



COMUNE di ACI CASTELLO

# PEBA

Piano Eliminazione Barriere Architettoniche



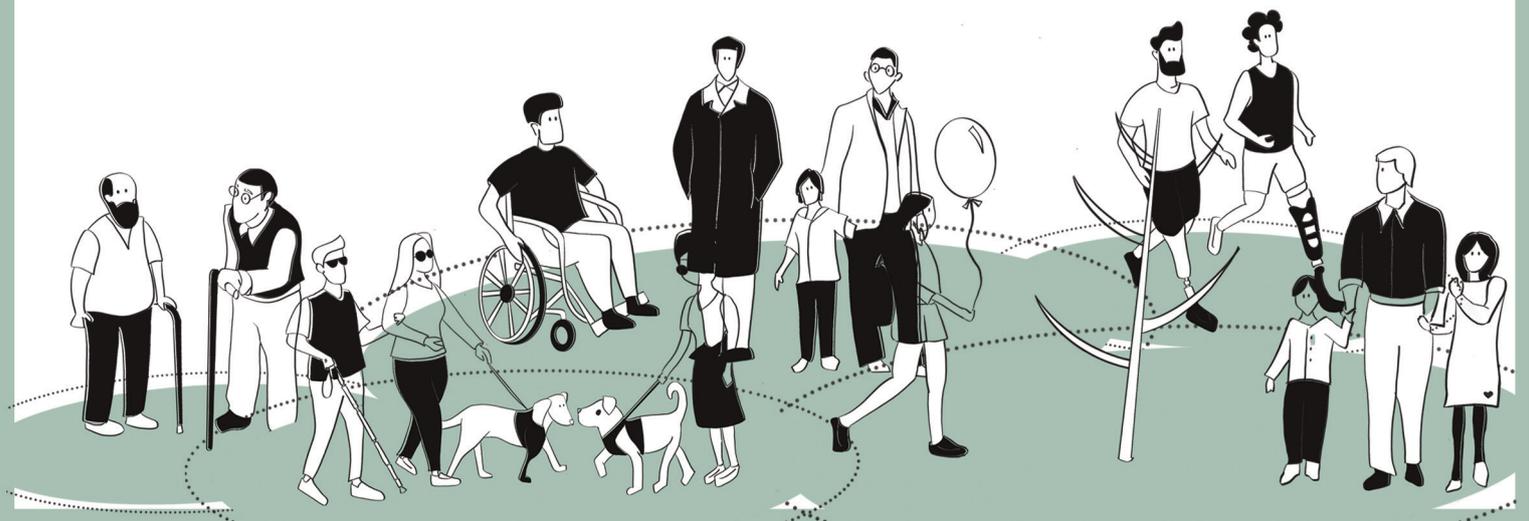
accessible design to everyone

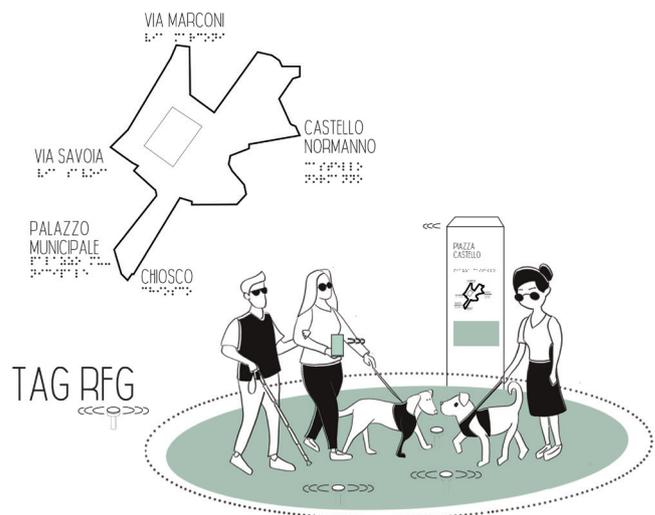
## Relazione illustrativa

**Responsabile V Area:** Arch. Antonio Marano  
**Assessore all'Urbanistica:** Salvatore Bonaccorso  
**Sindaco:** Carmelo Scandurra

FR STUDIO

**Responsabile:** Dott. Ing. Francesco Rapisarda  
**Componenti:** Dott. Ing. Andrea Bonaccorsi,  
Dott.ssa Ing. Daniela Bonanno, Dott.ssa Ing. Emanuela Romeo,  
Dott.ssa Ing. Grazia M. Nicolosi





# INDICE

- 4    **INTRODUZIONE**
  - Cos'è il PEBA
  - Perché il PEBA
  - Come attuare il PEBA
  
- 8    **1. INQUADRAMENTO NORMATIVO**
  
- 11   **2. ARTICOLAZIONE DEL PEBA**
  
- 13   **3. ANALISI STATO DI FATTO**
  - La forma della città
  - Analisi conoscitiva del contesto urbano
  - Individuazione degli ambiti di intervento
    - AMBITO URBANO - Spazi e percorsi**
    - AMBITO EDILIZIO - Edifici**
  - Mappatura delle criticità
    - SCHEDE RILIEVO barriere architettoniche - AMBITO URBANO**
    - SCHEDE RILIEVO barriere architettoniche - AMBITO EDILIZIO**
  
- 23   **4 .PARTECIPAZIONE**
  - Questionario di partecipazione
  
- 28   **5. PROGETTAZIONE**
  - Abaco degli interventi in ambito Urbano
  - Abaco degli interventi in ambito Edilizio
  
- 43   **6. STIMA DEI COSTI**
  - Stima dei costi unitari
  - Stima dei costi complessivi
  - Principio di accessibilità
  
- 49   **7. PROGRAMMAZIONE DEGLI INTERVENTI**
  
- 53   **8. CRONOPROGRAMMA**
  
- 54   **ALLEGATI**

# INTRODUZIONE

## **Cos'è il PEBA**

Il Piano per l'Eliminazione delle Barriere Architettoniche (PEBA) costituisce uno strumento di pianificazione mediante cui monitorare la presenza di ostacoli fisici puntuali o la mancanza di elementi utili alla fruibilità di spazi ed edifici pubblici e tramite cui programmare interventi finalizzati al raggiungimento di una loro condizione di utilizzabilità adeguata. Tale condizione migliorativa è destinata a tutti i cittadini.

## **Perché il PEBA**

Il tessuto urbano delle nostre città è modellato sulla scorta di norme, decisioni, piani e adattamenti i cui effetti posso avere un riscontro immediato o anche ispirare, nel tempo, la coscienza sociale. La redazione del PEBA, oltre a costituire un adempimento normativo ai sensi delle Leggi 41/1986 e 104/1992, rappresenta uno degli strumenti mediante cui sostenere pratiche urbane e sociali di inclusione e sensibilizzazione destinate a tutti i cittadini e ad ogni persona.

Se fino alla fine del Novecento il concetto di accessibilità e fruibilità era riferito a persone con una specifica condizione sanitaria di menomazione, per lo più fisica, l'Organizzazione Mondiale della Sanità, attraverso la Classificazione Internazionale del Funzionamento, della Disabilità e della Salute (I.C.F.) il 13.12.2006 ha capovolto il punto di vista definendo la disabilità come condizione di salute in un ambiente sfavorevole. Al termine disabilità è stato associato un significato più ampio intendendo la condizione che determina l'impossibilità o la difficoltà per un individuo a partecipare alla vita della comunità di appartenenza.

In accordo all'ICF, la Classificazione Internazionale del Funzionamento, della Disabilità e della Salute, sviluppate dall'OMS nel 2001, la disabilità è condizione non è attribuita alla singola persona ma è risultante dalla relazione

tra l'individuo e l'ambiente (fisico) e tra l'individuo e la società (pregiudizi, culturale) in presenza di barriere fisiche, percettive, sensoriali, intellettivo-cognitive, comunicative, relazionali.

Ispirandosi alla "Convenzione delle Nazioni Unite sui diritti delle persone con disabilità" che a sua volta richiama i principi proclamati nello Statuto delle Nazioni Unite per cui è riconosciuta "la dignità ed il valore connaturati a tutti i membri della famiglia umana ed i diritti uguali e inalienabili come fondamento di libertà, giustizia e pace nel mondo" e per cui è affermata "l'universalità, l'indivisibilità, l'interdipendenza e interrelazione di tutti i diritti umani e libertà fondamentali e la necessità di garantirne il pieno godimento da parte delle persone con disabilità senza discriminazioni", la redazione del presente PEBA promuove un approccio integrato e partecipativo il cui scopo non è finalizzato alla sola eliminazione delle barriere architettoniche o percettive ma all'applicazione di un modello mediante cui capovolgere l'origine della condizione della disabilità: non riferita più all'individuo ma alla caratterizzazione fisica e percettiva dell'ambiente in cui la persona opera e vive.

Il concetto di disabilità diviene aderente ai principi della Progettazione Universale o Universal Design, ovvero la "progettazione di prodotti, ambienti, programmi e servizi utilizzabili da tutte le persone, nella misura più estesa possibile, senza il bisogno di adattamenti o di progettazioni specializzate".



### Come attuare il PEBA

Come definito dall'art. 5 del D.P.R. n. 503/1996 "ad ogni spazio urbano ed edificio pubblico esistente siano apportati tutti quegli accorgimenti che possano migliorarne l'accessibilità e la fruibilità anche da parte delle persone con disabilità".

La redazione del PEBA prevede una serie di fasi di lavoro che riguardano, in sintesi, la ricognizione dello stato di fatto (analisi preliminare e rilievo), e la progettazione e programmazione organica di interventi sulla scorta di priorità, costi e obiettivi di intervento.

Costituiscono fasi essenziali il coordinamento con l'amministrazione comunale per la definizione degli ambiti di intervento in termini sia di edifici pubblici come chiese, edifici amministrativi, centri sportivi e culturali che di spazi urbani come piazze, strade e parchi e la partecipazione della cittadinanza e delle associazioni locali.

Le segnalazioni puntuali raccolte tramite incontri partecipativi e questionari hanno contribuito alla valutazione della rilevanza di tali ambiti e delle criticità di accessibilità associate.

Il tipo di barriera, architettonica e percettiva, è correlato alla tipologia di difficoltà incontrate:

- **Difficoltà motoria:** La barriera che dovrà affrontare chi incontra un tipo di difficoltà motoria riguarda la presenza di ostacoli fisici come scale, gradoni, arredo urbano o alla presenza di superfici su cui muoversi sottodimensionate e poco agevoli.
- **Difficoltà sensoriale:** La barriera che dovrà affrontare chi incontra un tipo di difficoltà sensoriale, uditiva, tattile o visiva è legata all'assenza di punti di riferimento che provocano disorientamento e difficoltà nella percezione dello spazio.
- **Difficoltà cognitiva:** La barriera che dovrà affrontare chi incontra un tipo di difficoltà cognitiva l'assenza di una comunicazione chiara nelle informazioni, causando disorientamento e difficoltà nelle relazioni sociali.

### Il processo di formazione del PEBA

#### 1. Inquadramento preliminare

Con atto di Giunta o di Delibera l'Amministrazione Comunale manifesta la volontà di redazione del PEBA definendo obiettivi e nominando un Responsabile del Procedimento. A tale fase segue l'individuazione di progettisti esterni o interni a cui darà l'incarico dell'elaborazione del Piano per l'Eliminazione delle Barriere Architettoniche.

#### 2. Elaborazione del Piano

- Definizione e perimetrazione degli ambiti di intervento
- Analisi preliminare e rilievo dello stato di fatto
- Definizione di schede di rilevazione dello stato di fatto e delle criticità presenti
- Definizione delle priorità di intervento sulla scorta di criticità e livelli di rilevanza
- Progettazione degli interventi e stima dei costi
- Programmazione degli interventi

#### 3. Adozione e Approvazione

- Elaborazione dei Documenti costitutivi il PEBA
- Adozione in Giunta Comunale del PEBA
- Deposito del PEBA per eventuali osservazioni - 60 gg
- Approvazione del PEBA - dopo 30 gg dalle osservazioni

#### 4. Attuazione e monitoraggio

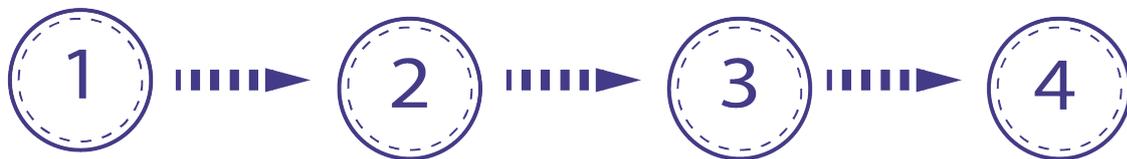
- Attuazione del PEBA
- Ricognizione delle risorse economiche
- Monitoraggio

#### Documenti costitutivi il PEBA

- Elaborati grafici e schedatura dello stato di fatto e delle criticità presenti in edifici e spazi pubblici
- Relazione preliminare delle criticità riscontrate
- Questionario da somministrare alla cittadinanza e risultati ottenuti
- Scheda di sintesi di definizione delle priorità di intervento sulla scorta di criticità e livelli di rilevanza
- Schede di programmazione degli interventi e stima dei costi



## 6 Iter di formazione, attuazione e monitoraggio del PEBA



### INQUADRAMENTO PRELIMINARE

- Partecipazione
- Programmazione
- Coordinamento

### ELABORAZIONE DEL PIANO

#### PARTECIPAZIONE

- Analisi preliminare
- Rilievo dello stato di fatto
- Elaborazione dei dati raccolti (scheda e mappe delle criticità)
- Soluzione progettuale e stima dei costi
- Programmazione cronologica e finanziaria

### APPROVAZIONE DEL PIANO

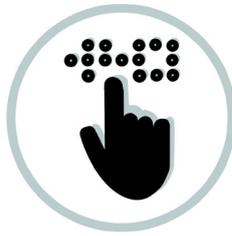
- Presentazione alla collettività
- Adozione

### ATTUAZIONE E MONITORAGGIO

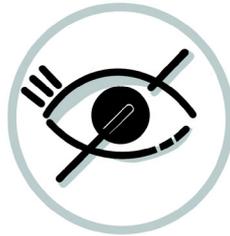
- Attuazione
- Ricognizione delle risorse disponibili e delle modalità di finanziamento



DIFFICOLTA'  
SENSORIALE  
UDITIVA



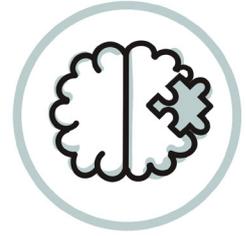
DIFFICOLTA'  
SENSORIALE  
VISIVA



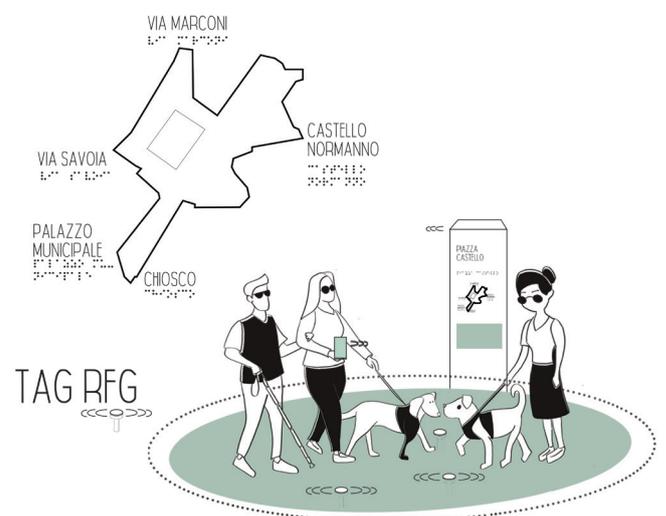
DIFFICOLTA'  
SENSORIALE  
VISIVA



DIFFICOLTA'  
MOTORIA



DIFFICOLTA'  
COGNITIVA



# 1. INQUADRAMENTO NORMATIVO

Il primo testo di legge che affronta il tema delle “Barriere Architettoniche” risale agli anni Sessanta, e in particolare coincide con l’emanazione della **circolare del Ministero dei Lavori Pubblici n. 425 del 1967** sugli “Standard residenziali”, che tuttavia si limita a definire le “barriere architettoniche” come “ostacoli costituiti essenzialmente da elementi altimetrici che si incontrano lungo i percorsi (gradini, risalti, dislivelli, scale, ecc.), ovvero da esiguità di passaggi e ristrettezza di ambienti (strettezze, cabine di ascensori, apertura di porte, ecc.)”.

Successivamente, lo scopo del **D.P.R. n. 384 del 27 aprile 1978**, che approvava il “Regolamento di attuazione dell’art. 27 della legge 30 marzo 1971, n. 118, a favore dei mutilati e invalidi civili, in materia di barriere architettoniche e trasporti pubblici”, abrogato dal DPR 24 luglio 1996, n. 503, era quello di “eliminare gli impedimenti fisici comunemente definiti “barriere architettoniche - che si riferivano - alle strutture pubbliche con particolare riguardo a quelle di carattere collettivo-sociale - e che riguardavano - le nuove costruzioni e quelle già esistenti nel caso che queste ultime erano sottoposte a ristrutturazione”.

Un decennio più tardi, l’articolo 32, comma 21, della **legge n. 41 del 1986** statuiva che “Per gli edifici pubblici già esistenti non ancora adeguati alle prescrizioni del D.P.R. 27 aprile 1978, n. 384 (oggi sostituito dal D.P.R. n. 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”.

Tale legge fu poi modificata con l’introduzione dell’articolo 24, comma 9, della **legge 104 del 1992** che cita: “I piani di cui all’articolo 32, comma 21, della citata legge n. 41 del 1986 sono modificati con integrazioni relative all’accessibilità degli spazi urbani, con partico-

lare riferimento all’individuazione e alla realizzazione di percorsi accessibili, all’installazione di semafori acustici per non vedenti, alla rimozione della segnaletica installata in modo da ostacolare la circolazione delle persone handicappate”, e ripreso dall’art. 82, comma 8, del **DPR 380/2001** ad oggi in vigore.

## **Normativa Nazionale**

### **Costituzione italiana: art. 3**

Tutti i cittadini hanno pari dignità sociale e sono eguali 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’eguaglianza 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.

### **Circolare Ministero LL. PP. 425/1967**

Standard Residenziali

### **Circolare Ministero LL. PP. 4809/1968**

Norme per assicurare la utilizzazione degli edifici sociali da parte di minorati fisici e per migliorarne la godibilità generale.

**Legge n. 118 del 30/03/1971** “Barriere architettoniche e trasporti pubblici”. - art. 27: “Per facilitare la vita di relazione dei mutilati e invalidi civili gli edifici pubblici o aperti al pubblico e le istituzioni scolastiche, prescolastiche o di interesse sociale di nuova edificazione dovranno essere costruiti in conformità alla circolare del Ministero dei lavori pubblici del 15 giugno 1968 riguardante la eliminazione delle barriere architettoniche anche apportando le possibili e conformi varianti agli edifici appaltati o già costruiti all’entrata in vigore



della presente legge; i servizi di trasporti pubblici ed in particolare i tram e le metropolitane dovranno essere accessibili agli invalidi non deambulanti; in nessun luogo pubblico o aperto al pubblico può essere vietato l'accesso ai minorati; in tutti i luoghi dove si svolgono pubbliche manifestazioni o spettacoli, che saranno in futuro edificati, dovrà essere previsto e riservato uno spazio agli invalidi in carrozzella; gli alloggi situati nei piani terreni dei caseggiati dell'edilizia economica e popolare dovranno essere assegnati per precedenza agli invalidi che hanno difficoltà di deambulazione, qualora ne facciano richiesta."

**Legge n. 41 del 28/02/1986** "Disposizioni per la formazione del bilancio annuale e pluriennale dello Stato".  
- art. 32 comma 20: "Non possono essere approvati progetti di costruzione o ristrutturazione di opere pubbliche che non siano conformi alle disposizioni del decreto del Presidente della Repubblica 27 aprile 1978, n. 384, (abrogato e sostituito con il DPR 24/07/1996 n. 503) in materia di superamento delle barriere architettoniche. Non possono altresì essere erogati dallo Stato o da altri enti pubblici contributi o agevolazioni per la realizzazione di progetti in contrasto con le norme di cui al medesimo decreto."

- art. 32 comma 21: "Per gli edifici pubblici già esistenti non ancora adeguati alle prescrizioni del D.P.R. 27 aprile 1978, n. 384, dovranno essere adottati da parte delle Amministrazioni competenti piani di eliminazione delle barriere architettoniche (PEBA) entro un anno dalla entrata in vigore della presente legge." (Regolamento recante norme volte ad eliminare gli impedimenti fisici di accessibilità e fruibilità di edifici e percorsi esterni).

#### **Legge n. 13 del 9 gennaio 1989**

"Disposizioni per favorire il superamento e l'eliminazione delle barriere architettoniche negli edifici privati."

**Circolare Ministeriale - Ministero dei Lavori Pubblici 22 giugno 1989 n. 1669** "Circolare esplicativa della legge 9 gennaio 1989, n. 13".

#### **D.M. n. 236 del 14/06/1989**

"Prescrizioni tecniche necessarie a garantire l'accessibilità, l'adattabilità e la visibilità degli edifici privati e di edilizia residenziale pubblica, ai fini del superamento e dell'eliminazione delle barriere architettoniche":

L'art. 2 del DM 236 del 1989 cita che per barriere architettoniche si intendono:

A) Per **barriere architettoniche** si intendono:

a) gli ostacoli fisici che sono fonte di disagio per la mobilità di chiunque ed in particolare di coloro che, per qualsiasi causa, hanno una capacità motoria ridotta o impedita in forma permanente o temporanea;

b) gli ostacoli che limitano o impediscono a chiunque la comoda e sicura utilizzazione di parti, attrezzature o componenti;

c) la mancanza di accorgimenti e segnalazioni che permettono l'orientamento e la riconoscibilità dei luoghi e delle fonti di pericolo per chiunque e in particolare per i non vedenti, per gli ipovedenti e per i sordi.

G) Per accessibilità si intende la possibilità, anche per persone con ridotta o impedita capacità motoria o sensoriale, di raggiungere l'edificio e le sue singole unità immobiliari e ambientali, di entrarvi agevolmente e di fruirne spazi e attrezzature in condizioni di adeguata sicurezza e autonomia.

H) Per visitabilità si intende la possibilità, anche da parte di persone con ridotta o impedita capacità motoria o sensoriale, di accedere agli spazi di relazione e ad almeno un servizio igienico di ogni unità immobiliare. Sono spazi di relazione gli spazi di soggiorno o pranzo dell'alloggio e quelli dei luoghi di lavoro, servizio ed incontro, nei quali il cittadino entra in rapporto con la funzione ivi svolta.

I) Per adattabilità si intende la possibilità di modificare nel tempo lo spazio costruito a costi limitati, allo scopo di renderlo completamente ed agevolmente fruibile anche da parte di persone con ridotta o impedita capacità motoria o sensoriale.

#### **Legge n. 104 del 05/02/1992**

"Legge-quadro per l'assistenza, l'integrazione sociale e i diritti delle persone handicappate".

- art. 24 comma 9: "I piani di cui all'articolo 32, comma 21, della citata legge n. 41 del 1986 sono modificati con integrazioni relative all'accessibilità degli spazi urbani, con particolare riferimento all'individuazione e alla realizzazione di percorsi accessibili, all'installazione di semafori acustici per non vedenti, alla rimozione della segnaletica installata in modo da ostacolare la circolazione delle persone."

- art. 26 comma 1: "Le regioni disciplinano le modalità con le quali i comuni dispongono gli interventi per consentire alle persone handicappate la possibilità di muoversi liberamente sul territorio, usufruendo, alle stesse condizioni degli altri cittadini, dei servizi di trasporto collettivo appositamente adattati o di servizi alternativi."

- art. 26 comma 2: "Entro sei mesi dalla data di entra-



10 ta in vigore della presente legge, le regioni elaborano, nell'ambito dei piani regionali di trasporto e dei piani di adeguamento delle infrastrutture urbane, piani di mobilità delle persone handicappate.

#### **D.P.R. n. 503 del 24/07/1996**

"Regolamento recante norme per l'eliminazione delle barriere architettoniche negli edifici, spazi e servizi pubblici"

- art. 3: "Nell'elaborazione degli strumenti urbanistici le aree destinate a servizi pubblici sono scelte preferendo quelle che assicurano la progettazione di edifici e spazi privi di barriere architettoniche."

- art. 4: "I progetti relativi agli spazi pubblici e alle opere di urbanizzazione a prevalente fruizione pedonale devono prevedere almeno un percorso accessibile in grado di consentire con l'utilizzo di impianti di sollevamento ove necessario, l'uso dei servizi, le relazioni sociali e la fruizione ambientale anche alle persone con ridotta o impedita capacità motoria o sensoriale".

#### **D.P.R. n. 380 del 06/06/2001**

"Testo unico delle disposizioni legislative e regolamentari in materia edilizia".

Art. 82 (L) - Eliminazione o superamento delle barriere architettoniche negli edifici pubblici e privati aperti al pubblico

8. I piani di cui all'articolo 32, comma 21, della legge n. 41 del 1986, sono modificati con integrazioni relative all'accessibilità degli spazi urbani, con particolare riferimento all'individuazione e alla realizzazione di percorsi accessibili, all'installazione di semafori acustici per non vedenti, alla rimozione della segnaletica installata in modo da ostacolare la circolazione delle persone handicappate.

#### **D.M. n. 4 del 01/03/2002**

"Linee guida per la valutazione della sicurezza antincendio nei luoghi di lavoro ove siano presenti persone disabili".

#### **Norma UNI 11168-1 del 2006**

"Accessibilità delle persone ai sistemi di trasporto rapido di massa - Parte 1: Criteri progettuali per le metropolitane", in cui si richiama la necessità di segnali tattili sulla pavimentazione, al fine di garantire l'orientamento e la sicurezza dei non vedenti.

#### **D.lgs. n. 81 del 30/04/2008**

"Testo unico per la sicurezza sul lavoro"

**D.M. per i Beni e le Attività Culturali 28/03/2008** "Linee guida per il superamento delle barriere architettoniche nei luoghi di interesse culturale"

**Legge n. 18 del 03/03/2009** "Ratifica ed esecuzione della Convenzione delle Nazioni Unite sui diritti delle persone con disabilità, con Protocollo opzionale, fatta a New York il 13 dicembre 2006 e istituzione dell'Osservatorio nazionale sulla condizione delle persone con disabilità".

#### **Linee Guida UNI/PdR 24 del 29/11/2016**

"Abbattimento barriere architettoniche - Linee guida per la progettazione del costruito in ottica Universal design".

**Linee Guida marzo 2014** (Istituto Nazionale per la mobilità Autonoma di Ciechi e Ipovedenti) "Per la progettazione dei segnali e percorsi tattili necessari ai disabili visivi per il superamento delle barriere percettive".

Nella fase di progettazione degli interventi si fa infine riferimento alla normativa di settore relativa agli spazi urbani, in particolare al Nuovo Codice della Strada, e alla normativa di settore in materia edilizia.

#### **Dlgs 30 Aprile 1992 n. 285\_Nuovo codice della strada**

#### **2007: "Convenzione delle Nazioni Unite sui diritti delle persone con disabilità"**

Lo scopo della Convenzione è "promuovere, proteggere e garantire il pieno ed uguale godimento di tutti i diritti umani e di tutte le libertà fondamentali da parte delle persone con disabilità, e promuovere il rispetto per la loro intrinseca dignità". Ed estende il concetto di disabilità a un campo più ampio intendendo per persone con disabilità "coloro che presentano durature menomazioni fisiche, mentali, intellettuali o sensoriali che in interazione con barriere di diversa natura possono ostacolare la loro piena ed effettiva partecipazione nella società su base di uguaglianza con gli altri".

L'articolo 2 introduce anche il concetto di Universal Design: "progettazione di prodotti, ambienti, programmi e servizi utilizzabili da tutte le persone, nella misura più estesa possibile, senza il bisogno di adattamenti o di progettazioni specializzate. "Progettazione universale" non esclude dispositivi di ausilio per particolari gruppi di persone con disabilità ove siano necessari."

## 2. ARTICOLAZIONE DEL PIANO

Il processo di redazione del PEBA si articola in diverse fasi di lavoro tramite la collaborazione e la partecipazione di diversi soggetti interessati: l'amministrazione comunale il cui compito è la gestione del Piano; i progettisti incaricati alla redazione del Piano e i cittadini e associazioni di categoria chiamati alla partecipazione nella definizione delle criticità presenti nel territorio e nella diffusione di una più ampia diffusione della cultura dell'inclusione.

L'elaborazione del PEBA è stata articolata in **5 macro-fasi**:

**1.** La prima fase dell'iter di redazione del PEBA che ha visto la collaborazione tra i progettisti incaricati e l'amministrazione Comunale ha riguardato l'analisi territoriale e la definizione di ambiti di intervento prioritari sia a scala edilizia che urbana.

Conoscere il contesto territoriale è stato essenziale per definire i caratteri peculiari del territorio e per comprendere l'articolazione urbana, i punti di interesse e gli ambiti di intervento.

È stata pertanto redatta una mappa dei siti di interesse (edifici pubblici e privati di interesse storico, artistico e culturale, siti di rilievo naturalistico, siti amministrativi e religiosi, parcheggi, aree a verde, etc.) che i cittadini, tutti, dovrebbero poter raggiungere con semplicità.

L'elaborazione di tale mappa ha permesso di definire una rete delle connessioni urbane, la mappa dei percorsi di accessibilità, in cui sono messi in evidenza i percorsi prevalentemente pedonali o, nel caso, carrabili mediante linea di trasporto pubblico.

Definito il quadro complessivo territoriale, all'elaborazione di tale mappa ha fatto seguito la definizione degli ambiti di intervento sia a scala edilizia che urbana.

**2.** La seconda fase ha visto l'attivazione di un percorso partecipato con le associazioni di categoria e i cittadini.

**3.** La terza fase ha riguardato la definizione di schede e mappe delle criticità presenti in edifici e spazi pubblici. Le schede delle criticità sono correlate da planimetria o pianta e da una tabella di sintesi dove ad ogni "criticità" è assegnato un valore numerico. La somma dei valori numerici insieme alla valutazione dei gradi di rilevanza dell'ambito di intervento permette di definirne un grado di priorità.

La definizione delle priorità permette di compiere delle scelte strategiche in fase di programmazione degli interventi.

**4.** La quarta fase ha riguardato l'elaborazione delle soluzioni progettuali sulla scorta delle criticità emerse nella Fase 3. A questa è correlata una stima dei costi sintetici.

**5.** La quinta fase ha riguardato la programmazione sia cronologica che finanziaria degli interventi progettuali definiti nella Fase 3 e la definizione di una scheda di sintesi, utile a una lettura più immediata degli interventi prioritari.

### Restituzione dei dati di rilievo

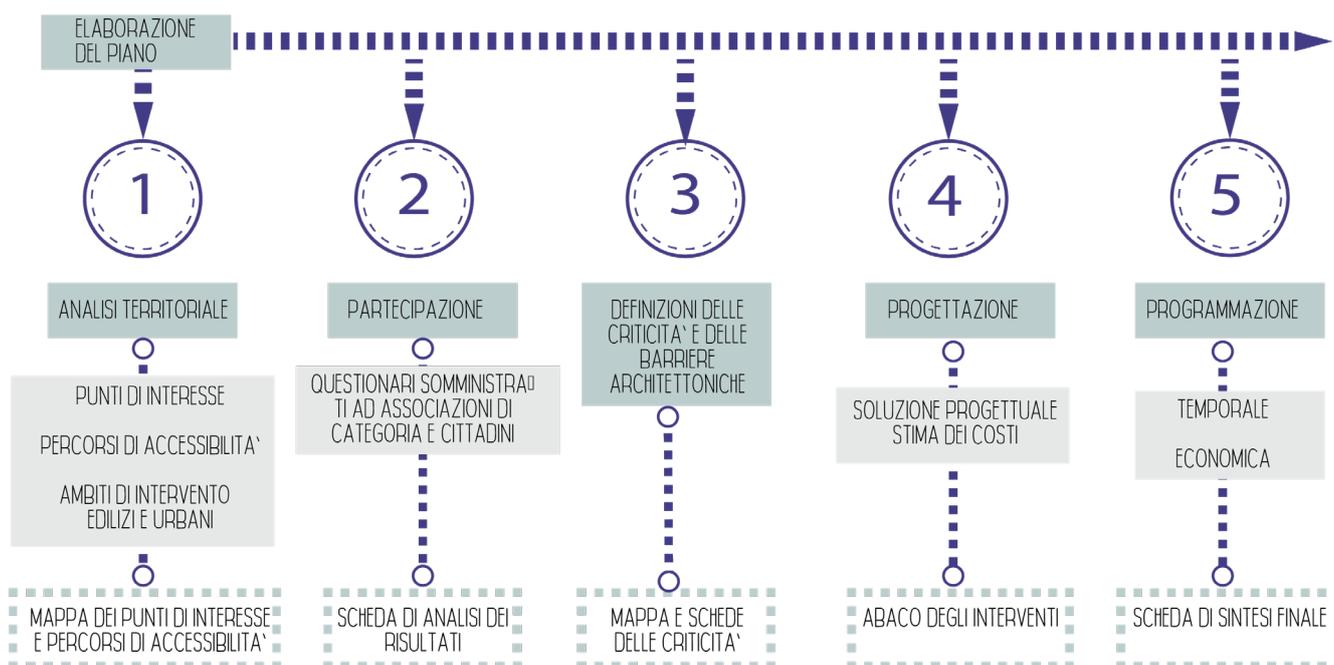
Le informazioni raccolte tramite le schede di rilievo relative a ciascun ambito di intervento sono state restituite mediante schede ed elaborati planimetrici, creati specificamente per ogni ambito urbano ed edilizio e integrati con tabelle sintetiche.

In aggiunta, sono stati prodotti elaborati grafico-descrittivi finalizzati a presentare in modo globale e conciso i risultati dell'analisi svolta. Questi documenti offrono una panoramica complessiva sul grado di accessibilità riscontrato nei percorsi e negli edifici campione esaminati.



## Iter di elaborazione del PEBA

12



## 3. ANALISI DELLO STATO DI FATTO

### 3.1 La forma della città

Il comune di Aci Castello che si estende su una superficie di circa 8,65 Km<sup>2</sup> e ha un'altezza massima dal livello del mare di 270 m confina ad est sul mar Jonio e comprende le frazioni di Acitrezza, sempre sul mare, e quelle di Cannizzaro e Ficarazzi collocate nell'entroterra.

Le strade principali carrabili che collegano Aci Castello ai comuni limitrofi e che costeggiano il lungomare sono principalmente due. L'una a valle, che percorre il lungomare, l'altra a monte, nella parte nord-ovest del paese. L'una prende i nomi di via A. Musco (Cannizzaro), via A. da Messina, via G. Pezzana, il lungomare Scardamiano e il lungomare dei Ciclopi nella frazione di Acitrezza; l'altra di via Nazionale, via XXI Aprile e via Livorno tra Aci Castello Acitrezza. Strada principale che attraversa la frazione di Cannizzaro è via Firenze dove è attualmente situato l'Ufficio Tecnico Comunale, strade principali della frazione di Ficarazzi, sono via Tripoli e via San Gregorio.

Ciò che contraddistingue e valorizza il comune di Aci Castello è la stretta vicinanza col mare e la presenza di emergenze storiche artistiche e naturalistiche di particolare rilievo. Lungo tutta la costa si avvicendano punti panoramici e discese puntuali da cui godere della presenza del mare. In prossimità di Piazza Castello, eretto su roccia basaltica, emerge il Castello di epoca Normanna, un tempo a controllo della costa ionica e oggi divenuto museo e spazio espositivo. Ad Acitrezza sono presenti i faraglioni dei Ciclopi.

Il territorio castellese è caratterizzato anche da diversi parchi - Parco "Jean Calogero" (Cannizzaro), Parco "M. Trombetta" (Aci castello) e Giardini di via Sciarone (Ficarazzi)- e da una serie di piazze dove poter socializzare e trascorrere il tempo. Piazza Castello, piazza Dante Morana e Piazza Micale ad Aci Castello; Piazza Verga in prossimità del porticciolo di Acitrezza; Piazza G. Sciuti, Piazza Cardinale Pappalardo, Piazza Jacopo da Lentini a

Cannizzaro; Piazza della chiesa e Piazza Giovanni XXIII, connesse queste ultime da una serie di ampie scalinate, a Ficarazzi.

Tali aree promuovono l'interazione sociale spontanea.

### 3.2 Analisi conoscitiva del contesto urbano

L'analisi cognitiva del contesto urbano del comune di Aci Castello è avvenuta tramite sopralluoghi diretti per definire ambiti di intervento, descrivere e analizzare le criticità presenti e tramite la consultazione:

- dei Piani Urbanistici e dei Piani della Mobilità vigenti per comprendere le politiche urbane in merito all'accessibilità, orientamento e fruibilità dei beni immobili e degli spazi pubblici e delle linee di trasporto pubblico (LTP) presenti sul territorio comunale
- del censimento e della catalogazione degli edifici di interesse pubblico
- degli estratti di mappa e le planimetrie castali per la definizione di geometria e consistenza degli edifici di interesse pubblico
- indagini di rilievo
- indagini fotografiche

### 3.3 Individuazione degli ambiti di intervento

Dal coordinamento con l'amministrazione comunale sono stati individuati specifici ambiti prioritari di intervento sia a scala urbana che di singolo edificio. La ratio che ne ha guidato la preferenza è stata quella di identificare punti di interesse come istituti scolastici, centri amministrativi e edifici storico culturali da interconnettere e tracciare i possibili percorsi di collegamento tra questi e spazi pubblici.

Ad ogni ambito di intervento è stato dato un codice Alpha numerico, univoco in ogni tavola e scheda di analisi.



#### 14 **3.3.1 AMBITO URBANO - Spazi e percorsi**

I criteri di selezione dei percorsi principali hanno riguardato la rilevanza in termini di connettività tra i punti di interesse scelti (centri amministrativi, istituti scolastici, luoghi di rilevanza storica e culturale). Quelli degli spazi urbani quali piazze e aree destinate a verde hanno interessato il grado di fruibilità e di interesse di tali spazi in riferimento all'interrelazione sociale.

L'indagine dello stato di fatto ha rilevato una differenziazione dei percorsi in termini sia di finitura di pavimentazione che di grado di scorrimento e percorribilità pedonale. Se la sezione stradale che corre parallelamente al lungomare prevede una sezione stradale ampia e un marciapiede la cui finitura è in piastrelle in cemento, quelle in prossimità delle piazze principali evidenziano una poca differenziazione tra destinazione d'uso carrabile e pedonale e una pavimentazione tradizionale in pietra lavica. Quando le pavimentazioni presentano superfici irregolari e disconnesse i percorsi pedonali sono resi difficilmente agibili per anziani, genitori con passeggino e carrozzine. La fruibilità è analogamente disattesa se presenti ostacoli quali pali per la segnaletica stradale o elementi di arredo e quando questi sono privi di segnaletica di tipo LOGES, elementi sonori o colorati. Infine i percorsi carrabili esterni al centro comunale hanno spesso una sezione stradale privi di percorso pedonale e un grado di percorribilità carrabile elevato.

È stata fatta anche un'analisi delle fermate e degli attraversamenti affinché il grado di accessibilità del territorio ricada all'interno di una rete di mobilità più ampia, intercomunale.

#### **Elenco Percorsi - AMBITO URBANO**

U-PZ - SCHEDE DI RILIEVO PIAZZE  
U-PG - SCHEDE DI RILIEVO PARCHEGGIO  
U-PU - SCHEDE DI RILIEVO PERCORSI URBANI  
U-AV - SCHEDE DI RILIEVO AREE A VERDE

#### **Edifici pilota - AMBITO EDILIZIO**

E-UP - SCHEDE DI RILIEVO UFFICI PUBBLICI  
E-SI - SCHEDE DI RILIEVO SERVIZI PER L'ISTRUZIONE  
E-IC - SCHEDE DI RILIEVO ATTREZZATURE DI INTERESSE COLLETTIVO  
E-AS - SCHEDE DI RILIEVO ATTREZZATURE SPORTIVE  
E-PP - SCHEDE DI RILIEVO PARCHEGGI PUBBLICI  
E-AC - SCHEDE DI RILIEVO ATTREZZATURE CIMITERIALI

**AMBITI - URBANO**

<b>U-PZ01</b>	Piazza Castello	Aci Castello	<b>Piazza</b>
<b>U-PZ02</b>	Piazza Dante Morana	Aci Castello	<b>Piazza</b>
<b>U-PZ03</b>	Piazza Micale	Aci Castello	<b>Piazza</b>
<b>U-PZ04</b>	Piazza Verga	Acitrezza	<b>Piazza</b>
<b>U-PZ05</b>	Piazza G. Sciuti	Cannizzaro	<b>Piazza</b>
<b>U-PZ06</b>	Piazza Cardinale Pappalardo	Cannizzaro	<b>Piazza</b>
<b>U-PZ07</b>	Piazza Jacopo da Lentini	Cannizzaro	<b>Piazza</b>
<b>U-PZ08</b>	Piazza Giovanni XXIII	Ficarazzi	<b>Piazza</b>
<b>U-PZ09</b>	Piazza della chiesa	Ficarazzi	<b>Piazza</b>
<b>U-PZ10</b>	Piazza Padre Pio da Pietrelcina	Ficarazzi	<b>Piazza</b>
<b>U-PG11</b>	Parcheggio Mercato Ittico	Acitrezza	<b>Parcheggio</b>
<b>U-PU12</b>	Lungomare Scardamiano	Aci Castello	<b>Percorso</b>
<b>U-PU13</b>	Lungomare dei Ciclopi	Acitrezza	<b>Percorso</b>
<b>U-PU14</b>	Viale Cristoforo Colombo	Aci Castello	<b>Percorso</b>
<b>U-PU15</b>	Via G. Pezzana	Aci Castello	<b>Percorso</b>
<b>U-PU16</b>	Via Antonello da Messina	Cannizzaro	<b>Percorso</b>
<b>U-PU17</b>	Via Provinciale	Acitrezza	<b>Percorso</b>
<b>U-PU18</b>	Via Dante	Aci Castello	<b>Percorso</b>
<b>U-PU19</b>	Via IV Novembre	Aci Castello	<b>Percorso</b>
<b>U-PU20</b>	Via Savoia	Aci Castello	<b>Percorso</b>
<b>U-PU21</b>	Via Re Martino	Aci Castello	<b>Percorso</b>
<b>U-PU22</b>	Via XXI Aprile	Aci Castello	<b>Percorso</b>
<b>U-PU23</b>	Via Napoli	Cannizzaro	<b>Percorso</b>
<b>U-PU24</b>	Via Rimini	Cannizzaro	<b>Percorso</b>
<b>U-PU25</b>	Via Firenze	Cannizzaro	<b>Percorso</b>
<b>U-PU26</b>	Via Angelo Musco	Cannizzaro	<b>Percorso</b>
<b>U-PU27</b>	Via Stazione di Cannizzaro	Cannizzaro	<b>Percorso</b>
<b>U-PU28</b>	Via Tripoli	Ficarazzi	<b>Percorso</b>
<b>U-PU29</b>	Via Collina di Polifemo	Ficarazzi	<b>Percorso</b>
<b>U-PU30</b>	Via San Gregorio	Ficarazzi	<b>Percorso</b>
<b>U-PU31</b>	Via Trieste	Ficarazzi	<b>Percorso</b>
<b>U-PU32</b>	Via Mollica	Cannizzaro	<b>Percorso</b>
<b>U-PU33</b>	Via Battisti	Aci Castello	<b>Percorso</b>
<b>U-PU34</b>	Via Sciarone	Ficarazzi	<b>Percorso</b>
<b>U-PU35</b>	Via Nazionale	Aci Castello	<b>Percorso</b>
<b>U-PU36</b>	Via Marconi	Aci Castello	<b>Percorso</b>
<b>U-PU37</b>	Via Livorno	Aci Castello	<b>Percorso</b>
<b>U-PU38</b>	Via Marina	Acitrezza	<b>Percorso</b>
<b>U-PU39</b>	Via Spagnola	Acitrezza	<b>Percorso</b>
<b>U-PU40</b>	Via Dusmet	Acitrezza	<b>Percorso</b>
<b>U-PU41</b>	Via Crispi	Aci Castello	<b>Percorso</b>
<b>U-PU42</b>	Via Martoglio	Ficarazzi	<b>Percorso</b>
<b>U-PU43</b>	Via Vampolieri	Aci Castello	<b>Percorso</b>
<b>U-PU44</b>	Via Calogero	Cannizzaro	<b>Percorso</b>
<b>U-AV45</b>	Parco "Jean Calogero" - Via Calogero	Cannizzaro	<b>Area a verde</b>
<b>U-AV46</b>	Parco "M. Trombetta" - Via Battisti	Aci castello	<b>Area a verde</b>
<b>U-AV47</b>	Giardini di via Sciarone	Ficarazzi	<b>Area a verde</b>
<b>U-PU48</b>	Via del Torrente	Aci Castello	<b>Percorso</b>
<b>U-PU49</b>	Via Crocifisso	Ficarazzi	<b>Percorso</b>



## AMBITI - EDILIZIA

16

E-UP01	Palazzo Municipale	Lungomare C.Colombo snc	Aci Castello
E-UP02	Edificio "Micale"	Piazza Micale n. 1	Aci Castello
E-UP03	Palazzo "Russo"	Via Savoia n. 32	Aci Castello
E-UP04	Palazzo "Firenze"	Via Firenze n. 118	Cannizzaro
E-AC05	Cimitero Comunale	Via Vampolieri	Aci Castello
E-SI06	Palazzo "Micale"	Piazza Micale n. 3	Aci Castello
E-SI07	Fabbricato "Crispi"	Via Crispi n. 58	Aci Castello
E-SI08	Edificio "Battisti"	Via Cesare Battisti n. 12	Aci Castello
E-SI09	Edificio "Tripoli"	Via Tripoli n. 74 – via Collina di Polifemo	Ficarazzi
E-SI10	Complesso "Rimini"	Via Gemmellaro n. 16 – via Rimini n. 28	Cannizzaro
E-SI11	Complesso "Trieste"	Via Trieste	Ficarazzi
E-SI12	Complesso "Piazza delle	Piazza delle scuole n. 1	Acitrezza
E-SI13	Edificio "Via delle scuole"	Traversa di Piazza delle scuole n. 5	Acitrezza
E-SI14	Edificio "Dusmet"	Via Dusmet n. 9	Acitrezza
E-PP15	Parcheggio Battisti	Via Battisti	Aci Castello
E-IC16	Edificio "Giovanni XXIII"	Sottostante Belvedere Piazza Giovanni XXIII	Ficarazzi
E-IC17	Villa "Fortuna"	Lungomare dei Ciclopi nn. 137-139	Acitrezza
E-IC18	Castello Normanno	Piazza Castello snc	Aci Castello
E-IC19	Edificio "Napoli"	Via Napoli n. 22	Cannizzaro



### 3.4 MAPPATURA delle criticità

La mappatura delle criticità presenti in ogni ambito di intervento è avvenuta riportando l'elenco delle tipologie di criticità suddivise per ambito (urbano o edilizio) in macro-categorie.

Tra le barriere architettoniche, sono indicate sia quelle fisiche, ovvero ostacoli o impedimenti fisici alla fruizione di uno spazio o un bene pubblico che quelle percettive, riferite "alla mancanza di accorgimenti e segnalazioni che permettono l'orientamento e la riconoscibilità dei luoghi e delle fonti di pericolo per chiunque e in particolare per i non vedenti, per gli ipovedenti e per i sordi" (Art. 1.2 lettera c) del D.P.R. 503/1996). La presenza quindi di segnali tattili, di mappe a rilievo o di segnalatori acustici.

Le schede relative alle criticità sono accompagnate da una planimetria o pianta e da una tabella di sintesi, in cui a ciascuna "criticità" viene attribuito un valore numerico. La somma di tali valori, combinata con la valutazione dei gradi di rilevanza dell'ambito di intervento, consente di determinare il livello di priorità dell'intervento.

Il grado di accessibilità è articolato come segue:

**Accessibilità BUONA:** richiede interventi di lieve entità.

**Accessibilità INTERMEDIA:** si caratterizza per una limitazione dell'accessibilità, implicando interventi di maggiore rilevanza.

**Accessibilità SCARSA:** l'accessibilità risulta ampiamente compromessa, rendendo necessari interventi di natura radicale.

La definizione delle priorità consente di adottare scelte strategiche durante la fase di pianificazione degli interventi.

### DEFINIZIONE DELLE CRITICITÀ'

#### ▪ **AMBITO URBANO**

##### A. PERCORSO PEDONALE A RASO/MARCIAPIEDE

- A1. LARGHEZZA
- A2. PENDENZA LONGITUDINALE
- A3. PENDENZA TRASVERSALE
- A4. SPAZIO DI MANOVRA/RIPOSO
- A5. SUPERFICIE
- A6. ELEMENTI IN RILIEVO
- A7. CADITOIE E GRIGLIATI

##### B. DISLIVELLI E INTERSEZIONI

- B1. ATTRAVERSAMENTO A RASO
- B2. ATTRAVERSAMENTO SU DOSSO RIALZATO
- B3. SEGNALE TATTILE LOGES
- B4. IMPIANTO SEMAFORICO
- B5. PRESENZA DI DOSSI ARTIFICIALI
- B6. SCIVOLO DI RACCORDO
- B7. RAMPA

##### C. OSTACOLI SUL PERCORSO

- C1. OSTACOLI

##### D. PARCHEGGI RISERVATI

- D1. PARCHEGGIO
- D2. SCIVOLO DI RACCORDO
- D3. SEGNALETICA VERTICALE
- D4. SEGNALETICA ORIZZONTALE
- D5. DISTANZA

##### E. ALTRO

- E1. ILLUMINAZIONE ADEGUATA
- E2. SERVIZIO TRASPORTO PUBBLICO

#### ▪ **AMBITO EDILIZIO**

##### A. PARCHEGGI RISERVATI

- A1. PARCHEGGIO
- A2. SCIVOLO DI RACCORDO
- A3. SEGNALETICA VERTICALE
- A4. SEGNALETICA ORIZZONTALE
- A5. DISTANZA

##### B. PERCORSO DI ACCESSO

- B1. LARGHEZZA
- B2. PENDENZA LONGITUDINALE:
- B3. PENDENZA TRASVERSALE
- B4. SPAZIO DI MANOVRA/RIPOSO



- 18
- B5. SUPERFICIE
  - B6. ELEMENTI IN RILIEVO
  - B7. OSTACOLI SU PERCORSO ESTERNO
  - B8. SEGNALETICA
- C. ACCESSO
- C1. PORTA DI ACCESSO
  - C2. PORTA DI ACCESSO IN VETRO
  - C3. SEGNALE TATTILE LOGES
  - C4. CAMPANELLO/CITOFONO
  - C5. SCIVOLO DI RACCORDO
  - C6. PIATTAFORMA
  - C7. RAMPA
- D. SPAZI E PERCORSI INTERNI
- D1. SUPERFICIE
  - D2. CORRIDOI
  - D3. SPAZIO DI MANOVRA/RIPOSO
  - D4. SEGNALETICA PER ORIENTAMENTO
  - D5. SEGNALETICA DI PERICOLO
  - D6. SPORTELLI INFORMAZIONI
  - D7. PORTE INTERNE
  - D8. TERMINALI, INTERRUTTORI IMPIANTI
  - D9. ILLUMINAZIONE ADEGUATA
- E. COLLEGAMENTI VERTICALI
- E1. CORPO SCALA
  - E2. CORRIMANO
  - E3. PARAPETTI
  - E4. GRADINI
  - E5. PRESENZA SEGNALAZIONI
  - E6. ASCENSORE CON REQUISITI MINIMI
  - E7. TERMINALI, INTERRUTTORI IMPIANTI:
  - E8. ILLUMINAZIONE CORPO SCALA ADEGUATA
- F. SERVIZI IGIENICI
- F1. PORTA
  - F2. SERVIZIO IGIENICO
  - F3. SEGNALETICA DI ORIENTAMENTO
  - F4. ILLUMINAZIONE ADEGUATA



### SCHEDA DI RILIEVO BARRIERE ARCHITETTONICHE | AMBITO URBANO

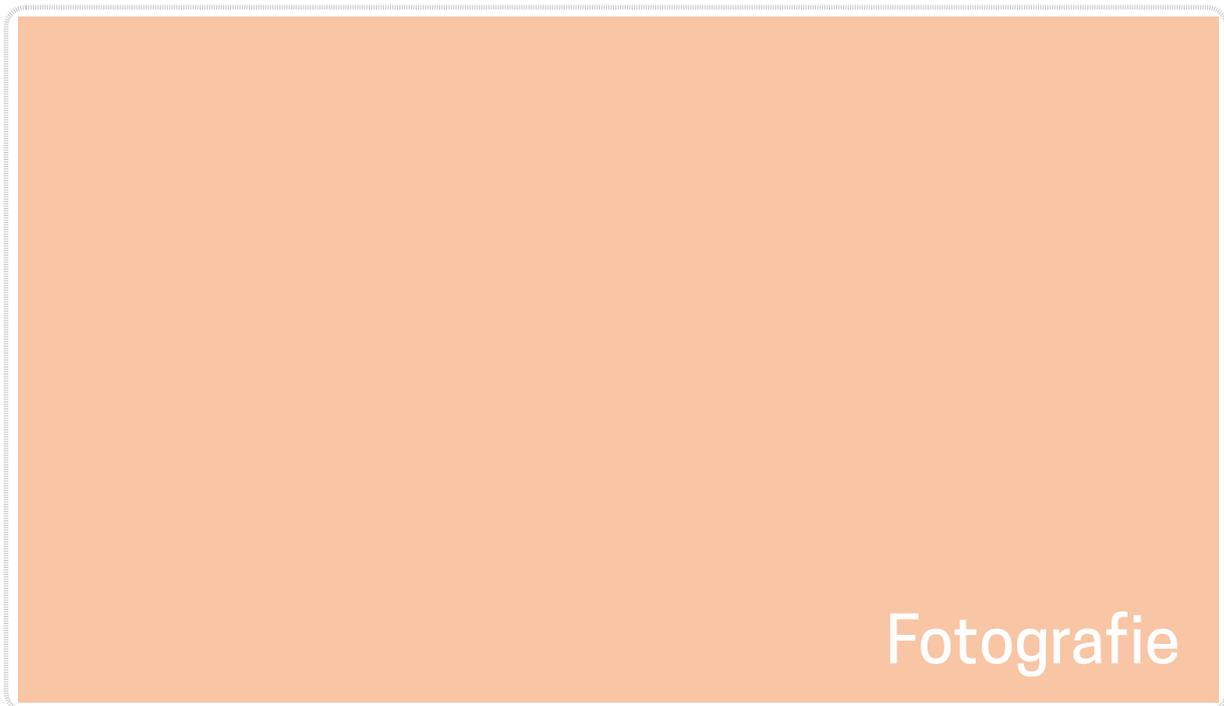
Riferimenti Normativi:  
DM 236/89, DLgs. 286/92, DPR 503/96, DM 6792/2001, DM 23/08/2024 (MISE) e smi

U-PXX

#### LOCALITA'

##### Criticita'

- Marciapiede inadeguato
- Mancanza di attraversamento pedonale
- Mancanza parcheggio riservato
- Mancanza di raccordo
- Mancanza di segnaletica verticale
- ▲ Ostacolo lungo il percorso
- ☒ Mancanza segnaletica tattile LOGES
- ☒ Mancanza dispositivi sonori
- ☒ Mancanza di grafica colorata





A PERCORSO PEDONALE A RASO/MARCIAPIEDE			
A1	LARGHEZZA: Largh. $\geq$ 150 cm se privo di ostacoli - Largh. $\geq$ 90 cm in caso di restrizioni		NO 0
A2	PENDENZA LONGITUDINALE: $p \leq 5\%$		NO 0
A3	PENDENZA TRASVERSALE: $p \leq 1\%$		NO 0
A4	SPAZIO DI MANOVRA/RIPOSO: cm 150x150 o 140x70 ogni 10 m		NO 0
A5	SUPERFICIE: regolare, antisdrucciolevole (coeff. Attr. $\geq 0,40$ )		NO 0
A6	ELEMENTI IN RILIEVO ( $H \geq 2,5$ cm) O CAVITA'		NO 0
A7	CADITOIE E GRIGLIATI: Largh. maglia $\leq 2$ cm		NO 0
B DISLIVELLI E INTERSEZIONI			
B1	ATTRAVERSAMENTO A RASO CON STRISCE PEDONALI: segnaletica vert. e orizz., raccordi		NO 0
B2	ATTRAVERSAMENTO SU DOSSO RIALZATO: segnaletica vert. e orizz., raccordi, pav. tattilo plant.		NO 0
B3	SEGNALE TATTILE LOGES: "codice pericolo valicabile" a 40 cm o "codice direzione incrocio svolta"		NO 0
B4	IMPIANTO SEMAFORICO: dispositivo acustico		NO 0
B5	PRESENZA DI DOSSI ARTIFICIALI		NO 0
B6	SCIVOLO DI RACCORDO ( $H_{max} = 15$ cm): $p \leq 15\%$ , Largh. $\geq 90$ cm		NO 0
B7	RAMPA ( $H > 15$ cm): $p \leq 8\%$ , Largh. $\geq 150$ cm		NO 0
C OSTACOLI SUL PERCORSO			
C1	OSTACOLI		NO 3
D PARCHEGGI RISERVATI			
D1	PARCHEGGIO: 6,00 x 3,20 m - 1 ogni 50 m	SI	2
D2	SCIVOLO DI RACCORDO ( $H_{max} = 15$ cm): $p \leq 15\%$ , Largh. $\geq 90$ cm	SI	2
D3	SEGNALETICA VERTICALE	SI	2
D4	SEGNALETICA ORIZZONTALE	SI	2
D5	DISTANZA: < di 25 m dall'ingresso principale	SI	2
E ALTRO			
E1	ILLUMINAZIONE ADEGUATA		NO 1
E2	SERVIZIO TRASPORTO PUBBLICO: Fermate TPL		NO 0
			<b>14</b>
<b>CRITICITA'</b>			



SCHEDA DI RILIEVO BARRIERE ARCHITETTONICHE | AMBITO EDILIZIO

Riferimenti Normativi:  
DM 236/89, DLgs. 285/92, DPR 503/96, DM 6792/2001, DM 23/08/2024 (MISE) e smi

**E-PXX**

LOCALITA'

Planimetria

Fotografie



<b>A PARCHEGGI RISERVATI</b>			
A1	PARCHEGGIO: 6,00 x 3,20 m - 1 ogni 50 m	SI	3
A2	SCIVOLO DI RACCORDO (Hmax= 15 cm): p ≤ 15%, Largh. ≥ 90 cm	SI	3
A3	SEGNALETICA VERTICALE	SI	3
A4	SEGNALETICA ORIZZONTALE	SI	3
A5	DISTANZA: < di 25 m dall'ingresso principale	NO	0
<b>B PERCORSO DI ACCESSO</b>			
B1	LARGHEZZA: Largh. ≥ 150 cm se privo di ostacoli   Largh. ≥ 90 cm in caso di restrizioni	SI	3
B2	PENDENZA LONGITUDINALE: p ≤ 5%	SI	3
B3	PENDENZA TRASVERSALE: p ≤ 1%	SI	3
B4	SPAZIO DI MANOVRA/RIPOSO: cm 150x150 o 140x70 ogni 10 m	SI	2
B5	SUPERFICIE: regolare, antisdrucciolevole (coeff. Attr. ≥ 0,40)	SI	3
B6	ELEMENTI IN RILIEVO (H ≥ 2,5 cm) O CAVITA'	NO	3
B7	OSTACOLI SU PERCORSO ESTERNO	NO	2
B8	SEGNALETICA	NO	1
<b>C ACCESSO</b>			
C1	PORTA DI ACCESSO: Largh. ≥ 90 cm	SI	3
C2	PORTA DI ACCESSO IN VETRO: Elementi di segnalazione trasparenza	SI	3
C3	SEGNALE TATTILE LOGES: "codice pericolo valicabile" a 40 cm o "codice direzione incrocio svolta"	NO	0
C4	CAMAPANELLO/CITOFONO: 40 ≥ H ≤ 130 cm	SI	3
C5	SCIVOLO DI RACCORDO (Hmax= 15 cm): p ≤ 15%, Largh. ≥ 90 cm	SI	2
C5	PIATTAFORMA: 140x140 cm prima e dopo la porta di accesso	SI	2
C7	RAMPA (H ≥ 15 cm): p ≤ 8%, Largh. ≥ 150 cm	SI	2
<b>D SPAZI E PERCORSI INTERNI</b>			
D1	SUPERFICIE: regolare, antisdrucciolevole (coeff. Attr. ≥ 0,40)	SI	3
D2	CORRIDOI: Largh. ≥ 1,00 m	SI	3
D3	SPAZIO DI MANOVRA/RIPOSO: cm 150x150 o 140x70 ogni 10 m	SI	3
D4	SEGNALETICA PER ORIENTAMENTO E INFORMAZIONE: cartellonistica, mappe tattili	NO	0
D5	SEGNALETICA DI PERICOLO: rampe, scivoli, scale, gradini, avvisatori acustici di pericolo	NO	0
D6	SPORTELLI INFORMAZIONI: H = 90 cm	SI	3
D7	PORTE INTERNE: Largh. ≥ 75 cm	SI	3
D8	TERMINALI, INTERRUTTORI IMPIANTI: 40 ≥ H ≤ 130 cm	SI	3
D9	ILLUMINAZIONE ADEGUATA: anche di emergenza	SI	3
<b>E COLLEGAMENTI VERTICALI</b>			
E1	CORPO SCALA: pavimentazione antisdrucciolevole, Largh. ≥ 120 cm	SI	3
E2	CORRIMANO: H= 90-100 cm, nelle scuole superiore corrimano H = 75 cm	SI	3
E3	PARAPETTI: H= 100 cm	SI	3
E4	GRADINI: Pedata=30 cm, Alzata=16 cm	SI	3
E5	PRESENZA SEGNALAZIONI: targa tattile, dispositivo sonoro, fasce per non vedenti	NO	0
E6	ASCENSORE CON REQUISITI MINIMI: cabina 140x110 cm, Largh. Porta ≥ 80 cm, spazio antistante 150x150 cm	SI	3
E7	TERMINALI, INTERRUTTORI IMPIANTI: 40 ≥ H ≤ 130 cm	SI	3
E8	ILLUMINAZIONE CORPO SCALA ADEGUATA: anche di emergenza	SI	3
<b>F SERVIZI IGIENICI</b>			
F1	PORTA: Largh. ≥ 80 cm	SI	3
F2	SERVIZIO IGIENICO: wc/bidet sospeso, maniglioni, lavabo sospeso, rubinetto miscelatore, specchio reclinabile	SI	2
F3	SEGNALETICA DI ORIENTAMENTO: cartellonistica, mappe tattili	NO	0
F4	ILLUMINAZIONE ADEGUATA: anche di emergenza	SI	3
			<b>97</b>
<b>CRITICITA'</b>			

## 4. PARTECIPAZIONE

Parte integrante della redazione del PEBA è il coinvolgimento attivo dei portatori di interesse, ovvero assessori, amministrazione comunale, cittadini e associazioni di categoria affinché vi sia una maggiore garanzia che il piano possa rispondere alle esigenze reali degli utenti.

La partecipazione mette al centro della progettazione il cittadino non solo in quanto fruitore di uno spazio maggiormente accessibile ma in quanto portatore dell'esperienza diretta dell'elaborazione del piano. Le dinamiche di attivazione della partecipazione riguardano il coinvolgimento, l'ascolto, la condivisione di idee e la traduzione di queste in scelte condivise.

Gli incontri di partecipazione hanno come obiettivo l'arricchimento e la condivisione del processo di elaborazione del PEBA affinché – da una parte – i professionisti possano avere contezza delle indicazioni pratiche dei fruitori degli spazi pubblici, e – dall'altra parte – i fruitori possano essere sensibilizzati verso tali temi, possano mostrare la percezione del grado di accessibilità dello spazio pubblico nel territorio comunale, possano comprendere le scelte tecniche dei professionisti in maniera semplice ed immediata e possano contribuire fattivamente alla definizione degli ambiti e delle soluzioni di intervento.

Le dinamiche partecipative includono attività quali:

- Coinvolgimento diretto dei cittadini e delle associazioni.
- Ascolto delle necessità e dei suggerimenti della comunità.
- Condivisione di idee e integrazione delle stesse nel processo decisionale.
- Traduzione delle proposte in scelte progettuali concrete.

### Giornata partecipativa

La partecipazione e concertazione con l'amministrazione comunale è necessaria già durante le prime fasi dell'elaborazione del piano. L'incontro con gli assessorati comunali e il responsabile del procedimento ha visto la condivisione di obiettivi e finalità del Piano e la definizione preliminare degli ambiti di intervento in termini di spazi ed edifici pubblici. Durante tali incontri sono emerse le esigenze della cittadinanza e sono state programmate le successive tappe di lavoro.

Successivamente è stato pubblicato un comunicato stampa tramite cui la cittadinanza e i portatori di interesse sono stati invitati a prendere parte all'evento di presentazione di obiettivi e finalità del PEBA e durante il quale è stato presentato lo strumento mediante cui poter contribuire fattivamente alla redazione del PEBA: il "Questionario di partecipazione".

Il questionario ha previsto una serie di domande a risposta sia aperta che chiusa, al fine di esprimere un parere in merito alle condizioni di accessibilità di edifici e spazi pubblici del territorio comunale e di indicare necessità, suggerimenti e priorità di intervento in talune aree.

Per favorire una più ampia adesione, il questionario è stato reso disponibile in formato PDF sul sito web del Comune, consentendo l'invio via e-mail o la consegna diretta presso la segreteria comunale.

Le sollecitazioni prevenute hanno riguardato principalmente quattro ambiti di intervento: via Vampolieri; via del Torrente; via Crocifisso, via Livorno.

Tali indicazioni sono state attentamente valutate per la programmazione delle fasi attuative del piano, garantendo che gli interventi rispondano alle reali necessità della comunità.



## QUESTIONARIO SULLA PRESENZA DI BARRIERE ARCHITETTONICHE

### QUESTIONARIO P.E.B.A.

Il Comune di Aci Castello ha avviato, ai sensi dell'art. 32 commi 21/22 della L. n.41 del 1986, la redazione del P.E.B.A ovvero del Piano per l'Eliminazione delle Barriere Architettoniche.

Le barriere architettoniche sono tutte quelle forme di ostacolo, fisico e cognitivo, che impediscono agli utenti di fruire degli spazi e degli edifici pubblici. L'obiettivo del P.E.B.A. è creare condizioni ambientali che permettano, per quanto possibile, di svolgere le consuete attività quotidiane in autonomia e sicurezza.

In quale zona della città vive:

- |                                       |                                     |
|---------------------------------------|-------------------------------------|
| <input type="checkbox"/> Aci Castello | <input type="checkbox"/> Cannizzaro |
| <input type="checkbox"/> Acitrezza    | <input type="checkbox"/> Ficarazzi  |

Fascia di età:

- |                                  |                                   |
|----------------------------------|-----------------------------------|
| <input type="checkbox"/> <18     | <input type="checkbox"/> 61 – 75  |
| <input type="checkbox"/> 18 – 40 | <input type="checkbox"/> oltre 76 |
| <input type="checkbox"/> 41 – 60 |                                   |

La zona in cui vive è servita da mezzi pubblici:

- sì  
 no

Quali tipi di barriere architettoniche/sensoriali e condizioni disagiati riscontra principalmente:

- scale/dislivelli
- pavimentazione sconnessa o con materiale di difficile percorrenza
- ostacoli nei percorsi (griglie, cartelli, cestini, pali dell'illuminazione o altro)
- restringimenti nei percorsi
- illuminazione carente
- mancanza di sedute
- porte di difficile apertura
- rampe con pendenza eccessiva
- mancanza segnaletica visiva
- altro:



Come valuta i percorsi pedonali in termini di accessibilità:

- Adeguati
- Accettabili
- Non adeguati

Vi sono percorsi/incroci in cui ritiene siano necessari segnali tattilo-plantari o semafori acustici per disabili sensoriali? Se sì, ci indichi dove:

.....  
.....  
.....

Dove ritiene necessario prevedere delle mappe tattili, informazioni in braille per disabili sensoriali?

.....  
.....  
.....

Come valuta l'accessibilità dei principali edifici pubblici seguenti:

- |   |                                   |                                      |                                       |
|---|-----------------------------------|--------------------------------------|---------------------------------------|
| Palazzo Municipale:   | <input type="checkbox"/> Adeguati | <input type="checkbox"/> Accettabili | <input type="checkbox"/> Non adeguati |
| Scuole:<br>(Palazzo Micale-Fabbricato Crispi-<br>edificio Battisti-Complesso Piazza delle<br>scuole – Edificio Dusmet etc.) | <input type="checkbox"/> Adeguati | <input type="checkbox"/> Accettabili | <input type="checkbox"/> Non adeguati |
| Castello Normanno:  | <input type="checkbox"/> Adeguati | <input type="checkbox"/> Accettabili | <input type="checkbox"/> Non adeguati |
| Campo sportivo:   | <input type="checkbox"/> Adeguati | <input type="checkbox"/> Accettabili | <input type="checkbox"/> Non adeguati |
| Centro sociale per anziani<br>e giovani (Edificio "Napoli")   | <input type="checkbox"/> Adeguati | <input type="checkbox"/> Accettabili | <input type="checkbox"/> Non adeguati |
| Parcheggio "Battisti":  | <input type="checkbox"/> Adeguati | <input type="checkbox"/> Accettabili | <input type="checkbox"/> Non adeguati |
| Parco Jean Calogero:  | <input type="checkbox"/> Adeguati | <input type="checkbox"/> Accettabili | <input type="checkbox"/> Non adeguati |
| Parco Trombetta:  | <input type="checkbox"/> Adeguati | <input type="checkbox"/> Accettabili | <input type="checkbox"/> Non adeguati |
| Cimitero comunale:  | <input type="checkbox"/> Adeguati | <input type="checkbox"/> Accettabili | <input type="checkbox"/> Non adeguati |

Su quale edificio / spazio pubblico ritiene essere necessario intervenire prioritariamente?

.....  
.....  
.....

Come ritiene la dotazione di parcheggi riservati ai disabili:

- Adeguali
- Accettabili
- Non adeguati

Dove ritiene necessario aumentare i parcheggi riservati ai disabili:

- Adeguali
- Accettabili
- Non adeguati

Osservazioni – suggerimenti in merito al tema trattato:

.....  
.....  
.....

## Relazione di Riscontro alle Osservazioni della Cittadinanza

In merito alle osservazioni pervenute dalla cittadinanza nell'ambito della consultazione pubblica sul Piano per l'eliminazione delle Barriere Architettoniche, si forniscono di seguito le risposte puntuali alle richieste formulate, con riferimento alla fattibilità tecnica e all'integrazione degli interventi nel quadro generale della pianificazione urbana.

### 1. Accessibilità di via Livorno – Collegamento con il Lungomare

La richiesta di rendere via Livorno accessibile in funzione di un collegamento diretto e agevole con il lungomare è accolta positivamente. L'asse viario riveste un ruolo strategico per la connessione tra la zona residenziale e l'area costiera.

#### Intervento previsto:

- Realizzazione di marciapiedi;
- Inserimento di rampe e raccordi a norma per l'accesso facilitato;
- Studio di un percorso pedonale continuo e sicuro, con segnaletica dedicata, fino al lungomare.

### 2. Accessibilità di via del Torrente

Si prende atto della segnalazione relativa alla scarsa accessibilità di via del Torrente, resa complessa dalla presenza di numerosi innesti stradali e discontinuità nel tracciato.

La conformazione urbanistica presenta effettivamente una criticità diffusa, che richiederà un intervento di ricucitura urbana, con particolare attenzione alla messa in sicurezza degli attraversamenti e alla definizione di un tracciato pedonale preferenziale.

#### Intervento previsto:

- Inserimento di attraversamenti pedonali protetti
- Implementazione di segnaletica verticale e orizzontale ad alta visibilità.

Si tratterà di un intervento articolato, da programmare per fasi.

### 3. Accessibilità di via Crocifisso

La proposta di rendere via Crocifisso percorribile tramite un marciapiede accessibile è coerente con gli obiettivi del P.E.B.A.

#### Intervento previsto:

- Realizzazione di un marciapiede sul lato più idoneo, con larghezza conforme alle normative vigenti per l'accessibilità;
- Integrazione di scivoli e pavimentazione antisdrucchiolo;
- Eliminazione di ostacoli fisici (pali, dislivelli, segnaletica) lungo il percorso.

### 4. Accessibilità di via Vampolieri – Collegamento con Aci Castello e Acitrezza

La richiesta di garantire la connessione pedonale tra via Vampolieri e Aci Castello e Acitrezza rappresenta un obiettivo rilevante per promuovere la mobilità sostenibile e l'inclusione territoriale. Considerata la particolare morfologia del territorio e la presenza di zone residenziali isolate, si ritiene opportuno affiancare alla realizzazione del percorso pedonale anche un potenziamento del trasporto pubblico locale.

#### Interventi previsti:

- Progettazione di un percorso pedonale continuo, illuminato e sicuro, con adeguata segnaletica, barriere di protezione nei tratti critici ove possibile;
- Istituzione di una linea autobus dedicata, con frequenza regolare e fermate strategiche lungo via Vampolieri, con capolinea ad Acitrezza e possibile connessione con altre linee esistenti;
- Previsione di fermate accessibili, dotate di pensiline, segnaletica visiva e sonora, e spazi idonei per la salita e discesa di persone con disabilità.

L'intervento combinato di infrastruttura pedonale e trasporto pubblico risponde a una strategia integrata di mobilità accessibile, mirata a ridurre l'isolamento delle zone periferiche e garantire il collegamento efficace con il centro urbano di Aci Castello e con il lungomare di Acitrezza.

### Conclusioni

Le osservazioni della cittadinanza sono state recepite e valutate con attenzione. Gli interventi proposti sono stati inseriti nel cronoprogramma del P.E.B.A. secondo criteri di priorità e fattibilità tecnica.

## 5. PROGETTAZIONE

La fase progettuale è stata articolata in tre categorie di misure: attive, passive e normative.

▪**Misure attive:** rimozione di ostacoli fisici o percettivi esistenti, con priorità differenziate e suddivisione tra interventi su spazi urbani ed edifici con le loro pertinenze.

▪**Misure passive:** attività di informazione e sensibilizzazione, oltre a specifiche disposizioni per la gestione del territorio, come la concessione di suoli pubblici, l'installazione di Dehors e la regolamentazione della collocazione di impianti e segnaletica.

▪**Norme e indicazioni prescrittive:** strumenti per garantire un approccio coordinato alla progettazione e all'esecuzione degli interventi sugli spazi collettivi.

Le proposte di intervento sono definite in base ai punti critici rilevati e includono anche soluzioni per migliorare sicurezza e comfort, come l'inserimento di zone di sosta con sedute o la creazione di nuovi attraversamenti pedonali.

Le progettazioni previste costituiscono interventi di architettura, fornendo un quadro di riferimento utile per la progettazione esecutiva, che sarà affidata agli Uffici comunali competenti per la manutenzione.

Per ogni tipologia di intervento è stata effettuata anche una stima dei costi tramite un "abaco degli interventi", suddiviso per categorie e contenente la descrizione sommaria delle opere, i materiali impiegati e il relativo costo unitario.

Sono stati realizzati due abachi degli interventi, uno relativo all'ambito Urbano e l'altro a quello Edilizio.

Ogni Abaco degli interventi per entrambi gli ambiti contiene:

- La descrizione della criticità
- La descrizione dell'intervento progettuale
- Un sigla da applicare alla relativa scheda delle criticità
- Il costo standard dell'intervento
- Un elaborato grafico esplicativo dell'intervento

Le proposte progettuali presentate derivano da un'analisi approfondita che considera la destinazione d'uso degli edifici e il loro valore storico-culturale e la sicurezza dei percorsi, la reale possibilità di realizzazione delle modifiche e la loro integrazione con il territorio.

L'approccio seguito mira a preservare la configurazione e le caratteristiche originarie degli spazi costruiti, intervenendo solo su aspetti specifici per risolvere le criticità individuate. Questo processo si basa su un'attenta fase di osservazione e valutazione, seguita dalla definizione di soluzioni mirate, illustrate nei documenti tecnici e descrittivi.

Nel contesto cittadino, laddove alcuni percorsi presentano un elevato grado di complessità e un numero significativo di problematiche, rendendo gli interventi mirati poco efficienti in termini di rapporto costi/benefici, si propone la totale riqualificazione del percorso, come alternativa a soluzioni frammentarie.

Le soluzioni progettuali proposte sono solo indicative e devono necessariamente essere oggetto di ulteriori valutazioni nel contesto di una progettazione esecutiva, che consideri non solo i Piani comunali, ma anche un'analisi approfondita delle normative vigenti, delle attuali Linee TPL, delle caratteristiche specifiche dell'ambiente urbano, nonché delle infrastrutture sotterranee e delle eventuali interferenze che, in questa fase preliminare, non possono essere quantificate con precisione.

Ogni proposta progettuale include una panoramica degli interventi principali necessari per rimuovere le barriere



architettoniche, specificando i materiali da utilizzare e le operazioni da eseguire. Il costo unitario rappresenta una cifra standard per lavori completi, comprendendo tutte le fasi necessarie per realizzare un intervento finale che rispetti i più alti standard. Queste fasi includono la fornitura e l'installazione dei materiali, la preparazione delle superfici, la pulizia, l'uso di adesivi, i lavori di ripristino, i collegamenti con pavimentazioni preesistenti, nonché le demolizioni, il trasporto e lo smaltimento dei materiali, oltre alla segnaletica temporanea, quando necessaria. Si tratta di una stima indicativa basata sulle condizioni standard di intervento, ma che può variare considerevolmente in base alle specificità del progetto, influenzando il costo totale. Per una stima più precisa, è necessario un esame dettagliato delle condizioni del sito, delle possibili complicazioni impreviste, dei costi di progettazione, delle variazioni nei costi operativi, della gestione del cantiere e delle oscillazioni dei prezzi delle materie prime, prendendo in considerazione anche l'importanza delle attività svolte in economia e altri fattori significativi. L'abaco degli interventi è stato sviluppato sulla base di criticità ricorrenti riscontrate nel contesto urbano, e negli edifici analizzati. Questo tiene conto di esigenze di accessibilità, sicurezza e fruibilità.

### Criticità ricorrenti in ambito Urbano e relativo intervento di eliminazione:

#### ▪Larghezza dei Marciapiedi:

Uno degli aspetti critici ricorrenti riguarda la scarsa ampiezza dei marciapiedi, un fattore che spesso rende complessa la ricerca di soluzioni adeguate, soprattutto nelle vie strette e congestionate dal traffico e dalla sosta irregolare dei veicoli. In alcuni tratti, seppur brevi, si è rilevata la mancanza totale di un percorso sicuro per i pedoni su almeno un lato della strada.

In aggiunta, la superficie stradale appare spesso molto deteriorata e disomogenea, con un'assenza quasi totale di spazi dedicati esclusivamente ai pedoni. Questo porta a una convivenza forzata tra chi si sposta a piedi e i mezzi in transito, specialmente nelle aree in cui è permessa la circolazione delle automobili.

L'intervento previsto prevede l'ampliamento o la completa riqualificazione dei marciapiedi, laddove le condizioni lo rendano possibile. Si intende riorganizzare il manto stradale e, dove la larghezza della carreggiata lo consente, creare corsie aggiuntive nei punti di accesso ai negozi e alle attività commerciali, per migliorare sicurezza e fruibilità. Un aspetto essenziale sarà la cura nella dispo-

sizione degli elementi della pavimentazione, affinché la superficie rimanga uniforme e priva di dislivelli. 29

Le soluzioni alternative comprendono l'integrazione tra diversi settori, come trasporti, aree verdi e lavori pubblici, per attuare strategie di regolazione del traffico, riduzione parziale della sosta su strada e creazione di zone a prevalente transito pedonale. Questi interventi mirano a promuovere una mobilità più sostenibile e a migliorare la qualità della vita urbana.

#### ▪Pavimentazione dei Marciapiedi:

Un ulteriore problema che riguarda i marciapiedi è la presenza di superfici irregolari, sconnesse e, in alcuni punti, danneggiate. Questa condizione è dovuta al deterioramento naturale dello strato superficiale realizzato con materiali diversi, come blocchetti autobloccanti e alla crescita delle radici di alberi di grandi dimensioni.

L'intervento previsto consiste nel ripristino della superficie del marciapiede. Si adotteranno soluzioni che prevedono l'uso di materiali flessibili e drenanti in prossimità degli alberi, evitando superfici discontinue come piastrelle o blocchetti. Per limitare i danni causati dall'espansione delle radici, si suggerisce l'installazione di barriere sotterranee specifiche e griglie protettive attorno alla base degli alberi, così da delimitare adeguatamente le aree verdi e al contempo ampliare lo spazio pedonale disponibile.

#### ▪Pendenza eccessiva dei marciapiedi, longitudinale e trasversale

Un'altra problematica rilevata nei marciapiedi riguarda una forte inclinazione laterale, spesso superiore all'1%. Inoltre, molti marciapiedi sono interrotti dalla presenza di numerosi passi carrabili o ingressi privati, che spesso creano criticità rilevanti ed è stata riscontrata l'assenza di segnali visivi o tattili per avvertire i pedoni del cambio di livello.

Dove possibile, si procederà a un riallineamento della superficie pedonale, mantenendo un'inclinazione massima del 2% per garantire il corretto deflusso dell'acqua piovana, la rimozione degli ostacoli e la costruzione di accessi conformi alle normative.

È necessario informare sia i tecnici che i cittadini sull'importanza di mantenere i marciapiedi liberi da ostacoli, ricordando che questi spazi sono destinati prioritariamente alla mobilità pedonale.



**30 ▪Attraversamenti pedonali e connessione tra marciapiedi e carreggiata**

Molti attraversamenti pedonali risultano inadeguati a causa della scarsa visibilità, della mancanza di segnaletica adeguata e dell'assenza di raccordi tra il marciapiede e la carreggiata. In molti percorsi urbani manca una segnaletica chiara e strumenti adeguati per favorire l'orientamento di persone con difficoltà sensoriali.

L'intervento prevede il rifacimento delle rampe pedonali e, dove necessario, si ridurrà la larghezza della carreggiata per migliorare la sicurezza degli attraversamenti. Nei punti in cui sono presenti piccoli scalini, verrà realizzata una nuova pavimentazione per eliminare il dislivello.

Inoltre per rispondere alla mancanza di percorsi tattili per indicare la presenza di attraversamenti o fermate del trasporto pubblico e all'assenza di segnalatori acustici per gli attraversamenti semaforici, si prevede l'installazione di percorsi tattili e segnali cromaticamente differenziati, utili non solo per le persone con disabilità visive, ma anche per altre categorie vulnerabili, come anziani e bambini.

**▪Ostacoli lungo i marciapiedi**

Elementi come pali della segnaletica, lampioni o alberi di grandi dimensioni possono ridurre lo spazio utile per il passaggio pedonale, rendendo difficoltosa la circolazione. Quando possibile, verranno spostati pali e segnaletica ai margini del marciapiede o fissati alle pareti degli edifici.

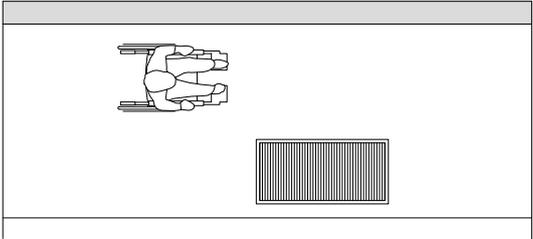
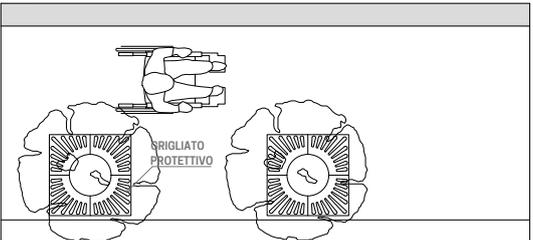
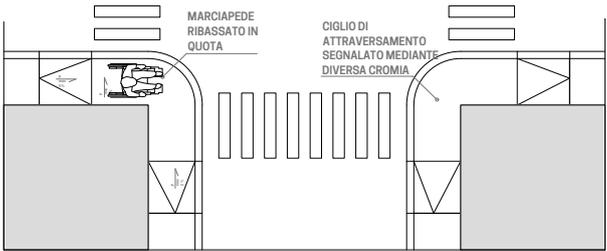
**▪Fermate del trasporto pubblico e parcheggi per persone con disabilità**

Alcune fermate dei mezzi pubblici e aree di sosta riservate non risultano adeguate. Verranno migliorati i collegamenti tra i parcheggi e i percorsi pedonali, e si provvederà alla riqualificazione delle fermate con segnaletica chiara e arredi funzionali, oltreché all'adeguamento dei parcheggi riservati.

## ABACO degli INTERVENTI in AMBITO URBANO

Codice	Intervento	Criticità	Costo
PPU.01	Realizzazione ex novo o rifacimento completo, comprensivo della demolizione della pavimentazione esistente, di un marciapiede con altezza massima di 12 cm rispetto al piano carrabile, utilizzando masselli autobloccanti o betonelle. Il lavoro include la preparazione del sottofondo, la realizzazione della massicciata, e la creazione delle pendenze necessarie con un'inclinazione non superiore all'1%.	Larghezza e pendenza (trasversale e longitudinale) dei marciapiedi inadeguata. Mancanza di Spazio di manovra.	170€/mq
PPU.02	Rifacimento della superficie di marciapiede utilizzando masselli autobloccanti o betonelle. Il lavoro include il ripristino del sottofondo e la creazione delle pendenze necessarie con un'inclinazione non superiore all'1%.	Superficie dei marciapiedi inadeguata.	200€/mq
PPU.03	Realizzazione di scivolo di collegamento con il percorso principale, realizzato con materiale antisdrucciolevole e con una pendenza massima del 5% (fino a un massimo dell'8%, o 15%, se si trova su una zona carrabile con un dislivello massimo di 15 cm e altezza minima di 100 cm).	Mancanza di scivolo di raccordo quando la zona pedonale non è complanare al parcheggio.	1.000€/cad
		<p>Tipologia di raccordo retto</p> <p>Tipologia di raccordo a ventaglio</p>	

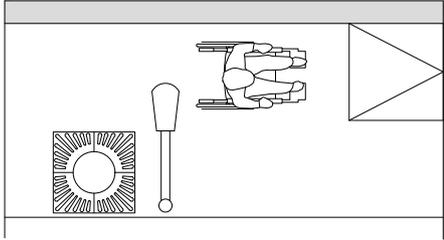
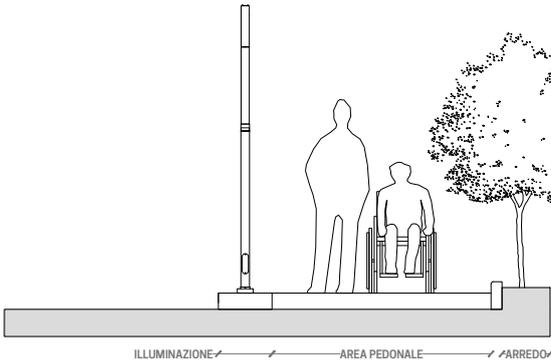
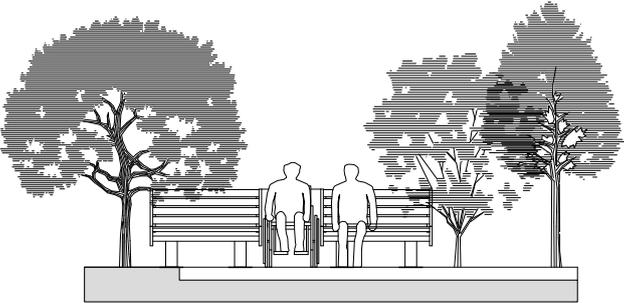


Codice	Intervento	Criticità	Costo
PPU.04	Sostituzione di caditoie e grigliati in conformità alla normativa vigente. Le aperture delle griglie devono avere una maglia che non sia attraversabile da una sfera di 2 cm di diametro e devono avere le barre parallele alla direzione di marcia, in modo da non rappresentare ostacoli o rischi per ruote, tacchi o bastoni. L'intervento include la rimozione delle vecchie caditoie non conformi e il loro riposizionamento al livello stradale, assicurandosi che siano perfettamente allineate con il piano del pavimento, mediante la rimozione della pavimentazione esistente e la realizzazione del raccordo con il posizionamento di un nuovo strato di asfalto che garantisca una superficie uniforme e in piano.	Grigliato di caditoie parallele al verso di percorrenza e con una larghezza della maglia superiore ai 2 cm.	500€/cad.
			
PPU.05	Installazione di un nuovo grigliato protettivo per alberi, integrato e perfettamente allineato con il pavimento, con aperture di dimensioni tali da non rappresentare impedimento o pericolo per ruote, tacchi o bastoni (inferiori a 2 cm), preferibilmente con un design a raggiera. Questo grigliato permette anche di delimitare adeguatamente le cavità attorno agli alberi, ampliando allo stesso tempo lo spazio disponibile per il passaggio pedonale, soprattutto nelle aree in cui la larghezza del marciapiede è limitata.	Danni causati dall'espansione delle radici sui marciapiedi.	250€/cad
			
PPU.06	Rinnovo delle strisce pedonali esistenti o installazione di nuova segnaletica orizzontale mediante tracciatura di strisce zebraate per indicare l'attraversamento pedonale. I segnali orizzontali devono essere realizzati con materiali termoplastici resistenti, in grado di garantire visibilità sia di giorno che di notte, anche in condizioni di pioggia o su pavimentazione bagnata, con caratteristiche antidrucciolevoli e senza sporgere oltre 3 mm dalla superficie della pavimentazione. La larghezza delle strisce e degli spazi tra esse è di 50 cm.	Attraversamento a raso inadeguato.	15€/mq
			

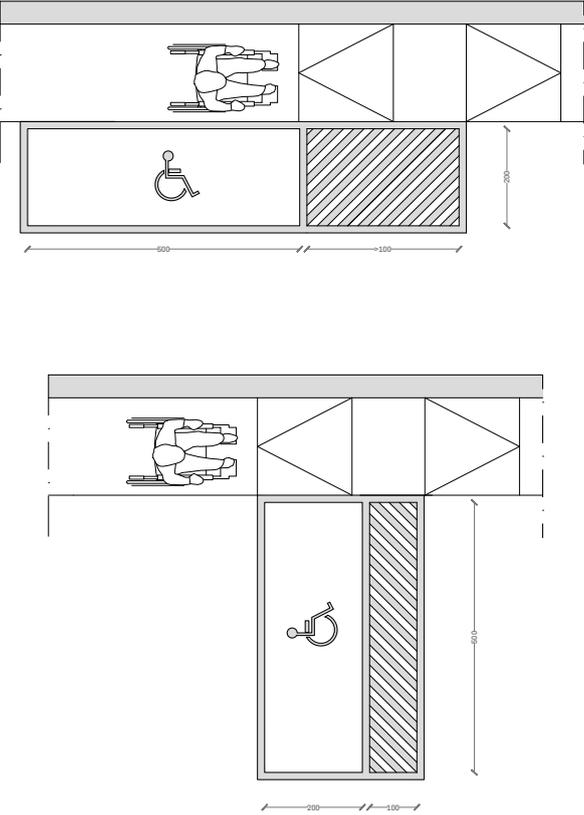
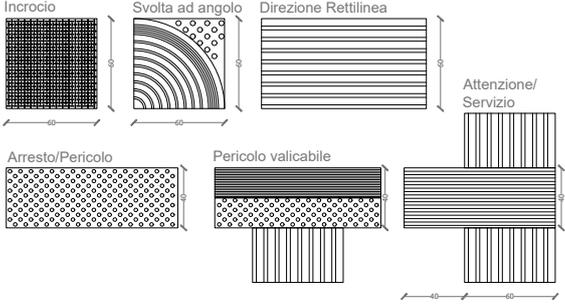


Codice	Intervento	Criticità	Costo
PPU.07	Installazione di segnaletica verticale doppia per l'attraversamento pedonale, da posizionare su entrambi i lati della strada quando il traffico è a doppio senso di marcia.	Mancanza di segnaletica verticale.	250€/cad
PPU.08	Adeguamento dei semafori esistenti mediante l'installazione di dispositivi intelligenti: inclusione di segnali acustici per persone non vedenti lungo la direzione di attraversamento, per consentire loro di "sentire" il segnale e seguire le indicazioni dell'impianto; installazione di una scatola per la richiesta di attraversamento pedonale, con un pulsante dotato di vibrazione, posizionato a 100 cm di altezza dal suolo; eventuale inserimento di un display che indica il conteggio dei secondi, mostrando il tempo di attesa per il semaforo.	Mancanza di impianto semaforico con dispositivo acustico.	200€/cad
PPU.09	Costruzione di una rampa o di un sistema di rampe della lunghezza necessaria per garantire una pendenza non superiore al 5% (al massimo 8%) e con una larghezza di almeno 120 cm, senza scendere sotto i 100 cm. L'area terminale della rampa sarà perfettamente allineata con il livello stradale, con una finitura superficiale priva di irregolarità o spessori che potrebbero causare inciampi, come gradini superiori ai 2,5 cm. Ogni 10 metri, sarà prevista una sosta con pianerottolo di riposo e manovra delle dimensioni di 150x150 cm, in piano.	Presenza di gradini.	400€/mq

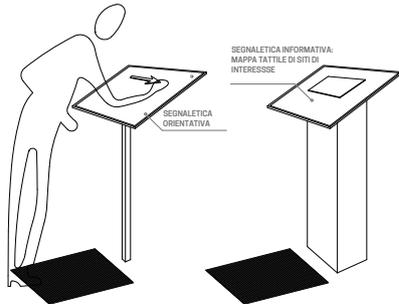
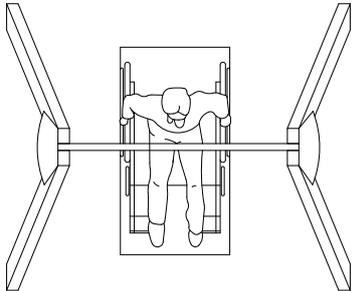


Codice	Intervento	Criticità	Costo
<b>PPU.10</b>	Rimozione e successivo spostamento di segnali verticali, pali, paletti, dissuasori, cestini per rifiuti, contenitori, arredo urbano, vasi e altri oggetti simili, con ricollocazione a una distanza appropriata dal bordo del percorso pedonale, in modo da garantire una larghezza di passaggio di almeno 120 cm.	Presenza di palo o segnaletica lungo il percorso. 	200€/cad
<b>PPU.11</b>	Installazione di pali dell'illuminazione lungo il lato interno o esterno del percorso pedonale, assicurando che venga lasciato un passaggio libero di almeno 120 cm di larghezza (ma comunque non inferiore a 100 cm).	Mancanza di illuminazione adeguata. 	2000€/cad
<b>PPU.12</b>	Installazione di una panchina accessibile a tutti gli utenti, progettata in modo da non rappresentare un pericolo per i pedoni che circolano nell'area circostante.	Mancanza di panchina pensata secondo i principi dell'universal Design. 	850€/cad



Codice	Intervento	Criticità	Costo
<p><b>PPU.13</b></p>	<p>Realizzazione di un nuovo parcheggio riservato con le seguenti dimensioni: 6,2 x 2,0 m per i posti in linea o 5,0 x 3,2 m per i posti a pettine, completo di segnaletica verticale e orizzontale adeguata, nonché di un raccordo sicuro con il percorso pedonale tramite la creazione di una rampa.</p>	<p>Mancanza di parcheggi riservati.</p> 	<p>2.500€/mq</p>
<p><b>PPU.14</b></p>	<p>Installazione di segnaletica tattile plantare di tipo LOGES sul percorso pedonale, attraverso segnali di pericolo valicabili disposti trasversalmente rispetto alla direzione di cammino. La segnaletica tattile serve a distinguere chiaramente l'area pedonale da quella carrabile.</p>	<p>Mancanza di segnaletica LOGES.</p> 	<p>300€/mq</p>



Codice	Intervento	Criticità	Costo
PPU.15	Fornitura e installazione di segnaletica informativa dei percorsi e identificativa dei luoghi, mediante totem multimediale, da collocare all'ingresso di edifici e spazi pubblici di interesse strategico nell'ambito urbano.	Mancanza di segnaletica informativa.	1500€/cad
			
PPU.16	Fornitura e installazione di elementi per parco giochi ispirati ai principi dell'Universal Design.	Mancanza di giochi ispirati ai principi dell'universal Design	5.500 €
			



L'analisi e la classificazione della rete stradale urbana ha permesso di individuare tre principali attraversamenti su cui pianificare interventi mirati: strade scorrevoli, strade urbane locali, il lungomare. Ciascuna tipologia presenta caratteristiche specifiche e ha richiesto soluzioni progettuali diverse per garantire piena accessibilità e fruibilità degli spazi pubblici.

#### **A. Strade Scorrevoli (via Nazionale, via XXI Aprile, via Livorno)**

Le strade scorrevoli sono arterie a maggiore intensità veicolare, spesso caratterizzate da carreggiate ampie, traffico sostenuto e limitata fruizione pedonale. Tuttavia, in ottica di riqualificazione e promozione della mobilità dolce, si propone una riconfigurazione di questi assi viari attraverso:

- Restringimento della carreggiata, dove possibile, anche a una sola corsia per senso di marcia;
- Creazione di aree pedonali parziali o totali, laddove il contesto urbano lo consenta;
- Inserimento di marciapiedi più ampi, abbattimento dei dislivelli, e impiego di pavimentazioni tattili per ipovedenti;
- Protezione degli spazi pedonali tramite elementi di arredo urbano e dissuasori di sosta.

#### **B. Strade Urbane Locali (via Re Martino, via Savoia)**

Le strade urbane, come via Re Martino ad Aci Castello, o via Savoia ad Acitrezza costituiscono l'ossatura della viabilità interna dei quartieri. Spesso sono caratterizzate da marciapiedi stretti e invasi da elementi di arredo, ostacoli o dislivelli, che ne compromettono la fruibilità.

Intervento proposto:

- Restringimento della carreggiata per ricavare spazio da destinare all'allargamento dei marciapiedi;
- Riqualificazione della pavimentazione con materiali antisdrucciolo e raccordi a raso per gli accessi ai civici;
- Integrazione di percorsi tattili e segnalazioni acustiche nei pressi di incroci e attraversamenti;
- Verifica e adeguamento della segnaletica per garantire la chiarezza dei percorsi pedonali.

#### **C. Lungomare (via Angelo Musco, via Antonello da Messina, via Pezzana, Lungomare Scardamiano, Lungomare dei Ciclopi)**

Il lungomare rappresenta una delle aree più accessibili e fruibili del territorio, già dotata di buoni livelli di percorri-

bilità pedonale e ciclabile. Tuttavia, permangono alcune criticità nei collegamenti verticali e nei punti di transizione tra aree ad altezze differenti o tra zone urbane adiacenti.

Intervento proposto:

- Miglioramento del collegamento tra il raccordo stradale e gli attraversamenti pedonali, mediante segnaletica orizzontale e verticale, rampe, e sistemi di illuminazione;
- Realizzazione di ascensore di collegamento nel punto nevralgico tra via Marconi e il lungomare Scardamiano, al fine di rendere accessibile tutto il lungomare;
- Studio di un percorso accessibile e continuo tra Aci Castello e Acitrezza, mediante abbattimento di barriere fisiche e inserimento di elementi di guida per persone con disabilità sensoriali e motorie.



### 38 **Criticità ricorrenti in ambito Edilizio e relativo intervento di eliminazione:**

#### ▪ **Mancanza di un posto auto riservato**

Parcheggi riservati non adeguati perché troppo distanti dall'edificio preso in esame. Le criticità riscontrate sono principalmente legate alla mancanza di un adeguato raccordo tra l'area di sosta e il percorso pedonale o il marciapiede. L'intervento consiste nell'adeguamento dei parcheggi riservati, attraverso l'installazione di segnaletica e nella realizzazione di uno scivolo di raccordo al percorso pedonale. In aggiunta, ove possibile, si prevede la creazione di un nuovo posto auto nelle vicinanze dell'edificio.

#### ▪ **Percorso di accesso esterno inadeguato**

Quando il percorso di accesso esterno agli edifici risulta inadeguato l'intervento consiste principalmente nell'installazione di rampe, nella sistemazione dei marciapiedi, nella creazione di percorsi protetti, nell'inserimento di dispositivi che facilitano l'orientamento e nella segnaletica che evidenzia le funzioni interne degli edifici.

#### ▪ **Mancanza di segnaletica informativa dei percorsi e descrittiva dei luoghi**

Quando vi è la mancanza di segnaletica adeguata, l'intervento proposto prevede l'inserimento di dispositivi per l'orientamento che siano accessibili a tutti e quindi che prevedono l'impiego di scrittura di tipo Braille.

#### ▪ **Percorso interno inadeguato**

Quando sono presenti percorsi di dimensioni inadeguati per la mancanza di spazio di manovra o quando sono presenti porte interne, in particolare quelle dei servizi igienici, che hanno una larghezza inferiore a 75 cm, o ancora presenza di campanelli, citofoni, interruttori o sportelli informazioni, inadeguati, l'intervento prevede l'adeguamento alla normativa vigente.

#### ▪ **Mancanza di servizi igienici adeguati**

Oltre all'inserimento di nuovi bagni quando necessario e all'adeguamento di quelli non conformi, l'intervento consiste nella diversificazione delle tipologie di bagni in funzione dell'età dei fruitori. Nelle scuole primarie, l'intervento prevede l'inserimento di servizi igienici differenziati.

#### ▪ **Mancanza di collegamenti verticali adeguati**

Alcuni edifici esistenti, specialmente quelli vincolati o di

interesse storico, sono privi di ascensori e presentano scale non conformi. Dove possibile, l'intervento attivo prevede l'installazione di un ascensore dimensionato correttamente e l'adeguamento delle scale per rispondere ai requisiti normativi (in termini di dimensioni, illuminazione, segnaletica tattile, caratteristiche delle superfici e sicurezza con parapetti e corrimano).



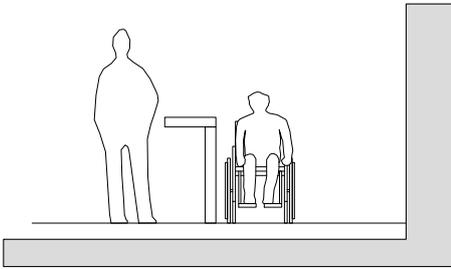
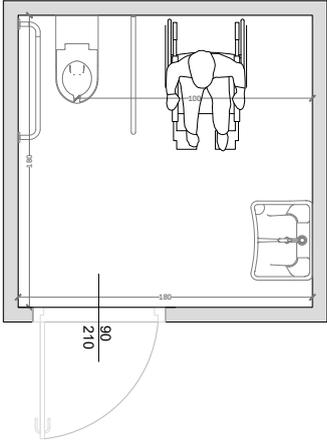
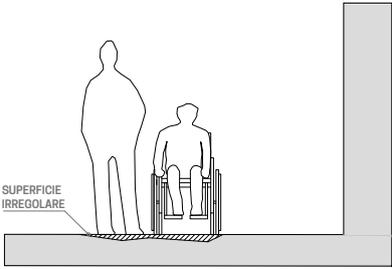
## ABACO degli INTERVENTI in AMBITO EDILIZIO

Codice	Intervento	Criticità	Costo
<b>PPE.01</b>	Realizzazione di servizio igienico per disabili, in attuazione del D.M. 236/1989, completo di : wc di tipo sospeso, posto alle distanze minime come da normativa e dotato di maniglione o corrimano per consentire il trasferimento; lavabo posto a cm 80 dal calpestio e di tipo sospeso.	Mancanza di servizio igienico per disabili	9.000€
<b>PPE.02</b>	Realizzazione di parcheggio riservato ad utenti disabili in prossimità dell'ingresso dell'edificio o del punto di accesso allo stesso.	Mancanza di parcheggio riservato ad utenti disabili	2.500€/mq
<b>PPE.03</b>	Realizzazione di ascensore in vano proprio ad azionamento elettrico con vano corsa in acciaio, di dimensioni minime in cabina da normativa (D.M. 236/89 art. 8.1.12a) di 110x140 cm; luce netta della porta 80 cm; spazio antistante 150x150 cm; pulsantiera esterna ad altezza da terra compresa tra 110 e 130 cm; targa tattile, luce di emergenza.	Mancanza di collegamento verticale tramite ascensore.	40.000€

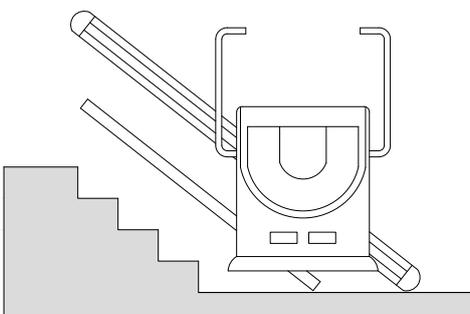
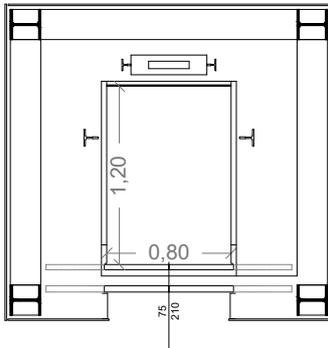
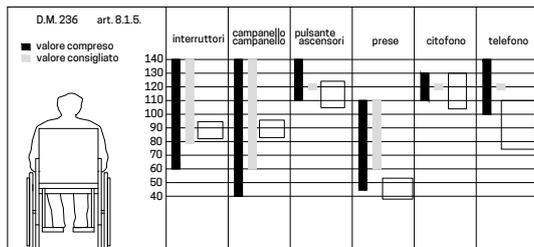


Codice	Intervento	Criticità	Costo
PPE.04	Costruzione di una rampa o di un sistema di rampe della lunghezza necessaria per garantire una pendenza non superiore al 5% (al massimo 8%) e con una larghezza di almeno 120 cm, senza scendere sotto i 100 cm. L'area terminale della rampa sarà perfettamente allineata con il livello stradale, con una finitura superficiale priva di irregolarità o spessori che potrebbero causare inciampi, come gradini superiori ai 2,5 cm. Ogni 10 metri, sarà prevista una sosta con pianerottolo di riposo e manovra delle dimensioni di 150x150 cm, in piano.	Presenza di gradini.	400€/mq
PPE.05	Installazione di segnaletica tattile plantare di tipo LOGES in gomma, per interni: Applicazione di nastro antiscivolo lungo le pedate delle scale, ove previste, per evitare lo scivolamento. Installazione e fornitura di mappa tattile a rilievo per non vedenti in lastra di alluminio.	Mancanza di segnaletica LOGES e mappe adatte a tutte le utenze.	300€/mq
PPE.06	Fornitura e installazione di segnaletica informativa dei percorsi e identificativa dei luoghi, da collocare all'ingresso di edifici e spazi pubblici di interesse strategico nell'ambito urbano.	Mancanza di segnaletica informativa.	150€/cad



Codice	Intervento	Criticità	Costo
PPU.07	Realizzazione di un punto informativo con altezza tale da garantire la relazione tra personale e fruitore.	Mancanza di desk informativo accessibile.	1.500€/cad
			
PPU.08	Realizzazione di servizio igienico per disabili destinato ai BAMBINI, in attuazione del D.M. 236/1989, completo di : wc di tipo sospeso, posto alle distanze minime come da normativa e dotato di maniglione o corrimano per consentire il trasferimento; lavabo posto a cm 80 dal calpestio e di tipo sospeso.	Mancanza di bagno Dedicato per bambino.	9.000€
			
PPU.09	Rifacimento di pavimentazione utilizzando piastrelle in gres. Il lavoro include il ripristino del sottofondo.	Superficie del percorso interno o esterno inadeguata.	200€/mq
			



Codice	Intervento		Costo
PPU.10	Fornitura e installazione di servoscala per persone con disabilità motorie, per consentire spostamento su scale ove non è possibile l'installazione di ascensori.	Mancanza di servoscala o dispositivo affine	6.000€/cad
			
Codice	Intervento		Costo
PPU.11	Adeguamento di ascensore in vano proprio ad azionamento elettrico con vano corsa in acciaio. Dimensioni minime da normativa (D.M. 236/89 art. 8.1.12 c)	Mancanza di collegamento verticale tramite ascensore adeguato.	15.000 €
			
Codice	Intervento		Costo
PPU.12	Spostamento e adeguamento di pulsanti, accessori posti ad un'altezza compresa tra 40 e 140cm. Comprese opere edili e impiantistiche di lieve entità.	Mancanza di pulsanti e accessori adeguati	150€/cad
			

# 6. STIMA DEI COSTI

## 6.1 STIMA DEI COSTI UNITARI

I costi unitari indicati nel precedente paragrafo per ogni intervento rientrano tra quelle che sono definite le **misure ATTIVE** di eliminazione delle barriere architettoniche.

Fanno parte della stima dei costi anche gli interventi di manutenzione programmata e straordinaria e le misure passive precedentemente definite.

### A. Coordinamento degli interventi di manutenzione programmata e straordinaria

Ai costi sopra indicati in apposito abaco sono indicati anche gli interventi di manutenzione programmata e straordinaria. Per garantire l'immediata attuazione delle misure previste nel presente PEBA, è essenziale che tutte le attività di manutenzione pianificate nei vari ambiti interessati (come manutenzione, gestione del verde e dell'arredo urbano, opere pubbliche, ecc.), nonché gli interventi in fase di progettazione sul patrimonio edilizio esistente, tengano conto delle indicazioni di cui al presente PEBA.

#### 1. Opere di adeguamento di servizi igienici per renderli accessibili:

##### 1A. Rimozione di sanitari e accessori

Smontaggio di apparecchi igienico-sanitari, compresa la demolizione manuale delle strutture murarie, e rimozione di accessori e staffe di fissaggio.

##### 1B. Installazione di sanitari e accessori per bagno accessibile

▪WC in ceramica con sifone incorporato, completo di cassetta, batteria e comando di scarico facilitato, montato a parete o pavimento.

▪Lavabo in ceramica con profilo anteriore concavo e bordi arrotondati per appoggio gomiti e protezione dagli schizzi, dotato di miscelatore meccanico a leva e sifone di

scarico.

▪Maniglioni orizzontali e verticali in acciaio zincato con verniciatura epossidica (diametro 35 mm), completi di tasselli meccanici per il fissaggio.

▪Maniglione ribaltabile da parete, in acciaio zincato verniciato epossidicamente (diametro 30 mm, lunghezza 600 mm, colore bianco, capacità di carico fino a 150 kg).

▪Punto di chiamata di emergenza, completo di pulsante di chiamata, segnalatore acustico e luminoso, relè bistabile, trasformatore e pulsante di riarmo.

▪Accessori per bagno: dispenser per sapone liquido, portarotolo, porta asciugamani in carta, specchio basculante (minimo 40x40 cm, installato a 90 cm da terra).

Prezzo totale: 1.700 €

##### 1C. Accessori per bagno

▪Maniglione di sostegno con barra ribaltabile da 75 cm, installato accanto al WC se la distanza dalla parete supera i 40 cm, e corrimano laterale vicino agli arredi (diametro 3-4 cm, posizionato a 5 cm dalla parete, altezza 80 cm dal suolo), oltre a maniglione verticale dove necessario. 250 €/cad

##### 1D. Doccia accessibile

▪Installazione o adeguamento di piatto doccia a filo pavimento, con sedile ribaltabile a un'altezza minima di 45 cm e doccia a telefono. Inclusi maniglioni orizzontali e/o verticali posizionati a 80 cm dal pavimento.

1.000 €/cad

##### 1E. Specchio reclinabile

▪Installazione di specchio reclinabile (50x80 cm) su parete del bagno dedicato a persone con disabilità.

140 €/cad

##### 1F. Campanello di emergenza

▪Installazione di punto di chiamata d'emergenza, comprensivo di pulsante di chiamata, segnalatore acustico e



- 4.4 luminoso e accessori, con canaline esterne.  
180 €/cad

#### 1G. Adeguamento accessori e pulsanti

▪Riposizionamento di maniglie, pulsanti e accessori per renderli facilmente accessibili a persone con difficoltà motorie agli arti superiori, posizionandoli tra 40 e 140 cm dal suolo. Inclusi piccoli interventi edili e impiantistici.  
200 €/cad

#### 1H Illuminazione di emergenza

▪Installazione di lampada di emergenza nel bagno, comprensiva di opere edili e impiantistiche minori.  
180 €/cad

#### 2. Eliminazione ostacoli per ipo/non vedenti

▪Spostamento di arredi che creano ostacolo e adeguamento del bagno con:  
o Segnalazioni tattili a terra  
o Mappe tattili all'ingresso  
o Contrasti cromatici tra superfici per facilitare l'individuazione di sanitari e accessori  
o Corretta illuminazione  
15 €/cad

#### 3. Segnaletica accessibile

▪Installazione di targhette visivo-tattili per bagni accessibili, con caratteri grandi e ad alto contrasto cromatico, eventualmente dotate di mappa tattile. Altri dispositivi (luminosi, acustici, totem, ecc.) verranno valutati caso per caso.  
150 €/cad

#### 4. Montascale mobile

▪Fornitura di montascale a ruote o cingoli per persone in sedia a rotelle o con difficoltà motorie, utilizzabile su scale dove non è possibile installare ascensori o servoscala fissi (es. edifici storici).  
o Struttura leggera e smontabile  
o Maniglie regolabili  
o Braccioli ribaltabili  
o Pedana poggiapiedi  
o Blocco automatico a ogni scalino  
o Batteria a lunga durata  
4.000 €/cad

### B. Misure Passive

Alcune delle strategie delineate nell'abaco si concentrano sulla sensibilizzazione della comunità, facendo appello al senso di responsabilità collettiva dei cittadini. Allo stesso tempo, queste iniziative mirano a coinvolgere le istituzioni competenti e gli stakeholder, incentivandoli a promuovere interventi e attività con obiettivi simili. Per questa ragione, tali misure possono essere considerate di tipo "indiretto".

▪Accessibilità nei trasporti: Ottimizzazione della gestione del trasporto pubblico e di altri servizi comunali, attraverso un coordinamento tra i diversi settori coinvolti (Mobilità, Verde Pubblico, Lavori Pubblici) per sviluppare soluzioni integrate e rispondere a molteplici esigenze.

▪Campagne di sensibilizzazione: Promozione di iniziative per accrescere la consapevolezza e diffondere una cultura dell'inclusione tramite eventi partecipativi.

▪Strumenti digitali: Potenziamento dei servizi multimediali e interattivi per facilitare l'accesso e la fruizione dei beni architettonici.



## 6.2 STIMA COMPLESSIVA DEI COSTI

Sulla base dei prezzi unitari precedentemente descritti, è stato possibile elaborare una stima complessiva degli interventi finalizzati all'eliminazione delle barriere architettoniche, suddivisa per ciascun ambito di intervento.

Si precisa che la presente valutazione non costituisce un computo metrico estimativo dettagliato, bensì un'indicazione di massima utile per la definizione di un piano operativo e temporale per l'attuazione degli interventi. Tale stima rappresenta un valido supporto nella fase di programmazione, consentendo di avere un quadro economico di riferimento preliminare.

L'analisi condotta permette inoltre di delineare una previsione di spesa necessaria alla riqualificazione degli edifici e degli spazi pubblici, stimando i fondi indispensabili per la realizzazione delle opere. Ciò consente alle amministrazioni e agli enti preposti di pianificare gli investimenti in maniera più efficace, ottimizzando le risorse disponibili e individuando le priorità di intervento in funzione delle esigenze più urgenti.

La stima complessiva tiene conto di diversi fattori, tra cui le caratteristiche tecniche delle opere da realizzare, la complessità degli interventi, i costi relativi ai materiali e alla manodopera, nonché eventuali oneri accessori e spese impreviste.

Parallelamente, la valutazione economica degli interventi consente di individuare possibili fonti di finanziamento, quali fondi pubblici, contributi regionali o nazionali, agevolazioni fiscali e partenariati con soggetti privati. L'individuazione di tali risorse è fondamentale per garantire la sostenibilità economica del piano di abbattimento delle barriere architettoniche e favorire un processo di inclusione accessibile a tutti i cittadini.

Infine, una pianificazione dettagliata delle risorse economiche necessarie consente di monitorare in modo efficace l'andamento dei lavori, valutare eventuali scostamenti rispetto alle previsioni iniziali e apportare le necessarie correzioni in corso d'opera. Questo approccio metodologico permette di garantire maggiore trasparenza nella gestione delle risorse pubbliche e un migliore controllo sui tempi e sui costi di realizzazione delle opere previste.

**STIMA COMPLESSIVA DEI COSTI | AMBITO URBANO**

46

<b>Codice</b>	<b>Indirizzo</b>	<b>Località</b>	<b>Tipologia</b>	<b>Costo</b>
U-PU43	Via Vampolieri	Aci Castello	Percorso	65.000,00 €
U-PZ02	Piazza Dante Morana	Aci Castello	Piazza	8.000,00 €
U-PU12	Lungomare Scardamiano	Aci Castello	Percorso	13.816,00 €
U-PU15	Via G. Pezzana	Aci Castello	Percorso	3.700,00 €
U-PU18	Via Dante	Aci Castello	Percorso	37.500,00 €
U-PU19	Via IV Novembre	Aci Castello	Percorso	10.000,00 €
U-PU20	Via Savoia	Aci Castello	Percorso	10.000,00 €
U-PU21	Via Re Martino	Aci Castello	Percorso	30.000,00 €
U-PU33	Via Battisti	Aci Castello	Percorso	10.000,00 €
U-PU41	Via Crispi	Aci Castello	Percorso	5.000,00 €
U-AV46	Parco "M. Trombetta" - Via Battisti	Aci castello	Area a verde	15.000,00 €
U-PU14	Viale Cristoforo Colombo	Aci Castello	Percorso	10.000,00 €
U-PZ01	Piazza Castello	Aci Castello	Piazza	8.000,00 €
U-PZ03	Piazza Micalè	Aci Castello	Piazza	7.000,00 €
U-PU36	Via Marconi	Aci Castello	Percorso	80.000,00 €
U-PU37	Via Livorno	Aci Castello	Percorso	150.000,00 €
U-PU22	Via XXI Aprile	Aci Castello	Percorso	180.000,00 €
U-PU35	Via Nazionale	Aci Castello	Percorso	375.000,00 €
U-PU48	Via del Torrente	Aci Castello	Percorso	10.000,00 €
U-PU17	Via Provinciale	Acitrezza	Percorso	175.000,00 €
U-PZ04	Piazza Verga	Acitrezza	Piazza	75.000,00 €
U-PG11	Parcheggio Mercato Ittico	Acitrezza	Parcheggio	20.000,00 €
U-PU38	Via Marina	Acitrezza	Percorso	20.000,00 €
U-PU13	Lungomare dei Ciclopi	Acitrezza	Percorso	10.000,00 €
U-PU40	Via Dusmet	Acitrezza	Percorso	2.000,00 €
U-PU39	Via Spagnola	Acitrezza	Percorso	2.000,00 €
U-PZ07	Piazza Jacopo da Lentini	Cannizzaro	Piazza	11.000,00 €
U-PU32	Via Mollica	Cannizzaro	Percorso	70.000,00 €
U-PZ05	Piazza G. Sciuti	Cannizzaro	Piazza	25.000,00 €
U-PU16	Via Antonello da Messina	Cannizzaro	Percorso	20.000,00 €
U-PU25	Via Firenze	Cannizzaro	Percorso	50.000,00 €
U-PU26	Via Angelo Musco	Cannizzaro	Percorso	7.000,00 €
U-PU27	Via Stazione di Cannizzaro	Cannizzaro	Percorso	40.000,00 €
U-PU24	Via Rimini	Cannizzaro	Percorso	50.000,00 €
U-PU23	Via Napoli	Cannizzaro	Percorso	70.000,00 €
U-PU44	Via Calogero	Cannizzaro	Percorso	3.000,00 €
U-AV45	Parco "Jean Calogero" - Via Calogero	Cannizzaro	Area a verde	6.850,00 €
U-PZ06	Piazza Cardinale Pappalardo	Cannizzaro	Piazza	3.000,00 €
U-PU28	Via Tripoli	Ficarazzi	Percorso	200.000,00 €
U-PU30	Via San Gregorio	Ficarazzi	Percorso	50.000,00 €
U-PU31	Via Trieste	Ficarazzi	Percorso	125.000,00 €
U-PZ08	Piazza Giovanni XXIII	Ficarazzi	Piazza	7.000,00 €
U-PZ09	Piazza della chiesa	Ficarazzi	Piazza	7.000,00 €
U-PZ10	Piazza Padre Pio da Pietrelcina	Ficarazzi	Piazza	30.000,00 €
U-PU42	Via Martoglio	Ficarazzi	Percorso	15.000,00 €
U-PU29	Via Collina di Polifemo	Ficarazzi	Percorso	7.000,00 €
U-PU34	Via Sciarone	Ficarazzi	Percorso	9.000,00 €
U-AV47	Giardini di via Sciarone	Ficarazzi	Area a verde	11.000,00 €
U-PU49	Via Crocifisso	Ficarazzi	Percorso	75.000,00 €



## STIMA COMPLESSIVA DEI COSTI | AMBITO EDILIZIO

47

	Codice	Denominazione	Indirizzo	Località	Costo
3	E-UP03	Palazzo "Russo"	Via Savoia n. 32	Acicastello	25.000,00 €
2	E-UP02	Edificio "Micale"	Piazza Micale n. 1	Acicastello	9.000,00 €
5	E-AC05	Cimitero Comunale	Via Vampolieri	Acicastello	20.000,00 €
7	E-SI07	Fabbricato "Crispi"	Via Crispi n. 58	Acicastello	9.900,00 €
8	E-SI08	Edificio "Battisti"	Via Cesare Battisti n. 12	Acicastello	10.000,00 €
15	E-PP15	Parcheggio Battisti	Via Battisti	Acicastello	15.000,00 €
1	E-UP01	Palazzo Municipale	Lungomare C. Colombo snc	Acicastello	10.000,00 €
6	E-SI06	Palazzo "Micale"	Piazza Micale n. 3	Acicastello	10.000,00 €
13	E-SI13	Edificio "Via delle scuole"	Traversa di Piazza delle scuole n. 5	Acitrezza	12.900,00 €
12	E-SI12	Complesso "Piazza delle"	Piazza delle scuole n. 1	Acitrezza	70.000,00 €
14	E-SI14	Edificio "Dusmet"	Via Dusmet n. 9	Acitrezza	5.000,00 €
17	E-IC17	Villa "Fortuna"	Lungomare dei Ciclopi nn. 137-139	Acitrezza	5.000,00 €
19	E-IC19	Edificio "Napoli"	Via Napoli n. 22	Cannizzaro	10.000,00 €
10	E-SI10	Complesso "Rimini"	Via Gemmellaro n. 16 – via Rimini n. 28	Cannizzaro	7.000,00 €
4	E-UP04	Palazzo "Firenze"	Via Firenze n. 118	Cannizzaro	7.000,00 €
9	E-SI09	Edificio "Tripoli"	Via Tripoli n. 74 – via Collina di Polifemo	Ficarazzi	20.000,00 €
11	E-SI11	Complesso "Trieste"	Via Trieste	Ficarazzi	7.000,00 €
16	E-IC16	Edificio "Giovanni XXIII"	Sottostante Belvedere Piazza Giovanni XXIII	Ficarazzi	50.000,00 €
18	E-IC18	Castello Normanno	Piazza Castello snc	Acicastello	1.500.000,00 €



#### 48 **6.3 PRINCIPIO DI ACCESSIBILITA'**

Il principio guida dell'intervento è quello di garantire l'accessibilità dell'intero territorio comunale, assicurando a tutti i cittadini la possibilità di fruire degli spazi pubblici e privati senza ostacoli.

Tuttavia, considerando che la programmazione degli interventi sarà avviata a breve, si procederà in una prima fase alla realizzazione delle opere nei contesti individuati come prioritari, per poi estendere progressivamente le azioni di adeguamento al resto del territorio. L'obiettivo è quello di adottare un approccio strategico che consenta di ottimizzare le risorse disponibili e di garantire un impatto immediato sulle aree che presentano le maggiori criticità in termini di accessibilità. Questo metodo permetterà di intervenire in maniera efficace, assicurando miglioramenti tangibili fin dalle prime fasi di attuazione del piano.

In aggiunta, le indicazioni contenute nel PEBA costituiranno un punto di riferimento essenziale per tutti gli strumenti normativi e regolatori comunali, in particolare per il Regolamento Edilizio. Questo garantirà che gli interventi futuri siano conformi ai criteri di accessibilità e inclusione, promuovendo un modello urbanistico sostenibile e attento alle esigenze di tutte le categorie di cittadini, comprese le persone con difficoltà fisica o sensoriale e cognitiva.

L'integrazione del PEBA negli strumenti urbanistici e regolatori locali consentirà inoltre di prevenire la creazione di nuove barriere, assicurando che ogni nuova opera pubblica o privata sia progettata sin dall'inizio nel rispetto delle normative vigenti in materia di accessibilità. In tal modo, il Comune potrà garantire un ambiente inclusivo, in linea con i principi di equità e pari opportunità per tutti i cittadini.

## 7. PROGRAMMAZIONE DEGLI INTERVENTI

Il Piano per l'Eliminazione delle Barriere Architettoniche prevede una programmazione strutturata delle azioni da realizzare, presentata sotto forma di tabella di sintesi. Questo strumento permette di stimare i costi e pianificare gli interventi su un orizzonte temporale definito dall'Amministrazione comunale in linea con la durata complessiva del piano.

Le "Schede di Priorità degli Interventi" rappresentano un metodo efficace per organizzare e gestire le informazioni raccolte, consentendo di adattare progressivamente le operazioni alle necessità dell'Amministrazione comunale e alle risorse economiche disponibili. È compito dell'Amministrazione valutare le priorità indicate e l'evoluzione delle esigenze nel tempo per garantire un'attuazione organica e ben coordinata delle misure previste.

Tale approccio è pensato per far fronte all'incertezza sulle future risorse finanziarie, consentendo di modulare gli interventi in base ai fondi disponibili. Il piano, inoltre, rappresenta un punto di partenza strategico per attrarre ulteriori finanziamenti destinati alla rimozione delle barriere architettoniche, utilizzando i progetti dettagliati nelle schede specifiche come modelli di riferimento.

La programmazione è articolata per aree urbane ed edifici, con una stima economica dettagliata per ciascun intervento, sintetizzata in formato tabellare per un periodo che inizia nel 2026. Le priorità stabilite guideranno l'ordine di realizzazione delle opere. Si sottolinea che la stima dei costi fornita è indicativa e soggetta a possibili variazioni dovute a eventi imprevisti, senza costituire un computo metrico definitivo.

Per quanto riguarda la gestione degli interventi, l'Amministrazione potrà decidere di procedere secondo diverse strategie: realizzare azioni mirate per specifiche categorie di intervento, suddividere gli interventi in fasi, o af-

frontare la riqualificazione di intere aree urbane.

I documenti del Piano, comprese le Schede delle Criticità, la relazione esplicativa e le tavole allegate costituiranno i principali riferimenti tecnici per l'attuazione degli interventi. Essi offriranno un metodo replicabile per la rimozione delle barriere architettoniche, applicabile sia a edifici pubblici che privati, anche al di fuori del contesto specifico del presente PEBA.

### **Livello di Accessibilità**

L'accessibilità (in tabella riportata in colonna) è valutata attraverso un punteggio numerico compreso tra 0 a 3 assegnato a ogni criticità individuata. La somma di questi valori determina tre livelli di accessibilità:

- buona, se il punteggio complessivo è compreso tra 45 e 66
- intermedia, se il punteggio complessivo è compreso tra 23 e 44
- scarsa, se il punteggio complessivo è compreso tra 0 e 22

In tabella il livello di accessibilità è indicata in colonna con la sigla LA.

### **Livello di rilevanza**

Il livello di rilevanza (in tabella riportata in riga) di ciascun intervento viene determinata in base a diversi parametri, tra cui la classificazione funzionale delle strade, la presenza di trasporto pubblico e la vicinanza a servizi essenziali come scuole, uffici pubblici, strutture sanitarie e luoghi di aggregazione.

Il grado di rilevanza è stabilito su aree urbane e edifici completi, evitando interventi frammentati e puntuali. Questo approccio consente di risolvere le criticità in modo strutturale e coordinato, garantendo una maggiore efficacia nella creazione di percorsi accessibili. Tale va-



50 Valutazione tiene conto di vari fattori, tra cui:

**Ambito urbano:**

- Presenza di luoghi di culto (chiese, cimiteri)
- Spazi culturali (biblioteche, musei, teatri, cinema)
- Istituti scolastici (scuole di ogni ordine e grado)
- Strutture sanitarie e di assistenza (ospedali, farmacie, case di riposo)
- Impianti sportivi
- Sedi di associazioni e organizzazioni sociali
- Stazioni e fermate dei trasporti pubblici
- Uffici pubblici (municipio, uffici postali, servizi comunali)
- Aree verdi e parchi pubblici
- Attività commerciali e ricettive (negozi, bar, ristoranti, hotel, supermercati)

**Altri elementi di valutazione includono:**

- Presenza di residenti o lavoratori nella zona
- Connessione con altri percorsi accessibili già esistenti
- Priorità segnalata dall'Amministrazione comunale

**Ambito edilizio:**

- Destinazione d'uso dell'edificio (culturale, scolastica, sanitaria, sportiva, amministrativa)
- Importanza dell'edificio per il territorio e l'utenza
- Frequenza di utilizzo da parte di categorie di utenti con esigenze specifiche
- Priorità stabilita dall'Amministrazione

**Scala di Priorità**

Il grado di priorità (da 1 a 6) è determinato quindi da una matrice di valutazione che incrocia il livello di accessibilità con la rilevanza del contesto urbano o edilizio in cui si trova la criticità.

Un punteggio di priorità basso (6) non significa che l'intervento non sia importante, ma è una indicazione per gestire e guidare le risorse disponibili, privilegiando le azioni più urgenti in caso di budget limitato.

L'elenco degli spazi urbani e il costo stimato per la realizzazione degli interventi sono riportati in una tabella riepilogativa, che sintetizza tutte le azioni previste dal PEBA.

**MATRICE PRIORITA' | AMBITO URBANO**

	ALTO LIVELLO DI RILEVANZA	BASSO LIVELLO DI RILEVANZA
LA [Scarsa: 0-22]	1	4
LA [Interm.: 23-44]	2	5
LA [Buona: 45-66]	3	6

	ALTO LIVELLO DI RILEVANZA	BASSO LIVELLO DI RILEVANZA
LA [Scarsa: 0-22]	1	4
LA [Interm.: 23-44]	2	5
LA [Buona: 45-66]	3	6

	ALTO LIVELLO DI RILEVANZA	BASSO LIVELLO DI RILEVANZA
LA [Scarsa: 0-22]	1	4
LA [Interm.: 23-44]	2	5
LA [Buona: 45-66]	3	6

	ALTO LIVELLO DI RILEVANZA	BASSO LIVELLO DI RILEVANZA
LA [Scarsa: 0-22]	1	4
LA [Interm.: 23-44]	2	5
LA [Buona: 45-66]	3	6

	ALTO LIVELLO DI RILEVANZA	BASSO LIVELLO DI RILEVANZA
LA [Scarsa: 0-22]	1	4
LA [Interm.: 23-44]	2	5
LA [Buona: 45-66]	3	6

	ALTO LIVELLO DI RILEVANZA	BASSO LIVELLO DI RILEVANZA
LA [Scarsa: 0-22]	1	4
LA [Interm.: 23-44]	2	5
LA [Buona: 45-66]	3	6



## SCHEDE DI PRIORITA' DEGLI INTERVENTI | AMBITO URBANO

Codice	Indirizzo	Località	Tipologia	Priorità	Costo
U-PU43	Via Vampolieri	Acì Castello	Percorso	1	65.000,00 €
U-PZ02	Piazza Dante Morana	Acì Castello	Piazza	2	8.000,00 €
U-PU12	Lungomare Scardamiano	Acì Castello	Percorso	2	13.816,00 €
U-PU15	Via G. Pezzana	Acì Castello	Percorso	2	3.700,00 €
U-PU18	Via Dante	Acì Castello	Percorso	2	37.500,00 €
U-PU19	Via IV Novembre	Acì Castello	Percorso	2	10.000,00 €
U-PU20	Via Savoia	Acì Castello	Percorso	2	10.000,00 €
U-PU21	Via Re Martino	Acì Castello	Percorso	2	30.000,00 €
U-PU33	Via Battisti	Acì Castello	Percorso	2	10.000,00 €
U-PU41	Via Crispi	Acì Castello	Percorso	2	5.000,00 €
U-AV46	Parco "M. Trombetta" - Via Battisti	Acì castello	Area a verde	2	15.000,00 €
U-PU14	Viale Cristoforo Colombo	Acì Castello	Percorso	2	10.000,00 €
U-PZ01	Piazza Castello	Acì Castello	Piazza	3	8.000,00 €
U-PZ03	Piazza Micale	Acì Castello	Piazza	3	7.000,00 €
U-PU36	Via Marconi	Acì Castello	Percorso	2	80.000,00 €
U-PU37	Via Livorno	Acì Castello	Percorso	3	150.000,00 €
U-PU22	Via XXI Aprile	Acì Castello	Percorso	4	180.000,00 €
U-PU35	Via Nazionale	Acì Castello	Percorso	4	375.000,00 €
U-PU48	Via del Torrente	Acì Castello	Percorso	4	10.000,00 €
U-PU17	Via Provinciale	Acitrezza	Percorso	1	175.000,00 €
U-PZ04	Piazza Verga	Acitrezza	Piazza	2	75.000,00 €
U-PG11	Parcheggio Mercato Ittico	Acitrezza	Parcheggio	2	20.000,00 €
U-PU38	Via Marina	Acitrezza	Percorso	2	20.000,00 €
U-PU13	Lungomare dei Ciclopi	Acitrezza	Percorso	3	10.000,00 €
U-PU40	Via Dusmet	Acitrezza	Percorso	4	2.000,00 €
U-PU39	Via Spagnola	Acitrezza	Percorso	5	2.000,00 €
U-PZ07	Piazza Jacopo da Lentini	Cannizzaro	Piazza	1	11.000,00 €
U-PU32	Via Mollica	Cannizzaro	Percorso	1	70.000,00 €
U-PZ05	Piazza G. Sciuti	Cannizzaro	Piazza	2	25.000,00 €
U-PU16	Via Antonello da Messina	Cannizzaro	Percorso	2	20.000,00 €
U-PU25	Via Firenze	Cannizzaro	Percorso	2	50.000,00 €
U-PU26	Via Angelo Musco	Cannizzaro	Percorso	2	7.000,00 €
U-PU27	Via Stazione di Cannizzaro	Cannizzaro	Percorso	2	40.000,00 €
U-PU24	Via Rimini	Cannizzaro	Percorso	3	50.000,00 €
U-PU23	Via Napoli	Cannizzaro	Percorso	4	70.000,00 €
U-PU44	Via Calogero	Cannizzaro	Percorso	5	3.000,00 €
U-AV45	Parco "Jean Calogero" - Via Calogero	Cannizzaro	Area a verde	5	6.850,00 €
U-PZ06	Piazza Cardinale Pappalardo	Cannizzaro	Piazza	6	3.000,00 €
U-PU28	Via Tripoli	Ficarazzi	Percorso	1	200.000,00 €
U-PU30	Via San Gregorio	Ficarazzi	Percorso	1	50.000,00 €
U-PU31	Via Trieste	Ficarazzi	Percorso	1	125.000,00 €
U-PZ08	Piazza Giovanni XXIII	Ficarazzi	Piazza	2	7.000,00 €
U-PZ09	Piazza della chiesa	Ficarazzi	Piazza	2	7.000,00 €
U-PZ10	Piazza Padre Pio da Pietrelcina	Ficarazzi	Piazza	4	30.000,00 €
U-PU42	Via Martoglio	Ficarazzi	Percorso	4	15.000,00 €
U-PU29	Via Collina di Polifemo	Ficarazzi	Percorso	5	7.000,00 €
U-PU34	Via Sciarone	Ficarazzi	Percorso	5	9.000,00 €
U-AV47	Giardini di via Sciarone	Ficarazzi	Area a verde	5	11.000,00 €
U-PU49	Via Crocifisso	Ficarazzi	Percorso	4	75.000,00 €



## SCHEDE DI PRIORITA' DEGLI INTERVENTI | AMBITO EDILIZIO

52

	Codice	Denominazione	Indirizzo	Località	Priorità	Costo
3	E-UP03	Palazzo "Russo"	Via Savoia n. 32	Aci Castello	2	25.000,00 €
2	E-UP02	Edificio "Micale"	Piazza Micale n. 1	Aci Castello	2	9.000,00 €
5	E-AC05	Cimitero Comunale	Via Vampolieri	Aci Castello	2	20.000,00 €
7	E-SI07	Fabbricato "Crispi"	Via Crispi n. 58	Aci Castello	2	9.900,00 €
8	E-SI08	Edificio "Battisti"	Via Cesare Battisti n. 12	Aci Castello	2	10.000,00 €
15	E-PP15	Parcheggio Battisti	Via Battisti	Aci Castello	2	15.000,00 €
1	E-UP01	Palazzo Municipale	Lungomare C. Colombo snc	Aci Castello	3	10.000,00 €
6	E-SI06	Palazzo "Micale"	Piazza Micale n. 3	Aci Castello	3	10.000,00 €
13	E-SI13	Edificio "Via delle scuole"	Traversa di Piazza delle scuole n. 5	Acitrezza	2	12.900,00 €
12	E-SI12	Complesso "Piazza delle	Piazza delle scuole n. 1	Acitrezza	2	70.000,00 €
14	E-SI14	Edificio "Dusmet"	Via Dusmet n. 9	Acitrezza	3	5.000,00 €
17	E-IC17	Villa "Fortuna"	Lungomare dei Ciclopi nn. 137-139	Acitrezza	3	5.000,00 €
19	E-IC19	Edificio "Napoli"	Via Napoli n. 22	Cannizzaro	2	10.000,00 €
10	E-SI10	Complesso "Rimini"	Via Gemmellaro n. 16 – via Rimini n. 28	Cannizzaro	3	7.000,00 €
4	E-UP04	Palazzo "Firenze"	Via Firenze n. 118	Cannizzaro	3	7.000,00 €
9	E-SI09	Edificio "Tripoli"	Via Tripoli n. 74 – via Collina di Polifemo	Ficarazzi	2	20.000,00 €
11	E-SI11	Complesso "Trieste"	Via Trieste	Ficarazzi	3	7.000,00 €
16	E-IC16	Edificio "Giovanni XXIII"	Sottostante Belvedere Piazza Giovanni XXIII	Ficarazzi	5	50.000,00 €
18	E-IC18	Castello Normanno	Piazza Castello snc	Aci Castello	1	1.500.000,00 €

## 8. CRONOPROGRAMMA

Il costo complessivo dell'intervento è stato stimato in circa 4 milioni di euro, a cui andranno aggiunti gli oneri per la sicurezza e le somme a disposizione, pari a circa il 16% dell'importo.

Per garantire un'attuazione efficace degli interventi previsti dal PEBA, è fondamentale strutturare una programmazione realistica a medio termine. Il piano temporale è definito in base alle risorse economiche disponibili dall'Amministrazione Comunale e alle opportunità di finanziamento descritte nel paragrafo successivo.

Seguendo i criteri di priorità stabiliti, è stata elaborata una proposta di programmazione per l'attuazione delle opere di rimozione delle barriere architettoniche, che entreranno in fase operativa dopo l'approvazione del PEBA.

La pianificazione tiene conto del budget stimato per gli interventi annuali, finanziato principalmente attraverso gli introiti derivanti dagli oneri di urbanizzazione primaria e secondaria, in conformità con la normativa vigente.

L'assegnazione delle risorse economiche è basata su un'analisi di fattibilità, con la realizzazione prioritaria degli interventi classificati nei livelli 1, 2 e 3, insieme alle opere ad essi collegate.

L'elenco dettagliato degli interventi, disponibile negli allegati, potrà subire modifiche in base a necessità impreviste o urgenze, e deve quindi essere considerato come un riferimento flessibile, non vincolante.

Ipotizzando che l'Amministrazione Comunale di Aci Castello possa destinare 150.000 euro all'anno all'attuazione del PEBA, nel primo triennio successivo all'approvazione del Piano (2025-2030), si potrà prevedere un investimento complessivo di 750.000 euro da destinare a parte degli interventi con livello di priorità 1 e 2. Si

ritiene che taluni interventi come quello che interessa l'accessibilità del Castello Normanno (E-IC18), possano usufruire anche di forme di finanziamento specifiche.

### Fonti di Finanziamento

Per sostenere economicamente gli interventi del PEBA, il Comune prevede di reperire fondi attraverso diverse strategie:

1. Accesso a fondi regionali: Avvio delle procedure necessarie per ottenere le risorse stanziare dalla Regione Autonoma Sicilia a favore dei Comuni dotati di un Piano per l'Eliminazione delle Barriere Architettoniche.
2. Partecipazione a bandi statali e regionali: Richiesta di finanziamenti e contributi specifici destinati alla realizzazione di opere per migliorare l'accessibilità.
3. Allocazione di fondi comunali: Identificazione di una quota fissa all'interno del bilancio comunale da destinare agli interventi per la rimozione delle barriere architettoniche.

# ALLEGATI

- SCHEDE DELLE CRITICITA' AMBITO URBANO
- SCHEDE DELLE CRITICITA' AMBITO EDILIZIO
- ABACO DEGLI INTERVENTI E COSTI UNITARI
- TAV.1: INQUADRAMENTO TERRITORIALE
- TAV.2: AMBITI DI INTERVENTO
- TAV.3: MAPPA DEI PERCORSI
- TAV.4: AMBITI DI INTERVENTO ACI CASTELLO
- TAV.4.1: MAPPA DELLE CRITICITA' ACI CASTELLO
- TAV.4.2: MAPPA DELLE CRITICITA' ACI CASTELLO
- TAV.4.3: MAPPA DELLE CRITICITA' ACI CASTELLO
- TAV.4.4: MAPPA DELLE CRITICITA' ACI CASTELLO
- TAV.4.5: MAPPA DELLE CRITICITA' ACI CASTELLO
- TAV.5: AMBITI DI INTERVENTO ACITREZZA
- TAV.5.1: MAPPA DELLE CRITICITA' ACITREZZA
- TAV.5.2: MAPPA DELLE CRITICITA' ACITREZZA
- TAV.6: AMBITI DI INTERVENTO FICARAZZI
- TAV.6.1: MAPPA DELLE CRITICITA' FICARAZZI
- TAV.6.2: MAPPA DELLE CRITICITA' FICARAZZI
- TAV.7: AMBITI DI INTERVENTO CANNIZZARO
- TAV.7.1: MAPPA DELLE CRITICITA' CANNIZZARO
- TAV.7.2: MAPPA DELLE CRITICITA' CANNIZZARO
- TAV.7.3: MAPPA DELLE CRITICITA' CANNIZZARO
- TAV.7.4: MAPPA DELLE CRITICITA' CANNIZZARO
- TAV.7.5: MAPPA DELLE CRITICITA' CANNIZZARO
- TAV.8.1: STATO DI FATTO ACI CASTELLO
- TAV.8.2: PROGETTO ACI CASTELLO
- TAV.8.3: INTERVENTI ACI CASTELLO
- 8.4: CME ACI CASTELLO
- TAV.9.1: STATO DI FATTO/PROGETTO ACITREZZA
- 9.2: CME ACITREZZA
- TAV.10.1: STATO DI FATTO/PROGETTO FICARAZZI
- 10.2: CME FICARAZZI
- TAV.11.1: STATO DI FATTO CANNIZZARO
- TAV.11.2: PROGETTO CANNIZZARO
- TAV.11.3: INTERVENTI CANNIZZARO
- 11.4: CME CANNIZZARO

