



COMUNE DI TARANTO

P.E.B.A. 2021

PIANO PER L'ELIMINAZIONE DELLE BARRIERE ARCHITETTONICHE

Maggio 2021

RELAZIONE TECNICA






Alessandro Massaro
O.A.P.P.C. Taranto N. 788



COMUNE DI TARANTO

P.E.B.A. 2021

PIANO PER L'ELIMINAZIONE DELLE BARRIERE ARCHITETTONICHE

Il Sindaco: **RINALDO MELUCCI**

Assessorato Urbanistica - Piano della Mobilità

Assessore Arch. **Ubaldo Occhinegro**

assessoreocchinegro@comune.taranto.it

Responsabile Unico del Procedimento (RUP)

Dirigente Arch. **Cosimo Netti**

dirigente@comune.taranto.it

Si ringraziano per la collaborazione alla redazione del P.E.B.A.:

Assessorato ai LL. PP.

Assessorato ai Servizi Sociali, Welfare Politiche Giovanili e dell'Integrazione, Politiche Abitative

Polizia Municipale di Taranto

A.S.L. Taranto

INDICE

INDICE	3
1. PREMESSA	4
2. EVOLUZIONE NORMATIVA – SCHEMA RIASSUNTIVO	4
3. PRESUPPOSTI ED OBIETTIVI	6
4. RICOGNIZIONE DELLE INFORMAZIONI: GLI STRUMENTI URBANISTICI	7
5. RICOGNIZIONE DELLE INFORMAZIONI: LE FONTI DEI DATI	9
6. COSTRUZIONE DELLO STRUMENTO	9
7. I PERCORSI PEDONALI DEL PEBA	21
8. DATABASE DI RIFERIMENTO - ALLEGATO 1	27
9. INDAGINI SULLA SICUREZZA	27
10. INTERVENTI PER L'ELIMINAZIONE DELLE BARRIERE ARCHITETTONICHE	32
11. RISULTATI INDAGINI SULLA PROSSIMITÀ	39
12. ACCESSIBILITÀ DELLE FUNZIONI PRINCIPALI	42
13. PARTECIPAZIONE	45
14. NOTE CONCLUSIVE	46

1. PREMESSA

Il Piano per l'Eliminazione per le Barriere Architettoniche (PEBA) di Taranto segue le modalità ed i principi esecutivi del precedente PEBA (<https://www.comune.taranto.it/index.php/elenco-servizi/modulistica-dei-procedimenti/dpp-documento-programmatico-preliminare/p-e-b-a>) per il Centro Storico dello stesso Comune, aggiornati all'intero territorio comunale ed alle evoluzioni della pianificazione urbanistica sovraordinata.

Il PEBA si pone quale strumento necessario a favorire l'accessibilità pedonale della città, utile all'accessibilità degli spazi pubblici urbani con particolare riferimento alle persone con ridotta o impedita capacità motoria.

Il Piano costituisce uno tra i numerosi strumenti che l'Amministrazione comunale sta attivando per l'implementazione della mobilità sostenibile, incentrati su una più ampia fruizione degli spazi e degli edifici pubblici urbani e sull'utilizzo di un articolato sistema di misure utili a garantire la massima accessibilità dei luoghi.

Nel solco della normativa nazionale e regionale sull'argomento, il lavoro analizza lo stato di conservazione del tessuto urbano attraverso l'utilizzo del GIS (Sistema Informativo Geografico), mappando le connessioni pedonali utili al raggiungimento dei servizi essenziali all'interno del tessuto urbano di riferimento.

Dei servizi vengono restituiti i valori di accessibilità degli ingressi, misurati attraverso l'utilizzo di specifici indicatori di riferimento.

Altri indicatori, utilizzati per i percorsi pedonali, descrivono le problematiche relative alla percorribilità, intensificando l'analisi per la rete di connessioni indispensabile al raggiungimento dei servizi.

La mappatura delle risultanze dell'analisi si pone quale strumento utile alla gestione amministrativa, favorendo le politiche decisionali, e di monitoraggio delle attività in corso, attivando la partecipazione dei cittadini.

Le possibilità gestionali sono favorite dalla predisposizione di schede specifiche di analisi per i vari percorsi pedonali individuati quali essenziali, strutturali per le politiche di implementazione dell'accessibilità, in cui vengono anche descritti i costi di massima per le operazioni basilari di adeguamento, utili all'auspicata futura progettazione esecutiva degli interventi.

2. EVOLUZIONE NORMATIVA – SCHEMA RIASSUNTIVO

2.A COSTITUZIONE ITALIANA

- ✓ Costituzione della Repubblica art.2 "La Repubblica riconosce e garantisce i diritti inviolabili dell'uomo, sia come singolo sia nelle formazioni sociali ove si svolge la sua personalità, e richiede l'adempimento dei doveri inderogabili di solidarietà politica, economica e sociale";
- ✓ Costituzione della Repubblica 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'uguaglianza dei cittadini, impediscono il pieno sviluppo della persona umana e l'effettiva partecipazione di tutti i lavoratori all'organizzazione politica, economica e sociale del Paese”;

- ✓ Costituzione della Repubblica art. 32 “La Repubblica tutela la salute come fondamentale diritto dell'individuo e interesse della collettività, e garantisce cure gratuite agli indigenti. Nessuno può essere obbligato a un determinato trattamento sanitario se non per disposizione di legge. La legge non può in nessun caso violare i limiti imposti dal rispetto della persona umana”.

2.B STORIA NORMATIVA

- ✓ Conferenza internazionale di Stresa, nel giugno del 1965 - progettazione per invalidi;
- ✓ 1967, in una Circolare Ministeriale, la numero 425 del Ministero dei Lavori Pubblici, del 20, gennaio 1967, in particolare all'articolo 6 - barriere architettoniche;
- ✓ Ministero dei lavori pubblici con la circolare n. 4809 del 19 giugno 1968 - Norme per assicurare la utilizzazione degli edifici sociali da parte dei minorati fisici e per migliorarne la godibilità generale;
- ✓ legge 30 marzo 1971, n. 118 - Conversione in legge del D.L. 30 gennaio 1971, n. 5 - nuove norme in favore dei mutilati ed invalidi civili;
- ✓ Decreto del Presidente della Repubblica 27, aprile 1978, n. 384 – Regolamento di attuazione dell'art. 27 della L. 30 marzo 1971, n. 118, a favore dei mutilati e invalidi civili, in materia di barriere architettoniche e trasporti pubblici;
- ✓ Legge nazionale 9 gennaio 1989, n. 13 – Disposizioni per favorire il superamento e l'eliminazione delle barriere architettoniche negli edifici privati;
- ✓ Decreto ministeriale 14 giugno 1989, n. 236 – Prescrizioni tecniche necessarie a garantire l'accessibilità, l'adattabilità e la visitabilità degli edifici privati e di edilizia residenziale pubblica sovvenzionata e agevolata, ai fini del superamento e dell'eliminazione delle barriere architettoniche;
- ✓ Circolare Ministeriale - Ministero dei Lavori Pubblici 22 giugno 1989 n. 1669 - Circolare esplicativa della legge 9 gennaio 1989, n. 13;
- ✓ Legge 5 febbraio 1992, n. 104 - Legge quadro per l'assistenza, l'integrazione sociale e i diritti delle persone handicappate - art. 23 (Rimozione di ostacoli per l'esercizio di attività sportive, turistiche e ricreative), art. 24 (Eliminazione o superamento delle barriere architettoniche);
- ✓ Decreto del Presidente della Repubblica 24 luglio 1996, n. 503 - Decreto del Presidente della Repubblica 24 luglio 1996, n. 503, Regolamento recante norme per l'eliminazione delle barriere architettoniche negli, edifici, spazi e servizi pubblici
- ✓ Decreto del Presidente della Repubblica 06 giugno 2001, n. 380 - Testo unico delle disposizioni legislative e regolamentari in materia edilizia - Capo III Disposizioni per favorire il superamento e l'eliminazione delle barriere architettoniche negli edifici privati, pubblici e privati aperti al pubblico - artt. 77-78-79-80-81-82;
- ✓ Circolare Ministro dell'Interno 1° marzo 2002, n.4, Linee guida per la valutazione della sicurezza antincendio nei luoghi ove siano presenti persone disabili;
- ✓ Legge Regione Veneto 12 luglio 2007, n. 16 - Disposizioni generali in materia di eliminazione delle barriere architettoniche;
- ✓ Legge 6 marzo 2006, n. 67 - Misure per la tutela giudiziaria delle persone con disabilità vittime di discriminazioni;

- ✓ Decreto 28 marzo 2008 - Linee guida per il superamento delle barriere architettoniche nei luoghi di interesse culturale;
- ✓ Legge 3 marzo 2009, n. 18 - 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.

2.C REGIONE PUGLIA

- ✓ LEGGE REGIONALE 10 DICEMBRE 2012, N. 39 - Abbattimento delle barriere architettoniche mediante realizzazione di ambienti per persone con disabilità grave negli edifici di edilizia residenziale in proprietà
- ✓ DELIBERAZIONE DELLA GIUNTA REGIONALE 5 dicembre 2017, n. 2113 - Art. 63 della Legge Regionale 30 dicembre 2016, n. 40 - Contributi per l'abbattimento delle barriere architettoniche insistenti presso i Centri Operativi Comunali - Approvazione dei criteri per la concessione di contributi straordinari in favore dei Comuni.
- ✓ DELIBERAZIONE DELLA GIUNTA REGIONALE 18 novembre 2019, n. 2062 - Contributo ai Comuni per la redazione del Piano abbattimento barriere architettoniche (PEBA). Definizione dei criteri di riparto e delle modalità di assegnazione delle risorse regionali previste ai sensi dell'art. N. 87 della L.R. 28/12/2018, n. 67 e approvazione delle **Linee Guida per la redazione del PEBA** (BURP n. 140 del 3-12-2019).

3. PRESUPPOSTI ED OBIETTIVI

Sulla base delle valutazioni sottese al PEBA del Centro del Comune di Taranto, il presente lavoro analizza l'intero territorio comunale.

Se con "barriera architettonica" definiamo un ostacolo fisico per gli individui con diversa capacità motoria, un ostacolo per la fruizione degli spazi pubblici, un impedimento per l'utilizzo delle attrezzature di pubblico dominio e la possibilità di essere direttamente investiti da fonti di pericolo e luoghi pericolosi in mancanza di opportune segnalazioni per l'orientamento, il presente lavoro, quale tra gli strumenti operativi del PUMS (Piano Urbano della Mobilità Sostenibile) adottato, nel più ampio quadro del DPP (Documento Programmatico Preliminare), anzitutto promuove azioni relative all'implementazione dei concetti di *Accessibilità*, *Adattabilità* e *Visitabilità* dello spazio urbano.

Il PEBA di Taranto, attraverso un'analisi puntuale della rete e degli ingressi, identifica le operazioni utili all'accessibilità degli spazi pubblici, intesi anche i percorsi, o destinati al pubblico (accessibilità), promuove l'utilizzazione degli spazi e delle attrezzature e dei mezzi di trasporto (visitabilità) e supporta l'accessibilità di tutte le strutture antiche o desuete (adattabilità).

Per perseguire questi obiettivi il PEBA s'intende come strumento integrato nei processi di pubblicizzazione ed informazione e partecipazione cui il Comune già è impegnato per la pianificazione in atto, strumento in grado di allargare i termini ai soggetti portatori di interesse, quindi di moltiplicare i termini del dibattito, oltre che capace di rendere completezza a piani e politiche di rigenerazione.

L'accessibilità diventa dunque un elemento imprescindibile sia nella determinazione della qualità urbana, sia nell'implementazione delle opportunità e dei servizi dell'area. In tal senso il GIS risulta

uno strumento indispensabile al monitoraggio delle barriere esistenti, degli ostacoli presenti sui percorsi in esame.

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

Il P.E.B.A. quindi si propone di classificare le funzioni urbane fondamentali ed i percorsi urbani utili al raggiungimento delle stesse e di diagnosticare l'accessibilità delle aree, attraverso l'utilizzo di apposite le Schede di Rilievo (mutuate dal PEBA per il Centro Storico già adottato e dalle disposizioni di cui al BURP 140/2019), ognuna con codice identificativo univoco di riferimento.

Le schede sono utilizzate per costruire le mappe dei percorsi e degli attraversamenti, in modo da poter evidenziare le criticità alle intersezioni (dislivelli, ostacoli, ecc.), nei percorsi stessi e le caratteristiche intrinseche di entrambi.

In questa maniera sarà possibile identificare qual è l'entità di intervento per poter eliminare le varie barriere, così da distinguere per costo la localizzazione dei vari interventi necessari.

4. RICOGNIZIONE DELLE INFORMAZIONI: GLI STRUMENTI URBANISTICI

In stretta analogia con la redazione del PEBA per il Centro Storico, il presente Piano utilizza la strumentazione Comunale in atto per distinguere le parti urbane di riferimento, indirizzare l'analisi e selezionare i criteri di redazione.

Sono essenziali per il presente lavoro le collaborazioni con gli Uffici amministrativi del Comune e con quelli della Polizia Municipale, in grado di fornire dati fondamentali per l'esame delle infrastrutture.

Secondo le informazioni ricevute, il PEBA sistematizza i contenuti di interesse derivati dai seguenti dati e strumenti.

Il DPP (Del. del C. C. n.108/2019 del 06.06.2019) del Comune di Taranto, nel favorire la formazione del nuovo Piano Urbanistico Generale, fornisce un'ampia ed esaustiva analisi del territorio comunale e della pianificazione sovraordinata, ponendosi quale strumento indispensabile alla definizione delle aree di maggior interesse e della programmazione degli strumenti urbanistici.

Il PUMS (Del. G. C. n.102 del 18.04.2018 - Adozione della proposta del Piano Urbano della Mobilità Sostenibile di validità decennale 2018 – 2028) del Comune di Taranto costituisce lo strumento sovraordinato di primaria importanza per la redazione del PEBA, fornendo specifiche informazioni in merito alla localizzazione dei riferimenti fondamentali del piano.

I tracciati delle nuove BRT (Bus Rapid Transport) e delle relative fermate, i tracciati delle nuove piste ciclabili, i tracciati dei percorsi naturalistici extra-urbani e le istanze di programmazione per la riduzione dell'incidentalità, sono tra le componenti strategiche per l'individuazione dei percorsi pedonali che il PEBA sottopone ad analisi.

In diverse fasi del loro processo evolutivo molteplici strumenti operativi con cui il Comune di Taranto individua e si propone di risolvere le criticità di varie parti della città, di seguito schematicamente riportati quelli in una fase più avanzata del procedimento, risultano indispensabili per la redazione del presente lavoro.

Tra i numerosi strumenti che concorrono alla rigenerazione dell'*Isola Madre*, la Città Vecchia, già fulcro del PEBA per il Centro Storico di Taranto (Adozione ai sensi dell'articolo 21 della Legge Regionale 31 maggio 1980, n. 56, Approvato dal C.C. il 06/06/2019), un ruolo di primaria importanza riguarda i progetti all'interno del Programma Innovativo Nazionale per la Qualità dell'Abitare (D. Interm. N. 395/2020), per le zone a sud (denominate *Arca Jonica, vicolo Caldò*) e per quella a Nord (denominate *Zona San Domenico, Pittaggio San Pietro*), poiché concernono lo studio della riqualificazione del sistema di accessi all'isola, del complesso sistema di vicoli antichi.

Inoltre, sempre nel quadro della riqualificazione del sistema di accessi alla Città Vecchia, è utile ricordare i progetti di riqualificazione di via Garibaldi, lungomare sul Mar Piccolo, all'interno della Strategia Integrata di Sviluppo Urbano Sostenibile del Comune di Taranto (in attuazione dell'Asse Prioritario XII "Sviluppo Urbano Sostenibile", Azione 12.1, "Rigenerazione urbana sostenibile" del P.O.R. FESR – FSE 2014-2020), oltre i concorsi di progettazione per la riqualificazione del sistema di spazi pubblici fra il Castello Aragonese ed il Palazzo di Città (Piazza Castello) e per Piazza Fontana (entrambi in accordo al Piano di Interventi per l'Isola Madre approvato con Del. C.C. N. 119/2019).

Il progetto coordinato di risanamento del quartiere Tamburi (appartenente all'Accordo di Programma Quadro Stato-Regioni), area urbana periferica a nord della città, a ridosso dell'acciaieria ex-ILVA, assume livello di progettazione definitiva, il Masterplan Tamburi, con cui si risolvono le problematiche relative alle barriere architettoniche dell'area.

Ancora più a nord, il Masterplan Paolo VI, ancora in fase preliminare, consolida le ipotesi di rigenerazione del quartiere della città più periferico, un'isola urbana sempre nella zona industriale della città, intervenendo capillarmente sui problemi connessi alle infrastrutture ed alla risoluzione delle barriere.

Nella parte più a Sud della città, il PIRU (Programma Integrato di Rigenerazione Urbana) Lama – San Vito – Talsano – Carelli, individua le centralità urbane e le arterie di sviluppo sia ciclabile che pedonale, accentuando la funzione di specifici corridoi verdi da realizzare all'interno dell'aggregato urbano.

Ai progetti sopra menzionati sono da aggiungere i piani e progetti in corso di realizzazione per il quartiere di Porta Napoli per i quartieri periferici di Taranto 2 e della Salinella.

La collaborazione con l'Ufficio Manutenzione Strade, Ufficio lavori Pubblici e Patrimonio, è fondamentale per l'individuazione delle infrastrutture su cui maggiormente si concentrano le risorse ed i lavori del Comune di Taranto.

Le risorse programmate dall'Ufficio individuano precise strade del Borgo, della città consolidata, della parte del territorio comunale soggetto alla più alta densità di popolazione, già parzialmente incluso nel primo PEBA, concludendo la breve descrizione dei piani e progetti in atto per le varie parti della città.

Diventa quindi essenziale sia per la redazione del presente piano, sia per rendere il PEBA uno strumento in grado di essere immediatamente recepito ed utilizzato dall'Amministrazione.

5. RICOGNIZIONE DELLE INFORMAZIONI: LE FONTI DEI DATI

L'acquisizione dei dati segue le relazioni con diversi uffici comunali, già avviate durante l'esecuzione del PEBA del Centro.

I dati dell'Ufficio anagrafe, utili alla localizzazione degli abitanti per i numeri civici di residenza della parte centrale della città, sono stati successivamente estesi all'intero territorio comunale mediante la trasposizione ai percorsi pedonali dei dati delle celle censuarie ISTAT di riferimento sulla popolazione.

Combinando i dati dell'Ufficio Anagrafe con i dati censuari ISTAT è stato possibile creare una mappatura degli abitanti distribuiti sui percorsi pedonali dell'intero Comune.

Come per il PEBA del 2019, il presente lavoro focalizza il numero di abitanti residenti per tratta stradale, suddividendoli per numero civico di appartenenza, individuando la densità di popolazione, sia per cella ISTAT (2001) di riferimento, che trasponendo i risultati attuali in maniera puntuale alle infrastrutture di riferimento.

Importanti sono i dati forniti dagli Uffici della Polizia Municipale adibiti alla manutenzione delle strade.

Se da un lato è stato così possibile caratterizzare le intersezioni stradali comunali dall'esistenza e dal numero dei semafori, dall'altra è stato possibile localizzare tutti gli attraversamenti pedonali rialzati del comune ed avere una classificazione del numero di parcheggi per disabili nel corso degli ultimi anni.

Le informazioni dell'Assessorato ai Servizi Sociali, invece, hanno consentito la mappatura di tutti i servizi sanitari presenti sul territorio inclusi nel Programma triennale, mentre altre importanti considerazioni sui servizi sanitari sono possibili grazie al Piano Triennale delle Performance ASL (2019-2021).

Attraverso le informazioni disponibili in rete è stato possibile localizzare le principali funzioni dell'aggregato urbano, i principali edifici per uffici, i principali edifici storici e dei trasporti, le principali aree a parco, le principali strutture sportive (essenziali per il Piano Strategico e per gli investimenti indirizzati dall'aggiudicazione dei futuri Giochi del Mediterraneo) e tutte le strutture scolastiche.

6. COSTRUZIONE DELLO STRUMENTO

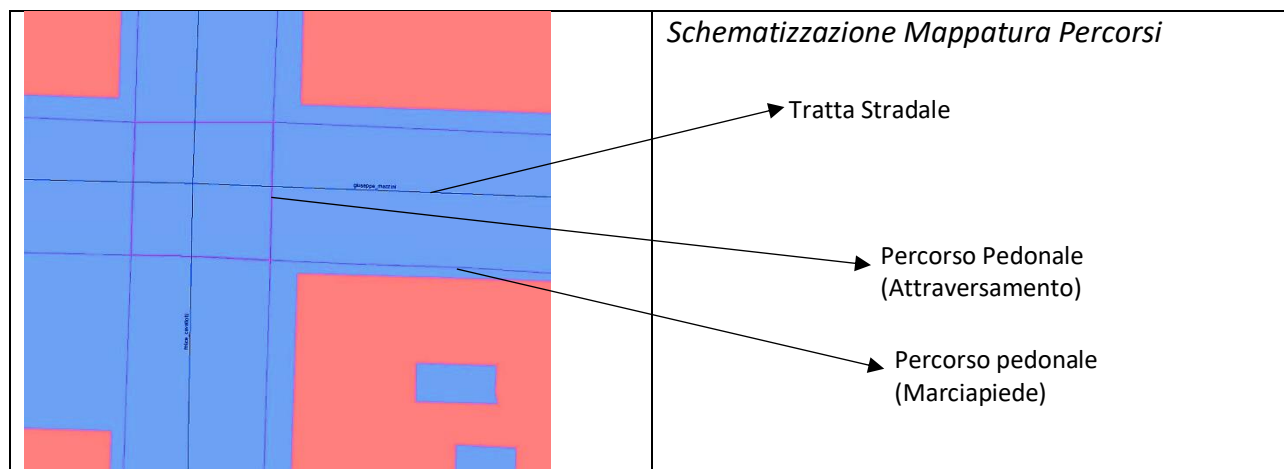
Il PEBA è stato costruito utilizzando diversi software GIS liberamente disponibili in rete.

Il Sistema Informativo Territoriale della Regione Puglia ha innanzitutto favorito l'acquisizione delle infrastrutture territoriali del territorio comunale.

Principalmente, ad ogni linea che identifica la strada di riferimento è stato assegnato un codice univoco di riferimento, la localizzazione per quartiere di appartenenza, il nome corrispondente e la funzione tipologica.

Ai fini del presente lavoro vengono considerate le strade che insistono sulle aree urbane ospitanti la popolazione residente.

Sono quindi state disegnate in mappa le linee rappresentative di tutti i percorsi pedonali del territorio comunale, assegnando ad ognuna il proprio codice univoco di riferimento, solitamente corrispondente ad un marciapiede che prosegue senza interruzioni da un incrocio a quello successivo.



In alternativa, i percorsi pedonali coincidono con la tratta stradale, come per esempio i vicoli della Città Vecchia, i sentieri extra-urbani, ecc.

Ad ogni incrocio, il percorso pedonale viene collegato attraverso segmenti identificati come attraversamenti, anch'essi provvisti di identificativo univoco, utili a dare continuità alla rete.

I percorsi pedonali sono anch'essi stati suddivisi per area urbana di appartenenza, tipologia e lunghezza.

Si contano complessivamente **950 strade per un totale di 480 km ca.** e **9600 percorsi pedonali per un totale di 730 km ca.**, che comprendono anche gli attraversamenti, ovvero le possibilità di superamento delle intersezioni stradali, su un territorio comunale che ad oggi conta una superficie di 260,40 kmq (26.040 ha) ed un numero di abitanti pari a 189.150.

Le indagini sui percorsi pedonali sono state effettuate al fine di garantire la costruzione di un network georeferenziato, attraverso cui mappare grado di accessibilità e sicurezza. Il network considera i percorsi pedonali su marciapiedi e quelli liberi, segnalati e no, e si completa con il grafo delle strade carrabili, delle linee dei mezzi pubblici di trasporto e delle ciclabili.

La mappatura di tutti i dati così descritti è fondamentale per individuare le tratte stradali che assumono un ruolo di fondamentale importanza nelle dinamiche di connettività all'interno del territorio comunale.

L'ottimizzazione della rete parte, infatti, dal presupposto di focalizzare le manutenzioni sulle aree a più alta densità e sulle funzioni urbane strategiche.

Il presupposto fondamentale con cui sono state approntate le ricerche risiede nella consapevolezza che il pedone, qualsiasi sia la sua classe di appartenenza, tendenzialmente esercita l'unico potere di cui dispone durante i suoi spostamenti, ovvero quello della ricerca del percorso più breve per raggiungere la destinazione.

Al centro del database, l'indicatore utilizzato per studiare le connessioni, i rapporti di vicinato e di prossimità, il grado di efficienza della rete, è indubbiamente quello che associamo al movimento libero del pedone con più facilità, ovvero la velocità di percorrenza.

La velocità media dell'utente debole in un percorso ideale (libero ed in piano) oscilla indicativamente tra i 5 ed i 6 km/h. Ad ogni percorso pedonale è stata associata questa velocità media di percorrenza ed in relazione alla lunghezza ne sono stati dedotti i tempi di percorrenza.

La velocità media è stata opportunamente ridotta in prossimità degli attraversamenti, ulteriormente in prossimità degli attraversamenti semaforizzati.

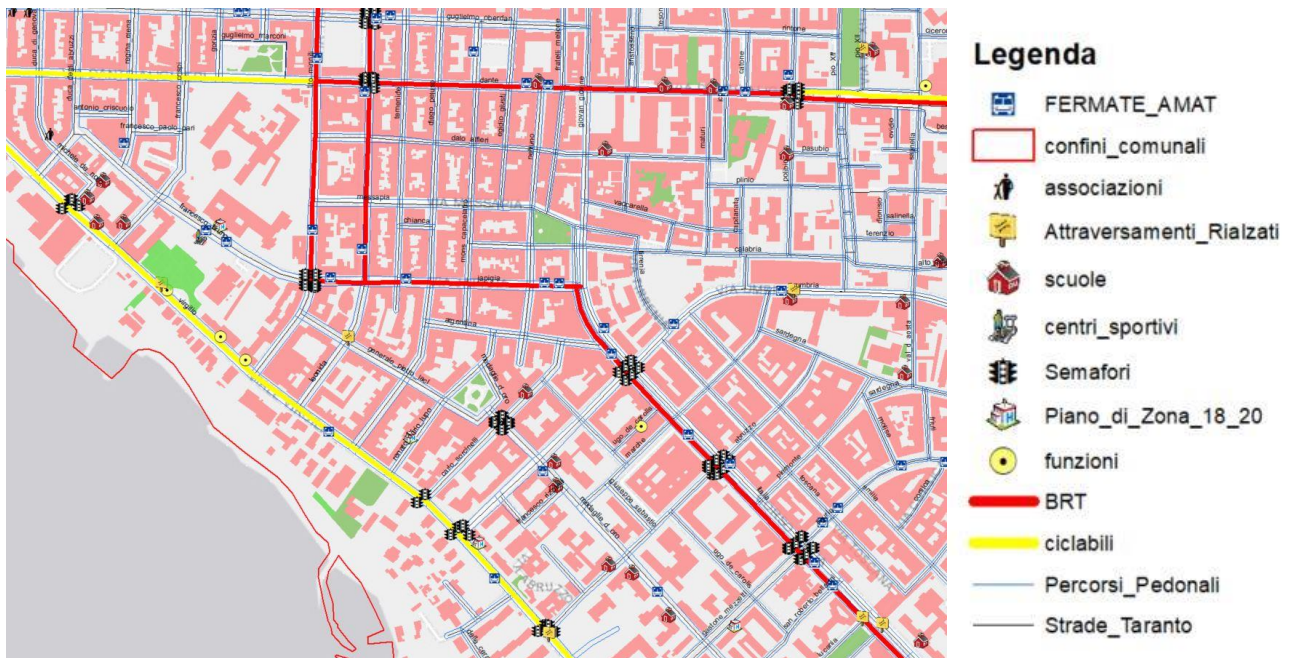
Sono quindi stati calcolati i livelli di copertura delle funzioni indicate in mappa, misurando la possibilità per i pedoni di raggiungere il relativo servizio in determinati intervalli di tempo.

Ogni intervallo di tempo costituisce uno specifico bacino di utenza, riferendosi alla quantità di abitanti al suo interno.

Diventa quindi possibile per ogni tipologia di funzioni classificare gli abitanti per gruppi di distanza temporale di camminamento.

Sovrapponendo i **bacini di utenza** (ovvero le aree con tempo di percorrenza omogeneo) è possibile individuare le zone, quindi le strade ed i percorsi pedonali con il più alto grado di efficienza, corrispondenti al minor tempo di percorrenza ed al maggior numero di abitanti coinvolti.

Allo stesso tempo, i limiti tra i bacini, in quanto rappresentativi di discontinuità, restituiscono ulteriori indicazioni in merito alle criticità dei percorsi.



Schema database porzione urbana (città consolidata)

Di seguito vengono rappresentate le risultanze delle indagini sul grado di copertura delle funzioni analizzate, le mappe della prossimità, ovvero le indagini propedeutiche alla scelta dei percorsi maggiormente utilizzati.

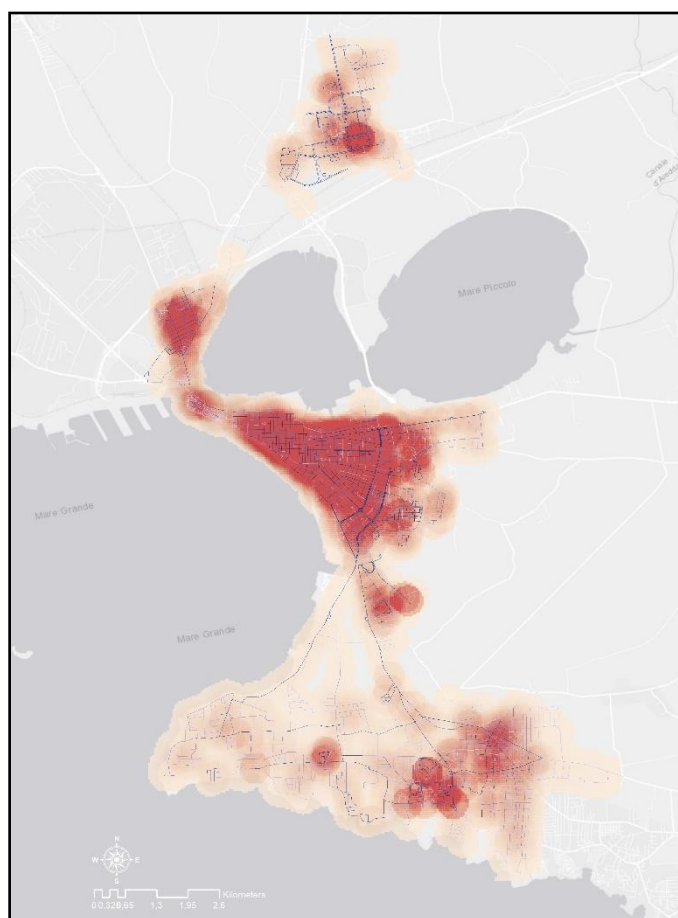
Il dato indispensabile alla mappatura dei livelli di copertura dei diversi servizi presenti sul territorio comunale resta il numero di abitanti.

Attraverso i dati acquisiti dall'Ufficio Anagrafe e Stato Civile del Comune di Taranto (2018), è stato possibile creare la cartografia relativa al numero di abitanti residenti per strada e numero civico di appartenenza.

I dati così ottenuti sono stati incrociati con le indagini sulla densità di popolazione (ISTAT) e la particolare tipologia dei tracciati stradali (Zona di appartenenza, Tipologia della Strada, Pavimentazione, Lunghezza, Numero Complessivo di Abitanti), in modo da focalizzare lo studio sui corridoi urbani di particolare incidenza.

A titolo di esempio, si riporta che le strade più lontane dal centro urbano sono spesso costituite da un'infrastruttura principale di scorrimento su cui riversano diverse traverse cieche, spesso parallele e molto vicine tra loro. Dato il risibile grado di pericolosità e di traffico, sono pertanto escluse dallo studio le traverse più piccole, o con il minor numero di abitanti, ovvero non asfaltate, concentrando l'attenzione sul corridoio urbano relativo di scorrimento.

Si considera in definitiva un numero di abitanti pari a circa 173.000 su un complessivo di circa 198.000, escludendo dai calcoli le zone remote (Lido Azzurro, Buffoluto, ecc.), le Isole Amministrative, le strade non significative ai fini statistici per le caratteristiche sopra descritte.



Mappa di calore della densità di popolazione per numero civico di riferimento (2018) su grafo strade principale diviso per numero complessivo di abitanti.

6.A GRADO DI COPERTURA SERVIZI PER L'ISTRUZIONE

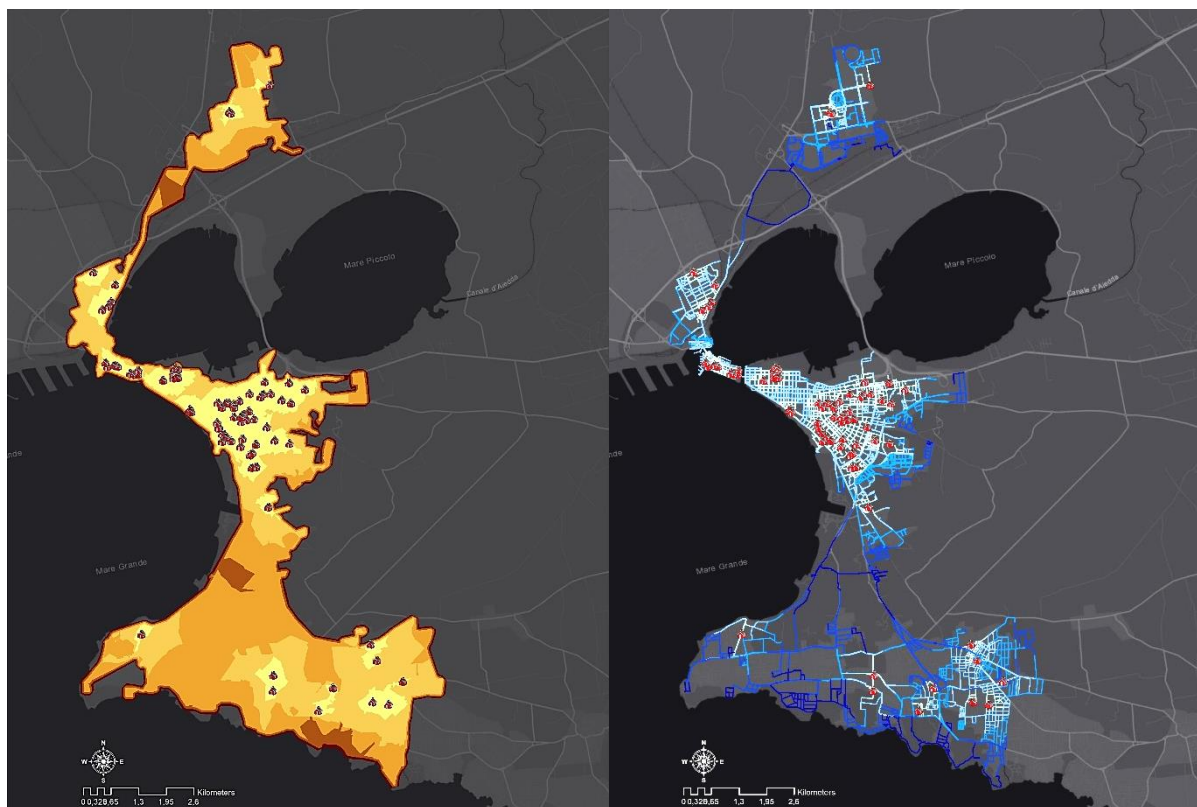
Il grado di copertura dei servizi per l'istruzione raggruppa i percorsi pedonali in cinque classi di distanza da e per ogni tipo di servizio all'istruzione sul territorio comunale (Scuole per l'Infanzia, Scuole Elementari, Scuole ed Istituti per l'Istruzione Secondaria di Primo e Secondo Grado, Università):

UTENZA SERVIZI PER L'ISTRUZIONE				
CLASSE DI APPARTENENZA	TIPOLOGIA GRAFO	TEMPO DI PERCORRENZA (IN MINUTI PRIMI)	ABITANTI RESIDENTI	PERCENTUALE SUL TOTALE [TOT.: 198.293 AB. (2018)]
1	Poligono	0 – 5	97.494	49,16 %
2	Poligono	5 – 15	51.583	26,01 %
3	Poligono	15 – 30	20.448	10,31 %
4	Poligono	30 – 45	1.245	0,63 %
5	Poligono	45 – 60	918 < AB < 27.523	0,46 % < % _{AB} < 13,9 %

Ogni poligono contiene i relativi percorsi pedonali suddivisi anch'essi per le stesse classi di appartenenza. Di conseguenza, è possibile valutare il numero di abitanti relativo a ciascun bacino di utenza e la relativa percentuale rispetto al numero totale di abitanti.

Assumono un grado di importanza maggiore i percorsi pedonali che appartengono ai primi due bacini di utenza, ovvero fino a 15 minuti di distanza temporale di camminamento dalle funzioni urbane dedicate all'istruzione.

Un terzo grado di importanza è attribuito ai percorsi che intersecano la seconda e la terza classe di appartenenza, poiché la risoluzione di eventuali impedimenti al libero camminamento consente di ridurre i tempi di percorrenza, quindi di aumentare il numero di abitanti residenti nella seconda classe.



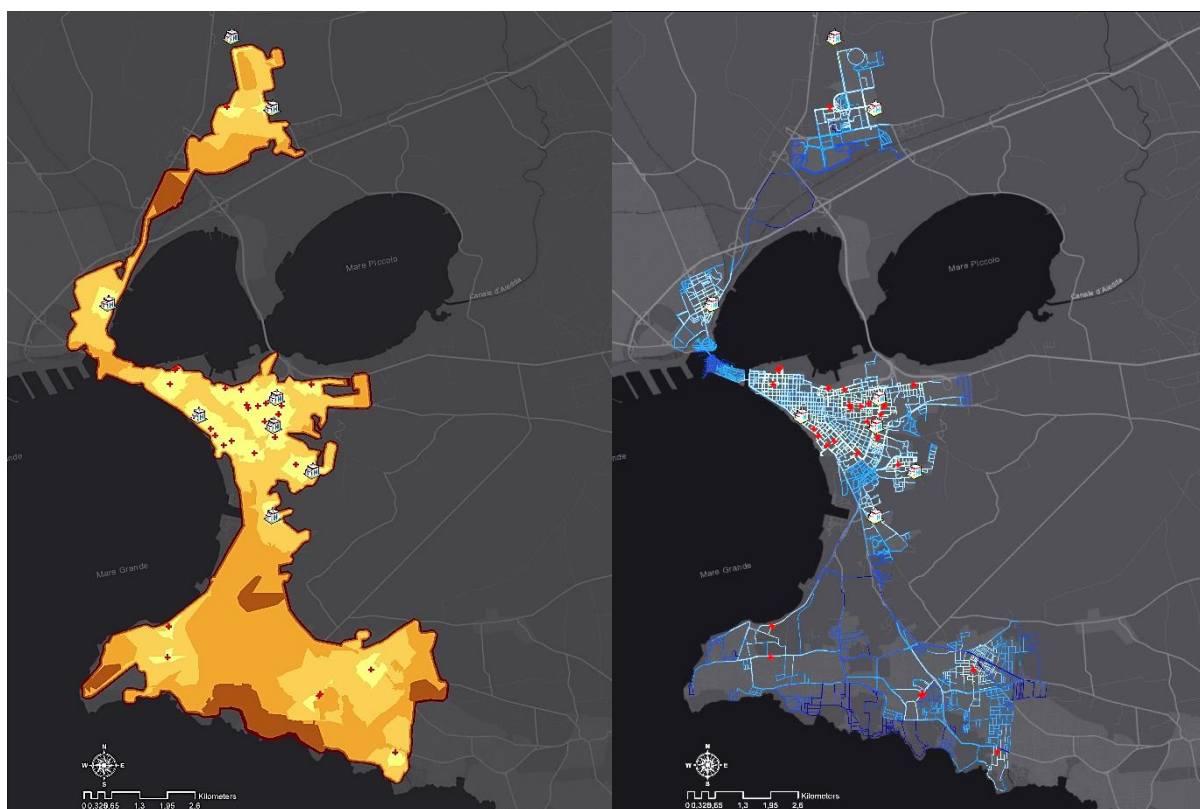
Utenza dei servizi per l'istruzione – Mappa dei tempi di percorrenza in classi di appartenenza per aree (grafo di sinistra) e dei percorsi pedonali (grafo di destra).

6.B GRADO DI COPERTURA SERVIZI PER I SERVIZI SANITARI

Utilizzando il Piano di Zona del Comune di Taranto relativo al triennio 2018 – 2020 ed il Piano della Performance dell'ASL (Azienda Sanitaria Locale) di Taranto relativo al triennio 2019-2021, vengono cartografate tutte le strutture accreditate relative ai servizi sanitari presenti sul territorio comunale (Ospedali, RSSA, Ambulatori, Centri di Accoglienza, Case di Riposo, Centri di Ascolto, Centri per Disabili, Centri Antiviolenza, Case Alloggio, ecc.) e suddivise per capacità ricettiva.

Di conseguenza, vengono effettuati gli stessi calcoli di cui al paragrafo precedente (6.A).

UTENZA SERVIZI SANITARI				
CLASSE DI APPARTENENZA	TIPOLOGIA GRAFO	TEMPO DI PERCORRENZA (IN MINUTI PRIMI)	ABITANTI RESIDENTI	PERCENTUALE SUL TOTALE [TOT.: 198.293 AB. (2018)]
1	Poligono	0 – 5	72.757	36,69 %
2	Poligono	5 – 15	72.773	36,70 %
3	Poligono	15 – 30	21.964	11,08 %
4	Poligono	30 – 45	3.370	1,70 %
5	Poligono	45 – 60	957 < AB < 21.452	0,48 % < % _{AB} < 10,83 %



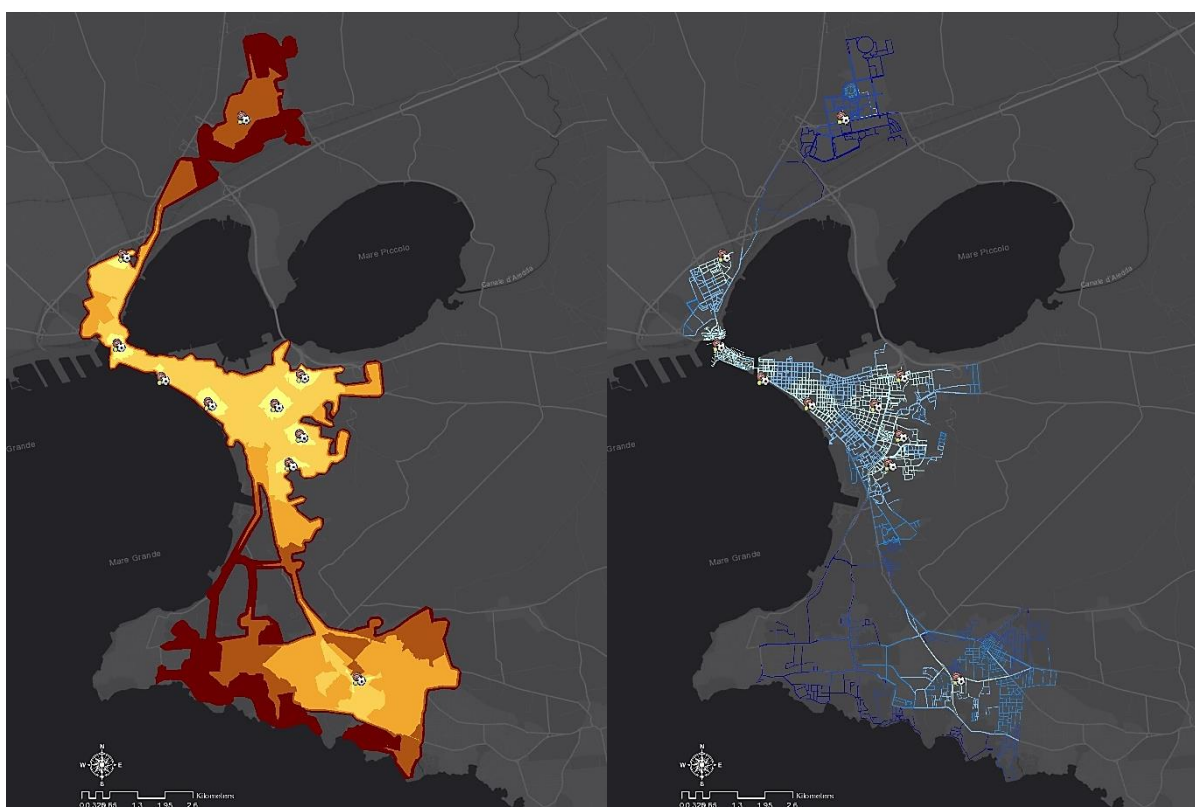
Utenza dei servizi sanitari – Mappa dei tempi di percorrenza in classi di appartenenza per aree (grafo di sinistra) e dei percorsi pedonali (grafo di destra).

6.C GRADO DI COPERTURA DELLE STRUTTURE SPORTIVE

Le strutture sportive interessate dagli ammodernamenti per ospitare i XX Giochi del Mediterraneo 2026, insieme alle strutture sportive principali del territorio comunale sono state inserite in mappa per effettuare i medesimi calcoli sulle aree di servizio di cui ai paragrafi precedenti.

Si tralasciano tutte le strutture sportive minori, nonostante la loro indubbia funzione sociale all'interno dei singoli quartieri (campi di calcetto, campi da tennis, palestre, ecc.).

UTENZA STRUTTURE SPORTIVE				
CLASSE DI APPARTENENZA	TIPOLOGIA GRAFO	TEMPO DI PERCORRENZA (IN MINUTI PRIMI)	ABITANTI RESIDENTI	PERCENTUALE SUL TOTALE [TOT.: 198.293 AB. (2018)]
1	Poligono	0 – 5	21.703	10,94 %
2	Poligono	5 – 15	94.059	47,43 %
3	Poligono	15 – 30	28.393	14,31 %
4	Poligono	30 – 45	12.735	6,42 %
5	Poligono	45 – 60	11.298 < AB < 30.105	5,70 % < % _{AB} < 15,18 %



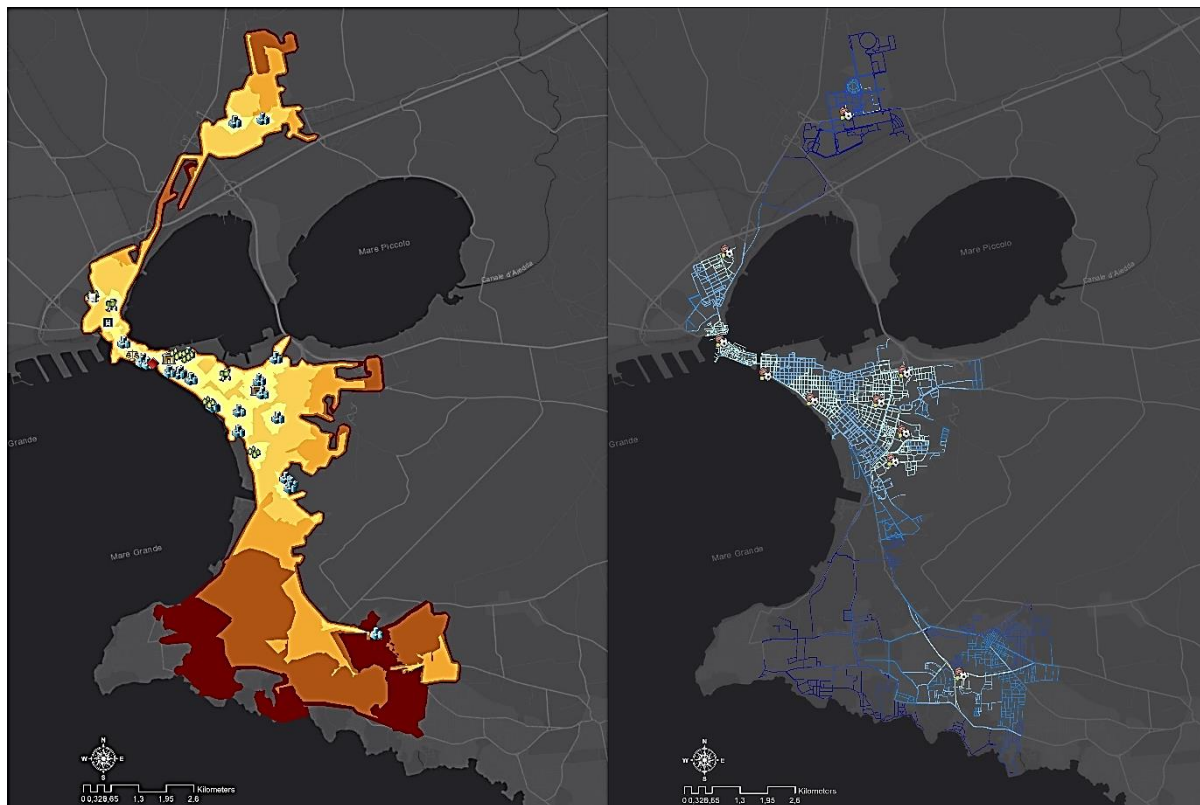
Utenza delle strutture sportive – Mappa dei tempi di percorrenza in classi di appartenenza per aree (grafo di sinistra) e dei percorsi pedonali (grafo di destra).

6.D GRADO DI COPERTURA FUNZIONI PRINCIPALI

Tra le funzioni principali che si aggiungono alle precedenti valutazioni, sono da considerare i principali Uffici Comunali, il Castello Aragonese, la Biblioteca Comunale Acclavio, il Museo Marta, gli Uffici Centrali di Polizia di Sato, Carabinieri, Vigili del Fuoco, Polizia Municipale, il Tribunale, la Corte d'Appello, i principali Mercati Comunali, i Parchi pubblici recintati, la Camera di Commercio, il Cimitero.

UTENZA FUNZIONI URBANE				
CLASSE DI APPARTENENZA	TIPOLOGIA GRAFO	TEMPO DI PERCORRENZA (IN MINUTI PRIMI)	ABITANTI RESIDENTI	PERCENTUALE SUL TOTALE [TOT.: 198.293 AB. (2018)]
1	Poligono	0 – 5	65.460	33,01 %
2	Poligono	5 – 15	51.509	25,97 %
3	Poligono	15 – 30	18.955	9,56 %

4	Poligono	30 – 45	19.531	9,84 %
5	Poligono	45 – 60	12.839 < AB < 29.945	6,47 % < % _{AB} < 15,10 %



Utenza delle funzioni urbane principali – Mappa dei tempi di percorrenza in classi di appartenenza per aree (grafo di sinistra) e dei percorsi pedonali (grafo di destra).

RISULTATI - Le cinque classi di ogni area di servizio costituiranno veri e propri indicatori che attribuiranno cinque classi di valore ai percorsi pedonali interessati ed alle relative strade di appartenenza, secondo la seguente tabella:

COSTRUZIONE INDICATORI DI VALORE DEI PERCORSI PEDONALI IN BASE ALLE CLASSI DI UTENZA			
CLASSE DI APPARTENENZA	UTENZA VALORE ASSOLUTO	VALORE PER PERCORSO PEDONALE	VALORE TRATTA STRADALE
1	300	$\frac{\text{UTENZA VALORE ASSOLUTO} \times \text{PERCENTUALE SUL TOTALE}}{1000}$	SOMMATORIA DEI VALORI DEI SINGOLI PERCORSI PEDONALI RELATIVI
2	250		
3	150		
4	75		
5	50		

Gli indicatori così trovati determineranno una classe di priorità sia per i percorsi pedonali che per le relative strade, da sommarsi ai già descritti indicatori relativi all'appartenenza/non appartenenza delle singole infrastrutture ai diversi progetti di riqualificazione in atto.

6.E ELEMENTI DI MITIGAZIONE DEL TRAFFICO

Inoltre, le indagini che seguono sono state effettuate per affinare la ricerca di centralità per i percorsi oggetto di studio, in modo da costruire una maglia essenziale di percorsi qualificati quali

strutturali, anche in base alle già effettuate valutazioni per la redazione del PEBA per il Centro Storico (2018).

Cartografando il dato sugli **attraversamenti pedonali rialzati**, acquisito dall'integrazione dei dati di rilievo con i dati pervenuti dalla collaborazione con l'Ufficio Traffico della Polizia Municipale, si trovano i percorsi pedonali nell'arco di 150 m e 300 m da ogni attraversamento, ipotizzando la presenza di apposita segnaletica di riduzione della velocità del traffico veicolare.



Indagini Percorsi Pedonali – Da sinistra verso destra: 1) Localizzazione e raggio di influenza a 150 m e 300 m degli attraversamenti pedonali rialzati; 2) Percorsi pedonali classificati in base al raggio di influenza degli attraversamenti pedonali; 3) Localizzazione degli impianti semaforici ed individuazione dei percorsi pedonali nel raggio di 300 m.

Il dato così ottenuto identifica due nuovi indicatori di valore per i percorsi pedonali e per le relative strade di appartenenza.

La pericolosità della strada su cui insiste l'attraversamento pedonale rialzato è infatti direttamente relazionata alla possibilità di usufruire di camminamenti in sicurezza, quindi acquisisce rilievo il sistema di percorsi nelle sue immediate vicinanze.

Lo stesso tipo di indagine si adatta alle intersezioni stradali con la presenza di impianti semaforici, ottenendo un terzo indicatore che contempla un raggio di 300 m da ogni semaforo.

Oltre che l'identificazione dei percorsi pedonali e delle relative infrastrutture, sia per gli attraversamenti pedonali rialzati, che per gli impianti semaforici, è possibile determinare l'incidenza sulla popolazione residente direttamente coinvolta dalle aree maggiormente soggette all'impatto del traffico veicolare.

ATTRAVERSAMENTI PEDONALI RIALZATI ED IMPIANTI SEMAFORICI			
INCIDENZA SULLA POPOLAZIONE RESIDENTE			
TIPOLOGIA	RAGGIO DI INFLUENZA	POPOLAZIONE RESIDENTE	PERCENTUALE SUL TOTALE [TOT.: 198.293 AB. (2018)]
ATTRAVERSAMENTO RIALZATO	150 M	38600	19,46 %
ATTRAVERSAMENTO RIALZATO	300 M	61547	31,03 %
IMPIANTO SEMAFORICO	300 M	86761	44,25 %

6.F ANALISI DELLA PROSSIMITÀ

Utilizzando le metodologie già implementate per il centro urbano, sempre sulla base delle ipotesi già descritte in merito alla velocità di percorrenza, sono stati calcolati i percorsi ideali per il collegamento pedonale delle funzioni urbane strategiche, che assegnano ulteriori indicatori di qualità alle infrastrutture coinvolte.

Per indagare le distanze urbane, utili ad avere un'idea della dimensione temporale e chilometrica dell'area in termini di camminamento e velocità di percorrenza pedonale è stata preventivamente fatta un'analisi dei punti maggiormente distanti tra loro, appartenenti allo stesso gruppo tipologico di funzioni.

Così scopriamo, per esempio, che per raggiungere il Centro Diurno per Disabili – Casa per la Vita di Talsano, dall'Ospedale Moscati di Paolo VI, si individuano percorsi pedonali che percorrono complessivamente circa 24 km, per un tempo di circa 5 ore.

Pertanto, si considerano principalmente le funzioni inerenti all'area che include il Quartiere Tamburi ed arriva fino al quartiere Salinella incluso, sia per la continuità con i risultati del precedente piano, sia perché le funzioni fondamentali trovano collocazione in questa parte di città, ma anche perché l'area così perimetrata è quella con il più alto valore di densità abitativa.

In ogni caso, la distanza tra punti estremi risulta notevole. Se si considera, per esempio la distanza tra il Nuovo Campo di Calcio del Quartiere Tamburi e lo Stadio Comunale Jacovone, si trovano percorsi per un totale di circa 8 km e quasi 90 minuti.

Questa, come ogni altra traiettoria ideale cercata tra punti opposti, conferma i risultati già trovati per il centro storico, ovvero ricalca i percorsi strutturali già individuati nei comparti urbani di Porta Napoli, Città Vecchia e Borgo.

Di conseguenza, le indagini per investigare la centralità dei percorsi strutturali del resto del territorio comunale vengono ultimate per parti.

Le matrici delle distanze tra punto di origine e destinazione vengono sviluppate per indagare i percorsi più brevi che in ogni contesto della città non ancora indagato, gli abitanti residenti utilizzano per il raggiungimento reciproco.

Quindi, per Talsano-Lama-Carelli, Salinella-Taranto2, la Città Compatta, il Quartiere Tamburi e Paolo VI vengono considerate le matrici delle distanze tra gli abitanti residenti.

Si considera poi la scala di valori che somma i percorsi più brevi al numero maggiore di abitanti.

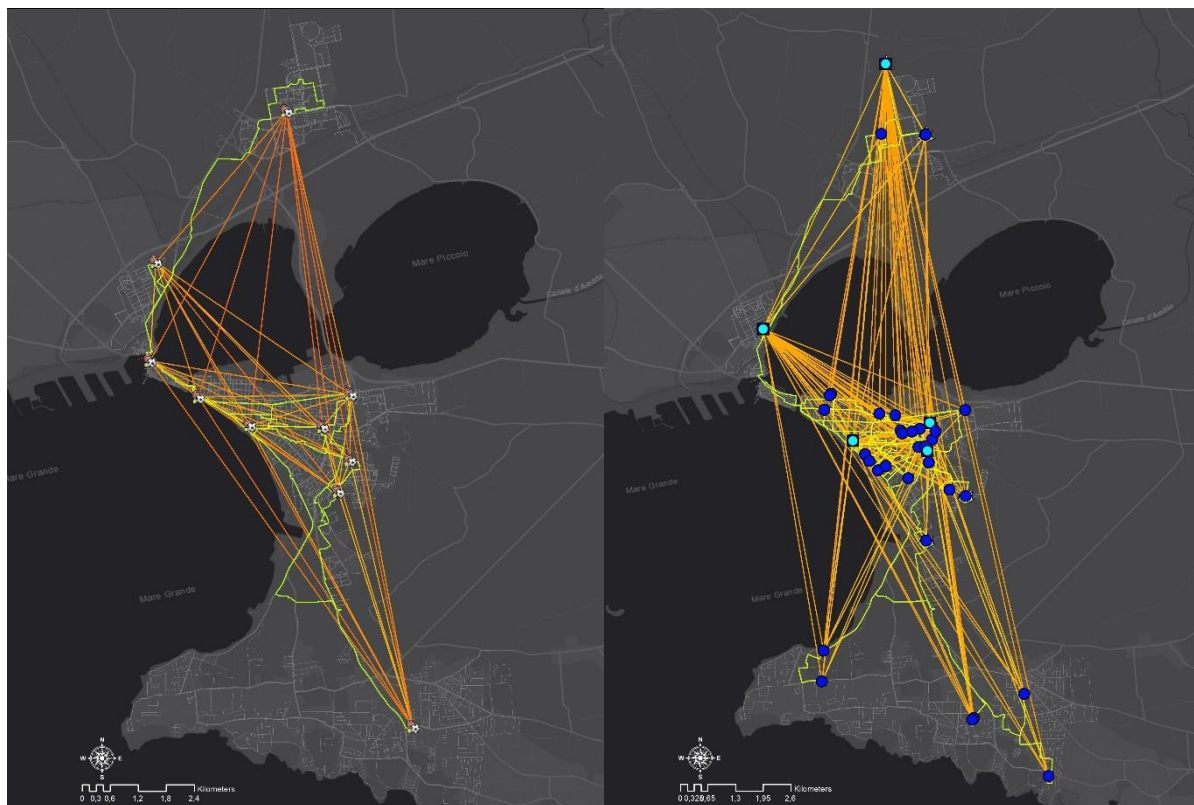
Il valore che se ne desume qualifica i percorsi pedonali secondo il grado di prossimità residenziale, ovvero il tempo impiegato dagli abitanti per il reciproco raggiungimento del civico di appartenenza lungo il tessuto di percorsi pedonali di riferimento.

Lo stesso tipo di analisi viene effettuata per studiare i rapporti di vicinato tra le diverse classi di funzioni.

Vengono quindi studiati i collegamenti più brevi tra tutte le strutture sanitarie, le scuole, e le altre funzioni strategiche di riferimento.

Si classificano in questo modo i percorsi pedonali in due classi di appartenenza, ovvero di priorità.

Si riportano di seguito le mappe relative alle Strutture Sportive ed ai Servizi Sanitari accreditati.



Mappe prossimità – Da sinistra verso destra: 1) Matrice dei tempi di percorrenza fra le principali Strutture Sportive e percorsi pedonali interessati dai tempi minori di collegamento; 2) Matrice dei tempi di percorrenza fra le principali Strutture Ospedaliere e le restanti strutture sanitarie abilitate e percorsi pedonali interessati dai tempi minori di collegamento.

6.G ANALISI DEI TRASPORTI PUBBLICI

In merito ai trasporti pubblici il presente Piano svolge tre analisi tra loro connesse.

La prima analisi viene effettuata sulle fermate in esercizio dell’Azienda per la Mobilità nell’Area di Taranto (KYMA), che gestisce il trasporto pubblico urbano.

Si relazionano le fermate con gli abitanti attraverso il network di percorsi pedonali.

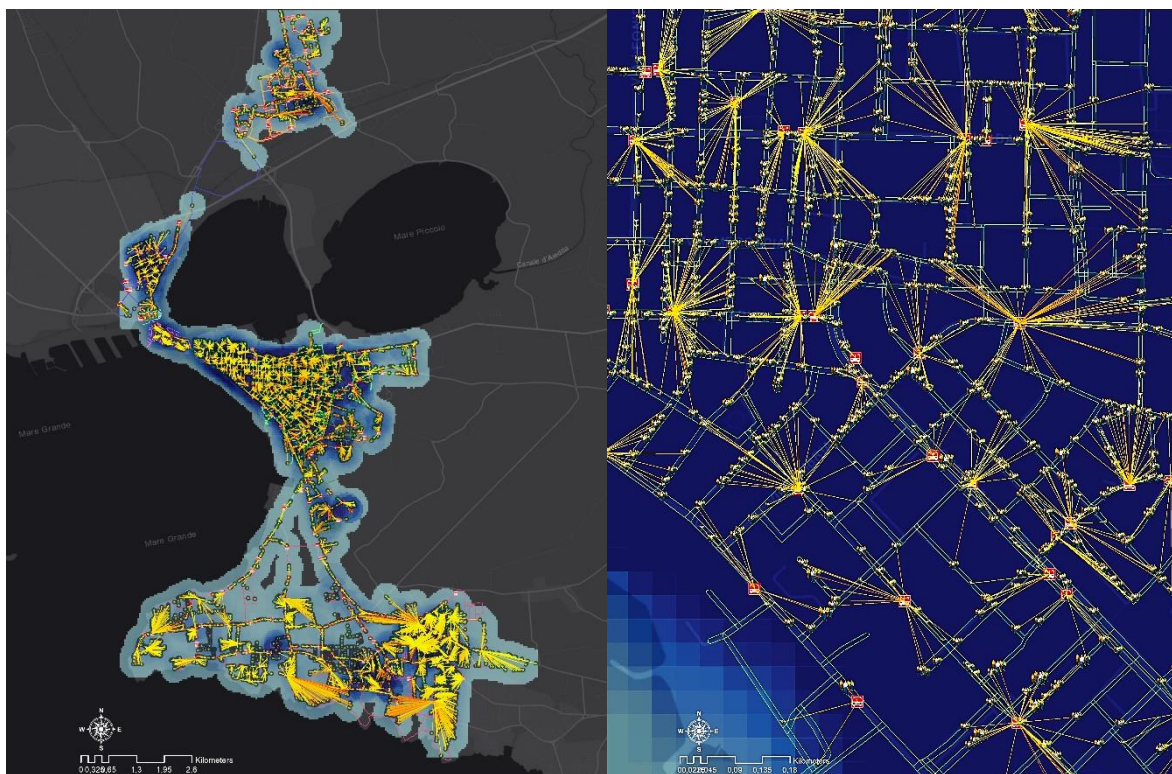
Come già descritto nel PEBA per il Centro, viene fatta una valutazione di raggiungibilità del sistema rispetto al numero di residenti, come ulteriore metodo di affinamento nella ricerca delle priorità di intervento.

Il tempo di percorrenza standardizzato per i percorsi pedonali ci consente di trovare il bacino di utenza pedonale per residenti di ogni singola fermata, potendo stabilire la quantità di abitanti che riesce a raggiungere la fermata più vicina in diversi intervalli di tempo.

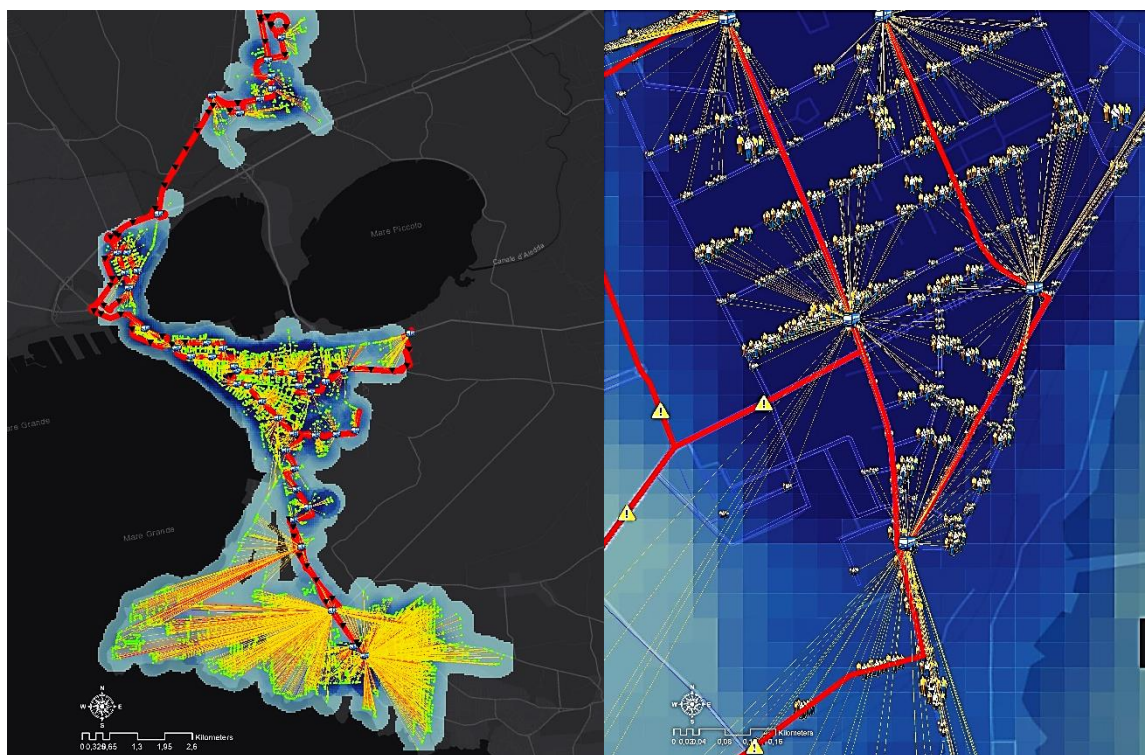
Questo consente di avere una rapida visualizzazione delle quantità che il singolo stop deve sopportare, dunque caratterizza anche le fermate per grado di priorità.

Lo stesso tipo di indagine si applica al tracciato della BRT previsto dal Piano per la Mobilità, ipotizzando una fermata ogni 500 mt ed implementando il sistema utilizzato per le stazioni KYMA attuali.

Le conseguenti classi di priorità indicizzano l'allocazione ideale delle nuove stazioni rispetto al numero degli abitanti e consentono una classificazione dei percorsi pedonali relativi.



Mappa Prossimità – Localizzazione e classificazione delle fermate AMAT in base al numero degli abitanti (Scala 1:75:000, a sinistra). Particolare su via Corso Italia (Scala 1:2000, a destra), in evidenza la capacità ricettiva delle fermate. Ogni retta dei grafici è rappresentativa di un insieme di percorsi concatenati dall'origine alla destinazione.



Mappa Prossimità – Ricerca miglior posizione per le nuove fermate BRT in base al numero di Abitanti Residenti (Scala 1:75:000, a sinistra). Particolare su via Orsini (Scala 1:2000, a destra), in evidenza le fermate selezionate come ideali in base alla possibilità di raggiungimento pedonale. Ogni retta dei grafici è rappresentativa di un insieme di percorsi concatenati dall'origine alla destinazione.

7. I PERCORSI PEDONALI DEL PEBA

In base alle indagini svolte, si sintetizza di seguito la tabella degli indicatori di qualità dei percorsi pedonali su cui verteranno la costruzione del Database di riferimento, le indagini sulla Sicurezza e sull'Accessibilità.

N.	INDICATORE		TIPO	VALORE	T
1	IDENTIFICATIVO TRATTA STRADALE		ID_TS		
2	IDENTIFICATIVO PERCORSO PEDONALE		ID_PP		
3	ABITANTI PER NUMERO CIVICO		ID_CIV		
4	INDICATORI DI NOME, ZONA, TIPOLOGIA, MATERIALE, STATO DI CONSERVAZIONE, LUNGHEZZA, VELOCITÀ DI PERCORRENZA PER OGNI TRATTA STRADALE		TESTO E NUMERICO		
5	STRADE SOGGETTE A LINEE BRT		SI: 1		
6	STRADE SOGGETTE A CICLOVIE		SI: 1, No: 0		
7	STRADE SOGGETTE AD INTERVENTI IN PROGRAMMAZIONE DELL'UFFICIO LAVORI PUBBLICI		SI: 1, No: 0		
8	MARCIAPIEDI SOGGETTI AD INTERVENTI IN PROGRAMMAZIONE DELL'UFFICIO LAVORI PUBBLICI		SI: 1, No: 0		
9	PIRU TALSANO		SI: 1, No: 0		
10	PROGETTO RISANAMENTO TAMBURI		SI: 1, No: 0		
11	PROGETTO RISANAMENTO CITTÀ VECCHIA		SI: 1, No: 0		
12	PERCORSI STRUTTURALI PEBA 2019		SI: 1, No: 0		
13	GRADO DI COPERTURA SERVIZI ISTRUZIONE (A)		CLASSE DI APPARTENENZA		
14	GRADO DI COPERTURA SERVIZI SANITARI (B)		CLASSE DI APPARTENENZA		
15	GRADO DI COPERTURA STRUTTURE SPORTIVE (C)		CLASSE DI APPARTENENZA		
16	GRADO DI COPERTURA FUNZIONI STRATEGICHE (D)		CLASSE DI APPARTENENZA		
17	VALORE ASSOLUTO UTENZA (A+B+C+D)		SOMMATORIA CLASSI		
18	MITIGAZIONE TRAFFICO: ATTRAV. PED. RIALZATI		150 M: 2, 300 M: 1, R: 0		
19	MITIGAZIONE TRAFFICO: SEMAFORI		300 M: 1, R: 0		
20	ANALISI DI PROSSIMITÀ: SCUOLE		CLASSE DI APPARTENENZA		
21	ANALISI DI PROSSIMITÀ: SERVIZI SANITARI		CLASSE DI APPARTENENZA		
22	ANALISI DI PROSSIMITÀ: STRUTTURE SPORTIVE		CLASSE DI APPARTENENZA		
23	ANALISI DI PROSSIMITÀ: FUNZIONI STRATEGICHE		CLASSE DI APPARTENENZA		
24	ANALISI DEI TRASPORTI: AMAT		SI: 1, No: 0		
25	ANALISI DEI TRASPORTI: BRT		SI: 1, No: 0		
				TOTALI	
				VALUTAZIONE STRATEGICA DEL PERCORSO PEDONALE	
				CLASSE A: 1	
				CLASSE B: 2	
				CLASSE C: 3	

Tabella 1: Individuazione Percorsi Strutturali sottoposti ad Analisi. I Percorsi di Classe A:1 sono individuati quali percorsi principali del territorio comunale, sommatoria delle caratteristiche qualitative derivanti dai calcoli. I percorsi Classe B:2 e Classe C:3 sono di supporto alla costruzione di una rete continua in tutte le direzioni e di completamento nelle aree più distanti dal centro storico.

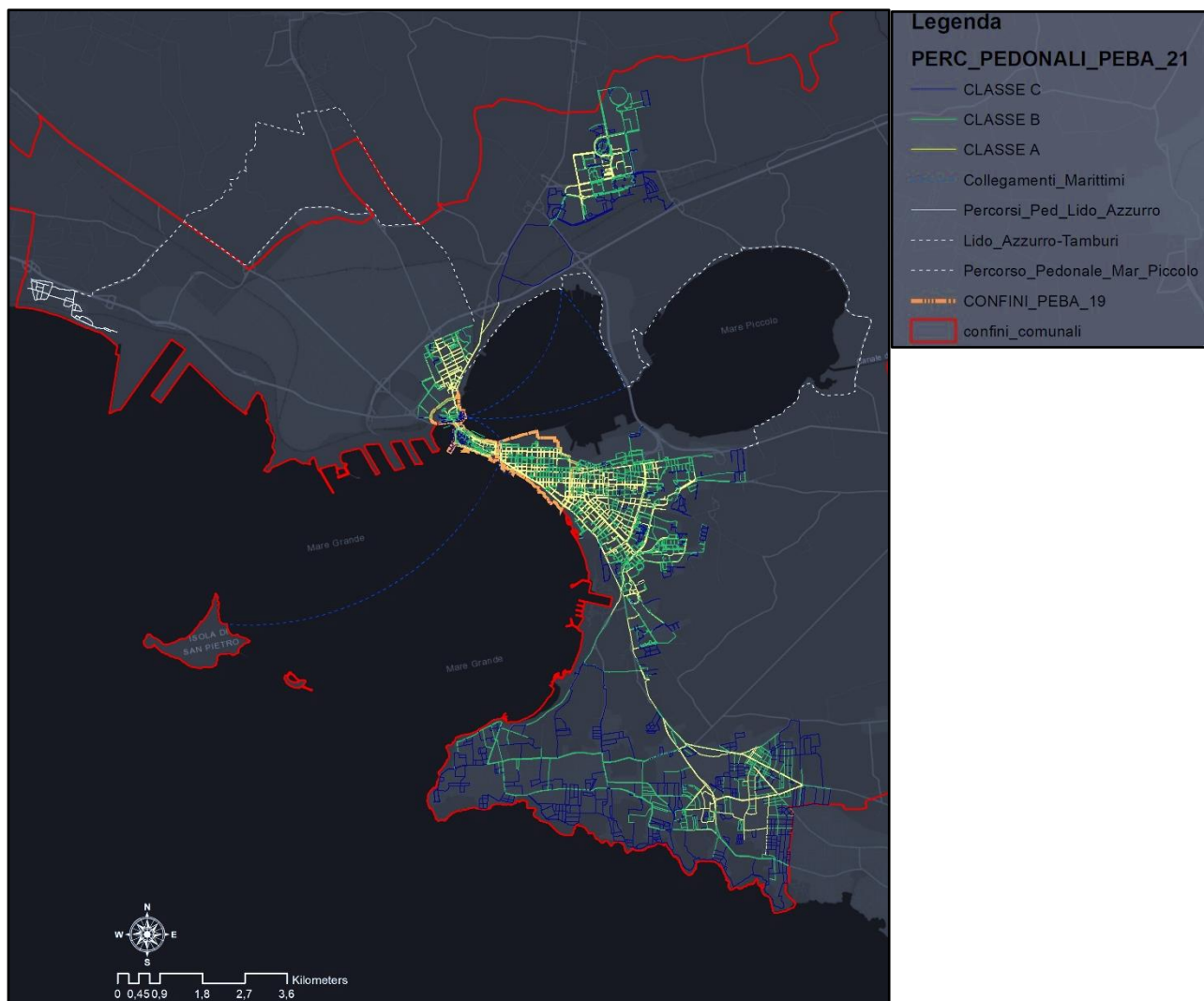
La sovrapposizione dei risultati ottenuti consente di stabilire statisticamente quali siano i percorsi potenzialmente più utilizzati nell'ambito urbano di analisi e di arrivare ad una prima soluzione di priorità nell'ordine delle riqualificazioni e degli adattamenti.

In questo modo, della rete complessiva di percorsi è possibile decidere con più esattezza quali tratti rivestono carattere prioritario, oltre che avere l'escatologia delle priorità per il resto dei percorsi dell'intera area, così da definire in maniera più accurata la sequenza temporale degli interventi all'interno di ogni settore individuato.

Di seguito si riporta il database dei rilievi effettuati sui percorsi pedonali di Classe A, strategici e strutturali per l'intera rete pedonale urbana.

Oltre al database dei percorsi già analizzati per il centro urbano, si riporta il database delle strade completamente interessate da percorsi pedonali di Classe A.

Si sintetizza nelle mappe e nelle tabelle di seguito riportate la classificazione ottenuta implementando i calcoli sul database di riferimento.



Percorsi pedonali classificati per priorità. I percorsi strutturali, individuati dalla Classe A, costituiscono la maglia portante del sistema pedonale residenziale di Taranto, suddivisi in marciapiedi ed attraversamenti, sono complessivamente 3473 tratte per un totale di circa 255 km.

7.A ANALISI DEI PERCORSI

Adattando le metodologie di cui al PEBA del Centro Storico, che implementano le disposizioni di rilievo fisico del sistema di percorsi regolamentate dalle Linee Guida Regionali (BURP n. 140 del 3-12-2019), i seguenti indicatori vengono così sintetizzati:

SCHEDA RILIEVO BARRIERE ARCHITETTONICHE - PERCORSI PEDONALI				
	NOME	DESCRIZIONE	TIPO	CONGRUENZA
GENERALE	ID_PED	Codice identificativo di ogni arco di percorso pedonale espresso nella forma PP_	Testo	Univoco all'interno della classe
	TRATTA ID_TRATTA o	Codice identificativo della tratta stradale cui è associato l'arco di percorso pedonale TS_	Numerico	Ad ogni arco dovrebbe essere associato un solo arco stradale, da verificare

	MACROTIPO	Documenta la tipologia del Percorso	Testo	- Percorso - Attraversamento
	TIPO	Documenta il tipo di percorso in base alle caratteristiche identificative di ognuno di essi	Testo	Dominio: - Marciapiede - Attraversamento - Rialzato (Attraversamento Artificiale) - Virtuale (Ciglio stradale, percorso sterrato, o attraversamento usuale non segnalato) - Ponte - Piazza - Cavalcavia - Molo - Pontile (Verso le barche) - Faro (Verso il faro)
	VEL_TS (Ubicazione)	Documenta la velocità di percorrenza consentita nella strada limitrofa al tratto di percorso pedonale	Numerico	Dominio: - Velocità consentita 15 km/h - Velocità consentita 30 km/h - Velocità consentita 50 km/h - Velocità consentita 70 km/h
	PROTEZIONE	Documenta il livello di protezione del tratto di percorso pedonale rispetto la careggiata	Testo	Dominio: - Protezione bassa - Protezione media - Protezione alta
	LOCALIZZAZIONE	Documenta la localizzazione della tratta del percorso pedonale all'interno del quartiere	Testo	Dominio: Denominazione Quartiere: - Città Vecchia (Isola Madre) - Borgo (Ponte Girevole – Via Leonida) - Città Consolidata (Via Leonida – V.le Magna Gracia incl.) - Taranto 2/Salinella - Talsano/Lama/Carelli (Le Tre Terre) - Rione Porta Napoli - Quartiere Tamburi - Quartiere Paolo VI
	UTILIZZO	Documenta l'intensità del flusso pedonale a cui il tratto di percorso è soggetto	Testo	Dominio: - Tratto molto utilizzato - Tratto mediamente utilizzato - Tratto poco utilizzato
	SEDE	Documenta il dislivello tra il piano del marciapiede e la zona carrabile, il dislivello massimo è comunque pari a 15 cm.	Testo	Dominio: - (A) Dislivello = 0 cm - (B) Dislivello: 0 cm $\leq x \leq$ 10 cm - (C) Dislivello: 10 cm $\leq x \leq$ 15 cm - (D) Dislivello > 15 cm

PAVIMENTAZIONE	LARGHEZZA	Documenta se la larghezza del percorso è minore di 90 cm, se sono presenti strozzature che riducano il passaggio al di sotto dei 90 cm e se il percorso presenta degli allargamenti per permettere la rotazione alle persone non deambulanti (almeno ogni 10 ml e di sviluppo lineare)	Numerico	Dominio: VIENE ESPRESSA LA LARGHEZZA REALE DEL PERCORSO E VERIFICA: - < 90 cm - > 90 cm con strozzature - > 90 cm senza strozzature e senza allargamenti - > 90 cm con allargamenti ogni 10 ml
	PEND_TRASV	Documenta se la pendenza trasversale del percorso risulti essere superiore a l'1% (max 1%)	Testo	Dominio: - Si - No
	PEND_LONG	Documenta se la pendenza longitudinale del percorso risulti essere superiore all'8% (max 8%)	Testo	Dominio: - Si - No
	PIAN_SOSTA	Documenta se il tratto di percorso pedonale, con una pendenza max dell'8%, risulti avere aree o ripiani di sosta con un andamento lineare in proporzione di 1 elemento ogni 15 ml	Testo	Dominio: - Si - No
	PAVIMENTAZ	Documenta la tipologia di pavimentazione utilizzata nel percorso pedonale	Testo	Dominio: - Asfalto - Mattoni - Sterrato - Autobloccanti (CLS)
	SDRUCCIOL	Documenta se la superficie della pavimentazione sia di tipo sdruciolevole	Testo	Dominio: - Si - No
	MANUTENZ	Documenta lo stato di manutenzione e/o conservazione della pavimentazione presente sul percorso pedonale	Testo	Dominio: - Ottimo stato - Buono stato - Medio stato - Sufficiente stato - Pessimo stato
	SEGN_ORIZZ	Documenta la presenza di segnaletica orizzontale o di una diversa colorazione della pavimentazione per indicare il percorso pedonale	Testo	Dominio: - è presente la segnaletica orizzontale - è presente una diversa colorazione - non è presente alcuna segnaletica
DISLIVELLI	GRADINI	Documenta la presenza di un dislivello con gradini ortogonali al percorso pedonale	Testo	Dominio: - Si - No
	RAMPE	Documenta la presenza di una rampa per il superamento di dislivelli o gradini ortogonali al percorso pedonale	Testo	Dominio: - pendenza <5% - pendenza >5% - Nessuna

	SEGN_RAMPE	Documenta se l'eventuale variazione di livello dei percorsi tramite raccordo (rampa) risultano evidenziati con variazione cromatica della superficie	Testo	Dominio: - Si - No
OSTACOLI	ARREDO_URB	Documenta la tipologia di arredo urbano presente lungo il percorso pedonale e se essa determina un'area di restringimento del percorso al di sotto dei 90 cm	Testo	Dominio: - P_anchina - C_hiosco - D_issuasore - M_anufatti - V_erde (alberi e/o piante)
	PUBBLICITA'	Documenta se i pali riguardanti la segnaletica pubblicitaria siano posizionati all'interno del percorso pedonale e determinino un'area di restringimento al di sotto dei 90 cm	Testo	Dominio: - Presenti - Presenti con area di restringimento - Assenti
	ILLUMINAZ	Documenta se i pali adibiti al sostegno della rete di illuminazione pubblica siano posizionati all'interno del percorso pedonale e ne determinino un'area di restringimento al di sotto dei 90 cm	Testo	Dominio: - Presenti - Presenti con area di restringimento - Assenti
	SEG_STRADA	Documenta se i pali adibiti al sostegno della segnaletica stradale siano posizionati all'interno del percorso pedonale e ne determinino un'area di restringimento al di sotto dei 90 cm	Testo	Dominio: - Presenti - Presenti con area di restringimento - Assenti
	SPORGENZE	Documenta se il percorso presenta sporgenze dovute a cattiva manutenzione	Testo	Dominio: - Si - No
	SEMAFORO	Documenta se l'impianto semaforico è situato all'interno del percorso pedonale e ne determini un'area di restringimento al di sotto dei 90 cm	Testo	Dominio: - Presente - Presente con area di restringimento - Assente
	INSEGNE	Presenza di insegne e/o tende che riducano il passaggio ad un'altezza inferiore a 210 cm da terra	Testo	Dominio: - Si - No
	VICINANZA MARE	Documenta la prossimità del percorso al mare, quindi l'influenza sulla scivolosità	Testo	Dominio: - Si - No
RIFERIMENTI				

<p>PROTEZIONE</p>	<p>Questo campo documenta il livello di protezione del pedone, che transita nel percorso pedonale, rispetto la carreggiata. L'individuazione del livello di protezione da parte del rilevatore è possibile tramite la scelta tra i tre livelli così determinati:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Protezione bassa: il marciapiede presenta un dislivello rispetto la carreggiata è pari a 0 cm e/o l'assenza di alcuni elementi fisici di protezione - Protezione media: il marciapiede presenta un dislivello rispetto la carreggiata compreso tra $0 \leq x \leq 10$ cm e/o la presenza di alcuni elementi fisici di protezione (alberature, dissuasori, pali con o senza catena ecc..) - Protezione alta: il marciapiede presenta un dislivello rispetto la carreggiata $>$ di 10 cm e/o la presenza di molteplici elementi fisici di protezione (alberature, dissuasori, pali con o senza catena ecc..).
<p>UTILIZZO</p>	<p>Questo campo documenta quanto il tratto pedonale sia utilizzato dalla popolazione residente. L'individuazione del livello di utilizzo da parte del rilevatore è possibile tramite la scelta tra i tre livelli così determinati:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Tratto molto utilizzato: percorso pedonale molto frequentato e utilizzato, situato in zona residenziale o centro storico, in area di interesse pubblico e nelle vicinanze di edifici pubblici o di edilizia scolastica - Tratto mediamente utilizzato: situato in zona residenziale o centro storico o situato nelle vicinanze di aree di interesse pubblico, edifici pubblici o di edilizia scolastica - Tratto poco utilizzato: tratto situato in zone non residenziale ma limitrofa ad aree di interesse pubblico.
<p>MANUTENZIONE</p>	<p>Questo campo documenta lo stato di manutenzione e/o conservazione della pavimentazione del tratto pedonale. L'individuazione dello stato di manutenzione e/o conservazione, da parte del rilevatore, è possibile tramite la scelta tra quattro livelli così determinati:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Ottimo stato di manutenzione e/o conservazione della pavimentazione: non è necessario programmare alcun intervento. - Buono stato di manutenzione e/o conservazione: necessità di programmare piccoli interventi manutentivi e non urgenti - Sufficiente stato di manutenzione e/o conservazione: la pavimentazione presenta la necessità d' interventi manutentivi - Pessimo stato di manutenzione e/o conservazione: la pavimentazione presenta la necessità d' interventi manutentivi urgenti.
<p>SDRUCCIOLEVOLEZZA</p>	<p>Questo campo documenta se la pavimentazione risulti essere o meno sdruciolevole. Il rilevatore deve indicare "SI" se la pavimentazione realizzata risulti essere costituita da materiali la cui consistenza crea sufficiente forza d'attrito, in caso contrario indicare "NO".</p>

Tabella 2: Ogni riga della tabella è esplicativa di una colonna del Database Georeferenziato di Riferimento allegato alla presente Relazione ed indicativa della specifica caratteristica rilevata per ogni percorso del sistema strutturale ottenuto attraverso i calcoli di cui alla Tabella 1.

Di seguito il database dei percorsi pedonali strutturali (Classe A) ricavato in relazione alla precedente tabella di rilievo per i percorsi di Porta Napoli, della Città Vecchia, del Borgo Ottocentesco, della Città Consolidata (limite: viale Magna Grecia), del quartiere Salinella e del quartiere Taranto 2, rione tamburi e quartiere Paolo VI.

Ogni riga della tabella rappresenta un arco univoco, tratto di camminamento georeferenziato contenente le caratteristiche di cui alla tabella precedente.

Ogni singola caratteristica è poi associata ad un grado di urgenza, derivante dai successivi saggi della sicurezza e dell'accessibilità.

Inoltre, la combinazione dei dati su pavimentazione, dislivelli ed ostacoli restituisce una serie di operazioni di intervento ed una relativa scala di costi da associare ad ogni singolo percorso.

8. DATABASE DI RIFERIMENTO - ALLEGATO 1

DATABASE GEOREFERENZIATO PERCORSI STRUTTURALI

Percorsi – Classe A

Borgo, Città Vecchia, Porta Napoli, Città Consolidata, Salinella, Taranto 2

Ogni riga della tabella corrisponde ad un percorso in mappa.

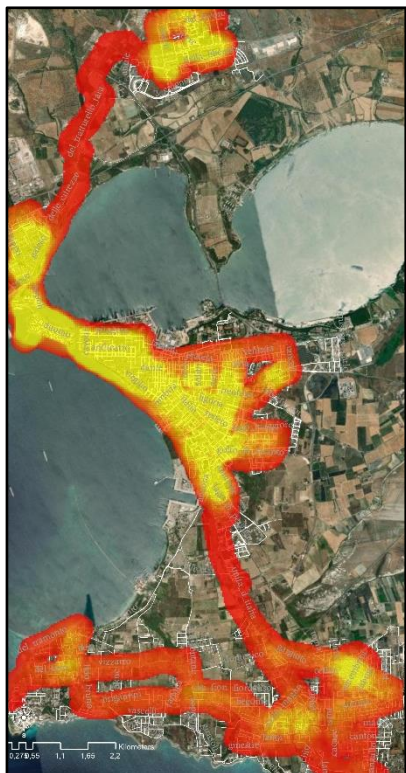
Il sistema di percorsi pedonali strutturali, ossia di quei percorsi in grado di essere centrali in ogni area urbana, costruiti secondo un sistema di connessioni che lega ogni parte del territorio comunale in cui vi siano civici residenziali, conta un numero complessivo di 3473 tra percorsi ed attraversamenti, su 378 strade, per un totale di 255 km.

9. INDAGINI SULLA SICUREZZA

Le indagini sui percorsi, tra le altre caratteristiche, concorrono a verificare il grado di sicurezza degli stessi.

Principalmente, la combinazione dei valori di Ubicazione, Protezione e Tipologia, concorrono a determinare il grado di sicurezza dei percorsi.

Secondo le analisi del PUMS, l'incidentalità che coinvolge pedoni e ciclisti si concentra principalmente nel cuore della città consolidata, ovvero nella parte più ad est del Borgo, nel quartiere Tamburi e nel quartiere Paolo VI, complessivamente nelle fasce orarie con più alto livello di traffico automobilistico.



Analisi Sicurezza Rete Strutturale

L'analisi del grado di sicurezza della pedonalità interna dei quartieri a più alto tasso di incidentalità diventa quindi essenziale per la determinazione delle aree su cui garantire le necessarie condizioni di sicurezza.

Le analisi del PEBA del centro storico illustrano in maniera estesa il grado di sicurezza e le aree a più alto rischio.

I percorsi di Classe A:1 di questo PEBA tengono conto delle restanti zone del territorio comunale, coerentemente con la localizzazione degli incidenti evidenziata dal PUMS.

Da quanto acquisito dalle mappe, le problematiche relative alla sicurezza dei camminamenti necessitano di un'estensiva rivisitazione delle intersezioni stradali, che tranne in alcuni punti specifici del centro, risentono dell'assenza di qualsiasi tipo di dispositivo coerente con i principi di salvaguardia e sicurezza dell'utenza debole delle infrastrutture.

Con particolare riferimento alle vie Mazzini, Cesare Battisti e Dante Alighieri, si sottolinea il picco di mancata manutenzione delle

intersezioni rispetto alla quantità di flussi pedonali da cui sono investite.



Particolare Incrocio Via Cesare Battisti – Via Polibio (Google Earth, 2020)



Particolare Incrocio Via Mazzini – Via Leonida (Google Earth, 2020)



Particolare Incrocio Via Dante – Via Polibio (Google Earth, 2020)

Le intersezioni stradali hanno peraltro la funzione di localizzare la maggior parte degli attraversamenti pedonali.

Gli attraversamenti pedonali, alla stregua del resto del piano, hanno un doppio ordine di valutazione.

Vengono rilevati come parte del percorso pedonale, derivandone sia il relativo grado di sicurezza, che di accessibilità, calibrando preventivamente un tempo di percorrenza diverso in relazione alla sosta che comportano ed alla presenza o meno di dispositivi di supporto (segnaletica orizzontale, rampe, segnaletica stradale, impianti semaforici).

Nella fattispecie degli attraversamenti lungo i tracciati strutturali vengono studiate una moltitudine di caratteristiche idonee a trovare quel grado di sicurezza ed accessibilità determinante la tipologia di intervento necessaria.

Per il centro urbano, come già scritto nel PEBA del 2019, l'incrocio del rione di Porta Napoli in prossimità dell'imbocco della sopraelevata per Massafra, gli attraversamenti di Via Vittorio Emanuele II per la Città Vecchia, gli attraversamenti di V.le Virgilio privi di semaforo, le intersezioni tra Via Leonida e le strade a più alta percorrenza (C.so Umberto, Via Dante), acquistano particolare stato di criticità e di inefficienza, soprattutto in relazione alle dimensioni fisiche ed alle quantità di traffico veicolare.

Se al contrario, ci allontaniamo dal centro, allora le problematiche aumentano, anche perché la densità di popolazione diminuisce.

Sono diversi i territori all'interno del perimetro comunale sui quali insiste uno stato di complessivo deterioramento delle infrastrutture, una generalizzata inadeguatezza ad ospitare l'utente debole.

Da una parte, infatti, si nota come le infrastrutture di collegamento delle varie parti urbane siano rarefatte e spesso interrotte, che spesso si legge nel PUMS (ed in tanta parte della strumentazione sovraordinata in essere) della necessità di costruire corridoi infrastrutturali di collegamento.

Dall'altra parte, entrando negli specifici paesaggi urbani costruiti, si nota una generale insufficienza dei percorsi rispetto alle necessità degli abitanti.

Si riportano, estrapolando qualche esempio di natura opposta dalla mappa generale, le condizioni dei percorsi pedonali nel dedalo di strade a nord ed a sud di via Vittorio Emanuele a Talsano, ovvero, i percorsi pedonali a nord ed a sud di V.le Cannata a Paolo VI, o quelle ad est ed ovest di via Orsini a Tamburi.

Oltre il de-congestionamento del centro e la creazione di appositi corridoi ciclo-pedonali, passaggi fondamentali del PUMS, il presente piano prescrive una generale revisione dei parametri di sicurezza a ridosso delle infrastrutture centrali di ogni comparto del territorio comunale e restituisce, per i percorsi strutturali, un'ipotesi di consecutività temporale con cui ottimizzare gli interventi.



Particolare Pavimentazione Via Scoglio Del Tonno angolo via Lago d'Averno (Autore)

Prima di entrare nel merito delle ipotesi di piano, è indispensabile dettagliare dei dispositivi e delle caratteristiche che sono parte essenziale delle indagini sulla sicurezza, quindi sull'accessibilità delle varie zone della città.

È generalizzata anche la presenza di ostruzioni dei percorsi a causa di pali della segnaletica stradale, pali dell'illuminazione, cartellonistica pubblicitaria e dissuasori.

Alle citate ostruzioni si aggiungono diversi impedimenti causati dalle alberature lungo i percorsi.

Se verso il centro storico si contano diversi passaggi sotto i 90 cm a causa delle alberature esistenti lungo i marciapiedi e delle loro aiuole, in altre zone della città, come per esempio a Taranto 2, le alberature, durante la loro crescita, hanno completamente frantumato i marciapiedi, fino a renderli completamente impraticabili (p.e. via Scoglio del Tonno, via Lago d'Averno).

A titolo di esempio, la seguente tabella sintetizza per strada di appartenenza, i percorsi pedonali, su cui vi sono le descritte problematiche in merito alla presenza di segnaletica stradale che ostruisce i percorsi.

Le restanti occlusioni sono ricavabili sia dalle tavole, che dall'Allegato 1 Database di Riferimento (Par. 8) e, come per la seguente tabella, includono georeferenziazione.

NOME TRATTA STRADALE		ZONA DI APPARTENENZA	TRATTE DI PERCORSI PER STRADA INTERESSATI (INCLUSI ATTRAVERSAMENTI)	PROBLEMATICHE SUL PERCORSO, AL CULMINE DI ATTRAVERSAMENTO, O SU ENTRAMBI
via	4_novembre	Paolo_VI	2	percorso
via	achille_grandi	Paolo_VI	5	percorso
via	alcide_de_gasperi	Paolo_VI	5	percorso
via	alto_adige	Citta_Consolidata	5	percorso
via	ancona	Salinella_TA2	5	percorso
via	archimede	Tamburi	4	percorso
via	brigantini	Talsano	3	percorso
viale	bruno_buozzi	Paolo_VI	12	percorso
via	cacace	Talsano	1	percorso
via	calabria	Citta_Consolidata	1	percorso
via	campania	Citta_Consolidata	1	percorso
via	cariati	Citta_Vecchia	4	percorso
via	carlo_magno	Talsano	8	percorso
via	cesare_battisti	Citta_Consolidata	21	entrambi
via	costantinopoli	Porta_Napoli	6	percorso
via	dante	Citta_Consolidata	15	entrambi
circonvallazione	dei_fiori	Talsano	11	percorso
viale	del_lavoro	Paolo_VI	10	percorso
viale	della_liberazione	Paolo_VI	4	percorso
vicolo	della_parricella	Tamburi	1	percorso
viale	della_repubblica	Paolo_VI	1	percorso
viale	duca_di_aosta	Porta_Napoli	1	percorso
piazza	ebalia	Borgo	1	percorso
via	enrico_millo	Citta_Consolidata	1	attraversamento
viale	europa	Talsano	6	percorso
via	foca_niceforo	Porta_Napoli	3	percorso
via	fogazzaro	Tamburi	3	percorso
piazza	fontana	Citta_Vecchia	1	percorso
via	francesco_como	Talsano	5	percorso
via	galeso	Tamburi	1	percorso
via	generale_giorgio_bas	Tamburi	1	percorso
via	giacomo_leopardi	Tamburi	2	percorso
via	giovan_giovine	Citta_Consolidata	1	attraversamento
viale	giuseppe_cannata	Paolo_VI	7	percorso
via	giuseppe_garibaldi	Citta_Vecchia	1	percorso
via	giuseppe_mazzini	Citta_Consolidata	4	entrambi
via	giuseppe_verdi	Tamburi	1	percorso
via	gorizia	Citta_Consolidata	2	attraversamento
via	grazia_deledda	Tamburi	5	percorso
via	gregorio_VII	Talsano	14	percorso
via	lama	Talsano	1	percorso
via	le_citrezze	Tamburi	4	percorso

via	lido_bruno	Talsano	3	percorso
via	lucci_marini	Talsano	2	percorso
viale	magna_grecia	Citta_Consolidata	2	percorso
via	mar_piccolo	Tamburi	2	percorso
via	medaglie_d_oro	Citta_Consolidata	10	percorso
via	mediterraneo	Talsano	5	percorso
via	mercato_nuovo	Porta_Napoli	2	percorso
via	monte_grappa	Talsano	2	percorso
via	murri	Paolo_VI	3	percorso
via	napoli	Porta_Napoli	3	percorso
via	niccolo_machiavelli	Tamburi	1	percorso
via	ofanto	Tamburi	1	percorso
piazza	orsini	Tamburi	2	percorso
via	per_massafra	Citta_Vecchia	2	percorso
via	porto_mercantile	Porta_Napoli	5	percorso
via	puglia	Citta_Consolidata	1	percorso
via	raimondello_orsini	Tamburi	18	percorso
piazza	ramellini	Citta_Consolidata	2	percorso
via	salinella	Citta_Consolidata	1	percorso
via	salvo_d_acquisto	Talsano	6	percorso
via	sanguzza	Talsano	6	percorso
via	scoglio_del_tonno	Salinella_TA2	4	percorso
via	temenide	Citta_Consolidata	2	attraversamento
via	tre_fontane	Talsano	4	percorso
via	ugo_foscolo	Tamburi	3	percorso
via	umbria	Citta_Consolidata	3	percorso
viale	unita_d_italia	Talsano	1	percorso
viale	virgilio	Citta_Consolidata	3	percorso
viale	virgilio_164	Citta_Consolidata	1	attraversamento
corso	vittorio_emanuele_II	Borgo	1	attraversamento
corso	vittorio_emanuele_II	Borgo	4	percorso
corso	vittorio_emanuele_I	Citta_Vecchia	14	percorso
via	vizzarro	Talsano	4	percorso
via	vozza	Talsano	2	percorso

Tabella 3 Percorsi pedonali strutturali interessati da restringimenti dovuti a segnaletica stradale

Un'altra importante evidenza dell'analisi effettuata sulla rete strutturale è relativa allo stato di manutenzione dei percorsi, che considera principalmente lo stato di usura e di praticabilità delle pavimentazioni.

Nella seguente tabella, si sintetizza il risultato per numero di percorsi (inclusi gli attraversamenti) e chilometri relativi.

STATO DI MANUTENZIONE ¹	CONTEGGIO PERCORSI	LUNGHEZZA COMPLESSIVA IN METRI
ottimo	139	10067,194
buono	451	25203,797
medio	48	2956,538
sufficiente	654	51803,794
peissimo	2181	164541,841

¹Documenta lo stato di manutenzione e/o conservazione della pavimentazione presente sul percorso pedonale

Tabella 4 Stato di manutenzione delle pavimentazioni della rete strutturale

10. INTERVENTI PER L'ELIMINAZIONE DELLE BARRIERE ARCHITETTONICHE

Gli interventi per l'Eliminazione delle Barriere Architettoniche hanno tre obiettivi fondamentali.

Da una parte esprimono una casistica di possibilità e sintetizzano da questa le azioni che cercano di risolvere le problematiche rilevate.

Dall'altra definiscono una priorità degli interventi per infrastruttura al fine dell'efficientamento della rete pedonale per le fasce di popolazione più deboli, che si costituisce come supporto agli uffici preposti alla manutenzione delle strade nell'indirizzo degli investimenti.

Quest'ultima accezione si traduce nell'indicazione dei costi massimi per le singole azioni di piano, e può essere identificato strumento di supporto tanto agli uffici, quanto ai singoli tecnici che andranno ad affrontare gli interventi.

È fondamentale sottolineare che lo studio preliminare effettuato, indirizza il piano ad essere non un'aggiunta ostativa, ma in supporto simbiotico, in completa sintonia con i piani ed i progetti sovraordinati ed in corso di esecuzione.

Gli interventi che maggiormente definiscono la ricerca di soluzioni alle problematiche esposte sono schematicamente sintetizzabili nella seguente casistica (Comune di Taranto - PEBA 2019) generale.

- 1) Segnalazione mediante dispositivi di indirizzamento dei gradini e delle eventuali scalinate;
- 2) Protezione di eventuali salite, discese, scalinate, mediante dispositivi di tenuta, antiscivolo;
- 3) Costruzione di scalinate protette ed in sicurezza;
- 4) Delimitazioni delle aree di pertinenza mediante transennature, dispositivi elettronici e segnalazioni luminose;
- 5) Delimitazioni delle aree con pericolo di caduta lungo i moli, mediante dispositivi antiscivolo e segnalazioni acustico-visive;
- 6) Eliminazione di eventuali pendenze trasversali mediante la demolizione e la ricostruzione del tratto, compreso il trasporto a discarica dei materiali di risulta e le operazioni di finitura nel collegamento alle immediate preesistenze;
- 7) Sostituzione delle pavimentazioni ammalorate e non sufficienti ad una percorribilità in sicurezza.
- 8) Intensificazione delle ringhiere nei posti maggiormente pericolosi, in grado di garantire una protezione maggiore ai fini della sicurezza;
- 9) Sostituzione delle protezioni esistenti ma non sufficienti, con protezioni idonee;
- 10) Riduzione della quota dei marciapiedi in corrispondenza delle fermate del trasporto pubblico e di luoghi pubblici aperti sprovvisti di idoneo accesso;
- 11) Segnalazioni e mezzi tattili di orientamento in prossimità di tutti gli incroci stradali lungo i percorsi strutturali e lungo i percorsi storico-turistici di particolare importanza;

12) Dove espressamente segnalato, ovvero lungo le discese pedonali, le scalinate, i pendii, è previsto l'inserimento esteso di corrimano strutturati, purché in sintonia con le specifiche di salvaguardia del patrimonio storico-artistico;

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

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

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

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

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

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

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

La generalizzazione appartenente alle voci di cui ai punti precedenti, si traduce in una serie di azioni di piano che si adatta alla specifica rappresentazione delle problematiche riscontrate dai rilievi.

Le azioni di piano per l'eliminazione delle barriere architettoniche sono costruite sulla generalizzazione delle singole problematiche rilevate attraverso la Tabella 2 (Par. 7) ed evidenziate nell'Allegato 1 (Par. 8).

Vanno tenute però in considerazione due specifiche preventive.

La prima riguarda le classi di urgenza, ovvero la priorità degli interventi.

Questa è direttamente sintesi degli indicatori di costo e della centralità delle singole azioni.

Gli indicatori di costo, ricavati dal Prezziario OO. PP. 2019 (REGIONE PUGLIA, DIPARTIMENTO MOBILITÀ, QUALITÀ URBANA, OPERE PUBBLICHE, ECOLOGIA E PAESAGGIO - Sezione Lavori Pubblici, LISTINO PREZZI REGIONALE, ANNO 2019, ai sensi del disposto contenuto nell'art. 13 della L.R. 11 maggio 2001 n. 13 e ss. mm e ii., Deliberazione di Giunta regionale n. 611 del 29/03/19), tengono conto dei capitoli e delle voci cui gli interventi fanno riferimento, dando un ordine di incidenza, secondo la seguente tabella.

VOCI		INDICATORE
PREZZIARIO OPERE PUBBLICHE		INCIDENZA

EDILIZIA	INDICATORE RANGE DI RIFERIMENTO	
Capitolo E 02 Demolizioni e rimozioni	A	2
Capitolo E 04 Conglomerati cementizi, ferri di armatura, casseforme	B	2
Capitolo E 08 Vespai, riempimenti, massetti	C	1
Capitolo E 09 Opere da lattoniere e pluviali	D	1
Capitolo E 10 Opere in ferro	E	1
Capitolo E 11 Impermeabilizzazioni, isolanti, coibenti, lastricati solari, copertine di coronamento	F	1
Capitolo E 12 Pavimentazioni in marmo, granito, porfido, cotto, gres, ceramica, klinker	G	2
Capitolo E 14 Pavimentazioni diverse	H	2
Capitolo E 15 Rivestimenti	I	1
Capitolo E 16 Intonaci, stucchi, decorazioni, tinteggiature, verniciature	J	1
RESTAURO E OPERE DI RECUPERO		
Capitolo R 09 Pavimentazioni e opere in pietra	K	3
INFRASTRUTTURE		
Capitolo INF 01 Opere stradali	L	3
Capitolo INF 02 Opere a verde	M	3
Capitolo INF 03 Arredo urbano, parchi e giochi	N	2
FOGNATURE ED ACQUEDOTTI		
Capitolo F 01 Condotte ed accessori	O	1
Capitolo F 03 Smaltimento acque piovane	P	1
OPERE MARITTIME		
Capitolo OM 08 Opere in ferro e ghisa	Q	1
Capitolo OM 09 Opere da pittore	R	1
Capitolo OM 10 Arredi portuali e varie	S	2
Capitolo OM 11 Moli e pontili galleggianti	T	2
IMPIANTI ELETTRICI		
Capitolo EL 03 Cavi e conduttori	U	2
Capitolo EL 04 Tubazioni, scatole, canali e pozzetti	V	2
Capitolo EL 05 Illuminazione di interni ed esterni	X	3

Tabella 5 Incidenza delle voci di costo sulle Azioni di Piano

Vengono quindi esplicitate 22 Azioni di Piano, che sintetizzano le ipotesi contenute nei precedenti punti da 1) a 19), le voci della scheda di rilievo ed elencate nel Database di Riferimento, secondo uno specifico indicatore di urgenza associato, in linea con gli indicatori di costo derivati dal Prezziario, secondo la Tabella 5.

Inoltre, ognuna delle 22 Azioni di Piano è rappresentativa di un indicatore di costo massimo, derivato, come per l'indicatore di urgenza, dalla media ponderata delle singole sommatorie delle voci di spesa utili all'esecuzione degli interventi e contenute nei singoli capitoli del Prezziario, secondo il Range di Riferimento di cui alla Tabella 5.

Il Range di Riferimento, tradotto in ordine alfabetico, è essenziale per l'esplicitazione delle relative voci di costo massimo quali indicatori di riferimento e non voci assolute di costo, per le quali andranno predisposti singoli progetti esecutivi.

Si riporta di seguito la tabella delle Azioni di Piano.

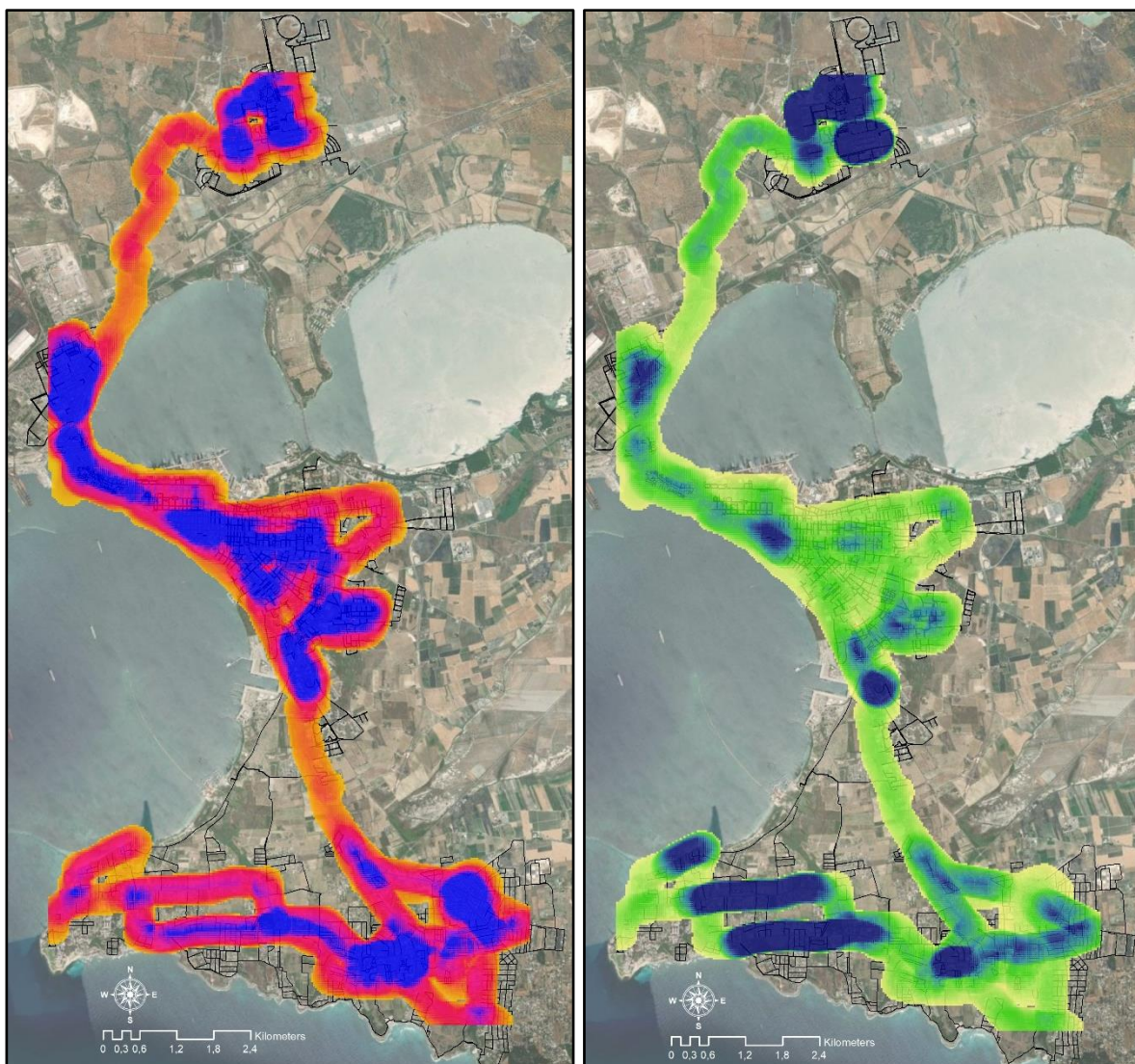
ELENCO AZIONI DI PIANO						
NOME	DESCRIZIONE	VALUTAZIONE COMPARATIVA VOCI DI PREZZARIO OO.PP.	URGENZA	VALUTAZIONE INDICATIVA COSTI UNITARI	COSTO MAX	MIS
PEND_TRASV	Questo intervento prevede l'adeguamento della pendenza trasversale del percorso pedonale, in quanto risulti essere maggiore dell'1%	12	***	3	70	MQ
PEND_LONG	Questo intervento prevede l'adeguamento della pendenza longitudinale del percorso pedonale, in quanto risulti essere maggiore dell'8%	12	***	3	90	MQ
PAV_MANUT1	Questo intervento prevede la sostituzione di alcuni elementi della pavimentazione (porfido, autobloccanti, altro) o il rifacimento di parte di essa (asfalto)	9	**	2	40	MQ
PAV_MANUT2	Questo intervento prevede il rifacimento della pavimentazione lungo tutta la lunghezza del tratto di percorso pedonale	9	**	2	60	MQ
PAV_MANUT3	Questo intervento prevede la rimozione di elementi sporgenti rispetto la quota della pavimentazione	9	**	2	20	MQ
CORD_DEM	Questo intervento prevede la demolizione di parte del cordolo in c.a. longitudinale rispetto l'andamento del percorso per l'installazione di una rampa con pendenza massima dell'8 %, per il superamento di un dislivello	12	***	3	20	ML
RAMPA_DEM	Questo intervento prevede la demolizione o l'eliminazione di rampa/e esistente/i longitudinale/i rispetto ail percorso pedonale con una	11	***	3	600	2mq

	pendenza superiore all' 8%					
RAMPA_NUOV	Questo intervento prevede l'installazione di una nuova rampa longitudinale rispetto all'andamento del percorso con una pendenza massima dell'8% per il superamento di un dislivello	11	***	3	500	2mq
ARREDO_URB	Questo intervento prevede la rimozione di tutti gli elementi di arredo urbano che riducano il passaggio pedonale al di sotto di 90 cm (panchine, dissuasori, chiostri, arredi o manufatti di proprietà privata ecc..)	17	***	3	600	cad
ILL_PUBBLIC	Questo intervento prevede la rimozione di pali della rete di illuminazione pubblica nel caso in cui essi riducano il passaggio pedonale al di sotto di 90 cm	17	***	3	600	cad
SEGNALETIC	Questo intervento prevede la rimozione dei pali adibiti alla segnaletica stradale o pubblicitaria e che riducano il passaggio pedonale al di sotto di 90 cm	17	***	3	250	cad
SEMAFORO	Questo intervento prevede la rimozione e il riposizionamento di parte dell'impianto semaforico nel caso in cui esso riduca il passaggio pedonale al di sotto di 90 cm	17	***	3	6.000	cad
TENDE_INSEG	Questo intervento prevede la rimozione e riposizionamento di tende o insegne nel caso in cui esse riducano il passaggio pedonale ad un'altezza inferiore a 210 cm da terra	11	**	2	1.500	cad

INST_ACUST	Questo intervento prevede l'installazione e/o integrazione di parte dell'impianto semaforico con sistemi di segnaletica acustica	13	***	3	150	cad
INST_PROT1	Questo intervento prevede la realizzazione di un nuovo cordolo di protezione lungo tutta la lunghezza del tratto del percorso pedonale (preferibilmente borchie metalliche equidistanti).	9	**	2	25	ML
INST_PROT2	Questo intervento prevede l'installazione di dissuasori di protezione lungo tutta la lunghezza del tratto del percorso pedonale	9	**	2	50	ML
INST_PROT3	Questo intervento prevede l'installazione di paletti metallici con catena lungo tutta la lunghezza del tratto del percorso pedonale	9	**	2	50	ML
INST_RETE	Questo intervento prevede la realizzazione di una nuova rete di illuminazione pubblica, in quanto il tratto di percorso risulti esserne totalmente privo	9	**	2	75	ML
INST_LUCE	Questo intervento prevede l'installare di nuovi punti luce, in quanto il percorso risulti essere poco illuminato	7	*	1	125	cad
SEG_MANUT1	Questo intervento prevede il rifacimento della vernice della segnaletica orizzontale	6	*	1	18	MQ
SEG_MANUT2	Questo intervento prevede la realizzazione di nuova segnaletica orizzontale	7	**	2	19	MQ
INST_ANTISC	Questo intervento prevede l'applicazione di dispositivi antiscivolo per pavimenti e/o dispositivi tattili di ancoraggio/indicazione	6	*	1	16	MQ

Tabella 6 Elenco Azioni di Piano, Costi e Gradi Di Urgenza

Si riportano di seguito le mappe della rete strutturale divisa per Classi di Urgenza e Costi degli Interventi.



Analisi del Grado di Priorità degli interventi (immagine a sinistra) e dei Costi degli Interventi (a destra). Entrambe le mappe riguardano la Rete Strutturale e sono composte mediante cromatismo dal colore più chiaro (meno urgente, meno costoso) al colore più scuro (prioritario, più costoso).

Il Grado di Priorità ed il Costo indicativo degli interventi sono sintetizzati per infrastruttura stradale nell'**ALLEGATO 2** e nell'**ALLEGATO 3** al presente documento.

Di seguito si riportano le risultanze per zona urbana di appartenenza.

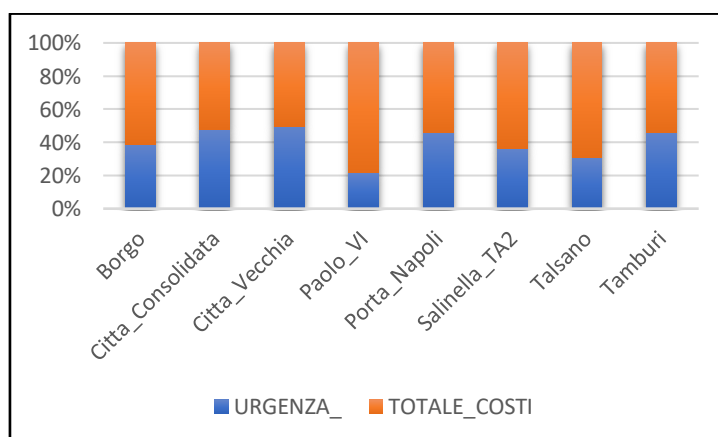


Grafico 1 Relazione tra priorità di intervento e costi per area urbana.

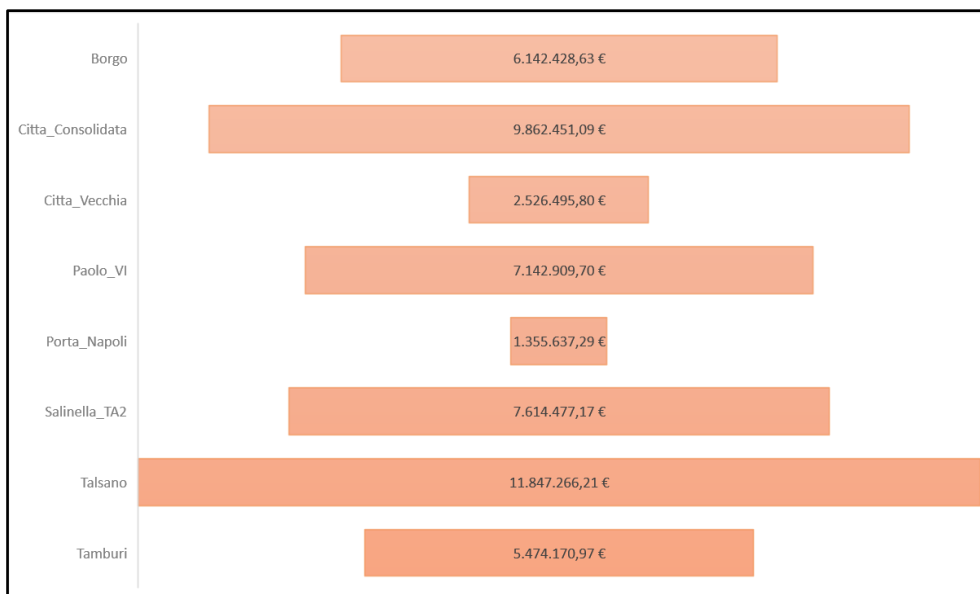


Grafico 2 Relazione tra priorità di intervento e costi per area urbana.

11. RISULTATI INDAGINI SULLA PROSSIMITÀ

Lo studio delle relazioni di prossimità, utilizzato per determinare le due classi di priorità da attribuire ai percorsi pedonali del network originario (6.F), acquisiscono un ulteriore grado di importanza qualora suddivise per zona urbana di appartenenza.

Le relazioni tra gli abitanti residenti, suddivisi per civico residenziale di appartenenza, e tutte le funzioni relative ad ogni zona urbana, vengono studiate attraverso le traiettorie di collegamento ed il tempo necessario per ogni tragitto.

ABITANTI E FUNZIONI		
ZONE	NUM. FUNZIONI	ABITANTI RESIDENTI
borgo	35	28323
citta_consolidata	58	55398
citta_vecchia	16	2565
paolo_vi	10	11903
porta_napoli	1	693
TA2_salinella	23	27857
talsano	18	35549
tamburi	9	10426

Tabella 7 Numero complessivo di abitanti e funzioni principali per zona di appartenenza

Tracciando la traiettoria di collegamento tra ogni civico residenziale e le funzioni relative all'area di appartenenza, si ottiene un numero complessivo di 444.305 traiettorie pedonali.

Di queste, vengono considerate quelle il cui tempo di viaggio è maggiore di 15 minuti e, per ognuna, il numero di abitanti relativo al civico di origine ed il quartiere di appartenenza.

In questo modo, si ottiene la densità degli spostamenti relativi al numero di funzioni presenti ed al numero degli abitanti.

Dalla mappa, risultano evidenti le zone in cui il rapporto descritto ha i valori peggiori.

Se ne desume una incidenza del valore trovato sulle aree periferiche del territorio comunale, con un peso maggiore per le aree in cui risiedono più abitanti, le distanze sono maggiori ed il numero di funzioni è minore.

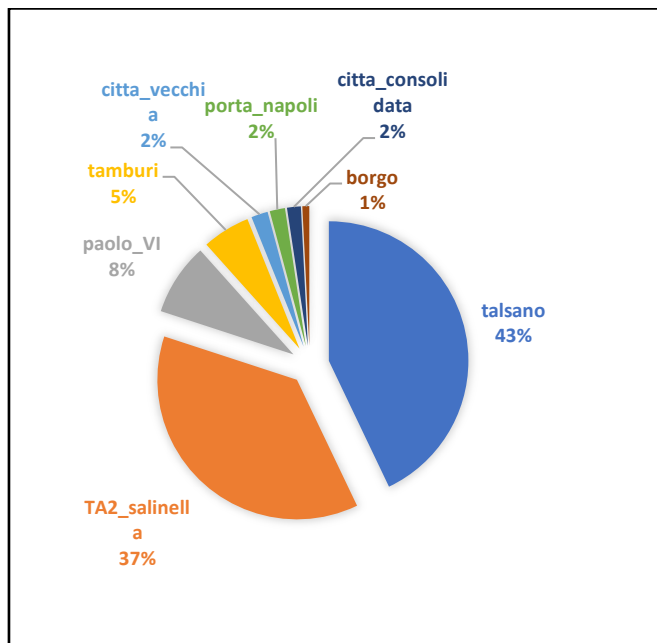
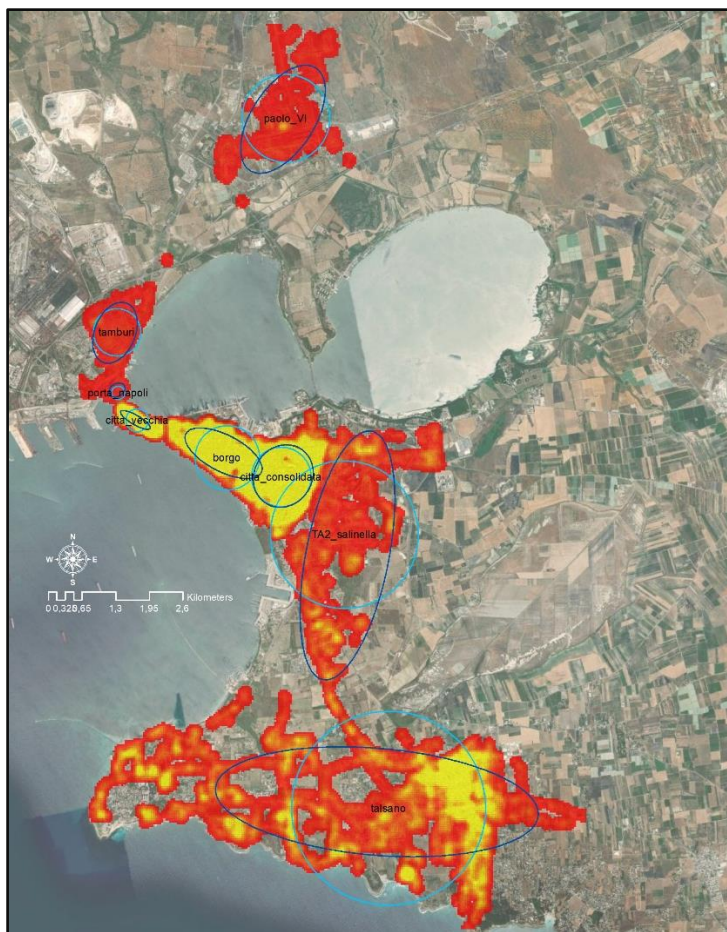


Grafico 3 Incidenza del numero di abitanti e della distanza per zona di appartenenza



Analisi delle distanze tra gli abitanti residenti e le funzioni principali suddivise per quartiere. La Mappa rappresenta, dal giallo verso il rosso, le zone più sfavorite per distanza percorsa, numero di funzioni e numero di abitanti residenti.

Si nota la carenza nelle aree periferiche, soprattutto i quartieri di Paolo VI e Tamburi raccolgono un numero di funzioni molto basso, mentre la parte meridionale, le Tre Terre (denominate con il nome unico di "Talsano"), assommano ad un numero elevato di abitanti, tempi di percorrenza molto alti, sia per la carenza di funzioni, ma anche per la carenza di infrastrutture di collegamento adeguate. Diventa quindi possibile calcolare la distanza temporale complessiva per numero totale di abitanti per tratta stradale.

Ad ogni tratta stradale è inoltre attribuito un costo complessivo per la manutenzione e/o il rifacimento dei percorsi pedonali.

Di conseguenza si possono relazionare direttamente i flussi pedonali su ogni tratta stradale della rete strutturale ai relativi costi, sottolineando il peso delle priorità di realizzazione.

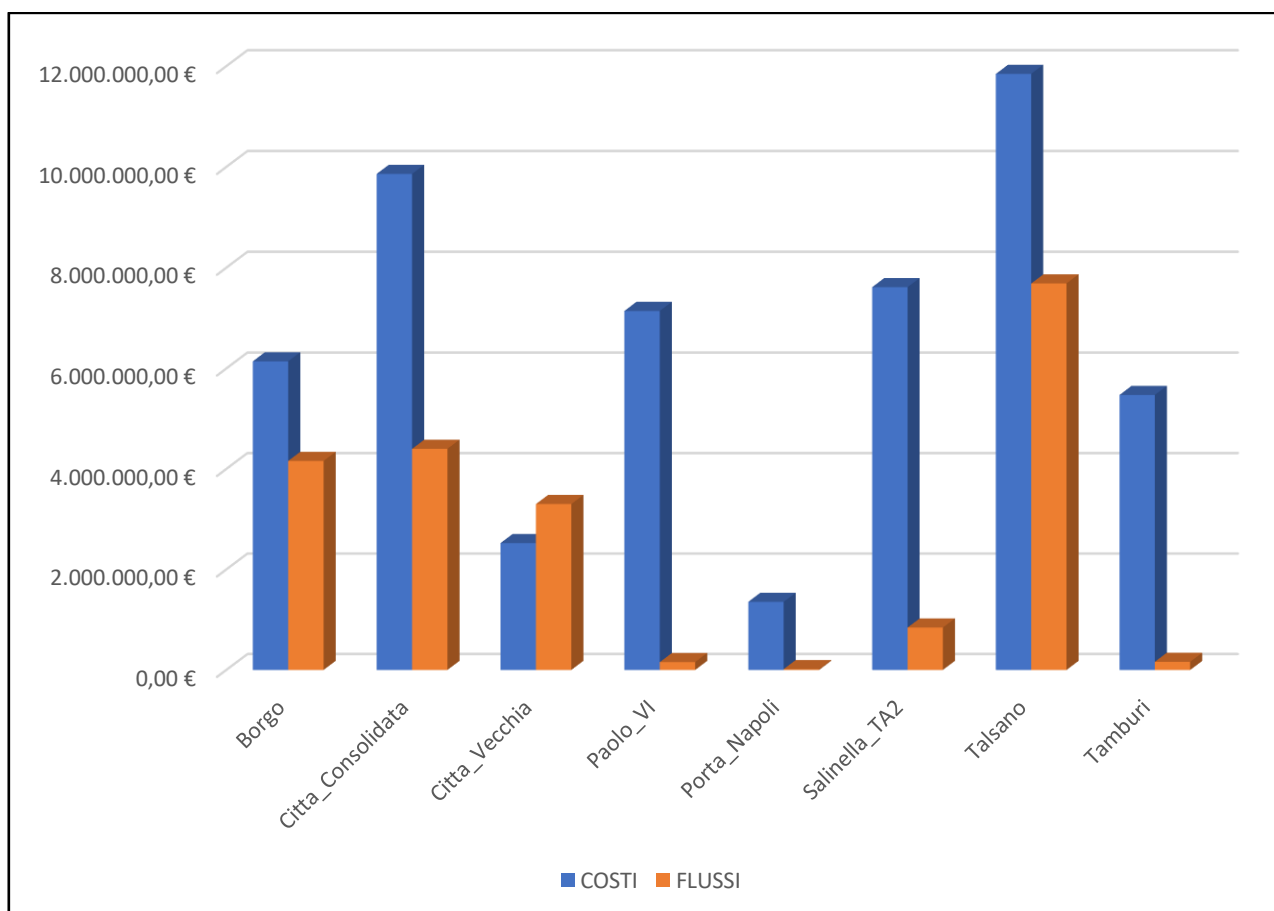


Grafico 4 Distribuzione zonale dell'incidenza dei costi e dei flussi pedonali sulle tratte stradali

Si nota che acquistano centralità nella valutazione i quartieri periferici in cui la densità di popolazione è maggiormente concentrata ed in cui vi sono i flussi maggiori lungo le infrastrutture esistenti.

La disparità tra le due colonne del grafico indica la necessità delle operazioni di manutenzione e solidifica l'insussistenza del traffico pedonale per le ragioni precedentemente esposte.

Assume rilievo qui anche la zona di Porta Napoli, non solo per le valutazioni già fatte in merito all'assenza di funzioni, ma anche in qualità di cerniera per i flussi pedonali da nord verso sud.

Si fanno salve, naturalmente, le osservazioni precedenti sulle aree periferiche.

12. ACCESSIBILITÀ DELLE FUNZIONI PRINCIPALI

I valori appena calcolati sono un indicatore essenziale per l'accessibilità delle funzioni principali del territorio comunale.

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

Il sistema delle interazioni e delle connessioni, così come descritto al paragrafo precedente ed esercitato sugli ingressi degli edifici pubblici, consente di stabilire un ordine di priorità degli interventi. La frequenza di utilizzo dei percorsi di avvicinamento, calcolata in base alla densità abitativa, consente di affinare la ricerca sul bacino di utenza delle singole funzioni di ambito, restituendo un termine relativo di paragone per quanto riguarda gli adeguamenti. Ad ogni funzione è stato possibile quindi attribuire uno specifico raggio di utenza, in base alle caratteristiche della funzione ed al relativo numero di arrivi.

Inoltre, si riporta di seguito, per opportuna completezza, l'accessibilità agli ingressi delle funzioni principali, aree verdi e fabbricati ad utilizzo pubblico divisi per funzione e tratta stradale di appartenenza.

PREFISSO	NOME	ZONA	FUNZIONE	DENOMINAZIONE	OSTACOLI	SICUREZZA	RAMPE	SEGNALETICA	DISPOSITIVI	GRADINI	ACCESSI	SEGNALETICA RAMPE	ACCESSIBILITÀ	COMUNALE
via	anfiteatro	borgo	uffici	tesoreria_comunale	no	sufficiente	dir	no	no	no	1	si	SI	si
via	duomo	citta_vecchia	opificio	opificio	manufatti	insufficiente	nessuna	no	no	si	1	no	NO	si
via	duomo	citta_vecchia	tribunale	tribunale_municipale	no	sufficiente	ind	no	no	si	1	no	SI	si
via	giuseppe_de_cesare	borgo	uffici	ragioneria_comunale	no	sufficiente	dir	no	no	no	1	si	SI	si
via	duomo	citta_vecchia	uffici	sportello_anti_racket	manufatti	insufficiente	dir	no	no	no	1	si	SI	si
piazza	fontana	citta_vecchia	uffici	informazioni_turistiche	manufatti	insufficiente	nessuna	no	no	si	1	no	NO	si
via	giovanni_paisiello	citta_vecchia	uffici	affari_generali_ed_istituzionali	manufatti	insufficiente	nessuna	no	no	si	1	no	NO	si
piazza	castello	citta_vecchia	uffici	municipio	no	buona	ind	no	si	no	1	si	SI	si

via	principe_a medeo	borgo	mercato	area_mercatale	dislivelli	insufficiente	dir	no	no	no	1	no	SI	si
via	anfiteatro	borgo	uffici	prefettura_di_taranto	no	buona	dir	si	si	no	1	si	SI	no
via	anfiteatro	borgo	uffici	provincia_di_taranto	no	buona	dir	si	si	no	1	si	SI	no
via	giuseppe_mazzini	borgo	uffici	agenzia_del_territorio	no	sufficiente	ind	no	si	no	1	si	SI	no
via	luigi_viola	borgo	uffici	soprintendenza_beni_archeologici	no	buona	dir	si	no	si	1	si	SI	no
via	cavou	borgo	museo	museo_archeologico_nazionale	no	ottima	dir	si	si	no	1	si	SI	no
piazza	della_liberta	portanapoli	stazione	stazione ferroviaria	no	buona	dir	si	no	no	3	si	SI	no
piazza	castello	cittavecchia	monumento	castello_aragonese	no	buona	dir	si	si	no	2	si	SI	no
via	salinella	cittaconsolidata	biblioteca	biblioteca_comunale	no	ottima	dir	si	no	si	1	si	SI	si
piazze	bestat	cittaconsolidata	uffici	anagrafe	no	buona	dir	no	no	no	1	si	SI	si
viale	virgilio	borgo	uffici	asl_taranto	no	sufficiente	ind	si	si	si	1	si	NO	no
viale	virgilio	borgo	uffici	comando_provinciale_carabinieri	no	buona	ind	no	no	no	1	si	SI	no
viale	virgilio	borgo	parco	giardini_capitano_basilie	no	buona	ind	no	no	si	1	si	SI	si
via	pitagora	borgo	parco	villa_pierpatro	no	sufficiente	dir	no	no	no	1	si	SI	si
via	nicola_mugno	borgo	parco	villa_pierpatro	no	buona	dir	no	no	no	1	si	SI	si
via	john_fritzgerald_ken	borgo	parco	villa_pierpatro	no	insufficiente	ind	no	no	si	1	no	NO	si
via	istria	cittaconsolidata	uffici	polizia_di_stato	no	sufficiente	dir	si	no	no	3	no	SI	no

via	scoglio_del_tonno	TA2_salinella	uffici	vigili_del_fuoco	no	insufficiente	dir	no	no	no	1	no	SI	si
via	scoglio_del_tonno	TA2_salinella	uffici	guardia_difinanza	no	sufficiente	dir	si	si	no	1	si	SI	no
via	ferdinando_acton	citta_consolidata	uffici	polizia_municipale	no	buona	dir	si	si	no	1	si	SI	si
corso	vittorio_emmanuel_II	talsano	uffici	uffici_comunali	manufatti	insufficiente	no	no	no	si	1	no	NO	si
via	lazio	citta_consolidata	uffici	affari_legali	no	insufficiente	nessuna	no	no	si	1	no	NO	si
via	plateja	citta_consolidata	uffici	agenzia_dell'entrate	no	sufficiente	si	no	no	si	2	no	SI	no
viale	virgilio	borgo	uffici	camera_dicommercio	no	insufficiente	dir	no	no	no	1	no	SI	no
via	ugo_d'ecarolis	citta_consolidata	uffici	procura_della_repubblica	disassori	insufficiente	nessuna	no	no	si	1	no	NO	no
piazza	sandro_perini	paolo_VI	uffici	uffici_comunali	no	sufficiente	dir	no	si	no	1	no	SI	si
via	giuseppe_impastato	paolo_VI	uffici	corte_di_appello	no	insufficiente	nessuna	no	no	no	1	no	SI	no
via	principe_a medeo	borgo	mercato	mercato_ortofrutti	no	sufficiente	nessuna	no	no	no	1	no	SI	no
piazze	cimitero	tamburi	cimitero	cimitero	no	sufficiente	nessuna	no	no	no	1	no	SI	si
viale	virgilio	borgo	parco	giardini_virgilio	no	buona	dir	si	si	no	1	si	SI	si
via	pitagora	borgo	parco	villa_peripateto	no	buona	dir	no	no	no	1	si	SI	si
viale	magnagrecia	citta_consolidata	parco	giardini_virgilio	no	ottima	ind	si	si	no	1	si	SI	si
viale	virgilio	borgo	parco	giardini_virgilio	no	ottima	dir	si	si	no	1	si	SI	si
via	caduti_d'assiria	citta_consolidata	parco	giardini_virgilio	no	ottima	dir	si	si	no	1	si	SI	si
via	georgiche	citta_consolidata	parco	giardini_virgilio	no	buona	dir	si	si	no	1	no	SI	si

Tabella funzioni urbane essenziali: grado di accessibilità

Come si nota dalla tabella, che evidenzia le caratteristiche all'ingresso delle funzioni urbane principali, vi sono diversi accessi in cui l'accessibilità è compromessa.

La tabella, inoltre, indicizza diversi gradi di accessibilità per le varie funzioni, evidenziando in tre diverse categorie (indicatore di testo rosso e di cella in due tonalità di giallo) le problematiche comunque presenti, anche in presenza di dichiarata accessibilità.

13. PARTECIPAZIONE

15/6/2021

Piano per l'Eliminazione delle Barriere Architettoniche, P.E.B.A. - Comune di Taranto, 2021



Piano per l'Eliminazione delle Barriere Architettoniche, P.E.B.A. - Comune di Taranto, 2021

Questionario anonimo di partecipazione pubblica

Quali pensi siano i luoghi in cui a Taranto è più difficile arrivare? [Elenca le 3 zone e/o strade, e/o piazze, e/o parchi in cui credi sia più difficile recarsi a piedi]

Your answer

Quali pensi siano i luoghi in cui a Taranto è più difficile accedere? [Elenca le 3 zone e/o strade, e/o piazze, e/o parchi in cui credi vi siano problemi all'ingresso e/o a muoversi a piedi: rischio di scivolare, di inciampare, di graffiarmi, di essere investito, ecc...]

Your answer

Quali strade durante l'anno percorri di più a piedi all'interno di Taranto? [Elenca in ordine le strade del tragitto che compi a piedi più frequentemente]

Your answer

Al fine di garantire la più ampia partecipazione pubblica alla rilevazione delle problematiche sottese alla fruibilità dei percorsi pedonali urbani, è stato predisposto un questionario (di cui stralcio

nell'immagine soprastante) pubblico ed anonimo, sempre aperto e fruibile al link di seguito riportato.

<https://docs.google.com/forms/d/1-GL3Dj1wBWkrjpxuOrpOjGe-plSd1QzGWoZJqDgp3m0/prefill>

14. NOTE CONCLUSIVE

Si riporta in nota che sono stati esclusi dal presente PEBA gli accessi stagionali alle località marittime, poiché rivestono carattere paesaggistico e già inseriti nel Piano di Rigenerazione Urbana della Città Periferica (Talsano, San Vito, Lama, Carelli), già in considerazione nel Piano Urbano per la Mobilità Sostenibile e non direttamente riguardanti i flussi pedonali residenziali urbani.

Non sono state altresì considerate, come già espresso in precedenza, le aree perimetrali dei quartieri periferici di Tamburi e Paolo VI, essendo gli stessi soggetti a piani di settore, quindi in fase di modifica, e non caratterizzati da elevata densità abitativa.

Le indagini sulla sicurezza, oltre che sulla rete pedonale strutturale, sono state eseguite anche per tutte le tratte pedonali del centro urbano (Porta Napoli, Città Vecchia e Borgo), così come riportato nel P.E.B.A. 2019.

Si riporta, da ultimo, una problematica non di facile risoluzione, già evidenziata nel primo PEBA, di non acquisibile rilievo, ma di immediata visualizzazione.

Si nota un quasi omogeneo utilizzo delle strisce pedonali agli incroci come aree di parcheggio, con più marcata abitudine nella città compatta, ovvero dove la congestione da traffico veicolare assume i valori più elevati.

Anche il PUMS sottolinea la problematica ed il presente strumento, nell'alveo delle prescrizioni dello strumento sovraordinato, si augura una rapida decongestione del centro dal traffico veicolare e si pone quale strumento di controllo e gestione delle intersezioni pedonali e del loro livello di manutenzione al fine di garantire la più ampia fruizione delle infrastrutture urbane con particolare riferimento alle fasce più deboli della popolazione.