, in

modo tale da ottenere feedback e suggerimenti migliorativi che possano, in alcuni contesti, sfuggire a tecnici e progettisti. Altresì, si ritiene che promuovere eventi e iniziative in cui incontrarsi sia utile per potersi confrontare sulle fasi di aggiornamento e sviluppo del Piano, in modo tale da stimolare e aiutare il progressivo raggiungimento degli obiettivi prefissati.

Per quanto riguarda invece le interazioni virtuali, l'Ente è già dotato di uno sportello telematico polifunzionale sul quale è possibile inviare istanze per l'erogazione di vari servizi, come ad esempio:

- iscrizione dei bambini a scuola;
- richiesta per il servizio di scuolabus;
- richiesta per la carta d'identità elettronica;
- accesso agli atti,
- anagrafica.

Questo processo ha avviato la digitalizzazione della burocrazia, permettendo al contempo agli utenti più deboli di poter usufruire di un ampio spettro di servizi essenziali direttamente da casa, tramite l'utilizzo del computer o dello smartphone. A tal fine, ogni anno vengono progressivamente integrati ed attivati nuovi servizi virtuali rivolti ai cittadini, semplificando e velocizzando il coordinamento della miriade di processi amministrativi, assicurando una maggiore accessibilità e trasparenza delle informazioni.

Un ulteriore passo avanti è stato fatto recentemente con lo sblocco dei fondi del PNRR per il Comune di Pescara riferiti alla misura "1.4.1 - Esperienza del cittadino nei servizi pubblici" che avrà l'obiettivo di realizzare degli interventi di miglioramento della qualità e della fruibilità dei siti web della Pubblica Amministrazione e dei servizi pubblici digitali mettendo a disposizione di tutti i cittadini, servizi e informazioni, fruibili e accessibili tramite un'interfaccia sviluppata secondo le linee guida AGID, che consentirà un'esperienza in rete migliorata anche per gli utenti con deficit sensoriali.





CAPITOLO 3

DEFINIZIONE AMBITI D'INTERVENTO

P

E

B

A

3.1 CRITERI ADOTTATI

La dimensione urbana della città di Pescara è estesa e caratterizzata da una molteplicità di scenari, pertanto è stato indispensabile definire ambiti d'intervento omogenei e significativi, che saranno oggetto di una successiva programmazione degli interventi. Di conseguenza è stata operata una perimetrazione del territorio che permetterà di circoscrivere gli ambiti di intervento in aree definite, così da programmare ed organizzare in maniera sistematica le attività successive.

Gli ambiti sono stati definiti secondo caratteristiche tipologiche e territoriali, e hanno ad oggetto aree specifiche della città, edifici strategici e sistema di connessioni, aree e zone oggetto di interventi di riqualificazione già interessate da strumenti di pianificazione e programmatici.

Questa operazione riveste un ruolo fondamentale per:

- programmare e organizzare le campagne di rilievo con una metodologia strutturata secondo parametri logici, per indagare le criticità presenti;
- ottenere un coefficiente specifico per ogni percorso urbano o edificio/spazio collettivo preso in esame;
- definire le "priorità d'intervento" sulle quali l'Ente dovrà adoperarsi per agire in maniera più tempestiva.

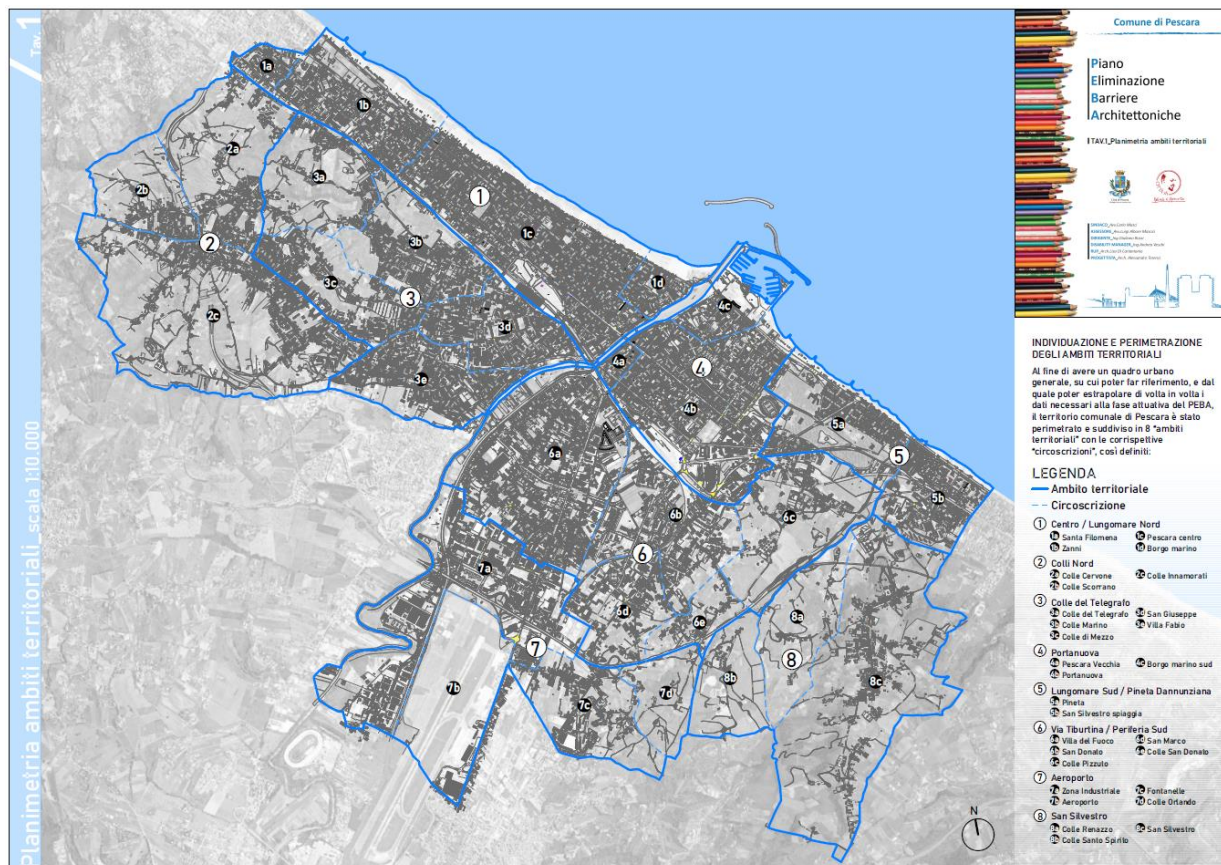
3.2 AMBITI TERRITORIALI

Seguendo un criterio orografico territoriale comparato ed integrato con i dati sulla densità abitativa, i flussi e sulla presenza puntuale dei servizi pubblici e privati, è stato possibile suddividere il variegato sistema urbano Pescara in 8 zone omogenee definite **"ambiti territoriali"**, a loro volta ripartiti secondo un sistema di sub-aree definite **"circoscrizioni"**, al fine di garantire una programmazione e gestione degli interventi per l'abbattimento delle barriere architettoniche nella maniera più rigorosa e razionale possibile.

Delineare questi ambiti territoriali è utile soprattutto per le fasi successive alla redazione del P.E.B.A., agevolando l'organizzazione delle campagne di rilievo da condurre al fine di valutare la situazione dello stato di fatto dei luoghi e censire le criticità che ostacolano l'accessibilità e la libertà di movimento degli utenti disabili, ed allo stesso tempo permetterà all'Ente, tramite il coordinamento del Disability Manager, di indirizzare scelte e risorse finanziarie con una metodologia più mirata.

In particolare, gli edifici e gli spazi pubblici saranno oggetto di uno studio preliminare più approfondito tramite una divisione di entrambi per ambiti tipologici.

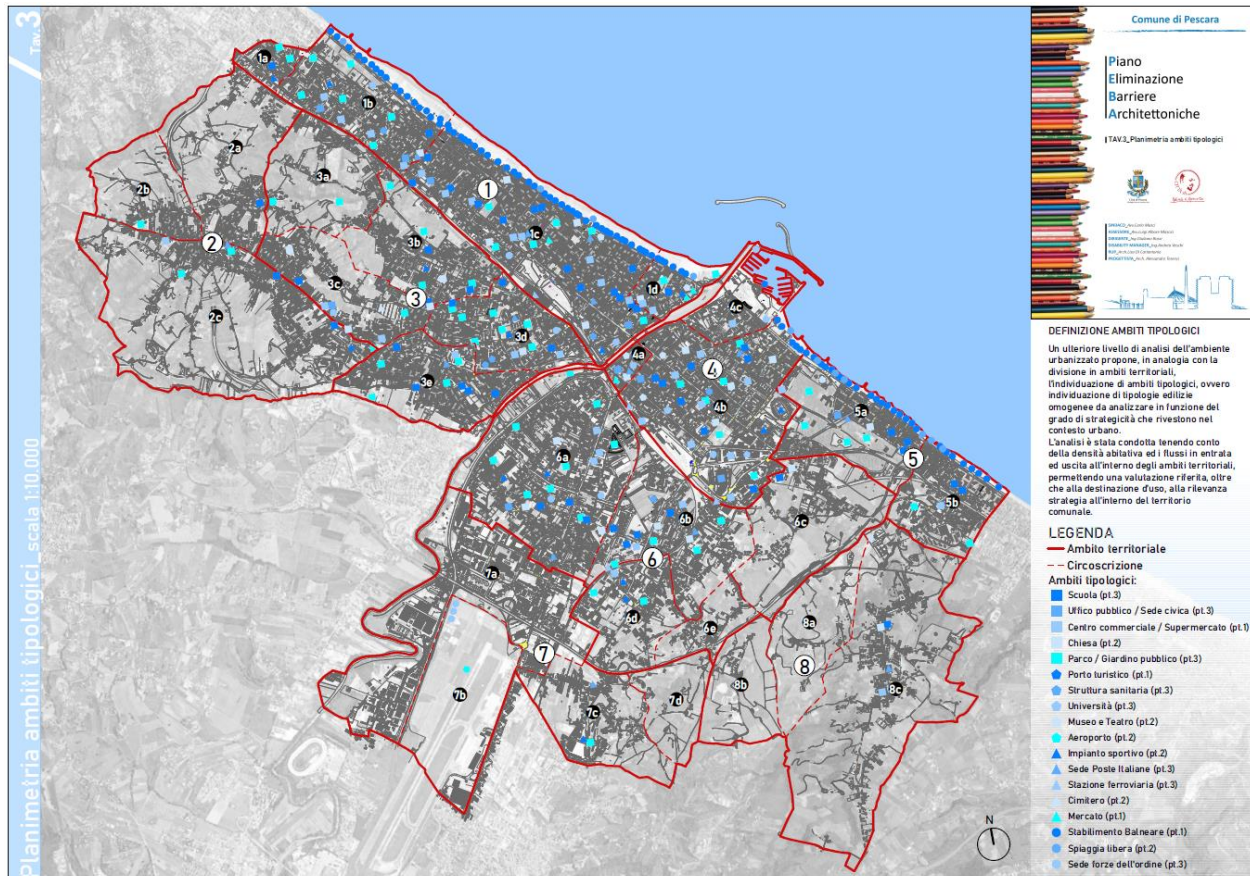
Si riporta di seguito l'estratto dell'elaborato **"Tav.1 Planimetria ambiti territoriali"**, nel quale è rappresentata la perimetrazione degli 8 ambiti territoriali e delle corrispettive circoscrizioni.



3.3 AMBITI TIPOLOGICI

Un ulteriore livello di analisi dell'ambiente urbanizzato propone, in analogia con la divisione in ambiti territoriali, l'individuazione di ambiti tipologici, ovvero individuazione di tipologie edilizie omogenee da analizzare in funzione del grado di strategicità che rivestono nel contesto urbano. L'analisi è stata condotta tenendo conto della densità abitativa ed i flussi in entrata ed uscita all'interno degli ambiti territoriali, permettendo una valutazione riferita, oltre che alla destinazione d'uso, alla rilevanza strategica all'interno del tessuto urbano.

Gli **"ambiti tipologici"** individuati sono esplicitati in maniera puntuale per ogni singolo ambito territoriale nelle tavole di micro-zonizzazione allegate a questo Piano, ma per un prospetto più ampio e generale si rimanda alla consultazione dell'elaborato grafico **"Tav.3 Planimetria ambiti tipologici"** che si riporta anche qui di seguito.



Dalla legenda si nota la suddivisione puntuale che è stata realizzata per ogni ambito tipologico, a seconda della destinazione d'uso o del servizio erogato alla cittadinanza. Per una più chiara comprensione dei contenuti, si descrivono di seguito tutti gli edifici e gli spazi pubblici presenti nell'elenco degli ambiti tipologici selezionati, con annesso coefficiente di strategicità associato ad ognuno di esso.

- **Scuola (pt.3):** sono stati considerati gli istituti scolastici di vario grado, dagli asili nido alle scuole secondarie di secondo grado.
- **Uffici pubblici/Sedi civiche (pt.3):** sono state considerate tutte le strutture che per destinazione d'uso erogano servizi utili alla collettività, come ad esempio uffici comunali o sedi giudiziarie.
- **Centri commerciali/Supermercati (pt.1):** anche se di carattere prevalentemente privato, si è voluto individuare anche questa tipologia d'ambito riguardante il commercio, per una maggiore ampiezza e completezza di informazioni.
- **Luoghi di culto (pt.2):** sono stati considerati tutti gli edifici e i locali di culto dove si recano i fedeli di ogni credo per pregare.

- **Parchi/Giardini pubblici (pt.3):** sono state considerate tutte le aree verdi presenti nel territorio urbano, dal piccolo parco giochi fino alla Pineta Dannunziana, destinate all'accesso pubblico.
- **Porto turistico (pt.1):** si intende lo spazio nel quale ricade il "Porto Turistico Marina di Pescara".
- **Strutture sanitarie (pt.3):** si intendono quelle strutture che erogano servizi di tipo sanitario e socio-assistenziali al cittadino, come ad esempio l'Asl o l'Ospedale Civile "Santo Spirito".
- **Università (pt.3):** si intende la sede universitaria Pescara su Viale Pindaro, del polo "Università degli Studi G. d'Annunzio Chieti – Pescara".
- **Musei e teatri (pt.2):** sono stati considerati tutti i musei e luoghi d'arte e cultura presenti sul territorio.
- **Aeroporto (pt.2):** è stato preso in considerazione l'Aeroporto Internazionale d'Abruzzo "Pasquale Liberì".
- **Impianti sportivi (pt.2):** sono state prese in considerazione tutte le strutture, composte anche da più aree, preposte allo svolgimento di attività motorie e competizioni sportive.
- **Poste (pt.3):** sono stati considerati tutti gli edifici che svolgono servizi postali di proprietà delle "Poste Italiane".
- **Stazione ferroviaria (pt.3):** sono state considerate le quattro stazioni presenti a Pescara: Stazione Centrale, Stazione Portanuova, Stazione Tribunale e Stazione S. Marco.
- **Cimitero (pt.2):** si fa riferimento alle due strutture cimiteriali presenti sul territorio, ovvero il cimitero di Colle Madonna e il cimitero di San Silvestro.
- **Mercato (pt.1):** sono state considerate le strutture coperte nelle quali avvengono attività di commercio di prodotti a carattere prevalentemente alimentare.
- **Stabilimento balneare (pt.1):** sono state prese in considerazione tutte le attività turistiche sulla riva del mare attrezzate per la balneazione.
- **Spiaggia libera (pt.2):** sono state considerate tutte quelle aree demaniali marittime non date in concessione e disponibili gratuitamente e liberamente al pubblico.
- **Sede forze dell'ordine (pt.3):** sono state considerate tutte le strutture operative sede delle forze dell'ordine, quali: Carabinieri, Polizia di Stato, Guardia di Finanza, Polizia Locale e Vigili del Fuoco

3.4 INDIVIDUAZIONE E PERIMETRAZIONE DEGLI AMBITI D'INTERVENTO (TERRITORIALI)

Al fine di avere un quadro generale, su cui poter far riferimento, e dal quale poter estrapolare di volta in volta i dati necessari alla fase attuativa del PEBA, il territorio comunale di Pescara è stato perimetrato e suddiviso in 8 ambiti territoriali con le corrispettive circoscrizioni, così definiti:



- **ZONA 1 - Centro/Lungomare Nord:** area prevalentemente pianeggiante, situata a Nord del fiume Pescara, posta tra arenile e collina; le due arterie stradali principali che l'attraversano sono Viale della Riviera e Via Nazionale Adriatica Nord; in questa zona si denota un'alta densità di urbanizzazione e di servizi a disposizione che ne fanno una delle aree con i flussi in entrata ed uscita più elevati dell'intero comune;

Le **circoscrizioni** che caratterizzano la **Zona 1** sono:

- **1a_Santa Filomena**
- **1b_Zanni**
- **1c_Pescara centro**
- **1d_Borgo marino**



- **ZONA 2 - Colli Nord:** area collinare, situata a Nord ovest del comune, l'arteria stradale principale che l'attraversa è Via di Sotto; in questa zona, dove l'urbanizzazione è prevalentemente residenziale, i servizi a disposizione sono tra i più bassi del comune e di conseguenza ne risentono anche i flussi;

Le **circoscrizioni** che caratterizzano la **Zona 2** sono:

- **2a_Colle Cervone**
- **2b_Colle Scorrano**
- **2c_Colle Innamorati**



- **ZONA 3 - Colle del Telegrafo:** area collinare, situata a Nord Ovest del comune tra "Zona

2" e il fiume Pescara, le arterie stradali principali qui sono varie, da Via di Sotto a Strada Colle di Mezzo che conducono fino alla Zona 2, passando per Via Arapietra, via Rigopiano e via Fonte Romana che conducono ad alcune delle infrastrutture più importanti della città come l'Ospedale Civile e la Stazione Centrale; anche in questa zona l'urbanizzazione prevalente è di tipo residenziale ma i servizi a disposizione sono più elevati rispetto alla "Zona 2" e di conseguenza i flussi sono maggiori;

Le **circoscrizioni** che caratterizzano la **Zona 3** sono:

- **3a_Colle del Telegrafo**
- **3b_Colle Marino**
- **3c_Colle di Mezzo**
- **3d_San Giuseppe**
- **3e_Villa Fabio**

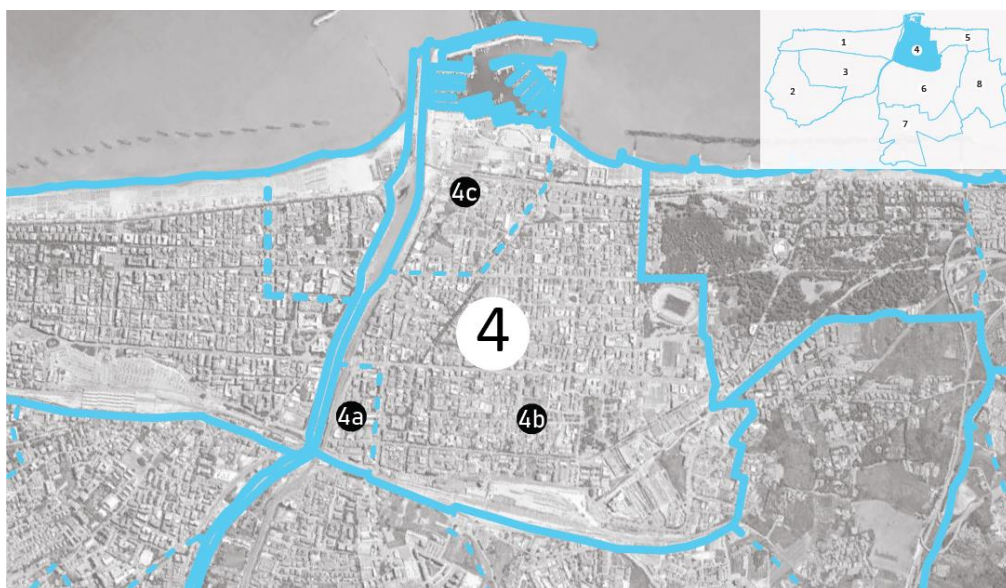


- **ZONA 4 - Portanuova:** area prevalentemente pianeggiante, situata a Sud del fiume Pescara, posta tra arenile e collina (come zona 1), qui si trovano le arterie stradali con il più alto flusso di traffico del comune e sono: l'Asse Attrezzato, il Lungomare Colombo, Via G.Marconi, Viale G. D'Annunzio, Viale V. Pepe e Viale della Pineta che conducono a infrastrutture altrettanto importanti della città, come: l'Università, lo Stadio, la Stazione di Portanuova, il Tribunale ed il Porto Turistico di conseguenza i servizi a disposizione in quest'area sono tra i più elevati del comune;

Le **circoscrizioni** che caratterizzano la **Zona 4** sono:

- **4a_Pescara Vecchia**

- **4b_Portanuova**
- **4c_Borgo marino sud**



- **ZONA 5 – Lungomare Sud / Pineta Dannunziana:** area pianeggiante, situata a Sud del comune, sotto “Zona 4”, le due arterie stradali principali sono Viale Primo Vere e la Nazionale Adriatica; in questa zona dove l’agglomerato urbano si insedia tra l’arenile e la pineta Dannunziana i servizi a disposizione sono di media entità così come i flussi che ne conseguono;

Le **circoscrizioni** che caratterizzano la **Zona 5** sono:

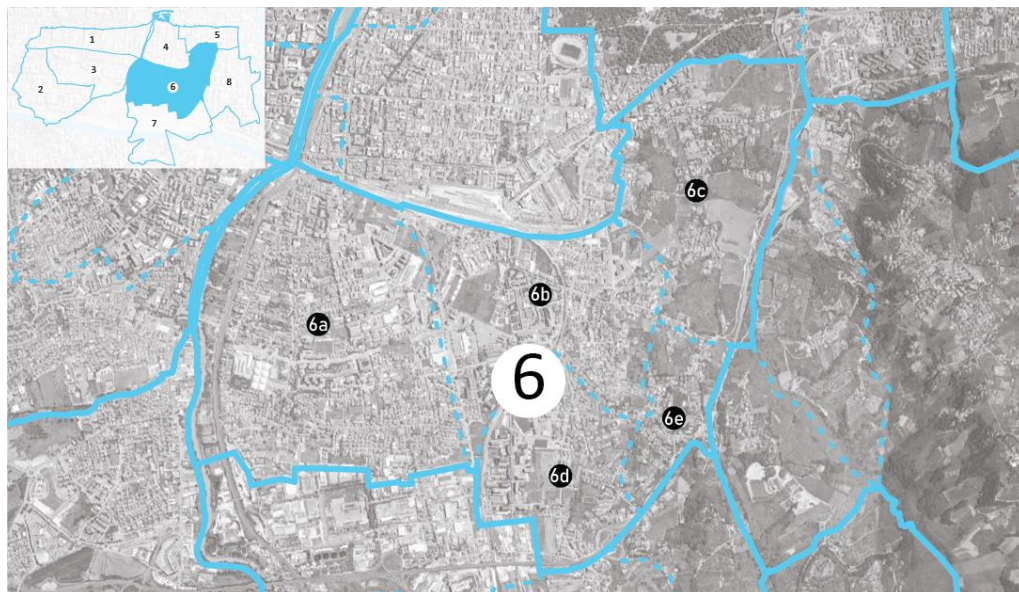
- **5a_Pineta**
- **5b_San Silvestro spiaggia**



- **ZONA 6 – Via Tiburtina / Periferia Sud:** area prevalentemente pianeggiante, situata a Sud del fiume Pescara, tra “Zona 4” e “Zona 7”; le arterie stradali principali sono Via Tiburtina, Via Tirino, Via Salara Vecchia, Via Aterno e Asse Attrezzato che conducono nella parte più periferica della città dove sono situate le sedi delle imprese locali di maggior rilievo e vari impianti sportivi, ne consegue che i flussi in quest’area sono molto elevati;

Le **circoscrizioni** che caratterizzano la **Zona 6** sono:

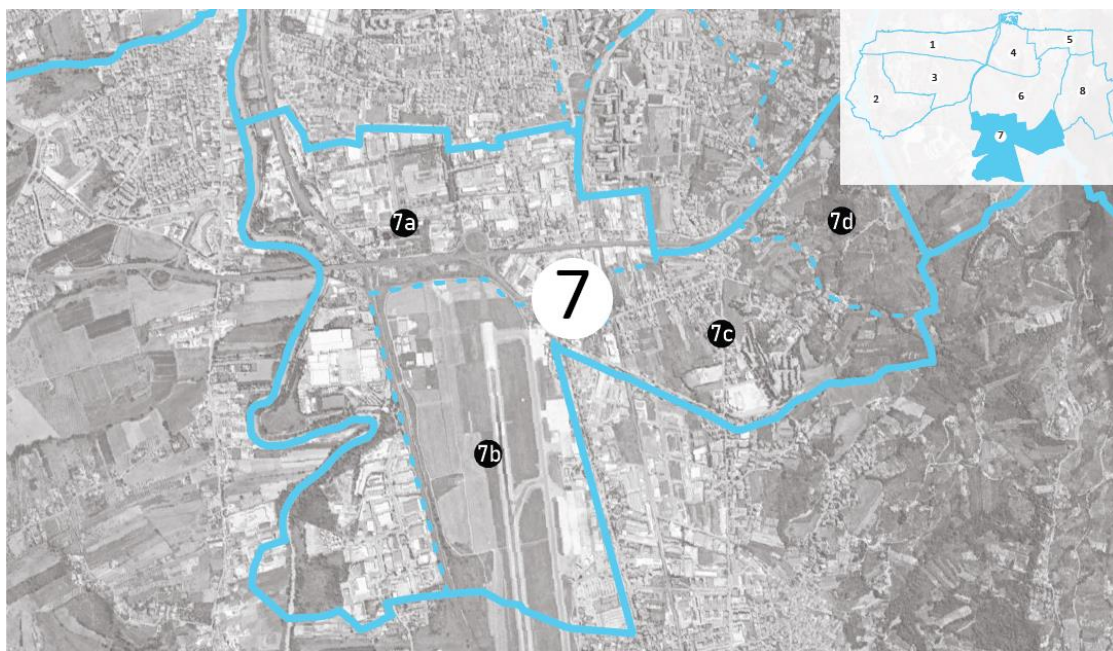
- **6a_Villa del Fuoco**
- **6b_San Donato**
- **6c_Colle Pizzuto**
- **6d_San Marco**
- **6e_Colle San Donato**



- **ZONA 7 – Aeroporto:** area pianeggiante, situata a Sud-Ovest del comune, nei pressi di Sambuceto; le arterie stradali principali sono l’Asse Attrezzato e Via Amendola che conducono in questo territorio dove l’urbanizzazione riguarda prevalentemente la zona aeroportuale e varie attività commerciali, ne consegue che, anche in questa zona, i flussi sono molto elevati;

Le **circoscrizioni** che caratterizzano la **Zona 7** sono:

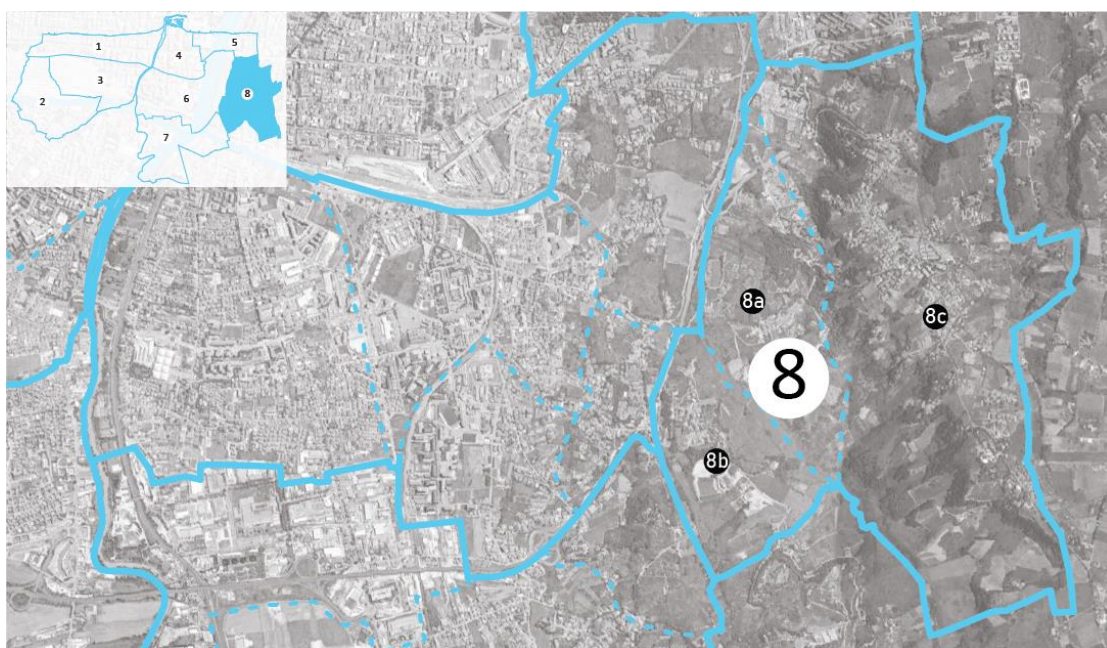
- **7a_Zona Industriale**
- **7b_Aeroporto**
- **7c_Fonatnelle**
- **7d_Colle Orlando**



- **ZONA 8 – San Silvestro:** area collinare, situata a Sud del comune; l'arteria stradale principale che l'attraversa al centro è la Strada Provinciale che parte dalla "Zona 5"; in questa zona l'urbanizzazione non è molto elevata e riguarda principalmente agglomerati residenziali, ne consegue che i servizi e i flussi sono tra i più bassi del comune.

Le **circostrizioni** che caratterizzano la **Zona 8** sono:

- **8a_Colle Renazzo**
- **8b_Colle Santo Spirito**
- **8c_San Silvestro**



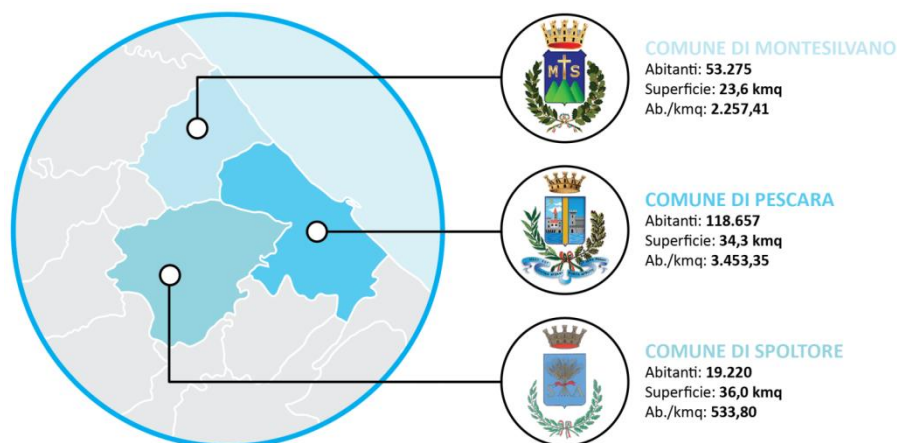
3.5 NUOVA PESCARA – CONTENUTI E MODALITA' D'INTEGRAZIONE SOSTENIBILI CON I TERRITORI CONFINANTI

La città di Pescara, nella sua versione attuale, è nata il 2 gennaio 1927 mediante la fusione di due comuni, quello di Pescara e quello di Castellamare Adriatico. Da decenni si dibatte sulla creazione di una vasta area metropolitana capace di sfruttare pienamente il potenziale di sviluppo socio-economico locale, in tal senso si possono menzionare alcuni “interventi” nella storia recente del comune, come il P.R.G. di Pescara delle annualità del 1975-1978, nel quale per la prima volta si introduce il concetto di “Grande Pescara”, e più recentemente, nel 2009, si ha il P.U.M.A.V. (Piano Urbano della Mobilità di Area Vasta), il primo strumento di programmazione di area vasta che propone un riassetto della mobilità nei comuni di Pescara, Montesilvano, Spoltore, Chieti, Francavilla al Mare, San Giovanni Teatino, Ortona, Manoppello, Città S. Angelo. Ma l'evento cruciale che segna un passo fondamentale verso la creazione di questa nuova area metropolitana Adriatica si ha nel 2014, quando i cittadini di Pescara, Montesilvano e Spoltore sono stati chiamati alle urne tramite un referendum consultivo per votare a favore o contro la fusione di questi tre comuni in un unico ente identificato con il nome di “Nuova Pescara”, portando alla vittoria del “Sì” e conseguentemente dando avvio a tutto l'iter burocratico e amministrativo per aprire la strada a questo accorpamento.

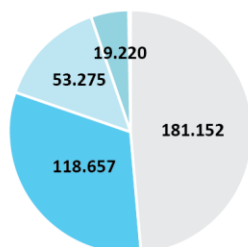
In data 12 ottobre 2023 il Presidente della Giunta Regionale e il Presidente del Consiglio Regionale hanno proceduto, con intesa, all'attestazione della sussistenza delle condizioni previste **dall'art. 1, comma 2, della L.R. n. 13/2023** ai fini dell'istituzione del nuovo Comune di Pescara, con decorrenza dal 1 gennaio 2027, prendendo atto, tra l'altro dell'attivazione da parte dei Comuni della gestione unica e dell'esercizio associato, previa sottoscrizione di apposite Convenzioni, delle seguenti funzioni: contratti pubblici anche attraverso la creazione di una centrale unica di committenza; attività, in ambito comunale, di pianificazione di protezione civile e di coordinamento dei primi soccorsi; servizi in materia statistica; di servizi di progettazione, programmazione e accesso ai finanziamenti resi disponibili a valere su programmi europei; sportello unico telematico delle attività produttive (SUAP).

L'obiettivo sarà quello di giungere, in prospettiva, alla “dimensione ottimale”, che è quella capace di contenere tutti gli elementi importanti della conurbazione insediativa, del telaio infrastrutturale e del sistema produttivo. Sarà questo il nucleo centrale di una nuova “piattaforma urbana organizzata”, un sistema complementare e sinergico a geometria variabile, capace di fare “massa critica” per competere a livello europeo, sia in termini di

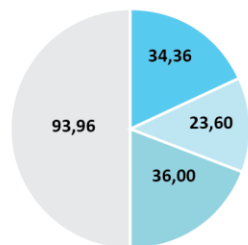
offerta territoriale che in termini di attrazione di investimenti, con il duplice scopo di migliorare l'efficienza interna dei servizi offerti al cittadino e di aumentare l'efficacia esterna di quelli offerti al territorio.



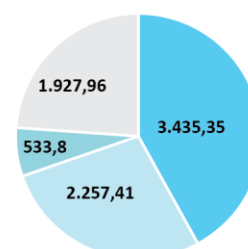
Comune	Strade statali Km	Strade provinc. Km	Strade comu. Km
Pescara	17	Non presenti	321
Montesilvano	44	15	170
Spoltore	9,4	28,80	150
TOTALE	70,4	43,80	641



Comune	Popolazione 31/12/2022
Pescara	118.657
Montesilvano	53.275
Spoltore	19.220
Nuova Pescara	181.152



Comune	Estensione terr. kmq
Pescara	34,36
Montesilvano	23,60
Spoltore	36,00
Nuova Pescara	93,96



Comune	Densità pop. per kmq 31/12/2022
Pescara	3.435,35
Montesilvano	2.257,41
Spoltore	533,8
Nuova Pescara	1.927,96

Comune	Scuole primarie statali	Alunni	Scuole primarie non statali	Alunni
Pescara	25	5.057	6	726
Montesilvano	5	1.988	-	-
Spoltore	2	781	-	-
TOTALE	32	7.826	6	-

Comune	Scuole secondarie di I grado statali	Alunni	Scuole secondarie di I grado non statali	Alunni
Pescara	12	3.903	2	65
Montesilvano	3	1.281	-	-
Spoltore	1	479	-	-
TOTALE	16	5.663	2	65

Comune	Licei	Alunni	Istituti tecnici	Alunni	Istituti professionali	Alunni
Pescara	6	7.061	3	3.144	2	1.713
Montesilvano	1	852	1	685	-	-
Spoltore	-	-	-	-	-	-
TOTALE	7	7.913	4	3.829	2	1.713

Comune	Licei paritari	Alunni	Istituti tecnici paritari	Alunni	Istituti professionali paritari	Alunni
Pescara	3	167	2	154	2	73
Montesilvano	-	-	-	-	-	-
Spoltore	-	-	-	-	-	-
TOTALE	3	167	2	154	2	73

Al fine di perseguire e raggiungere tale obiettivo si è deciso di stipulare un percorso amministrativo che seguirà un cronoprogramma suddiviso in quattro fasi principali:



In riferimento a quanto detto finora e considerando il carattere inclusivo del P.E.B.A., non si potrà mai guardare e sviluppare quest'ultimo come uno strumento limitato solo ai confini comunali Pescaresi, bensì sarà doveroso e necessario allargare i suoi orizzonti sino ai comuni limitrofi, soprattutto ai territori che tra qualche anno faranno parte dell'area metropolitana della "Nuova Pescara". Non si potrà più prescindere da uno studio esteso e completo, capace di dialogare, interagire e coinvolgere gli strumenti pianificatori dei comuni di Montesilvano e Spoltore.

Il punto focale dell'integrazione tra le tre amministrazioni sarà la ricerca della continuità e dell'omogeneità progettuale, atta a garantire uno strumento flessibile capace di plasmarsi al sistema confinante, assorbendone le indicazioni o suggerendo modifiche necessarie per garantire il miglior risultato possibile in chiave di accessibilità e fruibilità degli spazi pubblici all'utente finale.

L'amministrazione del Comune di Pescara si farà garante sin da ora di uno sviluppo armonico del P.E.B.A. con i Comuni di Spoltore e Montesilvano, in vista della prossima fusione prevista con le due comunità, che darà vita nel 2027, alla "Nuova Pescara".



CAPITOLO 4

DEFINIZIONE PRIORITÀ D'INTERVENTO

P
E
B
A

4.1 CRITERI ADOTTATI

Il P.E.B.A. è uno strumento che fornisce un approccio metodologico, di cui l'amministrazione tiene conto nella programmazione per configurare la miglior risposta, sia in termini di razionalizzazione delle risorse che di efficacia degli interventi. Al fine di operare una programmazione orientata alle situazioni di necessità urgenti, alle opportunità legate a canali di finanziamento su tematiche specifiche, ecc., vengono definite le priorità, associando dei coefficienti opportunamente definiti che esprimono i livelli di criticità e/o di rilevanza agli ambiti oggetto di indagine.

In questa fase di elaborazione del Piano, ci si è soffermati maggiormente nell'individuazione delle priorità di intervento facendo riferimento agli ambiti tipologici nel modo seguente:

- **Suole, edifici pubblici, parchi/giardini pubblici, ecc...:** ad ognuna di queste voci è stato assegnato un coefficiente, selezionato in base alla propria importanza strategica in riferimento alla loro localizzazione e rilevanza all'interno del tessuto urbano considerato. Successivamente, sommando questo valore ad altri parametri individuati nelle tabelle delle schede di rilievo, si otterrà un punteggio che permetterà ad ogni ambito tipologico di entrare nella tabella delle priorità d'intervento;
- **T.P.L.:** è stata eseguita un'indagine approfondita, sulle planimetrie riportate nell'elaborato grafico "Tavola 4" e in quelle contenute nelle tavole della micro-zonizzazione, di tutte le linee di trasporto pubblico locale presenti sul territorio comunale di Pescara, gestite dalla T.U.A., corredate in maniera più puntuale della dislocazione specifica delle singole fermate; quest'ultime saranno di rilevante importanza, sia per le direttive da integrare con il P.U.M.S., sia nel processo di rilievo dello stato di fatto, dove verranno segnalate e distinte in base alla loro capacità di dare accesso alle persone con ridotte capacità motorie e cognitive ai mezzi di trasporto pubblici;
- **Viabilità:** analizzando i contenuti dei piani attuativi sulla mobilità già esistenti, come il P.G.T.U., si è delineato l'ampio ed eterogeneo quadro della viabilità territoriale Pescara, questo ha permesso di censire le varie arterie stradali, come riportato nelle planimetrie di micro-zonizzazione, conseguendo una distinzione nel seguente P.E.B.A in tre tipologie d'importanza: "Principale", "Secondaria" e "Urbana", dando un primo approccio sistematico alla viabilità locale, in modo tale da distinguere e classificare le strade ed i vari percorsi, in base alla quantità dei flussi che esse gestiscono, garantendo

così un altro importante indice di priorità d'intervento di cui tener conto nella fase progettuale.

Questa fase analitica restituisce un primo strumento conoscitivo di tutti gli ambiti e le tipologie di criticità, che in linea generale, limitino l'accessibilità e la vivibilità del territorio comunale di Pescara. Successivamente, si procede con un'indagine più approfondita dei luoghi, con la quale si delinea un ordine gerarchico sugli interventi da mettere in atto in base alle loro priorità.

Attraverso una campagna di rilievo che riguarderà progressivamente l'intero territorio comunale, diviso appunto per ambiti territoriali e tipologici, verrà condotta un'analisi minuziosa dello stato di fatto tramite le schede standard di rilievo (si rimanda al capitolo 5) di cui è stato corredato tale piano.

Tutte le informazioni e le segnalazioni delle barriere architettoniche e delle condizioni di disagio presenti che possono rendere i luoghi non accessibili e non visitabili così raccolte verranno distinte per grado di accessibilità (buona, limitata e non accessibile) divisa per ogni categoria di disabilità (motoria, sensoriale e cognitiva). Le schede forniranno informazioni più accurate degli spazi anche grazie ad un'opportuna documentazione fotografica dei punti interessati dalle criticità, riportati anche sulle planimetrie tramite una simbologia appositamente definita e descrivendole in base a categorie specifiche, permettendo successivamente di formulare delle proposte d'intervento standard come possibile soluzione della "barriera" o dell'ostacolo individuato.

In conclusione, tramite i dati e le informazioni che saranno raccolti durante la campagna di rilievo dello stato di fatto, saranno ottenuti dei coefficienti che permetteranno ai luoghi, ai percorsi o agli edifici di essere catalogati all'interno di un elenco gerarchico delle priorità di intervento (in costante e progressivo aggiornamento), con il fine ultimo di garantire una progettazione che assicuri il grado più elevato di mobilità e accessibilità sul territorio urbano, tenendo sempre presenti i criteri di sostenibilità e di rapporto costi/benefici.

4.2 PRIORITA' DI INTERVENTO

Essendo il territorio comunale Pescaraese caratterizzato da vasta quantità di servizi e strutture, il Piano propone un metodo di approccio per la programmazione e la definizione delle priorità dei sopralluoghi e degli interventi per l'abbattimento delle barriere architettoniche.

Fase 1_Individuazione ambiti e/o circoscrizioni prioritarie

In prima istanza, vengono definiti quattro criteri di priorità ai quali è stato assegnato un punteggio definito; associando i criteri agli ambiti è possibile definire un quadro gerarchico del tessuto urbano che necessiti prioritariamente di interventi, al fine di indirizzare le risorse logistiche e finanziarie in maniera più razionale e puntuale possibile.

I **quattro criteri** scelti sono i seguenti:

- **Ambiti tipologici:** in base alla quantità di edifici e spazi pubblici presenti in ogni circoscrizione sono stati stabiliti tre punteggi riferiti ad ognuno di essi:

PRESENZA AMBITI TIPOLOGICI	PUNTEGGIO
Da 1 a 5 ambiti tipologici	1
Da 6 a 15 ambiti tipologici	2
Da 16 ambiti tipologici in sù	3

- **Densità abitativa:** in base al livello di densità abitativa che caratterizzano gli otto ambiti territoriali e le annesse circoscrizioni individuate all'interno del Comune (come è possibile consultare nella Tav.5), sono stati stabiliti cinque punteggi in ordine crescente

DENSITÀ ABITATIVA	PUNTEGGIO
Bassa	1
Moderata	2
Media	3
Alta	4
Elevata	5

Ad esempio tramite la media aritmetica dei punteggi delle sottozone che individuano la densità abitativa della circoscrizione 1a_Santa Filomena è stato possibile attribuire il punteggio di 2,5.

- **Flussi:** in base ai flussi di utenti, in entrata ed uscita, che si muovono quotidianamente da un ambito territoriale all'altro, sono stati stabiliti quattro punteggi in ordine crescente:

FLUSSI	PUNTEGGIO
Basso	1
Moderato	2
Medio	3
Alto	4

Sempre prendendo in esempio la circoscrizione 1a_Santa Filomena che ricade nell'ambito territoriale 1 dove i flussi sono alti, il punteggio che sarà assegnato sarà 4.

- **Viabilità:** in base alle tre tipologie di viabilità individuate nelle tavole di micro-zonizzazione sono stati stabiliti dei punteggi per ognuna di esse in base al loro grado di importanza e strategicità all'interno di ogni circoscrizione. I punteggi definiti sono:

VIABILITÀ	PUNTEGGIO
Urbana	1
Secondaria	2
Principale	3

Sommati i quattro coefficienti associati ad ogni categoria sopra descritta, si è ottenuta una matrice di tutte le circoscrizioni alla quale è stato assegnato un punteggio totale riferito al grado di priorità con la quale si dovranno condurre i sopralluoghi per ognuna di esse.

A seguire, è stato possibile stilare una classifica generale, in ordine decrescente, delle priorità d'intervento per la campagna di rilievo di ogni circoscrizione, permettendo di stabilire propedeuticamente il medesimo elenco gerarchico anche per gli ambiti territoriali che perimetrano le suddette circoscrizioni.

Si propone di seguito la matrice delle circoscrizioni e la risultante tabella con la classifica generale delle priorità d'intervento per la campagna di rilievo.

MATRICE CIRCOSCRIZIONI					
CIRCOSCRIZIONI	CATEGORIE				
	AMB. TIPOLOG.	DENSITÀ AB.	FLUSSI	VIABILITÀ	PT. PRIORITÀ
1a_Santa Filomena	1	2,50	4	1	8,50
1b_Zanni	3	2,48	4	3	12,48
1c_Pescara centro	3	2,44	4	3	12,44
1d_Borgo marino	3	2,68	4	2	11,68
2a_Colle Cervone	1	2,43	3	1	7,43
2b_Colle Scorrano	1	2,40	3	2	8,40
2c_Colle Innamorati	2	2,92	3	2	9,92
3a_Colle del Telegrafo	1	2,70	3	1	7,70
3b_Colle Marino	2	3,53	3	2	10,53
3c_Colle di Mezzo	2	3,62	3	3	11,62
3d_San Giuseppe	3	3,07	3	3	12,07
3e_Villa Fabio	2	2,85	3	3	10,85
4a_Pescara Vecchia	2	1,00	4	1	8,00
4b_Portanuova	3	2,22	4	3	12,22
4c_Borgo marino sud	1	2,23	4	2	9,23
5a_Pineta	3	1,41	2	2	8,41
5b_San Silvestro spiaggia	2	3,10	2	2	9,10
6a_Villa del Fuoco	3	3,00	4	3	13,00
6b_San Donato	2	2,46	4	2	10,46
6c_Colle Pizzuto	0	2,71	4	1	7,71
6d_San Marco	2	3,54	4	2	11,54
6e_Colle San Donato	0	3,60	4	1	8,60
7a_Zona Industriale	0	1,88	4	3	8,88
7b_Aeroporto	1	1,00	4	2	9,00
7c_Fontanelle	1	2,46	4	2	9,46
7d_Colle Orlando	0	2,00	4	1	7,00
8a_Colle Renazzo	0	2,00	1	1	4,00
8b_Colle Santo Spirito	0	2,00	1	1	4,00
8c_San Silvestro	1	1,65	1	2	5,65

ELENCO PRIORITÀ CAMPAGNA DI RILIEVO		
N°	CIRCOSCRIZIONI	PT. PRIORITÀ
1	6a_Villa del Fuoco	13,00
2	1b_Zanni	12,48
3	1c_Pescara centro	12,44
4	4b_Portanuova	12,22
5	3d_San Giuseppe	12,07
6	1d_Borgo marino	11,68
7	3c_Colle di Mezzo	11,62
8	6d_San Marco	11,54
9	3e_Villa Fabio	10,85
10	3b_Colle Marino	10,53
12	6b_San Donato	10,46
13	2c_Colle Innamorati	9,92
14	7c_Fontanelle	9,46
15	4c_Borgo marino sud	9,23
16	5b_San Silvestro spiaggia	9,10
17	7b_Aeroporto	9,00
18	7a_Zona Industriale	8,88
19	6e_Colle San Donato	8,60
20	1a_Santa Filomena	8,50
21	5a_Pineta	8,41
22	2b_Colle Scorrano	8,40
23	4a_Pescara Vecchia	8,00
24	6c_Colle Pizzuto	7,71
25	3a_Colle del Telegrafo	7,70
26	2a_Colle Cervone	7,43
27	7d_Colle Orlando	7,00
28	8c_San Silvestro	5,65
29	8a_Colle Renazzo	4,00
30	8b_Colle Santo Spirito	4,00
AMBITI TERRITORIALI		PT. PRIORITÀ
1	ZONA 1_Centro/Lungomare Nord	11,27
2	ZONA 3_Colle del Telegrafo	10,50
3	ZONA 6_Via Tiburtina/Periferia Sud	10,26
4	ZONA 4_Portanuova	9,81
5	ZONA 5_Lungomare Sud/Pineta Dannunziana	8,75
6	ZONA 2_Colli Nord	8,58
7	ZONA 7_Aeroporto	8,58
8	ZONA 8_San Silvestro	4,55

Fase 2 _Sopralluoghi e rilevazione criticità

A fronte della definizione delle priorità d'intervento viene programmata la fase immediatamente successiva di sopralluogo, condotta con l'utilizzo delle apposite schede standard di rilievo con le quali definire per ogni spazio/edificio pubblico o percorso analizzato, un punteggio finale per le quattro categorie viste precedentemente, cui se ne aggiunge una quinta, ovvero quella sul "livello di accessibilità", necessaria per comprendere il grado di accessibilità di ogni luogo.

Le cinque categorie, ed annessi parametri, utilizzati per definire la priorità d'intervento per ogni ambito tipologico sono i seguenti:

- **Tipologia Edificio/Struttura:** in base alla presenza ed alla tipologia di edificio/struttura, al suo livello di strategicità all'interno del territorio comunale e dell'ambito in cui ricade, oltre all'importanza dei servizi erogati sono stati stabiliti tre punteggi in ordine crescente:

LIVELLO DI STRATEGICITÀ	PUNTEGGIO
Non strategico	1
Moderatamente strategico	2
Strategico	3

Ad esempio ad un struttura civica che riveste un ruolo fondamentale all'interno area urbana di Pescara per i servizi erogati e di conseguenza per il grande bacino a cui fa riferimento, sarà assegnato il punteggio massimo di 3.

- **Densità abitativa:** in base al livello di densità abitativa che caratterizza gli otto ambiti territoriali individuati all'interno del Comune, sono stati stabiliti cinque punteggi in ordine crescente:

DENSITÀ ABITATIVA	PUNTEGGIO
Bassa	1
Moderata	2
Media	3
Alta	4
Elevata	5

Prendendo l'esempio dell'edificio del Comune di Pescara, esso ricade nell'ambito territoriale 1 (Centro/Lungomare Nord) dove la densità abitativa individuata è elevata, di conseguenza il punteggio assegnato sarà di 5.

- **Flussi:** in base ai flussi di utenti, in entrata ed uscita, che si muovono quotidianamente da un ambito territoriale all'altro sono stati stabiliti quattro punteggi in ordine crescente:

FLUSSI	PUNTEGGIO
Basso	1
Moderato	2
Medio	3
Alto	4

Sempre considerando il Comune di Pescara come esempio, esso ricade nell'ambito territoriale 1 dove i flussi sono alti, ne consegue che il punteggio assegnato sarà 4.

- **Viabilità:** in base alle tre tipologie di viabilità urbana individuate nelle tavole di micro - zonizzazione sono stati stabiliti dei punteggi per ognuna di esse in base al loro grado di rilevanza riferito, in maniera generale all'intero territorio comunale ed in maniera più puntuale al caso studio specifico di appartenenza, che sia un percorso urbano o ad una strada di avvicinamento di un edificio oggetto di rilievo. I punteggi definiti sono:

VIABILITÀ	PUNTEGGIO
Urbana	1
Secondaria	2
Principale	3

- **Livello di accessibilità:** dopo aver assegnato, mediante le schede di rilievo, i punti di accessibilità secondo le varie categorie di disabilità per edifici/spazi pubblici, si farà la media aritmetica di quest'ultimi ottenendo come risultante un coefficiente che individuerà il livello di accessibilità specifico.

Il progredire della campagna di rilievo e l'introduzione del parametro di accessibilità, insieme agli altri quattro precedentemente individuati, forniranno un censimento generale del territorio che darà vita e continuo sviluppo, ad una tabella delle priorità d'intervento divisa per ambiti tipologici, in cui, i punteggi ottenuti indicheranno la situazione di criticità di ogni spazio/percorso/edificio pubblico sul quale sarà più urgente intervenire, di conseguenza si potrà stabilire un ordine delle priorità d'intervento più rapido e razionale.

Tramite questo sistema gerarchico la pubblica amministrazione potrà gestire le priorità d'intervento in modo programmatico, tenendo sempre presente la metodologia di approccio di questo piano, ma anche di altri parametri fondamentali come le disponibilità economiche effettive e quelle che potranno essere messe in campo per la risoluzione di ogni BB.AA. individuata, oppure le opportunità di finanziamento specifiche come nel caso del P.N.R.R., orientando così le scelte dei futuri Piani Triennali delle OO.PP. del Comune di Pescara.



A semplice titolo esplicativo, di seguito proponiamo la configurazione della tabella delle priorità d'intervento per ambiti tipologici (i dati inseriti non sono veritieri, ma hanno un carattere meramente esemplificativo volto a far comprendere la strutturazione dell'elenco delle priorità):

ELENCO GENERALE PRIORITÀ D'INTERVENTO				
N. RIF.	AMBITO TERR.	CIRCOSCR.	NOME EDIFICIO/SPAZIO COLLETTIVO	PT. PRIORITÀ
Scuole				
5	Zona 1	1c	Scuola 1	9,56
1	Zona 3	3b	Scuola 2	9,20
9	Zona 1	1d	Scuola 3	8,89
22	Zona 4	4b	Scuola 4	8,75
15	Zona 6	6b	Scuola 5	8,53
31	Zona 1	1c	Scuola 6	8,22
8	Zona 2	2a	Scuola 7	8,22
12	Zona 7	7c	Scuola 8	7,96
39	Zona 5	5a	Scuola 9	7,81
Parchi/Giardini Pubblici				
11	Zona 1	1b	Parco 1	8,98
2	Zona 3	3a	Parco 2	8,65
19	Zona 1	1c	Parco 3	8,22
22	Zona 4	4b	Parco 4	8,03
6	Zona 6	6a	Parco 5	7,91
27	Zona 1	1d	Parco 6	7,68
39	Zona 2	2b	Parco 7	7,51
22	Zona 6	6b	Parco 8	7,35
41	Zona 4	4b	Parco 9	7,12
Impianti sportivi				
2	Zona 1	1b	Impianto sportivo 1	9,02
6	Zona 4	4b	Impianto sportivo 2	8,90
18	Zona 6	6d	Impianto sportivo 3	8,59
29	Zona 4	4b	Impianto sportivo 4	8,20
3	Zona 3	3d	Impianto sportivo 5	7,89
12	Zona 6	5b	Impianto sportivo 6	7,75
8	Zona 1	1b	Impianto sportivo 7	7,23



CAPITOLO 5

REDAZIONE SCHEDE

P
E
B
A

5.1 TIPOLOGIA DEI LUOGHI SELEZIONATI PER LA CAMPAGNA DI RILIEVO

Come si evince dai dati emersi sulla viabilità e sull'elevato numero di ambiti tipologici individuati all'interno del territorio urbano Pescara, si è reso necessario raggruppare i luoghi che saranno oggetto d'indagine in tre macro-categorie, al fine di consegnare ai tecnici un primo approccio strutturato per la selezione degli spazi e l'individuazione delle barriere architettoniche riscontrate in ognuno di essi, andando a determinare una metodologia semplice e ripetibile da utilizzare ogni qual volta questa si renderà necessaria.

Le **tre tipologie** individuate per i sopralluoghi sono:

- **Edifici:** tutte le strutture o gli edifici di carattere pubblico che erogino o svolgano servizi per la pubblica utilità;
- **Spazi collettivi:** si intendono quelle aree o spazi aperti destinati ed usufruibili da tutti i cittadini come parchi e spiagge libere;
- **Percorsi:** tracciati stradali, come ad esempio marciapiedi, che fungono da percorsi di collegamento tra punti o luoghi strategici della città o come percorsi di avvicinamento tra un edificio e il parcheggio riservato ai disabili più vicino ad esso.

5.2 DETERMINAZIONE DELLE MACRO-CATEGORIE DI BB.AA. E LIVELLI DI ACCESSIBILITÀ

Così come per i luoghi, anche per le barriere architettoniche è stato necessario creare un raggruppamento in macro-categorie, atto a determinarne nella maniera più rapida e sintetica il loro carattere tipologico e la ciclicità con la quale queste si ripropongono in rapporto ad un determinato spazio rilevato ed alla sua destinazione d'uso; questa catalogazione in macro-categorie tornerà utile anche nella fase di determinazione delle matrici d'incidenza, che viene proposta nel paragrafo "6.2 Definizione e calcolo dei livelli di incidenza e criticità".

Le cinque macro-categorie di barriere architettoniche del Piano sono le seguenti:

- **Raggiungibilità**
- **Accesso edificio/Spazio collettivo**
- **Collegamento verticale**
- **Collegamento orizzontale**
- **Servizi igienici**

La categorizzazione sopra descritta, ovviamente ha tenuto conto delle varie tipologie di disabilità, da quella motoria a quella percettiva, considerando come queste si rapportino con le varie tipologie di barriere potenzialmente riscontrabili nei vari luoghi, che siano percorsi esterni o che siano collegamenti interni ad un edificio, andando a valutare come questi spazi si rendano realmente fruibili ed accessibili.

Ed è proprio in tema di accessibilità che il P.E.B.A. prescrive un altro importante indicatore, diviso in tre gradi di criticità, permettendo di indicare tramite simbologia dedicata sulle schede di rilievo il livello di accessibilità di ogni luogo preso in esame durante i sopralluoghi.

I tre gradi di accessibilità sopra descritti sono stati così suddivisi e rappresentati all'interno del piano, assegnando ad ognuno di essi uno specifico coefficiente:

GRADO DI ACCESSIBILITÀ	DESCRIZIONE	COEFF.
 NON ACCESSIBILE	Ostacoli che non permettono l'accesso e la fruibilità di un luogo, nemmeno con assistenza	1
 ACCESSIBILITÀ LIMITATA	Luogo accessibile, anche con accompagnatore, ma non pienamente fruibile	2
 ACCESSIBILITÀ BUONA	Luogo pienamente accessibile e fruibile in autonomia, in ogni suo ambiente o livello, con la possibilità di utilizzo delle attrezzature presenti	3

Questo metodo consentirà di ottenere un indice quantitativo che al termine della compilazione di ogni scheda assegnerà un punteggio di priorità ad ogni percorso o spazio/edificio pubblico analizzato, permettendo di stilare e aggiornare progressivamente l'elenco gerarchico delle priorità d'intervento, come ampiamente illustrato in precedenza.

Nelle schede di rilievo, per ogni macro-categoria di BB.AA. compilate durante il sopralluogo, verrà individuato un livello di accessibilità a sua volta suddiviso per ognuna delle tre categorie di disabilità di cui tiene conto questo Piano. Questo lavoro è stato svolto perseguendo due obiettivi principali: non creare disuguaglianze e disparità tra le varie categorie di disabilità, dando maggiore importanza ad una rispetto che ad un'altra, e studiare in maniera più puntuale lo stato di accessibilità dei luoghi. Basti pensare che prendendo in considerazione la macro-categoria "Accesso edificio" questa potrebbe dare luogo ad un'accessibilità differente per un utente con disabilità motoria rispetto ad un utente con disabilità uditiva. Infatti un gradino all'ingresso di un edificio può rappresentare un ostacolo insormontabile per la persona su sedia a ruote, ma allo stesso tempo non costituire una barriera reale per una persona con deficit uditivo.

5.3 SCHEDE STANDARD DI RILIEVO

Considerando la mole di dati che emergerà dalla campagna di rilievo, si è reso necessario sviluppare dei modelli di schede di rilievo che vadano a snellire e agevolare questo enorme processo, in modo tale da raccogliere e catalogare le informazioni sulle criticità che determinano lo stato di fatto, nella maniera più razionale possibile. La tipologia di schede che sono state ideate per l'individuazione delle criticità è suddivisa in questo modo:

- **Questionario**
- **Scheda di rilievo per edificio/spazio pubblico**
- **Scheda di rilievo per percorso urbano**

Le schede "questionario" sono composte da una serie di quesiti con risposta breve "sì/no", suddivise per cinque categorie: "raggiungibilità edificio, ingresso edificio, accessibilità e collegamenti verticali, accessibilità e collegamenti orizzontali, accessibilità bagni"; riferite al contesto in cui si possono individuare le varie criticità.

Questo formulario è stato ideato come uno strumento che possa adattarsi a molteplici funzioni durante l'intero processo di studio e analisi delle barriere architettoniche, come ad esempio:

- ottenere informazione sullo stato dei luoghi direttamente dagli utenti che li vivono, tramite la distribuzione del questionario, in modo tale da poter individuare ostacoli o barriere che magari non sono state percepite come tali dai tecnici durante i sopralluoghi;
- creare un archivio dati uniforme e facilmente consultabile, capace di poter essere riutilizzato ed elaborato a seconda della moltitudine delle esigenze tecniche che possono venire a crearsi di volta in volta
- durante la fase di monitoraggio e verifica periodica permetterà di individuare quali siano state le barriere architettoniche risolte (barrate con un "Sì") e quali invece quelle ancora presenti (barrate con un "NO"), in modo tale da poter razionalizzare le informazioni sulle criticità non risolte ed organizzare successivi interventi migliorativi.

Le schede di rilievo per edifici/spazi pubblici e per i percorsi urbani sono state strutturate in maniera più pragmatica, con il fine di individuare e catalogare puntualmente ogni barriera architettonica ed ogni ostacolo presente, suddividendoli, oltre che per le categorie già viste nel questionario, anche per le tre, già note, categorie di disabilità, con il fine ultimo di ottenere un punteggio che indichi per ognuno di queste strutture o spazi il loro grado di criticità nella tabella generale delle priorità d'intervento vista nel paragrafo "4.2 Priorità d'intervento".

Così come avverrà per il P.E.B.A. in generale, anche le schede di rilievo potranno essere oggetto di aggiornamenti e integrazioni nel corso del tempo, considerando anche le varie esigenze che emergeranno dalla campagna di rilievo o dalle necessità che l'Ente si troverà ad affrontare. Quindi, tramite il supporto e la mediazione tra amministrazione e tecnici, del Disability Manager, questi strumenti potranno essere plasmati in maniera del tutto autonoma.

Si riportano di seguito le schede che compongono il questionario, consultabili anche all'interno dell' "Allegato I _Schede di rilievo".

QUESTIONARIO				
Quesito				Note
Raggiungibilità Edificio				
1	Sono presenti parcheggi riservati a persone con disabilità Distanza: ☐ < di 25 metri dall'ingresso principale ☐ tra 25 e 50 metri	SI	NO	
2	Numero parcheggi riservati a persone con disabilità ☐ 1 ☐ >1	SI	NO	
3	Sono presenti parcheggi nell'area di pertinenza dell'edificio	SI	NO	
4	Il percorso tra parcheggio ed ingresso presenta una pavimentazione regolare senza sconnessioni ed ostacoli sporgenti	SI	NO	
5	Il percorso tra parcheggio ed ingresso presenta un marciapiede rialzato per pedoni e di larghezza sufficiente al passaggio di persone su sedie a ruote	SI	NO	
6	Il percorso tra parcheggio ed ingresso presenta ostacoli al transito di persone su sedie a ruote, come pali di illuminazione pubblica, segnaletica verticale, panchine, ecc...	SI	NO	
7	Nei pressi dell'edificio sono presenti segnaletiche specifiche e facilmente leggibili che consentano la raggiungibilità anche a persone con disabilità intellettive	SI	NO	
8	In prossimità dell'edificio sono presenti fermate di mezzi pubblici	SI	NO	
9	In caso affermativo, la fermata del TPL è dotato di accesso agevole e sicuro per tutti gli utenti e dotato di percorsi guida tattili	SI	NO	
10	In prossimità dell'ingresso dell'edificio sono presenti zone sosta per taxi o per mezzi per la mobilità sostenibile (es. bike sharing)	SI	NO	
11	Gli eventuali percorsi presenti all'interno del cortile o giardino dell'edificio, hanno superficie regolare prive di sconnessioni ed ostacoli, nonché dimensioni adatte al passaggio di persone su sedia a ruota	SI	NO	
Ingresso Edificio				
12	Numero ingressi all'edificio ☐ 1 ☐ >1	SI	NO	
13	Esistono altri accessi dedicati alle persone con sedie a ruote o disabilità cognitive	SI	NO	
14	È possibile per le persone in sedia a ruote accedere autonomamente all'edificio senza l'aiuto di un'altra persona o senza contattare il personale	SI	NO	
15	La porta/e d'ingresso della struttura presenta/no dimensioni adeguate al transito di persone su sedia a ruota	SI	NO	

16	Il citofono o videocitofono esterno è facilmente individuabile ed utilizzabile da persone in carrozzina	SI	NO	
17	Sono presenti gradini all'ingresso	SI	NO	
18	In caso affermativo, sono presenti soluzioni che ne permettano il superamento (es. servoscala, rampa, ecc...)	SI	NO	
19	La presenza di eventuali rampe rispettano le caratteristiche standard di pendenza descritte dalla normativa	SI	NO	
20	All'ingresso dell'edificio possiamo trovare una reception o box informazioni	SI	NO	
21	In caso affermativo, il percorso dalla porta d'ingresso e il bancone della reception è facilmente percorribile senza ostacoli e ben indicato	SI	NO	
22	Sono presenti tappeti che possono intralciare o creare ostacolo a persone in carrozzina o con disabilità visive o cognitive	SI	NO	
23	Sono presenti tappeti che possono intralciare o creare ostacolo a persone in carrozzina o con disabilità visive o cognitive	SI	NO	
24	Sono presenti ostacoli sul percorso tra reception e ascensore che possano limitare l'accessibilità agli utenti con carrozzina o disabilità visive o cognitive	SI	NO	
25	Nei pressi della reception è presente un'area d'attesa con sedute che possano agevolare gli utenti con problemi di affaticamento e deambulazione	SI	NO	
26	Sono presenti materiali informativi posti su supporti che ne permettano l'accessibilità e la leggibilità anche a persone su sedia a ruota o con disabilità visive	SI	NO	
Accessibilità e Collegamenti Verticali				
27	L'edificio è composto da più livelli	SI	NO	
28	In caso affermativo, è presente almeno un ascensore che collega tutti i livelli	SI	NO	
29	È presente un percorso tattile o una targa tattile che agevoli l'accessibilità alle persone con disabilità visiva	SI	NO	
30	L'ascensore ha dimensioni minime da consentire l'accessibilità a persone con sedia a ruote	SI	NO	
31	È presente almeno un montascale	SI	NO	
32	È presente un percorso tattile per persone con disabilità visiva, che individui e indichi la presenza di scale	SI	NO	

33	Presenza di bande antisdrucciolo sulle pedate di scale in materiale lapideo	SI	NO	
34	Presenza di doppio corrimano sui lati della scala con altezza compresa tra 90/100 cm	SI	NO	
35	La scala è dotata di segnaletica luminosa e acustica di emergenza	SI	NO	
Accessibilità e Collegamenti Orizzontali				
36	I percorsi e gli ambienti interni sono dotati di pavimenti in materiale anti-scivolamento	SI	NO	
37	I percorsi e gli ambienti interni sono di dimensioni adeguate al transito di persone su sedia a ruota	SI	NO	
38	I percorsi e gli ambienti interni sono liberi da ostacoli o da elementi/oggetti che potrebbero ridurre lo spazio di passaggio o creare a persone in carrozzina o con ridotte capacità visive			
39	I percorsi e gli ambienti interni sono liberi da ostacoli o da elementi/oggetti che potrebbero ridurre lo spazio di passaggio o creare a persone in carrozzina o con ridotte capacità visive	SI	NO	
40	Le porte interne dei singoli ambienti hanno dimensioni minime standard come da normativa per consentire il passaggio di persone con sedia a ruota	SI	NO	
Accessibilità Bagni				
41	Nell'edificio è presente almeno un servizio igienico accessibile a persone con disabilità o a persone in carrozzina	SI	NO	
42	In caso affermativo, il servizio igienico riservato ai disabili è situato al piano terra dell'edificio	SI	NO	
43	Il servizio igienico riservato ai disabili è adeguatamente segnalato con cartelli o dispositivi luminosi, tattili, ecc... che rendano agevole la sua individuazione all'interno dell'edificio	SI	NO	
44	Il servizio igienico riservato ai disabili oltre ad avere misure minime standard da normativa, è dotato di elementi ed arredi che rendendo il bagno accessibile e fruibile da parte delle persone disabili	SI	NO	
45	Presenza di un ambiente che dedicato a mamme con figli in cui è possibile entrare con passeggino	SI	NO	

5.4 SCHEDE STANDARD PER LA RILEVAZIONE DEGLI EDIFICI/SPAZI PUBBLICI

Determinare come ogni ostacolo o barriera incida negativamente sull'accessibilità e la fruibilità dei luoghi esaminati è un lavoro oneroso e complesso. Per razionalizzare ed agevolare la loro catalogazione, sono state ideate le schede standard di rilievo a corredo del presente P.E.B.A..

In questo paragrafo viene trattato il metodo con il quale sono state strutturate le schede ed in che modo esse permetteranno di ottenere il punteggio di priorità d'intervento associato ad ogni spazio esaminato.

Per esemplificare la descrizione della loro configurazione, i contenuti sono stati suddivisi in quattro parti, così distinte:

- **Parte 1_Inquadramento territoriale:** è caratterizzata dai campi da compilare riferiti alle informazioni riguardanti l'inquadramento territoriale dell'immobile o dello spazio collettivo preso in esame, come ad esempio: un codice progressivo per una migliore catalogazione dei luoghi, l'indirizzo e la destinazione d'uso, seguiti da una descrizione generale dello stato dei luoghi accompagnata da planimetria e foto dello stato di fatto;
- **Parte 2_Catalogazione criticità:** è caratterizzata dalle tabelle di catalogazione delle varie barriere architettoniche, suddivise secondo le medesime categorie di cui è composto il questionario, alle quali vengono assegnate un grado di accessibilità secondo le tre tipologie di disabilità;
- **Parte 3_Interventi e costi standard:** è caratterizzata dalla tabella in cui, per ogni criticità riscontrata, verrà proposta una soluzione progettuale standard, con l'annesso codice e costo, in modo tale da poter ottenere un quadro finanziario preliminare necessario ad attuare le lavorazioni per la risoluzione delle barriere;
- **Parte 4_Grado di accessibilità e priorità d'intervento:** è caratterizzata da due tabelle, la prima è riepilogativa di tutti i gradi di accessibilità riscontrati per ogni tipologia di disabilità, e tramite la corrispondente media aritmetica fornisce il "punteggio del livello di accessibilità", la seconda ed ultima tabella invece, tramite la somma aritmetica di tutti i punteggi delle categorie predefinite e riferite al luogo in esame esprime, il punteggio finale riferito al grado di priorità d'intervento.

Di seguito si propone il "fac-simile" di una scheda standard di rilievo per edifici e spazi pubblici, in cui sono stati inseriti nelle tabelle dati meramente casuali, al fine di esemplificare la descrizione per la compilazione.

Parte 1_Inquadramento territoriale**SCHEDA TIPO RILIEVO EDIFICIO/SPAZIO PUBBLICO****NOME EDIFICIO_cod.id edificio**

Ambito terr. - Circoscr.	
Destinazione d'uso	
Indirizzo	
Vincoli	

Inq. Territoriale

Planimetria



Foto stato di fatto



Parte 2_Catalogazione criticità

Descrizione

RILIEVO CRITICITÀ

3 Accessibilità buona

2 Accessibilità limitata

1 Non accessibile

Cat.	Foto	Descrizione criticità	Giudizio cat. disabilità		
Raggiungibilità Edificio			 	 	 
Ingresso Edificio			 	 	 
Accessibilità e Collegamenti Verticali			 	 	 
Accessibilità e Collegamenti Orizzontali			 	 	 
Accessibilità Bagni			 	 	 

Parte 3_Interventi e costi standard

Cat.	Descrizione criticità	Proposta d'intervento	Int. standard	Costo. standard
Raggiungibilità Edificio				
Ingresso Edificio				
Accessibilità e Collegamenti Verticali				
Accessibilità e Collegamenti Orizzontali				
Accessibilità Bagni				

Osservazioni e altre informazioni

Parte 4_Grado di accessibilità e priorità d'intervento

TABELLA GENERALE SUL GRADO DI ACCESSIBILITÀ

CATEGORIE CRITICITÀ			
Raggiungibilità Edificio	3	2	1
Ingresso Edificio	1	2	2
Accessibilità e Collegamenti Verticali	3	3	2
Accessibilità e Collegamenti Orizzontali	1	2	1
Accessibilità Bagni	3	2	3

MEDIA ARITMETICA DEI PUNTEGGI = PUNTEGGIO DEL LIVELLO DI ACCESSIBILITÀ

Nel caso in esempio il Punteggio è uguale a: 2,1

TABELLA DEI CRITERI DI PRIORITÀ

CATEGORIE	PUNTEGGIO
Tipologia Edificio/Struttura (da 1 a 3 pt)	2
Densità abitativa della circoscrizione in cui è situato (da 1 a 5 pt)	3
Flussi in entrata (riferiti all'ambito territoriale)(da 1 a 4 pt)	1
Viabilità (riferito all'edificio o spazio pubblico in esame) (da 1 a 3 pt)	2
Punteggio del livello di accessibilità	2,1
TOTALE	10,1

In base alla **tipologia** di edificio/struttura e al suo livello di **strategicità** all'interno del territorio comunale abbiamo i seguenti punteggi da poter assegnare
1: NON STRATEGICO 2:MODERATAMENTE STRATEGICO 3:STRATEGICO

In base all'ambito territoriale in cui ricade l'edificio/struttura si possono individuare 5 livelli di densità abitativa
1: BASSA 2:MODERATA 3:MEDIA 4:ALTA 5:ELEVATA

In base all'ambito territoriale in cui ricadono i flussi in entrata ed uscita si possono individuare 4 livelli
1: BASSO 2:MODERATO 3:MEDIO 4:ALTO

Punteggio ottenuto dal coefficiente riferito alle tre tipologie di viabilità di avvicinamento all'ingresso dell'edificio o dello spazio pubblico oggetto del rilievo. I punteggi sono:
1: URBANA 2:SECONDARIA 3:PRINCIPALE

Punteggio ottenuto dalla risultante della media aritmetica di tutti i punti assegnati con le schede sull'accessibilità di edifici/strutture durante la fase di rilievo

Punteggio totale ottenuto dalla sommatoria di tutti i punti delle categorie sopra citate che andrà ad inserire l'edificio/struttura in un **elenco di priorità** sulla quale poi l'amministrazione potrà decidere di intervenire

Questo punteggio finale ottenuto, è l'elemento fondamentale per determinare in maniera razionale e sintetica la priorità con cui bisognerà intervenire su ogni edificio o spazio rilevato, in modo da determinare un elenco gerarchico, utile all'amministrazione per valutare dove indirizzare i fondi necessari a migliorare l'accessibilità e la fruibilità di ogni luogo.

5.5 SCHEDE STANDARD PER LA RILEVAZIONE DEI PERCORSI URBANI

Le schede di rilievo per i percorsi urbani, utilizzate anche per il sopralluogo del “Progetto Pilota” allegato al presente P.E.B.A., seguono la medesima impostazione e struttura delle schede per gli edifici e spazi pubblici, con l’unica differenza che risiede nell’utilizzo delle macro-categorie di criticità contenute nelle tabelle, questo si è reso necessario poichè categorie come “ingresso edificio” e “accessibilità bagni” non riguardano ovviamente i tracciati cittadini, di conseguenza anche il punteggio sulla priorità d’intervento ottenuto andrà a formare un elenco gerarchico di priorità specifico, riferito esclusivamente ai percorsi.

Parte 1_Inquadramento territoriale

SCHEDA TIPO RILIEVO PERCORSI URBANI

NOME PERCORSO_cod.id percorso	
Ambito terr - Circoscr.	
Destinazione d’uso	
Indirizzo	
Vincoli	

Inq. Territoriale

Planimetria



Foto stato di fatto

Parte 2_Catalogazione criticità

Descrizione

RILIEVO CRITICITÀ**3** Accessibilità buona**2** Accessibilità limitata**1** Non accessibile

Cat.	Foto	Descrizione criticità	Giudizio cat. disabilità		
Raggiungibilità e Orientamento percorsi esterni			 	 	 
			 	 	 
			 	 	 
			 	 	 
			 	 	 

Parte 3_Interventi e costi standard

Cat.	Descrizione criticità	Proposta d'intervento	Int. standard	Costo. standard
Raggiungibilità e Orientamento percorsi esterni				

Parte 4_Grado di accessibilità e priorità d'intervento

TABELLA GENERALE SUL GRADO DI ACCESSIBILITÀ

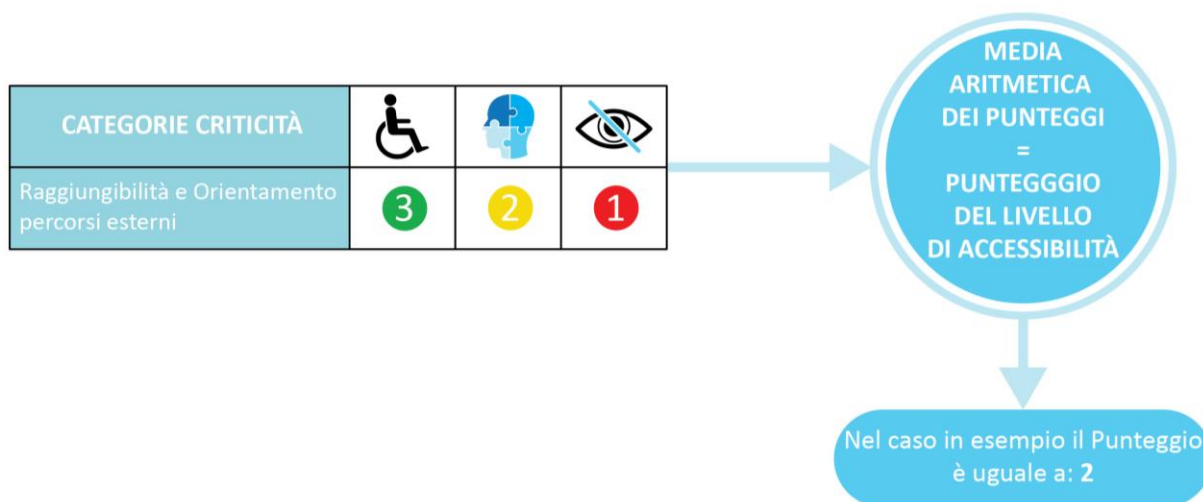


TABELLA DEI CRITERI DI PRIORITÀ

CATEGORIE	PUNTEGGIO	
Tipologia percorso (da 1 a 3 pt)	1	In base alle 3 tipologie di viabilità che sono state individuate negli elaborati grafici in cui ricade il percorso oggetto di rilievo abbiamo assegnato i seguenti punteggi 1: URBANA 2:SECONDARIA 3:PRINCIPALE
Densità abitativa della circoscrizione in cui è situato (da 1 a 5 pt)	2	In base all'ambito territoriale in cui ricade il percorso si possono individuare 5 livelli di densità abitativa 1: BASSA 2:MODERATA 3:MEDIA 4:ALTA 5:ELEVATA
Flussi in entrata (riferiti all'ambito territoriale)(da 1 a 4 pt)	2	In base all'ambito territoriale in cui ricadono i flussi in entrata ed uscita si possono individuare 4 livelli 1: BASSO 2:MODERATO 3:MEDIO 4:ALTO
Viabilità (riferito al percorso) (da 1 a 3 pt)	3	Punteggio ottenuto dal coefficiente riferito alle tre tipologie di viabilità riferite al percorso urbano preso in esame. I punteggi sono: 1: URBANA 2:SECONDARIA 3:PRINCIPALE
Punteggio del livello di accessibilità	2	Punteggio ottenuto dalla risultante della media aritmetica di tutti i punti assegnati con le schede sull'accessibilità dei percorsi durante la fase di rilievo
TOTALE	9	Punteggio totale ottenuto dalla sommatoria di tutti i punti delle categorie sopra citate che andrà ad inserire il percorso in un elenco di priorità sulla quale poi l'amministrazione potrà decidere di intervenire

Osservazioni e altre informazioni



CAPITOLO 6

***STRUMENTI DI ANALISI E INDIVIDUAZIONE
DEI LIVELLI DI CRITICITÀ***

P

E

B

A

6.1 DEFINIZIONE INDICATORI EX ANTE E EX POST

Il P.E.B.A. propone una serie di strumenti utili per analizzare lo stato di fatto ed i dati da esso scaturiti in modo tale da poterli aggregare in maniera significativa, ma non sono gli unici mezzi disponibili per consentire di effettuare delle valutazioni sullo stato di fatto e progettare i successivi interventi contenuti nei piani attuativi, infatti sarà compito dei progettisti ampliare questi strumenti in maniera più dettagliata e specifica, che avranno anche lo scopo di controllare il raggiungimento degli obiettivi progressivi che ogni Amministrazione dovrà porre come perseguimento del fine ultimo di questo Piano, ovvero rendere Pescara un contesto metropolitano sicuro ed accessibile a tutti gli utenti, a prescindere dalla loro condizione. Per raggiungere tale finalità sarà utile introdurre degli indicatori capaci di definire qualitativamente e quantitativamente i livelli di criticità censiti e risolti.

La definizione degli indicatori si concretizza attraverso l'individuazione di un set di informazioni utili ad effettuare una valutazione della situazione prima (ex-ante) e dopo (ex-post) l'esecuzione di un intervento per l'eliminazione delle barriere architettoniche.

L'utilizzo degli indicatori permette di esprimere una valutazione dell'efficacia dell'intervento sia in fase progettuale, permettendo quindi di applicare eventuali correttivi che si rendessero necessari, che nella fase successiva di verifica/monitoraggio (si rimanda al capitolo 10).

Gli indicatori ex-ante saranno definiti attraverso l'elaborazione delle criticità rilevate mentre gli ex-post saranno definiti in funzione della capacità risolutiva degli interventi proposti, del grado della complessità tecnica e tecnologica della soluzione proposta, dal rapporto costo/benefici dell'intervento.

Dal raffronto della valutazione ex-ante e valutazione ex-post sarà possibile esprimere un giudizio globale sull'efficacia del progetto in termini di risultati raggiunti.

A titolo del tutto generale ed indicativo si può dire che:

- Gli indicatori specifici **ex ante** sono: numero di criticità emerse dal rilievo e tipologia di criticità, la potenzialità o possibilità attuativa delle soluzioni risolutive o parzialmente risolutive.
- Gli indicatori specifici **ex post** sono: il numero delle criticità risolte rispetto alle esistenti ed il numero delle condizioni non risolvibili.



6.2 DEFINIZIONE E CALCOLO DEI LIVELLI DI INCIDENZA E DI CRITICITA'

Tenendo presente le direttive che questo Piano ha offerto finora, si è ritenuto utile proporre anche l'adozione di una "matrice d'incidenza delle criticità", che permetterà l'interpolazione di vari dati divisi per macro-categorie, indicando con quale frequenza certe barriere o ostacoli si ripetano, andando ad incidere sul patrimonio urbanistico/edilizio Pescara.

Quest'ulteriore strumento permetterà all'amministrazione di razionalizzare in modo progressivo le informazioni sulle criticità che perverranno con l'avanzamento dei sopralluoghi. Si potrà delineare un quadro generale diviso per macro-categorie, che consentirà una lettura alternativa alle possibilità di priorità d'intervento, selezionabili così, ad esempio, anche in base alla scelta della categoria "accessibilità bagni" per quanto riguarda gli edifici o "ingresso edificio" per quanto concerne i percorsi esterni di avvicinamento.

I tre livelli di accessibilità, già utilizzati nelle schede di rilievo, saranno qui riutilizzati in chiave percentuale per indicare come vadano ad incidere in maniera differenziata sulle criticità dei vari ambiti. Essi sono così strutturate:

DESCRIZIONE	INCIDENZA
 Criticità che si ripresenta più frequentemente	dal 66,01% in su
 Criticità che si ripresentano in maniera abbastanza frequente	dal 33,01% al 66%
 Criticità che si ripresentano in maniera limitata	dall'1% al 33%

A titolo del tutto esemplificativo e con dati meramente casuali, si propone di seguito il metodo di strutturazione di una matrice descritta finora.

Spazio/Edificio pubblico	SCUOLE	IMPIANTI SPORTIVI	EDIFICI	SPAZI ESTERNI COLLETTIVI	PERCORSI ESTERNI
Numero	61	15	95	42	83
RAGGIUNGIBILITÀ EDIFICIO	38	11	50	5	65
Grado criticità e % incidenza	 62,29%	 73,33%	 52,63%	 11,90%	 78,31%
INGRESSO EDIFICIO	43	6	48	25	40
Grado criticità e % incidenza	 70,49%	 40,00%	 50,52%	 59,52%	 48,19%
ACCESSIBILITÀ E COLL. VERTICALI	29	7	75	31	52
Grado criticità e % incidenza	 47,54%	 46,66%	 78,94%	 73,80%	 62,65%
ACCESSIBILITÀ E COLL. ORIZZONT.	32	6	41	19	39
Grado criticità e % incidenza	 52,45%	 40,00%	 43,15%	 45,23%	 46,98%
ACCESSIBILITÀ BAGNO	56	2	49	22	30
Grado criticità e % incidenza	 91,80%	 13,33%	 51,57%	 52,38%	 36,14%
ORIENTAMENTO PERCORSI ESTERNI DISABILI SENSORIALI	32	12	81	3	43
Grado criticità e % incidenza	 52,45%	 80,00%	 85,26%	 7,14%	 51,80%
ORIENTAMENTO PERCORSI INTERNI DISABILI SENSORIALI	22	3	38	22	71
Grado criticità e % incidenza	 36,06%	 20,00%	 40,00%	 52,38%	 85,54%

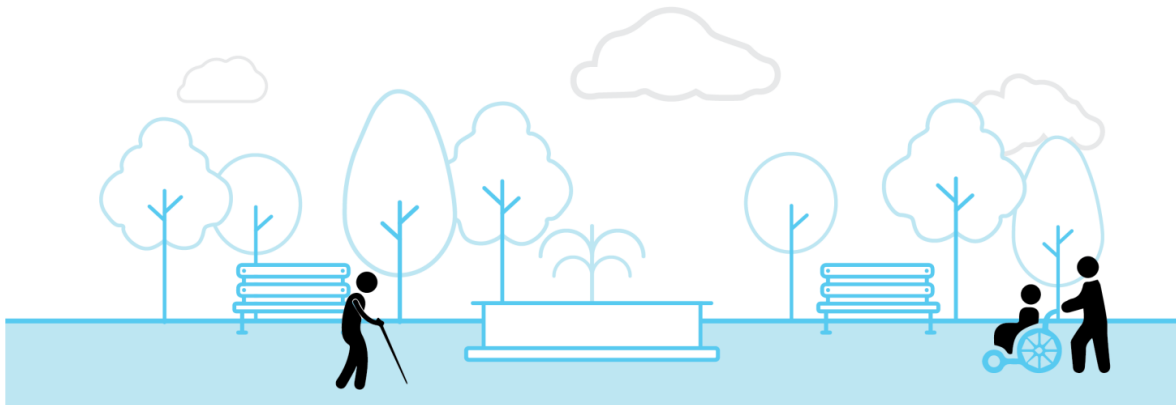
6.3 DEFINIZIONE DEGLI OSTACOLI FISICI STANDARD

Un ruolo fondamentale nella scelta del miglior intervento E.B.A. da selezionare tra quelli possibili sarà lasciato ai progettisti, che avranno il compito di analizzare ogni ostacolo e proporre la soluzione migliore possibile, tenendo sempre presente che ogni luogo, è un caso a sé, che merita uno studio approfondito per rendere una specifica criticità superabile con riferimento a ogni categoria di disabilità. Infatti tra i vari fattori da tenere presente durante la progettazione, oltre che al contesto ambientale e tecnico per la valutazione delle varie scelte realizzative, è imprescindibile comprendere come l'adozione di un certo intervento E.B.A. per la risoluzione di un ostacolo fisico, allo stesso tempo possa trasformarsi in una barriera percettiva, avendo quindi una ricaduta negativa sull'accessibilità e la fruibilità di uno spazio per una persona con disabilità sensoriale. A tal proposito il P.E.B.A. dovrà accompagnare i tecnici nella valutazione delle scelte migliori da attuare, cercando di prevenire o di limitare sin dal principio gli effetti negativi di una scelta progettuale rispetto ad un'altra in base alle diverse tipologie di disabilità, scongiurando il rischio di creare disparità di soluzioni nei confronti di una persona con disabilità motoria rispetto ad una persona con disabilità percettiva.

Si propone di seguito una suddivisione sintetica della maggior parte degli ostacoli fisici standard generalmente riscontrabili sul campo in base all'ambito di appartenenza:

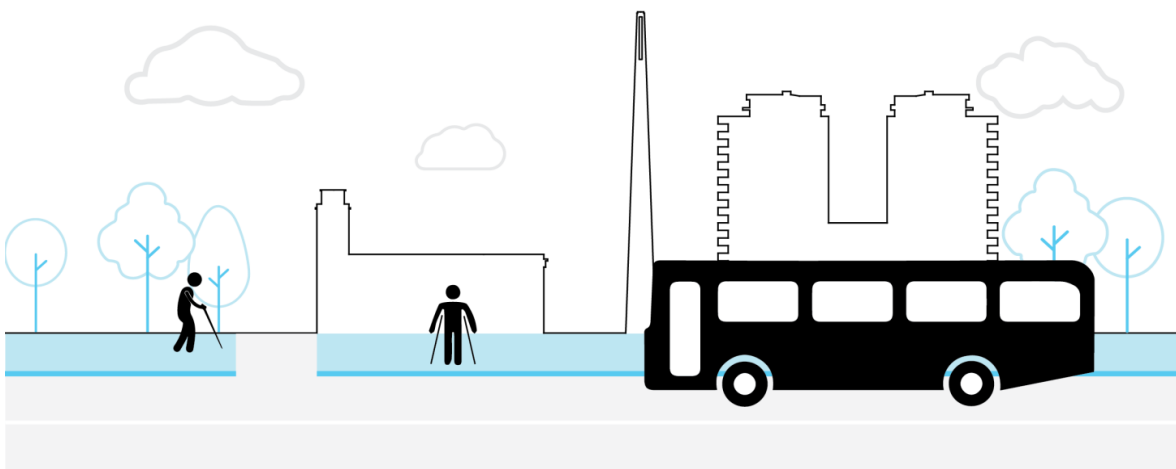
- **Spazi esterni e di aggregazione:**

- la presenza di **pavimentazioni** esterne in stato di degrado con disconnessioni generalizzate e/o pavimentazioni realizzate con materiali inadatti al passaggio di carrozzine;
- la presenza di strutture ed **elementi di arredo urbano** (panchine, cestini ecc.) di forme e altezze inadeguate all'uso di persone su carrozzina (accostamento sedia a ruote) e posizionati in luoghi da costituire ostacolo o ingombro, al regolare passaggio delle carrozzine.



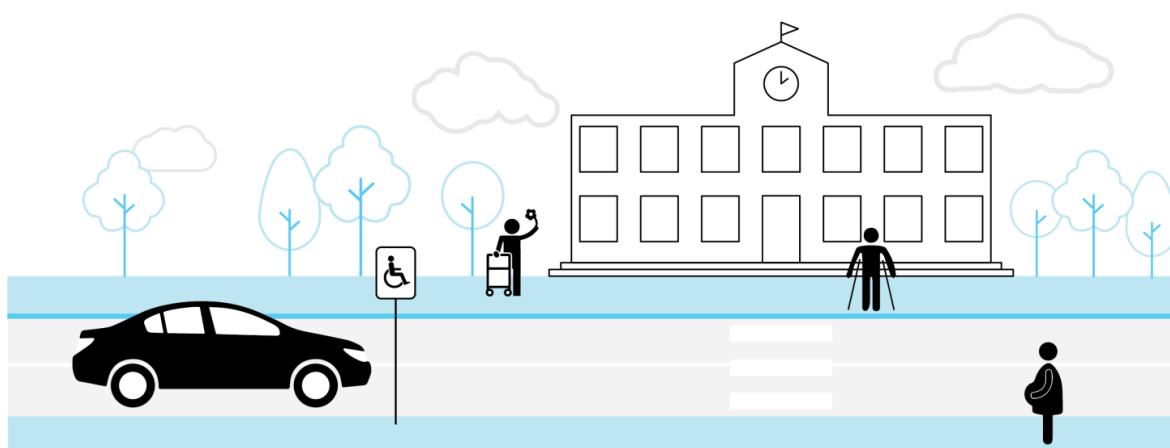
- **Strade e viabilità pubblica di avvicinamento:**

- la mancanza di **continuità dei collegamenti** dei percorsi di avvicinamento, dovuti a interruzioni di marciapiedi e alla mancanza di attraversamenti pedonali protetti e rialzati;
- **l'assenza di rampette** per il superamento di dislivelli e disconnessioni lungo i percorsi dedicati e di scivoli per il superamento dei dislivelli strada/marciapiedi e strada/banchina di fermata;
- la presenza di **strutture e arredi urbani** in luoghi tali da costituire ostacolo o ingombro al regolare passaggio delle carrozzine;
- in prossimità delle fermate del **T.P.L.** e degli accessi alle stazioni della metropolitana, la mancanza di percorsi guida lungo le banchine di fermata.



- **Edifici pubblici:**

- **la mancanza di posti-auto riservati** a persone con disabilità, collocati in aree facilmente raggiungibili;
- **l'assenza di rampe e scivoli** per il superamento di dislivelli e altre discontinuità altimetriche lungo i percorsi di avvicinamento;
- la presenza di **ingressi** (larghezza porte esterne ecc.) di larghezze inadeguate al passaggio di persone su sedia a ruote;
- la presenza di **ambienti interni** (compresi gli spazi di distribuzione e i locali di servizio) di dimensioni inadeguate al passaggio di persone su sedia a ruote;
- l'assenza di servizi igienici per disabili.





CAPITOLO 7

PARAMETRI DI ACCESSIBILITÀ MINIMA

P

E

B

A

7.1 DEFINIZIONE E APPLICAZIONE

L'utilizzo del criterio di accessibilità minima sarà utile per la pianificazione degli interventi puntuali, da eseguire in maniera prioritaria per dare rapida soluzione alle situazioni emergenziali. Essenzialmente, la definizione degli interventi minimi si rintraccia nell'individuazione delle opere da realizzare prioritariamente in modo tale da consentire ai disabili l'accessibilità alle funzioni essenziali o ai servizi minimi. Esse non comprendono tutte le opere necessarie ad adeguare completamente un'infrastruttura o uno spazio collettivo, ma propongono gli interventi indispensabili per permettere alle persone con disabilità di poter accedere a tali ambienti, a cui dovrà comunque essere consentito, successivamente, di accedere ad ogni spazio e ad ogni servizio offerto. L'esclusione di alcuni ambienti (o di alcuni servizi), costituirebbe una discriminazione nei confronti delle persone con disabilità.

Il termine "accessibilità", è definito da un punto di vista normativo dal **D.P.R. n. 503/1996**, come la possibilità, anche per gli utenti con ridotta o impedita capacità motoria o sensoriale, di raggiungere il luogo pubblico preso in considerazione e di fruire di tutti gli spazi e le attrezzature che lo costituiscono, in condizioni di sicurezza e autonomia. Tale assunto verrà interpretato con due diverse accezioni, che corrispondono ad altrettanti gradi di fruibilità degli ambienti. Il Piano, applica una distinzione tra i requisiti di "accessibilità completa" e di "accessibilità minima", a seconda delle condizioni di utilizzazione del luogo considerato da parte delle persone più fragili. Con il requisito di "accessibilità completa", il P.E.B.A intende la piena fruibilità dello spazio e/o edificio pubblico e di ogni suo ambiente esterno e interno, dagli spazi di distribuzione alle aree comuni. Per requisito di "accessibilità minima" il Piano intende la possibilità per le persone disabili di accedere e utilizzare solo i principali ambienti di uno spazio, ossia gli ambienti in cui vengono svolte le attività prevalenti, legate alla destinazione d'uso dello stesso, oltre all'accessibilità ad almeno un servizio igienico opportunamente dimensionato. Considerata la definizione data al parametro di "accessibilità minima", consegue che gli ambienti che devono risultare necessariamente accessibili e fruibili dalle persone disabili variano, a seconda della destinazione d'uso di ogni spazio, ovvero in base alle attività prevalenti svolte in esso.

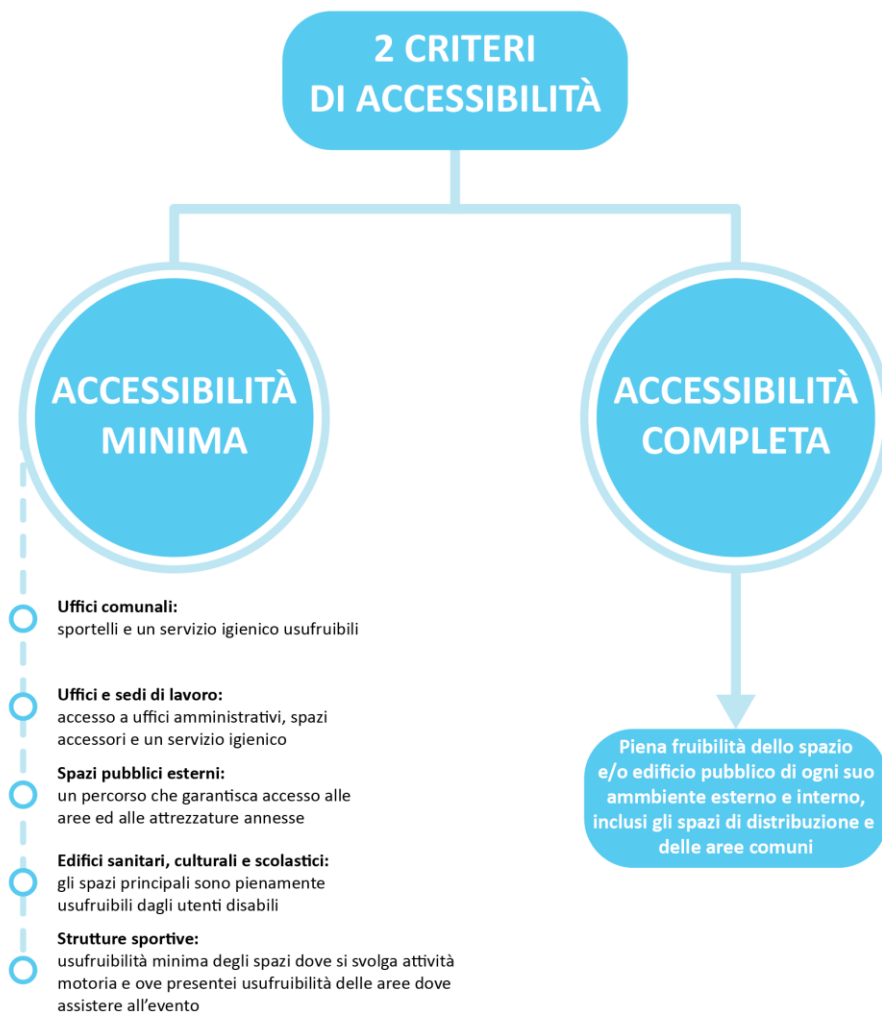
L'individuazione degli ambienti principali che garantiscono l'accessibilità minima di un luogo sarà valutata caso per caso, secondo vari criteri: destinazione d'uso e della posizione geografica, caratteristiche dimensionali o, in caso di edifici, numero di piani su cui si sviluppa e alla distribuzione interna degli ambienti principali e di servizio... Ne consegue che le misure messe in atto per il superamento delle barriere architettoniche individuate e gli stessi "interventi minimi"

saranno differenti a seconda della destinazione dello spazio collettivo.

A carattere meramente esplicativo e generale si riporta un breve elenco che indica, per i vari contesti e scenari riscontrabili sul territorio urbano, quando il requisito minimo si ritiene soddisfatto:

- per gli **uffici comunali che erogano servizi al pubblico**, l'accessibilità minima sarà considerata soddisfatta quando sarà possibile usufruire di almeno un servizio igienico ed accedere agli sportelli necessari ad ottenere le prestazioni richieste;
- per gli **uffici** e le sedi di lavoro, l'accessibilità minima sarà considerata soddisfatta quando sarà possibile usufruire di almeno un servizio igienico ed accedere agli uffici più importanti per rilevanza funzionale e burocratica, oltre che agli ambienti accessori fondamentali, come aree relax e mense;
- per gli **spazi pubblici esterni**, come parchi e spiagge libere, l'accessibilità minima sarà considerata soddisfatta se sarà presente almeno un percorso che garantisca l'accesso a questi spazi e al contempo sia capace di condurre anche in prossimità delle attrezzature presenti;
- per gli **edifici sanitari culturali e scolastici** il requisito di accessibilità minima sarà considerato soddisfatto se gli utenti con disabilità di tipo motorio e sensoriale potranno accedere in modo autonomo almeno agli ambienti in cui si svolgono le attività principali;
- per gli **impianti sportivi** il requisito di accessibilità minima sarà considerato soddisfatto se sarà possibile accedere ad almeno uno spazio in cui si svolgano attività motoria e, ove siano presenti, ci sia la possibilità di accedere ad almeno uno spazio in cui si possa seguire l'evento come gradinate o tribune.

A seguito delle indagini svolte durante la campagna di rilievo, infatti, può risultare di difficile attuazione rendere tutti i luoghi completamente accessibili per ragioni legate ai tempi e ai costi necessari. Tuttavia è possibile attuare delle soluzioni progettuali atte a rendere gli ambienti principali di un luogo accessibili, senza per forza dover eliminare nell'immediato tutte le criticità presenti, ma garantendo comunque libertà di accesso ai servizi fondamentali.



Nella fase di successiva all'adozione del P.E.B.A., sarà di rilevante importanza da parte dell'Ente tenere in considerazione le direttive indicate dal Piano, per permettere una programmazione progressiva e coerente degli interventi da impiegare per l'abbattimento delle barriere architettoniche, costruendo parallelamente alla prosecuzione della campagna di rilievo un elenco di priorità che guiderà in maniera metodologica queste misure, con il fine di garantire un'equa ed omogenea distribuzione delle varie soluzioni progettuali anche in base agli ambiti territoriali e alla destinazione d'uso degli spazi oggetto d'esame.

Nei luoghi per i quali non si potrà intervenire immediatamente con soluzioni che permetteranno l'"accessibilità completa" all'utente disabile, il Piano suggerisce di garantire l'"accessibilità minima" agli spazi fondamentali distinti per destinazione d'uso come elencato sopra, ed al contempo associare anche interventi temporanei che si rifacciano al concetto di "accessibilità condizionata". Si propone cioè di agire in tutti quegli edifici o spazi dove l'"accessibilità minima" è già presente o è possibile ottenerla con semplici soluzioni progettuali, garantendo, anche, all'utente disabile la possibilità di fruire dei servizi e delle attrezzature, tramite l'assistenza di personale presente in loco appositamente formato per tale scopo.



CAPITOLO 8

INDIVIDUAZIONE CATEGORIE D'INTERVENTO

P
E
B
A

8.2 INDIVIDUAZIONE DELLE AZIONI E DELLE MISURE PER LA LIMITAZIONE DEGLI EFFETTI DELLE BARRIERE FISICHE E PERCETTIVE ESISTENTI

Successivamente alla fase di indagine e raccolta dei dati condotta durante la campagna di rilievo, si procederà alla selezione delle risposte puntuali migliori per garantire il superamento delle barriere architettoniche; tutti gli interventi selezionati, dall'adattamento degli spazi interni di un edificio ai lavori che interesseranno gli spazi collettivi esterni, avranno il fine ultimo di garantire tutti i requisiti di accessibilità in sicurezza di tali luoghi, senza privilegiare una categoria di disabilità rispetto ad un'altra.

In riferimento a quanto appena detto sopra e a ciò che è stato descritto nel Capitolo 7 sull'accessibilità minima, il Piano suggerisce ai tecnici anche la possibilità di "sanare" situazioni di criticità attraverso l'adozione metodologica di soluzioni passive, ovvero adottando una pianificazione dei metodi e riorganizzazione funzionale degli spazi interni che hanno la finalità di rendere indispensabile all'utenza la fruizione solo di alcuni ambienti necessari, possibilmente localizzati al piano terra, o comunque, in parti dell'edificio dove l'accesso è facilitato, privi di ostacoli alla mobilità delle persone disabili.

Differentemente dalle misure attive che prevedono modifiche edili degli elementi architettonici come scale e pareti, le misure passive consistono in valutazioni e scelte da effettuare preventivamente nella fase di progettazione e di definizione delle caratteristiche funzionali e dimensionali dei singoli spazi, che riportano anch'esse al principio di "progettazione universale" o "universal design", concepita come attenzione nei confronti di misure capaci di evitare la formazione di una barriera per i disabili motori o sensoriali.

Tutte queste misure passive hanno, appunto, come finalità l'applicazione di azioni preventive per evitare l'insorgere di nuove barriere, o comunque per limitare gli effetti delle criticità già esistenti, senza impedirne il futuro superamento (proprio attraverso quegli interventi definiti attivi).

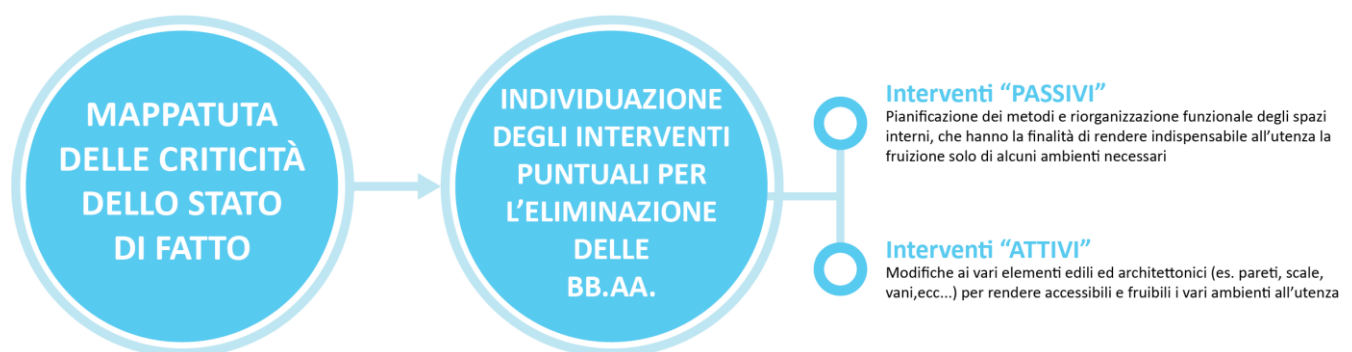
Si illustra ora un rapido esempio atto ad esplicitare in maniera più chiara i concetti espressi fin qui sul tema delle misure passive, prendendo in considerazione l'adeguamento interno della fruibilità di un edificio scolastico sviluppato su più piani, dove l'accessibilità può essere garantita mediante alcune di queste soluzioni:

- l'installazione di un sedile servoscala di dimensioni minime come da normativa delimitato da apposito parapetto (intervento attivo);

- realizzazione di nuovi ascensori conformi alla normativa vigente, dotati delle caratteristiche dimensionali minime (intervento attivo);
- riorganizzazione degli spazi interni dove le classi con la presenza di studenti disabili saranno collocate al piano terra così come gli uffici di segreteria aperti al pubblico, ed almeno un servizio igienico per disabili (intervento passivo).

Adottando la terza soluzione, intesa come misura passiva, ricollocando quindi al piano terra le aule per le lezioni e gli altri spazi funzionali alla didattica, come i laboratori, si comprende come questo espediente consentirebbe agli studenti con disabilità motoria di accedere agli spazi scolastici indispensabili al corretto svolgimento dell'attività didattica senza intervenire e senza stravolgere gli elementi architettonici presenti, ed allo stesso tempo garantendo il rispetto dei requisiti di accessibilità minima.

La medesima soluzione, sempre perseguendo l'obiettivo dell'inclusività atta a prevenire la disuguaglianza tra le varie categoria di disabilità, risulterebbe utile anche agli utenti con difficoltà di tipo sensoriale, in quanto il ricollocamento di questi spazi al piano terra della struttura uniti alla dotazione di elementi come la segnaletica luminosa, acustica e tattile dei percorsi di accesso alle aule ed i laboratori selezionati, si presentano come un efficace misura di tipo passiva per il superamento delle barriere architettoniche sensoriali.



Nelle successive fasi di sviluppo e aggiornamento del P.E.B.A., si potrebbe ampliare la programmazione, prevedendo l'individuazione di spazi collettivi strategici, in ognuno degli otto ambiti territoriali in cui è stato suddiviso il territorio comunale di Pescara, in modo tale da consentire una metodologia di pianificazione più dettagliata delle aree della città nelle quali verrebbero individuati spazi ed edifici pubblici già accessibili o da rendere completamente

accessibili, al fine di poter assicurare l'erogazione di servizi essenziali erogati in modo omogeneo sul territorio a tutti gli utenti disabili motori e sensoriali che frequentino queste zone.

Nei criteri di programmazione e pianificazione di tipo "passiva" e "ragionata" per l'E.B.A., rientra anche lo sportello virtuale polifunzionale citato nel paragrafo "2.10 Comunicazione, partecipazione e forme di interazione online", in cui è stato descritto come l'Amministrazione si sia già attivata per condurre una transizione digitale progressiva, erogando servizi essenziali non solo negli spazi fisici ma anche in quelli virtuali, consentendo agli utenti più fragili di gestire le proprie istanze direttamente da casa ed al contempo rendere più efficiente ed agevole il processo di trasmissione dati. Questa soluzione, oltre ad aver razionalizzato ed agevolato l'erogazione di vari servizi online, ha evitato interventi di superamento attivo delle barriere architettoniche, consentendo di conseguenza anche un concreto risparmio di risorse economiche.

Alla luce di quanto detto finora, il Piano propone e promuove:

- un miglioramento e continuo sviluppo degli sportelli virtuali della Pubblica Amministrazione, integrando ed ampliando progressivamente nuovi servizi facilmente accessibili e fruibili anche da parte degli utenti più deboli, permettendo loro una maggiore inclusione all'interno delle dinamiche sociali;
- pianificazione per la riorganizzazione degli ambienti interni di edifici di importanza collettiva;
- pianificazione degli interventi di abbattimento delle barriere architettoniche secondo la logica dell'ambito "territoriale" o "tipologico", ossia, utilizzare la metodologia proposta dal P.E.B.A., per stabilire un elenco gerarchico, che consenta di proporre una programmazione passiva "a monte" che individui gli spazi e le strutture collettive da rendere accessibili e visitabili in via prioritaria, in base alla loro collocazione geografica, in modo tale da distribuire in maniera omogenea in ogni macro-zona del Comune di Pescara le strutture già accessibili o comunque da poter riqualificare, che erogino i servizi essenziali e necessari per ogni cittadino, come: scuole, parchi, biblioteche, ecc.

8.3 DEFINIZIONE DEGLI INTERVENTI STANDARD

Al termine di ogni sopralluogo si avrà una lista di tutti gli ostacoli rilevati che andranno a determinare un elenco di barriere architettoniche fisiche e percettive più comuni che limitano l'accessibilità degli spazi collettivi e degli edifici pubblici presi in esame. Per ognuno di essi il P.E.B.A. indicherà gli interventi puntuali più adatti alla loro risoluzione in base a vari fattori come: destinazione d'uso di un edificio e presenza di vincoli della Soprintendenza, oppure caratteristiche architettoniche e dimensioni di rampe e scale, ecc...

Questo catalogo che progressivamente e parallelamente alla fase di rilievo verrà a formarsi ed ampliarsi, costituirà l'elenco dei cosiddetti "interventi standard", ovvero quelle soluzioni progettuali specifiche che siano tra le più efficaci e semplici da attuare, suddivisi per categorie, in base alla criticità d'intervento per la quale rappresenteranno la soluzione più ottimale per garantire universalmente l'accesso e la fruizione degli spazi ad ogni utente. Questo prontuario di soluzioni che si andrà a delineare, risulterà indispensabile per i tecnici durante la fase di progettazione, in quanto avranno a disposizione un elenco di interventi già predisposto in funzione alla criticità da risolvere, in modo tale da semplificare e velocizzare la fase decisionale, in relazione alle risorse economiche messe a disposizione.

Nel caso del P.E.B.A. di Pescara, come è stato più volte rimarcato, la fase di redazione del Piano non è stata accompagnata da una campagna di rilievo dei luoghi dettagliata e approfondita; pertanto al momento non sarà allegato un vademecum dettagliato di tutti gli interventi standard possibili ma verranno poste le basi e indicate le direttive sul "modus operandi" della metodologia di lavoro per individuarli e descriverli, in modo tale che ogni sopralluogo permetterà di aggiornare ed arricchire in modo completo l'elenco degli interventi standard.

Le tabelle con gli interventi standard del Piano sono state così sviluppate:

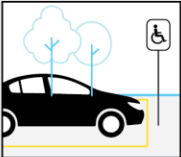
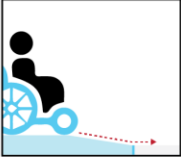
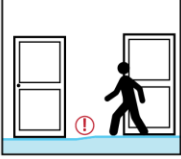
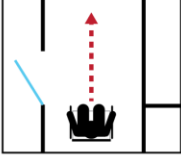
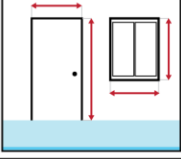
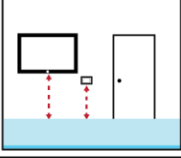
- Inizialmente, per agevolare e semplificare "l'inventario" degli interventi, sono stati raggruppati tutti i singoli ambiti tipologici in quattro macrogruppi:
 - **Edifici Pubblici** (scuole, impianti sportivi, uffici, ecc...)
 - **Spazi esterni collettivi** (parchi, giardini, spiagge libere, ecc...)
 - **Percorsi urbani**
 - **Fermate del trasporto pubblico locale**
- Successivamente, per ognuno di questi macrogruppi è stata effettuata una suddivisione con le medesime macro-categorie di contesto spaziale utilizzate nelle schede di rilievo,

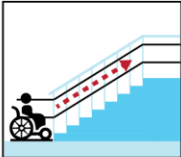
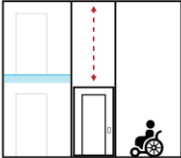
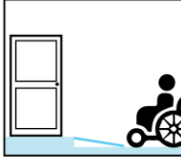
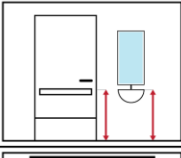
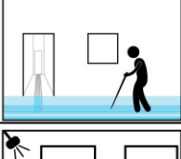
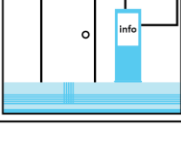
con l'ulteriore aggiunta di due categorie specifiche per i contesti che riguardano gli utenti con disabilità percettive. La ripartizione effettuata è la seguente:

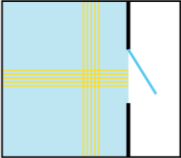
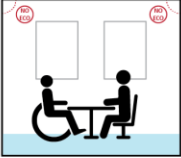
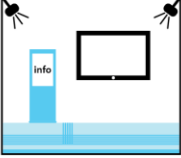
- **Raggiungibilità**
 - **Accessibilità e collegamenti orizzontali**
 - **Accessibilità e collegamenti verticali**
 - **Accessibilità bagni**
 - **Orientamento percorsi esterni** (disabili sensoriali)
 - **Orientamento percorsi interni** (disabili sensoriali)
- Infine, per ognuna di queste categorie, è stato ideato un codice identificativo alfanumerico univoco, assegnato ad ogni singolo intervento standard, al fine di agevolare e semplificare ai tecnici la progressiva catalogazione e ricerca di tutte le soluzioni che saranno contenute nel Piano.

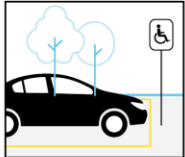
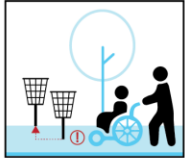
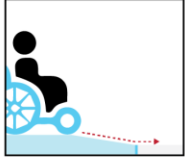
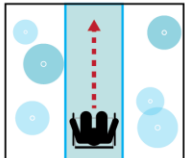
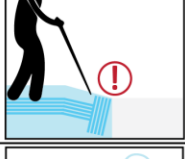
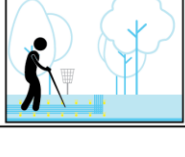
A titolo esplicativo, si porta l'esempio del codice EP.RA_01: le prime due lettere "EP" stanno ad indicare le iniziali del macrogruppo di appartenenza, in questo caso "Edifici pubblici"; le successive due o tre lettere invece stanno ad indicare la categoria di "contesto spaziale" di riferimento, in questo caso "RA" sta per "Raggiungibilità"; ed infine la cifra "01" starà ad indicare in maniera progressiva il numero degli interventi appartenenti ad ogni categoria.

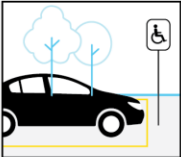
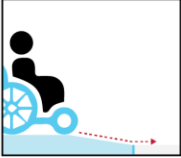
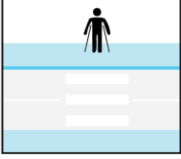
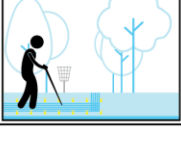
Alla luce di quanto detto, si passa in rassegna la raccolta degli interventi standard a corredo del P.E.B.A., che segneranno un punto di partenza, metodologico e strutturato di riferimento, per i tecnici che si occuperanno del loro progressivo ampliamento.

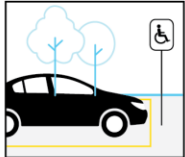
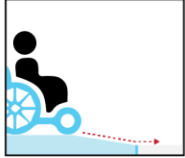
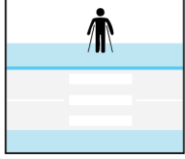
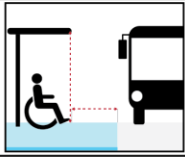
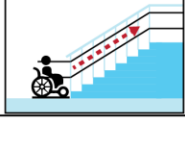
EDIFICI PUBBLICI		
RAGGIUNGIBILITÀ		
Cod.	Intervento Standard Proposto	Immagine rappresentativa intervento standard
EP.RA_01	Realizzazione di parcheggio riservato ad utenti disabili in prossimità dell'ingresso dell'edificio	
EP.RA_02	Eliminazione di disconnessioni e spostamento di ostacoli (anche in elevazione) lungo i percorsi di avvicinamento	
EP.RA_03	Raccordo di dislivello altimetrico (ad es. tra marciapiede e piano stradale) tramite scivolo o altra soluzione strutturale con pendenza massima come da normativa	
EP.RA_04	Realizzazione di nuovo marciapiede o di percorso pedonale di avvicinamento con dimensioni minime come da normativa	
EP.RA_05	Realizzazione di nuovo attraversamento pedonale; ove sia possibile realizzarlo rialzato rispetto al piano stradale e posto in continuità altimetrica con il percorso di avvicinamento	
ACCESSIBILITÀ e COLLEGAMENTI ORIZZONTALI		
EP.CO_01	Fornitura e posa in opera di cancelletto o portoncino con adeguamento impianti e pannello pulsantaria	
EP.CO_02	Posa in opera di elementi di raccordo tra ingresso dei vari ambienti interni	
EP.CO_03	Riassetto degli spazi interni per consentire il movimento agli utenti con sedia a ruote	
EP.CO_04	Adeguamento delle dimensioni minime degli infissi interni ed esterni e degli elementi accessori annessi, come da normativa, degli infissi interni ed esterni	
EP.CO_05	Adeguamento degli impianti tecnologici e dei comandi annessi	

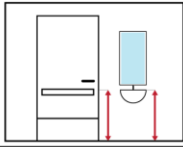
EDIFICI PUBBLICI		
ACCESSIBILITÀ e COLLEGAMENTI VERTICALI		
Cod.	Intervento Standard Proposto	Immagine rappresentativa intervento standard
EP.CV_01	Posa in opera di impianto tecnologico per montascale o servoscale	
EP.CV_02	Posa in opera di nuovo ascensore con porta e cabina dalle dimensioni minime per accesso utenti disabili su sedia a ruota	
EP.CV_03	Posa in opera di rampe per superamento dislivelli interni	
ACCESSIBILITÀ BAGNI		
EP.AB_01	Ove sia possibile, adeguare i servizi igienici sanitari con le attrezzature e gli accessori come da normativa	
EP.AB_02	Progettazione e posa in opera di servizio igienico per disabili	
ORIENTAMENTO PERCORSI ESTERNI (disabili sensoriali)		
EP.OPE_01	Posa in opera di percorsi guida tattili in materiale idoneo alla percorrenza di tutti gli utenti secondo normativa	
EP.OPE_02	Raccordo di dislivello altimetrico lungo il percorso tattile tramite scivolo o altra soluzione strutturale con pendenza massima come da normativa e ricollocazione di ostacoli in elevazione	
EP.OPE_03	Posa in opera di segnaletica tattile, luminosa e acustica al fine di migliorare il sistema di informazioni	
ORIENTAMENTO PERCORSI INTERNI (disabili sensoriali)		
EP.OPI_01	Posa in opera di percorsi guida tattili interni in materiale idoneo alla percorrenza di tutti gli utenti secondo normativa	
EP.OPI_02	Posa in opera di segnaletica tattile, luminosa e acustica al fine di migliorare il sistema di informazioni	

EDIFICI PUBBLICI		
ORIENTAMENTO PERCORSI INTERNI (disabili sensoriali)		
Cod.	Intervento Standard Proposto	Immagine rappresentativa intervento standard
EP.OPI_03	Rimodulazione degli arredi in modo tale da non intralciare i percorsi guida e favorire comunicazioni frontali	
EP.OPI_04	Trattamento antisdrucchiolo dei pavimenti e posa di segnaletica cromatica che aiuti nell'orientamento	
EP.OPI_05	Utilizzo di materiale fonoassorbente in quegli ambienti in cui le onde sonore causino situazioni di eco	
EP.OPI_06	Realizzazione di impianti tecnologici audio/visivi, tramite display, monitor, ecc... in ambienti informativi specifici, come reception o sale convegni	

SPAZI ESTERNI COLLETTIVI		
RAGGIUNGIBILITÀ		
Cod.	Intervento Standard Proposto	Immagine rappresentativa intervento standard
SE.RA_01	Realizzazione di parcheggio riservato ad utenti disabili in prossimità dell'ingresso dell'area (parchi, spiagge libere, ecc...)	
SE.RA_02	Eliminazione di disconnessioni e spostamento di ostacoli (anche in elevazione) lungo i percorsi di avvicinamento	
SE.RA_03	Raccordo di dislivello altimetrico (ad es. tra marciapiede e piano stradale) tramite scivolo o altra soluzione strutturale con pendenza massima come da normativa	
SE.RA_04	Realizzazione di nuovo marciapiede o di percorso pedonale di avvicinamento con dimensioni minime e pavimentazione come da normativa	
SE.RA_05	Realizzazione di nuovo attraversamento pedonale; ove sia possibile realizzarlo rialzato rispetto al piano stradale e posto in continuità altimetrica con il percorso di avvicinamento	
ACCESSIBILITÀ e COLLEGAMENTI ORIZZONTALI		
SE.CO_01	Realizzazione di percorsi interni ad aree verdi o all'arenile tramite pavimentazione adatte al passaggio di utenti su sedia a ruota	
SE.CO_02	Realizzazione di attrezzature o strutture ricreative e per il tempo libero fruibili anche da utenti disabili	
ORIENTAMENTO PERCORSI ESTERNI (disabili sensoriali)		
SE.OPE_01	Posa in opera di percorsi guida tattili in materiale idoneo alla percorrenza di tutti gli utenti secondo normativa	
SE.OPE_02	Raccordo di dislivello altimetrico lungo il percorso tattile tramite scivolo o altra soluzione strutturale con pendenza massima come da normativa e ricollocazione di ostacoli in elevazione	
SE.OPE_03	Posa in opera di segnaletica tattile, luminosa e acustica al fine di migliorare il sistema di informazioni	

PERCORSI URBANI		
RAGGIUNGIBILITÀ		
Cod.	Intervento Standard Proposto	Immagine rappresentativa intervento standard
PU.RA_01	Realizzazione di parcheggio riservato ad utenti disabili in prossimità dell'ingresso o degli ingressi principali	
PU.RA_02	Eliminazione di disconnessioni e spostamento di ostacoli (anche in elevazione) lungo i percorsi di avvicinamento e nei pressi delle fermate TPL	
PU.RA_03	Raccordo di dislivello altimetrico (ad es. tra marciapiede e piano stradale) tramite scivolo o altra soluzione strutturale con pendenza massima come da normativa	
PU.RA_04	Realizzazione di nuovo marciapiede o di percorso pedonale di avvicinamento con dimensioni minime come da normativa	
PU.RA_05	Realizzazione di nuovo attraversamento pedonale; ove sia possibile realizzarlo rialzato rispetto al piano stradale e posto in continuità altimetrica con il percorso di avvicinamento	
PU.RA_06	Rifacimento di pavimentazioni degradate che ostacolano il passaggio degli utenti disabili	
ORIENTAMENTO PERCORSI ESTERNI (disabili sensoriali)		
PU.OPE_01	Posa in opera di percorsi guida tattili in materiale idoneo alla percorrenza di tutti gli utenti secondo normativa	
PU.OPE_02	Raccordo di dislivello altimetrico lungo il percorso tattile tramite scivolo o altra soluzione strutturale con pendenza massima come da normativa e ricollocazione di ostacoli in elevazione	
PU.OPE_03	Posa in opera di segnaletica tattile, luminosa e acustica al fine di migliorare il sistema di informazioni	

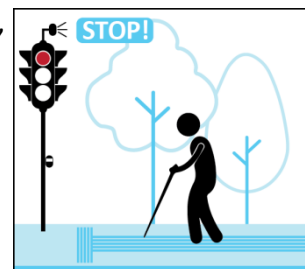
FERMATE TRASPORTO PUBBLICO LOCALE		
RAGGIUNGIBILITÀ		
Cod.	Intervento Standard Proposto	Immagine rappresentativa intervento standard
TPL.RA_01	Realizzazione di parcheggio riservato ad utenti disabili in prossimità dell'ingresso o degli ingressi principali	
TPL.RA_02	Eliminazione di disconnessioni e spostamento di ostacoli (anche in elevazione) lungo i percorsi di avvicinamento e nei pressi delle fermate TPL	
TPL.RA_03	Raccordo di dislivello altimetrico (ad es. tra marciapiede e piano stradale) tramite scivolo o altra soluzione strutturale con pendenza massima come da normativa	
TPL.RA_04	Realizzazione di nuovo marciapiede o di percorso pedonale di avvicinamento con dimensioni minime come da normativa	
TPL.RA_05	Realizzazione di nuovo attraversamento pedonale; ove sia possibile realizzarlo rialzato rispetto al piano stradale e posto in continuità altimetrica con il percorso di avvicinamento	
TPL.RA_06	Rifacimento di pavimentazioni degradate che ostacolano il passaggio degli utenti disabili	
ACCESSIBILITÀ e COLLEGAMENTI ORIZZONTALI		
TPL.CO_01	Adeguamento delle fermate TPL mediante ridimensionamento delle aree d'attesa secondo le misure minime da normativa e raccordi o scivoli che ne permettano un accesso autonomo e sicuro agli utenti con disabilità	
TPL.CO_02	Realizzazione di nuova fermata TPL ove si renda necessario, con dimensioni e raccordi o scivoli d'accesso come da normativa	
ACCESSIBILITÀ e COLLEGAMENTI VERTICALI		
TPL.CV_01	Posa in opera di nuovo ascensore con porta e cabina dalle dimensioni minime per accesso utenti disabili su sedia a ruota per piani superiori nelle stazioni ferroviarie	
TPL.CV_02	Posa in opera di impianto tecnologico per montascale o servoscale sulle rampe di scale di accesso ai piani superiori nelle stazioni ferroviarie	

FERMATE TRASPORTO PUBBLICO LOCALE		
ACCESSIBILITÀ BAGNI		
Cod.	Intervento Standard Proposto	Immagine rappresentativa intervento standard
TPL.AB_01	Se possibile, adeguare i servizi igienici sanitari nelle stazioni ferroviarie e nella sede del terminal bus con le attrezzature e gli accessori come da normativa	
TPL.AB_02	Progettazione e posa in opera di servizio igienico per disabili nelle stazioni ferroviarie e nella sede del terminal bus	
ORIENTAMENTO PERCORSI ESTERNI (disabili sensoriali)		
TPL.OPE_01	Posa in opera di percorsi guida tattili in materiale idoneo alla percorrenza di tutti gli utenti secondo normativa	
TPL.OPE_02	Raccordo di dislivello altimetrico lungo il percorso tattile tramite scivolo o altra soluzione strutturale con pendenza massima come da normativa e ricollocazione di ostacoli in elevazione	
TPL.OPE_03	Posa in opera di segnaletica tattile, luminosa e acustica al fine di migliorare il sistema di informazioni nelle stazioni e in prossimità delle fermate dei bus	

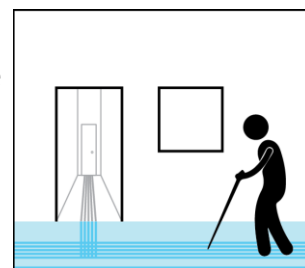
Erroneamente, spesso si tende a pensare che le uniche barriere architettoniche esistenti siano quelle fisiche, come potrebbe essere la presenza di un cordolo su un attraversamento pedonale o di una panchina su un marciapiede troppo stretto, ma bisogna ricordare la presenza anche di altre tipologie di barriere architettoniche, ovvero quelle di tipo percettivo e sensoriale, che comprendono tutti quegli ostacoli che limitano la mobilità degli utenti con deficit visivi, uditivi e cognitivi. Di conseguenza, il P.E.B.A. al fine di garantire equità di risoluzione delle criticità senza creare disparità tra le varie tipologie di disabilità, ha l'onere di fornire e sviluppare interventi standard dedicati a tutte le tipologie di barriere, favorendo l'inclusione sociale di ogni cittadino a prescindere dal suo stato psico-fisico.

Si elencano di seguito, in maniera sintetica, alcuni dei principali interventi standard volti a favorire il superamento delle barriere e degli ostacoli riferiti a queste categorie di disabilità:

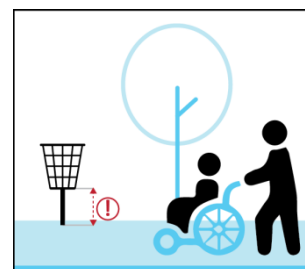
- miglioramento delle modalità di informazione ai disabili visivi, mediante segnaletica acustica e tattile;



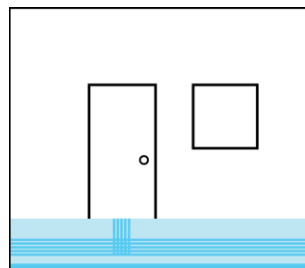
- realizzazione di percorsi guida esterni e interni in LOGES, mediante la posa di pavimentazione antiscivolo e antisdrucciolevoli;



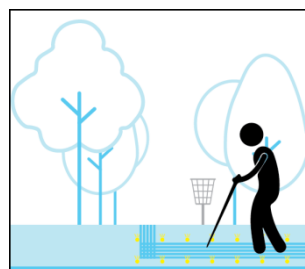
- spostamento di ostacoli in elevazione lungo i percorsi esterni e lungo i percorsi interni (come ad es. corridoi);



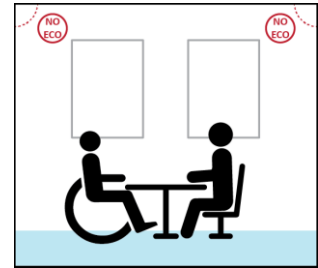
- utilizzo di segnali in rilievo su pavimento;



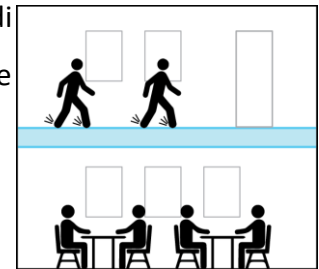
- utilizzo di segnali luminosi lungo i percorsi di avvicinamento alle principali attrezzature collettive e negli spazi di distribuzione interni;



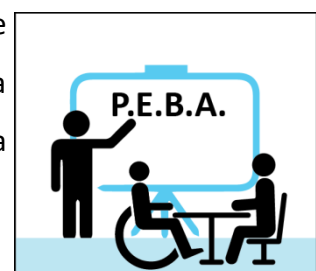
- in caso di progettazioni ex novo o di interventi di riqualificazione, prediligere per gli ambienti interni, forme tendenzialmente quadrate e dimensioni limitate (soprattutto se trattasi di aule e laboratori) in modo da sfavorire un fastidioso effetto eco;



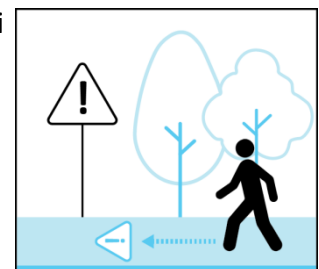
- nel miglioramento dell'acustica degli ambienti interni e posa di opportuni rivestimenti delle pavimentazioni, idonei a limitare vibrazioni e rumori durante il normale calpestio;



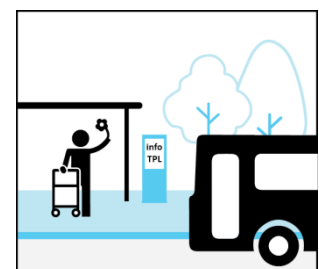
- negli edifici scolastici e culturali utilizzare lavagne interattive multimediali o proiettori su cui fare scorrere messaggi in forma scritta, in modo tale da facilitare agli utenti audiolesi la partecipazione alle lezioni;



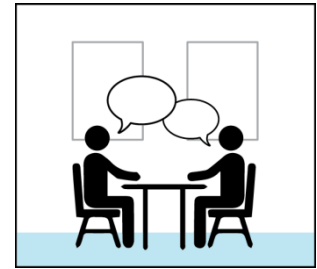
- integrare i pannelli di indicazione standard con la posa di segnali cromatici a pavimento, per meglio indirizzare i non-udenti;



- nella posa di totem informativi, di display luminosi (es. nel caso di fermate della TUA);



- adeguata disposizione degli arredi in modo tale da consentire comunicazioni faccia a faccia e a breve distanza (a favore dei disabili uditivi).



8.3 COORDINAMENTO TRA AZIONI DEL PIANO E PIANI ESISTENTI

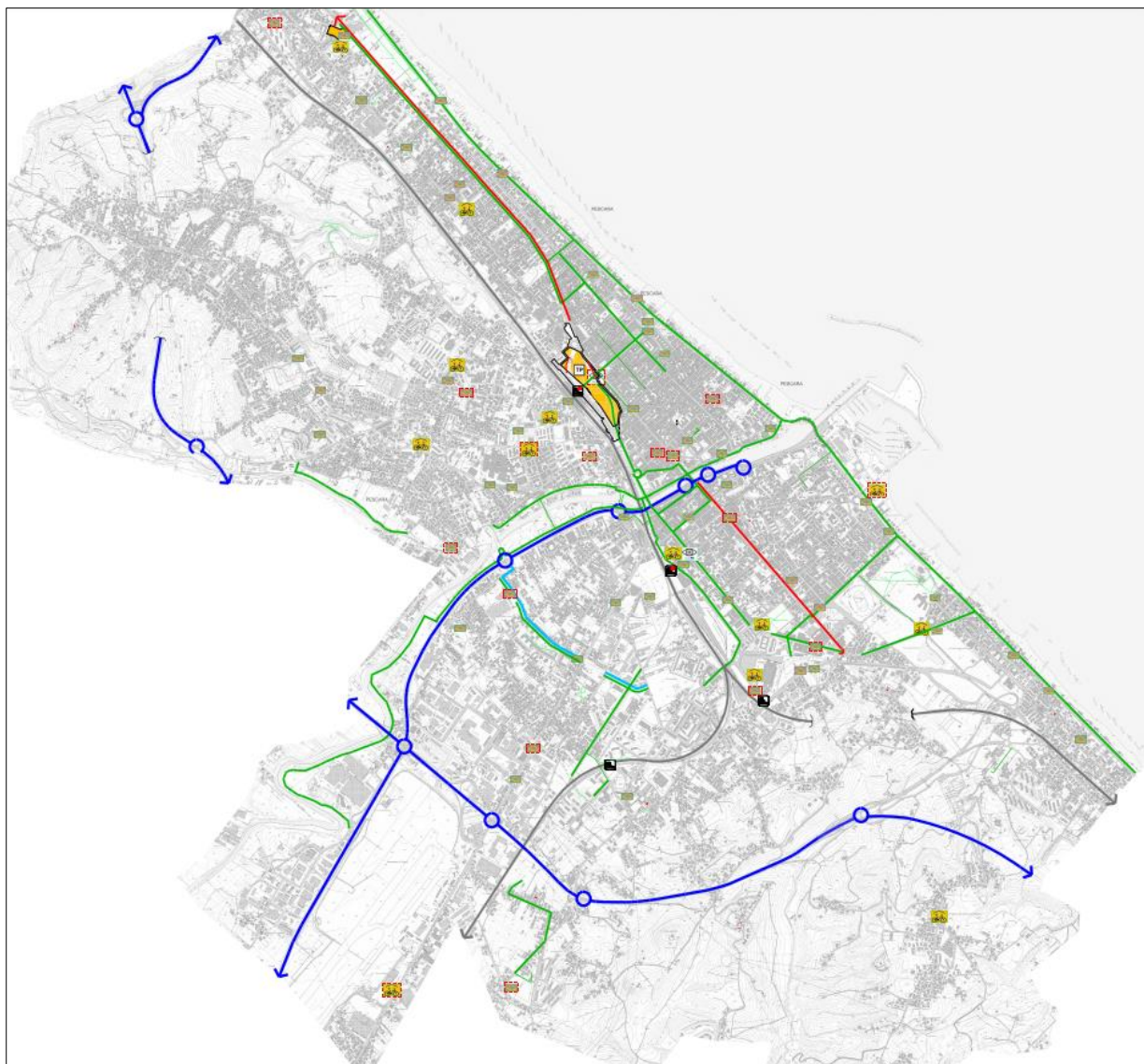
Il P.E.B.A. trova la sua ragion d'essere nell'interconnessione e lo scambio di direttive ed informazioni con altri strumenti di programmazione comunale già presenti ed in fase attuativa, trovando punti di contatto e di condivisione con essi, al fine di semplificare e coordinare gli interventi da mettere in campo, evitando sovrapposizioni e soluzioni progettuali che vadano in conflitto tra loro. Nell'ampio scenario urbanistico del Comune di Pescara, si è voluto dare maggior rilievo a quei Piani le cui tematiche trattano in maniera articolata la mobilità e l'accessibilità urbana, tra questi ci si è soffermati ad analizzare i contenuti del P.U.M.S. (Piano Urbano Mobilità Sostenibile), di cui ora ci appresteremo a descrivere le principali caratteristiche e finalità.

P.U.M.S.

Il P.U.M.S è un piano strategico volto a soddisfare la domanda di mobilità delle persone e delle imprese in ambito urbano e peri-urbano, allo scopo di migliorare la qualità della vita. Esso si basa su una visione di lungo periodo e su un approccio volto alla sostenibilità intesa in senso lato (ovvero, prendendo in considerazione, oltre agli aspetti ambientali, anche costi e benefici sociali). Il P.U.M.S. si deve far carico, allo stesso tempo, di problematiche locali e di questioni globali (come il cambiamento climatico e gli obiettivi di efficienza energetica). Deve, inoltre, integrarsi con gli altri piani esistenti, valorizzando i principi di integrazione, partecipazione, valutazione e monitoraggio. Il Comune di Pescara ha approvato il **P.U.M.S.** nel **2017** ed il suo primo aggiornamento nel **06/08/2021**; tale aggiornamento prende a riferimento il quadro normativo nazionale, regionale ed europeo con orizzonte temporale 2018. Nel periodo 2019/20 sono state emanate diverse disposizioni e norme indirizzate a specifiche modalità di trasporto per la redazione dei piani di settore introducendo nuove regolamentazioni circolatorie ed aggiornamenti delle linee-guida per l'elaborazione dei piani di settore stessi, in base alle

esperienze maturate sul “campo”. Per quanto riguarda il P.U.M.S., in perfetta logica di piano processo, sono state aggiornate le linee guida per la redazione sia a livello nazionale sia a livello europeo:

- **D.M. n. 396 del 28/08/2019**
- **Linee guida ELTIS presentate al Civitas Forum 2019**



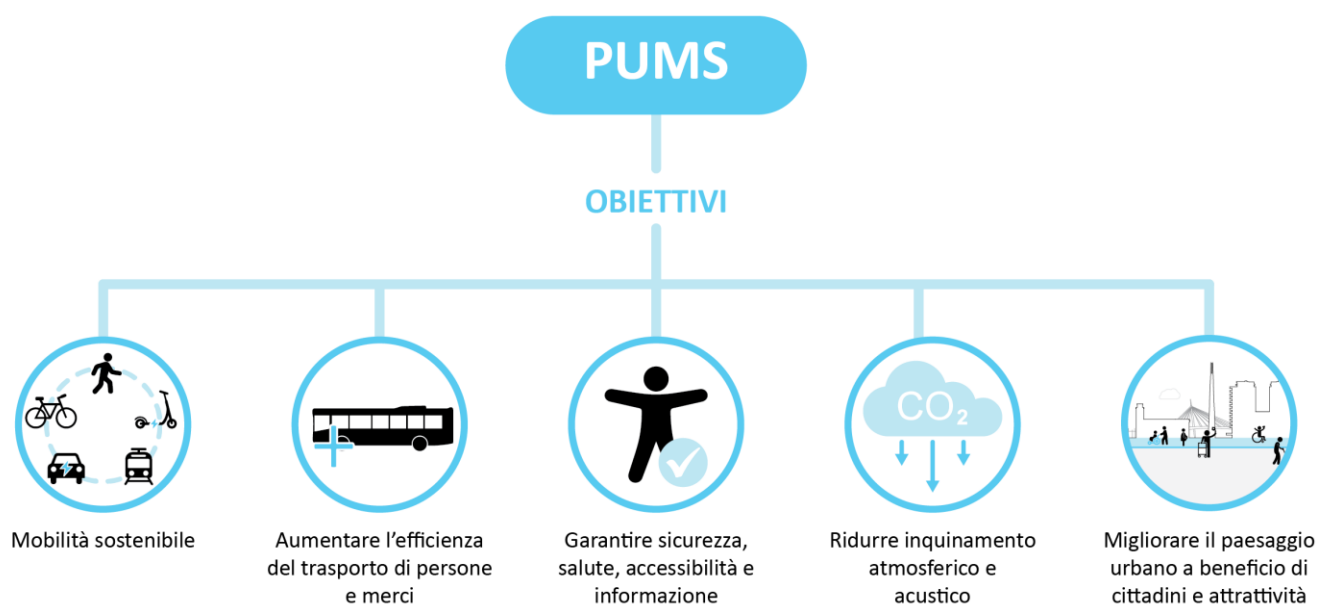
Con attinenza specifico alla situazione di Pescara e alle tre dimensioni della “sostenibilità” che sono alla base del P.U.M.S., le “finalità strategiche generali” che assume come caratterizzanti sono:

A. EFFICIENTAMENTO DELLA PERFORMANCE FUNZIONALE**B. MIGLIORAMENTO DELLA QUALITÀ DELL'AMBIENTE****C. AUMENTO DELLA VALENZA SOCIALE DEL SERVIZIO**

Di seguito, alcune delle azioni messe in atto ed in corso per il perseguimento dei sopracitati obiettivi sono:

- Progetto della “filovia” (oggi BRT)
- Progetto “Periferie”
- Raccordi con la Rete ciclabile nazionale “Bicitalia”
- Servizio “Bike Sharing a flusso libero”
- Progetto “SUTRA” per la realizzazione di n.3 Eco Mobility Points (realizzato)
- Programma di incentivazione della mobilità urbana sostenibile PriMUS:
 - realizzazione Cicloparcheggi (realizzato)
 - Progetto “Annibale il Serpente Sostenibile”
- Progetto “PEDIBUS”
- Implementazione dello “Sportello Digitale” e completamento informatizzazione dell’ente
- Piano per l’Eliminazione delle Barriere Architettoniche PEBA
- Razionalizzazione e completamento della rete urbana ed extraurbana

In sintesi possiamo raggruppare i macro obiettivi del **P.U.M.S.** come segue:



(Al seguente link è possibile approfondire i contenuti del PUMS <https://www.comune.pescara.it/node/6806>)

L'interazione formale dei dati e delle direttive non si è semplicemente limitata al P.U.M.S., ma è proseguita con l'analisi di altri piani urbanistici che hanno permesso di elaborare nel P.E.B.A. alcuni dei parametri qualitativi e quantitativi utili a determinare il grado di giudizio di alcuni ambiti, come ad esempio nel caso della viabilità, suddivisa in tre tipologie di rilevanza o della determinazione dei flussi in entrata ed uscita nei vari ambiti territoriali.

In riferimento a quanto detto, passeremo ora in rassegna gli altri due strumenti pianificatori che hanno consentito di caratterizzare le direttive contenute nel presente P.E.B.A.

S.U.S

La Strategia per lo Sviluppo Urbano Sostenibile (SUS), proposta dal Comune di Pescara nell'ambito dell'Asse VII POR FESR 2014/2020, è un progetto di rigenerazione urbana, ecologica e sociale pensato per proiettare la città verso il futuro. È una strategia che si inserisce all'interno di un piano più ampio per il potenziamento della mobilità sostenibile che l'amministrazione comunale promuove con lo scopo di migliorare la vivibilità e la sostenibilità dell'area urbana. La SUS prevede la realizzazione di diversi interventi per un costo complessivo di circa 9.700.000 euro, attuabili con l'utilizzo di diverse forme di finanziamento: fondi comunitari dell'Asse VII POR FESR 2014/2020 (6.900.000 euro), risorse comunali (2.050.000 euro) e fondi privati TERNA (750.000 euro). Le opere previste sono articolate su **quattro azioni**:



(Al seguente link è possibile approfondire i contenuti del SUS <https://www.comune.pescara.it/node/304>)

P.G.T.U.

È uno strumento di pianificazione nell'ambito della mobilità e dei trasporti che interagisce con le varie componenti del territorio. Il Piano viene elaborato seguendo la logica virtuosa di integrazione fra processo pianificatorio, analisi ambientale e partecipazione della popolazione e degli stakeholder.

PGTU intende migliorare le condizioni della circolazione stradale nei suoi aspetti di movimento e sosta degli utenti, ovvero soddisfare la domanda di mobilità al miglior livello di servizio possibile, nel rispetto dei vincoli economici, urbanistici ed ambientali. Tra gli obiettivi vi è sicuramente anche quello di perfezionare la sicurezza stradale contribuendo alla riduzione degli incidenti e delle loro conseguenze sia mediante la separazione e il controllo delle diverse componenti di traffico, sia attraverso l'attuazione delle proposte derivanti da specifiche analisi tecniche (difesa delle utenze deboli).



Il Piano vuole anche contribuire a innalzare il livello di vivibilità dell'ambiente urbano e la fruibilità delle risorse naturali, storiche e commerciali, col ricorso a sistemi di mobilità "dolce" e a misura d'uomo. PGU ha lo scopo, inoltre, di ridurre l'inquinamento atmosferico e acustico, cui il traffico veicolare concorre in modo rilevante, e pervenire a un sensibile risparmio nei consumi energetici dei veicoli pubblici e privati, tramite la fluidificazione del traffico e la conseguente riduzione dei tempi di viaggio.

Le strategie generali di intervento puntano al miglioramento dell'offerta di trasporto passando per la riorganizzazione della rete stradale urbana attraverso un'adeguata classificazione funzionale delle strade, e l'eliminazione della sosta veicolare dalla viabilità principale con il conseguente adeguamento della capacità delle intersezioni ai flussi veicolari in transito. Tra le strategie da adottare sono contemplati l'orientamento e il controllo della domanda di mobilità verso modalità di trasporto che richiedano minori disponibilità di spazi stradali rispetto alla situazione esistente.

(Al seguente link è possibile approfondire i contenuti del PGU <https://www.comune.pescara.it/node/300>)

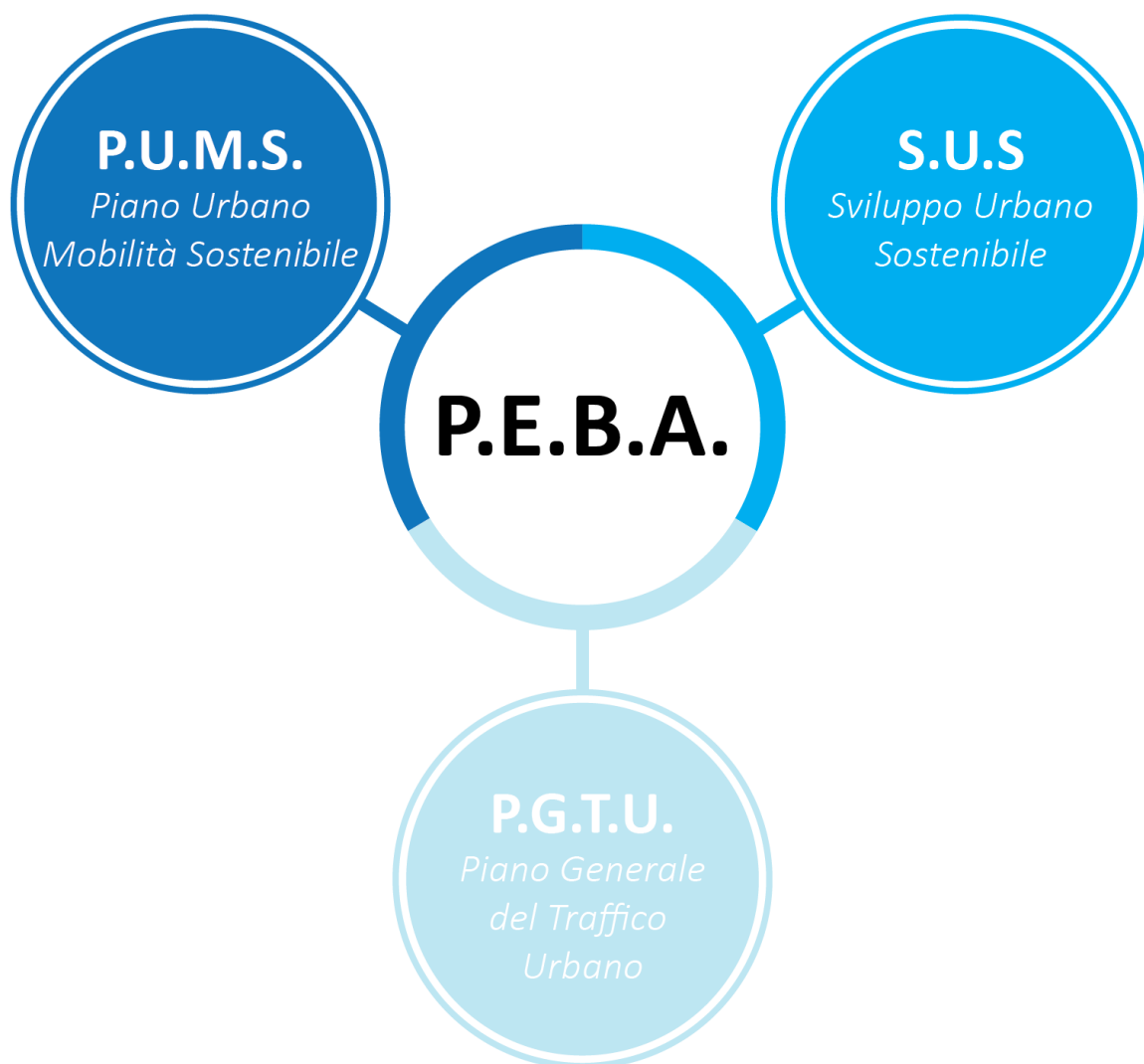
Durante gli aggiornamenti periodici del P.E.B.A., si dovrà tenere in considerazione la quantificazione economica degli interventi per l'abbattimento delle barriere architettoniche anche in rapporto ai programmi contenuti nel P.U.M.S., possibilmente dando maggiore importanza ad una certa tipologia di interventi rispetto ad altri; ad esempio, nella fase di progettazione ed esecuzione, dare la priorità alla riqualificazione delle fermate dei mezzi della T.U.A., evitando al contempo che vengano risistemate senza poter essere realmente accessibili e fruibili da parte degli utenti disabili, a causa, magari, di ostacoli sui percorsi di avvicinamento ad essi, compromettendo così l'efficacia stessa degli interventi del P.U.M.S..

Considerando la mobilità come un insieme correlato di azioni che si sviluppano e coordinano con i piani urbanistici del territorio, per far fronte alle esigenze di spostamento di chi vive la città, la prerogativa del P.E.B.A. sarà quella di integrarsi in maniera coordinata con le direttive contenute nel P.U.M.S. in modo tale da garantire una rete di trasporti locale universalmente accessibile, riqualificando e mettendo in sicurezza le fermate esistenti e creando sinergie di mobilità sostenibile anche con altri mezzi di trasporto, come nel caso del filobus che collegherà Pescara con Montesilvano.

Discorso analogo va fatto per l'interazione che il P.E.B.A. dovrà mantenere con gli altri due piani

sopra citati, S.U.S. e P.G.T.U., consultati durante la stesura di questo Piano per analizzare e studiare i dati dei flussi del traffico e degli spostamenti degli utenti tra le aree del territorio comunale, ed altresì per valutare e creare tre tipologie di percorsi urbani sui quali intervenire sulla base della loro importanza strategica (viabilità: principale, secondaria e urbana), non dimenticando anche l'implementazione della rete dedicata alla mobilità dolce (pedoni/ciclisti) che sta acquisendo sempre maggior rilevanza all'intero del tessuto urbano.

L'interpolazione di tutti questi contenuti tra loro aiuterà l'Ente a delineare un quadro generale più completo e sistematico di cui tenere conto nella fase decisionale degli interventi da attuare per lo sviluppo della mobilità sostenibile della città ed al tempo stesso dell'abbattimento delle barriere architettoniche presenti, al fine di creare un macrosistema urbano strutturato che garantisca inclusività e sicurezza per tutte le categorie d'utenze.



CAPITOLO 9

*DETERMINAZIONE DEI COSTI STANDARD E
REPERIMENTO RISORSE*

P

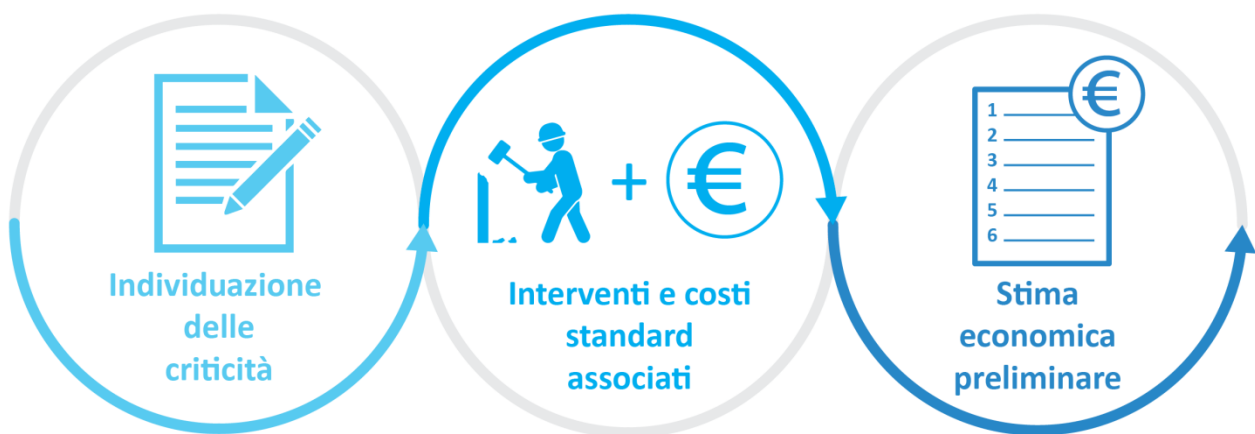
E

B

A

9.1 COSTI STANDARD

Nelle fasi propedeutiche che caratterizzano il P.E.B.A., partendo dalla fase dei sopralluoghi tramite le schede di rilievo fino alla fase progettuale nella quale saranno determinati gli interventi standard (come visto nel paragrafo “8.2 Definizione degli interventi standard”), manca definire un ultimo elemento, ovvero quello dei costi standard. Grazie a questo parametro sarà possibile redigere dei quadri finanziari preliminari utili all’Amministrazione per programmare l’utilizzo delle risorse economiche da reperire per i progetti da attuare in via prioritaria. Il costo standard indica l’importo economico delle lavorazioni, incluse di manodopera e fornitura, necessario per portare a regola d’arte ogni intervento standard associato. Le stime sommarie ottenute con questa computazione sono il risultato della comparazione di vari strumenti e dati disponibili, come il “Prezziario Regionale Abruzzo” e l’analisi di varie stime di mercato; di conseguenza, come già affermato, questi prezzi serviranno a definire delle stime di tipo preliminare che nel tempo subiranno delle variazioni, incidendo così anche in modo sostanziale sull’importo complessivo dei lavori, per i quali sarà opportuno tenere in considerazione anche la possibilità di imprevisti.



Vengono di seguito riportate tramite la stesura di apposite tabelle, l’elenco dei costi associati ad ogni intervento standard visto in precedenza, proponendo dei casi esempio per ognuno di essi.

EDIFICI PUBBLICI		
RAGGIUNGIBILITÀ		
Cod.	Intervento Standard Proposto	Costo standard
EP.RA_01	Realizzazione di parcheggio riservato ad utenti disabili in prossimità dell'ingresso dell'edificio	2.000,00 € cad.
EP.RA_02	Eliminazione di disconnessioni e spostamento di ostacoli (anche in elevazione) lungo i percorsi di avvicinamento - Spostamento arredo urbano grandi dimensioni - Spostamento arredo urbano piccole dimensioni	150,00 € cad. 100,00 € cad.
EP.RA_03	Raccordo di dislivello altimetrico (ad es. tra marciapiede e piano stradale) tramite scivolo o altra soluzione strutturale con pendenza massima come da normativa - Nuovo scivolo in blocchi di cls prefabbricato	500,00 € cad.
EP.RA_04	Realizzazione di nuovo marciapiede o di percorso pedonale di avvicinamento con dimensioni minime come da normativa - Nuovo marciapiede in asfalto, h: 15 cm - Percorso pedonale in asfalto	175,00 € mq 100,00 € mq
EP.RA_05	Realizzazione di nuovo attraversamento pedonale; ove sia possibile realizzarlo rialzato rispetto al piano stradale e posto in continuità altimetrica con il percorso di avvicinamento - Nuovo attraversamento pedonale rialzato in asfalto, 5mt larghezza	5.000,00 € cad
ACCESSIBILITÀ e COLLEGAMENTI ORIZZONTALI		
EP.CO_01	Fornitura e posa in opera di cancelletto o portoncino con adeguamento impianti e pannello pulsantiera - Porta ingresso, dim. 210cm x 110cm, con pulsantiera	2.000,00 € cad
EP.CO_02	Posa in opera di elementi di raccordo tra ingresso dei vari ambienti interni	35,00 € ml
EP.CO_03	Riassetto degli spazi interni per consentire il movimento agli utenti con sedia a ruote - Demolizione tramezzo muratura - Demolizione tramezzo cartongesso - Posa in opera tramezzo muratura - Posa in opera tramezzo cartongesso	90,00 € mc 15,00 € mc 60,00 € mc 40,00 € mc
EP.CO_04	Adeguamento delle dimensioni minime degli infissi interni ed esterni e degli elementi accessori annessi, come da normativa, degli infissi interni ed esterni - Allargamento vano e sostituzione infisso, dim. 90cm x 210 cm	1.000,00 € cad
EP.CO_05	Adeguamento degli impianti tecnologici e dei comandi annessi - Installazione nuovo interruttore, con traccia a muro - Rimodulazione altezza pulsantiera, con traccia a muro	200,00 € cad 150,00 € cad

EDIFICI PUBBLICI		
ACCESSIBILITÀ e COLLEGAMENTI VERTICALI		
Cod.	Intervento Standard Proposto	Costo standard
EP.CV_01	Posa in opera di impianto tecnologico per montascale o servoscale - Montascale con pedana per carrozzine su scala dritta - Montascale con pedana per carrozzine su scala curva	8.000,00 € cad. 12.000,00 € cad.
EP.CV_02	Posa in opera di nuovo ascensore con porta e cabina dalle dimensioni minime per accesso utenti disabili su sedia a ruota - Realizzazione di ascensore pubblico, dim. vano 160cm x 180cm (per 3 piani)	35.000,00 € cad.
EP.CV_03	Posa in opera di rampe per superamento dislivelli interni - Rampa portatile - Rampa fissa per breve dislivello	500,00 € cad. 3.000,00 € cad.
ACCESSIBILITÀ BAGNI		
EP.AB_01	Ove sia possibile, adeguare i servizi igienici sanitari con le attrezzature e gli accessori come da normativa	4.000,00 € cad.
EP.AB_02	Progettazione e posa in opera di servizio igienico per disabili	10.000,00 € cad.
ORIENTAMENTO PERCORSI ESTERNI (disabili sensoriali)		
EP.OPE_01	Posa in opera di percorsi guida tattili in materiale idoneo alla percorrenza di tutti gli utenti secondo normativa - Fornitura e posa di pavimento tattile in gres - Fornitura e posa di pavimento tattile in cemento	120,00 € mq 150,00 € mq
EP.OPE_02	Raccordo di dislivello altimetrico lungo il percorso tattile tramite scivolo o altra soluzione strutturale con pendenza massima come da normativa e ricollocazione di ostacoli in elevazione - Fornitura e posa di scivolo in cls prefabbricato	500,00 € cad
EP.OPE_03	Posa in opera di segnaletica tattile, luminosa e acustica al fine di migliorare il sistema di informazioni - Installazione mappa tattile - Installazione targa tattile	1.000,00 € cad 170,00 € cad
ORIENTAMENTO PERCORSI INTERNI (disabili sensoriali)		
EP.OPI_01	Posa in opera di percorsi guida tattili in materiale idoneo alla percorrenza di tutti gli utenti secondo normativa - Fornitura e posa di pavimento tattile in gres - Fornitura e posa di pavimento tattile in cemento	120,00 € mq 150,00 € mq
EP.OPI_02	Posa in opera di segnaletica tattile, luminosa e acustica al fine di migliorare il sistema di informazioni - Installazione mappa tattile - Installazione targa tattile	1.000,00 € cad 170,00 € cad

EDIFICI PUBBLICI		
ORIENTAMENTO PERCORSI INTERNI (disabili sensoriali)		
Cod.	Intervento Standard Proposto	Costo standard
EP.OPI_03	Rimodulazione degli arredi in modo tale da non intralciare i percorsi guida e favorire comunicazioni frontali - Smontaggio e rimontaggio arredi piccole dimensioni - Smontaggio e rimontaggio arredi grandi dimensioni	100,00 € cad 150,00 € cad
EP.OPI_04	Trattamento antisdrucchiolo dei pavimenti e posa di segnaletica cromatica che aiuti nell'orientamento - Installazione adesivi segnaletici a pavimento	25,00 € mq
EP.OPI_05	Utilizzo di materiale fonoassorbente in quegli ambienti in cui le onde sonore causino situazioni di eco - Fornitura e posa di pannelli fonoassorbenti	60,00 € mq
EP.OPI_06	Realizzazione di impianti tecnologici audio/visivi, tramite display, monitor, ecc... in ambienti informativi specifici, come reception o sale convegni - Totem luminosi - Lavagne interattive - Video proiettore con impianto audio	1.200,00 € cad 2.500,00 € cad 1.500,00 € cad

SPAZI ESTERNI COLLETTIVI		
RAGGIUNGIBILITÀ		
Cod.	Intervento Standard Proposto	Costo standard
SE.RA_01	Realizzazione di parcheggio riservato ad utenti disabili in prossimità dell'ingresso dell'edificio	2.000,00 € cad.
SE.RA_02	Eliminazione di disconnessioni e spostamento di ostacoli (anche in elevazione) lungo i percorsi di avvicinamento - Spostamento arredo urbano grandi dimensioni - Spostamento arredo urbano piccole dimensioni	150,00 € cad. 100,00 € cad.
SE.RA_03	Raccordo di dislivello altimetrico (ad es. tra marciapiede e piano stradale) tramite scivolo o altra soluzione strutturale con pendenza massima come da normativa - Nuovo scivolo in blocchi di cls prefabbricato	500,00 € cad.
SE.RA_04	Realizzazione di nuovo marciapiede o di percorso pedonale di avvicinamento con dimensioni minime come da normativa - Nuovo marciapiede in asfalto, h: 15 cm - Percorso pedonale in asfalto	175,00 € mq 100,00 € mq
SE.RA_05	Realizzazione di nuovo attraversamento pedonale; ove sia possibile realizzarlo rialzato rispetto al piano stradale e posto in continuità altimetrica con il percorso di avvicinamento - Nuovo attraversamento pedonale rialzato in asfalto, 5mt larghezza	5.000,00 € cad
ACCESSIBILITÀ e COLLEGAMENTI ORIZZONTALI		
SE.CO_01	Realizzazione di percorsi interni ad aree verdi o all'arenile tramite pavimentazione adatte al passaggio di utenti su sedia a ruota - Posa e fornitura pavimentazione in PVC su arenile - Posa e fornitura pavimentazione in lastre di cemento su arenile	160,00 € mq 200,00 € mq
SE.CO_02	Realizzazione di attrezzature o strutture ricreative e per il tempo libero fruibili anche da utenti disabili - Posa e fornitura di un area fitness con 10 attrezzi fruibili da utenti disabili	40.000,00 € a corpo
ORIENTAMENTO PERCORSI ESTERNI (disabili sensoriali)		
SE.OPE_01	Posa in opera di percorsi guida tattili in materiale idoneo alla percorrenza di tutti gli utenti secondo normativa - Fornitura e posa di pavimento tattile in gres - Fornitura e posa di pavimento tattile in cemento	120,00 € mq 150,00 € cad
SE.OPE_02	Raccordo di dislivello altimetrico lungo il percorso tattile tramite scivolo o altra soluzione strutturale con pendenza massima come da normativa e ricollocazione di ostacoli in elevazione - Fornitura e posa di scivolo in cls prefabbricato	500,00 € cad
SE.OPE_03	Posa in opera di segnaletica tattile, luminosa e acustica al fine di migliorare il sistema di informazioni - Installazione mappa tattile - Installazione targa tattile	1.000,00 € cad 170,00 € cad

PERCORSI URBANI		
RAGGIUNGIBILITÀ		
Cod.	Intervento Standard Proposto	Costo standard
PU.RA_01	Realizzazione di parcheggio riservato ad utenti disabili in prossimità dell'ingresso o degli ingressi principali	2.000,00 € cad.
PU.RA_02	Eliminazione di disconnessioni e spostamento di ostacoli (anche in elevazione) lungo i percorsi di avvicinamento e nei pressi delle fermate TPL - Spostamento arredo urbano grandi dimensioni - Spostamento arredo urbano piccole dimensioni	150,00 € cad. 100,00 € cad.
PU.RA_03	Raccordo di dislivello altimetrico (ad es. tra marciapiede e piano stradale) tramite scivolo o altra soluzione strutturale con pendenza massima come da normativa - Nuovo scivolo in blocchi di cls prefabbricato	500,00 € cad.
PU.RA_04	Realizzazione di nuovo marciapiede o di percorso pedonale di avvicinamento con dimensioni minime come da normativa - Nuovo marciapiede in asfalto, h: 15 cm - Percorso pedonale in asfalto	175,00 € mq 100,00 € mq
PU.RA_05	Realizzazione di nuovo attraversamento pedonale; ove sia possibile realizzarlo rialzato rispetto al piano stradale e posto in continuità altimetrica con il percorso di avvicinamento - Nuovo attraversamento pedonale rialzato in asfalto, 5mt larghezza	5.000,00 € cad
PU.RA_06	Rifacimento di pavimentazioni degradate che ostacolano il passaggio degli utenti disabili - Rifacimento pavimentazione in asfalto - Rifacimento pavimentazione in pietra (es.Porfido)	40,00 € mq 80,00 € mq
ORIENTAMENTO PERCORSI ESTERNI (disabili sensoriali)		
PU.OPE_01	Posa in opera di percorsi guida tattili in materiale idoneo alla percorrenza di tutti gli utenti secondo normativa - Fornitura e posa di pavimento tattile in gres - Fornitura e posa di pavimento tattile in cemento	120,00 € mq 150,00 € cad
PU.OPE_02	Raccordo di dislivello altimetrico lungo il percorso tattile tramite scivolo o altra soluzione strutturale con pendenza massima come da normativa e ricollocazione di ostacoli in elevazione - Fornitura e posa di scivolo in cls prefabbricato	500,00 € cad
PU.OPE_03	Posa in opera di segnaletica tattile, luminosa e acustica al fine di migliorare il sistema di informazioni - Installazione mappa tattile - Installazione targa tattile	1.000,00 € cad 170,00 € cad

FERMATE TRASPORTO PUBBLICO LOCALE		
RAGGIUNGIBILITÀ		
Cod.	Intervento Standard Proposto	Costo standard
TPL.RA_01	Realizzazione di parcheggio riservato ad utenti disabili in prossimità dell'ingresso o degli ingressi principali	2.000,00 € cad.
TPL.RA_02	Eliminazione di disconnessioni e spostamento di ostacoli (anche in elevazione) lungo i percorsi di avvicinamento e nei pressi delle fermate TPL	150,00 € cad. 100,00 € cad.
TPL.RA_03	Raccordo di dislivello altimetrico (ad es. tra marciapiede e piano stradale) tramite scivolo o altra soluzione strutturale con pendenza massima come da normativa - Nuovo scivolo in blocchi di cls prefabbricato	500,00 € cad.
TPL.RA_04	Realizzazione di nuovo marciapiede o di percorso pedonale di avvicinamento con dimensioni minime come da normativa - Nuovo marciapiede in asfalto, h: 15 cm - Percorso pedonale in asfalto	175,00 € mq 100,00 € mq
TPL.RA_05	Realizzazione di nuovo attraversamento pedonale; ove sia possibile realizzarlo rialzato rispetto al piano stradale e posto in continuità altimetrica con il percorso di avvicinamento - Nuovo attraversamento pedonale rialzato in asfalto, 5mt larghezza	5.000,00 € cad
TPL.RA_06	Rifacimento di pavimentazioni degradate che ostacolano il passaggio degli utenti disabili - Rifacimento pavimentazione in asfalto - Rifacimento pavimentazione in pietra (es.Porfido)	40,00 € mq 80,00 € mq
ACCESSIBILITÀ e COLLEGAMENTI ORIZZONTALI		
TPL.CO_01	Adeguamento delle fermate TPL mediante ridimensionamento delle aree d'attesa secondo le misure minime da normativa e raccordi o scivoli che ne permettano un accesso autonomo e sicuro agli utenti con disabilità - Adeguamento ad almeno 2mt di larghezza area d'attesa in asfalto	200,00 € mq
TPL.CO_02	Realizzazione di nuova fermata TPL ove si renda necessario, con dimensioni e raccordi o scivoli d'accesso come da normativa - Area di attesa con dimensioni minime come da normativa, pensilina con sedute, segnaletica informativa e raccordi	6.000,00 € cad
ACCESSIBILITÀ e COLLEGAMENTI VERTICALI		
TPL.CV_01	Posa in opera di nuovo ascensore con porta e cabina dalle dimensioni minime per accesso utenti disabili su sedia a ruota per piani superiori nelle stazioni ferroviarie - Realizzazione di ascensore pubblico, dim. vano 160cm x 180cm (per 1 piano)	16.000,00 € cad.
TPL.CV_02	Posa in opera di impianto tecnologico per montascale o servoscale sulle rampe di scale di accesso ai piani superiori nelle stazioni ferroviarie - Montascale con pedana per carrozzine su scala dritta - Montascale con pedana per carrozzine su scala curva	8.000,00 € cad. 12.000,00 € cad.

FERMATE TRASPORTO PUBBLICO LOCALE		
ACCESSIBILITÀ BAGNI		
Cod.	Intervento Standard Proposto	Costo standard
TPL.AB_01	Se possibile, adeguare i servizi igienici sanitari nelle stazioni ferroviarie e nella sede del terminal bus con le attrezzature e gli accessori come da normativa	4.000,00 € cad.
TPL.AB_02	Progettazione e posa in opera di servizio igienico per disabili nelle stazioni ferroviarie e nella sede del terminal bus	10.000,00 € cad.
ORIENTAMENTO PERCORSI ESTERNI (disabili sensoriali)		
TPL.OPE_01	Posa in opera di percorsi guida tattili in materiale idoneo alla percorrenza di tutti gli utenti secondo normativa - Fornitura e posa di pavimento tattile in gres - Fornitura e posa di pavimento tattile in cemento	120,00 € mq 150,00 € cad
TPL.OPE_02	Raccordo di dislivello altimetrico lungo il percorso tattile tramite scivolo o altra soluzione strutturale con pendenza massima come da normativa e ricollocazione di ostacoli in elevazione - Fornitura e posa di scivolo in cls prefabbricato	500,00 € cad
TPL.OPE_03	Posa in opera di segnaletica tattile, luminosa e acustica al fine di migliorare il sistema di informazioni nelle stazioni e in prossimità delle fermate dei bus - Installazione mappa tattile - Installazione targa tattile	1.000,00 € cad 170,00 € cad

9.2 FONDI PNRR, EUROPEI, STATALI, REGIONALI

Come accennato in precedenza, il P.E.B.A. è uno strumento metodologico che non dispone di risorse economiche dedicate, ma in tal senso è comunque utile tenere presente e fare cenno a quelle che sono le linee di finanziamento alternative al Piano Triennale delle Opere Pubbliche, che hanno come prerogativa l'erogazione di fondi per l'eliminazione delle barriere architettoniche.

In questa fase storica, ma anche e soprattutto in ottica futura, si può citare il Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza (P.N.R.R.), approvato nel 2021 come programma di rilancio dell'economia italiana nel post pandemia di COVID-19, con l'obiettivo di permettere uno sviluppo sostenibile e digitale del Paese. Il P.N.R.R. ha già reso disponibili ingenti somme inerenti il tema dell'abbattimento delle BB.AA. Nello specifico, durante il mese di maggio 2022, il Ministero della Cultura, tramite avvisi pubblici, ha avviato un iter per proposte di intervento finalizzate a rimuovere le barriere fisiche, cognitive e sensoriali dei musei e dei luoghi della cultura privati e di quelli pubblici non appartenenti al Ministero; iter concluso con il **decreto 1501 e decreto 1502** del 21 dicembre 2022 e finanziato con le risorse del Piano nazionale di ripresa e resilienza (PNRR, Missione 1, Componente 3, Investimento 1.2.), che ha messo in campo risorse per 300 milioni di euro.

In sintesi si elencano i finanziamenti assegnati sino ad ora in Abruzzo tramite il bando sopra citato:

COMUNE	ENTE DESTINATARIO DEL FINANZIAMENTO	FINANZIAMENTO
L'Aquila (AQ)	Museo Nazionale delle Arti del XXI Secolo	533.820,00 €
Francavilla al Mare (CH),	Museo Michetti	498.442,90 €
Sulmona (AQ),	Museo Civico SS Annunziata	255.928,00 €
Sulmona (AQ)	Polo Civico Diocesano Santa Chiara	203.069,00 €
Lanciano (CH),	Museo Archeologico di Lanciano	240.279,00 €
Pescara (PE),	Museo Civico "Basilio Cascella"	404.259,20 €
Cerchio (AQ),	Museo Civico Etnografico	500.000,00 €
S. Benedetto dei Marsi (AQ),	Comune di San Benedetto dei Marsi	387.200,00 €

Per quanto riguarda la Regione Abruzzo invece, ha alle spalle una storia pluriennale per l'erogazione di fondi a favore degli enti locali ma anche e soprattutto per gli edifici privati (tramite il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti) per l'abbattimento delle barriere architettoniche; in riferimento a ciò possiamo citare la **legge 9.01.1989 n. 13**, la successiva **legge 27.02.1989 n.62** e la relativa **circolare n.1669/U.L. del 22.06.1989** che prevedono disposizioni per favorire il superamento e l'eliminazione delle barriere architettoniche negli edifici privati. In particolare, **l'art. 11** detta norme per la presentazione da parte degli interessati delle domande per la concessione dei contributi previsti dall'**art.9** della stessa legge e individua la Regione quale Ente preposto alla rilevazione del fabbisogno da soddisfare, richiedendo il relativo finanziamento al Ministero delle Infrastrutture e Trasporti con accrediti, da parte del MIT, per singole annualità pluriennali.

Il Servizio Edilizia Sociale e Scolastica provvede alla ricognizione del fabbisogno annuo presso tutti i Comuni della Regione, in relazione alle domande loro pervenute e ritenute ammissibili, predisponendo elenchi sui quali è possibile effettuare da parte di Comuni, prima dell'approvazione definitiva, eventuali osservazioni relative a correzioni e/o integrazione dei dati indicati.

Nello specifico, l'ufficio assicura un costante affiancamento alle amministrazioni comunali necessario al fine di una corretta presentazione del fabbisogno annuale ed al calcolo, sulle istanze, del contributo massimo ammissibile che viene eseguito mediante la compilazione della "scheda di calcolo" predisposta dall'ufficio ed inoltrata ogni anno unitamente alla scheda riepilogativa dell'intervento.



CAPITOLO 10

MONITORAGGIO

P

E

B

A

10.1 VERIFICA PERIODICA DEL PEBA

Il P.E.B.A. è un piano scandito da una progressione di fasi imprescindibili, partendo dallo studio e l'analisi dello stato di fatto dei luoghi fino all'attuazione della progettazione; tra queste fasi, una tra le più rilevanti è sicuramente quella del "monitoraggio".

L'operazione di monitoraggio consente all'Ente, con il coordinamento del Disability Manager, di svolgere una funzione di controllo continuativa sugli obiettivi prefissati e di valutare la necessità, caso per caso, dell'attuazione di interventi migliorativi a garantire gli standard di accessibilità stabiliti a monte.

Perseguire questi obiettivi da parte dell'Amministrazione non sarà un compito semplice, considerando la vasta estensione del territorio comunale. Per tale ragione sarà richiesto ai tecnici e progettisti di stabilire dei fattori in grado di quantificare il livello di accessibilità e fruibilità di un intervento a seguito dell'esecuzione dei lavori, introducendo, se possibile, anche altri dati ed informazioni utili a capire il reale impatto sull'utenza ma anche sulle risorse economiche impiegate per raggiungere il grado di miglioramento prestabilito oppure se ci saranno situazioni di criticità irrisolte, in modo tale da poter coordinare ed intraprendere soluzioni alternative.

Monitorare, quindi, significa controllare tutto il percorso di attuazione del Piano raccogliendo mano a mano informazioni utili sull'avanzamento delle varie procedure necessarie volte ad attuare in modo completo l'abbattimento delle barriere architettoniche, come l'avanzamento della progettazione, suddiviso per ambiti territoriali o ambiti tipologici, l'avanzamento finanziario, cioè all'utilizzo effettivo dei fondi messi a disposizione dei vari enti e l'avanzamento di tutti i passaggi burocratici e formali necessari a raggiungere gli obiettivi prefissati.

Quanto appena detto sarà fondamentale per la valutazione del peso che un determinato progetto ha avuto sulla risoluzione di un problema originario, verificando se le barriere rilevate e segnalate durante la fase delle mappature, siano state effettivamente eliminate garantendo tutti gli standard minimi necessari per una piena accessibilità e vivibilità di uno spazio da parte degli utenti con disabilità.

Qualora si verificasse la non completa efficacia di alcuni progetti, e di conseguenza le situazioni critiche interessate rimanessero tali, si renderà necessaria la modifica o l'integrazione del Piano stesso e sarà l'Amministrazione stessa occuparsi ed elaborare soluzioni integrative per colmare queste eventuali lacune.

10.2 AGGIORNAMENTO E VERIFICA DI COMPATIBILITA' CON I PIANI ESISTENTI

Durante la stesura del seguente Piano è stata condotta una ricerca di informazioni e dati tramite la consultazione e lo studio degli altri strumenti programmatori già vigenti sul territorio comunale di Pescara; come scritto nel paragrafo “8.3 Coordinamento tra azioni del Piano e Piani esistenti”, si è fatto riferimento al S.U.S. e al P.G.T.U. per recepire ed integrare con il P.E.B.A. i dati sui flussi di spostamento della popolazione all’interno degli ambiti territoriali del comune di Pescara e per individuare e catalogare le infrastrutture della viabilità stradale in base alla loro importanza (principale, secondaria, urbana), tenendo sempre presente le linee guida ed i precetti di tali piani sullo sviluppo della mobilità dolce e sostenibile in continua evoluzione e sviluppo sul territorio.

Tra questi strumenti urbanistici, l’analisi si è soffermata principalmente sul P.U.M.S., dal quale sono state estrapolate le indicazioni e gli interventi che indirizzano le strategie dell’Amministrazione verso uno sviluppo sostenibile della mobilità locale.

Pertanto in questa fase di stesura del P.E.B.A. si è cercato, per quanto possibile, di allinearsi e coordinarsi alle indicazioni già prescritte nelle programmazioni dei piani sopra citati; ciò non esula ovviamente, che in futuro sarà necessario monitorare in modo coordinato tutte queste strategie messe in atto, verificando a cadenza periodica che le indicazioni e le proposte di uno non sia da limite per un altro. L’auspicio è di impiantare una logica di cooperazione per garantire alla cittadinanza, soprattutto a quella parte di persone con disabilità, di poter fruire nel miglior modo possibile di tutti gli spazi collettivi e degli edifici di interesse comune in piena sicurezza; a tale scopo la fase di monitoraggio si estenderà durante tutto il processo di sviluppo, anche agli aggiornamenti degli altri strumenti urbanistici comunali che dovranno essere sempre compatibili con i contenuti e le indicazioni contenute nel P.E.B.A..





CAPITOLO 11

PROGETTO PILOTA

P
E
B
A

11.1 PROGETTO PILOTA

Al fine di fornire delle indicazioni più dettagliate e complete sul metodo di compilazione delle schede di rilievo introdotte nel capitolo 5, è stata condotta una prima indagine significativa su campo, definita “Progetto Pilota”. Il sopralluogo ha interessato i percorsi urbani ricadenti all’interno della zona del Comune di Pescara, più precisamente è stata esaminata l’area di Piazza Italia. Questo primo rilievo, che parte simbolicamente dal cuore della città, ovvero dall’area in cui ricadono le sue sedi amministrative, ha il compito di mappare le criticità riscontrate lungo i percorsi urbani che caratterizzano la zona di Piazza Italia, ed al contempo descrive il metodo d’approccio per la compilazione delle schede.

L’analisi descrittiva del progetto che si affronterà a breve è stata suddivisa in quattro parti, così come avvenuto nel paragrafo 5.4, in modo tale da semplificare ed agevolare la comprensione delle schede. Esse sono così caratterizzate:

- **Parte 1_Inquadramento territoriale**
- **Parte 2_Catalogazione criticità**
- **Parte 3_Interventi e costi standard**
- **Parte 4_Grado di accessibilità e priorità d’intervento**



Parte 1_Inquadramento territoriale

Nella prima parte si trovano tutti i dati necessari a fornire le informazioni sull'inquadramento territoriale e urbanistico del luogo oggetto di analisi. In ordine si ha:

- Il codice identificativo da associare all'edificio/spazio/percorso
- La tabella da compilare con i dati sull'individuazione territoriale del luogo
- La planimetria sulla quale verranno indicate numericamente la progressività delle criticità riscontrate ed associate ad ognuna di essa un grado generale di accessibilità
- Foto descrittive generali dello stato di fatto dei luoghi

PERCORSO URBANO PIAZZA ITALIA_cod.id PU_001

Ambito territoriale	Zona 1: Lungomare Nord / Centro
Destinazione d'uso	Percorso Urbano
Indirizzo	Piazza Italia
Vincoli	-

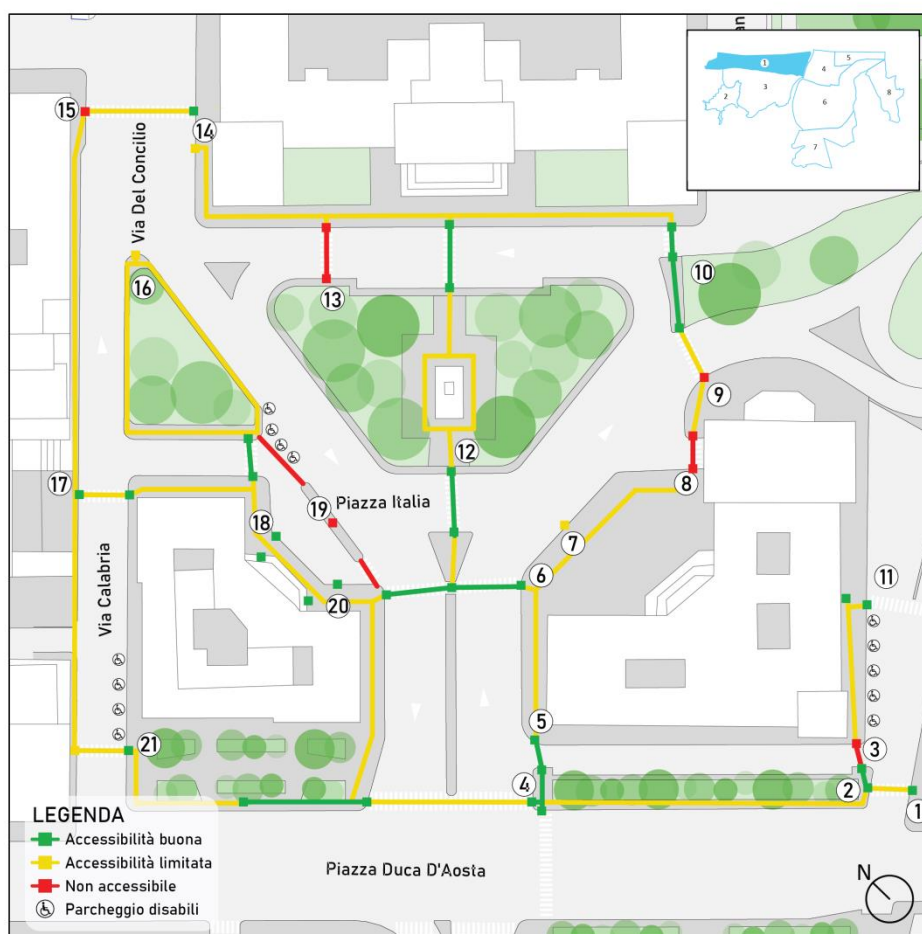


Foto stato di fatto



Parte 2_Catalogazione criticità

Nella seconda parte, successivamente allo specchio nel quale si descrive lo stato generale dei luoghi, si trova la tabella nella quale si inseriscono le criticità rilevate, catalogandole in base alle macro-categorie predefinite. Seguirà poi una descrizione puntuale di tutte le barriere emerse, analizzandone l'entità al fine di assegnare, con i tre indicatori colorati, il grado con cui esse incidono sul livello di accessibilità riferito ad ogni categoria di disabilità.

Descrizione

Oggetto del sopralluogo sono le criticità presenti sui percorsi urbani ricadenti nell'area di Piazza Italia e nelle vie limitrofe come parte di via R.Paolucci e di Viale Marconi.

RILIEVO CRITICITÀ

3 Accessibilità buona

2 Accessibilità limitata

1 Non accessibile

Cat.	Foto	Descrizione criticità	Giudizio cat. disabilità		
Raggiungibilità e Orientamento percorsi esterni	① 	Assenza di segnaletica tattile con segnalazione di pericolo valicabile prima della rampa di accesso al marciapiede	 	 	 
	② 	Cassonetto della raccolta differenziata che ostacola percorso tattile	 	 	 
	③ 	Assenza di rampa di accesso al marciapiede	 	 	 
	④ 	Spartitraffico che ostacola l'attraversamento pedonale	 	 	 
	⑤ 	Percorso tattile che non prosegue sul marciapiede successivo	 	 	 

Parte 3_Interventi e costi standard

La terza parte è caratterizzata dalla tabella riepilogativa di tutte le criticità emerse durante la fase di sopralluogo; per ognuna di esse è stata avanzata una prima proposta progettuale risolutiva alla quale viene associato il relativo codice di intervento e costo standard, al fine di ottenere un quadro economico preliminare, utile a valutare l'entità finanziaria necessaria alla cantierizzazione dei vari interventi.

Cat.	Descrizione criticità	Proposta d'intervento	Int. standard	Costo standard
Raggiungibilità e Orientamento percorsi esterni	① Assenza di segnaletica tattile con segnalazione di pericolo valicabile prima della rampa di accesso al marciapiede	Installazione di segnaletica tattile prima della rampa di accesso al marciapiede	PU.OPE_01	150,00 € mq
	② Cassonetto della raccolta differenziata che ostacola percorso tattile	Ricollocazione del cassonetto della raccolta differenziata in spazio che non limiti l'usufruttibilità del marciapiede	PU.RA_02	150,00 € cad
	③ Assenza di rampa di accesso al marciapiede	Posa in opera di rampa di accesso al marciapiede	PU.RA_03	2.000,00 € cad
	④ Spartitraffico che ostacola l'attraversamento pedonale	Installazione di percorso tattile che permetta di aggirare lo spartitraffico agli utenti con disabilità visiva	PU.OPE_01	150,00 € mq
	⑤ Percorso tattile che non prosegue sul marciapiede successivo	Installazione di percorso tattile che dia continuità spostamento tra i due marciapiedi agli utenti con disabilità visiva	PU.OPE_01	150,00 € mq
	⑥ Percorso tattile che non prosegue sullo spartitraffico e sul marciapiede successivo	Installazione di percorso tattile che dia continuità spostamento tra i marciapiedi e lo spartitraffico agli utenti con disabilità visiva	PU.OPE_01	150,00 € mq
	⑦ Assenza di pensilina e di percorso e segnaletica tattile che comunichi la presenza della fermata TPL	Installazione di pensilina per la fermata TPL e di percorso con segnaletica tattile che conduca ad essa	TPL.CO_02 TPL.OPE_01	6.000,00 € cad 150,00 € mq
	⑧ Assenza di rampe di accesso ai marciapiedi e assenza di segnaletica tattile di "percorso valicabile" prima dell'attraversamento	Posa in opera di rampe di accesso ai marciapiedi e installazione di segnaletica tattile prima dell'attraversamento	PU.OPE_01 PU.RA_03	150,00 € mq 500,00 € cad
	⑨ Assenza di rampe di accesso ai marciapiedi e assenza di segnaletica tattile di "percorso valicabile" prima dell'attraversamento	Posa in opera di rampe di accesso ai marciapiedi e installazione di segnaletica tattile prima della rampa di accesso al marciapiede	PU.OPE_01 PU.RA_03	150,00 € mq 500,00 € cad
	⑩ Assenza di segnaletica tattile di "percorso valicabile" prima dell'attraversamento	Installazione di segnaletica tattile prima della rampa di accesso al marciapiede	PU.OPE_01	150,00 € mq
	⑪ Assenza di segnaletica tattile di "percorso valicabile" prima della rampa	Installazione di segnaletica tattile prima della rampa di accesso al marciapiede	PU.OPE_01	150,00 € mq
	⑫ Assenza di segnaletica tattile di "percorso valicabile" prima della rampa	Installazione di segnaletica tattile prima dell'attraversamento di accesso al marciapiede	PU.OPE_01	150,00 € mq
	⑬ Assenza di rampe di accesso ai marciapiedi e assenza di segnaletica tattile di "percorso valicabile" prima dell'attraversamento	Posa in opera di rampe di accesso ai marciapiedi e installazione di segnaletica tattile prima della rampa di accesso al marciapiede	PU.OPE_01 PU.RA_03	150,00 € mq 500,00 € cad
	⑭ Assenza di rampa di accesso al marciapiede e assenza di segnaletica tattile di "percorso valicabile" prima della rampa	Posa in opera di rampe di accesso ai marciapiedi e installazione di segnaletica tattile prima della rampa di accesso al marciapiede	PU.OPE_01 PU.RA_03	150,00 € mq 500,00 € cad
	⑮ Assenza di rampa di accesso al marciapiede e assenza di segnaletica tattile di "percorso valicabile" prima dell'attraversamento	Posa in opera di rampe di accesso ai marciapiedi e installazione di segnaletica tattile prima della rampa di accesso al marciapiede	PU.OPE_01 PU.RA_03	150,00 € mq 500,00 € cad
	⑯ Assenza di segnaletica tattile di "percorso valicabile" prima della rampa	Installazione di segnaletica tattile prima dell'attraversamento di accesso al marciapiede	PU.OPE_01	150,00 € mq
	⑰ Assenza di segnaletica tattile di "percorso valicabile" prima dell'attraversamento e palo dell'illuminazione che ostacola il passaggio	Installazione di segnaletica tattile prima dell'attraversamento e ricollocazione del palo dell'illuminazione in posizione che non ostacoli il passaggio	PU.OPE_01 PU.RA_02	150,00 € mq 150,00 € cad
	⑱ Assenza di segnaletica tattile di "percorso valicabile" prima della rampa	Installazione di segnaletica tattile prima dell'attraversamento di accesso al marciapiede	PU.OPE_01	150,00 € mq
	⑲ Marciapiede di larghezza insufficiente e con assenza di rampe per l'accesso di utenti con sedia a ruote, assenza segnaletica tattile che comunichi la presenza della fermata TPL	Rifacimento del marciapiede con rampe e misure minime che ne garantiscano l'accessibilità ed installazione di percorso tattile che conduca agevolmente alla fermata TPL	TPL.CO_01 TPL.OPE_01 TPL.OPE_03	200,00 € mq 150,00 € mq 170,00 € cad
	⑳ Assenza di segnaletica tattile di "percorso valicabile" prima della rampa	Installazione di segnaletica tattile prima dell'attraversamento di accesso al marciapiede	PU.OPE_01	150,00 € mq
	㉑ Assenza di segnaletica tattile di "percorso valicabile" prima della rampa	Installazione di segnaletica tattile prima dell'attraversamento di accesso al marciapiede	PU.OPE_01	150,00 € mq

Parte 4_Grado di accessibilità e priorità d'intervento

La quarta ed ultima parte è definita da due tabelle: la prima nella quale si ha il quadro generale del livello di accessibilità diviso per le tre tipologie di disabilità; la seconda invece, dalla quale scaturisce il punteggio totale ottenuto dalla sommatoria dei coefficienti delle varie categorie, consente ai percorsi urbani ricadenti all'interno dell'area di Piazza Italia di essere catalogati ed inseriti nell'elenco generale delle priorità d'intervento.

Infine, tramite l'apposito specchietto, si possono aggiungere osservazioni e chiarimenti utili a far comprendere meglio dati e informazioni inseriti nelle schede.

TABELLA GENERALE SUL GRADO DI ACCESSIBILITÀ

CATEGORIE CRITICITÀ			
Raggiungibilità e Orientamento percorsi esterni	2	3	1

TABELLA DEI CRITERI DI PRIORITÀ

CATEGORIE	PUNTEGGIO
Tipologia percorso (da 1 a 3 pt)	3
Densità abitativa della circoscrizione in cui è situato (da 1 a 5 pt)	5
Flussi in entrata (riferiti all'ambito territoriale)(da 1 a 4 pt)	4
Viabilità (riferito al percorso) (da 1 a 3 pt)	3
Punteggio del livello di accessibilità	2
TOTALE	17

Osservazioni e altre informazioni

Per un maggiore approfondimento sul progetto pilota si rimanda all' "Allegato III" e agli elaborati grafici Tav.14/15/16, di cui è corredato il presente P.E.B.A..