



DOCUMENTO PRELIMINARE
ALLA PARTECIPAZIONE
APRILE 2019

PIANO PER L'ELIMINAZIONE DELLE BARRIERE ARCHITETTONICHE

P.E.B.A.**PIANO PER L'ELIMINAZIONE DELLE BARRIERE ARCHITETTONICHE****DOCUMENTO PRELIMINARE PER LA PARTECIPAZIONE:****SINTESI DELLA RELAZIONE DI PIANO****INTRODUZIONE**

All'interno delle disposizioni del Piano della Mobilità Sostenibile e del Documento Programmatico Preliminare del Comune di Taranto, il P.E.B.A. (Piano per l'Eliminazione delle Barriere Architettoniche), acquista il valore di strumento necessario a favorire l'accessibilità pedonale della città, utile all'accessibilità degli spazi pubblici urbani con particolare riferimento alle persone con ridotta o impedita capacità motoria. Nel solco della normativa nazionale e regionale sull'argomento, il lavoro analizza lo stato di conservazione del tessuto urbano attraverso l'utilizzo di un sistema Sistema Informativo Geografico (GIS), in modo da essere allo stesso tempo anche uno strumento utile per la gestione amministrativa, favorendo le politiche decisionali, attivando la partecipazione e monitorando le attività in corso.

La gestione delle possibilità di scelta è favorita in particolar modo dalle possibilità fornite dal sistema GIS di mappare le connessioni pedonali ideali per la raggiungibilità dei servizi nel tessuto urbano di riferimento. Il sistema consente di creare un database secondo il sistema arco – nodo in grado di restituire una caratteristica di qualità e quantità ad ogni arco appartenente alla maglia dei percorsi pedonali.

Il prodotto finale del lavoro è la stesura di un'insieme di norme utili alla regolamentazione dell'accessibilità con particolare riferimento ad un'area della città che viene identificata come punto di partenza, come primo stralcio, essendo relativa al solo Centro Storico ed alle sue immediate frange urbane.

Se con "barriera architettonica" definiamo un ostacolo fisico per gli individui con diversa capacità motoria, un ostacolo per la fruizione degli spazi pubblici, un impedimento per l'utilizzo delle attrezzature di pubblico dominio e la possibilità di essere direttamente investiti da fonti di pericolo e luoghi pericolosi in mancanza di opportune segnalazioni per l'orientamento, allora i Comuni italiani, nell'adeguamento dei regolamenti edilizi e delle norme di attuazione degli strumenti urbanistici, devono anzitutto adottare le definizioni (già contenute nei disposti di legge nazionali) relative ad Accessibilità, Adattabilità e Visitabilità¹. Va sempre garantita l'accessibilità agli spazi pubblici o destinati al pubblico ed in stretta dipendenza, sempre secondo il D.M. 236/89, vanno garantite l'utilizzazione degli spazi e delle attrezzature e dei mezzi di trasporto

¹(Centro nazionale per le barriere Architettoniche - CRIBA FVG, s.d.);

(visitabilità), oltre che la possibilità di rendere accessibili le strutture antiche o desuete (adattabilità). In questo senso il P.E.B.A. della Città Vecchia di Taranto si pone come strumento duttile, modificabile in virtù della più ampia condivisione cui è sottesa la sua stesura definitiva, dunque aggiornabile ed eseguito secondo fasi di sviluppo di una strategia che lo rende parte di un processo di Rigenerazione Urbana auspicabile per la città di Taranto, parte integrante di un disegno complessivo condiviso. Per perseguire questi obiettivi il P.E.B.A. s'intende come strumento integrato nei processi di pubblicizzazione ed informazione e partecipazione cui il Comune già è impegnato² per la pianificazione in atto, strumento in grado di allargare i termini ai soggetti portatori di interesse, quindi di moltiplicare i termini del dibattito, oltre che capace di rendere completezza ai piani sulla Mobilità Sostenibile e sulla Rigenerazione della Città Vecchia in cui il Comune di Taranto investe da qualche anno. Per favorire l'integrazione nel processo pianificatorio, così da diventare parte attiva in un disegno comune già in atto, vengono prese poi in considerazione le istanze (sia di rilievo che di progetto) contenute nei diversi strumenti urbanistici attuali. Se da un lato quindi il Piano punta a sensibilizzare sul tema "accessibilità" la popolazione ed i portatori di interesse attivi, dall'altro esprime una mappatura delle barriere architettoniche esistenti attraverso un sistema geografico informatico (GIS), in modo da qualificare e quantificare il numero ed i costi di eliminazione delle barriere esistenti, ma anche in grado di monitorare l'andamento delle fasi programmatiche, agendo direttamente sulle scelte attuabili ed agevolando quindi nel tempo il riconoscimento delle priorità.

L'accessibilità diventa dunque un elemento imprescindibile sia nella determinazione della qualità urbana, sia nell'implementazione delle opportunità e dei servizi dell'area. In tal senso il GIS risulta uno strumento indispensabile al monitoraggio delle barriere esistenti, degli ostacoli presenti sui percorsi in esame.

Il GIS aiuta a riconoscere inoltre tutte le cause che agiscono sull'impovertimento della sicurezza urbana e sull'integrità dei percorsi, significativo per determinare le scelte pianificatorie ideali alla massima efficienza dei percorsi, quindi utile per incentivare la mobilità debole.

Sono diversi i contenitori di informazioni che concorreranno nella formazione del database GIS a formare la rete di relazioni da cui sarà possibile estrapolare i dati di tempo (velocità di percorrenza) in funzione dello stato di conservazione dei percorsi e degli ostacoli. Utile a questo punto specificare che un'attenzione particolare verrà data alle intersezioni stradali, essendo queste il principale contenitore di pericolosità nell'ambito dei percorsi pedonali in genere.

Quindi, nella determinazione delle funzioni, oltre che nella localizzazione di punti di partenza/arrivo del sistema arco-nodo sotteso alla costruzione dell'intero database, gli edifici e gli annessi numeri civici, rappresenteranno la parte centrale del database. Direttamente collegati ai civici avremo i percorsi pedonali, i trasporti pubblici e gli attraversamenti. Il network così composto sarà in grado di dirci, all'interno delle prospettive di miglioramento dell'accessibilità, quali siano le funzioni maggiormente raggiungibili ed i tempi di raggiungibilità delle stesse. Di conseguenza sarà possibile determinare un grado di pericolosità di ciascun

²((TA), s.d.);

percorso, oltre che il costo utile per l'accessibilità dello stesso. In linea di principio, il database così creato avrà la triplice funzione di essere direttamente utilizzabile nelle scelte dell'amministrazione in merito alle dinamiche del PUMS, come strumento di supporto e confronto, di contenere i principi basilari utili alla redazione del P.E.B.A., con specifiche indicazioni in merito allo stato delle pavimentazioni, all'elevazione in quota dei percorsi, alla presenza ed allo stato della segnaletica e di custodire al suo interno la possibilità di diventare SMART, ovvero di consentire ai cittadini stessi, mediante un apposito sistema integrato sulla mappa, di monitorare lo stato dei percorsi, rendendo lo strumento un vantaggio sicuro in termini partecipativi.

Il P.E.B.A. quindi si propone di classificare il patrimonio immobiliare ed i percorsi urbani relativi alla Città Vecchia ed alla Porta Napoli e di diagnosticare l'accessibilità delle aree. Per ottemperare a queste due importanti funzioni, utilizza le Schede di Rilievo, impostate come da allegato per tutta l'area, ognuna con codice identificativo corrispondente a quello utilizzato nel software, suddivise per elemento e per sezioni significative del database relazionale. Le schede verranno utilizzate per costruire percorsi ed attraversamenti, in modo da poter evidenziare le criticità alle intersezioni (dislivelli, ostacoli, ecc), nei percorsi stessi e le caratteristiche intrinseche di entrambi. In questa maniera sarà possibile identificare qual è l'entità di intervento per poter eliminare le varie barriere³, così da distinguere per costo la localizzazione dei vari interventi necessari.

ANALISI

La misura dell'accessibilità e della sicurezza dei percorsi pedonali e dei luoghi pubblici dell'area fa proprie le istanze di ricerca sui flussi che accompagnano il Piano Urbano della Mobilità Sostenibile (PUMS). Le schede di rilievo sono state costruite secondo due classi diverse di appartenenza, una più generale riguardante le intere aree sottoposte a piano, una più profonda in relazione ai percorsi pedonali denominati *strutturali*. I **percorsi strutturali** nascono dalle considerazioni del PUMS sia sui nuovi sviluppi del trasporto pubblico che sui flussi di traffico.

I rilievi mirano ad individuare le possibilità e le modalità di movimento degli utenti più deboli. Il presupposto fondamentale con cui sono state approntate le ricerche risiede nella consapevolezza che il pedone, qualsiasi sia la sua classe di appartenenza, tendenzialmente esercita l'unico potere di cui dispone durante i suoi spostamenti, ovvero quello della ricerca del **percorso più breve** per raggiungere la destinazione.

Alla base delle lavorazioni in atto per questo piano, strumento indispensabile sia per la delimitazione della prima area di indagine, sia anche per le successive valutazioni dei flussi, delle dinamiche degli spostamenti, le **indagini demografiche** effettuate accompagnano dalla nascita l'intero procedimento. Attraverso i dati forniti dall'ISTAT e dall'Ufficio Anagrafe (Assessorato lavori Pubblici e Patrimonio, Direzione Risorse Umane – Demografia), sono state individuate le densità di popolazione relative all'intero comune, all'area di piano

³ ibidem;

ed al singolo Numero Civico. È stato così possibile identificare i **Numeri Civici Residenziali** e distribuire il numero di abitanti in ogni civico, secondo una metodologia di indagine strumentale, atta a favorire la considerazione centrale dell'abitante nel processo di rigenerazione. Le indagini demografiche hanno favorito la scelta dell'area di interesse delle operazioni di piano, come primo stralcio di un lavoro che dovrebbe acquisire le relazioni con le altre parti di città per rendersi esaustivo, ma che può essere un esaustivo punto di partenza per i processi auspicati di rigenerazione urbana. Gli studi demografici, avvalendosi di un ampio bacino documentale, restituiscono un'evoluzione demografica della città di Taranto con evidenti problematiche di spopolamento, che appartengono alla maggior parte delle città del Sud Italia. Analizzando i dati demografici al 2018⁴, si nota come ancora il decremento demografico appartenga ai diversi quartieri della città in maniera pressoché eterogenea. La città di Taranto contava 227.342 ab. nel 1971, arrivando a poco più di 198.299 al 12 dicembre del 2017, su una superficie di circa 249,86 kmq. La volatilità della curva demografica segue una distribuzione della popolazione che conserva come comune denominatore l'abbandono progressivo delle aree urbane più antiche. Il dato di Porta Napoli, porta d'accesso alla città e principale accesso dalla città al quartiere Tamburi (quartiere a ridosso del Siderurgico), è parimenti sconcertante, restituendo un'area di città in forte stato di degrado, sebbene a ridosso del centro antico. L'individuazione e la perimetrazione dell'area partono dall'esigenza di cooptare all'interno del processo di Piano un numero di residenti e di funzioni in grado di restituire un senso di continuità all'interno del processo di rigenerazione delle aree più degradate in prossimità del centro storico, di estendere in maniera omogenea la perimetrazione del centro ai più immediati intorni. Di conseguenza, l'individuazione di via Leonida come limite teorico per l'applicazione del Piano, è sembrata l'ipotesi ideale per includere, oltre ad un esteso numero di residenti, anche l'ospedale, il mercato coperto, i parcheggi pubblici esistenti ed i principali luoghi destinati all'istruzione. In definitiva, l'ambito urbano di riferimento è quello delle aree urbane corrispondenti al Borgo di Taranto (da Corso due Mari fino a via Leonida), alla Città Vecchia ed alla zona di Porta Napoli che vede nella ferrovia il suo limite fisico a nord. Pertanto complessivamente le indagini si riferiscono ad un'area di 211 ha e ad una popolazione di 28.381 abitanti, formalizzando in un primo ambito urbano strategico l'applicazione delle intenzionalità sottese alla pianificazione in atto, nel senso di una accessibilità estesa anche alle utenze più deboli.

Comune di Taranto – P.E.B.A. 2019: AMBITO DI INTERVENTO		
<i>Nome Zona Urbana</i>	<i>Superficie (Kmq)</i>	<i>Numero Abitanti Residenti</i>
Borgo (Fino a via Leonida)	1,53	24.853
Città Vecchia	0,32	2.873
Porta Napoli	0,26	655
TOTALE	2,11	28.381

⁴(ISTAT, s.d.)

Le indagini d'area sono state accompagnate da un significativo approfondimento storico sulle dinamiche di formazione e trasformazione del centro della città. In questo modo è stato più semplice individuare le peculiarità dell'area ed attribuire un valore identitario alle differenti zone.

Dell'area di piano è stata eseguita un'indagine sulle **funzioni prevalenti** dell'edificato, individuando i luoghi di maggior interesse pubblico.

È stata individuata la **rete stadale**, suddividendola per tipologia e classificandone l'utilizzo, evidenziandone le pavimentazioni e lo stato di manutenzione.

Attraverso la banca dati dell'ISTAT sono stati rilevati i dati sulla **disabilità** e l'assistenza del Comune di Taranto e ne sono state sintetizzate le spese, tanto da avere un ordine di valori di riferimento dell'impegno economico.

Figura 1 In dettaglio le spese del Comune di Taranto suddivise per tipologia di utenza (2015)

Della popolazione appartenente all'ambito urbano di riferimento è stata studiata la **composizione economica**, suddividendo il valore del prodotto interno lordo pro capite al civico di appartenenza. Incrociando i dati forniti dal MEF (Ministero Economia e Finanze) e dall'ISTAT (Istituto Nazionale di Statistica) è stato proporzionalmente redistribuito il reddito imponibile per residenti dell'intero Comune di Taranto alle sezioni censuarie. Di conseguenza è stato possibile localizzare il reddito ai civici residenziali, dunque individuare un valore della distribuzione dei redditi residenziali per percorso pedonale di riferimento. La mappatura della variazione percentuale di detto valore nel corso degli ultimi dieci anni sottolinea l'indebolimento del fattore demografico, specialmente nelle aree più ad est della zona di Piano. Illustra una situazione reddituale disomogenea anche tra strade limitrofe, soprattutto nel Borgo, dove invece troviamo fattori di omogeneità, ma per singola strada.

Come suddetto, il rilievo dei percorsi pedonali è stato utile alla costruzione del network in cui implementare lo studio delle relazioni e dei movimenti all'interno dell'area.

Le indagini sui percorsi pedonali sono state effettuate al fine di garantire la costruzione di un **network georeferenziato**, attraverso cui mappare grado di accessibilità e sicurezza. Il network considera i percorsi pedonali su marciapiedi e quelli liberi, segnalati e non, e si completa con il grafo delle strade carrabili e delle linee dei mezzi pubblici di trasporto. Gli indicatori principali per la costruzione delle mappe derivano

dall'incrocio statistico dei dati rilevati e consentono la costruzione del quadro sinottico di riferimento per gli interventi di ripristino e manutenzione ipotizzati. Per ogni indicatore è stata infatti scelta una specifica modalità d'intervento ed il suo relativo livello di priorità. I livelli di priorità corrispondono ai gradi di classificazione dei diversi indicatori. All'interno dell'area di indagine si può infatti considerare che, in assoluto, sia più urgente inserire un impianto di illuminazione in un tratto che ne è privo, piuttosto che un punto luce dove vi è un'interruzione. La classificazione poi acquisisce un carattere generale per sommatoria degli indicatori rilevati. Al centro del database, l'indicatore utilizzato per studiare le connessioni, i rapporti di vicinato e di prossimità, il grado di efficienza della rete, è indubbiamente quello che associamo al movimento libero del pedone con più facilità, ovvero la velocità di percorrenza.

Dalla manualistica (p.e.: *Highway Capacity Manual*, TRB, NRC, US, 2000) possiamo dedurre che la velocità media dell'utente debole in un percorso ideale (libero ed in piano) oscilla indicativamente tra i 5 ed i 6 km/h. Ad ogni percorso pedonale è stata associata questa velocità media di percorrenza ed in relazione alla lunghezza ne sono stati dedotti i **tempi di percorrenza**. Il rilievo delle impedenze e degli ostacoli, con il loro diverso grado di influenza, è servito per evidenziare i punti critici del network, riducendo opportunamente la velocità media nei tratti.

Il sistema così costruito, indaga di conseguenza l'utilizzo dei tratti in relazione alle principali funzioni urbane.

ACCESSIBILITÀ E SICUREZZA

La mappa del grado di sicurezza relativa percorsi pedonali nell'area di piano parte dalle indagini svolte all'interno del PUMS sull'incidentalità ed i flussi di pedoni, ma in veste di approfondimento in supporto, focalizzando l'attenzione sulle difficoltà di movimento accusate dall'utente più debole, si concentra sulla sicurezza dei percorsi pedonali, verificando, in base ai rilievi effettuati, la sicurezza dei camminamenti secondo il seguente schema logico:

Dove i differenti indicatori presenti nello schema e provenienti dalle indagini catalogate per l'area, assumono il seguente significato:

- **PROTEZIONE:** documenta il livello di protezione del pedone, che transita nel percorso pedonale, rispetto la carreggiata. L'individuazione del livello di protezione è effettuata mediante la scelta tra tre livelli, come di seguito descritti.
- Protezione bassa: il marciapiede presenta un dislivello rispetto la carreggiata è pari a 0 cm e l'assenza di elementi fisici di protezione;

- Protezione media: il marciapiede presenta un dislivello rispetto la carreggiata fino a 10 cm e la presenza di alcuni elementi fisici di protezione (alberature, dissuasori, pali con o senza catena ecc.);
- Protezione alta: il marciapiede presenta un dislivello rispetto la carreggiata oltre i 10 cm e la presenza di molteplici elementi fisici di protezione (alberature, dissuasori, pali con o senza catena ecc.).
- **UBICAZIONE:** indicazione della tipologia di percorso nella strada limitrofa al percorso pedonale. L'individuazione della tipologia è effettuata mediante la scelta tra cinque livelli, come di seguito descritti.
 - Velocità consentita 5 km/h (isole pedonali – aree protette);
 - Velocità consentita 13 km/h (traduce la velocità di parcheggio in nodi/orari – pontili);
 - Velocità consentita 15 km/h (ipotetica di tutela per le banchine carrabili);
 - Velocità consentita 30 km/h (aree di sosta e strade interne della Città Vecchia);
 - Velocità consentita 50 km/h (limite di velocità per tutto il territorio urbano di piano).
- **TIPOLOGIA:** Documenta il tipo percorso in base alle specifiche di ognuno di essi.
 - Marciapiede;
 - Attraversamento pedonale;
 - Sottopasso;
 - Percorso in banchina sulla terra ferma (Molo);
 - Percorso in banchina sui moli esistenti (Pontili di attracco);
 - Percorso pedonale al faro (Faro, Molo Sant'Eligio).

L'incrocio degli indicatori fornisce le differenti combinazioni di valutazione della sicurezza dei percorsi pedonali che interessano l'area. Di conseguenza riescono ad individuarsi le aree a più alto rischio. Le indagini sulla sicurezza vengono poi approfondite dall'utilizzo del sistema relazionale. Dei percorsi pedonali si considerano tutti gli attraversamenti che insistono sull'area. Infatti, nelle intersezioni risiedono le più evidenti problematiche legate alla sicurezza e di certo influenzano le possibilità di libera percorrenza in relazione ai tempi di attesa o, nell'impossibilità di attraversamento, alla ricerca di strade alternative.

Il sistema dei **luoghi pubblici** considera fundamentalmente l'accesso agli edifici ed agli spazi aperti, non la loro fruibilità, a meno che questi non rappresentino parte di un passaggio, di una traiettoria specifica. Le aree verdi sono state valutate in base alla possibilità di potervi accedere mediante rampa ed ingresso relativo a specifica recizione, ovvero liberamente, con o senza rampa dai percorsi di avvicinamento. Il sistema degli uffici pubblici e degli edifici per l'istruzione costituiscono due sistemi indipendenti. In un terzo sistema vengono inseriti gli altri principali fabbricati ad utilizzo pubblico, divisi per funzione (Uffici Provinciali, Soprintendenze, Musei, ecc.).

I luoghi all'aperto vengono suddivisi in parchi, aiuole, percorsi, aree libere e principali aree verdi private.

Gli ingressi vengono processati attraverso il seguente sistema di indicatori:

- **Accessibilità:** misurata per la presenza di segnaletica, di dispositivi, di rampe e relativa segnaletica, di gradini ed ostacoli;
- **Sicurezza:** viene parametrizzata anche in funzione della accessibilità, in relazione ai fattori esterni, così come visto al paragrafo precedente, secondo quattro classi.

Ogni ingresso dei singoli edifici è stato valutato indipendentemente, secondo la corrispondenza dei numeri civici. Ad ogni indicatore corrisponde una specifica esigenza di adeguamento e/o ripristino.

Il sistema delle interazioni e delle connessioni, così come descritto al paragrafo precedente ed esercitato sugli ingressi degli edifici pubblici, consente di stabilire un ordine di priorità degli interventi. La frequenza di utilizzo dei percorsi di avvicinamento, calcolata in base alla densità abitativa, consente di affinare la ricerca sul bacino di utenza delle singole funzioni di ambito, restituendo un termine relativo di paragone per quanto riguarda gli adeguamenti. Ad ogni funzione è stato possibile quindi attribuire uno specifico raggio di utenza, in base al grado di avvicinamento. Ovvero, il sistema costruito è in grado di determinare le distanze di avvicinamento ai punti prescelti in base al tempo di percorrenza. Determinato un intervallo di tempo, ne consegue l'intersezione con un determinato numero di residenti in un raggio d'azione risultante.

Per il Servizio Sanitario il piano valuta in uno stesso sistema allargato i centri ospedalieri, i presidi sanitari, le farmacie e le associazioni la cui sede ricade nell'area di esercizio. L'unico centro ospedaliero è il Santissima Annunziata, nel Borgo, mentre la prima farmacia per l'area di Porta Napoli è oltre il Ponte di Pietra, in Città Vecchia. Il livello di copertura del sistema associazionistico è dato dal grado di raggiungibilità delle sedi rispetto alle strade a maggior frequenza. Il livello di copertura delle farmacie e dell'ospedale si basa sul sistema già descritto. Il livello di copertura misura per il pedone la possibilità di raggiungere il relativo servizio in un determinato arco di tempo. Le analisi condotte consentono di raggruppare i bacini di utenza in determinati intervalli di tempo. La sovrapposizione dei relativi bacini di utenza di ospedale, presidi sanitari e farmacie, consente di individuare le aree in base alla copertura del servizio e di quantificare le necessità relative agli adeguamenti ed alle migliorie per un'accessibilità più ampia.

La localizzazione delle associazioni è anche utile come strumento per approfondire le relazioni di prossimità e quindi affinare il calcolo sull'utilizzo dei percorsi pedonali. Il sistema studia le relazioni di prossimità, basate sulla distanza più breve in termini di tempo tra le diverse funzioni e tra i residenti e le funzioni.

RISULTATI

La sovrapposizione dei bacini di utenza restituisce un insieme di aree che godono di un servizio ottimale, quelle che sono *troppo* servite e le aree in cui vi è una carenza di servizio.

La sovrapposizione dei risultati sulle indagini di prossimità, restituisce una gamma di percorsi maggiormente utilizzati, rispetto a quelli privi di traffico.

La mappa della sicurezza e dell'accessibilità identificano le determinanti di scelta nei tempi di esecuzione degli interventi.

Il bagaglio di informazioni ottenuto è direttamente relazionabile, grazie alle indagini sul civico, al numero di residenti e di conseguenza al relativo prodotto interno lordo, come ulteriore determinante di scelta.

Per l'insieme delle aree sottoposte ad intervento è stato possibile determinare un costo di realizzazione, in un intervallo dedotto dalla sommatoria dei valori attribuibili ai prezzi del Listino Regionale (Prezziario OO.PP. Puglia 2019).

Le ipotesi di soluzioni di livello generale, direttamente discendenti dall'analisi descritta, sono state adattate ai percorsi pedonali strutturali.

I risultati che derivano dall'approfondimento sui singoli archi del sistema arco-nodo descritto, consentono di determinare un insieme di caratteristiche direttamente relazionabili ad azioni di intervento.

AZIONI DI INTERVENTO

Le analisi condotte sull'area e descritte nei paragrafi precedenti trovano una giustificazione di proprietà nell'esercizio delle tempistiche di realizzazione. Attraverso la sovrapposizione e l'incrocio dei dati trovati sull'area di riferimento, è possibile distinguere una casistica di aree maggiormente bisognose di rifacimenti, adeguamenti, nuovi impianti. Le analisi della rete e dei relativi bacini di utenza residenziali indirizzano la scelta per gruppi (cluster) omogenei di appartenenza.

È possibile sintetizzare le azioni di intervento nel seguente elenco. Ad ogni indicatore trovato attraverso l'incrocio dei dati rilevati sui percorsi strutturali, è possibile associare un'azione di intervento. Ogni azione di intervento porta con sé un grado di priorità determinato.

Elenco delle azioni indispensabili sull'area indirizzate all'abbattimento delle barriere architettoniche:

- 1) Segnalazione mediante dispositivi di indirizzamento dei gradini e delle eventuali scalinate;
- 2) Protezione di eventuali salite, discese, scalinate, mediante dispositivi di tenuta, antiscivolo;
- 3) Costruzione di scalinate protette ed in sicurezza;
- 4) Delimitazioni delle aree di pertinenza mediante transennature, dispositivi elettronici e segnalazioni luminose;
- 5) Delimitazioni delle aree con pericolo di caduta lungo i moli, mediante dispositivi antiscivolo e segnalazioni acustico-visive;
- 6) Eliminazione di eventuali pendenze trasversali mediante la demolizione e la ricostruzione del tratto, compreso il trasporto a discarica dei materiali di risulta e le operazioni di finitura nel collegamento alle immediate preesistenze;
- 7) Sostituzione delle pavimentazioni ammalorate e non sufficienti ad una percorribilità in sicurezza. La presente voce restituisce diversi scenari di competenza relativi alle spese da effettuarsi: la mera sostituzione della pavimentazione esistente con pavimentazione di stessa tipologia ha un ordine di priorità assoluto, ma completamente differente dalla sostituzione della pavimentazione attuale con pavimentazione idonea a restituire il grado ottimale di confort. Il panorama economico prospettato dalla sostituzione della

pavimentazione sulle intere tratte garantisce benefici di gran lunga superiori, come anche costi di realizzazione completamente diversi;

8) Intensificazione delle ringhiere nei posti maggiormente pericolosi, in grado di garantire una protezione maggiore ai fini della sicurezza;

9) Sostituzione delle protezioni esistenti ma non sufficienti, con protezioni idonee;

10) Riduzione della quota dei marciapiedi in corrispondenza delle fermate del trasporto pubblico e di luoghi pubblici aperti sprovvisti di idoneo accesso;

11) Segnalazioni e mezzi tattili di orientamento in prossimità di tutti gli incroci stradali lungo i percorsi strutturali e lungo i percorsi storico-turistici di particolare importanza;

12) Dove espressamente segnalato, ovvero lungo le discese pedonali dei percorsi antichi nella città vecchia, lungo i pendii di discesa al mare del Borgo e lungo i pontili di accesso alle imbarcazioni, oltre ai dispositivi già elencati, è previsto l'inserimento esteso di corrimano strutturati;

13) Abbattimento di murature in tufo e/o altro materiale per consentire un'accessibilità totale delle aree. Si fa particolare riferimento, considerando gli ambiti di piano, alle superfetazioni della Città Vecchia che impediscono la piena fruibilità dell'area, alle parti del Borgo che acquisiscono maggior efficienza dall'eliminazione degli impedimenti ed alle aree di Porta Napoli che acquisterebbero un valore maggiore inserite all'interno di nuovi percorsi strutturati;

14) Installazione di dispositivi di comando a tutti i semafori dell'area ed agli eventuali dispositivi di nuova installazione;

15) Ridipintura delle segnalazioni di attraversamento personale ed in tutte le segnalazioni esistenti;

16) In prossimità degli incroci è prevista la ricostruzione del marciapiede, con le operazioni come al punto 6), per garantire sufficiente spazio di manovra ed idonea percezione dei vicoli in transito;

17) Si prevede l'installazione di idonei dispositivi luminosi lungo i percorsi strutturali che ne sono sprovvisti;

18) Piantumazioni nelle nuove aree verdi, considerata anche la piantumazione di manti erbosi;

19) Si prevede la spesa di manutenzione necessaria a tutti gli interventi dei punti precedenti. Nelle spese di manutenzione si considerano rilevanti quelle sulle aree verdi esistenti.

Le indagini svolte ipotizzano però soluzioni alternative utili all'accessibilità ed alla sicurezza dell'area che mirano ad implementare la fruibilità e la capacità delle singole funzioni pubbliche presenti.

Un discorso complessivo di accessibilità e fruibilità dell'area, che mira ad una pedonalizzazione allargata ed implementata, porta con sé valutazioni di rigenerazione che non possono intendersi esauriti con il ripristino delle condizioni di corretto esercizio dei soli percorsi. Si ipotizzano pertanto alcune soluzioni direttamente derivate dalle indagini d'area.

Le analisi sullo stato del servizio sanitario e sulle condizioni di degrado dell'area più a nord del piano, corrispondente alla Porta Napoli, inducono a valutare la possibilità di implementare il distretto dei servizi sanitari nell'area di Porta Napoli, riutilizzando il cospicuo numero di edifici in disuso esistenti. Parimenti,

l'accessibilità dell'Ospedale SS. Annunziata potrebbe essere notevolmente migliorata con l'apertura parziale e calibrata del muro di recinzione verso il quartiere, utile all'implementazione di percorsi terapeutici strutturati e capace di innescare importanti processi di rigenerazione dell'area. Tra questi, acquista un valore particolare la fruibilità del Lungomare Vittorio Emanuele, fino alle parti in quota più basse. La moltiplicazione dei punti in cui per un'utenza allargata sia possibile raggiungere il livello del mare, aumenta tra le altre cose, la possibilità per l'azienda di trasporto locale di valutare l'implementazione degli investimenti per le rotte marine. Lo stesso discorso di abbattimento delle enclave esistenti oggi per le funzioni pubbliche e di apertura degli spazi al contesto urbano, promuove l'ipotesi di abbattimento parziale delle murature di recinzione del mercato coperto Fadini, l'implementazione dell'illuminazione all'interno dei Giardini Peripato e dei Moli. In continuità con le istanze pianificatorie relative alle aree sul Mar Piccolo della Porta Napoli, si prevede il riutilizzo dei giardini di pertinenza della Stazione FF.SS. e delle residuali aree verdi di Porta Napoli per la costruzione di nuovi percorsi pedonali verdi.

Esemplificazione delle zone prioritarie all'interno delle aree di piano		
Area di Piano	Zona 1	Zona 2
Priorità Borgo	Zona Annunziata - Fadini	Zona C.so Umberto
Priorità Città Vecchia	Zona Università - Duomo	Zona Fontana
Priorità Porta Napoli	Zona Stazione	Zona Democate

Le azioni di piano ed i risultati attesi sono direttamente convogliabili nel processo di partecipazione, così da essere aggiornati continuamente e monitorati. Il piano si pone infatti come strumento per un'accessibilità più ampia, raggiungibile solo attraverso un'allargata condivisione ed un costante monitoraggio.

08.Aprile.2019, Taranto

Alessandro Massaro