



COMUNE di ORISTANO - OR

# PEBA

Piano per l'Eliminazione delle **B**arriere **A**rchitettoniche



## 1 - RELAZIONE

Febbraio 2025

Comune di Oristano

Sindaco  
Resp. Uff. LL.PP.  
Ref. PEBA

Massimiliano Sana  
ing. Alberto Soddu  
dott. Luca Loi

ATP professionisti incaricati



SCARPA & DROUILLE  
ARCHITETTURA + URBANISTICA

urb. Murielle Drouille-Scarpa, arch. Aldo Scarpa  
arch. Anna Delitala





Progettisti

arch. Aldo Scarpa  
urb. Murielle Drouille-Scarpa  
arch. Anna Delitala

Collaboratori

dott. Davide Calefato

Comune di SOristano

Resp. Settore LL.PP. ing. Alberto Soddu  
Resp. progetto. dott. Luca Loi

---

stampato il 24/2/2025



## INDICE

Premessa	5
PARTE 1 - ANALISI PROPEDEUTICHE, CONSULTAZIONI, INDIVIDUAZIONE AMBITI	7
1. Riferimenti normativi e destinatari	9
2. Inquadramento socio-territoriale ed urbanistico	14
3. Poli attrattori, obiettivi, strategie	21
3.1. Poli attrattori	21
3.2. Obiettivi e strategie d'intervento	22
4. Azioni di partecipazione	25
5. Ambito d'indagine	28
PARTE 2 – RILIEVI, VALUTAZIONI, PRIORITA'	31
1. Strade: valutazione accessibilità	33
1.1. Accessibilità e sicurezza dei percorsi pedonali	33
1.2. Incidentalità	35
1.3. Gli attraversamenti pedonali	36
2.. Piazze, parchi e aree verdi, spiagge: valutazione accessibilità	38
2.1. Piazze	38
2.2. Parchi ed aree verdi attrezzate	41
2.3 Litorale Torre Grande	45
3. Interscambio modale: parcheggi, fermate TPL, stazione treni	46
3.1 Parcheggi	46
3.2 Fermate dei mezzi pubblici di trasporto	48
3.3. Stazione FS e centro intermodale	53
4. Altri edifici e servizi pubblici: valutazione accessibilità	54
4.1. Uffici postali e banche	54
4.2. Attività commerciali e bar-ristoranti	55
4.3. Servizi socio sanitari	57
4.4. Luoghi di culto	63
5. Priorità d'intervento	65
5.1. Edifici comunali	65
5.2. Spazi pubblici	66



PARTE 3 – COMPUTI E PROGRAMMAZIONE INTERVENTI	71
1. Quantificazione interventi	73
1.1. Interventi localizzati	73
1.2. Interventi diffusi per l'accessibilità urbana e la sicurezza pedonale	75
1.3. Quadro economico	82
2. Attuazione	84
2.1. Spesa annua e programmazione	84
2.2. Soggetti coinvolti	86
2.3. Possibili azioni di supporto correlate al piano	88
2.4. Monitoraggio e indicatori	89
APPENDICE - LINEE GUIDA PER GLI INTERVENTI NEGLI SPAZI URBANI	91
1. Identificazione e qualificazione dei percorsi pedonali	93
2. Tipologia interventi nei percorsi pedonali	95
3. Orientamento, segnaletica per le persone disabili e Comunicazione Aumentativa Alternativa (CAA)	97
4. Marciapiedi e pavimentazioni pedonali	102
5. Attraversamenti pedonali	103
6. Sicurezza pedonale e moderazione del traffico (Z20 o Z30)	107
ALLEGATI	111
A1. Linee guida per l'accessibilità delle fermate dei mezzi pubblici di trasporto	
A2. Check-list delle barriere senso-percettive (a cura di INMACI)	



*Chiesa romanica di Santa Petronilla, via S. Antonino Donigala*





## Premessa

A seguito della Deliberazione della Giunta Regionale N. 4/49 del 16/03/2023 il Comune di Oristano è stato ammesso a contributo di finanziamento per la progettazione del PEBA.

Con Determinazione del Dirigente n. 838 del 31/07/2024 il Comune di Oristano ha affidato l'incarico di progettazione del P.E.B.A alla RTP Scarpa & Drouille e arch. Delitala (CIG: B16A70E9A8 – CUP: H16J23000110002).

I rilievi sono stati svolti da Aprile a Novembre 2024; nello stesso periodo nel comune erano operativi molti cantieri finanziati dal PNRR per la riqualificazione degli spazi pubblici<sup>1</sup>; in tali ambiti i rilievi del PEBA sono stati quindi parzialmente condizionati; si presume che le nuove opere includeranno i principi della progettazione universale garantendo un elevato livello di accessibilità.

Le attività svolte per la redazione del PEBA sono state le seguenti:

- incontri con i referenti tecnici comunali dei lavori pubblici;
- sopralluoghi guidati in alcuni edifici comunali.
- verifica dei piani urbani in atto e della programmazione dei lavori pubblici;
- individuazione delle caratteristiche territoriali e definizione di obiettivi del piano;
- svolgimento di "interviste spot" presso la cittadinanza;
- individuazione dei poli attrattivi e rilievi degli spazi pubblici con valutazione di sintesi dell'accessibilità dei percorsi pedonali;
- rilievi degli edifici comunali, con schedatura e computo degli interventi e.b.a.;
- computo degli interventi e.b.a. negli spazi pubblici;
- rilievi e mappatura delle fermate autobus, dei parcheggi riservati ai disabili;
- valutazione esterna dell'accessibilità di servizi ed esercizi pubblici;
- definizione delle priorità d'intervento.

Il PEBA è composto dai seguenti documenti:

- 1 RELAZIONE
- 2 RILIEVO SPAZI PUBBLICI
- 3 MAPPATURA
- 4 INTERVENTI SPAZI PUBBLICI
- 5 EDIFICI
- Computi e programmazione\_edit.xls

<sup>1</sup> V. <https://www.comune.oristano.it/it/pnrr/progetti/>



La presente Relazione è articolata in 3 parti, oltre a un'appendice e degli allegati.

La PARTE 1 illustra le attività di analisi e indagine finalizzate a diversi obiettivi:

- conoscere il contesto territoriale;
- individuare i percorsi pedonali, gli spazi pubblici e gli edifici comunali;
- eseguire una ricognizione dei piani urbani e dei progetti comunali, tra cui:
  - PROGRAMMA TRIENNALE DEI LAVORI PUBBLICI E PNRR
  - PUC
  - PIANO PARTICOLAREGGIATO DEL CENTRO STORICO CON NTA
  - PUMS (2024)
  - PIANO UTILIZZO DEL LITORALE
  - REGOLAMENTI EDILIZIO
  - PIANO D'AZIONE PER L'ENERGIA SOSTENIBILE (PAES)

La PARTE 2 illustra le attività di valutazione e la definizione delle priorità d'intervento.

La PARTE 3 quantifica gli interventi, definisce la programmazione e le modalità di realizzazione degli interventi.



*Via Vittorio Emanuele I*

/



## PARTE 1 - ANALISI PROPEDEUTICHE, CONSULTAZIONI, INDIVIDUAZIONE AMBITI





# 1. Riferimenti normativi e destinatari

## ***Riferimenti normativi***

### Convenzione ONU

Il 23 febbraio 2009, l'Italia ha ratificato la Convenzione ONU sui diritti dei disabili, trattato internazionale che vincola gli stati firmatari a adottare diritti e un nuovo approccio culturale per la disabilità.

### UE

European Accessibility Act del 27 giugno 2019/n. 882, Legge Europea sull'Accessibilità, sui requisiti di prodotti e servizi.

**UNI/PdR 131<sup>2</sup>** : certificazione accreditata sull'accessibilità di strutture ricettive, stabilimenti termali e balneari, impianti sportivi.<sup>3</sup>

**UNI ISO 21902:2022**: requisiti e linee guida per un "turismo accessibile per tutti"

### Costituzione italiana. Articolo 3

*"Tutti i cittadini hanno pari dignità sociale e sono uguali davanti alla legge, senza distinzione di sesso, di razza, di lingua, di religione, di opinioni politiche, di condizioni personali e sociali. È compito della Repubblica rimuovere gli ostacoli di ordine economico e sociale, che, limitando di fatto la libertà e l'uguaglianza dei cittadini, impediscono il pieno sviluppo della persona umana e l'effettiva partecipazione di tutti i lavoratori all'organizzazione politica, economica e sociale del Paese. "*

DPR 384/1978 "Regolamento di attuazione dell'art 27 della legge 118/1971 a favore dei mutilati e invalidi civili, in materia di barriere architettoniche e trasporti pubblici".

### Legge 41/1986, art. 32 comma 21

*"Per gli edifici pubblici già esistenti non ancora adeguati alle prescrizioni del DPR 384/1978 (ora DPR 503/1996), dovranno essere adottati da parte delle Amministrazioni competenti piani di eliminazione delle barriere architettoniche entro un anno dalla entrata in vigore della presente legge".*

### Legge 104/1992, art. 24, comma 9

*"I piani di cui alla L.41/86, sono modificati con integrazioni relative all'accessibilità degli spazi urbani, con riferimento alla realizzazione di percorsi accessibili, all'installazione di semafori acustici per non vedenti, alla rimozione della segnaletica che ostacola la circolazione delle persone disabili."*

---

<sup>3</sup> I parametri del Sistema di certificazione accreditata riguardano diversi ambiti: trasporto; spazi turistici urbani e rurali; attività ricreative; MICE (Meetings, Incentives, Conventions and Exhibitions); strutture ricettive; food & beverage; impianti sportivi.



Note. La legge obbliga i Comuni a integrare il PEBA con il Piano di Accessibilità Urbana (P.A.U.), cioè con lo studio degli spazi urbani finalizzati alla realizzazione di percorsi pedonali (e non solo) sicuri ed accessibili a tutti e in particolare ai diversamente abili.

Nota 2: tale legge è anche il principale riferimento per l'assistenza, l'integrazione sociale ed i diritti delle persone handicappate.

#### Legge Quadro 13/1989

Stabilisce i termini e i modi in cui deve essere garantita l'accessibilità dell'edilizia abitativa, con particolare attenzione ai luoghi pubblici. Il successivo decreto attuativo D.M. 236/89 indica all'art. 3 i criteri generali di progettazione e i requisiti di accessibilità, visibilità e adattabilità.

#### **Regione Sardegna**

Decreto della Presidenza del Consiglio dei Ministri del 10 Ottobre 2022. Progettazione per l'Eliminazione delle Barriere Architettoniche (PEBA). Deliberazione Giunta Regionale n. 4/49 del 16.03.2023. Bando per le proposte di finanziamento.

Linee guida per l'istituzione e la gestione della Rete escursionistica della Sardegna (RES)<sup>4</sup>  
**Allegato alla Delib.G.R. n. 28/1 del 24.8.2023 (vedi allegato).**

Legge regionale 24 novembre 2023, n.16 Disposizioni urgenti in materia di interventi rivolti alle persone con disabilità e non autosufficienza.

Legge regionale 4 novembre 2022, n. 20 Disposizioni per la promozione e della lingua dei segni italiani (LIS) e della lingua dei segni italiana tattile (LIST) e di ogni altro mezzo finalizzato all'abbattimento delle barriere della comunicazione.

#### PUC 2009 - Regolamento Edilizio comunale

Cap X: Eliminazione delle Barriere Architettoniche e Art. 50 Obbiettivi per lo spazio pubblico delle NTA del PPCS.

## **Cos'è il PEBA**

Il PEBA è uno strumento per la programmazione e la gestione dei lavori pubblici ed è finalizzato al miglioramento della qualità urbana rendendo gli spazi accessibili e fruibili a tutti. Il piano va aggiornato periodicamente in concertazione con i settori della pianificazione urbana e dei lavori pubblici, per le implicazioni riguardanti la mobilità, e con l'assessorato alle politiche sociali per il

---

<sup>4</sup> "...Tutto questo si traduce, nell'ambito della sentieristica regionale, in una costruzione di percorsi che attenuano (se non abbattano) le **condizioni naturali** ambientali (pendenze, conformazione e profilo del passaggio, etc...) e privilegiano caratteristiche aggiuntive **strutturali** (segnaletica, corrimani, batti-bastone etc.) **percettive** (disponibilità di stimoli sensoriali adeguati al soggetto "ricevente" e sufficienti a dare all'individuo la percezione degli elementi che lo circondano, quali ad esempio il paesaggio, i suoi suoni ambientali, i profumi, la profondità e la visuale) e **cognitive** (stimoli e sensazioni, comprensione e percezione commensurata alle caratteristiche neurologiche, congenite o acquisite, dell'individuo e del suo *sistema di consapevolezza*)..."



coinvolgimento di portatori d'interesse e l'attivazione di sinergie su progetti territoriali, commerciali, sportivi, culturali ed ambientali.

Il PEBA degli spazi pubblici, ovvero Piano di Accessibilità Urbana o "Pediplan", è un piano inclusivo della mobilità pedonale. Si prefigura come quadro conoscitivo dei percorsi pedonali e come uno strumento per qualificare e rendere continua e sicura la rete dei percorsi. L'attuazione del Pediplan è finalizzata a facilitare gli spostamenti in autonomia delle persone più vulnerabili (bambini, anziani, disabili) nei tragitti urbani quotidiani (casa/ scuola/ panificio/ farmacia/ lavoro/ parco/ casa, ecc.).

### **Destinatari**

I destinatari del PEBA sono le persone con disabilità fisica, sensoriale, cognitiva, gli anziani, i bambini, i genitori con passeggini e altre "categorie "deboli" della popolazione, quali ad esempio i cardiopatici, le persone in sovrappeso o in convalescenza. Poiché nel corso della vita qualsiasi individuo si ritrova ad affrontare condizioni temporanee di "diversa abilità", tutti i cittadini usufruiranno degli interventi di eliminazione delle barriere architettoniche.

DISABILITA' MOTORIA	DISABILITA' SENSORIALE	DISABILITA' COGNITIVA
		

**Disabilità motoria:** limitazione lieve o grave, permanente o temporanea, alle capacità di movimento di una o più parti del corpo.

**Disabilità sensoriale:** parziale o totale assenza della vista o capacità di udito (v. sordo muto).

**Disabilità cognitiva:** limitazione alla comprensione del linguaggio scritto o orale, o disturbi da deficit di attenzione, d'orientamento o difficoltà all'apprendimento e/o relazionarsi socialmente<sup>5</sup>.

### **Design universale**

L'approccio dell'Universal Design mira a contribuire ad una migliore qualità della vita mediante il miglioramento della prestazione umana, della salute, del benessere e della partecipazione sociale.

<sup>5</sup> L'autismo è una condizione dello sviluppo neurologico caratterizzata da difficoltà nelle relazioni sociali e un approccio comunicativo non codificato.



Progettare ambienti che promuovano la salute e il benessere sta diventando sempre più importante se consideriamo lo spostamento demografico verso una popolazione anziana, il numero crescente di persone in sovrappeso e con stili di vita sedentari. Le strategie di pianificazione e le progettazioni che promuovono per esempio la “camminabilità/ percorribilità pedonale” e la “ciclabilità/ percorribilità in bicicletta” delle aree urbane incoraggiano gli spostamenti a piedi e l’esercizio fisico e riducono la dipendenza dai veicoli, riducendo in tal modo l’inquinamento dell’aria e gli incidenti stradali.

### ***Invecchiamento della popolazione e qualità di vita***

La questione della disabilità è fortemente correlata all’invecchiamento della popolazione, con il declino di alcune funzioni motorie, sensoriali, fisiologiche e cognitive. Il progressivo invecchiamento della popolazione è ormai un dato di fatto e in Italia oltre il 22% della popolazione è over 65 anni e il numero di anziani non autosufficienti si attesta sui 6,3 milioni di persone<sup>6</sup>. Di conseguenza si prevede un aumento delle persone disabili e diventa pertanto necessario migliorare l’accessibilità e la sicurezza del patrimonio urbano e immobiliare (dai mezzi di trasporto pubblici, ai servizi socio-sanitari, alle strutture ricettive e commerciali e agli spazi pubblici) in modo tale da rendere la città più fruibile, attraente e confortevole sia per gli abitanti che per i visitatori<sup>7</sup>.

L’ICF<sup>8</sup> (*International Classification of Functioning, Disability and Health*) definisce la *disabilità* come una *condizione di salute in un ambiente sfavorevole*. Questo implica che la disabilità emerge quando la condizione di salute di un individuo si scontra con un ambiente fisico e/o umano sfavorevole, cioè caratterizzato da barriere architettoniche, senso-percettive e comportamentali. Contribuire a realizzare un ambiente favorevole è quindi il primo passo per favorire l’inclusione delle persone con disabilità.

### ***Turismo Accessibile***

Nel mondo la domanda potenziale di “turismo accessibile” viene stimata in circa 127 milioni di persone<sup>9</sup> di cui 46 milioni riferiti a persone con una qualche forma di disabilità e 81 milioni

<sup>6</sup> Fonte: Istat 2021. L’indice di vecchiaia in Italia corrisponde a 182,6 anziani ogni 100 giovani.

<sup>7</sup> Cfr. “Indicatori della salute pianificazione per la salute”, Sacile 1 dicembre 2017, G. Simon, “Rigenerazione urbana e nuova prassi urbanistiche, Rete città sane”.

<sup>8</sup> Il testo dell’ICF è stato approvato dalla 54<sup>a</sup> World Health Assembly (WHA) il 22 Maggio 2001.

<sup>9</sup> Fonte: Studio Eurostat “Accessibile è meglio – Primo libro bianco sul Turismo per Tutti in Italia”, 2013 – Presidenza del Consiglio dei Ministri.



a persone over 65. Il rapporto Istat 2019 rileva che le persone disabili in Italia superano i 3 milioni di persone e prevede un aumento dei viaggiatori con disabilità del 70% entro il 2035.

#### **Proposta di Legge 15/3/2023 sul turismo accessibile**

*“Per turismo accessibile, si intende l’insieme dei servizi e delle strutture che consentono alle persone con disabilità e o esigenze di accessibilità, di fruire della vacanza e del tempo libero in modo appagante senza ostacoli né difficoltà, potendo esercitare il proprio diritto di consumatore scegliendo quindi in modo informato la struttura ricettiva e la destinazione turistica, in grado di rispondere alle proprie personali esigenze. È possibile qualificare la vision dell’accessibilità come un elemento connotativo che migliora l’Ospitalità, intesa come la somma dell’abbattimento delle barriere architettoniche, degli ausili e strumenti per garantire l’autonomia e l’autodeterminazione dell’Ospite indipendentemente dalle sue esigenze di accessibilità”.*<sup>10</sup>



*Donigala, via Oristano*

<sup>10</sup> <https://www.handylex.org/una-proposta-di-legge-sul-tema-del-turismo-accessibile/>



## 2. Inquadramento socio-territoriale ed urbanistico

### Contesto geografico

Il Comune di Oristano, capoluogo di Provincia, è situato nella pianura del Campidano sulla costa centro-occidentale della Sardegna e si estende su 83,80 kmq e conta 30.137 abitanti <sup>11</sup> raggruppati nel capoluogo (oltre l'80%), e nelle frazioni di Torre Grande (stazione balneare), Donigala Fenughedu, Massama, Nuraxinieddu e Sili. Sili è vicina al fiume Tirso oggetto di un progetto di valorizzazione con la realizzazione di un parco.

Si registra una bassa presenza di strutture ricettive nel centro di Oristano e nella località balneare di Torre Grande rispetto alla domanda ed alla possibilità di sviluppo: *“Oristano vale il 3% del turismo isolano e la Sardegna vale a sua volta il 3% del turismo nazionale”*<sup>12</sup>.

I comuni confinanti con Oristano sono Cabras, Siamaggiore, Palmas Arborea e Santa Giusta. Nel Comune sono presenti sia la stazione bus che la stazione FS con una buona frequenza di treni per Cagliari ed il porto, e il nuovo centro intermodale terminal bus adiacente alla stazione FS.

### Dati demografici<sup>13</sup>

POPOLAZIONE	ETA MEDIA	DENSITA ABITATIVA
30.137	50,3	361 ab./km <sup>2</sup>

#### Indice vecchiaia

2002	2007	2015	2018	2021	2023	2024
118,3	150,7	223,4	252,3	289,7	311,8	332,5

#### Quadro evolutivo

Anno	RESIDENTI	0-14 anni	+65 anni	Nascite	Decessi	N. famiglie
2003	32.228	4215	5169	255	247	12.088
2010	32.015	3588	6325	196	275	12.812
2015	31.630	3234	7226	171	312	13.722
2018	30.935	3094	7807	160	313	13.834
2022	30.447	2835	8526	123	414	14.680

<sup>11</sup> Fonte Istat 31/05/2024.

<sup>12</sup> V. nuovi scenari per il turismo regionale dalla rete degli info-point.

<sup>13</sup> <https://www.tuttitalia.it/sardegna/provincia-di-oristano/statistiche/indici-demografici-struttura-popolazione/>



2023	30.287	2762	8613	127	371	14.777
2024	30.137	2645	8795	-	-	-

Si registra una lieve diminuzione del numero abitanti e un corrispondente aumento dell'indice di vecchiaia.



Via Garibaldi

## **Correlazioni, coerenza e compatibilità del PEBA con gli strumenti di pianificazione e i programmi urbani**

### **Piani comunali**

PIANO	Obiettivi d'interesse diretto o indiretto con il PEBA
PUC con VAS (2009)	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Sostenibilità, sviluppo turistico e qualità della vita urbana.</li> <li>• Riqualificazione arch. e urbanistica dell'aggregato urbano principale e delle sue frazioni</li> <li>• Elevato livello di qualità della vita attraverso la dotazione di adeguati servizi.</li> <li>• Maggiore dotazione di aree pedonali e ciclabili.</li> <li>• Potenziamento dei servizi sociali per bambini, disabili, e anziani.</li> <li>• Connessione a rete dei servizi attraverso il sistema della mobilità; accessibilità dei servizi anche a scala ciclo-pedonale; potenziamento della disponibilità di aree pedonali e percorsi ciclabili.</li> <li>• Incentivazione dell'utilizzo del servizio di trasporto pubblico.</li> <li>• Assumere la borgata di Torregrande come area dedicata ai servizi connessi con il settore turistico: aree verdi attrezzate per il tempo libero, lo sport, lo spettacolo (area grandi</li> </ul>



	<p>eventi); aree parcheggio e ricettività; riqualificazione urbanistica delle vie di accesso e dell'ambito urbano di Torre Grande.</p> <ul style="list-style-type: none"><li>• Valorizzazione e tutela delle aree protette; Realizzazione del Parco Fluviale del Tirso.</li><li>• Tutela e valorizzazione dei beni storico-culturali.</li><li>• Sviluppo delle frazioni come luoghi di nuove centralità.</li><li>• Ristrutturazione del servizio di trasporto pubblico per legare le frazioni al centro urbano facendo del nodo intermodale un luogo di interscambio a scala territoriale.</li><li>• Sviluppo di una rete diffusa di servizi al cittadino: nuove centralità nelle frazioni e ristrutturazione del servizio di trasporto pubblico alla scala territoriale.</li><li>• Recupero del centro antico di Oristano.</li><li>• Trasformazione del territorio in un grande parco abitato.</li><li>• Sviluppo del turismo: integrare il turismo alla città, nuova offerta sul bordo marino e nel centro urbano; porre Oristano al centro di una area turistica ove si possano praticare diverse forme di turismo.</li></ul>
Piano Particolareggiato centro storico	(2017) Piano particolareggiato Torregrande e Piano particolareggiato del centro storico (PPCS): ristabilire l'attrattività del centro; favorire la socialità; migliorare la qualità della vita e dell'abitare: migliorare mobilità ed accessibilità
Linee guida centro matrice delle frazioni	(2022) Tutela e conservazione delle frazioni di Sili, Massama, Nuraxinieddu e Donigala Fenughedu.
Illuminazione pubblica	(2023) Valorizzazione del patrimonio artistico e monumentale; riqualificazione degli attraversamenti pedonali semaforizzati.
PUMS (in corso di redazione)	Obiettivo: promuovere una mobilità sicura, efficiente e sostenibile per ridurre l'inquinamento, migliorare e creare spazi urbani più vivibili, ma anche servizi efficaci a misura dell'utenza. Vedi valorizzazione fiume Tirso con parco fluviale fruibile; percorsi a pedonalità privilegiata; piste ciclopedonali previste <sup>14</sup>
Piano di Utilizzo Litorali (PUL)	(2009) Viabilità ed accessi al litorale Miglioramento delle infrastrutture esistenti con la riqualificazione e la realizzazione di nuovi percorsi pedonali di accesso al litorale, di uso pubblico e nel rispetto della normativa sull'eliminazione delle barriere architettoniche; verifica dell'efficienza del trasporto pubblico e collegamento a Torregrande. SOTTOAMBITO 2: BORGATA MARINA DI TORREGRANDE.

<sup>14</sup> Pista ciclabili previste: in Via Torre Grande SP1 di connessione alla pista ciclabile esistente su SP54bis; via Eugenio Sanna - Via Santa Petronilla - Via Cabras - Via Pola - Via Carso - Via dei Cipressi (località Donigala Fenughedu); Via Rimedio SS292 - SP88 - SP18 (località Nuraxinieddu); via Cagliari da Ponti Mannu a Via Giovanni XXIII; via Tirso; Via degli Artigiani fino a via Emilio Lussu; Viale Fondazione Rockefeller a Via Severina Ibba; via Adolfo Consolini fino a via Dorando Petri; via Gennargentu fino a Via Cagliari; Via Cagliari a Via Ghilarza; Via Messina e via Carbonia; via Laconi - via Palmas - via Arborea - Via Aristana / via Gialeto; via Sant'Ignazio - via Solferino - Via Ricovero; Via Umbria-Via Carnia - Via Brianza-Via Campania; SP70 Oristano Palmas Arborea fino a SS131 Oristano Aeroporto di Fenosu; Via Alesandro Volta a Via Vandalino Casu; Itinerario ciclo-pedonale all'interno della pineta ovest di Torre Grande; Itinerario ciclo-pedonale all'interno della pineta est di Torre Grande; greenway lungo il litorale dal porticciolo al lungomare; anello ciclopedonale attorno al centro storico; valorizzazione parco archeologico di Phonix.



	<p>Sentieri pedonali di accesso alla spiaggia: migliorarne la percorribilità, preferibilmente utilizzando passerelle in legno, che possano garantire l'accesso al mare anche ai soggetti con ridotte capacità motorie.</p> <p>Sentieri ciclo-pedonali e di accesso alla spiaggia: i sentieri esistenti dovranno essere riqualificati, rendendoli identificabili e facilmente percorribili, provvedendo a rendere agevole l'accesso alla spiaggia senza alterarne il carattere di naturalità.</p> <p>(nota: con fondi PNRR in corso la riqualificazione del lungomare).</p>
PAES	(2013) Riduzione dei consumi energetici e delle emissioni in atmosfera.
Agenda Urbana FERS	(2024) Riqualificazione di parchi e aree verdi in forte degrado e abbandono.
Progr. Lavori pubblici e PNRR <sup>15</sup>	<p>Con il Recupero urbanistico di Su Brugu riqualificazione di strade e piazze. Rigenerazione delle connessioni urbane e ambientali. Riqualificazione dell'edificio ERP di via Alghero e la riqualificazione degli spazi pubblici con il miglioramento e la valorizzazione delle aree verdi. <u>Miglioramento dei collegamenti con gli ingressi a Est della città, con la piazza Abis e con piazza Mariano, l'allargamento e il rifacimento dei marciapiedi, la realizzazione di nuovi parcheggi pubblici (a disposizione da Rete Ferroviaria Italiana) in sostituzione di quelli di piazza Ungheria e la riqualificazione delle aree verdi e dei parcheggi pubblici</u>. Interventi sulla via Sant'Antioco, tra via Caprera e via Nuoro. Riqualificazione dello spazio racchiuso dai fabbricati per trasformarlo in una piazza pubblica mediante realizzazione di un'area verde, di un'area pedonale, degli stalli per la sosta, e di una corsia stradale che consentirà una diversa circolazione dei veicoli. Nuovo impianto di illuminazione pubblica e arredo urbano. Analoghi interventi sono previsti su diverse altre strade di Su Brugu: via e vicolo Ricovero, via San Simaco, via Meucci, via Lepanto, via Nuoro, via Quartu S. Elena. Interventi in corso o ultimati di recente:</p> <ul style="list-style-type: none"><li>• Riqualificazione di Piazza Mariano</li><li>• Riqualificazione dell'area tra il cimitero ed il campo Tharros</li><li>• Riqualificazione delle aree ricreative di Torre Grande</li><li>• Riqualificazione di Piazza Mariano</li><li>• Realizzazione del Parco lineare</li><li>• Centro intermodale via Ghilarza nei pressi dell'incrocio con via Baracca.</li></ul> <p>(vd. Prog. Oristano Est, è la riqualificazione dell'area della stazione ferroviaria e delle sue pertinenze al fine di ricucire un tessuto urbano) Realizzazione nuovi impianti semaforici.</p>
Programma Pinqua	(2022) Progetto interconnessione ciclopeditone Oristano – Sili – Massima- Nuraxinieddu – Donigala Fenughedu - Programma innovativo nazionale per la qualità dell'abitare. Collegare attraverso percorsi ciclopeditoni le frazioni e l'abitato di Oristano, anche completando altre iniziative di riqualificazione già parzialmente avviate.

<sup>15</sup> Previsti con i finanziamenti del PNRR diversi progetti di rigenerazione urbana; inclusione; transizione digitale; qualità dell'abitare; nuovi edifici scolastici e ristrutturazione e manutenzione di quelli esistenti. Per dettagli vedi sito web del comune.



### ***Piani sovraordinati***

<i>PIANO</i>	<i>Obiettivi d'interesse diretto o indiretto con il PEBA</i>
Strategia Regionale per lo Sviluppo Sostenibile	(SRSvS 2021) Più verde per le persone, le imprese e gli enti; connessione e accessibilità; più sociale; più istruzione e prosperità; più vicinanza ai cittadini, identità e accoglienza.
FESR 2021-2027. Priorità 4 - Mobilità Urbana Sostenibile	(Deliberazione N. 11/20 DEL 30.04.2024) Promuovere la mobilità urbana multimodale sostenibile verso un'economia a zero emissioni nette di carbonio
Piano Territoriale di Coordinamento (PTC) – Piano Urbanistico Provinciale della Provincia di Oristano (PUP 2012)	- Tutela e valorizzazione delle risorse naturalistiche e della biodiversità, (promozione della rete delle connessioni ecologiche e dei "parchi fluviali"). - Contrasto dello spopolamento, rafforzamento della base demografica e del radicamento sul territorio delle comunità in particolare nei piccoli comuni e delle aree "deboli" caratterizzate dalla maggiore crisi socio-demografica. - Tutela e valorizzazione del patrimonio culturale e del tessuto insediativo storico, in quanto fattore strategico dell'identità territoriale; tutela e valorizzazione dei paesaggi. - Tutela e ottimizzazione del sistema dei servizi alla persona nei piccoli centri delle aree interne; - Promozione dell'accessibilità diffusa del territorio, con particolare riferimento alle sinergie con una gestione del sistema del Trasporto Pubblico Locale efficiente e funzionale alle esigenze delle aree "a domanda debole".
Piano paesaggistico regionale (PPR 2006)	Valorizzare e tramandare l'identità ambientale, storica, culturale e insediativa del territorio sardo, proteggere e tutelare il paesaggio culturale e naturale con la relativa biodiversità, e assicurare la salvaguardia del territorio e promuoverne forme di sviluppo sostenibile al fine di migliorarne le qualità.
Ciclovía della Sardegna	"Piano regionale della Mobilità ciclistica della Sardegna". Il PUMS prevede il potenziamento dei percorsi ciclopodali esistenti e nuovi percorsi.
PNRR Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza	Missioni: digitalizzazione; competitività; cultura e turismo; rivoluzione verde e transizione ecologica; infrastrutture per una mobilità sostenibile; istruzione e ricerca; inclusione e coesione; salute. progetti finanziati nel comune di Oristano: <ul style="list-style-type: none"> <li>• Sport e inclusione sociale (riqualif. impianti sportivi nel quartiere di Torangius). Il progetto prevede la realizzazione di interventi tesi a favorire il recupero di aree urbane, puntando sugli impianti sportivi. Si punta alla rigenerazione delle strutture sportive, attraverso la riqualificazione e l'efficientamento energetico degli impianti già esistenti nonché alla costruzione di nuove strutture sportive.</li> <li>• Scuola Futura Gli interventi comprendono la costruzione di nuovi edifici e la riqualificazione integrale di edifici esistenti, manutenzione straordinaria, adeguamento alle norme, riqualificazione energetica e piccoli ampliamenti di edifici scolastici esistenti, nonché rinnovo di arredi e attrezzature scolastiche. Scuole: primaria Deledda; Scuola primaria in via Bellini; Asilo Nido in via Satta; scuola primaria Sacro Cuore in via Amsicora.</li> <li>• Rigenerazione Urbana</li> </ul>



Con la riduzione dei fenomeni di marginalizzazione e degrado sociale, e del miglioramento della qualità del decoro urbano e del tessuto sociale ed ambientale.

Aree ed edifici oggetto di riqualificazione urbanistica: Lotto Sili; Ex asilo Sancti Antoni; Sa Rodia; Archivio storico; ex mattatoio centro servizio parco lineare; Campo Tharros; Ex Casa dello Studente; Connessione nuova al centro direzionale Oristano Ovest; aree ricreative a Torregrande; completamento riqualificazione teatro Garau; Piazza Mariano; pista ciclabile Torregrande; Centro storico; Erp Sacro Cuore; Piazza Manno; Rigenerazione delle connessioni urbane e ambientali del quartiere storico Su Brugu.



Lungomare Torre Grande

### ***Possibili impatti del PEBA su ambiente e paesaggio***

Nel comune di Oristano sono presenti aree vincolate:

- Siti Rete Natura 2000: SIC Stagno di Mistras di Oristano (ITB030034); Bird Areas (IBA).
- Zone Umide di Importanza Internazionale (Aree Ramsar).
- Aree vincolate ai sensi del D.Lgs. 42/04 e s.m.i., con particolare riferimento a beni paesaggistici ed ambientali.

Il PEBA/PEDIPLAN non prevede interventi in tali ambiti. Pertanto il PEBA non presenta impatti ambientali significativi, in quanto prevede interventi di ridotta entità su aree pubbliche



(riferiti all'allargamento di marciapiedi o alla realizzazione di segnaletica) in ambiti già edificati e urbanizzati che non comportano modifiche infrastrutturali e paesaggistiche. Poiché il piano è finalizzato ad incrementare la mobilità pedonale e a limitare gli impatti negativi della mobilità veicolare, la sua attuazione prevede ricadute positive su salute e ambiente.



*Piazza S. Efisio*



### 3. Poli attrattori, obiettivi e strategie

#### 3.1. Poli attrattori

Il PEBA ha focalizzato nel capoluogo ricco in servizi e con alta densità abitativa e di servizi ed esercizi commerciali; nella borgata Marina di Torre Grande e nelle frazioni di Donigala Fenughedu, Massama, Nuraxinieddu e Sili. Dei luoghi in cui sono presenti i principali poli attrattori pedonali, costituiti dalle residenze, dalle attività commerciali e di servizi pubblici come ad esempio:

- Il centro e l'area storica di Oristano con i palazzi aperti al pubblico.
- L'asse principale delle frazioni.
- Le piazze e le aree parrocchiali con le chiese, i musei, i teatri e le biblioteche.
- L'Ospedale Civile San Martino in via Rockefeller; Poliambulatorio di Oristano in via Michele Pira ed altri ambulatori nella zona prospiciente all'area storica.
- Gli uffici postali e le banche, i negozi e le aree mercato.
- Le sedi di enti pubblici d'interesse amministrativo molto frequentate dal pubblico<sup>16</sup>.
- L'intermodalità (stazioni Fs/Terminal Bus).
- Le aree parcheggio e le fermate autobus.
- I centri commerciali.
- I parchi e le aree verdi attrezzate con giochi ed i cimiteri.
- Il municipio e gli uffici comunali in via Ciudadella de Menorca.
- Le scuole e gli Istituti superiori e tecnici e la sede universitaria nell'area storica.
- Le palestre, gli impianti e campi sportivi.
- Le piste ciclopedonali.
- La località balneare di Torre Grande, il lungomare; le spiagge; l'area portuale e la pineta.

---

<sup>16</sup> (Comando Provinciale dei Carabinieri; Questura; Comando Provinciale Vigili Del Fuoco; Ufficio Provinciale della Motorizzazione Civile; Guardia di Finanza in via Monte Arci; Tribunale; INPS; Agenzia delle entrate e Ministero Economia e Finanze, Polizia locale in via del Carmine, ecc.).



## 3.2. Obiettivi e strategie d'intervento

### ***Principali obiettivi***

1. Verificare il grado di accessibilità degli edifici comunali secondo un approccio "dentro/fuori" (riferito cioè al percorso che collega l'edificio al suo intorno) e valutare l'accessibilità esterna di servizi rilevanti.
2. Migliorare l'accessibilità, l'orientamento e la sicurezza di alcuni percorsi pedonali e degli spazi pubblici ritenuti prioritari con programmazione di interventi nell'arco temporale "breve".
3. Favorire l'identificazione ed il confort ambientale degli spazi frequentati dai pedoni.
4. Indagare i parchi, le piazze soffermandosi sugli accessi, la percorribilità e la fruibilità generale delle attrezzature presenti.
5. Migliorare la sicurezza pedonale con azioni di moderazione e limitazione del traffico sia nei centri che nelle strade con poli attrattori e nei quartieri residenziali.
6. Individuare l'intermodalità e valutare l'accessibilità delle aree parcheggio e piazzali, le fermate di trasporto pubblico e le stazioni bus/Fs.
7. Integrare nella programmazione degli interventi i progetti e programmi già in corso o previsti nel territorio comunale per favorire le sinergie.
8. Delineare alcune linee guida per la progettazione e la realizzazione degli interventi e.b.a.
9. Definire degli indicatori per il monitoraggio e l'attuazione successiva del piano.
10. Favorire l'inclusione nello spazio pubblico delle persone vulnerabili (disabili, anziani, bambini).

### ***Strategie d'intervento***

#### ***A. Dentro/ fuori gli edifici comunali***

Garantire l'accessibilità esterna degli edifici comunali in una logica di continuità e catena degli spostamenti che includono i percorsi, i parcheggi, e le fermate bus.

Durante i rilievi di dettaglio (schede intervento) è stata riservata un'attenzione particolare alle aree esterne degli edifici scolastici. Analoga strategia d'intervento prioritario (dentro-fuori) è stata applicata sui percorsi in cui sono presenti i servizi (ospedale e servizi medici, impianti sportivi, aree commerciali, uffici pubblici, parrocchie, piazze, parchi).



### **B. Servizi accessibili e raggiungibili a piedi**

Individuare i percorsi pedonali protetti e indirizzare la pianificazione sul rafforzamento di centralità urbane, isole commerciali e ambientali con servizi di vicinato che possano limitare il consumo di suolo e favorire gli spostamenti pedonali e ciclopedonali a scapito di quelli motorizzati.

### **C. ampliare le aree pedonali ed inserire il centro in Z30-20 con puntuali ZTL**

Favorire l'uso condiviso delle strade laddove dove le condizioni di sicurezza lo consentono, con l'inserimento di limite 30 o 20 con conseguente miglioramento del comfort ambientale e della visibilità (segnaletica) di tali zone per indurre un rallentamento dei veicoli e agevolare la sicurezza e l'uso promiscuo delle strade che non sono dotate di marciapiedi. Presso le piazze e le aree verdi andrà valutare l'eventuale ampliamento dell'area pedonale.

### **D. Garantire la sicurezza e l'orientamento dei pedoni secondo un sistema di percorsi**

Prevedere interventi di segnaletica orizzontale (*street design*) per i pedoni nelle vie e piazze più frequentate e negli attraversamenti pedonali. L'insicurezza è spesso dovuta alla scarsa protezione dei percorsi pedonali e alla velocità delle auto (ad esempio, nelle vie con un'ampia geometria stradale e nelle principali vie di accesso nel capoluogo e nelle frazioni). La segnaletica può favorire la sicurezza pedonale. La strategia consiste nel focalizzare gli interventi nelle aree più frequentate dai pedoni, con l'inserimento puntuale di segnaletica podotattile, segnalatori radio (vd. sistema Letismart) ed elementi per la "moderazione del traffico" (v. Parte 3). In assenza di impianti semaforici, il rialzo dell'attraversamento (o la "piattaforma" stradale) nelle intersezioni rappresenta una soluzione efficace sicurezza (buona visibilità, rallentamento auto) per le persone con disabilità sensoriale e cognitiva.

### **E. Valorizzare i parchi attrezzati migliorando l'accesso, e la fruibilità**

L'assenza di percorsi pedonali esterni e di vialetti pavimentati interni ne limita la fruibilità e l'uso delle attrezzature presenti.

### **F. Garantire la continuità pedonale tramite una rete di percorsi protetti interconnessi**

Pervenire ad una azione diffusa per raccordare i dislivelli e piccoli gradini presenti nei percorsi e negli attraversamenti<sup>17</sup>, con ricariche in asfalto, al fine di creare una rete di percorsi pedonali (Pediplan) che si interconnetta con la rete ciclopedonale.

---

<sup>17</sup> Criticità molto diffusa nel territorio comunale di Oristano.



**G. Individuare delle priorità d'intervento condivise e/in sinergia con i progetti e programmi in corso**

**H. Realizzare delle azioni di supporto per l'attuazione del PEBA**

- Promuovere la mobilità pedonale in sicurezza come progetto condiviso della comunità.
- Educare alla mobilità lenta <sup>18</sup> con la diffusione delle zone 30.
- Migliorare l'accessibilità dei servizi, degli spazi aperti e del trasporto pubblico.
- Integrare il regolamento edilizio in materia di accessibilità e design for all.
- Creare una consulta con i portatori d'interesse.
- Favorire l'integrazione nello spazio delle persone più vulnerabili attraverso il potenziamento di una rete di percorsi e luoghi pedonali fruibili ed integrati col trasporto pubblico).



*Piazza Maria Teresa Sechi*

---

<sup>18</sup> Tale azione può essere realizzata con apposito progetto partecipativo finalizzato all'istituzione di quartieri in Z30 o Z20 (v. anche parte 3 della Relazione) e ZTL.

#### 4. Azioni di partecipazione

Nella redazione del PEBA la “partecipazione” è finalizzata a conoscere le principali criticità in materia di b.a, e ad individuare le priorità. L’attuazione del PEBA prevede inoltre di favorire il coinvolgimento delle associazioni con specifiche “azioni di accompagnamento” (v. parte III della Relazione) in quanto la sensibilizzazione degli abitanti, dei commerciali ed operatori economici è fondamentale per integrare l’azione pubblica e sviluppare sinergie fra pubblico-privato.

##### **A. Brevi interviste (interviste spot) ed incontri privilegiati.**

Durante i sopralluoghi negli spazi pubblici nel centro di Oristano e nelle frazioni, sono state raccolte informazioni puntuali sulla percorribilità e la sicurezza pedonale. La collaborazione di alcuni testimoni (genitori con passeggini, disabili in carrozzina, adolescenti, anziani) che vivono nei luoghi oggetto d’indagine ha consentito di integrare i dati dei rilievi e l’attività di “osservazione partecipante” del rilevatore. Lo svolgimento di una quindicina di “interviste spot” ha contribuito all’individuazione di alcuni interventi prioritari.

Nel mese di Settembre è stato svolto un incontro presso la sede dell’Unione Ciechi Oristano; le indicazioni emerse hanno consentito di focalizzare alcune priorità e possibili soluzioni per l’orientamento e la sicurezza delle persone non vedenti ipovedenti.



*Facilitatore “Letismart” per persone non vedenti (presso Unione Italiana Ciechi, via Pira)*

<i>Ambiti segnalati</i>	<i>Criticità segnalate dai cittadini</i>
Strade in cui migliorare la	Centro storico con istituzione ZTL.



percorribilità pedonale e/ o la sicurezza	Strade di accesso alle frazioni e ad Oristano Via Cagliari. Traffico veicolare presente in molti luoghi
Attraversamenti pedonali	Maggiore sicurezza davanti alle scuole con presidio di anziani. Via Cagliari.
Aree pedonali	Richiesta di maggiori aree pedonali e ZTL.
Aree parcheggi e soste	Insufficienza parcheggi e soste in centro a Oristano e davanti a servizi rilevanti (es. scuole).
Trasporto pubblico locale	Richiesto il miglioramento del servizio: non adatto per anziani, non vedenti e studenti.
Altre segnalazioni	Scarsa manutenzione di strade. Insicurezza di alcune strade e assenza orientamento negli attraversamenti pedonali. Scarso controllo polizia locale. Miglioramento della pubblica illuminazione. Assenza di percorsi continui e sicuri per le persone non vedenti nel centro di Oristano. Numerosi cantieri in corso che interrompono e limitano gli spostamenti pedonali. Plateatici che intralciano la percorribilità. Necessario potenziamento delle aree pedonali. Necessario riapertura del mercato comunale in via Mazzini.

### **B. Questionari del Biciplan<sup>19</sup> e indagine partecipativa del PPCS.**

A seguito del percorso partecipativo e consultativo del PUMS svolto nella primavera del 2024, molte segnalazioni utili riferite alla mobilità sono state prese in considerazione per individuare alcune priorità d'intervento per la pedonalità e sono state integrate nel PEBA.

#### *Zona a traffico limitato e trasporto pubblico<sup>20</sup>*

*Gli studenti, tra le priorità, hanno evidenziato le carenze del servizio di trasporto pubblico locale; indicazioni anche sulle condizioni della manutenzione delle strade, sui percorsi pedonali e ciclabili e sulla segnaletica.*

*Trasporto pubblico locale al centro dell'attenzione anche per Uil pensionati e Unione italiana ciechi, secondo cui i mezzi in servizio non sono adatti alle persone anziane e a quelle con disabilità. Focus anche su sicurezza stradale,*

<sup>19</sup> Hanno partecipato 258 cittadini con i rappresentanti d'istituto dell'ITIS Othoca.

<sup>20</sup> Dati estratti dal PUMS.



*istituzione di aree pedonali e zone a traffico limitato, maggiore educazione da parte degli automobilisti e dei cittadini, controlli della polizia locale, impiego degli anziani davanti alle scuole per presidiare gli attraversamenti pedonali e revisione dell'impianto di illuminazione pubblica.*

*L'istituzione della zona a traffico limitato è stato l'argomento principe dell'incontro con i residenti nel centro storico. È stata chiesta la chiusura alle auto attraverso una regolamentazione che tenga conto delle esigenze dei residenti, degli operatori commerciali e di chi si reca nel centro storico. E quindi: individuare nuovi parcheggi a ridosso del centro storico, aumentare gli stalli di sosta nei pressi dei principali centri di attrazione (scuole e Comune), abbonamenti scontati per i parcheggi a pagamento di residenti e commercianti, incentivi alla mobilità elettrica, soluzioni adeguate a scongiurare i pericoli per pedoni e ciclisti. Dai residenti segnalazioni anche sulla cattiva manutenzione di strade e marciapiedi, sulla segnaletica stradale, sull'eccessiva presenza di dehors che condizionano la fruibilità di spazi pubblici e sulla mancanza di aree verdi. Un punto critico nella pianificazione di ogni scelta sul centro storico è piazza Manno per la quale è stato chiesto la riapertura al traffico veicolare a conclusione dei lavori di riqualificazione.*

#### NOTA

Il Comando di Polizia municipale del Comune di Oristano è impegnato in iniziative di educazione stradale e collabora con l'Ufficio scolastico provinciale al progetto PEDIBUS; organizza abitualmente i corsi per la guida dei ciclomotori e il rilascio del patentino.



Via Aquila



## 5. Ambito d'indagine

### **Edifici comunali**

Il PEBA ha indagato n.53 edifici comunali selezionati dall'elenco fornito dall'Ufficio patrimonio del comune; dall'elenco generale sono stati selezionati gli edifici principali in base all'importanza funzionale e alla frequentazione, escludendo inoltre gli edifici non in uso/dismessi e quelli chiusi temporaneamente per i lavori di ristrutturazione in corso di esecuzione. Le schede sono illustrate nel dossier n.5 del PEBA.

	SCUOLE	UFFICI	SPORT	CIMIT.	ALTRO	somma
TORRE GRANDE	0	0	1	0	3	4
DONIGALA	0	1	1	1	1	4
NURAXINEDDU E MASSAMA	0	1	0	2	0	3
SILI'	1	1	0	1	0	3
ORISTANO	17	8	6	1	7	39
<i>somma</i>	18	11	8	5	11	<b>53</b>

### **Spazi pubblici**

La scelta dei percorsi da rilevare e/o destinare ad interventi per l'eliminazione delle barriere architettoniche è stata effettuata considerando più parametri:

- Il ruolo svolto in ambito locale e sovracomunale, la densità urbana, la funzione e la frequentazione della singola via nel contesto locale (presenza poli attrattori).
- Le indicazioni fornite dall'ufficio tecnico (sulla base della programmazione dei lavori pubblici e dei progetti).
- Le previsioni dei piani urbani e dei progetti attuativi.
- Le segnalazioni ed indicazioni dei cittadini durante la fase dei rilievi.
- Le segnalazioni giunte nei questionari del PUMS.
- I percorsi casa-scuola e di "strade scolastiche" (v. Nuovo Codice della Strada).



Sono state predisposte n.204 schede di “rilievo valutativo” degli spazi pubblici; l’elenco completo è riportato nel dossier N.2 del PEBA “Rilievo spazi pubblici”.

	<i>Strade</i>	<i>Piazze</i>	<i>Parchi giochi</i>	<i>somma</i>
TORRE GRANDE	14	1	2	17
DONIGALA	13	4	3	20
NURAXINEDDU E MASSAMA	7	1	4	12
SILI'	9	3	1	13
ORISTANO	104	25	13	142
<i>somma</i>	147	34	23	<b>204</b>

La successiva selezione dei “percorsi prioritari” (vedi parte II della Relazione) è stata effettuata considerando più parametri:

- Il ruolo svolto in ambito locale e sovracomunale, la densità urbana, la funzione e la frequentazione della singola via nel contesto locale (presenza poli attrattori).
- Le indicazioni fornite dall’ufficio tecnico (sulla base della programmazione dei lavori pubblici e dei progetti attuativi).
- Le segnalazioni ed indicazioni dei cittadini durante la fase dei rilievi e le segnalazioni indicate nei questionari del PUMS.
- I percorsi casa-scuola e le “strade scolastiche”.



*Piazza Mariano*



## Mappatura

Le valutazioni del PEBA sono rappresentate in n.3 mappe in scala 1:5000 e n.1 mappa del centro storico in scala 1:2000 (v. dossier n.3 “MAPPE”);

- I. Oristano
- II. Frazioni
- III. Torre Grande
- IV. Centro storico di Oristano

Le mappe individuano inoltre le unità schedate sia dell’ambito urbano (strade, piazze, aree verdi attrezzate) che di quello edilizio (le diverse tipologie di edifici comunali).

LEGENDA	
Vie Rilevate	Ponti/Passerelle
Uffici comunali	Corsi d’acqua
Scuole	Edificazione/Urbanizzazione
Servizi Culturali	Sottopassi
Strutture socio-sanitarie	Macrobarriere e scalinate
Chiese	Fermata bus
Cimiteri	Parcheggi
Piazze/Aree pedonali	Percorsi Alternativi
Impianti Sportivi	Confine comunale
Campi Sportivi	Rotatorie
Aree verdi/Aree giochi	Percorso ciclopedonale
	Spiaggia



## PARTE 2 – RILIEVI, VALUTAZIONI, PRIORITA'





## 1. Strade: rilievo e valutazione accessibilità

Le strade sono state rilevate e schedate con due metodologie d'indagine.

A) Una **schedatura di sintesi** (v. dossier n.2 "RILIEVO SPAZI PUBBLICI") illustrativa del grado di accessibilità facendo riferimento ai seguenti aspetti:

- GRADO DI PROTEZIONE E SICUREZZA DEL PERCORSO PEDONALE
- PENDENZA
- ORIENTAMENTO E GRADO DI ACCESSIBILITÀ DEL PERCORSO
- GRADO DI ACCESSIBILITÀ E SICUREZZA ATTRAVERSAMENTI PEDONALI
- PRESENZA PARCHEGGI RISERVATI AI DISABILI
- PRESENZA E VALUTAZIONE FERMATE MEZZI PUBBLICI
- RUOLO E FUNZIONE DELLA VIA
- GRADO DI PRIORITÀ PER GLI INTERVENTI

Le valutazioni sono poi rappresentate nel dossier n.3 "MAPPATURE".

B) Una **schedatura di dettaglio** (v. dossier n.4 "INTERVENTI SPAZI PUBBLICI") finalizzata ad individuare e quantificare le singole barriere architettoniche del percorso pedonale oggetto d'indagine (v. anche Parte 3 della Relazione). Tale schedatura è articolata in tre sezioni:

1. mappatura degli interventi (con localizzazione della b.a.)
2. riferimenti fotografici (con rilievo fotografico della b.a.)
3. descrizione e computo interventi (con quantificazione intervento e.b.a. facendo riferimento ad apposito prezzario).

### 1.1. Accessibilità e sicurezza dei percorsi pedonali

Il rilievo ha verificato le condizioni di accessibilità e di sicurezza dei percorsi pedonali nelle strade, riferite alla presenza/assenza del marciapiede, o di banchine protette, o di percorsi ciclopdonali. Il rilievo, seguendo la logica della "continuità del percorso", evidenzia diverse criticità con interruzioni frequenti dei percorsi (assenza tratti di percorsi protetti; sconnessioni; restringimenti; ostacoli, ecc....) nell'insieme del territorio comunale con maggiori problemi riscontrati in alcuni quartieri del capoluogo e nelle frazioni.



L'area storica<sup>1</sup> e l'area immediata risultano maggiormente percorribile e con un buon grado di sicurezza pedonale rispetto al resto del territorio che evidenzia talvolta delle situazioni a macchie di leopardo in quanto sono anche in corso diversi cantieri per riqualificare e rigenerare intere zone (Torregrande; Stazione Fs; ecc.) ed alcuni assi di collegamento fra il capoluogo e le frazioni. La presenza dei cantieri attorno all'area storica o nelle zone in cui sono presenti dei servizi aggrava ulteriormente il problema dell'accessibilità dei pedoni e dell'utenza più vulnerabile.

### ***Principali criticità rilevate***

Le criticità rilevate fanno quindi riferimento ai seguenti aspetti:

- Elevata velocità dei veicoli nel capoluogo, nelle strade principali alle frazioni, e nelle strade di collegamento fra alcune località.
- Traffico sempre sostenuto nel capoluogo.
- Alta presenza di veicoli nel centro di Oristano.
- Presenza diffusa di soste.
- Discontinuità ed interruzioni (sconnessioni; buche, ecc.) nei marciapiedi.
- Presenza di numerosi cantieri in corso nel capoluogo, lungomare a Torregrande e in alcuni assi di collegamento.
- Presenza di gradini e dislivelli negli attraversamenti e nelle intersezioni.
- Sconnessioni puntuali delle pavimentazioni nell'area pedonale.
- Diversi cantieri in corso.
- Dissesto e sconessioni dell'asfalto nei marciapiedi e carreggiate anche su intere macro-aree e quartieri (città giardino; area stazione; loc. Torangius; ecc.).
- Carreggiate ed incroci stradali talvolta sovradimensionati.
- Lunghi assi molto trafficati con scarsa sicurezza negli attraversamenti.
- Insufficienza di segnaletica per i pedoni.
- Strade senza percorsi protetti.
- Area centro storico con pavimentazione sconnessa.
- Necessario rifacimento di Interi marciapiedi in diversi quartieri e nelle frazioni
- Assenza linee guida per le persone non vedenti e ipovedenti negli spazi aperti (attraversamenti, intersezioni/incrocio, fermate bus, piazze, aree giochi) e presso gli uffici e servizi importanti.

---

<sup>1</sup> Presenza talvolta di sconessioni della pavimentazione e/o lieve pendenza.



*Via Millelire, Torre Grande*

## 1.2. Incidentalità

I dati per l'incidentalità contenuti nel PUMS<sup>2</sup> e forniti dalla Polizia Municipale del Comune di Oristano riguardano il numero di incidenti stradali che si sono verificati nell'ultimo triennio. I dati forniti mostrano un aumento del numero di incidenti e del numero di pedoni coinvolti.



*Via Cagliari*

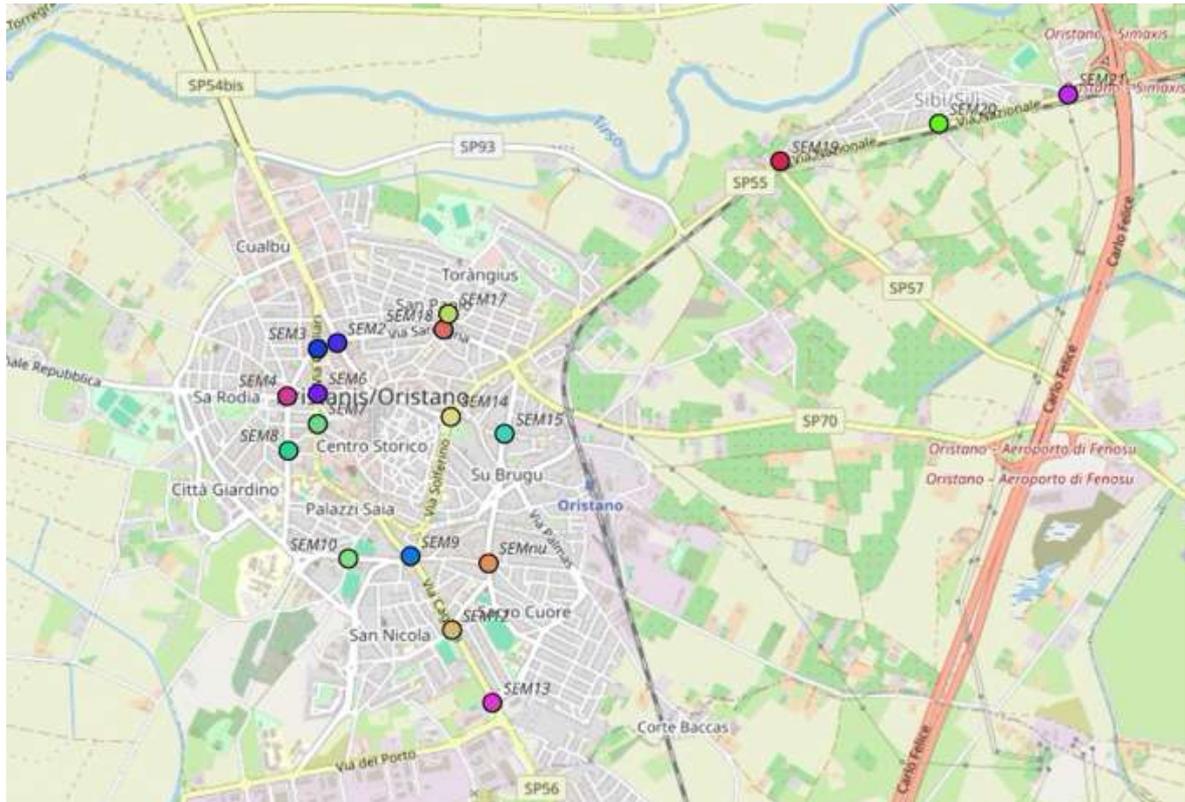


*Via Sardegna*

Nel capoluogo, nelle strade molto trafficate con la presenza di numerosi poli attrattori (servizi e negozi, aree parcheggi), le situazioni di interferenze e conflitto fra pedoni e veicoli sono frequenti in particolare su via Cagliari.

---

<sup>2</sup> Il PUMS è finalizzato alla riduzione del numero di incidenti individuando interventi per la riduzione della velocità e misure di controllo.



*Incroci semaforizzati con previsione interventi di miglioramento sicurezza pedonale <sup>3</sup>*

### 1.3. Gli attraversamenti pedonali

Gli attraversamenti pedonali sono i luoghi critici per il pedone che deve gestire le possibili interferenze con gli automezzi. In tali ambiti sono stati individuati gli scalini/dislivelli con altezza maggiore a 2,5 cm.



*Via Stella Maris (Torregrande)*

<sup>3</sup> Mappa dell'ufficio lavori pubblici comunale.



*Via Cagliari*



*Strade residenziali (Torregrande)*

Gli scalini e dislivelli presenti negli attraversamenti, intersezioni, o all'inizio e alla fine dei marciapiedi sono numerosi nel capoluogo, a Torregrande e nelle strade principali delle frazioni.

Inoltre diversi marciapiedi presentano un'alzata troppo alta per le persone anziane con difficoltà motorie o che si spostano con i deambulatori.

Sono quindi stati riscontrati ricorrenti problemi di accessibilità e sicurezza degli attraversamenti pedonali con:

- La presenza di piccoli gradini/dislivelli.
- L'assenza segnaletica orizzontale e linee guida (segnali podotattili) nelle intersezioni.
- La lunghezza talvolta eccessiva degli attraversamenti.

La presenza di dissesto/sconnessioni dell'asfalto della carreggiata.



## 2. Piazze, e aree verdi attrezzate

Si riportano di seguito le valutazioni contenute nelle schedature di piazze e aree verdi del dossier del PEBA n.2 " RILIEVI AMBITO URBANO".

### 2.1. Piazze

COD	nome	Percorsi esterni	Area pedonale <sup>4</sup>	Parch. riservato	Fermata bus	Attraversamento	Servizi presenti
P01	Piazza della Torre Torregrande	A/PA	PA	PA	A	NA	Crai, farmacia
P02	Piazzetta/sagrato della Chiesa, Donigala	A	SI	PA	assente	NA	Chiesa
P03	Piazza S. Antonino, Donigala	NA	PA	Assente	assente	assente	Bar e area attrezzata
P04	Piazzetta Sanna, Donigala	NA	SI	PA/A	assente	assente	Area attrezzata
P05	Piazza/Giardino Via delle Grazie	PA	SI	PA/A	assente	assente	Chiesa e centro riabilitativo
P06	Piazza dei Caduti (Sili)	PA	PA	assente	assente	NA	Casa dell'acqua
P07	Piazza S. Michele (Sili)	NA	SI	assente	assente	assente	Chiesa
P08	Piazza sagrato della Chiesa (Massama)	assente sagrato	SI	assente	assente	assente	Chiesa
P09	Piazza Eleonora d'Arborea	A	SI	A	assente	A	Municipio, locali, negozi
P10	Piazza Manna	A	SI	SI	A via Cagliari	lavori in corso	Negozi ingresso area storica
P11	Piazza Sacro Cuore	A	SI	distante	assente	A	Chiesa
P12	Piazza Pietro Martini	PA	NO semi pedonale	assente	assente	assente	Area verde
P13	Piazza Corrias	A	SI	A	assente	assente	Museo Antiquarium Arborense
P14	Piazza Duomo	A	PA Semi pedonale	A	assente	PA	Duomo, museo, chiesa, negozi

<sup>4</sup> In assenza di un'area pedonale, la piazza è costituita da un piazzale parcheggio e/o da un crocevia stradale.



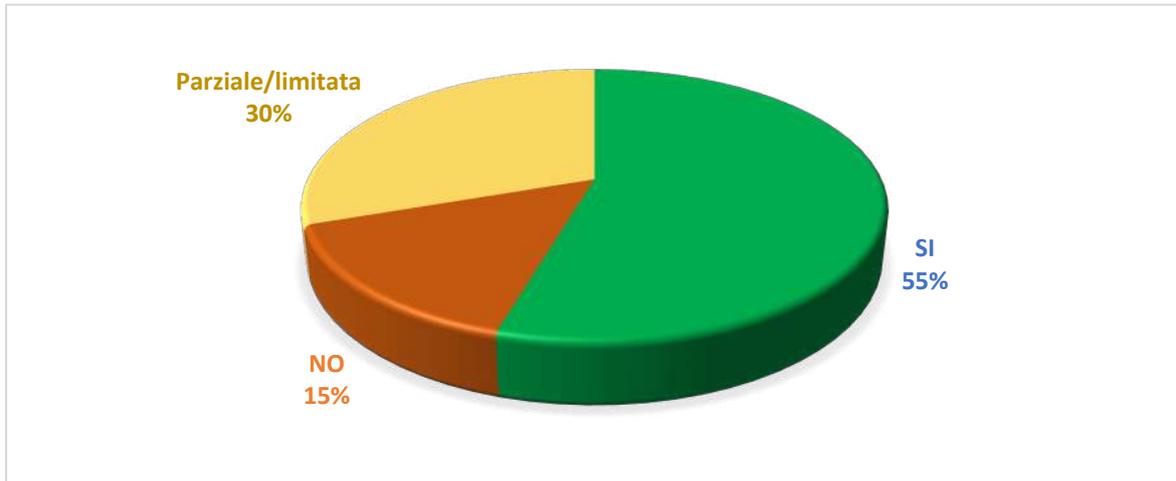
P15	Piazza Roma	A	SI	Via Tirso	NA	A/PA	Negozi, bar, farmacie banche
P16	Piazza Pintus	A	SI	Supermercato A	A	NA	Lavori in corso. Foro Boario, negozi
P17	Piazza Mariano Lavori in corso	A	SI	Lavori in corso	NA	NA	Lavori in corso negozi
P18	Piazza M. Teresa Secchi	A	NO	PA	NA via Mattei	A NA	Uff. Provincia, parch, negozi, area verde
P19	Piazza del Popolo	PA/NA	NO	NA	NA	NA	Area parcheggi
<i>COD</i>	<i>nome</i>	<i>Percorsi esterni</i>	<i>Area pedonale</i> <sup>5</sup>	<i>Parch. riservato</i>	<i>Fermata bus</i>	<i>Attraversa mento</i>	<i>Servizi presenti</i>
P20	Piazzale Chiesa S. Efizio	A	SI	NA	NA Via V. Veneto	NA	Chiesa, negozi
P21	Piazza Baden Powell, via Quasimodo	NA	NO	A	NA	A	Giardino, centro sportivo, parcheggi
P22	Piazza Ungheria	A	NO	A	assente	A	Stazione Fs
P23	Piazza Visani, giardino via Bellini/Rossini	A/PA	SI	A	A	PA	Scuola giardino
P24	Piazza S. Martino	NA	SI	A	A	NA	Chiesa Area parcheggi
P25	Piazza Cova	PA	PA semi pedonale	A	assente	assente	Negozi, area parcheggi
P26	Piazza Alfredo Torrente	PA	SI	assente	assente	-	Area verde
P27	Piazza Moro	PA	PA semi pedonale	A	PA	A Lato via S.Francesco	Uffici tribunale, liceo
P28	Piazzetta Caduti sul Lavoro	PA	NO	assente	A Brunelleschi	NA	Uffici
P29	Piazza Martiri delle Foibe	A	SI	assente	assente	assente	Area attrezzata
P30	Piazza Papa Giovanni Paolo II	A	semi pedonale	A	assente	A	Chiesa
P31	Piazza Italia	PA	semi pedonale	assente	A	NA	Area attrezzata
P32	Piazza Abis	A/PA	SI	A	NA	NA	Bar

<sup>5</sup> In assenza di un'area pedonale, la piazza è costituita da un piazzale parcheggio e/o da un crocevia stradale.

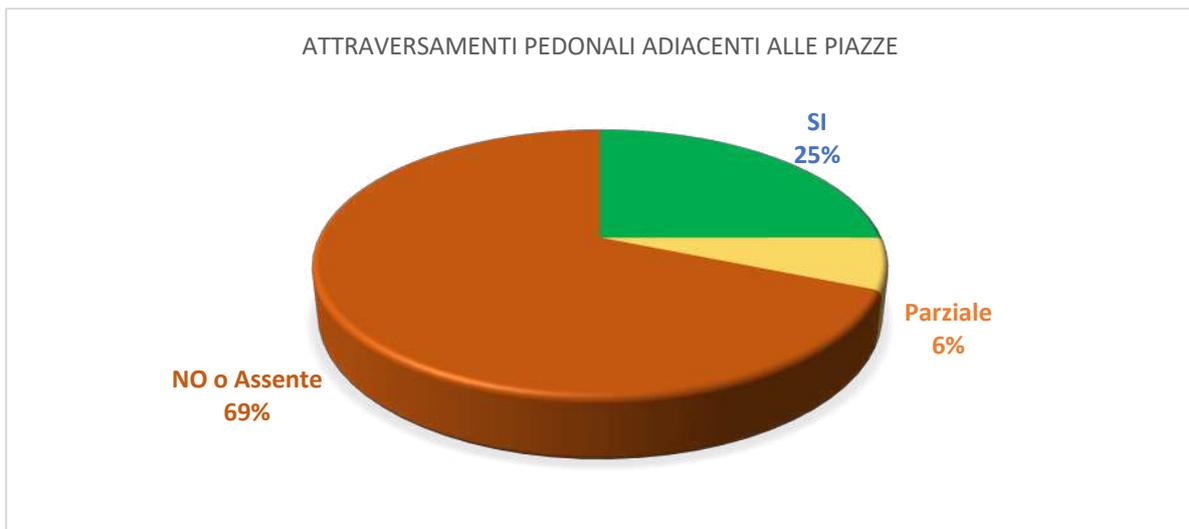


P33	Piazza P.L da Palestrina	A	limitata	NA	assente	assente	Area attrezzata
-----	--------------------------	---	----------	----	---------	---------	-----------------

#### PEDONALITA' NELLE PIAZZE



#### ATTRAVERSAMENTI PEDONALI ADIACENTI ALLE PIAZZE



#### ***Piazze con interventi finanziati dal PNRR***

- Piazza Vico Paolo I
- Piazza Pintus
- Piazza Mariano V
- Piazza Manno

#### ***Osservazioni***

- L'orientamento per le persone ipovedenti o non vedenti è complessivamente assente.



- Il comfort ambientale degli spazi è relativamente scarso. Sarebbe più appropriato lavorare su un modello di piazza-giardino considerando sia la questione del cambiamento climatico con l'innalzamento delle temperature sia l'aumento della popolazione anziana.

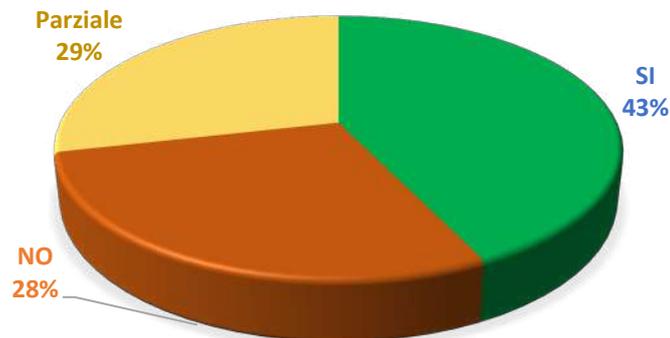
## 2.2. Parchi ed aree verdi attrezzate

	Viale esterno	Accessi	Viale interno	Arredi	Giochi	Park riservato	Attravers.	Fermata bus
FRAZIONI								
V01	Parco giochi, via Mille Lire, Torregrande	A	A	A	A	NA	A	A
V02	Parco, Via Brigata Sassari, Donigala	PA	A	PA	A	NA	PA	NA
V03	Parco Emaristu Madeddu, Donigala	NA	NA	NA	NA	assente	assente	assente
V04	Area verde via S. Antonino, Donigala	A	NA	NA	assente	assente	assente	NA
V05	Parco, via Prof Ardua, Nuraxinieddu	NA	NA	assente	assente	NA	assente	assente
V06	Via Bologna, Nuraxinieddu	PA	NA	assente	NA	NA	assente	assente
V07a	Via Giovanni Paolo I, Sili	NA	A	A	A	assente	assente	assente
V07b	Via Giovanni Paolo I, Sili (lavori in corso)	A	A	A	A	assente	assente	assente
V08	Via C. Emanuele, Massama	PA	A	A	A	NA	assente	NA
ORISTANO								
V09	Parco della Resistenza, Viale Repubblica	PA	PA	PA	A	A NA	A	NA
V10	Giardino Gianni Beretta Molla	NA	NA	NA	assente	assente	A	assente
V11	Giardini Anadina Cozzoli	A	NA	assente	assente	assente	assente	A
V12	Giardini Umberto Erriu	A	A	PA	A	NA	PA	A
V13	Giardini Donatori di Sangue	A	A	A	A	assente	assente	NA

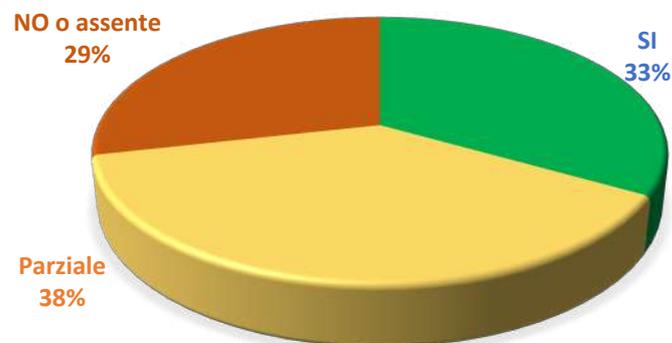


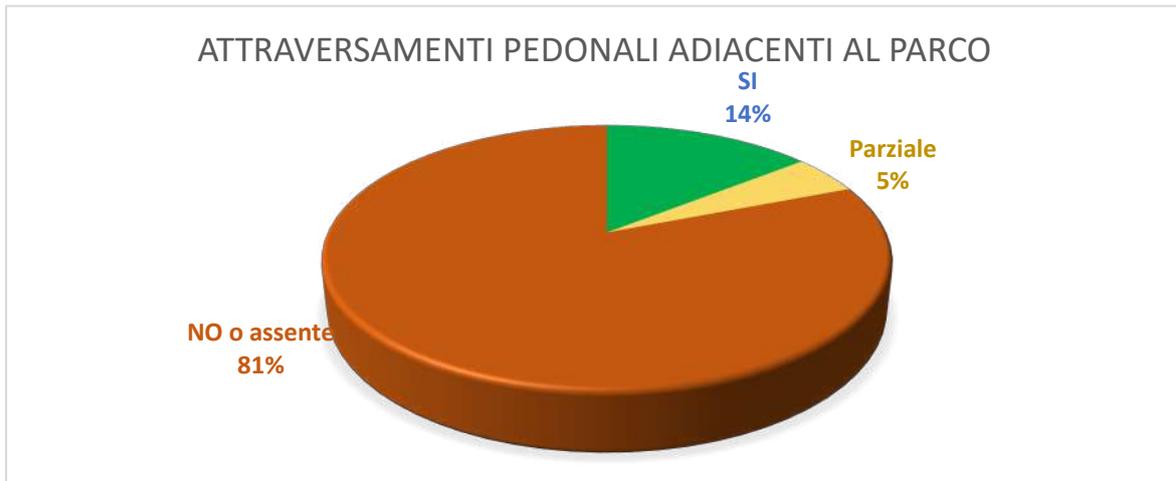
		Viale esterno	Accessi	Viale interno	Arredi	Giochi	Park riservato	Attravers.	Fermata bus
V14	Parchetto Via Monte Arci	PA	PA	PA	A	assente	NA	NA	assente
V15	Parco S. Nicola Piazza Maestrale	PA	PA/A	A	A	NA	A	NA	NA via Maestrale
V16	Giardino S. Martino, Via Pau	NA	A	A	A	assente	A	NA	assente
V17	Parco via Quasimodo	PA/NA	A	A	PA/A	NA	NA	NA	NA
V18	Giardini Marcoli, via Prinetti	PA	PA	PA	PA	NA	NA	assente	assente
V19	Parco via Gennargentu	NA	PA	PA	assente	assente	assente	assente	assente
V20	Parco Via Brigata Sassari	A	A	A	A	NA	NA	PA	A Via Oristano

PARCHI CON VIALI INTERNI FRUIBILI DA UNA CARROZZINA



PERCORSI ESTERNI AL PARCO





Giardini di via Quasimodo

### ***Priorità d'intervento***

- Miglioramento degli accessi esterni e degli attraversamenti per agevolare la continuità pedonale.
- Inserimento di uno stallo riservato a prossimità dell'accesso al parco.
- Realizzazione di almeno un vialetto interno per collegare attrezzi, arredi e giochi.
- Acquisto di "giochi inclusivi" con installazione nelle aree giochi più frequentate.



### ***Interventi finanziati nelle aree verdi attrezzate (PNRR, Programma PINQUA <sup>6</sup>, programma Agenda Urbana FERS <sup>7</sup>)***

L'obiettivo degli interventi in corso è di migliorare la dotazione di spazi pubblici del quartiere, rendendoli attrattivi e attrezzandoli per favorire le attività di chiunque, dagli abitanti ai visitatori, dai bambini agli anziani, compresi i disabili. Fra i principi fondamentali perseguiti: *“inclusività”, “facilità di gestione e manutenzione” e “rispetto degli ecosistemi e delle componenti ambientali riscontrate in situ”*.

#### **A. Progetto riqualificazione parchi nelle frazioni**

- Area verde via Adua / via Capo Frasca
- via Capo Frasca
- Area verde via Martiri del Congo / argine Tirso
- Parco della Maddalena (area verde golena Tirso)
- Via Bologna - Fra via Bologna/via Chiesa
- Parco Delle Donne: spazio aperto sito tra via Ogliastro e via Logudoro, a Massa
- Area gioco Carlo Emanuele; a Massa

#### **B. Progetto riqualificazione parchi nel capoluogo**

- Viale Repubblica
- Via V. Casu Villa Baldino
- Aree verdi via Marconi
- Aree verdi via Umbria
- Piazza Pier Luigi Da Palestrina
- Via Campania
- Via Versilia
- Via Sardegna Piazzale IACP
- Via Matteotti
- Via Indipendenza
- Zona San Nicola
- Viale Manzoni
- Via Bellini
- Via Angioni/via Saturnino
- Via Cagliari
- Rinverdimento e forestazione della città
- Giardino comunale a Sili

<sup>6</sup> Il Programma Innovativo Nazionale per la Qualità dell'Abitare è un Piano di investimento previsto dal PNRR e promosso dal Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili (MIMS) con l'obiettivo di costruire nuovi alloggi pubblici, riducendo le difficoltà abitative, riqualificando le aree degradate e puntando alla sostenibilità e all'innovazione verde.

<sup>7</sup> Previsto il miglioramento della vivibilità del Centro Urbano attraverso la riqualificazione di parchi e aree verdi in forte degrado e abbandono. Finanziamento previsto: 10.000.000,00 €.



### 2.3. Litorale Torre Grande

<i>Parch. riservato</i>	<i>Fermata bus</i>	<i>Accessi spiaggia</i>	<i>Passerelle spiaggia</i>	<i>Accesso mare</i>	<i>Bar lungomare</i>
<b>A</b> Stradine laterali	Distante	<b>A</b>	n. 8 <b>PA</b> (si interrompono a metà spiaggia)	Sedie job disponibili	n. 7 <b>A</b> ; n. 1 <b>PA</b> n. 2 <b>NA</b>



*Bandiera verde a Torre Grande (località adatta ai bambini)*

#### NOTE

- Necessità di incrementare il numero di scivoli lungo il viale del lungomare con necessario e puntuale ripristino della pavimentazione.
- Collegare i servizi ai percorsi/passarelle che conducono al mare.
- Sedie Job disponibili presso alcuni stabilimenti Eolo; Villa Baldino; Area 39.
- Un ampio progetto di riqualificazione del lungomare è in corso di realizzazione e pertanto, tutte le criticità e barriere architettoniche presenti nel lungomare dovrebbero essere rimosse.



### 3. Interscambio modale: parcheggi, fermate TPL, stazione treni

#### 3.1. Parcheggi

E' stata effettuata la ricognizione dei parcheggi e degli stalli riservati per disabili per una verifica sommaria del rispetto degli standard di norma (presenza di 1 posto riservato ogni 50 parcheggi) e dei requisiti di qualità degli stalli (segnalazione, posizionamento, fruibilità).

Il rilievo ha fornito le seguenti indicazioni.

#### Le frazioni

LOCALIZZAZIONE	Aree parch.	Valutazione accessibilità
<b>FRAZIONI</b>		
Via Oristano, Donigala		2 NA
Via SM. Bambina/Via delle Grazie	SI	5 A - 1 PA
Via Nuraxxidu		2 PA
Piazza chiesa (ludoteca)		assente
Località Sta Petronilla (centro sportivo)		assente
Viale dei cipressi (cimitero)		assente
Via Sircana/Brigata Sassari, Donigala		1 NA - 1 PA
Via Perra, Nuraxinieddu		1 NA
Via Bologna (casa municipale)		assente
SS 292 (cimitero)		assente
Via della Croce		1 A
Via Via Prof. Ardua/San Pietro/Paolo Sesto (Sili)	SI	4 A
Piazza dei Caduti (distaccamento anagrafico)		Lavori in corso
SP55 (cimitero)		assente
Via C. Emanuele, Massama		1 NA
SP292 (cimitero)		assente
Via Casalini/SP9		2 A
Via Simaxis, Sili	SI	3 PA
Via Papa Giovanni I, Sili		1 A
Via Martiri del Congo, Sili		3 NA - 1 A
Via M del Risorgimento/Sicilia, Sili		5 PA
<b>TOT</b>		<b>34</b>



TORREGRANDE		
Viuzze accesso al mare/Lungomare	SI	7 <b>A</b>
Via Colombo/Via Millelire		1 <b>PA</b>
Via del Pontile		5 <b>PA</b> - 4 <b>NA</b>
Via dei Pescatori		3 <b>PA</b> ; 1 <b>NA</b>
Vie laterali a via Millelire (Napoli 1, Livorno 1, Pisa 1, Teuladda 2, Amalfi 2, Catalani)		7 <b>A</b> ; 1 <b>NA</b>
Via Duca degli Abruzzi	SI	2 <b>A</b>
Via del Bottego		1 <b>A</b> ; 1 <b>NA</b>
<b>TOT</b>		<b>34</b>

*Legenda*

<b>A</b> parcheggio riservato a norma	<b>PA</b> parch. poco accessibile o mal posizionato o mal segnalato	<b>NA</b> parch. non a norma per assenza segnaletica, presenza dislivelli, dim. inadatte, assenza raccordo percorso
---------------------------------------	---	---

**NOTE**

- Buona presenza di stalli riservati nell'adiacente lungomare a Torregrande; sarà da ripristinare gli scivoli ed eliminare la presenza di scalini e dislivelli con la qualificazione del lungomare.
- Nelle frazioni, alcuni stalli riservati risultano assenti presso i cimiteri.
- Diversi stalli non sono posizionati presso uno scivolo o rampa di accesso ad un marciapiede o ad un servizio.

### ***Il capoluogo***

Il rilievo ha evidenziato un numero elevato di parcheggi riservati spesso anche concentrati in alcune strade e zone ad es. nel quartiere di Torregius e nell'area attorno alla stazione Fs e/o nelle strade con la presenza di case comunali. Si presuppone che siano stalli usate da persone anziane residenti in quanto sono raramente raccordati al marciapiede e pertanto non risultano accessibili ad una persona in carrozzina.

Le criticità maggiori degli stalli presenti sono riferite sia all'assenza di raccordi/scivoli che alla loro collocazione (lungo le strade anche ad alto traffico).

Si evidenzia talvolta l'assenza di uno stallo riservato presso alcune strutture sanitarie e servizi rilevanti.

Per gli stalli correlati agli edifici comunali si rimanda alle schedature degli edifici di cui dossier n.5.

Nelle piazze e nelle zone con dei lavori in corso non è sempre stato possibile individuare la presenza di stalli riservati.



Via Pira (Unione Ciechi/Ipovedenti)

### 3.2. Fermate dei mezzi pubblici di trasporto

Nei percorsi stradali rilevati dal PEBA sono state individuate 108 fermate autobus<sup>8</sup>.

Per ciascuna fermata è stata effettuata una valutazione espressa con tre livelli qualitativi (buona, parzialmente buona, assente) che ha considerato i seguenti criteri.

- MOBILITÀ, riferita alla presenza di una pedana<sup>9</sup> e di adeguate dimensioni dell'area d'attesa e del percorso che conduce alla fermata.
- ORIENTAMENTO, riferito in particolare alla presenza di segnali podotattili e alla leggibilità delle informazioni.
- COMFORT, riferito alla presenza di panchina e pensilina.
- SICUREZZA, riferito alla presenza di un percorso protetto per raggiungere la fermata.

#### Le frazioni

	<i>n.</i> <i>fermate</i>	<i>DIS. MOTORIA</i>	<i>COMFORT</i>	<i>DIS. VISIVA</i>	<i>SICUREZZA</i>
<b>TORRE GRANDE</b>					
Ingr. da Oristano campeggio	1	A	NO	NO	SI
Via Abruzzi/ camping	1	A	NO	NO	SI
Via degli Abruzzi	1	NA	NO	NO	NO
Via degli Abruzzi	1	NA	NO	NO	SI
Via degli Abruzzi	1	PA	NO	NO	SI
Via Millelire	2	A	PA	NO	SI

<sup>8</sup> Alcune fermate sono indicate come "provvisorie".

<sup>9</sup> Vedi allegato "standard per l'adeguamento fermate e requisiti dimensionali"; inoltre vanno verificate eventuali disposizioni in materia di accessibilità da parte dell'Azienda dei trasporti locali.



Via Millelire	1	A	NO	NO	SI
Via Stella Maris	2	NA	NO	NO	SI
Via Stella Maris	1	A	PA	NO	SI
<b>DONIGALA, SILI, MASSAMA</b>					
Via Oristano	1	NA	NO	NO	SI
Via Oristano	1	NA	PA	NO	SI
Via Sta Petronilla	1	NA	NO	NO	SI
Via S. Marco	1	NA	NO	NO	SI
Via Pola	1	A	SI	NO	SI
SS292 Oristano Nuraxinieddu	1	PA/NA	NO	NO	SI
Via Bologna	1	A	NO	NO	SI
Via Bologna	1	A	PA	NO	SI
Via Padova	1	PA/NA	NO	NO	SI
Vie Ardua/ S. Pietro/ Paolo VI, Sili	1	NA	NO	NO	SI
Via C. Emanuele	1	NA	NO	NO	SI
Via C. Emanuele	1	NA	NO	NO	PA
Via C. Emanuele	1	PA/A	NO	NO	SI
SP55 Via Ardua, Sili	1	NA	NO	NO	SI
Via Simaxis	1	NA	NO	NO	PA
Via M. del Congo	1	NA	NO	NO	SI
Via M. del Congo	1	A	SI	NO	SI

### **Il capoluogo**

	<i>n. fermate</i>	<i>DIS. MOTORIA</i>	<i>COMFORT</i>	<i>DIS. VISIVA</i>	<i>SICUREZZA</i>
Via Cagliari 1	3	A	NO	NO	SI
Via Cagliari 2	1	A	SI	NO	SI
Via Cagliari 2	1	NA	NO	NO	SI
Via Cagliari 2	1	A	NO	NO	SI
Via Cagliari 3	1	A	SI	NO	SI
Via Cagliari 4	2	NA	NO	NO	SI
Via Cagliari 4	1	A	NO	NO	SI
Via Messina	1	NA	NO	NO	SI
Via Amsicora	1	A	NO	NO	SI
Via Campania	1	A	NO	NO	SI
Via Brianza/ Maniscalchi	1	NA	NO	NO	SI
Via Solferino	2	A	NO	NO	SI
Via Solferino	1	PA	NO	NO	SI
Via Solferino	2	NA	NO	NO	SI



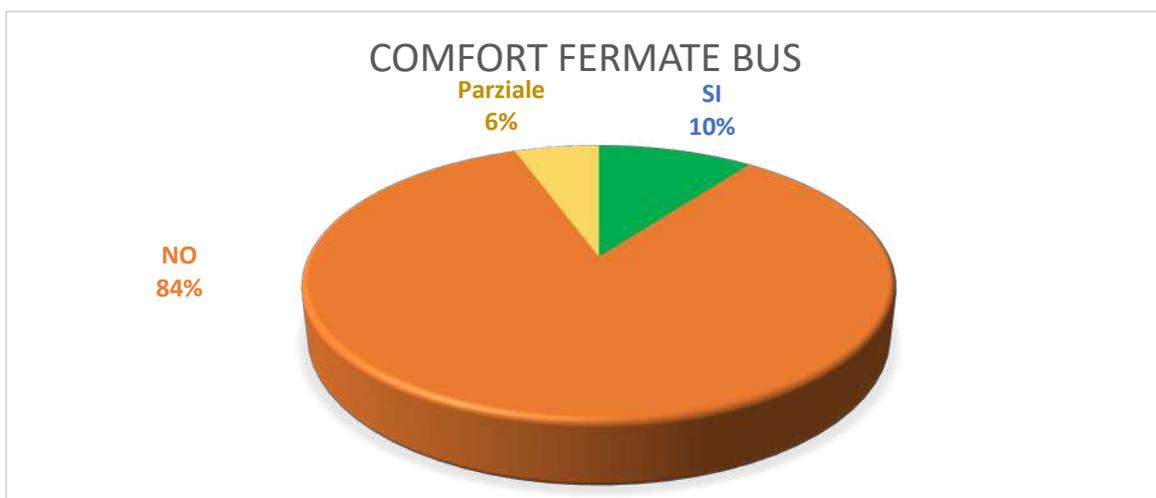
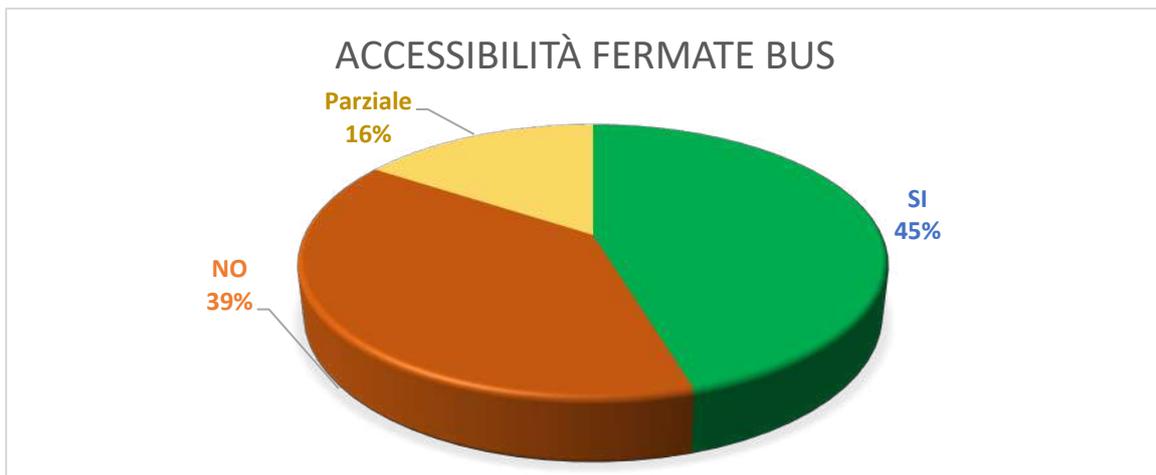
Via Leoncavallo	1	A	NO	NO	SI
Via Bellini	1	A	NO	NO	SI
Via Diaz	1	NA	NO	NO	SI
Via Diaz	1	A	SI	NO	SI
Via Diaz	1	PA	SI	NO	SI
Via Marconi	2	A	NO	NO	SI
Via Pira	1	NA	NO	NO	SI
Via S. Ignazio	1	NA	NO	NO	SI
Viale Repubblica 1	1	PA	NO	NO	SI
V.le REPUB. verso Torreg.	3	A	NO	NO	SI
Via Othoca	2	NA	NO	NO	SI
Via Fermi/Kennedy	2	NA	NO	NO	SI
Via Fermi	2	PA	NO	NO	SI
Via Brunelleschi	1	A	NO	NO	SI
Via Carbonia	1	NA	NO	NO	SI
Via Carpaccio	1	NA	NO	NO	SI
Via Casu	1	NA	NO	NO	SI
Via Casu	1	A	NO	NO	SI
Via D'Assisi	1	A	NO	NO	SI
Via del Porto	1	A	NO	NO	SI
Via del Porto	1	NA	NO	NO	SI
Via Madrid	2	A	SI	NO	SI
Via Madrid	1	PA	NO	NO	SI
Via Falliti/Nuoro	1	NA	NO	NO	SI
Via Figoli 2	1	NA	NO	NO	SI
Via Giotto	1	PA	NO	NO	SI
Via Ibba	1	A	NO	NO	SI
Via Iglesias/Nuoro	2	NA	NO	NO	SI
Via Iglesias	1	PA	NO	NO	SI
Via Lepanto	1	PA	NO	NO	SI
Via Mariano V/Mameli	1	PA	NO	NO	SI
Via Mattei	2	NA	NO	NO	SI
Via Mazzini	2	A	NO	NO	SI
Via Meucci/Sassari 1	1	NA	NO	NO	SI
Via Meucci/Sassari 1	1	A	NO	NO	SI
Via Meucci/Sassari 2	2	NA	NO	NO	SI
Via Pau	1	A	SI	NO	SI
Via Petri D'Arborea	1	A	NO	NO	SI
Via Versilia Prinetti	2	PA	NO	NO	SI
Via Quasimodo	1	PA	NO	NO	SI
Via Sardegna	1	A	SI	NO	SI

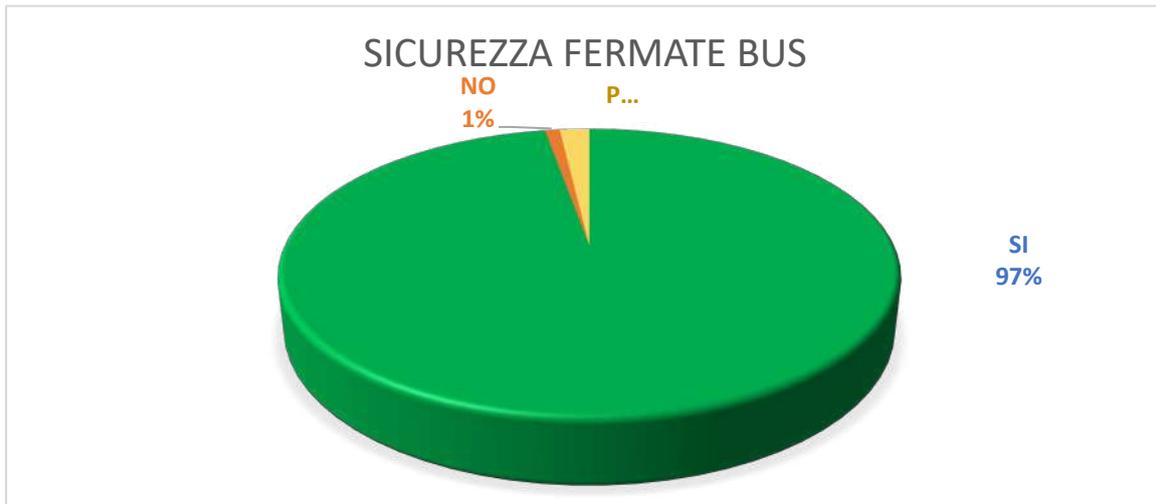


Via Sardegna	1	A	NO	NO	SI
Via Sto Lussurgiu	1	A	NO	NO	SI
Via Tharros	1	A	NO	NO	SI
Via Torino	1	NA	NO	NO	SI
Viale Cimitero	1	PA	PA	NO	SI
Viale S. Martino	1	A	NO	NO	SI
Viale S. Martino	1	A	SI	NO	SI
Via Petri	1	A	NO	NO	SI
<b>TOTALE</b>	<b>108</b>	49 A 17 PA 42 NA	11 SI 6 PA 91 NO	0 SI 0 PA 108 NO	105 SI 2 PA 1 NO

**Legenda**

■ SI ACCESSIBILE, REQUISITI A NORMA | 
 ■ PA PARZIALMENTE ACCESSIBILE, REQUISITI INCOMPLETI | 
 ■ NO NON ACCESSIBILE, ACCESSIBILITA' VINCOLATA, REQUISITI ASSENTI





#### NOTE

- Assenza di ausili per i non vedenti ed ipovedenti, come ad esempio la mancanza di percorsi tattili e l'assenza di mappe a rilievo presso le fermate bus.
- Assenza di elementi di comfort (es. pensilina; panchina). La presenza del display con indicata in tempo reale l'orario di frequenza dell'autobus è anche un dispositivo che potrebbe favorire il comfort e la frequentazione dei mezzi pubblici.
- Scarsa accessibilità di alcune fermate.
- Assenza di comfort nella maggior parte delle fermate.
- Numerose fermate provvisorie a chiamata presenti sono state integrate ai rilievi delle strade.

Possibili azioni per il miglioramento della fruibilità dei mezzi pubblici:

- Individuazione delle fermate più frequentate nel territorio comunale e intervento per una loro qualificazione.
- Svolgimento indagine presso la popolazione per individuare la necessità di nuove fermate bus.
- Valutare l'introduzione di minibus accessibili o altri mezzi di piccola dimensione durante il periodo estivo ed il collegamento con Torre Grande.
- Verifica con l'Azienda di trasporto locale della dotazione di pedane estraibili negli autobus.

### 3.3. Stazione FS e centro intermodale

Il centro intermodale situato in via Ghilarza, nuovo polo di interscambio fra gomma e ferro nonché terminal autobus urbani ed extraurbani, è dotato di uffici e bagni completamente accessibili. La riqualificazione della Stazione FS integrato al centro intermodale ha generato una nuova polarità a rango di servizio sovracomunale. Un tunnel ed un ascensore consentono il collegamento fra la stazione Fs e il Centro intermodale.

La distanza pedonale fra il centro di Oristano ed il centro intermodale si è allungata rispetto all'ex stazione Arst situata a ridosso dell'area storica su via Cagliari con numerosi servizi.

#### Stazione FS<sup>10</sup>

<i>Binario treno</i>	<i>Stallo riservato</i>	<i>Biglietteria</i>	<i>Fermata bus</i>	<i>Bar</i>
A	A	A	A	A

#### Centro intermodale

<i>Binari bus</i>	<i>Stallo riservato</i>	<i>Biglietteria e sale attesa</i>	<i>Bagni</i>
A	A	A	A



Autostazione via Cagliari

<sup>10</sup> Accordo Comune-RFI per la valorizzazione e riqualificazione dell'ambito urbano della stazione FS con la riqualificazione e la realizzazione del centro intermodale.



## 4. Altri edifici e servizi pubblici: valutazione accessibilità

Il rilievo dell'accessibilità, oltre agli edifici comunali, è stato esteso ad altri servizi ed esercizi commerciali.

1. gli uffici postali e le banche;
2. le attività commerciali e i bar-ristoranti;
3. i servizi socio sanitari;
4. i luoghi di culto e culturali.

In questi edifici è stata effettuata solo una valutazione esterna (rappresentata con i colori **A** accessibile, **PA** parzialmente accessibile, **NA** non accessibile) considerando i seguenti ambiti:

- parcheggio riservato ai disabili;
- fermata bus nelle vicinanze;
- l'attraversamento pedonale prossimo all'edificio;
- il viale esterno d'ingresso;
- l'atrio d'ingresso;
- la porta di ingresso.

### 4.1. Uffici postali e banche

	<i>Parch. Riservato</i>	<i>Percorso esterno</i>	<i>ingresso</i>	<i>Porta ingresso</i>	<i>Fermata bus</i>	<i>Attraversamento</i>
<b>FRAZIONI</b>						
Ufficio postale Via Cabras Donigala	assente	<b>A</b>	<b>PA</b>	<b>NA</b>	assente	assente
Ufficio Postale, via Carlo Em., Massama	assente	<b>NA</b>	<b>A</b> a raso	<b>NA</b>	assente	<b>NA</b>
<b>ORISTANO</b>						
Ufficio Postale e Monte Paschi, via Canepa	<b>A</b>	<b>A</b>	<b>A</b>	<b>NA</b>	assente	<b>A</b>
Ufficio Postale via S. Francesco	<b>A</b>	<b>A</b>	<b>NA/PA</b>	<b>NA</b>	<b>A</b>	assente
Ufficio Postale Via Mariano IV Arborea	<b>A</b>	<b>A</b>	<b>A</b>	<b>A</b>	<b>PA</b> H. via Mameli	<b>NA</b>
Ufficio Postale via Firenze	<b>NA</b>	<b>NA</b>	<b>A</b>	<b>PA</b>	assente	



Banca Sardegna via Cagliari (tratto 3)	assente	A	NA	A		A
Banca via Figoli	A	A	NA	NA	assente	PA
Banca Monte dei Paschi via Canepa	A	A	A	NA	assente	A
Banca Unicredit Piazza Roma	Via Tirso A/PA	A	NA	NA	assente	A
Banca BNP Piazza Roma	PA/A	A	A	A	assente	A
Banca Intesa San Paolo Piazza Roma	assente	A	A	A	NA	PA/NA
Intesa San Paolo via Tirso	PA	A	A	PA	assente	NA
Deutch Banca via Solferino	assente	A	NA	NA	A	A
Monte Paschi di Siena via Tirso	A	A	A	PA	assente	NA

## 4.2. Attività commerciali e bar-ristoranti

### Supermercati

	<i>Parch. Riservato</i>	<i>Percorso esterno</i>	<i>ingresso</i>	<i>Porta ingresso</i>	<i>Fermata bus</i>	<i>Attraversa- mento</i>
Crai, Piazza Roma	Via Tharros	A	A	A	A	A
Crai Torregrande	PA	A	A	A	A	NA
Eurospar via Diaz	PA	A	A	A	Assente distante	A
Supermercato Crai via Campania	NA	NA	A	A	assente	A via Basilicata
Coop via Canepa	A	A	A	A	assente	A
Eurospin Via Cagliari/ Via d.Porto	A	A	A	A	A	NA
Eurospin via Marconi	A	A	A	A	A	A



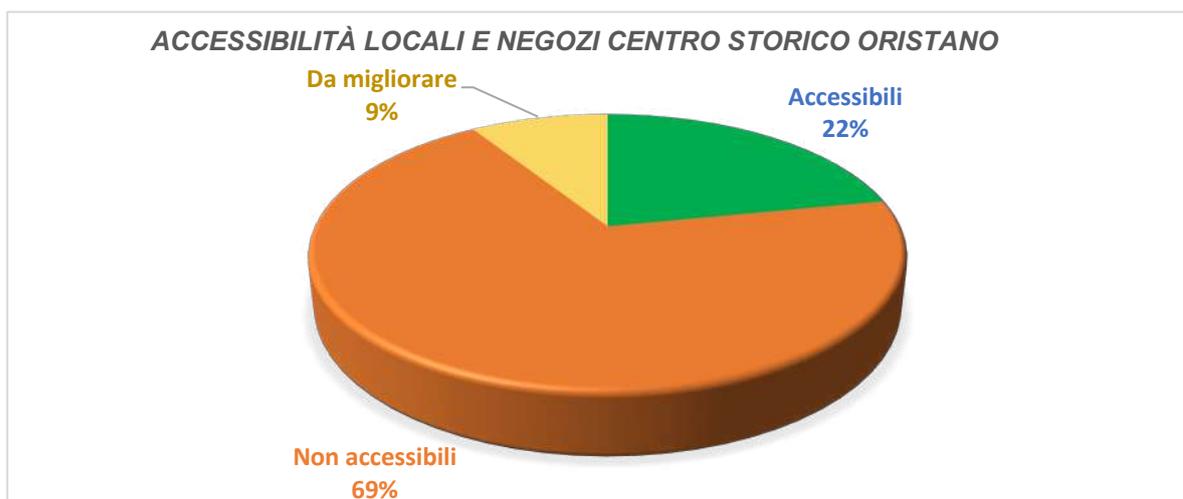
Lidl via Iglesias	A	NA/PA	A	A	NA	NA
ARD discount via Mazzini	PA	A	A	A	A	NA
MD via Cagliari	A	NAPA Da Cagliari pendenza	A	A	NA	NA

#### Note

- Le porte d'ingresso dei supermercati risultano essere ad apertura automatica.
- L'accessibilità, l'orientamento e la sicurezza di ca. metà degli attraversamenti pedonali adiacenti agli esercizi pubblici e supermercati andrebbero migliorati.

#### Negozi e bar-ristoranti<sup>11</sup>

	INGRESSO SENZA SCALINI	INGRESSO SCALINO < H3 cm	INGRESSO SCALINO > H3 cm
<b>RISTO-BAR</b> Torre Grande (Lungomare)	7	1	2
<b>RISTO-BAR</b> Centro storico Oristano (Vie indagate: Garibaldi; Riccio; De Castro; Piazza Arborea; Piazza Roma; Tharros; Mazzini; Contini; Tirso)	14	4	26
<b>NEGOZI</b> centro storico Oristano	42	19	151



<sup>11</sup> L'indagine ha riguardato solo alcune aree campione del centro storico e di Torre Grande.

### Osservazioni:

- Scarsa presenza di scivoli/rampe presso gli esercizi commerciali e locali;
- In centro storico; via Contini risulta essere la via con maggiori esercizi commerciali accessibili; mentre la via con il numero più alto di negozi non accessibili (scalino sulla soglia) è via Mazzini.

I centri commerciali e i supermercati offrono un buon livello di accessibilità.

Nei locali e negozi di prossimità (panificio, alimentare, ecc.), l'accessibilità risulta spesso trascurata o vincolata (area storica e mancanza di spazio all'esterno). A fine di facilitare l'accesso ai negozi e locali, il Comune potrebbe ad esempio promuovere un'azione di sensibilizzazione per promuovere l'installazione di piccole rampe removibili e/o la presenza di un campanello ad altezza delle carrozzine.



Via Pargaglia e via Garibaldi con bar e plateatico

### 4.3. Servizi socio sanitari<sup>12</sup>

La valutazione dell'accessibilità degli ambiti esterni è stata effettuata in diversi servizi presenti nelle strade rilevate.

nome	Parch. Riservato	Percorso esterno	Ingresso	Porta Ingresso	Fermata bus	Attraversamento
FRAZIONI						
Farmacia, Torregrande	PA	A	A/PA rampa	A	A	NA
Farmacia Donigala	NA	NA	PA	NA	NA	NA

<sup>12</sup>E' stata valutata l'accessibilità esterna dei servizi socio-sanitari più rilevanti nelle strade oggetto di rilievi.



Fondazione Onlus, Donigala	A	assente PA	A	A	assente	A
Farmacia via Prof Ardua, Sili	A	PA	A	A	NA	NA
ORISTANO						
FARMACIE						
Farmacia via Bosa	PA	PA	PA	A	NA Piazza Mariano	assente
Farmacia via Mariano V	-	A	NA	NA	PA h. Mamelli	NA
Farmacia, via Sardegna	assente	A	A	A	A h. Calabria	NA
Farmacia Piazza Roma	assente	A	A	A	A	A
Farmacia via Cagliari tratto 3	assente	A	PA	NA	NA	A
Farmacia 2 via Cagliari benzaio	assente	A	A	A	NA	A
Farmacia via Cagliari h Piazza Manno	A	A	A	A	NA	A
Farmacia via Diaz	PA	PA	A	A	distante	NA
Farmacia via Amsicora	A	A	A	A	assente	NA
Parafarmacia e Farmacia S. Carlo, via Tirso	PA	A	NA	NA	assente	NA
Parafarmacia via Figoli	A	A	NA	NA	assente	pa
Parafarmacia, Via Busachi	A	A	A rampa	NA	A	PA/NA
Parafarmacia Piazza Roma	A/PA	A	NA	NA	assente	A
<i>nome</i>	<i>Parch. Riservato</i>	<i>Percorso esterno</i>	<i>Ingresso</i>	<i>Porta Ingresso</i>	<i>Fermata bus</i>	<i>Attraversa- mento</i>
CENTRI DI CURA						
Ospedale, via Giotto	A	A	A	A	A	PA
Ospedale, via Pau	A Ospedale	NA	PA/NA rampa lunga	NA Poche porte autom.	A	NA



Ospedale, via Fondaz. Rockefeller	A interno	pendenza NA	A	NA	assente variabile	NA
Day Hospital, oncologia, via Pau	A		A	NA	A	NA
Casa di cura via Brunelleschi	A	A	A	NA	assente strada	assente
Casa di cura via Busachi	A	A	PA/NA rampa lunga	NA	assente	assente
Croce Rossa via Libeccio	A	A	NA	NA	assente	A
Guardia medica e Ulss via Foscolo	A	A	A	NA	assente	NA
Centro riabilitazione globale via Meucci/ via Sassari	assente	A	A	A	A	
Centro salute mentale piazza San Martino	A	PA	A	aperta	NA	NA
<i>nome</i>	<i>Parch. Riservato</i>	<i>Percorso esterno</i>	<i>Ingresso</i>	<i>Porta Ingresso</i>	<i>Fermata bus</i>	<i>Attraversa- mento</i>
<b>ANALISI MEDICHE</b>						
Radiologia via Mameli	A	A	A	A	assente	A
Centro Laboratorio H. via Flli Cairoli	PA	A	A		assente	NA
Multimed, via XX Settembre	A	A	NA rampa lunga	NA	assente	-
Centro analisi mediche via XX Settembre	A	A	NA	NA	assente	assente
Laboratorio medico via Brunelleschi	A	A	A rampa	NA	A	A
Lab. analisi mediche via Brunelleschi/ via Giotto	NA	A	NA	NA	assente	NA
<b>AMBULATORI MEDICI</b>						
Studio radiologico via Carpaccio	NA	PA	NA	NA	distante	NA
Poliambulatori via Carpaccio	PA	PA	NA	NA	NA	NA
Amb. Medico galleria h. via S. Francesco	assente	PA scivolo galleria	A	A	assente	NA
Amb. Medico via D'Annunzio	A	A	NA	NA	assente	NA



Amb. Medico via Giotto	assente	A	NA	NA	assente	assente
Amb. Medico, e cardiologia via Brunelleschi	NA	A	NA	NA	assente	assente
Medico del lavoro Via Carpaccio	NA	PA	NA	NA	distante NA	NA
Amb. psicologa via S. Francesco	A	A	A	A	A	A
Studio ginecologia via Tirso	A	A	A	A	NA	assente
Centro radiologia via S. Francesco	A	A	NA	NA	A via S. Francesco	A
Poliambulatorio via Beato Angelico	assente	NA	NA	NA	assente	NA
Centro per l'udito via Puccini	NA	PA	NA	NA	NA	NA
Studio ortopedico via Cagliari (tratto 2)	NA Via Mattei	PA/NA	NA	NA	assente	A
<i>nome</i>	<i>Parch. Riservato</i>	<i>Percorso esterno</i>	<i>Ingresso</i>	<i>Porta Ingresso</i>	<i>Fermata bus</i>	<i>Attraversa- mento</i>
<b>STUDI DENTISTICI</b>						
Studio dentistico via Monte Gonare	NA	NA	PA rampa	NA	assente	NA
Studio dentistico via Alagon/ via Solferino	assente	NA	NA	NA	assente	A
Studio dentistico via Angioy – Piazza Manno	PA	A	NA	NA	distante	assente
Studio dentistico via Torino	NA	NA	NA	NA	NA	NA
Dentista e Mondial Udito via Cagliari	assente	A	NA	NA	NA	NA
Studio dentistico via Tirso	assente	A	A	PA	assente	assente
Dental Pro/Cagliari via Tirso/ via Satta	assente	A	NA	PA	assente	assente
Studio dentistico via Foscolo	A	A	A	A	assente	NA
Studio dentistico via Carpaccio	NA	PA	NA	NA	distante NA	NA

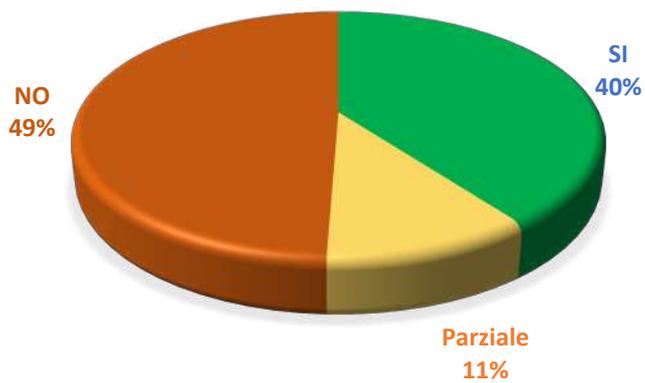


Clinica odontoiatria via Amsicora	A	A	NA	NA	A	A
Studio dentistico via Bosa/ Piazza Mariano	PA	A	NA	NA	NA	assente
Centro dentistico 1 via Cagliari	A	A	NA	NA	A	NA
Clinica dentistica via Cagliari	assente	A	NA	NA	NA	A
Studio dentistico via Versilia	assente	PA/NA	A	NA	PA	NA
<i>nome</i>	<i>Parch. Riservato</i>	<i>Percorso esterno</i>	<i>Ingresso</i>	<i>Porta Ingresso</i>	<i>Fermata bus</i>	<i>Attraversa- mento</i>
NEGOZI, ASS., UFFICI SANITA'						
Negoziato Ortopedia via Mattei	assente	PA/NA	A	NA	distante NA	NA
Negoziato ortopedia via Brunelleschi	A	A	NA	NA	assente	assente
Ottica via Mazzini	PA	A	NA	NA	A	NA
Vision Ottica via Sardegna	assente	A	PA	NA	A h. Calabria	NA
ALS via Pira	PA	A	rampa ripida PA/NA	A	NA	NA
Centro Caritas via Versilia	assente	NA/PA	NA	NA	PA	A
Centro Caritas via Cagliari	NA	A	A	A	A	NA
ANMIC via S. Francesco	A	A	PA	PA	A	A
Associazione ciechi Ipovedenti, via Pira	A	A	A	A	distante	A
Avis via Carpaccio	NA	PA	NA	NA	distante NA	NA
Veterinario via Marconi	A	A	NA	NA	A Eurospin	NA
Veterinario via Segni	A	A	rampa troppo lunga	NA	assente	A
Veterinario Via Canepa	assente	A	NA	NA	assente	NA



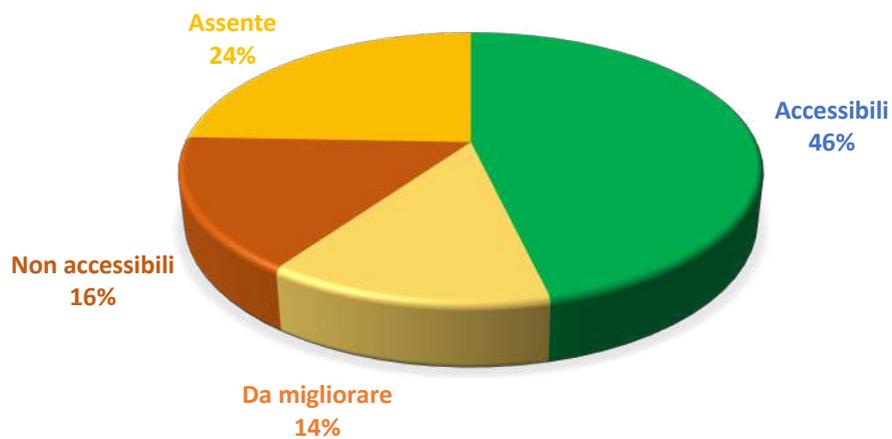
Piazzale San Martino

### ACCESSIBILITÀ INGRESSO LOCALI SOCIO-SANITARI



Sede ALS, via Giotto

### STALLI PARCHEGGIO RISERVATI





## NOTE

- Alto numero di spazi non accessibili nella soglia d'ingresso con assenza di rampe, scivoli o con presenza di rampe non idonee o troppo lunghe.
- 75% degli spazi non sono dotati di una porta ad apertura automatica.
- Alto numero di attraversamenti scarsamente accessibili (gradini o dislivelli) o assenti.
- Circa il 50% delle strutture sanitarie risultano essere senza uno stallo riservato.
- Alcuni stalli riservati presenti risultano scarsamente accessibile ad una persona in carrozzina (assenza raccordo piano strada/marciapiede).

## 4.4. Luoghi di culto

CHIESE	Percorso esterno	Atrio Ingresso	Parch. riservato	Attraversamento	Fermata bus	Sagrato
<b>FRAZIONI</b>						
Chiesa Via Prof Ardua Sili	A/PA	A	A	A	NA	SI A
Chiesa Via S.Giacomo Nuraxinieddu	PA	A	assente	assente	assente	SI NA
Chiesa Via C. Emanuele Massama	NA	A	NA	assente	NA	SI PA
Chiesa P.zza della chiesa Donigala	A	PA	PA	NA	assente	SI NA
Chiesa Torre Grande via Stella Maris	A	NA	assente	NA	NA	SI
<b>ORISTANO</b>						
Chiesa, via Flli Cairoli	NA/PA	A	NA	NA	assente	SI
Chiesa Via Mazzini	A	NA rampa ripida e dislivello ingresso	A	NA	NA	SI
Chiesa Monastero, viale S. Martino	A	A ma rampa PA/NA	PA	NA	A	SI
Chiesa S. Martino Vecchio ospedale	A	A-PA	A	NA	NA	SI
Chiesa via Pirandello	NA	scalinata NA	assente	A	PA	SI



Chiesa Sta Lucia	A	NA rampa	A	area pedonale
Chiesa e Monastero del Carmine, Via La Marmora	A	NA	A	area pedonale
Cattedrale	A	PA rampa A	A	area pedonale
Chiesa S. Francesco, via Duomo	A	NA	A	area pedonale

AMBITI CULTURALI	Percorso esterno	Atrio Ingresso	Parch. riservato	Attraversamento	Fermata bus	Piazzale esterno
Museo Diocesano Arborensese	A	A	A e park famiglia			area pedonale
Hospitalis S. Antonio e pinacoteca, bibli Ist. Arborensese	PA/NA	NA	A			area pedonale
Palazzo Parpaglia, Piazza Corrias e museo Antiquarium	A	PA	A			area pedonale
Teatro Garau	A	PA	assente			area pedonale



Chiesa Santa Lucia



Chiesa S. Martino (ex-ospedale)

#### NOTE

- Duomo e spazio esterno: area pedonale con panchine, cestini e fontane e parcheggio riservato. Area di ritrovo molto frequentata dai ragazzi.
- Alcune rampe sono presenti ma troppo lunghe o difficoltose per una carrozzina.
- Non sempre è stato possibile accertare la presenza di uno scivolo/rampa rimovibile.



## 5. Priorità d'intervento

### 5.1. Edifici comunali

Il punteggio considera 4 criteri che fanno riferimento ai seguenti aspetti:

- l'importanza funzionale e la frequentazione dell'edificio;
- il rilievo tecnico (entità delle non conformità rilevate);
- le segnalazioni pervenute;
- gli eventuali interventi (manutenzione o ristrutturazione) già programmati.

Il punteggio massimo assegnabile è 10 punti.

Con riferimento al rilievo tecnico, i criteri presi in considerazione riguardano il numero di non conformità rilevate, con riferimento alla check-list del rilievo.

Così come per gli spazi urbani, il punteggio dell'edificio è un dato dinamico, che potrà essere modificato a seconda degli interventi di adeguamento nel frattempo eseguiti nell'edificio.

#### ***Punteggio e criteri per il calcolo delle priorità d'intervento negli edifici comunali***

A	Categoria/ interesse strategico/ livello di frequentazione	da 0 a 4
B	Rilievo tecnico (entità delle non conformità rilevate)	da 0 a 4
C	Segnalazioni pervenute dall'amministrazione o dai portatori d'interesse	da 0 a 1
D	Interventi di adeguamento o di manutenzione già programmati	da 0 a 1

Con riferimento al criterio A (categoria) il punteggio viene articolato come di seguito:

scuola primaria / municipio / edificio rappresentativo	4,0
palazzetto sport / cimitero / biblioteca / sala convegni / locali sociosanitari	3,0
palestra / sedi poli-associative / scuola materna	2,0
residenza / locale associativo / asilo	1,0
rimesse e depositi	0,0

Con riferimento al criterio B (rilievo tecnico) il punteggio viene articolato come di seguito:

 non a norma	1,0
 da migliorare	0,5
 a norma	0,0

Si elencano di seguito gli edifici di interesse storico culturale individuati dal Piano Particolareggiato del Centro Storico di Oristano.



<b>Beni vincolati</b> Seminario Tridentino Torre di Mariano II (o di San Cristoforo) Portixedda Torre di Guardia via Mazzini Mura Giudicali - tratto via Solferino Carceri Giudiziarie - ex Regia Giudicale Mura Giudicali - tratto via D. Contini Chiesa di San Saturnino Chiesa di San Domenico Asilo Boy Edificio confinante con Portixedda Giudicali - tratto via Mazzini Mura Giudicali - tratto via Cagliari ai Centro Storico Chiesa San Sebastiano Martire Palazzo Tola Palazzina Pili Mutuo Soccorso Chiesa e convento dei Cappuccini Scuola elementare via Solferino	<b>Altri beni di interesse storico-culturale</b> Statua di Eleonora d'Arborea Cattedrale di Santa Maria Assunta Palazzo dell'Arcivescovado Ex-Canonica (Hotel Duomo) Palazzo Tolu Hospitali Sancti Antoni Chiesa di San Mauro Chiesa di San Francesco e Convento Cappella di Santo Spirito Palazzo De Castro Casa Loddo Palazzo Arcais
<b>Altri beni inclusi nel PPCS Oristano</b> Palazzo Falchi Palazzo degli Scolopi Palazzo Carta-Corrias Palazzo Campus-Colonna Chiesa della Santissima Trinità Palazzo Mameli Casa della Ciudad Teatro San Martino Palazzo Dessy-Paderi Convento del Carmine	Chiesa del Carmine Palazzo Parpaglia Palazzo Sanbiagio Teatro Garau Casa Eleonora D'Arborea Chiesa di Santa Chiara Casa Peppetto Pau Palazzo Loffredo Chiesa di Santa Lucia Chiesa e Convento Suore Cappuccine Caserma dei Vigili Urbani

## 5.2. Spazi pubblici

L'individuazione delle priorità considera più parametri:

- il "rilievo tecnico", riferito alla individuazione delle barriere architettoniche, alla sicurezza pedonale rilevata, alla identificazione del percorso;
- le segnalazioni dell'amministrazione, dei portatori d'interesse, della cittadinanza;
- le funzioni e i servizi presenti nella via;
- la programmazione dei lavori pubblici;
- i percorsi di accesso agli edifici pubblici (la cosiddetta "catena degli spostamenti" dentro/fuori l'edificio).

Con riferimento al "rilievo tecnico", i criteri riguardano le condizioni di accessibilità e sicurezza del percorso e degli attraversamenti pedonali, la continuità della pavimentazione, la presenza di un percorso pedonale, di arredo, di linee guida ed elementi di orientamento e confort. In modo generale, il confort ambientale (riconducibile all'impatto acustico e all'inquinamento dei



veicoli, al paesaggio e al confort del percorso pedonale) è preso in considerazione nella valutazione

Il punteggio attribuito alla via non è un dato stabile e può essere modificato nel corso del tempo; ad esempio potrebbe diminuire a seguito di interventi migliorativi (es. con la realizzazione di Z30 o di un percorso protetto). Oppure il punteggio potrebbe aumentare con:

- la collocazione di un servizio importante o di un nuovo insediamento residenziale e/o commerciale che modifica il traffico, il numero di residenti;
- l'aumento dell'incidentalità;
- le segnalazioni della cittadinanza riguardanti problemi di manutenzione dei percorsi o scarse condizioni di sicurezza.

### ***Criteri e punteggio per il calcolo delle priorità d'intervento negli spazi urbani***

A	Parametri "tecnici": accessibilità, identificazione percorso, sicurezza	da 0 a 3
B	Presenza uffici pubblici, parcheggi, aree verdi, piazze, chiesa	da 0 a 2
	Presenza supermercato, negozio di prossimità (panificio, alimentare...)	da 0 a 3
	Presenza edifici scolastici, posta, cimitero, stazione FS o TPL	da 0 a 3
	Presenza servizi socio-sanitari (ambulatori, ospedale, casa riposo, farmacia) sedi associazioni disabili-anziani	da 0 a 4
C	Segnalazioni pervenute	da 0 a 4
D	Lavori previsti e/o nuove urbanizzazioni	da 0 a 3
E	Percorso con frequentazione scolastica, commerciale, podistica	da 0 a 3
	Presenza fermata bus scolastico o bus di linea o Pedibus	da 0 a 2

Il punteggio diventa significativo a partire da ca. 11 punti. Un punteggio basso non significa che la via sia dotata di un percorso pedonale protetto ed accessibile, ma che la via non ha una funzione rilevante nel contesto locale (via senza uscita, via residenziale, via scarsamente urbanizzata). Il dato del punteggio "tecnico" fornisce elementi conoscitivi sullo stato del percorso estrapolato dal contesto.

Viceversa, un punteggio totale "alto" non evidenzia necessariamente una situazione di scarsa accessibilità, ma potrebbe sottolineare l'importanza della via nel contesto locale (presenza di commercio, servizi, ambulatori, scuole, ...). In questo caso sarà utile verificare il punteggio attribuito ai criteri 1 (accessibilità + sicurezza + identificazione percorso pedonale) e 6 (segnalazioni).

Il parametro "sicurezza" ha sempre un peso rilevante in quanto è indispensabile per garantire la fruibilità di un luogo.



Sulla base dei suddetti criteri sono stati definiti le priorità per ogni via rilevata e schedata. Si riportano di seguito le vie con punteggio elevato (v. elenco completo nel dossier n.2 "Rilievo spazi pubblici").

Cod.	Nome	barr.arch. e insicura	Priorità
<b>TORRE GRANDE</b>			
U14	Marina di Oristano	<b>3</b>	15,0
U07	Via Domenico Millelire	1,5	14,5
U08	Via Stella Maris	1,5	13,5
U02	Lungomare Eleonora	2	13,0
U10	Via Duca degli Abbruzzi	1,5	11,5
<b>DONIGALA</b>			
U15	Via Oristano (tratto)	<b>1,5</b>	12,5
U25	Viale dei Cipressi	<b>3</b>	11,0
<b>NURAXINIEDDU E MASSAMA</b>			
U33	Via S. Giacomo	<b>3</b>	13,0
U29	Via Bologna	2	12,0
U28a	SS 292 (tratto Nuraxineddu)	<b>3</b>	12,0
U31	Via Padova	<b>3</b>	10,0
<b>SILI'</b>			
U35	Via Carlo Emanuele	<b>3</b>	19,0
U41	Via Martiri del Congo	2/3	15,5
U40	Via Papa Giovanni I	<b>3</b>	13,0
U34a,b	Via Prof. Ardua/ via S. Pietro/ via Paolo VI	2/3	14,5
U38	SP55 Via Ardua	<b>3</b>	13,0
U39	Via Simaxis	<b>3</b>	10,0
<b>ORISTANO</b>			
U43c	Via Cagliari (tratto 3)	1,5/2	22,5/23
U48	Via Libeccio	2/3	18,5
U117	Via Sardegna	2/3	17,5
U63b	Via Michele Pira (tratto 2)	2	18,0
U112	Via Versilia/Prinetti	3	19,0
U80	Via Cimarosa	1,5	17,5
U70	Via Francesco Baracca/Ghilarza	1,5	17,5
U89	Via Foscolo	2,5	17,5
U92	Via Gennargentu	3	17,0
U111	Via Dorando Petri/ via D'Arborea	1,5-3	17,5-11,0
U131	Via Fondaz. Rockfeller	1,5	17,5
U64	Viale Repubblica	2	17,0
U46a	Via Amsicora (tratto 1-2)	1,5-2/3	8,5-15,5
U102b	Via Enrico Mattei (tratto 2)	1,5	16,5
U69	Via Luigi Canepa	1,5	16,5
U59	Via Marconi	1,5	16,5
U49	Via Campania	<b>3</b>	16,0
U50	Viale Brianza	<b>3</b>	16,0
U110	Via Giovanni Pau	<b>3</b>	16,0



U112	Via Versilia/ via Felice Prinetti	<b>3</b>	16,0
U59	Via Guglielmo Marconi	1,5	15,5
U57	Via F.lli Cairoli	<b>3</b>	15,0
U76	Via Enrico Carboni	2	15,0
U58	Via Armando Diaz	2	15,0
U108	Via M. Gonare/ Vico Gennargentu	<b>3</b>	15,0
U78	Via Carpaccio/ Piazza parco della Resistenza	<b>3</b>	15,0
U109	Via Ozieri	2	15,0
U129	Viale Cimitero Nuovo	2	14,0
U73	Via Brunelleschi	2/3-1	14,5-15,0
U126	Via Vittorio Veneto (tratto)	1-2	9,5-15,0
U94	Via Iglesias/ via Nuoro	2/3	14,5
U43b	Via Cagliari (tratto 2)	1,5	14,5
U83	Via S. Francesco D'Assisi	1,5	14,5
U44	Via Cagliari (tratto 4)	1,5-2	14,5-15,0
U63a	Via Michele Pira (tratto 1)	1,5	14,5
U53	Via Lanusei	<b>3</b>	14,0
U115	Via Sarabus/ via Anglona	2	14,0
U79	Via Battista Casu	1,5	13,5
U93	Via gen. Ibba	1,5	13,5
U56	Via Bellini	1,5	13,5
U101	Via Renato Marroccu	1,5	13,5
U103	Via Mazzini	1,5	13,5
U55	Via Solferino	2/3	13,5
U52	Via Gabriele D'Annunzio	1,5	13,5
U62	Vie Garibaldi/ Seneste/ Parpaglia	1,5	13,5
U113	Via Salvatore Quasimodo	<b>3-3</b>	13,0-11,0
U71	Via Raimondo Bonu	<b>3</b>	13,0
U97	Via Lepanto	<b>3</b>	13,0
U106	Via Mons. Cogoni	<b>3</b>	13,0
U47	Via Grazia Deledda	<b>3</b>	13,0
U78	Via Carpaccio/ P.zza d. Resistenza	<b>3</b>	13,0
U87	Via della Libertà	<b>3</b>	13,0
U51	Via dei Maniscalchi	<b>3</b>	13,0
U135	Via Firenze	<b>3</b>	13,0
U114	Via G. Verga/ via L. Pirandello	<b>3</b>	13,0
U54	Via Enrico Costa	<b>3</b>	14,0
U83	Via San Francesco D'Assisi	1,5	14,5
U94	Via Iglesias/Nuoro	2/3	14,5
U125	Via Torino	<b>3</b>	12,0
U136	Via Adolfo Consolini	<b>3</b>	11,0
U104b	Via Antonio Meucci/ via Sassari	<b>3</b>	11,0
U68	Via Othoca	<b>3</b>	11,0
U92	Via Gennargentu	<b>3</b>	11,0
U95	Via Massimiliano Kolbe	<b>3</b>	11,0



### **INTERVENTI SPAZI PUBBLICI**

Sulla base delle priorità sono state selezionate le vie/percorsi pedonali in cui è stata effettuato un rilievo di dettaglio per individuare e quantificare gli interventi (v. dossier n.4) da inserire nella programmazione decennale del PEBA.

n	nome	m. lungh. tratto
1	Via Deledda e via Tharros	300
2	Via Riccio	130
3	Via Mattei	330
4	Via Firenze	360
5	Via Diaz tratto1	390
6	Via Diaz tratto2	190
7	Via Diaz tratto3	350
8	Via Carpaccio	400
9	Via Amsicora tratto1	280
10	Via Amsicora tratto2	250
11	Via Torino	220
12	Via Figoli e Via Bellini	300
13	Via Gennargentu tratto 1	315
14	Via Gennargentu tratto 2	185
15	Via Sardegna tratto 1	400
16	Via Sardegna tratto 2	450
17	Via Rossini	300
18	Via S. Antonio	150
19	Via Quasimodo e via Mons. Cogoni	600
20	Via Po	320
21	Via Pietro Riccio	130
22	Via Michele Pira	375
23	Via Mazzini e piazza Mariano	450
24	Via Tharros e Piazza Roma	325
25	Piazza San Martino e via Pau	360
26	TORREGRANDE, via Millelire	550
27	MASSAMA, via Carlo Felice Via Bologna	650
28	DONIGALA, via Oristano	800
29	SILI', via Martiri del Congo	370

**10.230**



## PARTE 3 - COMPUTI E PROGRAMMAZIONE INTERVENTI



Comune di ORISTANO

Piano Eliminazione Barriere Architettoniche - PEBA

---

RELAZIONE  
PARTE III<sup>a</sup>



## 1. Quantificazione interventi

L'importo degli interventi e.b.a. è stato definito con un computo e i prezzi del Prezzario Regionale. Le voci non disponibili nel prezzario sono state ricavate da altri prezzari di enti pubblici o listini aziendali. Il costo degli interventi comprende fornitura e messa in opera; i costi aggiuntivi (IVA, oneri organizzativi, spese tecniche) vengono considerati nelle "somme a disposizione" del quadro economico generale (v. cap. 2.4).

### 1.1. Interventi localizzati

Gli interventi e.b.a. sono descritti nei dossier n.4 "INTERVENTI AMBITO URBANO," e n. 5 "EDIFICI". La spesa corrisponde a Euro 439.116,00 per gli "edifici" ed Euro 879.280,00 per gli "spazi pubblici".

#### EDIFICI

cat.	nome	indirizzo	località	IMPORTO
UFFICI	ex 00 - P.ZZO MUNICIPALE	(ex Salis Antistene)	Oristano	1.260,00 €
SCUOLA	ex 2 - ASILO NIDO - SCUOLA MATERNA	Via Campania- Brianza	Oristano	24.648,00 €
SCUOLA	ex 3 - ASILO NIDO Oristano	Via Libeccio	Oristano	1.632,00 €
SCUOLA	ex 4 - SCUOLA MATERNA	Via D'Annunzio	Oristano	3.156,00 €
SCUOLA	ex 7 - EX CENTRO PER L'IMPIEGO	Via Costa	Oristano	7.548,00 €
SCUOLA	ex 6 - SCUOLA MATERNA	Via Lanusei	Oristano	8.460,00 €
SCUOLA	ex 9 - SCUOLA ELEMENTARE	Via Solferino	Oristano	12.720,00 €
SCUOLA	ex 10 - SCUOLA ELEMENTARE -	Via Bellini	Oristano	10.200,00 €
SCUOLA	ex 11 - SCUOLA ELEMENTARE	Via Amsicora	Oristano	27.456,00 €
SCUOLA	ex 13 - SCUOLA ELEMENTARE	Via Fratelli Cairoli	Oristano	4.440,00 €
SCUOLA	ex 19 - SCUOLA MEDIA	Piazza Mannu	Oristano	- €
SCUOLA	ex 21 - SCUOLA MEDIA	Via A. Diaz	Oristano	20.148,00 €
SCUOLA	ex 23 - SCUOLA MEDIA	Via G. Marconi	Oristano	23.328,00 €
SCUOLA	ex 24 - SC. MEDIA - MATERNA - NIDO	Via Martiri del Congo	SILI'	2.124,00 €
SCUOLA	Scuola primaria Palmas Arborea	Via Rinascita	Oristano	540,00 €
SCUOLA	Scuola secondaria Grazia Deledda	Via Torino	Oristano	5.700,00 €
SCUOLA	Scuola secondaria Palmas Arborea	Via Lanusei	Oristano	1.248,00 €
SCUOLA	Laboratorio artistico Antonio Marchi	P.zza Eleonora	Oristano	2.280,00 €
SCUOLA	Scuola primaria Santa Giusta	Via Dante	S. GIUSTA	672,00 €
SCUOLA	Scuola secondaria Santa Giusta	Via Copernico	S. GIUSTA	2.196,00 €



UFFICI	ex 29 - SERVIZIO EDILIZIA PRIVATA	Vico Episcopio	Oristano	2.160,00 €
POLIF.	5725 ex 33 - EX ASILO INFANTILE	Via Sant' Antonio	Oristano	14.808,00 €
POLIF.	5742 ex 39 - CENTRO SOCIALE	Via Cagliari	Oristano	15.840,00 €
POLIF.	ex 40 - MENSA PENDOLARI	Via Cagliari	Oristano	1.356,00 €
UFFICI	ex 45 - TRIBUNALE	P.zza Aldo Moro	Oristano	276,00 €
SPORT	ex 47 - CENTRO SPORT (palestra nuova)	Via M. Pira	Oristano	13.104,00 €
SPORT	ex 50 - PISCINA	Viale Repubblica	Oristano	24.840,00 €
SPORT	ex 51 - PALAZZETTO DELLO SPORT	V.le Repubblica	Oristano	- €
SPORT	ex 57 - CENTRO SPORTIVO Oristano	Piazza Baden Powell	Torangius	21.840,00 €
SPORT	ex 58 - CENTRO SPORTIVO	Via Gennargentu	Oristano	12.696,00 €
SPORT	ex 62 - CENTRO SPORTIVO	Loc. Santa Petronilla	Donigala	15.012,00 €
SPORT	ex 63 - MANEGGIO	Via Morosini	Oristano	7.104,00 €
SPORT	ex 64 - TENNIS CLUB	via Duca degli Abruzzi	Torregrande	21.456,00 €
TURISMO	ex 65 - CAMPEGGIO SU FORTI	S.P. OR	Torregrande	2.784,00 €
UFFICI	ex 67- MUNICIPIO - EDICOLA	P.zza Eleonora	Oristano	1.920,00 €
UFFICI	ex 68 - MUNICIPIO - VINCENZIANE	Piazza Eleonora	Oristano	960,00 €
UFFICI	ex 69 - MUNICIPIO - COMUNE	Piazza Eleonora	Oristano	8.772,00 €
UFFICI	ex 70 - CASA MUNICIPALE	Via Bologna	Nuraxinieddu	240,00 €
UFFICI	ex 71 - UFFICIO CIRCOSCRIZIONALE	Via Sant'Antonio	Donigala	6.240,00 €
UFFICI	ex 72 - DISTACCAMENTO ANAGRAFICO	P.zza dei Caduti	SILI'	7.092,00 €
UFFICI	ex 73 - UFFICIO TECNICO	Piazza Eleonora, 9	Oristano	22.536,00 €
CULTURA	ex 79 - VILLA BALDINO	L.mare E. D'Arborea	Torregrande	864,00 €
CULTURA	ex 00 - BIBLIOTECA	Via Cristoforo Colombo	Torregrande	1.512,00 €
CULTURA	ex 00 - LUDOTECA	-	Donigala	1.260,00 €
POLIF.	ex 00 - PALAZZO CAMPUS COLONNA	P.zza Eleonora	Oristano	3.720,00 €
POLIF.	ex 10074-75-76 AVIS	Via Carmine, 1 - P.T.1°	Oristano	1.080,00 €
POLIF.	EX TEATRO SAN MARTINO	Via C. de Minorca	Oristano	6.456,00 €
TURISMO	ex 10072-73 PROLOCO	Via C. de Minorca, 8	Oristano	1.920,00 €
CIMIT.	ex 2000 - CIMITERO Oristano	Viale Cimitero	Oristano	41.712,00 €
CIMIT.	7258 ex 2002 - CIMITERO Donigala	Viale dei Cipressi	Donigala	4.632,00 €
CIMIT.	7259 ex 2003 CIMITERO Massama	S.S. 292	Massama	1.464,00 €
CIMIT.	7260 ex 2004 - CIMITERO Nuraxinieddu	S.S. 292	Nuraxinieddu	1.464,00 €
CIMIT.	7261 ex 2005 - CIMITERO Sili	S.P. 55	SILI'	12.240,00 €

**439.116,00 €**

## SPAZI PUBBLICI

<i>cod</i>	<i>nome</i>	<i>IMPORTO</i>
INT1	Via Deledda e via Tharros	19.980,00 €
INT2	Via Riccio	5.910,00 €



INT3	Via Mattei	21.624,00 €
INT4	Via Firenze	15.240,00 €
INT5.1	Via Diaz tratto1	71.412,00 €
INT5.2	Via Diaz tratto2	9.000,00 €
INT5.3	Via Diaz tratto3	38.328,00 €
INT6	Via Carpaccio	46.488,00 €
INT7.1	Via Amsicora tratto1	14.400,00 €
INT7.2	Via Amsicora tratto2	31.320,00 €
INT8	Via Torino	21.120,00 €
INT9	Via Figoli e Via Bellini	34.980,00 €
INT10.1	Via Gennargentu tratto 1	31.320,00 €
INT10.2	Via Gennargentu tratto 2	37.194,00 €
INT11.1	Via Sardegna tratto 1	87.120,00 €
INT11.2	Via Sardegna tratto 2	18.840,00 €
INT12	Via Rossini	15.120,00 €
INT13	Via S. Antonio	13.320,00 €
INT14	Via Quasimodo e via Mons. Cogoni	23.760,00 €
INT15	Via Po	118.800,00 €
INT16	Via Pietro Riccio	5.910,00 €
INT17	Via Michele Pira	18.540,00 €
INT18	Via Mazzini e piazza Mariano	23.784,00 €
INT19	Via Tharros e Piazza Roma	11.820,00 €
INT20	Piazza San Martino e via Pau	18.324,00 €
INT21	TORREGRANDE, via Millelire	31.776,00 €
INT22	MASSAMA, via Carlo Felice Via Bologna	28.680,00 €
INT23	DONIGALA, via Oristano	23.040,00 €
INT24	SILI', via Martiri del Congo	42.120,00 €
		<b>879.270,00 €</b>

## 1.2. Interventi diffusi per l'accessibilità urbana e la sicurezza pedonale

Oltre agli interventi localizzati si individuano di seguito otto capitoli di spesa per realizzare azioni per favorire per l'accessibilità pedonale degli spazi pubblici. Tali interventi definiti "a forfait" comprendono:

- le ricarica di asfalto per agevolare la percorrenza degli attraversamenti, la salita discesa dei marciapiedi, il raccordo al percorso pedonale dagli stalli riservati;



- la installazione di linee guida podotattili negli attraversamenti più frequentati e presso le fermate bus e dei dispositivi del sistema di orientamento *Letismart*;
- la realizzazione i vialetti nei parchi e nelle aree verdi;
- il miglioramento del comfort ambientale e dell'arredo per la sosta pedonale.

## INTERVENTI PER L'ACCESSIBILITA' URBANA

C1	Moderazione del traffico <sup>1</sup> e ZTL nel centro storico	150.000,00 €
C2	Accessibilità fermate Bus	200.000,00 €
C3	Rimozione puntuale di scalini/dislivelli	45.000,00 €
C4	Accessibilità aree verdi/parchi e installazione giochi inclusivi	200.000,00 €
C5	Orientamento, way finding, linee guida e Letismart	33.000,00 €
C6	Comfort percorsi: panchine e alberature	30.000,00 €
C7	Formazione, sensibilizzazione e comunicazione	7.000,00 €
C8	Asfaltatura e manutenzione carreggiate e delle banchine pedonali	v. spesa annua <sup>2</sup>
		<b>665.000,00 €</b>

### **C1. Moderazione del traffico**

Importo forfettario per realizzare interventi di limitazione delle velocità nelle aree residenziali con introduzione Z30/20:

- messa in sicurezza di strade, attraversamenti e intersezioni;
- realizzazione Z30, nei percorsi pedonali in cui per motivi strutturali (larghezza ridotta della carreggiata) o di traffico limitato (zone residenziali) non si realizza un marciapiede e si opta per un uso condiviso della strada; in tali casi, il pedone percorre la banchina stradale e la messa in sicurezza è collegata al rallentamento degli automezzi.
- Realizzazione/estensione della ZTL

Si prevede di intervenire in n. cinquanta strade nelle strade scolastiche, nelle zone centrali e residenziali nel capoluogo, a Torre Grande e nelle frazioni, nei tratti stradali delle località abitate con servizi di prossimità.

<sup>1</sup> Azione anche prevista nel Biciplan con lo sviluppo di Z30. La spesa minima prevista potrebbe pertanto subire delle variazioni a secondo della spesa già preventivata per attuare il Biciplan.

<sup>2</sup> Una spesa che andrebbe notevolmente incrementata considerando l'alto numero di carreggiata e marciapiedi dissestati nell'intero territorio comunale.

<b>MODERAZ TRAFFICO/ cad. strada</b>	costo un.
Installazione segnaletica verticale e orizzontale; riconfigurazione della carreggiata (restringimento, piattaforma, stalli). L'importo medio varia a seconda del progetto da contestualizzare.	3.000,00 €

## C2. Accessibilità e orientamento

Importo per interventi di accessibilità delle fermate TPL. Si prevede di intervenire per rendere accessibili e/o confortevoli<sup>3</sup> n. 25 fermate, con l'ampliamento del marciapiede o la realizzazione di un piazzole sopraelevato con scivolo di raccordo, l'installazione di linee guida-segnali podotattili e di pensilina con panchina e installazione di dispositivi per l'orientamento del sistema *Letismart* (v. intervento C5). Il costo unitario medio di 8.000,00 euro/cad. (importo medio minimo da contestualizzare) viene definito come segue:

<b>FERMATE BUS /cad.</b>	costo un.
- Marciapiede per piazzola con raccordo	6.000,00 €
- 10 m segnali podotattili	800,00 €
- Panca e segnaletica	1.200,00 €
	<b>8.000,00 €</b>



*Pensilina bus con tetto vegetale*

## C3. Rimozione scalini nei percorsi

Importo forfettario per raccordare i dislivelli nei percorsi, prevedendo una ricarica di asfalto con altezza massima dello scalino di 5 cm. L'importo è stato definito con un costo base di 300,00 Euro/cad. prevedendo di raccordare ca. 150 piccoli scalini e sconnessioni individuati

<sup>3</sup> Nel comune si è rilevata lo scarso livello di comfort, riferito alla presenza di panchina e pensilina, di molte fermate bus.



nei rilievi degli spazi pubblici (v. schede di sintesi degli spazi pubblici e parte II) e che non rientrano negli interventi già previsti nel computo degli spazi pubblici<sup>4</sup>.

#### **C4. Accessibilità e valorizzazione di parchi, aree giochi<sup>5</sup>, orti urbani.**

Importo per intervenire in 8 parchi- aree con spesa forfettaria di 25.000,00 €/cad, per realizzare un vialetto largo 1,8 metri e lunghezza media 25 metri, e installare della pavimentazione anti-trauma nei giochi.

<i>AREE VERDI /cad.</i>	costo un.
- Vialetto in betonelle a secco	8.000,00 €
- Giochi inclusivi e attrezzature	10.000,00 €
- Pavimento anti trauma	7.000,00 €
	<hr/>
	25.000,00 €

I parchi in cui intervenire sono quelli nelle aree residenziali in cui non sono presenti esercizi commerciali e servizi: via Gennargentu; Giardini Marcoli; Via Quasimodo e via Anglona (v. anche sviluppo degli "orti sociali"). Sarà utile prevedere l'installazione di giochi inclusivi con il ricambio progressivo delle giostre in uso.

#### **C5. Linee guida, mappe tattili, dispositivi per l'orientamento<sup>6</sup>**

Presso le fermate bus e gli attraversamenti pedonali, si riscontra l'assenza di linee guida per ipovedenti e non vedenti; tale capitolo di spesa intende favorire l'orientamento con l'installazione di segnali podotattili (50 ml di linee podotattili con costo ca. 100,00€/ml).

La possibile installazione di mappe tattili e/o mappe multimediali a rilievo presso la sede comunale, in Piazza Eleonora ed altre piazze (es. in Piazza Manno, in piazza a Torre Grande), presso il parco di Viale della Repubblica, concorrono a favorire la fruibilità degli spazi pubblici più importanti (n.4 mappe tattili con costo ca. 3.000,00€/cad)<sup>7</sup>. Potrà essere valutata l'installazione di mappe multisensoriali in alcune scuole/ istituti superiori.

<sup>4</sup> Nelle strade interne a Torre Grande fra la torre e la scuola vela, sono presenti molti attraversamenti pedonali privi di raccordo a causa dei gradini.

<sup>5</sup> V. "Diritto al gioco ed allo sport dei bambini e dei ragazzi con disabilità":  
<https://www.garanteinfanzia.org/sites/default/files/diritto-al-gioco-sport-bambini-ragazzi-disabilita.pdf>

<sup>6</sup> L'importo considera anche l'eventuale installazione di fasce adesive per contrasto cromatico su lampioni posizionati nei marciapiedi e poco visibili per persone ipo vedenti.

<sup>7</sup> Da installare in luoghi importanti, ad es. in Piazza Eleonora/ Municipio, in piazza a Torre grande, presso le scuole.

Seguendo le proposte della Ass. non vedenti, il capitolo di spesa prevede inoltre l'installazione di dispositivi per l'orientamento *Letismart* da in corrispondenza dei semafori, le principali fermate bus ed alcuni luoghi pubblici importanti (ad es. ingresso Ospedale ed ambulatori; Stadio; sede municipale). Tale azione potrà essere concertata con l'Unione Ciechi (n.40 dispositivi con costo ca. 400,00€/cad).



*Componenti del sistema Letismart*

### ***Impianti semaforici pedonali interventi in corso di attuazione)***

A Oristano sono presenti n. 36 impianti semaforizzati nelle seguenti intersezioni:

- Via Cagliari – Via del Porto;
- Viale della Repubblica – Via Tharros – Via Armando Diaz;
- Via Cagliari – Via Michele Pira – Via Sant' Ignazio;
- Via Cagliari – Via Armando Diaz – Via Sebastiano Satta;
- Via Tirso – Via Sebastiano Satta – Via Sardegna;
- Via Solferino – Via Giuseppe Mazzini – P.zza Mariano IV;
- Viale Cimitero – Via Michele Pira;
- Via Armando Diaz – Via S. Francesco d'Assisi – Via Beato Angelico;
- Via Cagliari – Via Anselmo Litarru – Via Antonio Gramsci;
- Via Gennergentu – Via Cagliari – Via Amsicora – Via Torino;
- Via Cagliari – Via Messina;
- Via Armando Diaz – Via Tharros – Via Fratelli Cairoli;
- Via Mariano IV – Via Ricovero – Piazza Mariano IV;
- SP55 – Via Adua – Via Capo Frasca;
- Via Cagliari – ex sede Arst;
- Via Sant'Antonio – Porta Sant'Antonio – Via XX Settembre – Via Cagliari;
- Via Sardegna – Via Carnia – Piazza 11 Settembre;
- Via San Simaco – Via Lepanto;
- Via Tharros – Via Cagliari;
- SP57 Via Nazionale – Via Martiri del Congo;
- Via Nazionale - Via Marmilla.



Fonte: Pums 2024

Alcuni semafori sono dotati di un avvisatore acustico. Il Comune ha previsto di qualificare quindici impianti semaforici del capoluogo, nelle zone con elevata densità di pedoni,

### **C6. Comfort percorsi: panchine e alberature**

Importo forfettario per installare panchine e/o mettere a dimora alberature con la realizzazione di aiuola per aumentare comfort e fruibilità dei principali percorsi e delle zone verdi, considerando un costo unitario di 600,00 Euro/cad.

Il concetto di Piazza/giardino e strada/giardino va sviluppato e implementato con specifiche linee guida anche in concertazione con gli abitanti.

Tali interventi potranno collegarsi ai progetti di riforestazione urbana (prog. FERS) già finanziati in diversi ambiti urbani. I micro-interventi di forestazione nelle strade/intersezioni favoriscono la pedonalità e concorrono alla riduzione delle isole di calore estive; la realizzazione di piazze/giardino e strade/giardino andranno sviluppati con specifiche linee guida anche in concertazione con gli abitanti e con l'eventuale predisposizione di un Piano del verde comunale e di un aggiornamento del Regolamento edilizio.

### **Punti sosta verde per i pedoni o giardini tascabili**



Piccole aree attrezzate o slarghi con dotazione minima di un'alberatura, una panchina ed un cestino, da realizzare a lato dei marciapiedi e delle piste ciclopedonali. Da inserire in un contesto già strutturato e in ambiti residuali non qualificati. Sono interventi puntuali per inserire il verde lungo i percorsi stradali, come aree di sosta e di riposo per le persone vulnerabili (vd. i giardini pubblici e le strade in cui il comune ha previsto interventi di forestazione urbana).

### ***C7. Formazione e sensibilizzazione per educazione alla mobilità lenta e all'inclusione***

Importo forfettario definito a percentuale (5%) sul totale degli interventi di accompagnamento, consente di realizzare e promuovere azioni di sensibilizzazione, informazione, partecipazione (v. capitolo successivo); gli importi sono riferiti ad azioni promosse direttamente dall'amministrazione o al sostegno di azioni sviluppate da associazioni ed enti locali e che rientrano negli obiettivi del PEBA.



*Via S. Martino*



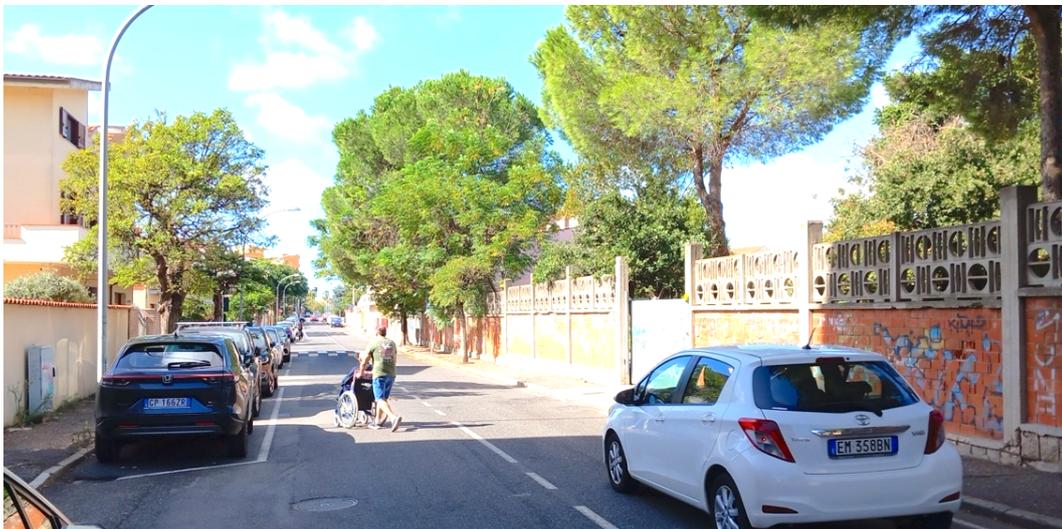
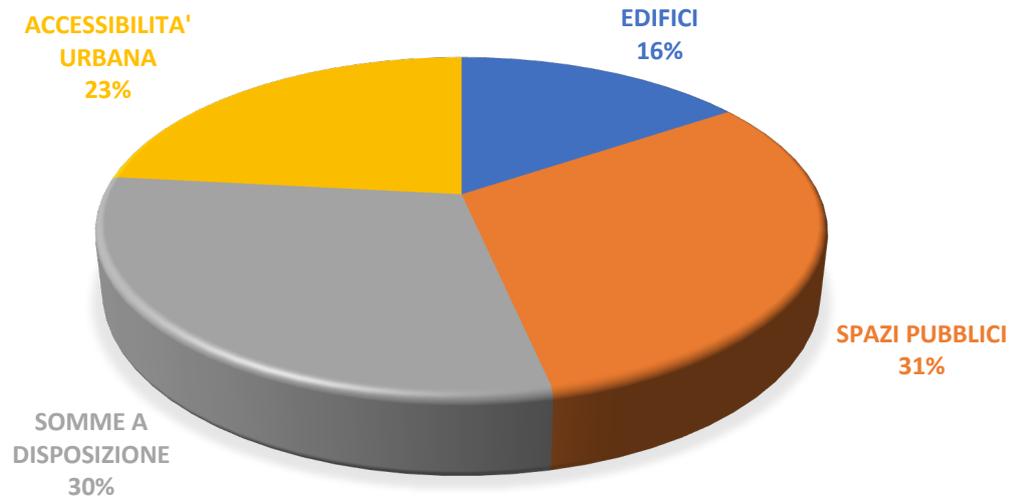
### 1.3. Quadro economico

Sulla base dei computi degli interventi, delle somme a percentuale (IVA e spese extra), e degli importi forfettari, si definisce il quadro economico con costo totale di 2.880.218,67 Euro.

<b>A</b>		<b>INTERVENTI ELIMINAZIONE B.A.</b>
<b>A.1</b>	<b>LAVORI - INTERVENTI LOCALIZZATI</b>	
A.1.1	EDIFICI	439.116,00 €
A.1.2	SPAZI PUBBLICI	879.270,00 €
	<b>A.1 - SOMMA INTERVENTI LOCALIZZATI</b>	<b>1.318.386,00 €</b>
<b>A.2</b>	<b>LAVORI - INTERVENTI DIFFUSI PER L'ACCESSIBILITA' URBANA</b>	
A.2.1	Interventi di moderazione del traffico e ZTL nel centro storico	150.000,00 €
A.2.2	Interventi per accessibilità fermate Trasporto Pubblico Locale	200.000,00 €
A.2.3	Rimozione puntuale piccoli scalini/dislivelli nei percorsi	45.000,00 €
A.2.4	Interventi per accessibilità aree verdi/parchi e installazione giochi inclusivi	200.000,00 €
A.2.5	Interventi per finalità di Orientamento, way finding, linee guida e Letismart	33.000,00 €
A.2.6	Installazione panchine e alberature (comfort percorsi)	30.000,00 €
	<b>A.2 - SOMMA INTERVENTI DIFFUSI PER L'ACCESSIBILITA' URBANA</b>	<b>658.000,00 €</b>
	<b>TOTALE DEI LAVORI A BASE D'ASTA (A.1 + A.2)</b>	<b>1.976.386,00 €</b>
<b>A.3</b>	<b>ONERI PER LA SICUREZZA NON SOGGETTI A RIBASSO (3% A.1+ A.2)</b>	<b>98.819,30 €</b>
	<b>TOTALE INTERVENTI COMPRENSIVO DI ONERI SICUREZZA</b>	<b>2.075.205,30 €</b>

<b>B</b>		<b>SOMME A DISPOSIZIONE PER INTERVENTI</b>
B.1	IVA sui lavori ed oneri, con aliquota al 4%	41.504,11 €
B.2	IVA sui lavori ed oneri, con aliquota al 22%	228.272,58 €
B.3	Spese tecniche per direzione lavori, cse e contabilità (10% di A)	207.520,53 €
B.4	Contributi previdenziali su spese tecniche di DL (4% di B.3)	8.300,82 €
B.5	I.V.A. su spese tecniche (22% di B.3)	47.480,70 €
B.6	Spese per collaudo tecnico amm. e altri collaudi specialistici (forfait)	15.000,00 €
B.7	Incentivi funzioni tecniche art.45 D.Lgs.36/2023 (2% di A)	41.504,11 €
B.8	Accantonamenti per accordi bonari e revisione prezzi (5% di A)	103.760,27 €
B.9	Interventi formativi e partecipativi (forfait)	7.000,00 €
B.10	Contributo ANAC gare (prog.con opz. € 250,00 + lavori € 660,00)	910,00 €
B.11	Imprevisti (5% di A)	103.760,27 €
	<b>TOTALE SOMME A DISPOSIZIONE</b>	<b>805.013,37 €</b>

**A+B** **IMPORTO COMPLESSIVO DEL PEBA** **2.880.218,67 €**



Via Torino



## 2. Attuazione

Il PEBA è lo strumento per la programmazione degli interventi e.b.a. che possono essere realizzati nell'arco di 10 anni (periodo di validità del piano) e finanziati annualmente con diversi stanziamenti:

- accantonamento di una percentuale del contributo “*oneri di costruzione, urbanizzazione, sanzioni in materia edilizia*” (altre regioni come ad es. Veneto, FVG, Lombardia, hanno reso obbligatorio tale accantonamento);
- accantonamento specifico per accessibilità, sicurezza, mobilità sostenibile;
- quota parte degli interventi di riqualificazione urbana e/o edilizia, per le opere che riguardano l'abbattimento delle barriere architettoniche;
- quota parte degli interventi di asfaltatura e segnaletica, per le opere che riguardano la viabilità pedonale.

### 2.1. Spesa annua e programmazione

La seguente tabella indica in via esplicativa le risorse finanziarie da impegnare annualmente per dare attuazione al piano.

A) proventi del contributo di costruzione e sanzioni edilizie-urbanistiche	B) finanziamenti specifici	C) asfaltature e segnaletica stradale	SOMMA
50.000,00 €	156.021,87 €	82.000,00 €	288.021,87 €

- A) Importo percentuale definito a livello normativo.  
B) Importo variabile, sulla base dei finanziamenti e delle disponibilità annuali  
C) Quota parte importi per manutenzione stradale (interventi sui percorsi pedonali).

In via preventiva, l'importo annuo per attuare il PEBA nel decennio 2025-2034 risulta essere di Euro 288.021,87, che potrà essere soggetto a variazioni non preventivabili, come ad es. finanziamenti extra-comunali, o emergenze che modificheranno le priorità. Nella seguente tabella si ipotizza una programmazione decennale.

La calendarizzazione degli interventi potrà essere condivisa con la cittadinanza tramite social media e la stampa con indicazione dei luoghi e strade oggetti d'intervento, della durata del cantiere con l'indicazione del mese e dei giorni.



La lista degli interventi verrà definita annualmente dall'amministrazione comunale a seguito della verifica delle priorità; l'amministrazione, con la nomina di un "referente tecnico per il PEBA", verificherà l'accessibilità degli interventi in corso di realizzazione per evitare il sorgere di nuove criticità in materia di accessibilità.

Numerose strade, anche se non sono inserite nella programmazione, presentano criticità diffuse per cui l'intervento non sarà di tipo puntuale ma "integrale" cioè dovrà prevedere il rifacimento dell'intero marciapiede e una riqualificazione complessiva della carreggiata stradale.

Nelle strade residenziali e/o poco trafficate va limitata la velocità a 30Km/h o 20km/h (da valutare a secondo della situazione) per agevolare l'uso della strada da parte dei pedoni.



*Piazza Eleonora e Corso Umberto I*



## 2.2. Soggetti coinvolti

Gli interventi per l'accessibilità e la mobilità delle persone disabili fanno riferimento al settore "Lavori pubblici e manutenzioni" che impegna le risorse finanziarie con la programmazione annuale delle opere pubbliche. La realizzazione di "azioni di supporto e accompagnamento" potrà coinvolgere con attività di coordinamento e concertazione altri settori dell'amministrazione, come ad esempio l'Urbanistica, la Mobilità, le Politiche sociali, e in seconda istanza anche alcune società di servizi (ad es. l'Azienda di trasporto per interventi nelle fermate TPL).

<i>Tipo d'intervento</i>	<i>Avvio</i>	<i>Esecutore</i>	<i>Controllo</i>
Manutenzione ordinaria	Procedura interna uff. LL.PP.	Manutentori interni o affidamento fiduciario ditta esterna	Uff. LLPP, Vigili
Manutenzione straordinaria	Progettazione, gara, affidamento lavori	Impresa esterna selezionata con le modalità di norma (v. Codice appalti)	Direttore Lavori, RUP

Di seguito si riporta un elenco di enti/attori che possono essere coinvolti per l'attuazione del PEBA.

<i>ENTE</i>	<i>ATTIVITÀ-AZIONE</i>
Comune, uff. Lavori Pubblici	Manutenzione straordinaria ed ordinaria per l'accessibilità degli edifici e delle strade. Progettazione ed esecuzione interventi.
Comune, uff. Viabilità – Polizia locale	Parcheggi riservati ai disabili: predisporre e mantenere in efficienza gli stalli, migliorare la segnaletica. Controllare la segnaletica orizzontale e verticale e gli stalli di sosta riservata. Incrementare la segnaletica orizzontale pedonale. Garantire la sicurezza pedonale; sensibilizzare/educare alle ZTL; Z30 e Z20 ed alla mobilità sostenibile e fare rispettare i divieti anche con l'applicazione di sanzioni.
Comune, uff. Attività Commerciali – Ascom – Associazioni disabili, Proloco	Plateatici: verificare ed eventualmente far sanzionare l'eventuale ingombro nei percorsi pedonali – Promuovere l'accessibilità dei negozi ai portatori di handicap.
Comune, uff. Cultura – Associazioni e comitati genitori – Scuole	Promuovere il Pedibus e il car-pooling per diminuire il traffico sulle strade (assieme alle scuole e alle famiglie). Avviare/potenziare azioni di sensibilizzazione ed educazione alla sicurezza stradale assieme alle Cooperative-associazioni locali, alle Scuole, ed alla polizia locale.
Azienda trasporto pubblico locale (con il Comune settore Lavori Pubblici ed ev. portatori d'interesse)	Messa in sicurezza ed accessibilità delle fermate autobus e scuolabus; ricollocazione o messa in sicurezza di ev. fermate troppo esposte sulle strade. Individuare soluzioni per consentire alle persone ipo/non vedenti di identificare più facilmente le fermate e localizzarle (ad es. inserimento di dispositivi di sintesi



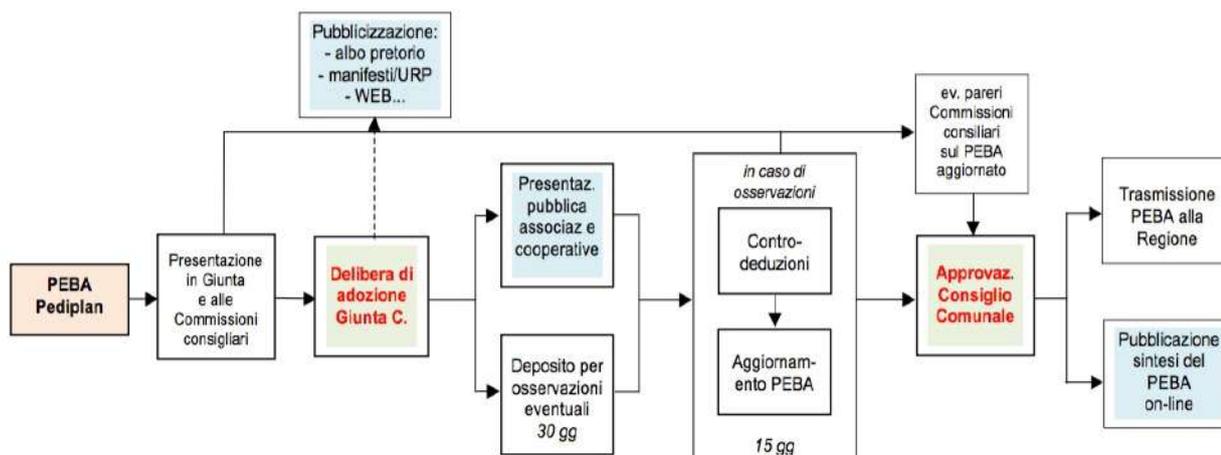
	vocale sugli autobus + display digitale o Letismart per i non udenti negli autobus e nelle fermate. Installazione di segnalatori acustici e di segnaletica podotattile nelle fermate bus dei luoghi più frequentati.
Comune, uff. LLPP – ENEL	Ricollocazione pali della luce che intralciano i percorsi pedonali. Applicare nei lampioni fasce adesive rosso-bianche per l'identificazione del palo da parte dei pedoni ipovedenti.
Azienda Servizi per la raccolta rifiuti	Ricollocazione bidoni e cassonetti spazzatura posizionati nei percorsi pedonali.
Cittadini motorizzati, ciclisti e pedoni	Educazione stradale: rispetto dei limiti di velocità e dei parcheggi (evitare soste su marciapiedi e parcheggi riservati).
Comune – Commercianti e Professionisti della sanità (dentista, medici, ortopedici, farmacisti, ...).	Sensibilizzare i gestori, proprietari e professionisti per interventi migliorativi dell'accessibilità e fruibilità dei locali (posa di scivoli rimovibili) e per rendere i locali adattati ad una clientela vulnerabile (bambini, anziani, disabili, ecc.).
Ufficio LL.PP. – tecnici esperti	Azione di formazione sull'accessibilità ed il design universale.
Amm. Comunale (settore pol. sociali e lavori pubblici) – Associaz. Disabili – Referenti scolastici – Asl	Istituzione di una "CONSULTA" comunale per l'accessibilità e la qualità degli spazi e la salute. Coinvolgimento di persone disabili durante la realizzazione di lavori pubblici e la promozione della cultura dell'ospitalità con ad es. l'uso della Comunicazione aumentativa alternativa (CAA) <sup>8</sup> per le persone con disabilità intellettiva cognitiva.

Sulla base delle precedenti considerazioni, si elencano di seguito le azioni che il referente comunale del PEBA compie periodicamente per implementare il PEBA.

1	Inserisce a bilancio gli interventi (programma triennale ed elenco annuale).
2	Definisce, sulla base delle schede di intervento e sulla base delle previsioni di entrata, una proposta di risorse da inserire a Bilancio.
3	Utilizza le schede d'intervento per elaborare il progetto di fattibilità tecnico-economica e inserire l'opera nell'elenco annuale o triennali degli interventi.
4	Verifica la congruenza degli interventi EBA con altri eventuali interventi previsti nella stessa area o nello stesso edificio.
5	Aggiorna, con le quantità rilevate periodicamente, gli indicatori di monitoraggio (v. successivo paragrafo).

<sup>8</sup> Linguaggio che può essere utile a tutte le persone non parlano la lingua italiana.

### Fasi di approvazione del PEBA



### 2.3. Possibili azioni di supporto correlate al piano

Si elencano di seguito altri interventi/azioni che potranno essere avviate dall'amministrazione comunale a seconda delle risorse disponibili.

#### a) **Formazione di tecnici, nomina del tecnico comunale preposto all'accessibilità e istituzione di una "Consulta per accessibilità, mobilità, salute"**

- Formazione dei tecnici che operano sulla viabilità e/o intervengono negli spazi pubblici con organizzazione di 1 seminario dedicato alla progettazione inclusiva<sup>9</sup>, aperto anche ai tecnici-professionisti locali e alle aziende che intervengono negli spazi pubblici (trasporto, acqua, telecomunicazione).
- Nomina di un tecnico-referente comunale per l'attuazione del PEBA e per il controllo su progetti-interventi-collaudato per gli aspetti relativi all'accessibilità e mobilità delle persone con disabilità.
- Coinvolgimento di persone disabili durante la realizzazione di opere pubbliche.
- Formazione Consulta con portatori d'interesse.

#### b) **Servizio assistenza intercomunale**

Avvio di uno sportello territoriale itinerante per l'abbattimento delle barriere comunicative per le persone con deficit auditivo e/o sorde mute, e per supporto amministrativo.

#### c) **Organizzazione di eventi sportivi o culturali per promuovere l'inclusione dei ragazzi disabili**

Avvio di un percorso educativo nelle scuole del primo e secondo grado con la collaborazione delle società sportive o culturali-artistiche del territorio per migliorare l'inclusione sociale dei disabili

<sup>9</sup> E' opportuno organizzare tali attività congressuali-formative in ambito intercomunale.



attraverso lo sport. Gli eventi andrebbero svolti in un ambito intercomunale con altri comuni limitrofi o a livello regionale.

#### **d) Educazione alla mobilità sostenibile ed alla sicurezza pedonale**

- Azioni di comunicazione - sensibilizzazione alla mobilità sostenibile rivolta agli abitanti in occasione di interventi di traffic-calming e istituzione Z30; ZTL; l'obiettivo è anche di migliorare l'uso condiviso della strada (automobilisti, pedoni, ciclisti) e lasciare sempre più spazio ai pedoni.
- Azioni di comunicazione nelle scuole e nelle famiglie per la promozione del Car-pooling e Pedibus.

#### **e) Informare proprietari e gestori di locali pubblici sui temi dell'accessibilità ed accoglienza (vedi uso della Comunicazione Aumentativa Alternativa).**

Organizzare un incontro con i proprietari e gestori dei locali aperti al pubblico interessati a recepire linee guida e consigli per migliorare l'accessibilità e l'accoglienza dei negozi, locali e più in generale dei luoghi e servizi sanitari (dentisti, medici poliambulatori, fisioterapisti ed altri liberi professionisti).

#### **f) Realizzazione campagna di comunicazione sia nel centro di Oristano che a Torre Grande (appena ultimati i lavori del Lungomare)**

- Un pieghevole/brochure con lista edifici e luoghi accessibili nel centro storico, e servizi, spiagge, bagni accessibili e sedie job disponibili a Torre Grande.
- Con la Proloco realizzare un video spot a Torre Grande sull'accessibilità della località anche per gli anziani coinvolgendo le scuole e le associazioni interessate.
- Fornire informazioni sui luoghi accessibili nel sito web del comune e nella stampa locale.

## **2.4. Monitoraggio e indicatori**

Il PEBA richiede un osservatorio periodico sulle politiche e sui progetti in atto e sulle eventuali esigenze dei portatori di interessi (associazioni, cittadini, cooperative) e dei soggetti coinvolti nella gestione dei luoghi pubblici.

L'assessorato LL.PP. potrà promuovere un incontro periodico con il settore politiche sociali, i referenti scolastici e altri portatori d'interesse, per verificare con alcuni indicatori, l'avanzamento del PEBA, ed eventualmente ridefinire le priorità e gli importi di spesa.



A titolo di esempio, si propongono di seguito alcuni indicatori di monitoraggio, che possono essere selezionati e aggiornati sulla base dei dati disponibili.

n.	INDICATORI	MISURA
1.	Spese per interventi di Eliminazione barriere architettoniche e accessibilità	
2.	Spese per interventi di "sicurezza pedonale" negli attraversamenti e nei percorsi	
3.	Spese per realizzazione marciapiedi e percorsi ciclopedonali	
4.	N. giochi inclusivi installati nei parchi	
5.	N. Cartelli inclusivi (CAA) presenti nello spazio pubblico	
6.	N. servizi ed esercizi commerciali ad usare dei supporti in CAA	
7.	N. vie riqualificate con arredo (alberature, aiuole, illuminazione, ecc.)	
8.	N. scalini rimossi negli attraversamenti pedonali e nei percorsi	
9.	N. attraversamenti sicuri con podotattile	
10.	N. vie con limite di velocità inferiore 20 kmh	
11.	N. mappe tattili e multimediali/Totem installati	
12.	N. parcheggi riservati ai disabili creati, ricollocati, messi a norma	
13.	N. fermate bus accessibili e fruibili	
14.	N. azioni avviate integrative e di sostegno al PEBA	
15.	N. panchine installate	



*Piazzetta Caduti sul Lavoro*



## APPENDICE



## LINEE GUIDA PER GLI INTERVENTI NEGLI SPAZI URBANI

Gli interventi negli spazi urbani previsti nel PEBA sono stati definiti a partire da un'analisi multi-criteriale<sup>10</sup> che fa riferimento ai criteri di accessibilità, orientamento-visibilità, identificazione pedonale, sicurezza e comfort.

In ambito urbano, l'operazione preliminare consiste nell'individuare i percorsi pedonali presenti in un determinato tratto stradale; il percorso non necessariamente corrisponde con il marciapiede ma può anche essere costituito dalla banchina stradale.

Individuato il percorso pedonale (o la sua assenza) si valuta la condizione di percorribilità e di sicurezza considerando:

- il grado di accessibilità da parte delle persone con disabilità motoria;
- il grado di accessibilità e orientamento da parte delle persone con disabilità visiva;
- le condizioni di sicurezza e comfort per tutti i pedoni.
- L'identificazione e leggibilità pedonale del percorso.

<i>requisito</i>	<i>quesito di progetto</i>	<i>Finalità dell'intervento</i>	<i>tipi d'intervento</i>
<b>ACCESSIBILITA'</b>	il percorso è percorribile autonomamente da un disabile motorio?	Rendere complanare un percorso.	Raccordo dislivelli, rifacimento pavimentazioni sconnesse, allargamento percorso.
<b>ORIENTAMENTO</b>	il percorso è percepibile da una persona non vedente o con problemi cognitivi? il percorso è visibile dai pedoni?	Segnalare e fornire indicazioni ambientali, su direzione e/o interferenze presenti nel percorso (auto, ciclisti, ciclomotori).	Segnaletica (orizzontale, verticale, podotattile, cromatica), delimitazione percorsi (parapetti, paletti, cordoli). Illuminazione.
<b>SICUREZZA</b>	il percorso è sicuro per tutti i pedoni?	1) Evitare interferenze con ciclisti o veicoli e separare il percorso dalla carreggiata, oppure 2) Consentire l'uso condiviso della carreggiata (v. zone residenziali).	Installazione segnaletica, paletti o cordoli. Moderaz. traffico (restringimento carreggiata, attraversamenti rialzati, ecc.). Illuminazione.
<b>COMFORT</b>	il percorso è accogliente e facilmente fruibile da tutti i pedoni?	Qualificare il percorso e un ambito urbano (dimensioni, materiali, arredo, vegetazione). Rimozione ostacoli.	Collocazione panchine, corrimano, pavimentazione, alberi, moderaz. traffico (v. sicurezza), allargamento marciapiede (v. accessibilità). Ricollocamento arredo (pali, cassetta lettere, fioriere, ecc.).

<sup>10</sup> Le soluzioni proposte potranno essere ridefinite considerando: la fattibilità economico-finanziaria ed i diversi gradi di sicurezza e comfort che s'intende perseguire.

## 1. Identificazione e qualificazione dei percorsi pedonali

Si indicano di seguito alcuni elementi e dispositivi stradali che, oltre al marciapiede, concorrono alla identificazione e qualificazione di un percorso pedonale.

dispositivo / elemento	Immagine/ note
SEGNALETICA ORIZZONTALE per identificazione del percorso	 <p>Strisce bianche o gialle. Zebrature. Sagome pedone. Campiture colorate.</p>
ASFALTO COLORATO E STAMPATO (tipo "Street Print")	 
ELEMENTI RETTORIFLETTENTI "OCCHI DI GATTO"	 <p>Colorati o luminosi fotovoltaici o LED. Foto: collocazione trasversale solo con velocità &lt;50 km/h</p>
CARTELLI SEGNALETICI STRADALI	<p>percorso pedonale      fermata scuolabus      attenzione      pericolo</p>      
SEGNALI TATTILOPLANTARI	 <p>Foto: anche i paletti delimitano l'area di attestamento e concorrono all'orientamento delle persone ipo/non vedenti</p>



PALETTI PARAPEDONALI  
per individuazione zona di  
attestamento  
nell'attraversamento



*Foto: attraversamento con segnali  
tattilo plantari e paletti con pomello  
colorato per una migliore percezione da  
parte delle persone ipovedenti*

PALETTI  
FERMATRAFFICO per  
evitare il parcheggio sulle  
aree pedonali



*Foto: paletti colorati in prossimità di un  
edificio scolastico*

CORDOLI per delimitare la  
banchina e/o la corsia  
ciclopedonale



PAVIMENTAZIONE  
betonelle o porfido



*Nota: con le pav. stradali in masselli  
occorre prevedere una velocità  
automezzi limitata*

ATTRAVERSAMENTI  
RIALZATI



*L'intervento deve essere accompagnato  
da apposita progettazione per verificare  
le condizioni del contesto.*

CHICANES



*L'intervento rientra nelle soluzioni di  
"MODERAZIONE DEL TRAFFICO"  
Anche in ambito residenziale con strade  
rettiinee*



## 2. Tipologia interventi nei percorsi pedonali

Si descrivono di seguito i possibili interventi di eliminazione barriere architettoniche finalizzati alla realizzazione del Pediplan.

### 1. Manutenzione pavimentazione sconnessa

Descrizione: presenza di sconnessioni, buche, degrado del piano di calpestio e dei manufatti costituenti il marciapiede e che ne compromettano la percorribilità.

Intervento: di tipo puntuale a seconda della tipologia; pavimento in masselli (es. betonelle o cubetti porfido): sigillatura fughe degli elementi, e/o ricollocazione elementi; pav. in cemento o asfalto: rifacimento del tappeto d'usura.

### 2. Installazione segnaletica orizzontale

Descrizione: interruzione fisica (dislivello) o visiva in corrispondenza dei passi carrai o nelle intersezioni stradali, o nei passi carrai, o all'ingresso di Z30. L'interruzione visiva è riferita all'assenza improvvisa di una linea guida.

Intervento: segnalazione orizzontale, con linee e/o zebraure, o con street-print o con pavimentazione della carreggiata, e segnaletica podotattile.

### 3. Allargamento marciapiedi o completamento corsia pedonale

Descrizione: strettezza del percorso su entrambi i lati della via; per garantire la continuità del percorso (a seconda delle risorse disponibili e del contesto) solitamente si propone di intervenire su un solo lato della via.

Intervento: restringimento carreggiata stradale (eventualmente da realizzare con eliminazione stalli parcheggi, o con interventi di moderazione della velocità per favorire la condivisione della carreggiata).

### 4. Separazione del percorso pedonale (dalla carreggiata <sup>11</sup> o dalla pista ciclabile)

Descrizione: in corrispondenza di strade prive di marciapiedi in cui il percorso pedonale si svolge nella banchina stradale.

Intervento: segnaletica orizzontale (strisce e dispositivi retroriflettenti "occhi di gatto"), messa in opera di cordoli e/o transenne o paletti para pedonali, interventi di accompagnamento per la moderazione del traffico. Per la separazione dei flussi ciclisti-pedoni, l'intervento – in presenza di almeno 3 m di larghezza della pista ciclopedonale – consiste nella realizzazione della striscia e delle sagome pedone-bici (segnaletica orizzontale).

### 5. Realizzazione marciapiedi

Descrizione: in corrispondenza di strade prive di marciapiedi e con banchine poco percorribili, a causa della limitata larghezza della banchina e/o della scarsa sicurezza del pedone.

Intervento: realizzazione di marciapiede a raso o sopraelevato in betonelle in cls.

### 6. Regolarizzazione pendenze

Descrizione: in corrispondenza dei passi carrai solitamente l'accentuata pendenza (trasversale o longitudinale al marciapiede) per il raccordo delle quote costituisce un rischio per le persone in carrozzina (ribaltamento) e per le persone anziane o con problemi sensoriali (rischio d'inciampo e perdita di equilibrio).

Intervento: correzione piani altimetrica della pavimentazione con attenuazione dei dossi.

<sup>11</sup> Il restringimento della carreggiata stradale deve prevedere la larghezza minima della corsia di 2,75 m, e larghezza complessiva della carreggiata 5,50 m misurata dal centro delle strisce (v. norme attuazione CdS); nel caso in cui è previsto il passaggio di autobus, la larghezza della corsia stradale è di 3,50 m.

**7. Qualificazione attraversamenti pedonali <sup>12</sup>**

Descrizione: l'attraversamento pedonale rappresenta il punto critico del percorso in quanto è il luogo delle interferenze con gli autoveicoli e necessita di attenzioni specifiche per la fruibilità, sicurezza e accessibilità.

Intervento: realizzazione di scivoli o rampe di raccordo, messa in opera di segnaletica orizzontale e tattilo-plantare, inserimento avvisatore acustico nei semafori, installazione di paletti para pedonali, "accorciamento" lunghezza attraversamento con l'avanzamento delle zone di attestamento 'pedonale o con installazione di isole salvagenti al centro della carreggiata. Ricollocazione di stalli che limitano la visibilità dell'attraversamento. Potenziamento della illuminazione. Il rialzo del marciapiede o la realizzazione di una piattaforma sono particolarmente indicati nei luoghi molto trafficati dai pedoni esposti al traffico (scuole, parrocchie, parchi, ospedali, ecc.).

**8. Realizzazione (o rimozione) di attraversamenti pedonali**

Descrizione: dare continuità ai percorsi, laddove un lato della strada non presenta caratteristiche di accessibilità e sia necessario cambiare lato del percorso e/o laddove sia necessario connettere tra loro i percorsi pedonali.

Intervento: realizzazione attraversamento con segnaletica orizzontale e verticale e/o pavimentazione colorata tipo "street-print" e percorso podotattile.

**9. Realizzazione di Z30 o Z20 (zone d'incontro) e/o inserimento limiti di velocità<sup>13</sup>**

Descrizione: con assenza di strade prive di percorsi pedonali (in parcheggi, lottizzazioni residenziali, vie strette del centro storico, strade rurali), in aree ad alta frequentazione pedonale, è opportuno intervenire con la "moderazione del traffico" per favorire un diverso uso della carreggiata, in cui l'utenza più debole abbia la priorità sugli automezzi.

Intervento: installazione segnaletica orizzontale e verticale, modifiche della sezione stradale quali restringimento carreggiata, installazione dossi/ rallentatori, allargamento puntuale marciapiedi. Collocazione di elementi di arredo o vegetazionale (aiuole, siepe, alberature, ecc.).

<sup>12</sup> Gli interventi sugli attraversamenti pedonali competono al Comune solo nelle strade comunali. Molte arterie stradali all'interno di zone abitate sono classificate provinciali o regionali, per cui gli interventi devono essere autorizzati dell'ente superiore.

<sup>13</sup> Tali interventi sono consentiti solo nelle strade classificate come "comunali".



### 3. Orientamento, segnaletica per le persone disabili e Comunicazione Aumentativa Alternativa (CAA)

Uno spazio urbano comprende l'insieme degli elementi fissi (geometria di strade e percorsi, configurazione dello spazio edificato, design e arredo urbano, segnaletica, colori, materiali) e degli elementi mobili (le persone, gli animali, i ciclisti e motociclisti, i veicoli). La leggibilità dello spazio è pertanto correlata ad una scenografia fissa ed a degli elementi mobili.

Un ambiente dovrebbe fornire ad ogni utente diverse indicazioni:

- un'immagine facilmente comprensibile della situazione e del contesto;
- la natura del percorso, gli usi e le pratiche, i movimenti possibili o non possibili;
- il comportamento da adoperare - o che gli altri utenti si aspettano da lui - riguardo alla velocità, alla traiettoria, alla perdita di priorità, ecc.
- il comportamento che gli altri adoperano.

La leggibilità e la rappresentazione di un ambiente condizionano i comportamenti di ciascuno; i quali andranno adeguati alla situazione (priorità, attesa, stop, rallentamento, attraversamento). Per evitare la sensazione di disorientamento, la segnaletica deve essere efficace e di lettura immediata. Uno dei principali problemi riscontrato frequentemente in ambito urbano è la sovrabbondanza o sovrapposizione della segnaletica verticale per gli automobilisti a scapito di quella pedonale ed orizzontale per gli altri utenti della strada.

#### *Orientamento delle persone ipo vedenti e non vedenti*<sup>14</sup>

Per un non vedente sarà la memoria e la sua capacità ad udire, sentire e intercettare l'ambiente con i piedi, il bastone o il cane guida che gli consentiranno di muoversi, orientarsi ed adoperare i corretti comportamenti a seconda dei luoghi e della situazione.

La leggibilità dell'ambiente verrà acquisita attraverso la memorizzazione del percorso, anche previo un corso di orientamento alla mobilità nei percorsi giornalieri compiuti dal singolo soggetto (casa/ scuola/ lavoro/ negozio di prossimità). In ogni spazio pubblico la segnaletica assumerà un ruolo fondamentale per guidare le persone e fornire informazioni puntuali sul contesto attraversato e la "messa in situazione". Negli attraversamenti pedonali solitamente le "linee guida naturali" costituite dal ciglio del percorso sono assenti, pertanto è necessario installare apposite linee guida in grado di migliorare l'orientamento per le persone con deficit visivo.

---

<sup>14</sup> L'ipovisione è una condizione di acutezza visiva, una condizione di ridotta capacità visiva, bilaterale ed irreversibile, tale da condizionare l'autonomia dell'individuo e generare notevoli conseguenze sulla vita quotidiana. La legge 138/2001 definisce 3 classi riferite alle minorazioni visive.



**Riferimenti visivi:** le persone con una forte riduzione della vista necessitano di riferimenti visivi che contrastino con l'intorno, di formati "large print" nei pannelli segnaletici, di una pavimentazione bicromatica nei percorsi pedonali.

**Contrasto cromatico:** è utile un forte contrasto di luminanza fra i riferimenti visivi e l'intorno.

**Guide artificiali:** un percorso può essere attrezzato con una pavimentazione differenziata (v. segnali tattili); con degli avvisatori acustici che segnalino le fonti di pericolo (v. impianti semaforici); con delle mappe tattili per la rappresentazione dei luoghi (con scritte in braille o touch screen e totem interattivo con messaggio vocale). Occorre evitare l'ingombro dei marciapiedi con ostacoli pendenti e/o sporgenti tali da non poter essere intercettati con il movimento del bastone bianco o del cane guida.

**Dislivelli:** occorre evidenziare i dislivelli con la differenziazione del materiale e del colore delle pavimentazioni; le scale andranno indicate a inizio e fine rampa con delle strisce di materiale diverso sul pavimento (la fascia dovrebbe essere posta ad almeno 30 cm dal primo e dall'ultimo scalino) e fornite di corrimani installati su entrambi i lati.

**Segnali tattili<sup>15</sup>:** il disabile recepisce le informazioni circa l'orientamento e la direzione mediante lo sfruttamento del senso tattilo-plantare, con l'utilizzo del bastone e del contrasto cromatico. I muretti o i cordoli sono delle guide "naturali". Il non vedente cammina anche basandosi sugli indizi acustici rappresentati dall'eco dei muretti e dal traffico. Il bastone viene usato con movimento pendolare per sondare la presenza di eventuali ostacoli, quali muri bassi, cordoli di aiuole, piccole siepi, pali, arredo. Non è necessario perciò che gli spazi pedonali siano ricoperti per tutta la loro lunghezza da speciali piastrelle, dato che le persone sono in grado di seguire le guide naturali descritte in precedenza. In tal caso, la persona non vedente ha bisogno soltanto di essere avvisata quando viene a trovarsi in un punto specifico, ad esempio in corrispondenza di una fermata TPL, di un attraversamento pedonale o dell'ingresso a un luogo pubblico. Vi sono poi segnali che indicano il cambio di funzione di una zona, ad esempio da zona pedonale a strada carrabile, per cui è necessario fornire un'indicazione con un segnale di "pericolo valicabile" o "arresto pericolo" per informarla che sta per attraversare una strada. Per questi casi si possono installare nella pavimentazione 2 tipi di codici:

- "direzione rettilinea" (superficie con righe in rilievo), utilizzato in modo da essere intercettato trasversalmente al percorso.

---

<sup>15</sup> "**Loges Vet Evolution**". Facendo riferimento a sistemi tecnologici innovativi, il sistema "*Loges vet evolution*" (promosso dall'Unione ciechi con sede a Roma) è costituito da elementi di pavimentazione tattilo-plantari integrati da microchips "trasponder". I trasponder di tipo passivo (cioè che non necessitano di alimentazione elettrica) vengono attivati con radiofrequenze emesse dal bastone "ricetrasmittitore" (opportunosamente attrezzato) del non vedente. Le informazioni del microchip vengono inviate e recepite dallo smartphone del non vedente che in tal modo, oltre alle informazioni relative alle linee guida tattilo-plantare, riceverà ulteriori informazioni di contesto attraverso un messaggio vocale dello smartphone.

- “pericolo valicabile” o “arresto pericolo” (superficie con bolle in rilievo), utilizzato solitamente nell’area di attestamento dell’attraversamento onde evitare il rischio che la persona non vedente si trovi sulla sede stradale.

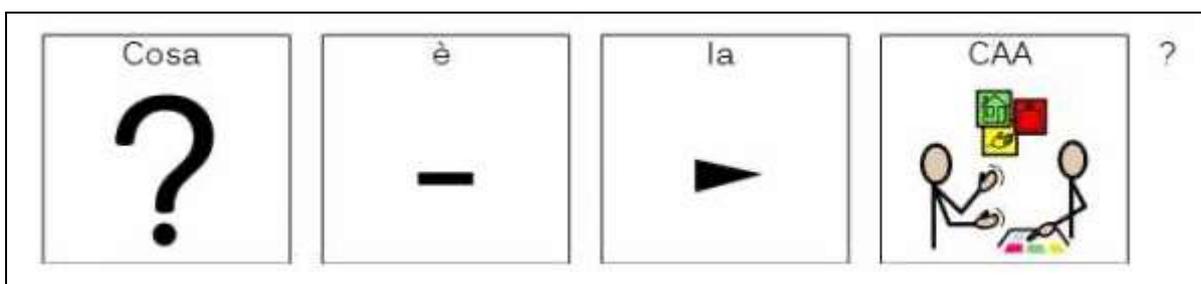
### ***Orientamento delle persone sorde-mute***

La persona sorda necessita di un ampio campo visivo sia negli spazi chiusi che aperti. Non potendo udire voci e rumori, la segnaletica deve essere visibile e ben collocata. Le informazioni sonore andrebbero ritradotte in informazioni visive (v. segnali di allarme, display digitali nei mezzi di trasporto) e viceversa le informazioni visive andrebbero ritradotte in informazioni sonore o tattili.

### ***Orientamento delle persone con problema cognitivo e CAA***

La semplicità e l’immediata lettura dell’ambiente urbano portano beneficio a tutti ed in particolare ai bambini, agli anziani ed alle persone con problema cognitivo, riducendo o eliminando i fattori ambientali che provocano loro ansia, stress e paura.

**Il linguaggio PECS:** è un "Sistema di comunicazione mediante scambio per immagini" che si propone di sviluppare la comunicazione funzionale e la comunicazione come scambio sociale. E' un linguaggio adoperato con le persone autistiche che può essere usato in ambienti specifici come ad es. i parchi giochi, gli ambulatori, le biblioteche, le scuole, l’anagrafe.



Fonte: <https://www.fareleggeretutti.it/cosa-e-la-caa-comunicazione-aumentativa-alternativa>

Vedi il sito *Città in Comunicazione Orientativa*

### ***Mappa con testo in Braille (da inserire nei parchi o nelle piazze importanti)***



- più livelli di informazione: sul parco, sul sistema di visita multimediale, sulla sicurezza
- più modalità di fruizione: visiva, tattile e uditiva
- 3 lingue: italiano, inglese e LIS (lingua dei segni italiana).

#### *Comunicazione Aumentativa Alternativa*



Lo scopo del progetto «Città in CAA» è quello di implementare le potenzialità della Comunicazione Aumentativa Alternativa (CAA) istituendo una rete di realtà commerciali “CAA friendly” che appoggino l’utilizzo della CAA.

Gli esercenti che partecipano al progetto mettono a disposizione dei loro ambienti materiali realizzati nei simboli della CAA, adeguano i propri spazi, e formano il proprio personale per facilitare la comunicazione, promuovere le abilità sociali e favorire l'autonomia di persone con bisogni comunicativi complessi.

#### OBIETTIVI

Eliminare le barriere comunicative che possono insorgere tra commercianti e persone con bisogni comunicativi complessi

Rendere più autonome queste ultime in alcune fasi della vita quotidiana

Fortificare l’inclusione sociale

#### I VANTAGGI

Il progetto prevede la possibilità di dotare i luoghi urbani “CAA Friendly” di tavole per la comunicazione accessibile, ognuna delle quali sarà costruita ad hoc per il contesto in cui si trova e conterrà le informazioni fondamentali che permettono un facile scambio di comunicazione, affinché il soggetto con bisogni comunicativi complessi possa sentirsi a proprio agio, comprendere e sapersi spiegare.

*Vedi sito “Città in Comunicazione Orientativa”*

**Pannelli sensoriali<sup>16</sup>****Interventi previsti per favorire gli spostamenti degli ipo vedenti e non vedenti**

Il piano prevede la posa di segnali tattilo plantari negli attraversamenti e nelle fermate TPL delle vie più frequentate dai pedoni, in prossimità delle scuole, dei servizi pubblici, di piazze e chiese. Lo scopo è di migliorare l'orientamento nei luoghi più trafficati secondo le indicazioni emerse<sup>17</sup>.

Oltre ai segnali tattili, per favorire la visibilità e l'orientamento, si prevede di attrezzare alcuni attraversamenti pedonali con i paletti para-pedonali con perno terminale bianco. In fase di realizzazione di tali interventi, è auspicabile il coinvolgimento di persone ipovedenti presenti nel territorio eventualmente rivolgendosi all'associazione Inmaci (con sede a Roma) o alla delegazione provinciale dell'Unione Ciechi e Ipovedenti che può offrire un supporto in materia di accessibilità anche per attivare convenzioni riguardanti servizi di assistenza alle persone ipo/non vedenti in alcuni luoghi pubblici (sportello URP in Municipio...).

Un ulteriore intervento riguarda l'inserimento di adesivi colorati dei lampioni o dei pali grigi presenti nei percorsi e nelle piazze, i quali altrimenti possono costituirsi delle fonti di ostacolo poiché non vengono visti dalle persone ipovedenti -assenza di contrasto cromatico -.

Gli impianti semaforici verranno dotati sia di avvisatori acustici (per quelli ancora non provvisti) e segnali podotattili per l'intercetto del pulsante di chiamata.

<sup>16</sup> <https://www.disabili.com/recensioni-prodotti-e-ausili/carrozzone-e-ausili-per-bambini/pannelli-sensoriali-per-parco-giochi-inclusivi-utilizzabili-anche-da-bambini-con-disabilita>

<sup>17</sup> L'amministrazione comunale potrà inoltre valutare singole richieste e specifiche esigenze.



## 4. Marciapiedi e pavimentazioni pedonali

Nei casi in cui il marciapiede abbia larghezza inferiore a 90 cm il PEBA prevede l'intervento di allargamento del marciapiede. Un marciapiede con larghezza 90 cm (v. DM 236/89) necessita comunque di slarghi ogni 10 metri per consentire l'inversione di marcia per chi è in carrozzina; altri riferimenti normativi (v. DPR 384/78 abrogato, o il DM 5/11/2001 "norme per la realizzazione di nuove strade"), fissano la larghezza minima dei marciapiedi a mt 1.50 affinché sia compatibile con gli spostamenti pedonali effettuati con accompagnatore (ad es. bambini, anziani o disabili motori) o con un carrello della spesa, un passeggino, o da una persona non vedente con cane guida.

Il restringimento della carreggiata con segnaletica stradale consente di realizzare banchine stradali ampie ed è una soluzione poco onerosa e facilmente attuabile per avere delle corsie pedonali e al contempo rallentare i veicoli.

### *Complanarità*

Una superficie regolare, uniforme e priva di dislivelli agevola la percorrenza di carrozzine e passeggini e delle persone ipo/non vedenti. Frequentemente i problemi di sordità vengono associati a problemi di equilibrio, per cui vanno privilegiate le pavimentazioni prive di dislivelli con superficie regolare.

Nelle superfici in asfalto, il degrado provoca sconnessioni e fessure; in questi casi si prevede la fresatura superficiale con rifacimento dello strato di usura.

Nelle superfici con acciottolato o cubetti in porfido, le sconnessioni dei giunti o l'eccessivo rilievo dei ciottoli possono rappresentare una fonte di pericolo per una persona in carrozzina<sup>18</sup>. Tale materiale andrebbe impiegato solo come bordatura dei percorsi; sconsigliabile inoltre l'impiego del marmo a causa della sua scivolosità<sup>19</sup>.

### *Masselli o asfalto stampato*

Una pavimentazione in masselli o in asfalto stampato consente di migliorare la sicurezza pedonale e qualificare l'ambito urbano. Tale intervento viene solitamente accompagnato dall'introduzione di limiti di velocità e favorisce l'uso condiviso della strada. Tale pavimentazione può essere realizzata in tratti limitati, ad esempio all'innesto della via o negli attraversamenti principali, in modo tale da conferire continuità visiva e tattile al percorso pedonale.

---

<sup>18</sup> Una pavimentazione colorata o in masselli trasmette all'automobilista la percezione di trovarsi in un "ambito pedonale" e lo induce ad assumere un comportamento di attenzione nei confronti dell'ambiente e dei pedoni.

<sup>19</sup> Le pavimentazioni in erba, marmo, ciottoli, porfido possono causare problemi di squilibrio alle persone anziane.



## 5. Attraversamenti pedonali

Gli attraversamenti pedonali sono i luoghi in cui si verificano la maggior parte degli incidenti che coinvolgono i pedoni<sup>20</sup>. Quando i bambini iniziano ad andare a scuola in modo autonomo, la principale raccomandazione dei genitori riguarda l'attraversamento delle strade. I ragazzi che crescono in città imparano subito la complessità delle regole stradali e si muovono con scioltezza su ampia scala abbinando più mezzi di spostamenti. Nei centri più piccoli, si osserva una situazione più elastica e si rileva che numerosi pedoni non sempre attraversano in corrispondenza dell'attraversamento. Si rileva che malgrado la trasformazione avvenuta nel corso degli anni nei territori abitati (aumento traffico, allargamento strade, inserimento rotonde, ecc.) i pedoni anziani tendono a non cambiare le abitudini riguardo alle modalità di spostamento. Attraversare una strada in sicurezza può costituire un problema per una persona non vedente o relativamente anziana. Per un automobilista, i problemi sono due: vedere l'attraversamento e rallentare. Per un pedone, si tratta di controllare che non arrivi un'auto (anticipare) ed attraversare in un tempo appropriato. Diversi attraversamenti pedonali possono essere insicuri a causa della eccessiva lunghezza o della scarsa visibilità (a causa di parcheggi o arredi).

### *Attraversamenti pedonali nelle zone 30*

Nelle Z30 gli attraversamenti andrebbero eliminati; ma sono azioni da avviare e monitorare con attenzione, aspettando che si instaurino delle pratiche di condivisione dello spazio stradale.

### *Definizione e prescrizioni di norma*

#### Codice della Strada,

Art. 3, comma 1, punto 3 «Attraversamento pedonale: parte della carreggiata, opportunamente segnalata ed organizzata, sulla quale i pedoni in transito dall'uno all'altro lato della strada godono della precedenza rispetto ai veicoli».

Art. 40 comma 11 "Gli attraversamenti pedonali devono essere sempre accessibili anche alle persone non deambolanti su sedie a ruote; a tutela dei non vedenti possono essere collocati segnali a pavimento o altri segnali di pericolo in prossimità degli attraversamenti stessi."

Art. 158, comma 1, lettera g «La fermata e la sosta sono vietate: [...] sui passaggi e attraversamenti pedonali e sui passaggi per ciclisti, nonché sulle piste ciclabili e agli sbocchi delle medesime».

Art. 191, comma 4, «per la mancata precedenza al pedone è prevista una sanzione amministrativa del pagamento di una somma da euro 137,55 a euro 550,20».

#### Dm 236/89

<sup>20</sup> Ca. il 30% degli incidenti dei pedoni; cfr. progetto EPCA (European Pedestrian Crossing Assessment) sulla sicurezza degli attraversamenti pedonali, nell'ambito del programma Europeo di tutela dei consumatori/utenti della strada.



art. 4.2.1. "Ogni qualvolta il percorso pedonale si raccorda con il livello stradale, o è interrotto da un passo carrabile, devono predisporre rampe di pendenza contenuta e raccordate in maniera continua col piano carrabile, che consentano il passaggio di una sedia a ruote."

Gli attraversamenti pedonali sono le parti della carreggiata dedicate al transito dei pedoni per collegare tra loro i marciapiedi sui lati opposti e dare continuità ai percorsi pedonali. Il loro scopo è quello di "raggruppare" i pedoni in luoghi riconoscibili da parte del guidatore il quale deve dare la precedenza al pedone in procinto di attraversare la strada. Gli attraversamenti possono essere considerati un sistema per ridurre la velocità dei veicoli, sia con la segnaletica che attiva l'attenzione dell'automobilista, sia con la eventuale messa in opera di elementi fisici sulla carreggiata (es. il restringimento della carreggiata e/o il rialzo della sede stradale che funge da dosso artificiale).

### ***Illuminazione***

Per migliorare la visibilità notturna è prevista l'illuminazione dell'attraversamento con lampioni o con appositi punti luce; inoltre possono essere previste luci lampeggianti giornaliere, che avvisano il conducente di veicolo che sopraggiunge dell'imminenza del passaggio pedonale.

### ***Segnaletica***

Gli attraversamenti vengono segnalati con cartelli di attenzione (triangolari) o precedenza (quadrati con fondo blu).

La segnaletica orizzontale è costituita da zebraure realizzate con campiture bianche disegnate sull'asfalto con vernice o con materiale termoplastico. La pavimentazione dell'attraversamento può essere differenziata rispetto all'asfalto della carreggiata, con masselli o con asfalto stampato (tecnica tipo "street-print"), o con il rialzo della pavimentazione mediante dosso artificiale.

### ***Riduzione lunghezza***

Per le persone disabili, i bambini o gli anziani, un attraversamento stradale di oltre 6 metri può rappresentare un percorso impegnativo. La normativa non regola questo aspetto, pertanto il tecnico potrà valutare i possibili interventi per migliorare la percorribilità dell'attraversamento:

- realizzando "**isole salvagente**" al centro della carreggiata, con elementi fissi o mobili; esse consentono al pedone di "mettersi in salvo" qualora dovesse ritardare nell'attraversamento, dandogli la possibilità di attraversare in due tempi. Le isole consentono, inoltre, di spezzare l'attraversamento in due fasi concentrando di volta in volta l'attenzione del pedone in una sola direzione di provenienza dei veicoli.

- Realizzando una "**zona di attestamento**" leggermente avanzata all'inizio dell'attraversamento, con una pavimentazione diversa e la delimitazione dell'area con paletti parapetonali e segnali podotattili;



essa consente al pedone di arrestarsi sul bordo della strada in sicurezza e rendersi visibile all'automobilista prima di intraprendere l'attraversamento.



*Attraversamento con "isola salvagente" e attraversamento rialzato*

- **Rialzo dell'attraversamento;** l'intervento di sopraelevazione dell'attraversamento (o la posa di rallentatori di velocità) può essere realizzato solo nelle strade comunali e necessita comunque di una preavutazione del contesto e dell'eventuale disagio per i passeggeri di autobus o i mezzi di soccorso. L'intervento di sopraelevazione della piattaforma stradale è consigliato nelle zone molto frequentate dai pedoni (scuole, centro storico, zone residenziali).

Il rialzo dell'attraversamento è anche una soluzione al beneficio delle persone ipovedenti/non vedenti per attraversare in sicurezza.

Caratteristiche geometriche e dimensionali degli attraversamenti pedonali rialzati: Cfr. "Linee Guida per la Redazione dei Piani della Sicurezza Stradale Urbana" Circ. Min. LL.PP. 3698 del 8/06/2001



*Attraversamento colorato*



*Vernice con microsfere rifrangenti e semaforizzazione*



*Illuminazione "smart"*



*illuminazione perimetrata*



### ***Impianti semaforizzati***

Gli attraversamenti semaforizzati vanno attrezzati con i seguenti dispositivi:

- segnale sonoro intermittente, che indica ai pedoni e alle persone non vedenti la precedenza dell'attraversamento stradale.
- display con numerazione count-down, che indica ai pedoni, agli anziani e agli audiolesi il tempo necessario per l'attraversamento stradale.
- Segnaletica podotattile che indica la posizione del segnale di chiamata.

### ***Paletti (o transenne) parapetonali***

La funzione del paletto pedonale è molteplice:

- delimitare fisicamente un'area pedonale;
- impedire la sosta e il transito degli automezzi;
- fornire un supporto-appoggio al pedone.

Il paletto non è sostitutivo di una barriera di sicurezza stradale. Solitamente l'elemento è realizzato in alluminio verniciato, dotato di adesivo catarifrangente e di calotta colorata; altrimenti possono essere realizzati in ghisa lavorata come elementi di arredo urbano nei contesti urbani di maggiore pregio. I paletti in materiale plastico, di colore nero antracite e diametro 12 cm, rappresentano una valida alternativa nei contesti in cui l'elemento sia soggetto agli urti degli automezzi e al conseguente ribaltamento-danneggiamento. Rispetto alla possibile criticità del un suo eventuale abbattimento da parte degli automezzi, occorre valutare l'eventuale allontanamento dalla carreggiata e/o l'installazione di altre tipologie (elementi paracarro).

L'ufficio lavori pubblici, sulla base delle indicazioni del PEBA, individuerà gli attraversamenti pedonali da attrezzare con paletti evitando il possibile intralcio per la mobilità ciclabile e le carrozzine.



*Attraversamento marciapiede con contrasto cromatico e strisce tattili bianche*



## 6. Sicurezza pedonale e moderazione del traffico (Z20 o Z30)

Il parametro “sicurezza” rappresenta un elemento fondamentale per rendere accessibili e fruibili gli spazi pubblici e incrementare gli spostamenti pedonali.

### *Misure integrate per la sicurezza dei pedoni*

- Interventi di moderazione del traffico per ridurre la velocità degli automezzi e la loro presenza nella strada.
- Realizzazione di infrastrutture inclusive per la mobilità dei pedoni: percorsi pedonali, ambiti di interscambio modale quali fermate TPL, parcheggi riservati, ecc.
- Interventi di segnaletica per evidenziare i pedoni nello spazio pubblico.
- Interventi per l’educazione alla mobilità sostenibile ed inclusiva.

### ***La tutela del pedone e la “Carta Europea dei diritti del pedone”***

La pubblicazione della “Carta europea del pedone” da parte del Parlamento europeo nel 1988, insieme con altri documenti, come ad es. la “Carta Internazionale del Cammino”<sup>6</sup>, sono tappe importanti per la tutela del pedone e lo sviluppo della sicurezza stradale.

Il Parlamento europeo, nella sessione plenaria del 12 ottobre 1988, ha approvato a Strasburgo la “Risoluzione sulla tutela del pedone” e la “Carta europea dei diritti del pedone”. Quest’ultima rappresenta il primo passo verso il riconoscimento del pedone e costituisce un valido incentivo per promuovere la sicurezza di tale categoria di utenti.

Tale documento rileva che **il pedone ha diritto a vivere in un ambiente sano e a godere liberamente dello spazio pubblico nelle adeguate condizioni di sicurezza per la propria salute fisica e psicologica**. È sottolineato che i bambini, gli anziani e i disabili hanno diritto affinché la città rappresenti un luogo di socializzazione e non di aggravamento della loro situazione di debolezza. Il pedone ha diritto a una completa e libera mobilità che si può realizzare attraverso l’uso integrato dei mezzi di trasporto pubblico non inquinante, capillare e attrezzato per rispondere alle esigenze di tutti i cittadini, abili e inabili. Ogni Stato deve garantire la capillare informazione sui diritti del pedone e sulle possibilità di trasporto alternative rispettose dell’uomo e dell’ambiente attraverso i canali più idonei e sin dai primi livelli d’istruzione scolastica.

*Fonte: Commissione per la protezione dell’ambiente del Parlamento europeo (1988)*

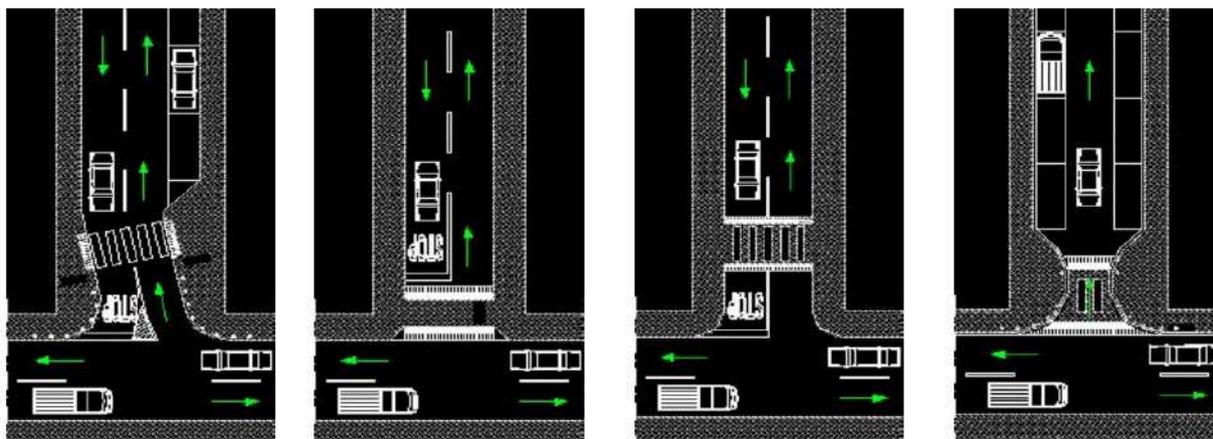
### ***Isole ambientali e Z30 o Z20***

Lo scopo delle isole ambientali è quello di “rallentare” gli automezzi nella strada e in porzioni di città per far convivere autoveicoli, biciclette, pedoni. La creazione di strade ed ambienti protetti e

confortevoli svolge una importante funzione cognitiva sul benessere psicologico individuale. In alcune vie residenziali, dove il traffico è limitato e dove pedoni e i disabili autonomi usano la carreggiata per gli spostamenti, oppure laddove i marciapiedi presentano una larghezza inferiore a 90 cm, l'accessibilità pedonale può essere garantita con la realizzazione di "isole ambientali" (o "zone d'incontro"), in cui vige il limite di velocità degli automezzi a 30 o 20 km/h e dove i pedoni hanno la precedenza negli spostamenti. Tale intervento è alternativo alla realizzazione di nuovi marciapiedi.

La sola collocazione della segnaletica verticale risulta solitamente insufficiente alla realizzazione delle Zone 30; l'efficacia dell'intervento viene garantita con la chiara identificazione dei "varchi" d'ingresso e di uscita di tali aree, con segnaletica orizzontale sulla carreggiata, opere di rialzo della pavimentazione e/o di restringimento della carreggiata in concomitanza con l'attraversamento pedonale e/o la creazione di chicane. Tali elementi inducono l'automobilista a rallentare e a fargli percepire il cambio di regole comportamentali presenti nell'area.

*Esempi di portali di accesso per la realizzazione di "isole ambientali"*



#### **Possibili interventi per moderare il traffico nelle Zone 20 o 30 (singoli o in combinazione)**

- Dossi artificiali con o senza attraversamenti pedonali rialzati.
- Restringimenti puntuali (Pinch points) con senso unico alternato).
- Chiusura dell'uscita (strada a Cul-de-sac).
- Deviazione della corsia carrabile (Chicanes).
- Mini-rotatorie.
- Dissuasori della sosta lungo la strada.
- Posa di elementi di arredo o verde.

Le **zone 30** sono indicate in prossimità di scuole e asili, ma anche nei quartieri residenziali. Sono zone *slow* delimitate e riconoscibili dove la mobilità lenta (pedonale e ciclabile) prevale, aree in cui si vuole evitare flussi di attraversamento. L'introduzione di **zone 20** (cosiddette zone d'incontro) consente una migliore integrazione e condivisione dello spazio con le biciclette e i pedoni, senza la necessità di pedonalizzare o istituire una ZTL che tende ad escludere altri utenti.

Lo svolgimento di un dibattito pubblico e di una campagna di comunicazione può facilitare l'introduzione di Z30; opportuno a tal riguardo prevedere un percorso di progettazione partecipata che consentirà di adeguare gli interventi alle esigenze dei residenti.

*Es. di interventi di trattamento degli ingressi: chicane, restringimenti carreggiata, segnaletica*



### **Woonerf ovvero spazio condiviso**

Un *woonerf* (in lingua olandese "area condivisa") è una strada dove pedoni e ciclisti hanno la precedenza e dove, grazie a una serie di accorgimenti, gli automobilisti sono costretti ad adottare comportamenti di guida più prudenti.

Il concetto di spazio condiviso consiste nel ridurre la segnaletica orizzontale e verticale e ridare una dimensione "umana" alla strada, come luogo di socialità. Il modello di condivisione dello spazio pubblico richiede preventivamente la sensibilizzazione degli utenti per cambiare le loro abitudini. In Francia, gli spazi condivisi in Z20 cosiddette "zone d'incontri": luoghi in cui i pedoni hanno la priorità assoluta.

L'obiettivo delle tecniche di moderazione del traffico è riferibile alla massima condivisione degli spazi tra pedoni, biciclette e veicoli motorizzati, in tale modo di ridurre l'incidentalità stradale, il rumore, le emissioni di inquinanti nell'atmosfera e per migliorare la qualità degli spazi urbani.



L'installazione di dissuasori di velocità va accompagnata da controlli periodici, per accertare la velocità dei veicoli, emettere sanzioni nel caso di eccessi di velocità ed eventualmente introdurre ulteriori misure o rimuovere alcune infrastrutture inutili.

### **Misure di controllo velocità per le zone 30**

Segnaletica	Informazione e sensibilizzazione, progettazione partecipata Svolgimento di una specifica campagna di comunicazione
Rallentatori (chicane, dossi, restringimenti)	Controllo tecnico nel primo anno
Arredo urbano	Soppressione attraversamenti pedonali previo studio della mobilità nelle zone residenziali a senso unico

### **Interferenza pedoni/ciclisti**

In assenza di marciapiedi o banchine pedonali larghe, le piste ciclopedonali costituiscono una risorsa per la mobilità delle persone in carrozzina però con la dovuta consuetudine che la mobilità ciclabile rispetti quella pedonale in modo da non creare nodi conflittuali e da evitare interferenze fra ciclisti/pedoni. I pedoni vanno tutelati ed il limite di velocità per i ciclisti nei centri andrebbe limitato a 10Km/h nelle piste ciclopedonali promiscua (vd. Biciplan).

### **Migliorare la sicurezza pedonale attorno ai poli attrattivi**

Le mappe del centro e delle frazioni elaborate nel PEBA individuano un areale di ca. 300 metri di raggio intorno alle scuole (vd. Codice della Strada) ed alle piazze principali, in cui è opportuno intervenire con azioni di moderazione del traffico e introdurre limite 30Km/h; tale limite può riguardare anche le vie residenziali per consentire un uso promiscuo delle strade in sicurezza.

Nelle vie più strette (ad es. a senso unico) e nelle piazze in cui transitano e parcheggiano gli automobilisti, il limite restrittivo di 20Km/h risulta più indicato.

#### **Nuovo Codice della Strada <sup>21</sup>**

Le strade in prossimità di edifici ad uso scolastico vengono classificate come '**strada scolastica**'. Su queste strade i comuni provvederanno a "stabilire limitazioni alla circolazione almeno negli orari di attività didattica e di ingresso e uscita degli alunni", adottando almeno una di queste misure: -limite di velocità di 30 km/h o inferiore; -introduzione di zona a "traffico limitato".

V. UNI CEI EN 17210:2021 è la prima norma europea e il principale standard sull'accessibilità dell'ambiente costruito: con l'approccio Design for All, rappresenta lo "stato dell'arte" europeo dei requisiti prestazionali minimi richiesti.

<sup>21</sup> Vedi proposta CdD del 12/7/2019 di modifica all'art.3 del Nuovo Codice della Strada.



## ALLEGATI

A1. Linee guida per l'accessibilità delle fermate dei mezzi pubblici di trasporto

A2. Check-list delle barriere senso-percettive (a cura di INMACI)

## LINEE GUIDA PER L'ACCESSIBILITA' DELLE FERMATE AUTOBUS<sup>1</sup>

### RIFERIMENTI NORMATIVI

L'accessibilità delle fermate di TPL si richiama alla normativa sull'eliminazione delle barriere architettoniche e sul divieto delle discriminazioni (Legge n. 104/1992, DPR n. 503/1996, Convenzione ONU 2009, Legge n. 67/2006).

Inoltre la Legge Europea<sup>2</sup> sancisce che i passeggeri disabili, che viaggiano in autobus, usufruiscono di diritti nel trasporto a lunga percorrenza. Il regolamento prevede non solo il trasporto non discriminatorio di persone disabili, ma anche l'accesso per persone con mobilità ridotta (PMR). Il regolamento invita i comuni e le aziende di trasporto pubblico a prestare attenzione alla progettazione delle infrastrutture e/o all'acquisto di nuovi veicoli in grado di garantire l'accessibilità.

A livello tecnico le norme fanno riferimento<sup>3</sup>:

- Nuovo codice della strada (D.Lgs 285 del 30/4/1992) e suo Regolamento di esecuzione ed attuazione (DPR 495 del 16/12/1992).
- Norme funzionali e geometriche per la costruzione delle strade (DM del 5/11/2001).
- Norme funzionali e geometriche per la costruzione delle intersezioni stradali (DM del 19/4/2006).
- Direttive per la redazione, adozione ed attuazione del Piano urbano del traffico del Ministero dei Lavori Pubblici del 12/4/1995.
- Regolamento recante norme per l'eliminazione delle barriere architettoniche negli edifici, spazi e servizi pubblici (DPR del 24/7/1996, n. 503).
- Prescrizioni tecniche necessarie a garantire l'accessibilità, l'adattabilità e la visitabilità degli edifici privati e di edilizia residenziale pubblica sovvenzionata e agevolata, ai fini del superamento e dell'eliminazione delle barriere architettoniche (DM del 14 /6/1989 n.236).

E' comunque necessario prevedere un COORDINAMENTO tra gli operatori e i soggetti che gestiscono il servizio di trasporto e le infrastrutture per garantire l'accessibilità delle fermate, delle linee, dei mezzi, la formazione degli autisti e l'informazione dell'utenza.

### TPL e ruoli gestionali

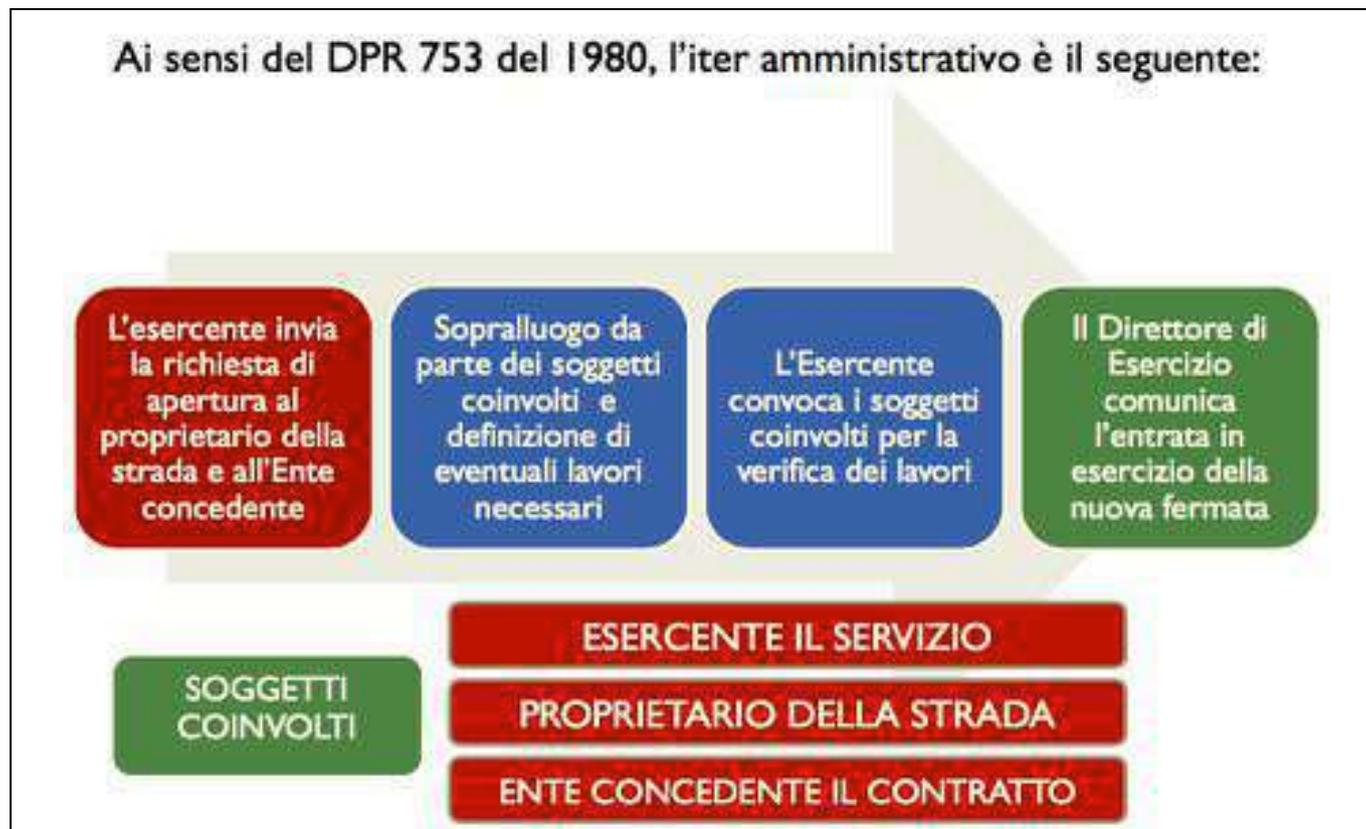
Azienda di trasporto	Gestisce l'esercizio, acquisisce i mezzi e fornisce all'ufficio tecnico del comune le prescrizioni e linee guida per realizzare le fermate
Comune	Progetta e realizza le fermate. Decide la realizzazione di una nuova fermata:
Motorizzazione Civile	Fornisce l'idoneità delle fermate.

<sup>1</sup> vd. "Linee guida per la realizzazione delle fermate" R.Pocci e G. Zottis, convegno "Sistema gomma nel trasporto passeggeri, Roma 6 maggio 2016.

<sup>2</sup> Regolamento (UE) N. 181/2011 del Parlamento europeo e del Consiglio del 16 febbraio 2011 sui diritti dei passeggeri nel trasporto effettuato con autobus

<sup>3</sup> Articolare ed integrare le diverse normative può essere complesso. Ad esempio, il codice della strada definisce delle dimensioni standard per i veicoli; ma se la via è troppo stretta o se circolano gli autobus, questi standard precluderanno l'allargamento di un marciapiede, a scapito della normativa relativa all'accessibilità degli spazi pubblici (1992). Ci si trova in questi casi ad una difficile integrazione fra le norme del Codice della strada e le norme relative all'accessibilità degli spazi pubblici.

## ASPETTI AUTORIZZATIVI



## REQUISITI FUNZIONALI

**RICONOSCIBILITÀ:** la palina/pensilina di fermata e il logo dell' esercente identificano il servizio ed il punto di accesso al sistema di TPL;

**ACCESSIBILITÀ:** alla fermata si deve poter accedere agevolmente e secondo percorsi ben identificati, privi di ostacoli e barriere architettoniche;

**SICUREZZA:** il posizionamento della fermata deve assicurare idonee condizioni di sicurezza per i clienti in attesa e nella fase di entrata/uscita dal bus;

**COMFORT:** la dotazione di pensilina per il riparo da sole, pioggia e intemperie, provvista di panchina ed illuminata la notte, costituisce un fattore di rilevante importanza dal punto di vista del cliente.

## INDICAZIONI PROGETTUALI

### FERMATA CON PALINA A MESSAGGIO FISSO

**INDICAZIONI GEOMETRICHE**

Larghezza del marciapiede: pari ad almeno 1,5 m

Distanza della proiezione verticale del pannello informativo dal ciglio del marciapiede non inferiore a 0,3 m

Larghezza del corridoio di passaggio pedonale non inferiore a 0,9 m

### FERMATA ATTREZZATA CON PENSILINA

**DESIGN:**

Coerenza tra tutte le fermate

Integrazione anche per le paline e pensiline più vecchie, già esistenti, creando dei "corridoi" lungo le linee.

Scelta di materiali, colori e design in coerenza con altri elementi

**MATERIALI:** resistenti all'acqua, durevoli e facilmente lavabili. Sono preferibili materiali metallici per la struttura portante, mentre la plastica per le coperture in quanto leggera e facilmente installabile. Per le pareti laterali viene spesso utilizzato il vetro temperato, essendo questo esteticamente più gradevole della plastica ed anche più resistente agli agenti chimici.

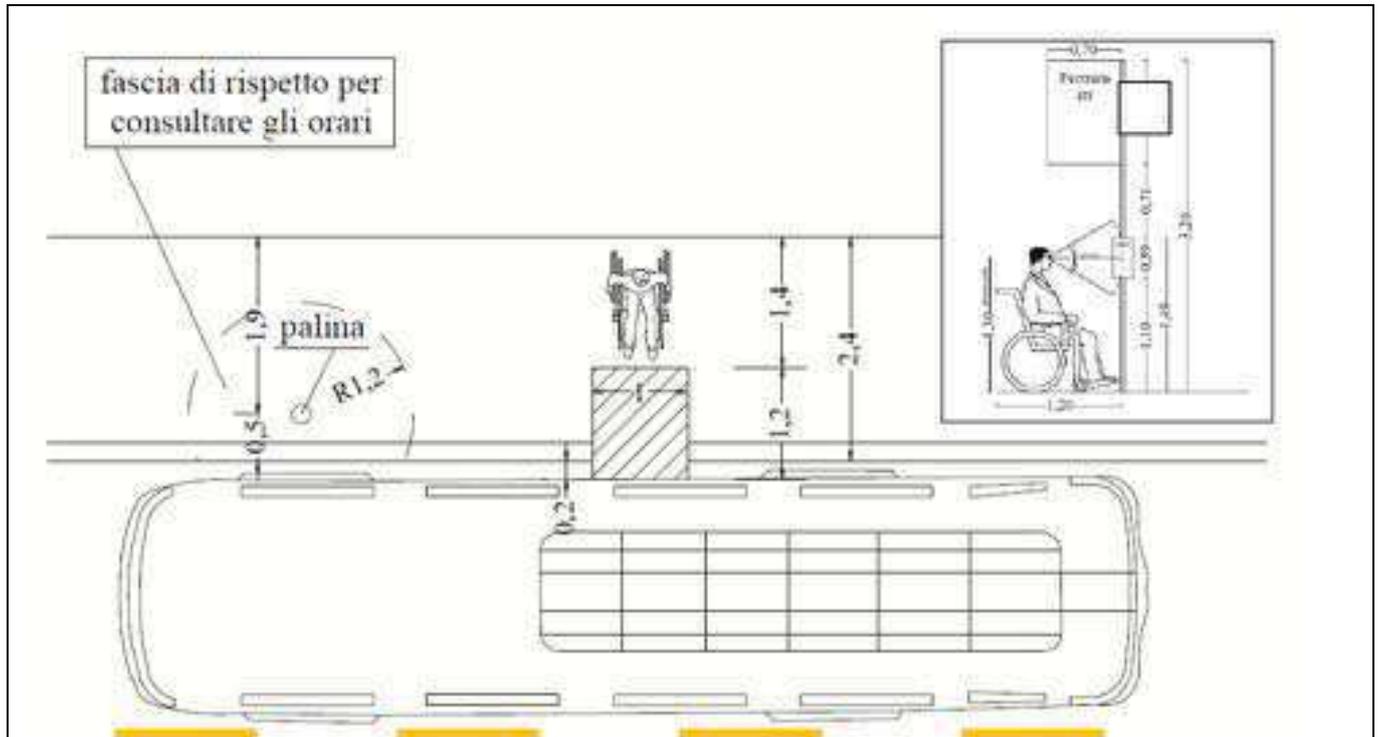
**ILLUMINAZIONE**

Rende identificabile e visibile la fermata anche da lontano

Aumenta il grado di sicurezza percepito dall'utenza nelle ore notturne

Aiuta gli autisti ad individuare eventuali utenti in attesa

## FERMATA ATTREZZATA PER PERSONA CON DISABILITA' MOTORIA



## FERMATA ATTREZZATA PER PERSONA CON DISABILITA' VISIVA



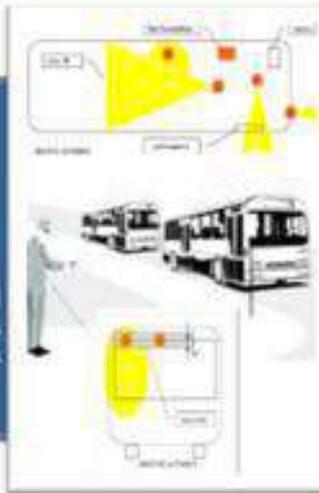
### ELEMENTI PROGETTUALI

Percorso LOGES: percorso guida o pista tattile per raggiungere un punto d'interesse, come una fermata di autobus o un semaforo.



### ACCESSIBILITA'

- Display esterni ad alta visibilità
- Pannelli informativi in alfabeto Braille
- Display Interni e altoparlanti per annuncio prossima fermata
- Sistemi a infrarosso per disabilità visiva: i segnali a infrarossi sono progettati per guidare il soggetto dall'esterno alla piattaforma centrale del bus, indicandogli la linea e la direzione di marcia.



## **ALLEGATO 2**

### **CHECK LIST DELLE BARRIERE SENSO-PERCETTIVE**

(a cura del INMACI – Istituto Nazionale per la Mobilità di Ciechi e Ipovedenti)

## **SCHEDA DI RILEVAZIONE DELLE BARRIERE SENSO-PERCETTIVE:**

*Si sottolinea che i quesiti sono formulati in modo che all'assenza di barriere corrisponda sempre un "SI" e alla loro presenza corrisponda un "NO": in tal modo basterà scorrere rapidamente le risposte, anche senza leggere le domande, per avere un quadro immediato della situazione positiva o negativa.*

### **CHECK LIST PER LA RILEVAZIONE DI BARRIERE SENSO-PERCETTIVE SUI MARCIAPIEDI.**

- Agli attraversamenti pedonali esiste un segnale tattile che guidi il cieco verso le strisce con un tratto di rettilineo LVE? [SI] [NO]
- Il confine tra marciapiede e zona carrabile è indicato con il segnale di Pericolo valicabile? [SI] [NO]
- Se vi sono tratti di marciapiede complanare alla carreggiata, sul confine sono poste le piastre del codice di Pericolo? [SI] [NO]
- Il marciapiede è libero da ostacoli aggettanti al di sotto di 210 cm da terra? [SI] [NO]
- Sono assenti ostacoli mobili (espositori di merci, tavolini di bar, ecc.) che non lasciano un passaggio libero di almeno 90 cm accanto alla parete? [SI] [NO]
- In caso contrario, lo spazio occupato è delimitato da fioriere o altro? [SI] [NO]
- La zona della fermata è indicata con i segnali tattili sulla pavimentazione? [SI] [NO]
- Le entrate di servizi di pubblica utilità sono indicate con segnali tattili? [SI] [NO]

### **CHECK LIST PER RILEVAZIONE BARRIERE SENSO-PERCETTIVE AI SEMAFORI.**

- I semafori sono dotati di avvisatore acustico attivabile mediante pulsante? [SI] [NO]
- Esiste un singolo palo semaforico per ogni attraversamento? [SI] [NO]
- La posizione del palo semaforico recante il pulsante di attivazione è indicata con una pista tattile che guidi il cieco a individuarlo? [SI] [NO]

### **CHECK LIST PER RILEVAZIONE BARRIERE SENSO-PERCETTIVE NEGLI EDIFICI.**

- Sono presenti su ciascun piano piste tattili sul pavimento che conducano un non vedente:
- a tutti i locali aperti al pubblico? [SI] [NO]
  - agli ascensori? [SI] [NO]
  - a scale fisse? [SI] [NO]
  - a scale mobili o a rampe mobili? [SI] [NO]
- Tutte le scale, fisse o mobili, recano sulla sommità il segnale di pericolo valicabile? [SI] [NO]
- Sono presenti mappe a rilievo che mostrino la situazione dei luoghi? [SI] [NO]
- Se vi sono mappe a rilievo, sono reperibili dai non vedenti mediante segnali tattili a terra? [SI] [NO]
- Sono presenti accanto alle porte i cartellini in braille e in stampatello a rilievo che indichino la funzione svolta nei singoli locali? [SI] [NO]

### **CHECK LIST PER RILEVAZIONE BARRIERE SENSO-PERCETTIVE NEI SERVIZI IGIENICI.**

- La pista tattile LVE conduce alla porta del servizio igienico H? [SI] [NO]
- All'esterno, accanto alla porta, esiste una piccola mappa tattile? [SI] [NO]
- L'ingresso del locale H è indipendente? [SI] [NO]
- All'interno della porta o accanto ad essa ci sono dei ganci appendi abito, uno a 180 cm da terra e l'altro a 140? [SI] [NO]