



Regione Puglia

COMUNE DI ANDRANO

Prov. di LECCE



P.E.B.A.

PIANO DI ELIMINAZIONE DELLE BARRIERE ARCHITETTONICHE

# ANDRANO PER TUTTI

RELAZIONE ESPLICATIVA

A.00.REL  
dicembre 2023  
REV. 00

R.U.P: architetto Biagio Martella  
progettista: architetto Rocco Pappaccogli

## **Premessa**

La redazione del presente Piano è articolata in più fasi successive e ha interessato differenti zone urbane ed elementi puntuali del territorio comunale di Andrano. L'intero territorio comprende due centri abitati, Andrano e la frazione di Castiglione d'Otranto e la località costiera Marina di Andrano a vocazione turistica, con presenza di case vacanze e stabilimenti balneari e servizi turistici. I due centri abitati di Andrano e Castiglione costituiscono due realtà urbane pressoché autonome e sono collegate dall'arteria extraurbana, la Strada Provinciale n. 85, che le collega alla Strada Statale 275.

La "scelta" degli elementi di indagine del presente piano è stata effettuata sulla base delle attività di vita sociale, lavorativa e di tempo libero delle due comunità. Attività che riguardano utilizzo dei vari uffici pubblici (uffici comunali, uffici postali/finanziari), servizi sanitari, servizi alla persona, trasporto pubblico, i luoghi dell'istruzione, quelli della fede religiosa (Andrano e Castiglione d'Otranto costituiscono due distinte parrocchie, quella di Sant'Andrea Apostolo, in Andrano, e quella di San Michele Arcangelo in Castiglione), infine ma non ultime quelle commerciali. Per quanto riguarda i servizi e funzioni prettamente offerti dall'amministrazione comunale, questi vengono svolti presso la sede comunale sita in Andrano che quindi viene raggiunta anche dagli abitanti di Castiglione con spostamenti di tipo veicolare.

Così la prima scelta per l'indagine è caduta sugli edifici di proprietà e/o di competenza comunale sede degli uffici comunali, quelli dell'istruzione e quelli dei servizi alla persona; nonché sulle aree urbane e sui percorsi di avvicinamento alle sedi di cui sopra e ai luoghi della fede; nonché le aree attrezzate a verde e parchi. Si possono così raggruppare:

1. gli edifici di proprietà/competenza comunale;
2. le aree urbane
3. gli itinerari
4. le aree verdi o parchi pubblici.

Si è proceduto utilizzando la Carta Tecnica Regionale delle rispettive aree di indagine e su queste sono state localizzate:

- a) le attività e le funzioni pubbliche e quelle di interesse pubblico,
- b) le aree urbane
- c) e sono stati identificati gli itinerari pedonali e veicolari di collegamento alle funzioni e servizi urbani.

Si sono prodotte n. 3 Tavole di inquadramento territoriale: la n. *A01\_Andrano* schematizza i luoghi presi in esame sul territorio di Andrano, la n. *A02\_Castiglione* quelli sul territorio di Castiglione d'Otranto ed infine la n. *A03\_Marina*, la Marina di Andrano.

## **Indagine diretta**

È stata svolta un'indagine diretta mediante rilevazioni metriche e fotografiche degli edifici e degli spazi urbani; in particolare gli edifici rilevati, sono:

per Andrano:

1. il Palazzo del Comune su Via Michelangelo e frontistante Piazza Unicef, con gli uffici comunali aperti al pubblico e tutte le altre funzioni ivi presenti
2. l'Istituto Comprensivo di Via del Mare
3. la scuola dell'infanzia in Via Pigafetta
4. il castello aragonese
5. la città della salute, sede degli ambulatori dei medici di famiglia
6. il cimitero

7. centro anziani (lascito Carrozzo)
8. il centro Diurno gestito dalla cooperativa L'Adelfia, in Via Pigafeta
9. la Sede del Parco Otranto – Santa Maria di Leuca
10. il campo sportivo

In accordo con gli organi di competenza e/o di proprietà, sarà interessante valutare altresì, visto che fanno parte della vita attiva della comunità andranese:

1. l'oratorio di Via del Mare, di competenza della parrocchia di Andrano, che vista la recente realizzazione sono, per quel che concerne la raggiungibilità, accessibili dal punto di vista motorio,
2. la Chiesa di sant'Andrea apostolo, in Piazza Castello, che dal punto di vista motorio è stata resa accessibile con una rampa posta a superamento del gradino della porta di ingresso laterale,
3. la Chiesa Madonna delle Grazie in Piazza Sicilia
4. il convento dei domenicani su via Roma e altri luoghi di culto
5. la scuola materna gestita dalle suore Pie Filippine
6. gli esercizi commerciali, tra cui il nuovo supermercato Famila lungo la strada provinciale 81 per Tricase, di recente realizzazione (da semplice occasionale fruitore, posso dire che sono rispettate le norme sull'accessibilità per quanto riguarda la raggiungibilità del supermercato almeno dal punto di vista motorio – assenza di significativi dislivelli – sono assenti invece accorgimenti che tengano conto della disabilità sensoriale. Eventualmente sarà da valutare la disposizione delle scaffalature e dei servizi presenti all'interno. Una riflessione andrebbe fatta sui parcheggi riservati in termini di quantità e disegno: sono n. 2 e vicino all'ingresso).

Per quanto riguarda invece gli itinerari di interesse e cioè i percorsi di raggiungimento degli edifici rilevati, nonché le aree urbane di socializzazione, sono:

1. l'area intorno al Palazzo Municipale e cioè Via Michelangelo, Piazza Unicef, Via Bramante, Via Bernini;
2. l'area intorno all'Istituto Comprensivo di Via del Mare, e cioè Via del Mare e Via Pretis;
3. via Roma, il tratto del centro storico con Piazza Indipendenza;
4. Via Cesare Battisti; il tratto che dall'incrocio con Via Firenze conduce a Piazza Indipendenza, presenta sul lato sinistro un tratto di marciapiede su cui sono piantati alcuni alberi;
5. Via Firenze;
6. Via della Repubblica;
7. Via Donatello;
8. Via Raffaello;
9. il tratto di strada provinciale n. 313 che conduce fino al cimitero, oggetto di recente restyling dal punto di vista della sua pedonalizzazione.

Nel gruppo delle aree verdi o parchi pubblici, si analizzeranno:

1. il parco Sandro Pertini, dietro il Castello

Per il centro di Castiglione d'Otranto, l'analisi ha interessato:

1. la scuola dell'Infanzia su Via Don Sturzo la cui sede è nel vecchio edificio scolastico; è in corso di apertura la sede di nuova realizzazione in via Grazia Deledda;
2. il cimitero.

Anche qui in accordo con gli organi di competenza e/o di proprietà, sarà interessante valutare altresì:

1. il Palazzo Bacile, di proprietà privata ed in fase di restauro;

2. la Chiesa di San Michele Arcangelo
3. Cappella Santa Maria Maddalena e altri luoghi di culto

Per quanto riguarda gli itinerari per raggiungere gli edifici rilevati e le aree urbane di socializzazione:

1. la piazza centrale, Piazza della Libertà
2. via Don Sturzo, che collega il vecchio palazzo scolastico con la piazza principale di Castiglione e quindi la Chiesa principale;
3. il tratto di strada provinciale n. 167 che conduce al cimitero
4. la strada denominata Via Luciano Manara che dalla piazza centrale conduce alla nuova scuola materna;
5. l'area intorno alla fermata delle Ferrovie Sud-Est

Nel gruppo delle aree verdi o parchi pubblici, si analizzeranno:

1. il parco comunale Renata Fonte, oggetto di recente interventi di restyling.

### **Metodologia**

La rilevazione, come accennato sopra, è stata effettuata con almeno un sopralluogo durante il quale si è compilato un questionario di supporto, sono stati rilevate le componenti edilizie utili a determinare l'accessibilità o meno ed effettuato un rilievo fotografico.

Per gli edifici, si è posta attenzione all'accesso pedonale:

- presenza o meno di dislivelli (con o senza rampe di raccordo);
- presenza o meno di un sistema di chiamata e tipologia;
- tipologia della porta di accesso e dimensione
- presenza o meno di segnaletica di orientamento e di percorsi tattili.

La valutazione di questi elementi determina la valutazione sulla raggiungibilità dell'edificio.

Raggiungibilità che non può discernere dalle caratteristiche dello spazio urbano intorno all'edificio:

- caratteristiche dei percorsi esterni, intorno all'edificio, come tipologia della pavimentazione, presenza o meno di dislivelli, presenza di segnaletica di orientamento;
- presenza o meno di posti auto e di posti auto riservati, nonché la qualità del percorso dal posto auto all'edificio.

Si è proceduto, poi, con la rilevazione all'interno dell'edificio sempre con rilevazioni metriche e fotografiche, ponendo l'attenzione su:

- qualità dei percorsi interni (dimensioni, tipo di pavimentazione);
- presenza o meno di dislivelli e di scivoli/rampe di raccordo
- tipologia e dimensioni delle porte interne
- collegamenti verticali (scale e ascensori/piattaforme elevatrici)
- servizi igienici e servizi igienici riservati
- segnaletica di orientamento e presenza o meno di percorsi tattili
- presenza o meno di ostacoli lungo i percorsi interni e lungo quelli per raggiungere le uscite di sicurezza
- caratteristiche tipologiche e dimensionali degli arredi e attrezzature all'interno degli ambienti.

Inoltre sono stati acquisiti alcuni progetti più recenti delle infrastrutture comunali.

I rilievi effettuati e restituiti sono stati rappresentati in tavole di dimensioni variabili in base alla scala di rappresentazione e all'elemento da rappresentare: formato minimo A3, fino al formato A0

quelle territoriali. Comunque, in caso di stampa, sono state predisposte per avere un formato A4 una volta piegate.

## 1. Analisi

Per quanto riguarda gli edifici, l'analisi è stata effettuata sulla base delle due principali attività di utilizzo degli stessi: la *raggiungibilità* dell'edificio oggetto di analisi e la sua *fruibilità* interna. La raggiungibilità è intesa come l'attività svolta dai cittadini, siano essi utenti o operatori, per entrare ed uscire dall'edificio; attività complementare alla *raggiungibilità veicolare* che invece è trattata nell'indagine dello spazio urbano intorno allo specifico edificio.

La fruibilità è l'attività svolta dalle stesse persone per fruire, in senso orizzontale e/o in senso verticale, sia dello spazio interno, che degli arredi e complementi che arricchiscono lo stesso spazio. Le attività della raggiungibilità e della fruibilità di cui sopra, sono state analizzate dal punto di vista motorio e dal punto di vista sensoriale, in modo apparentemente separato; da qui i due concetti dell'*accessibilità motoria* e dell'*accessibilità sensoriale*. Si tratta solamente di una semplificazione per facilitare il lavoro di analisi, quello di rappresentazione grafica delle criticità rilevate, ma può tornare utile nella programmazione degli interventi di adattamento e di soluzione delle criticità rilevate e rilevabili, da parte dell'Amministrazione Comunale.

I risultati sono stati sintetizzati in due tabelle, denominate rispettivamente "raggiungibilità" e "fruibilità interna" (le strutture evidenziate in giallo nelle tabelle non sono state ancora rilevate).

Per lo spazio urbano invece l'attenzione è stata posta per:

- marciapiedi (dimensioni, pendenza longitudinale, pendenza trasversale, raccordo con il piano stradale)
- percorsi pedonali (dislivelli, tipo di pavimentazione, orientamento)
- caratteristiche delle aree di aggregazione (orientamento, sedute, ombreggiamenti, ecc.)
- attraversamenti pedonali (sicurezza stradale, orientamento)

### 1.1 Edifici

Dalle analisi effettuate sugli edifici, si riscontrano criticità comuni a quasi tutti gli edifici e cioè:

1. servizio igienico, anche se presente, non adeguato per persone con disabilità motorie o in numero insufficiente per l'utenza che la struttura può ricevere;
2. segnaletica di orientamento inesistente o non visibile
3. assenza di percorsi tattilo-plantari e di accorgimenti per le disabilità sensoriali e cognitive, necessarie per l'orientamento in esterno al fine di individuare la struttura o l'edificio e per l'orientamento all'interno per una fruizione agevole e sicura degli ambienti interni da parte di un'utenza più ampia.
4. Rampe per il superamento dei dislivelli non sempre adeguate ai fini di agevolare il superamento in sicurezza.

### 1.2 Spazio urbano

Dalle analisi effettuate per lo spazio urbano, si riscontrano le seguenti criticità comuni:

1. parcheggi riservati non adeguati in numero o disegno della segnaletica orizzontale; spesso infatti si è riscontrato presenza di ostacolo dal lato guida che impedisce la discesa da parte di guidatore con disabilità, assenza di spazio necessario alla discesa da parte dello stesso guidatore, assenza di spazio retrostante per il carico/scarico della sedia a ruote;
2. segnaletica di orientamento inesistente o scarsa, soprattutto in ampi spazi urbani;

3. assenza di percorsi tattilo-plantari e di accorgimenti per le disabilità sensoriali e cognitive, necessarie per l'orientamento in esterno al fine di individuare la struttura o l'edificio di interesse;
4. assenza di scivoli di raccordo tra livello stradale e marciapiede, laddove presenti. Nei rispettivi centri storici di Andrano e Castiglione invece sono stati già realizzati nei diversi interventi messi in atto dall'Amministrazione comunale;
5. in alcuni casi, le panchine non hanno lo spazio laterale per l'accostamento di persona su sedia a ruote (soprattutto in località Marina di Andrano).

Si segnala invece l'intervento di piantumazione di piante di medio-alto fusto sulla parte pedonale di piazza Unicef, messo in atto dall'Amministrazione comunale nel mese corrente.

### **1.2.1 Strada Provinciale n. 81 e viabilità comunale**

La Strada Provinciale 81 per Tricase è un'arteria di collegamento dei comuni limitrofi e attraversa il centro abitato di Andrano per tutta la sua estensione. Da questa una maglia di infrastrutture comunali distribuisce le varie zone del paese. Due degli attraversamenti con le strade comunali, con Via Dante Alighieri e con Via Leonardo da Vinci, sono attrezzati con semaforo. Nessuno degli incroci tra la Strada Provinciale 81 e le vie comunali, presenta accorgimenti per l'attraversamento pedonale; si rilevano invece 3 attraversamenti pedonali rialzati lungo il tratto urbano della stessa Strada Provinciale e precisamente:

- procedendo da Nord verso Tricase un attraversamento nei pressi del civico 9, tra Via Gioberti e Via Paolo Sarpi. Criticità rilevate: dislivello tra attraversamento pedonale e marciapiedi laterali. Il marciapiede di sinistra, per la presenza del palo di segnalazione dell'attraversamento non ha le dimensioni adeguate per il passaggio di una sedia a ruote/passeggino. Assenza di illuminazione dell'attraversamento.
- Un attraversamento nei pressi del civico 132, prima dell'incrocio con Via Napoli-Via Ugo Foscolo. È presente una palina della fermata autolinee STP. Criticità rilevate: spazio tra attraversamento rialzato e banchina non adeguato al passaggio di una sedia a ruote/passeggino. Assenza di illuminazione.
- Un attraversamento nei pressi del civico 300 e del supermercato Famila. Criticità rilevate: mancato raccordo tra il livello dell'attraversamento e gli scivoli sui marciapiedi laterali. Il marciapiede di sinistra (sempre procedendo verso Tricase) non ha la larghezza adeguata a la passaggio di una sedia a ruote. Assenza di illuminazione.

La strada che direttamente dalla Strada Provinciale 81 conduce al Palazzo Comunale è Via Michelangelo, la quale presenta un tratto con pendenza eccessiva; per superare tale ostacolo le alternative per raggiungere gli uffici comunali e piazza castello possono essere o Via Firenze, in prossimità del Calvario, o Via Leonardo da Vinci o ancora la più periferica Via Donatello.

Sia per il territorio di Andrano e sia per quello di Castiglione, la quasi totalità delle strade pubbliche hanno pressoché le stesse caratteristiche e cioè prive di marciapiede rialzato rispetto al piano stradale, sono presenti le banchine al livello stradale, e dalla presenza degli accessi ai fabbricati residenziali, commerciali e/o di servizi. Fanno eccezione alcuni tratti stradali dei rispettivi centri storici.

### **1.2.1 Trasporto pubblico**

Sulla Strada Provinciale 81 che attraversa l'abitato di Andrano sono presenti due fermate del trasporto provinciale su gomma, oltre quella richiamata al punto precedente:

- a) una provenendo da Nord all'altezza del civico 26, segnalata su entrambi i lati dalla palina di fermata. Sulla sinistra è presente una tettoia con panchina. Criticità rilevate: spazio

inadeguato sulle banchine stradali per il passaggio di una sedia a ruote, assenza di attraversamento pedonale, assenza di illuminazione, assenza di accorgimenti per disabilità sensoriali (si da per scontato che le vetture utilizzate per il trasporto pubblico siano, o lo diventeranno, adatte al trasporto di persone con disabilità).

- b) Una seconda all'altezza del Calvario, segnalate sempre con due paline di fermata a sinistra e a destra. La tettoia con panchina è situata sulla sinistra. Si rilevano le stesse criticità di cui alla lettera a): spazio inadeguato sulle banchine stradali per il passaggio di una sedia a ruote, assenza di attraversamento pedonale, assenza di illuminazione, assenza di accorgimenti per disabilità sensoriali (si da per scontato che le vetture utilizzate per il trasporto pubblico siano, o lo diventeranno, adatte al trasporto di persone con disabilità).

A Castiglione invece si trova la fermata delle ferrovie locali Sud-Est "Andrano-Castiglione", al di fuori del centro abitato di Castiglione lungo la Strada Provinciale n.85. Il tratto extra urbano della provinciale 85 è stata oggetto di recente restyling che ha visto il rifacimento dei marciapiedi su entrambi i lati e la realizzazione di un attraversamento pedonale. Le criticità rilevate sono: alcuni passaggi stretti per il passaggio di una sedia a ruote per la presenza sul marciapiede di pali; mancato raccordo tra l'attraversamento pedonale e il livello dei marciapiedi laterali; passaggio pedonale non illuminato; assenza di accorgimenti per la disabilità sensoriale durante l'attraversamento di passi carrabili posti lungo il marciapiede (codici tattilo-plantari di "pericolo valicabile").

Per quanto riguarda il piazzale della stazione invece, le criticità rilevate sono: assenza di parcheggio riservato; assenza di segnaletica di orientamento per disabilità visive e sensoriali; anche se la stazione è chiusa, comunque si è rilevato un gradino di 6cm tra livello del piazzale e marciapiede intorno al fabbricato e uno di 3 cm tra lo stesso marciapiede e la porta di ingresso. Anche qui per l'adattamento della parte di pertinenza non comunale, si valuterà di concerto con l'ente gestore gli interventi che si renderanno necessari.

## 2. Progetto

Le risultanze delle indagini e rilievi effettuati hanno evidenziato delle criticità per l'accessibilità e la fruibilità delle strutture pubbliche e di interesse pubblico.

L'approccio al progetto si basa e si deve basare sui principi della Progettazione Universale e cioè *"la progettazione di prodotti, strutture, programmi e servizi utilizzabili da **tutte le persone**, nella misura più estesa possibile, senza il bisogno di adattamenti o di progettazioni specializzate"*.

Ecco enunciato il concetto che è alla dell'inclusione quando si tratta di progettare edifici, servizi, aree urbane, elementi di design e qualsiasi prodotto che interessa la sfera umana.

*E' concentrato in queste poche righe il principio fondante dell'inclusione quando si parla di progettare edifici, servizi, aree urbane, elementi di design e prodotti.*

Questo modo di pensare ha come riferimento ciascun individuo, non un target limitato di persone, senza distinzione di età, sesso e abilità.

In particolare l'Universal Design si basa su 7 principi:

1. Uso equo
2. Uso flessibile
3. Uso semplice ed intuitivo
4. Percettibilità delle informazioni
5. Tolleranza dell'errore
6. Contenimento dello sforzo fisico
7. Misure e spazi per l'avvicinamento all'uso.

La progettazione universale quindi non va intesa come mera accessibilità agli edifici, ma è un passaggio concettuale che pone la progettazione centrata sulla persona con un approccio olistico che possa soddisfare le esigenze e i gusti di tutte le persone, senza distinzioni di età, dimensioni e capacità.

La scelta delle tipologie di interventi proposte nelle tavole allegate deriva da considerazione fatte sulle analisi svolte sugli edifici e sugli spazi urbani, tenendo presente i principi sopra esposti e alla luce della normativa di settore. Ciò non toglie che sia necessario un approfondimento ed integrazione delle indicazioni proposte in seguito ad un confronto con le associazioni e con i cittadini che direttamente fruiscono e utilizzano gli spazi costruiti, i prodotti, i servizi ecc.; anzi è auspicabile il coinvolgimento di quante più persone possibili, di ogni età e con qualsiasi abilità per raggiungere lo scopo appunto della progettazione universale. In modo tale da raccogliere tutte le segnalazioni ed osservazioni da chi fruisce direttamente lo spazio, costruito ed urbano, i prodotti e i servizi e tenerle come base per la progettazione e programmazione degli interventi sia sull'esistente e sia sul nuovo.

## 2.1 Edifici

Si propongono alcuni interventi tipo per la risoluzione delle criticità riscontrate presso il Palazzo Municipale e l'area urbana esterna, presso l'Istituto Comprensivo di Via del Mare e l'area urbana esterna.

1. Per quanto riguarda i servizi igienici, anche laddove sono presenti, vanno analizzati attentamente in funzione della specifica tipologia, dimensione e funzione dell'edificio in cui vengono inseriti. In particolare e anche per fare un esempio, nel Palazzo Municipale si rileva un solo servizio igienico al Piano terra nonostante l'edificio sia di due piani ed ogni piano ospita funzioni differenti. Nelle tavole viene proposto un intervento di realizzazione di un servizio igienico al piano primo con due ipotesi di modifica dei bagni esistenti. Per cui si dovrà considerare la necessità o meno di prevedere servizi accessibili su più piani dell'edificio.  
Nel caso invece in cui ci siano più servizi accessibili, da considerare l'opportunità di differenziare i servizi, per esempio dare l'opportunità di accostamento al wc a destra e a sinistra, sanitari dedicati e/o standard per tenere conto delle diverse esigenze di chi utilizza i servizi (un esempio che merita menzione è un dei servizi igienici presente nella struttura gestita dalla Coop. L'Adelfia in via Pigafetta ad Andrano, in cui sono presenti contemporaneamente un wc normale ed un wc dedicato; è vero che la dimensione della stanza da bagno lo permette). Valutazione attenta della collocazione del wc con accesso da locali non distinti per genere, in modo da consentire l'accompagnamento. Una nota è da fare sugli edifici scolastici, in cui spesso per rispettare la normativa sull'abbattimento delle barriere architettoniche i servizi igienici dedicati hanno il wc alto da 45-50cm; soprattutto negli asili nido o scuole materne il wc chiamato "da disabili" è difficilmente utilizzabile dai bambini con disabilità. Pertanto è necessario condurre valutazioni puntuali al fine di trovare soluzioni che si adattano alle esigenze dei singoli fruitori ai quali la funzione dello specifico edificio è rivolta. Nel caso appena richiamato una soluzione può essere quella di utilizzare un wc normale e/o per bambini e, all'occorrenza, utilizzare un rialzo-wc per rispondere ad altre esigenze. Oltre a quella di prevedere due servizi separati, uno per i docenti e uno per gli alunni.
2. In nessuno degli edifici analizzati si rilevano accorgimenti o misure per agevolare l'orientamento da parte di persone con disabilità sensoriali. La normativa impone per tutti gli edifici di segnalare l'inizio e a fine delle scale, la presenza dell'ascensore/piattaforma elevatrice e apporre mappe tattili al di fuori dei servizi igienici per indicare la distribuzione dei sanitari e degli accessori. Ad eccezione dell'Istituto Comprensivo di Via del Mare per il quale è presente una pista tattile sul marciapiede esterno e fino alla scala esterna di accesso, anche se secondo quanto prescrive la normativa sulle piste tattili necessita di un adeguamento. È del tutto assente, invece, qualsiasi segnaletica di orientamento all'interno dell'edificio.



3. Per quanto riguarda le rampe per il superamento dei dislivelli, la normativa impone delle caratteristiche che devono avere, per essere percorse in sicurezza. Pone un limite alla pendenza della rampa, prevede un parapetto con corrimano su entrambi i lati ovvero, nel caso di ringhiera laterale, un cordolo laterale di 10cm di altezza, ecc. La scelta progettuale della pendenza e della lunghezza, caratteristiche in funzione una dell'altra, è in rapporto alla capacità di chi la percorre di superarla e di percorrerla senza affaticamento: da qui è chiaro come quanto più basso è il valore della pendenza tanto più è ci si rivolge ad un'utenza più ampia. Non in tutti gli edifici le rampe rispettano i requisiti normativi, come nel caso della rampa esterna del Palazzo Comunale che risulta senza protezione laterale; corrimano inesistenti o non adeguati sia per le rampe che per le scale; pendenza di rampa eccessiva, come nel caso della struttura gestita dalla Coop. L'Adelfia in Via Pigafetta ad Andrano; presenza di gradino nel raccordo tra la rampa ed il piano orizzontale, assenza di rampa.
4. Oltre alla segnaletica di orientamento e alle mappe tattili negli edifici pubblici amministrativi, di istruzione e di servizi, meritano interesse i monumenti presenti sul territorio (Castello in Andrano, Chiesa di San'Andrea, Convento dei domenicani, Chiesa Madonna delle Grazie, Palazzo Basile in Castiglione d'Otranto, Chiesa di San Michele Arcangelo, ecc.) e l'opportunità di farli conoscere anche attraverso mappe tattili che descrivano l'edificio nella sua configurazione planimetrica, nel particolare decorativo e ne "raccontino" la storia con descrizione anche in Braille. Mappe da installare nei pressi di ogni monumento e renderla individuabile e soprattutto fruibile da persone sia con disabilità visive, sia motorie.

## **2.2 Spazio urbano**

### **2.2.1 Parcheggi riservati**

Al fine di consentire alle persone con disabilità di accedere ai luoghi pubblici in autonomia e/o in sicurezza, in base alla patologia e quadro funzionale, i parcheggi riservati saranno previsti nei pressi dell'ingresso agli edifici e luoghi pubblici o aperti al pubblico e in aderenza ai percorsi pedonali. Inoltre per agevolare la manovra di ingresso e di uscita dal veicolo, si deve prevedere uno spazio libero accanto ai parcheggi e possibilmente coperto per tenere conto delle comuni condizioni atmosferiche.

Il DMLLPP 236/89 fissa la quantità minima in n. 1 parcheggio riservato ogni 50 o frazione di 50, di larghezza non inferiore a 3,20m. Il DPR 503/96 fissa la lunghezza minima del parcheggio in 6,00m nel caso di stalli paralleli al senso di marcia, per consentire il passaggio di una sedia a ruote tra un veicolo e l'altro, mentre la larghezza può essere uguale a quella di uno stallone comune. Va precisato in questo caso, che comunque deve essere considerato uno spazio libero per le operazioni di trasferimento ai due lati del veicolo, in quanto chi fruisce del parcheggio può essere persona con disabilità il guidatore ovvero il passeggero. Il livello dei posti auto, nel caso, saranno raccordati con il livello dei percorsi pedonali con scivoli. Inoltre i posti riservati possono essere delimitati da appositi dissuasori.

### **2.2.2 Percorsi esterni e pavimentazione**

Si riportano di seguito alcuni articoli del DMLLPP. 236/89 riguardo gli elementi dello spazio urbano in quanto spazi esterni:

#### *4.2.1. Percorsi.*

*Negli spazi esterni e sino agli accessi degli edifici deve essere previsto almeno un percorso preferibilmente in piano con caratteristiche tali da consentire la mobilità delle persone con ridotte o impedito capacità motorie, e che assicuri loro la utilizzabilità diretta delle*

*attrezzature dei parcheggi e dei servizi posti all'esterno, ove previsti.*

*I percorsi devono presentare un andamento quanto più possibile semplice e regolare in relazione alle principali direttrici di accesso ed essere privi di strozzature, arredi, ostacoli di qualsiasi natura che riducano la larghezza utile di passaggio o che possano causare infortuni. La loro larghezza deve essere tale da garantire la mobilità nonché, in punti non eccessivamente distanti tra loro, anche l'inversione di marcia da parte di una persona su sedia a ruote.*

*Quando un percorso pedonale sia adiacente a zone non pavimentate, è necessario prevedere un ciglio da realizzare con materiale atto ad assicurare l'immediata percezione visiva nonché acustica se percorso con bastone.*

*Le eventuali variazioni di livello dei percorsi devono essere raccordate con lievi pendenze ovvero superate mediante rampe in presenza o meno di eventuali gradini ed evidenziate con variazioni cromatiche.*

*In particolare, 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.*

*Le intersezioni tra percorsi pedonali e zone carrabili devono essere opportunamente segnalate anche ai non vedenti.*

*(Per le specifiche [vedi 8.2.1](#)).*

#### **8.2.1. Percorsi.**

*Il percorso pedonale deve avere una larghezza minima di 90 cm ed avere, per consentire l'inversione di marcia da parte di persona su sedia a ruote, allargamenti del percorso, da realizzare almeno in piano, ogni 10 m di sviluppo lineare (per le dimensioni vedi punto 8.0.2 - Spazi di manovra).*

*Qualsiasi cambio di direzione rispetto al percorso rettilineo deve avvenire in piano; ove sia indispensabile effettuare svolte ortogonali al verso di marcia, la zona interessata alla svolta, per almeno 1,70 m su ciascun lato a partire dal vertice più esterno, deve risultare in piano e priva di qualsiasi interruzione.*

*Ove sia necessario prevedere un ciglio, questo deve essere sopraelevato di 10 cm dal calpestio, essere differenziato per materiale e colore dalla pavimentazione del percorso, non essere a spigoli vivi ed essere interrotto almeno ogni 10 m da varchi che consentano l'accesso alle zone adiacenti non pavimentate.*

*La pendenza longitudinale non deve superare di norma il 5%; ove ciò non sia possibile, sono ammesse pendenze superiori, purché realizzate in conformità a quanto previsto al punto 8.1.11.*

*Per pendenze del 5% è necessario prevedere un ripiano orizzontale di sosta, di profondità almeno 1,50 m, ogni 15 m di lunghezza del percorso; per pendenze superiori tale lunghezza deve proporzionalmente ridursi fino alla misura di 10 m per una pendenza dell'8%.*

*La pendenza trasversale massima ammissibile è dell'1%.*

*In presenza di contropendenze al termine di un percorso inclinato o di un raccordo tra percorso e livello stradale, la somma delle due pendenze rispetto al piano orizzontale deve essere inferiore al 22%.*

*Il dislivello ottimale tra il piano del percorso ed il piano del terreno o delle zone carrabili ad esso adiacenti è di 2,5 cm.*

*Allorquando il percorso si raccorda con il livello stradale o è interrotto da un passo carrabile, sono ammesse brevi rampe di pendenza non superiore al 15% per un dislivello massimo di 15 cm.*

*Fino ad un'altezza minima di 2,10 m dal calpestio, non devono esistere ostacoli di nessun genere, quali tabelle segnaletiche o elementi sporgenti dai fabbricati, che possono essere causa di infortunio ad una persona in movimento.*

#### 4.2.2. Pavimentazione.

La pavimentazione del percorso pedonale deve essere antisdrucchiolevole. Eventuali differenze di livello tra gli elementi costituenti una pavimentazione devono essere contenute in maniera tale da non costituire ostacolo al transito di una persona su sedia a ruote.

I grigliati utilizzati nei calpestii debbono avere maglie con vuoti tali da non costituire ostacolo o pericolo, rispetto a ruote, bastoni di sostegno, e simili.

(Per le specifiche [vedi 8.2.2](#)).

#### 8.2.2. Pavimentazioni.

Per pavimentazione antisdrucchiolevole si intende una pavimentazione realizzata con materiali il cui coefficiente di attrito, misurato secondo il metodo della British Ceramic Research Association Ltd.

(B.C.R.A.) Rep. CEC. 6-81, sia superiore ai seguenti valori:

- 0,40 per elemento scivolante cuoio su pavimentazione asciutta;

- 0,40 per elemento scivolante gomma dura standard su pavimentazione bagnata.

I valori di attrito predetto non devono essere modificati dall'apposizione di strati di finitura lucidanti o di protezione che, se previsti, devono essere applicati sui materiali stessi prima della prova.

Le ipotesi di condizione della pavimentazione (asciutta o bagnata) debbono essere assunte in base alle condizioni normali del luogo ove sia posta in opera.

Gli strati di supporto della pavimentazione devono essere idonei a sopportare nel tempo la pavimentazione ed i sovraccarichi previsti nonché ad assicurare il bloccaggio duraturo degli elementi costituenti la pavimentazione stessa.

Gli elementi costituenti una pavimentazione devono presentare giunture inferiori a 5 mm, stilate con materiali durevoli, essere piani con eventuali risalti di spessore non superiore a mm 2.

I grigliati inseriti nella pavimentazione devono essere realizzati con maglie non attraversabili da una sfera di 2 cm di diametro; i grigliati ad elementi paralleli devono comunque essere posti con gli elementi ortogonali al verso di marcia.

#### 4.3. Segnaletica.

Nelle unità immobiliari e negli spazi esterni accessibili devono essere installati, in posizioni tali da essere agevolmente visibili, cartelli di indicazione che facilitino l'orientamento e la fruizione degli spazi costruiti e che forniscano una adeguata informazione sull'esistenza degli accorgimenti previsti per l'accessibilità di persone ad impedite o ridotte capacità motorie; in tale caso i cartelli indicatori devono riportare anche il simbolo internazionale di accessibilità di cui all'art. 2 del d.P.R. 27 aprile 1978, n. 384 (ora [d.P.R. 24 luglio 1996, n. 503 - n.d.r.](#))

I numeri civici, le targhe e i contrassegni di altro tipo devono essere facilmente leggibili.

Negli edifici aperti al pubblico deve essere predisposta una adeguata segnaletica che indichi le attività principali ivi svolte ed i percorsi necessari per raggiungerle.

Per i non vedenti è opportuno predisporre apparecchi fonici per dette indicazioni, ovvero tabelle integrative con scritte in Braille.

Per facilitarne l'orientamento è necessario prevedere punti di riferimento ben riconoscibili in quantità sufficiente ed in posizione adeguata.

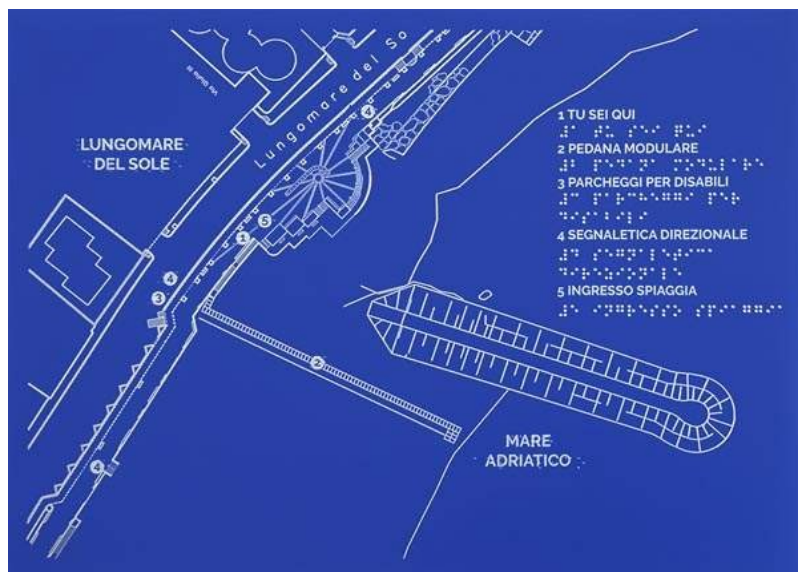
In generale, ogni situazione di pericolo dev'essere resa immediatamente avvertibile anche tramite accorgimenti e mezzi riferibili sia alle percezioni acustiche che a quelle visive.

### 2.2.3 Marina di Andrano

Per lo spazio esterno valgono le considerazioni fatte al punto precedente riguardo allo spazio urbano in riferimento ai parcheggi, ai percorsi, ai dislivelli e l'orientamento. In particolare per quest'ultimo da porre attenzione alla collocazione delle mappe tattili con riproduzione schematica del paesaggio, dei percorsi pedonali, dei servizi, dei punti ristoro, ecc. ecc. Secondo la discrezione dell'autore e prima ancora di un confronto con i cittadini e/o turisti e associazioni, sarà utile prevedere almeno una mappa tattile per ogni località utilizzata per la discesa al mare (Località Grotta Verde, Località Fiume, Località Botte, Località Porto, ecc.) su cui verrà rappresentato schematicamente e descritto anche in braille, il parcheggio riservato e i parcheggi in genere, la discesa al mare (nel caso della botte anche la "spiaggia" accessibile), il lungomare, i servizi presenti, i bagni pubblici e i chioschi, oltre la posizione della mappa. Inoltre sul lungomare e su Viale Europa, almeno una mappa che rappresenti e descriva il paesaggio (esempio: mappa tattile rivolta verso Castro e che schematicamente rappresenti e descriva la posizione del mare, la località turistica di Castro, Santa Cesarea Terme, oltre gli elementi più importanti vicini, come posizione della mappa, lungomare, ecc.)



Immagine che raffigura la rappresentazione del paesaggio. In questo caso è un panorama di montagna, ma da l'idea di come rappresentare il paesaggio "visibile" dal lungomare di Andrano, nel punto in cui si vedono Castro e Santa Cesarea. Può essere in monocromia o policromia, comunque con gli elementi essenziali in rilievo e descrizioni in rilievo e Braille. Immagine tratta da <https://www.handysystems.cloud>



Esempio di mappa tattile che descriva la singola località di mare (Grotta Verde, Botte, ecc.) e i servizi presenti. Può essere in monocromia o policromia, comunque con gli elementi essenziali in rilievo e descrizioni in rilievo e Braille. *Immagine tratta da <https://www.handysystems.cloud>*

## 2.3 Oltre gli edifici e lo spazio urbano

L'inclusione è un concetto che deve tenere conto di qualsiasi aspetto della sfera umana e non solo dello spazio costruito. Quindi deve essere alla base della "progettazione" per esempio del sistema di informazione, cioè i prodotti con cui l'amministrazione comunale comunica con i cittadini (pubblicazioni, pannelli informativi, brochure, ecc.); oppure quando si progetta il sito internet dell'amministrazione o quando ne viene effettuata una pubblicazione o aggiornamento.

### 2.3.1 Comunicazione: il testo scritto

Per leggibilità si intende la condizione per cui un testo scritto è facile da leggere, da decifrare e da comprendere. La definizione generale include correttamente anche i problemi legati alla comprensione del testo, ossia alla leggibilità linguistica: l'uso della lingua in tutte le sue componenti, la scelta dei termini, la sintassi impiegata, l'articolazione dei contenuti. Ma in questo ambito tratteremo la *leggibilità grafica*, ossia sulla facilità di individuare, riconoscere, decifrare la comunicazione che si basa su simboli e caratteri. Siamo ormai consapevoli che esiste una buona fascia di popolazione che presenta una minorazione visiva ma che non viene considerata disabile, pensiamo a quanti di noi porta gli occhiali senza essere disabili visivi. Ma non è detto che questa minorazione possa creare qualche disagio; in alcuni casi l'approccio alla lettura può essere più difficile e faticoso a tal punto da portare l'utente a rassegnarsi e a rinunciare alla lettura o all'uso dello strumento. Oppure i problemi di leggibilità possono costituire una vera e propria barriera che impedisce l'utilizzo autonomo di alcuni prodotti o l'accesso alle informazioni. Il confine tra le due diverse situazioni (difficoltà e barriera) non è sempre netto. A volte i problemi si manifestano solo in certe circostanze di tipo ambientale (ad esempio quando c'è poca luce) o personale (quando si è particolarmente stanchi).

La leggibilità può essere resa difficoltosa o impossibile da diversi fattori:

- *dimensione del carattere;*
- *contrasto testo/sfondo e contrasto cromatico;*
- *interferenza con lo sfondo;*
- *tipo di carattere;*
- *testo maiuscolo;*
- *spaziatura del testo e organizzazione della pagina;*
- *supporti.*

Per quanto riguarda la dimensione del carattere ovviamente questo può variare in base alla distanza da cui viene eseguita la lettura dello strumento.

Il contrasto è la differenza di luminosità tra i caratteri e lo sfondo ed è uno dei fattori che maggiormente incidono sulla leggibilità di un testo scritto, nonché sul riconoscimento, in vari contesti, di informazioni basate su segnali visivi. Come per gli altri fattori di leggibilità è difficile definire qual è il contrasto minimo necessario per non creare *disagio* nei lettori normali o *barriera* in quelli già in difficoltà. Non è possibile, innanzitutto, isolare il problema: entrano in gioco infatti sia altri fattori di leggibilità, ad esempio la dimensione, la forma e lo spessore dei caratteri, sia la lunghezza e la complessità del testo.

Nella tabella seguente sono riportate alcune combinazioni possibili con testo e sfondo in scala di grigi. I numeri a sinistra per il testo, e in alto per lo sfondo, indicano l'intensità del grigio, ossia la percentuale di spazio coperta dal colore nero.

	0%	10%	30%	50%	70%	90%	100%
0%		Abc	Abc	Abc	Abc	Abc	Abc
10%	Abc		Abc	Abc	Abc	Abc	Abc
20%	Abc	Abc	Abc	Abc	Abc	Abc	Abc
30%	Abc	Abc		Abc	Abc	Abc	Abc
40%	Abc	Abc	Abc	Abc	Abc	Abc	Abc
50%	Abc	Abc	Abc		Abc	Abc	Abc
60%	Abc	Abc	Abc	Abc	Abc	Abc	Abc
70%	Abc	Abc	Abc	Abc		Abc	Abc
80%	Abc	Abc	Abc	Abc	Abc	Abc	Abc
90%	Abc	Abc	Abc	Abc	Abc		Abc
100%	Abc	Abc	Abc	Abc	Abc	Abc	

Nonostante solo la diagonale centrale (stessa gradazione di grigio per testo e sfondo) sia completamente inaccessibile ad un normovedente, si può identificare un'area assai più ampia con difficoltà di lettura più o meno marcate. Solo le combinazioni estreme, in alto a destra e in basso a sinistra, possono dirsi veramente fruibili da tutti.



Il problema del contrasto riguarda inoltre i testi a colori, anche se in questo caso sarà necessario distinguere tra il contrasto di luminosità (o semplicemente contrasto) e il contrasto cromatico.

	Delitto e castigo	Orgoglio e pregiudizio	L'isola del tesoro	La linea d'ombra	Oliver Twist	Vita dei campi
Resurrezione		La certosa di Parma	Madame Bovary	Guerra e pace	Robinson Crusoe	Il piacere
Le mille e una Notte	Le affinità elettive		La zingari	L'obol	I fratelli Karamazov	Moby Dick
Umiliati e offesi	I promessi sposi	Il frate		Il medico	Ritratto di signora	I fiori del male
Lord Jim	America	La ombra e	Il pianto		La nausea	Faust
Gargantua e Pantagruel	Le anime morte	Cime tempestose	I tre moschettieri	I figli del capitano		Manon Lescaut
Dalla notte al mattino	Il ritratto di Dorian Gray	I Malavoglia	I demoni	Lo Spleen di Parigi	Il paese del	

Per quanto riguarda l'interferenza con lo sfondo, oggi i moderni metodi di composizione tipografica permettono di sovrapporre un testo su un'immagine molto semplicemente, però l'uso maldestro di questa tecnica può creare diversi problemi di leggibilità, creando a volte una vera e propria barriera per il lettore con disabilità visive. In generale, uno sfondo non uniforme ostacola la percezione del testo grafico, creando interferenze che rendono più difficoltosa la lettura. L'entità del problema deriva da vari fattori: la qualità dell'immagine di sfondo e le dimensioni dei caratteri del testo, soprattutto quando queste sono simili alle dimensioni degli elementi strutturali dell'immagine di sfondo.

I caratteri maggiormente utilizzati oggi nella composizione tipografica sono frutto di secoli di ricerca, empirica ma anche sperimentale, e hanno raggiunto senza dubbio un elevato livello di qualità grafica e percettiva. Essi vengono comunemente classificati in due grandi famiglie: serif e sans-serif (con grazie e senza grazie). I caratteri serif sono caratterizzati da dei trattini (grazie, o serif, appunto) più o meno elaborati in chiusura delle aste, mentre i sans-serif, o bastoni, sono privi di fregi. La scelta tra l'uso di un font appartenente ad una o all'altra famiglia di caratteri non è semplice. Generalmente si ritiene che caratteri sans-serif siano più leggibili singolarmente o in frasi di poche parole, mentre i serif siano più leggibili per testi lunghi. Le grazie, infatti, aiutano a determinare la forma della lettera e facilitano la lettura di testi lunghi. Ma non per tutti è così. Le

scelta del carattere dipende sia da fattori fisiologici (l'acuità visiva del lettore e la capacità dell'occhio a coglierli), sia da fattori culturali e ambientali (l'abitudine a questo o quel segno, il gusto, le abitudini sociali). Assai rilevante è anche il contesto (tipo di documento, modalità di lettura) e il supporto su cui verrà scritto.

È opinione abbastanza diffusa che un testo tutto maiuscolo faciliti la lettura. In realtà questo sistema di scrittura si rivela vantaggioso solo per persone con scarsa familiarità con la lettura o con marcate difficoltà di discriminazione visiva, poiché il numero complessivo di simboli da riconoscere è assai più ridotto rispetto ad un testo maiuscolo-minuscolo: i caratteri usati sono infatti circa la metà e le coppie simili, tra le quali è possibile confondersi, davvero poche: O-D, O-Q, C-G... Anche per questo motivo il testo tutto maiuscolo viene spesso preferito nelle pubblicazioni destinate ai bambini che stanno imparando o che hanno imparato da poco a leggere. Per lettori di medie capacità, com'è la stragrande maggioranza della popolazione adulta di un paese industrializzato, il testo misto, minuscolo con eventuali iniziali maiuscole, offre una quantità di informazioni assai maggiore e viene quindi riconosciuto e analizzato molto più velocemente.

I caratteri, le parole, le righe di un testo non devono essere troppo accostati né troppo lontani tra loro. L'arte tipografica ha analizzato da lungo tempo il problema trovando soluzioni equilibrate e funzionali per la leggibilità. Esse sono inserite oggi nelle regole di composizione gestite automaticamente dai vari sistemi di impaginazione elettronica e anche per questo motivo i problemi di leggibilità legati a questo fattore sono per fortuna abbastanza rari. Le lettere troppo ravvicinate creano problemi quando diventa difficile riconoscere i singoli elementi grafici. Lo spazio tra le parole è indispensabile per identificarne la forma e quindi riconoscerle all'interno della sequenza di lettura. Esso deve essere significativamente più marcato rispetto a quello che separa le lettere al loro interno. Anche uno spazio eccessivo tra una parola e l'altra può creare problemi. Un errore di impaginazione abbastanza frequente si ha con testi giustificati (ossia allineati sia a destra che a sinistra) contenuti in una colonna relativamente stretta; se il testo non è organizzato con cura, è facile che rimangano spazi enormi tra una parola e l'altra con grossi problemi per la lettura. Assai più frequente sono invece i problemi di leggibilità legati alla spaziatura di un testo all'interno di un bordo o una cornice, ad esempio in una cella di una tabella o in un riquadro informativo. Il testo che tocca il bordo è di difficile identificazione, soprattutto quando il bordo ha lo stesso colore dei caratteri.

Dal punto di vista dell'organizzazione della pagina, i problemi maggiori li hanno soprattutto le persone con un limitato campo visivo, ossia coloro che possono vedere di volta in volta solo una ristretta porzione della pagina. Per loro molti dei riferimenti spaziali che consentono ai lettori di orientarsi e spostarsi nella pagina, in particolare quelli derivanti dalla sua visione globale, sono fortemente compromessi. Per ridurre questi problemi vanno evitate pagine percettivamente troppo uniformi e prive di punti di riferimento visivi. È quindi utile spezzare l'omogeneità grafica del testo con qualche accorgimento idoneo, come opportuni salti di riga, rientri all'inizio dei paragrafi, spazio aumentato tra gli stessi paragrafi. Le difficoltà legate al salto di riga aumentano di molto quando le righe sono troppo lunghe: è certamente preferibile in questi casi organizzare la pagina in colonne, purché esse siano chiaramente identificabili.



Infine, la leggibilità di un testo dipende in certa misura anche dal tipo di supporto su cui esso viene stampato. I problemi maggiori riguardano effetti di trasparenza e di riflessione, ed entrambi possono provocare pesanti disturbi alla lettura. Naturalmente il problema è tanto più grave quanto più ridotte sono le dimensioni del testo. Una buona carta opaca, sufficientemente spessa, rappresenta la soluzione ideale per le pubblicazioni prevalentemente testuali, mentre la carta lucida andrebbe usata solamente per quelle basate su immagini e fotografie. Il problema dei materiali di supporto non riguarda solo la carta stampata. Gli stessi problemi (trasparenza e riflessione) si possono incontrare anche in strumenti tecnologici di uso comune. Altro punto importante riguarda l'informazione e la segnaletica pubblica esterna: insegne, cartelli, tabelloni e altro. Molti problemi nascono anche in questo caso dall'uso di materiali traslucidi, trasparenti e riflettenti, soprattutto se non si è in grado di controllare adeguatamente l'incidenza dell'illuminazione in tutti i momenti della giornata. È infatti necessario valutare la qualità dei supporti in diverse condizioni ambientali (illuminazione, riflessi, rischi di abbagliamento) considerando che spesso l'utente è costretto a leggere il testo da una posizione obbligata e non può spostarsi o cambiare l'angolazione rispetto alla sorgente luminosa come cerca di fare in genere, in caso di problemi dovuti ai riflessi, con i documenti su carta o con oggetti di piccole dimensioni.

**RAGGIUNGIBILITA' DEGLI EDIFICI DI PROPRIETA' COMUNALE**

			N. Piani	Presenza di scale accesso	Presenza di rampe accesso	Presenza di ascensore	Fabbricato al piano terra	Note	ACCESSIBILITA' MOTORIA	ACCESSIBILITA' SENSORIALE
1	PALAZZO COMUNALE		2							
1.1	Polizia Locale	Via Michelangelo 25		X	X				SI' *	NO
1.2	Biblioteca - Sala Conferenze	Via Michelangelo 25		X	X				SI' *	NO
1.3	DS/DM	Via Michelangelo 25		X	X				SI' *	NO
1.4	GUS	Via Michelangelo 25		X	X				SI' *	NO
1.5	Pro loco	Via Michelangelo 25		X	X				SI' *	NO
1.6	Ufficio Protezione Civile	Via Michelangelo 25		X	X				SI' *	NO
1.7	LUG	Via Michelangelo 25		X	X				SI' *	NO
1.8	Ufficio del Sindaco	Via Michelangelo 25		X	X	X			SI' *	NO
1.9	Sala Giunta e riunioni	Via Michelangelo 25		X	X	X			SI' *	NO
1.10	Ufficio Segretario del Sindaco	Via Michelangelo 25		X	X	X			SI' *	NO
1.11	Uffici Comunali	Via Michelangelo 25		X	X	X			SI' *	NO

1.12	Ripartizione tecnica	Via Michelangelo 25		X	X	X			SI' *	NO
1.13	CITTA' DELLA SALUTE	Via G. L. Bernini					X		SI'	NO
1.14	CENTRO ANZIANI	Via Bramante					X		SI'	NO
2	CASTELLO	Piazza Castello	2							
2.1	Piano terra								SI'	NO
2.2	Piano Primo			X		X			SI'	SI'
3	SCUOLE									
3.1	Scuola di Infanzia	Via Antonio Pigafetta	1	X	X				SI' <sup>1</sup>	NO
3.2	Scuola di Infanzia "Don Sturzo"	Castiglione	1	X	X				PARZIALE <sup>2</sup>	NO
3.3	Istituto Comprensivo	Via Provinciale del Mare	2	X	X	X			SI'	SI' <sup>3</sup>
4	CENTRO DIURNO (L'ADELFIA)	Via Antonio Pigafetta, ANDRANO	1	1	1				NO <sup>4</sup>	NO
5	CENTRO DIURNO (L'ADELFIA)	Via F.lli Cervi, CASTIGLIONE								
6	CENTRO MINORI (lascito Carrozzo)									
7	CIMITERO DI ANDRANO									
7.1	Cimitero Vecchio	Via Provinciale del Mito	1				X		SI'	NO

7.2	Cimitero Nuovo	Via Provinciale del Mito	1		X				SI <sup>5</sup>	NO
7.3	CIMITERO DI CASTIGLIONE		1				X		SI'	NO
8	EDIFICI VARI									
8.1	Sede Ente Parco Otranto-S.Maria di Leuca									NO
8.2	Ufficio postale 8 (Andrano)		1	X	X					NO
8.3	Stazione FSE (Castiglione-Andrano)							La stazione è chiusa	SI <sup>6</sup>	NO
9	CAMPO SPORTIVO									NO

\* con riserva

<sup>1</sup> Su spazio urbano presenza di risalto dovuto a disconnessione tra il vialetto di ingresso ed il piano stradale

<sup>2</sup> La pendenza della rampa di accesso all'edificio risulta inferiore al 7% circa, ma nel cambio di direzione tra il tratto rettilineo e quello curvilineo non c'è nessun raccordo in piano (pianerottolo): ciò costringe la persona su sedia a ruote a svoltare contemporaneamente alla marcia.

<sup>3</sup> La pista tattile è presente fino alla rampa di 3 gradini di accesso

<sup>4</sup> Dal marciapiede 2 entrate, una carrabile ed una pedonale. All'ingresso pedonale è presente il campanello ad un'altezza di 96cm da terra; presenza di gradino variabile da 4cm a 9cm con il marciapiede pubblico. In corrispondenza del cancello carrabile, presente di scivolo di raccordo tra il piano stradale e marciapiede: la lunghezza dello scivolo occupa tutta la larghezza dello stesso marciapiede, senza possibilità di raggiungere l'ingresso pedonale.

La rampa presente che collega il cortile con il livello d'ingresso all'edificio ha una pendenza del 21% circa.

<sup>5</sup> La rampa di raccordo tra il livello del cancello e l'atrio esterno del cimitero ha una pendenza di circa l'11% con uno sviluppo lineare di 2,10m, rispettando quindi i limiti dei valori della pendenza imposti dall'art. 8.1.11 del DMILLPP 236/89. Non è felice il raccordo tra la stessa rampa e il pavimento dell'atrio, in quanto è risolto con un risalto che rende difficoltoso il passaggio da parte di persona con sedia a ruote, sia in salita che in discesa.

Il cimitero vecchio è adiacente a quello nuovo e sono collegati da uno scivolo con pendenza di circa il 5% e rispetta gli altri requisiti previsti dal DMILLPP 236/89 per le rampe, tranne che per i corrimano di cui ne è priva.

<sup>6</sup> Limitatamente al binario, in quanto è attiva solo la fermata, mentre la stazione è chiusa. Fondo in asfalto parzialmente disconnesso

**FRUIBILITA' INTERNA DEGLI EDIFICI DI PROPRIETA' COMUNALE**

			N. Piani	Presenza di dislivelli interni	Presenza di rampe interne	Presenza di ascensore	Bagni riservati	Piste tattili	Segnaletica	Note	ACCESSIBILITA' MOTORIA	ACCESSIBILITA' SENSORIALE
1	PALAZZO COMUNALE		2									
	Piano Rialzato			X	X		X					
1.1	Polizia Locale	Via Michelangelo 25									SI'	NO
1.2	Biblioteca Sala Conferenze	Via Michelangelo 25									SI'	NO
1.3	DS/DM	Via Michelangelo 25									SI'	NO
1.4	GUS	Via Michelangelo 25									SI'	NO
1.5	Pro loco	Via Michelangelo 25									SI'	NO
1.6	Ufficio Protezione Civile	Via Michelangelo 25									SI'	NO
1.7	LUG	Via Michelangelo 25									SI'	NO
	Primo Piano					X						
1.8	Ufficio del Sindaco	Via Michelangelo 25									SI' <sup>1</sup>	NO
1.9	Sala Giunta e riunioni	Via Michelangelo 25									SI' <sup>1</sup>	NO
1.10	Ufficio Segretario del Sindaco	Via Michelangelo 25									SI' <sup>1</sup>	NO



7.1	Cimitero Vecchio	Via Provinciale del Mito	1								SI'	NN
7.2	Cimitero Nuovo	Via Provinciale del Mito	1	X	X						SI' <sup>4</sup>	NN
7.3	CIMITERO DI CASTIGLIONE		1	X						5	PARZIALE	NN
8 EDIFICI VARI												
8.1	Sede Ente Parco Otranto-S.Maria di Leuca											NO
8.2	Ufficio postale 8 (Andrano)		1								manca arredo accessibile	NO NO
8.3	Stazione FSE (Castiglione-Andrano)										L'unico servizio igienico presente sulla banchina è chiuso	La stazione è chiusa NO NO
9 CAMPO SPORTIVO												
9	CAMPO SPORTIVO											NO

NN Non Necessario

<sup>1</sup> Al piano assenza di bagno riservato alle persone con disabilità

<sup>2</sup> La pista tattile conduce unicamente dalla porta di ingresso fino alla piattaforma elevatrice

<sup>3</sup> Presenza di 2 gradini di 15cm ciascuno tra il pavimento delle aule ed il livello del marciapiede intorno all'edificio; invece il dislivello tra quest'ultimo e l'area di pertinenza esterna è raccordato con rampa. Comunque i servizi presenti nell'area esterna, serra botanica e area giochi con pavimentazione anti-trauma, sono raggiungibili dall'ingresso principale.

<sup>3</sup> La pista tattile è presente fino alla rampa di 3 gradini di accesso

- 4 Con riserva in quanto: la rampa che raccorda il dislivello dei percorsi esterni con il blocco di loculi presenta la parte iniziale disconnessa per rottura del materiale cementizio con cui la stessa è realizzata, costituendo un risalto che no agevola il passaggio ed il transito da parte di persona su sedia a ruote.
- 5 Il cappellone presenta un dislivello di circa 14cm rispetto al pavimento dell'area esterna di ingresso e che distribuisce i fabbricati destinati alla sepoltura. Così la parte nuova dei loculi ha la base più alta di 23cm rispetto al pavimento dell'area esterna. I vari dislivelli non presentano nessuna soluzione di raccordo per il superamento da parte di persona su sedia a ruote.
- 6 Limitatamente al binario, in quanto è attiva solo la fermata, mentre la stazione è chiusa. Fondo in asfalto parzialmente disconnesso



## INDICE DELLE TAVOLE PRODOTTE

- 1 Territorio di Andrano  
A.01.ANDRANO
- 2 Territorio di Castiglione d'Otranto  
A.02.CASTIGLIONE
- 3 Marina di Andrano  
A.03.MARINA
- 4 palazzo comunale  
    Analisi  
    A04aPM  
    A04bPM  
    A04cPM  
    A04dPM  
    A04ePM  
    A04fPM  
    A04gPM  
    A04hPM  
    A04iPM  
    A04IPM  
    Progetto  
    P04aPM  
    P04bPM  
    P04cPM  
    P04dPM  
    P04ePM  
    P04fPM  
    P04gPM  
    P04hPM
- 5 Istituto Comprensivo (Via del Mare)  
    Analisi  
    A.05a.I.C.  
    A.05b.I.C.  
    A.05c.I.C.  
    A.05d.I.C.  
    A.05e.I.C.  
    A.05f.I.C.  
    A.05g.I.C.  
    A.05h.I.C.  
    Progetto  
    P.05a.I.C  
    P.05b.I.C  
    P.05c.I.C  
    P.05d.I.C  
    P.05e.I.C  
    P.05f.I.C  
    P.05g.I.C  
    P.05h.I.C  
    P.05i.I.C
- 6 piazza unicef  
    Analisi  
    A.S01.P.U.  
    Progetto  
    P.S01.P.U
- 7 scuola infanzia andrano  
    Analisi

- A.07a.S.I
- A.07b.S.I.
- A.07c.S.I
- A.07d.S.I
- A.07e.S.I
- A.07f..S.I
- A.07g..S.I
- 8 l'adelfia via pigafetta
  - Analisi
  - A.08a.C.D
  - A.08b.C.D
  - A.08c.C.D
  - A.08d.C.D
  - A.08e.C.D
  - A.08f.C.D
  - A.08g.C.D
- 9 scuola dell'infanzia Castiglione
  - Analisi
  - A.09a.S.I.C
  - A.09b.S.I.C
  - A.09c.S.I.C
  - A.09d.S.I.C
  - A.09e.S.I.C
  - A.09f.S.I.C
- 10 cimitero andrano
  - Analisi
  - A.10.Cim.And
- 11 via cimitero
  - Analisi
  - A.11.S.P.313
- 12 cimitero castiglione
  - Analisi
  - A.12.Cim.C.O.
- 13 via provinciale
  - Analisi
  - A.13.S.P.81
- 14 Lungomare delle Agavi
  - Analisi
  - A.13.S.P.81
- 15 Viale Europa
  - Analisi
  - A.15.EUROPA