

REGIONE AUTONOMA
FRIULI VENEZIA GIULIA



COMUNE DI
MORSANO AL TAGLIAMENTO

P.E.B.A.

Piano per l'Eliminazione delle Barriere Architettoniche



allegato B

NORME DI PIANO e
INTERVENTI STANDARD

Novembre 2022

Progettista
SET srl
arch. Roberto Bove

INDICE

1. DISPOSIZIONI GENERALI	pag. 2
a. Premessa	pag. 2
b. Oggetto	pag. 3
c. Definizioni	pag. 3
d. Riferimenti normativi	pag. 4
2. IL P.E.B.A.	pag. 6
a. Soggetti competenti	pag. 6
b. Obiettivi e finalità del Piano	pag. 6
c. Formazione del P.E.B.A.	pag. 7
• Analisi dello stato di fatto	
• Individuazione dei luoghi e degli edifici "attrattivi"	
• Progettazione degli interventi	
d. Interventi standard di risoluzione	pag. 10
1. Realizzazione di percorsi pedonali	
2. Sistemazione delle pavimentazioni esterne	
3. Raccordo dei dislivelli nei marciapiedi esistenti	
4. Eliminazione delle discontinuità altimetriche	
5. Realizzazione attraversamenti pedonali	
6. Ridefinizione della segnaletica orizzontale	
7. Sistemazione dell'arredo urbano lungo i percorsi esterni	
8. Realizzazione di posti auto riservati alle persone disabili	
9. Realizzazione di percorsi nel verde ...	
10. Collocazione parapetti	
11. Collocazione paletti parapedonali	
e. Definizione degli interventi necessari per il superamento delle barriere architettoniche negli spazi urbani di competenza e relativi costi	pag. 15
f. Definizione degli interventi necessari per il superamento delle barriere architettoniche negli edifici di competenza dell'Amministrazione (fase successiva)	pag. 16
g. Programmazione economica degli interventi	pag. 17
h. Annotazioni relative alla seconda fase del PEBA	pag. 17
3. PROCEDURE DI APPROVAZIONE DEL P.E.B.A.	pag. 18
4. OBBLIGO DI VERIFICA DEI LAVORI PUBBLICI E PRIVATI DI CARATTERE URBANO	pag. 18

1. DISPOSIZIONI GENERALI

a. Premessa

Cos'è il Piano per l'Eliminazione delle **Barriere Architettoniche**?

E' uno strumento che si pone a supporto ed integrazione dei piani urbanistici comunali esistenti e reca con se, tutte le indicazioni espresse ed elaborate sulla scorta delle vere esigenze manifestate dai "portatori d'interesse" ovvero quelle persone che, quotidianamente, si confrontano con i disagi e gli impedimenti provocati dalle *barriere architettoniche*.

Sempre più marcato, tra gli indicatori nella valutazione della *qualità della vita* dei cittadini, è il valore attribuito alla mobilità e la piena fruibilità nei contesti urbani. Mobilità e fruibilità che, in questo specifico contesto, assumono un significato nuovo o forse (e finalmente) "vero".

Sono decenni che la Normativa nazionale ha imposto una particolare attenzione alla eliminazione delle *barriere architettoniche*, ma, come sovente accade parlando di disabilità, l'argomento rimane accantonato e riservato ad una nicchia di addetti ai lavori. Basta invece un minimo di lungimiranza per accorgersi che progettare un ambiente urbano, uno spazio pubblico così come un edificio privato, senza barriere offre soluzioni e risposte concrete non solo alle persone con disabilità, ma anche ai *normodotati*. Possiamo sicuramente citare delle disabilità temporanee, come una ingessatura ad un arto inferiore, oppure una donna all'ultimo mese di gravidanza, per scoprire quanti sono gli impedimenti (gradini, avvallamenti, elementi di arredo) che possono realmente essere d'ostacolo nella quotidianità; così come per la persona anziana che affida il suo precario equilibrio al deambulatore o l'adulto che spinge il passeggino o la carrozzella...

Non serve enumerare le situazioni negative con le quali ci confrontiamo ripetutamente in tutti gli ambiti e che ben conosciamo. Cerchiamo invece **insieme** (amministratori, tecnici e cittadini) di dare il via ad un circolo virtuoso che consenta un coinvolgimento continuo e sempre maggiore, di tutta la popolazione, nonché una particolare attenzione alle problematiche **con la finalità dichiarata di risolverle**.

La carenza di natura culturale (e, sovente, tecnica) è probabilmente la causa primaria di questo generale disinteresse nei confronti delle problematiche connesse alle barriere architettoniche. L'arredo urbano, tra i tanti temi dell'architettura, è da considerarsi lo strumento imprescindibile per affrontare ed eliminare con efficacia, le barriere architettoniche. Allo stesso modo tutte le opere pubbliche devono realmente garantire il rispetto normativo rendendo effettivamente accessibili gli spazi di nuova progettazione o quelli oggetto di manutenzioni straordinarie.

A valle di queste considerazioni, riteniamo che uno degli strumenti attualmente più utili per cominciare il lungo percorso di eliminazione delle barriere architettoniche, siano i lavori di arredo urbano i quali, con interventi mirati e puntuali, danno l'immediata percezione, assieme ai lavori di adeguamento degli edifici pubblici, del **livello di fruibilità in condizioni di autonomia e sicurezza** della città, delle sue strutture edilizie e dei suoi servizi e, di conseguenza, della qualità complessiva della vita.

Cerchiamo anche una "complicità" con i progettisti di tutte le opere (pubbliche e private), affinché nel loro delicato compito, avvertano la necessità di immaginare e realizzare opere che siano **pensate**, fin dai primi istanti, prive di barriere architettoniche. Non più rampe affiancate ai gradini, percorsi improbabili con accessi "dal retro", porte

impossibili da aprire per il peso o per la posizione, bagni ricavati in reconditi ripostigli posti al termine di tortuosi percorsi... Immaginiamo una popolazione di persone tutte uguali e tutte allineate al più debole (non al "disabile"!) in termini di bisogni e di attenzione. Scopriremo, invece, con quale facilità le soluzioni adottate consentono una più semplice ed efficace fruizione degli spazi, degli edifici, delle strutture, da parte di TUTTI.

b. Oggetto

Il Piano per l'Eliminazione delle Barriere Architettoniche (PEBA) è lo strumento finalizzato ad individuare ed ovviare a tali "problematiche" al fine di garantire l'accessibilità e la visibilità degli spazi urbani e degli edifici pubblici.

Il Piano è composto, per fasi successive, da:

- l'analisi della situazione dell'accessibilità a livello urbano e, successivamente, edilizio;
- il rilievo delle barriere architettoniche presenti lungo i percorsi urbani e, successivamente, all'interno degli edifici individuati come prioritari;
- la definizione dei collegamenti prioritari di connessione tra gli edifici e gli ambiti prioritari;
- l'individuazione delle possibili soluzioni per il superamento delle barriere architettoniche (per schemi tipologici) a livello urbano e, successivamente, edilizio;
- la stima di massima del costo degli interventi tipo;
- l'individuazione della priorità e propedeuticità degli interventi (indicazione necessariamente "flessibile" per potersi facilmente adeguare alle diverse forme di finanziamento ovvero aggregarsi ad altri interventi di diversa competenza);

Il Piano si configura quindi, come una sorta di *fase preliminare* per la progettazione di lavori pubblici (chiaramente all'interno degli ambiti definiti dal Piano stesso) ai sensi della normativa vigente in materia, e comunque **un riferimento a cui attingere tipologie e metodologie di intervento per gli ambiti non individuati dal Piano e per tutti gli interventi privati che si rapportano con luoghi e percorsi pubblici.**

c. Definizioni

Al fine di facilitare la comprensione di alcune terminologie d'uso abituale nelle tematiche connesse al superamento delle barriere architettoniche, se ne riporta di seguito un brevissimo elenco:

Accessibilità: la possibilità per **tutte** le persone, **in condizione di autonomia e sicurezza**, di raggiungere un luogo o un edificio, accedervi agevolmente e di fruire di tutti gli spazi ed attrezzature presenti (compresi gli eventuali spazi esterni di pertinenza all'edificio).

Attrattore: edificio o spazio che **rappresenta** per la collettività e, prioritariamente per i "portatori d'interesse", **un elemento di interesse** tale da identificare tale spazio quale rilevante in termini di accesso e fruibilità in autonomia.

Autonomia: la possibilità di utilizzare le proprie capacità funzionali residue, per la fruizione degli spazi e le attrezzature in essi contenute.

Barriere architettoniche: sono rappresentati da ostacoli fisici, fonte di disagio per la mobilità di chiunque, in particolare per le persone che presentano disabilità motoria, sensoriale e cognitiva. Possono essere altresì rappresentate da ostacoli che limitano, od ostacolano, il comodo e sicuro utilizzo di parti di edificio, di luoghi o di attrezzature.

Disagio: condizione procurata al fruitore di uno spazio od un servizio, per la presenza di ostacoli che impediscono il pieno utilizzo dello spazio o servizio.

Fruibilità: la possibilità per **tutte** le persone di utilizzare con pieno godimento, spazi, edifici, arredi, attrezzature e servizi, in piena autonomia e sicurezza.

Spazio esterno: l'insieme dei luoghi aperti, di pertinenza di un edificio. In particolare ci si riferisce allo spazio interposto tra l'ingresso dell'edificio e la viabilità pubblica (o di uso pubblico).

Visitabilità: possibilità, anche da persone con ridotta o impedita capacità motoria o sensoriale, di accedere agli spazi di relazione ed almeno ad un servizio igienico per ogni unità immobiliare. Per spazi di relazione si intendono gli spazi di soggiorno o pranzo, negli edifici residenziali; di lavoro, servizio ed incontro, per le attività nelle quali la persona entra in rapporto con la funzione ivi svolta.

d. Riferimenti normativi

Legge 30 marzo 1971, n° 118 e D.P.R. 27 aprile 1978, n° 384

Norme che riguardano l'eliminazione delle barriere architettoniche nelle strutture pubbliche di nuova costruzione o oggetto di ristrutturazione. E' stata abrogata dal D.P.R. 24 luglio 1996, n° 503.

Legge 28 febbraio 1986, n° 41 art. 32

Per gli edifici pubblici già esistenti adeguati, all'epoca, alle prescrizioni del D.P.R. n°384/78 (poi abrogato dal D.P.R. 503/96) **avrebbero dovuto** essere adottati, da parte delle Amministrazioni competenti, piani di eliminazione delle barriere architettoniche "*entro un anno dalla entrata in vigore della presente legge*".

Legge 9 gennaio 1989, n° 13 e D.M. 14 giugno 1989, n° 236

Norme che riguardano l'accessibilità, la visitabilità e l'adattabilità di edifici privati o aperti al pubblico in caso di nuove costruzioni o ristrutturazioni; agevolazioni e contributi per l'adeguamento di abitazioni fruite da persone disabili.

In particolare il Decreto del Ministro dei Lavori Pubblici n°236/89 **diventa la Normativa di riferimento** a cui attingono tutte le norme successive; **per gli edifici pubblici, in particolare, questo Decreto viene esplicitamente richiamata all'interno del successivo D.P.R. n. 503/96;**

Legge 5 febbraio 1992, n° 104

questa norma ribadisce l'obbligo di redigere il Piano da parte dei comuni, integrandolo con lo studio degli spazi urbani, con la realizzazione di percorsi pedonali e la rimozione della segnaletica che reca ostacolo alla circolazione.

Legge Regionale 27 settembre 1996 n° 41

Norme per l'integrazione dei servizi e degli interventi sociali e sanitari a favore delle persone handicappate ed attuazione della legge 5 febbraio 1992, n° 104.

D.P.R. 24 luglio 1996, n° 503 – Regolamento recante norme per l'eliminazione delle barriere architettoniche negli edifici, spazi e servizi pubblici

Questa norma definisce gli aspetti tecnici per quanto riguarda l'abbattimento delle barriere architettoniche e la progettazione accessibile negli spazi urbani e negli edifici pubblici; di fatto costituisce la nuova normativa di riferimento. Si richiama per gran parte dell'articolato al D.M. n°236 del 1989. In particolare all'art. 1 comma 7 si riporta:

... omissis

7. Non possono essere erogati contributi o agevolazioni da parte dello Stato e di altri Enti pubblici per la realizzazione di opere o servizi pubblici non conformi alle norme di cui al presente regolamento.

... omissis

D.P.R. 6 giugno 2001, n° 380 art. 82

Questa norma definisce gli aspetti tecnici per quanto riguarda l'eliminazione o il superamento delle barriere architettoniche negli edifici pubblici o privati aperti al pubblico. In particolare, nell'art 82 al comma 6 si riporta:

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

... omissis.

6. Tutte le **opere realizzate** negli edifici pubblici e privati aperti al pubblico **in difformità dalle disposizioni** vigenti in materia di accessibilità e di eliminazione delle barriere architettoniche, nelle quali le difformità siano tali da rendere impossibile l'utilizzazione dell'opera da parte delle persone handicappate, **sono dichiarate inagibili.**

... omissis

L.R. 19 marzo 2018, n°19

La Legge Regionale, emanata secondo i principi generali contenuti nella Convenzione delle Nazioni Unite sui diritti delle persone con disabilità, promuove l'inclusione sociale per garantire a tutti pari condizioni di fruibilità dello spazio aperto e dell'ambiente costruito.

2. IL P.E.B.A.

a. **Soggetti competenti**

Per Norma, sono competenti all'adozione dei **Piani per l'Eliminazione delle Barriere Architettoniche**, le Amministrazioni Pubbliche che hanno proprietà o disponibilità di edifici pubblici esistenti non ancora adeguati alle prescrizioni di cui al DPR 503/96 e s.m.i., nonché gli spazi esterni urbani da rendere accessibili ai sensi della L. 104/92.

Con lo scopo di **rendere pienamente partecipata** la stesura di questo Piano, l'Amministrazione Comunale ha scelto di avvalersi della collaborazione delle Associazioni operanti sul territorio premessa indispensabile per garantire alla "progettazione" del Piano un approccio riferito alle persone, ai bisogni concreti di queste ed alla specificità dei luoghi.

Questa collaborazione si è attuata con la creazione di un apposito **tavolo di lavoro e di confronto**, al quale sono stati chiamati a partecipare i portavoce delle singole associazioni (e da questi indicati), il Sindaco o un suo delegato, il capo ufficio tecnico e il professionista incaricato dell'aggiornamento del Piano.

Il lavoro di questo tavolo ha seguito pedissequamente il cammino del PEBA, riunendosi pubblicamente in più occasioni, in fase di stesura del Piano. Si riunirà quindi con periodicità o su chiamata del Sindaco, a confutare i risultati dei lavori eseguiti e di quelli programmati, per adeguare il Piano stesso alle eventuali nuove esigenze intervenute, ovvero per valutare nuove opportunità offerte da finanziamenti o lavori pubblici che possono entrare in sinergia con gli interventi o le programmazioni del PEBA.

Il PEBA sarà adottato dalla Giunta Comunale e successivamente approvato dal Consiglio Comunale e **gli strumenti urbanistici in vigore dovranno adeguarsi alle indicazioni in esso contenute**.

La partecipazione al tavolo di lavoro da parte dei rappresentanti delle Associazioni e dei portatori di interesse, sarà a titolo gratuito. La loro nomina avverrà su proposta delle singole Associazioni e diventerà effettiva solo se confermata dal Sindaco o suo delegato. La decadenza avverrà automaticamente alla scadenza del mandato dell'Amministrazione Comunale.

b. **Obiettivi e finalità del Piano**

Il P.E.B.A. si configura come uno strumento partecipato e aggiornabile che permette di conoscere il grado di accessibilità e fruibilità del patrimonio comunale. Analizza, individua priorità d'intervento condivise, coinvolge nel processo i portatori d'interesse, crea sinergie sulla risoluzione delle problematiche legate all'accessibilità, stima e programma gli interventi necessari per rimuovere le barriere architettoniche fornendo, al contempo, strumenti di monitoraggio in costante aggiornamento delle azioni programmate e dei risultati ottenuti.

L'obiettivo primario del Piano è quello di garantire l'accessibilità (intesa come piena fruizione) degli spazi pubblici urbani e l'accessibilità o visitabilità degli edifici pubblici,

secondo criteri di pianificazione e programmazione degli interventi misurati sulla effettiva possibilità di finanziamento degli stessi ovvero in sinergia con altri interventi pubblici.

Uno strumento, quindi, metaprogettuale necessario per eseguire quegli interventi di "attenuazione" dei conflitti uomo-ambiente; preludio sulla quale iniziare tutte quelle azioni di "design urbano" che mirano ad interventi più o meno dedicati, con la finalità di garantire il raggiungimento del maggiore grado di mobilità (in autonomia e sicurezza) di persone con disabilità, negli ambiti antropizzati del territorio comunale. Interventi capaci di garantire standard di vita urbana elevati a cui mira una città solidale e quindi accessibile.

c. Formazione del P.E.B.A.

Pur nell'ambito di una proposta progettuale unitaria, il livello operativo del PEBA si riferisce, relativamente ai due principali settori d'intervento, ai seguenti ambiti: ambito URBANO e ambito EDILIZIO. **Il PEBA riferito all'ambito URBANO** analizza gli spazi pubblici di competenza considerati attrattori (strade, percorsi, piste, aree, piazza, parchi...) o prioritari per la comunità, verificandone le condizioni di accessibilità e proponendo eventuali interventi di adeguamento.

Il PEBA riferito all'ambito EDILIZIO analizza gli edifici dell'Amministrazione Comunale, di altri Enti o privati, aperti al pubblico o considerati di interesse primario (attrattori) per la collettività.

La redazione del PEBA, riferito all'ambito urbano, è costituita da varie fasi propedeuticamente individuate:

1. analisi dello stato di fatto;
2. comunicazione, individuazione e coinvolgimento delle associazioni e dei portatori d'interesse e partecipazione al tavolo di lavoro assieme ai delegati dell'Amministrazione Comunale ed al professionista estensore del Piano;
3. identificazione degli elementi attrattori (spazi esterni o edifici);
4. individuazione dei percorsi di connessione accessibili e quelli sui quali è necessario intervenire per eliminare le barriere architettoniche presenti;
5. individuazione delle tipologie d'intervento e gli eventuali interventi puntuali;
6. stima dei costi, sulla scorta degli interventi tipo individuati;
7. programmazione della priorità e propedeuticità degli interventi.

Simile è l'elenco degli elaborati da sviluppare per l'approfondimento specifico sugli edifici "attrattori" (fase successiva – PEBA riferito all'ambito edilizio). In questo caso lo sviluppo delle schede di rilievo verrà implementato con la verifica degli elementi caratteristici per gli spazi interni (larghezze dei percorsi e delle porte, adeguati spazi in prossimità delle porte ...) dei singoli edifici esaminati e le loro pertinenze.

Con il presente Piano sono stati presi in considerazione esclusivamente gli ambiti urbani (spazi esterni) demandando ad una fase successiva l'esame degli ambiti edilizi.

Analisi dello stato di fatto

La **mappatura del territorio** (rilievo), suddiviso tra il capoluogo e le singole frazioni, ha consentito l'individuazione sia le problematiche maggiormente comuni (potremmo

definirle come le “tipologie” delle barriere architettoniche), che quelle più specifiche e puntuali dei singoli siti, in tema di accessibilità e fruibilità dei luoghi pubblici per le persone diversamente abili.

Ne è seguito una sorta di regesto degli elementi/ostacoli che la persona disabile incontra con più frequenza che è servito di base allo sviluppo degli “interventi tipo” da effettuare.

Per la mappatura sono stati effettuati:

- sopralluoghi degli spazi collettivi e dei percorsi urbani;
- redazione degli elaborati grafici riassuntivi dei dati raccolti;
- elaborazione di una relazione conclusiva, che è stata integrata all'interno del presente documento.

Attraverso l'attento esame dei dati raccolti è stato possibile individuare, nelle successive fasi, gli interventi più idonei a consentire la migliore fruibilità degli spazi pubblici, compatibilmente con l'intorno e la reale fattibilità dell'intervento in termini tecnici e, non ultimo, economici.

La fase di rilievo ed individuazione delle criticità e ancora più quella successiva di rielaborazione dei dati raccolti, sono state condotte **considerando prioritariamente la disabilità motoria a cui corrisponde una maggiore limitazione del vissuto quotidiano della città**, anche per l'assimilazione ad altre categorie “deboli”. Conseguentemente gli interventi di mitigazione o risoluzione dei problemi e di soddisfacimento dei fabbisogni, si riconducono principalmente alle problematiche connesse alle disabilità motorie. Parallelamente alla fase di raccolta dei dati e di individuazione delle criticità, sono stati presi contatti con le Associazioni locali attive nell'ambito dell'assistenza e del supporto alle persone con disabilità, assicurando la loro partecipazione attiva alla predisposizione del P.E.B.A. attorno al **tavolo di lavoro** completato dalla presenza degli Amministratori (Sindaco e Assessori), tecnici e dell'estensore del Piano.

In una prima fase ci si è concentrati sul capoluogo, per poi coinvolgere le singole frazioni di Morsano al Tagliamento. L'indagine è stata attuata con reiterati sopralluoghi, finalizzati ad individuare il numero, la localizzazione, la natura e la tipologia degli ostacoli fisici in grado di determinare una situazione di criticità o pericolosità; elementi individuati anche grazie alle segnalazioni pervenute al tavolo di lavoro che ha recepito la piena e corretta funzione della sua formazione.

La rilevazione è stata condotta dai tecnici dalla società d'ingegneria SET s.r.l. di Pordenone, coordinati dall'arch. Bove.

L'operazione è consistita nella rilevazione degli spazi urbani ed è stata rivolta ai luoghi di aggregazione (piazze, vie pubbliche, aree pedonali e spazi di socializzazione in genere), alla rete stradale di avvicinamento alle principali attrezzature collettive ed agli spazi esterni naturali (parchi e giardini).

L'importanza della piena partecipazione dell'intero tavolo di lavoro, all'individuazione degli elementi prioritari di riferimento e gli **ambiti attrattivi**, ha consentito, già in questa prima fase di lavoro:

- ✓ una migliore conoscenza dei reali fabbisogni delle persone disabili;
- ✓ una chiara evidenza degli spazi, ambiti, edifici che sono identificati come attrattivi dalle persone e dalle Associazioni portatrici d'interesse;
- ✓ una migliore conoscenza dei fattori ambientali, sia naturali che architettonici, che costituiscono ostacoli per le persone con disabilità limitandone la piena fruibilità dei luoghi.

L'identificazione dei luoghi e degli edifici attrattivi, ovvero quelli ritenuti necessari o di riferimento nella quotidianità della vita, è stata la prima delle operazioni attuate dal tavolo di lavoro, e si è riferita sia al capoluogo che alle frazioni. In questa selezione sono stati inclusi: tutti gli **edifici pubblici** quali il Municipio, le scuole, l'ambulatorio, la biblioteca, il centro polifunzionale, gli impianti sportivi, i cimiteri oltre ad **edifici privati**, ma di importanza collettiva, quali la casa di riposo, la farmacia, l'ufficio postale, l'ANA, le Associazioni del territorio e gli edifici religiosi con gli spazi collettivi annessi.

Spazi urbani: Parchi pubblici, le piazze e gli spazi urbani di relazione.

Collegamenti prioritari: sono stati individuati i percorsi che riescono a connettere il maggior numero di punti attrattivi, dando priorità a quelli che, per le caratteristiche tecniche o qualità intrinseche, sono già accessibili ovvero che si prestavano alla piena fruizione con minimi o contenuti interventi edilizi di adeguamento.

Mappatura delle barriere architettoniche

All'individuazione degli elementi *attrattivi* ed ai relativi collegamenti prioritari, ha fatto seguito la **mappatura delle principali barriere architettoniche**, l'individuazione degli **interventi tipo** per la loro eliminazione e di alcuni **interventi** per risolvere situazioni critiche **puntuali**.

Negli spazi esterni naturali e di aggregazione, come giardini, parchi e piazze, le principali criticità rilevate nella fase di monitoraggio sono state:

- la presenza di pavimentazioni esterne in stato di degrado, con discontinuità marcate dovute a sconnessioni generalizzate (cedimento del sottofondo o degenerazione del materiale della pavimentazione stessa), ovvero causate dall'utilizzo di materiali inadatti o incompatibili al transito di sedia a ruote (tipicamente il ciottolo posato verticale ovvero la pavimentazione in lastrame di spessore particolarmente alto); anche le pavimentazioni in materiale lapideo, rese lisce dall'uso prolungato negli anni, sono da considerarsi a tutti gli effetti delle barriere architettoniche non in quanto ostacoli, ma per la pericolosità rappresentata dalla mancanza di supporto al piede (attrito) o agli ausili alla deambulazione (bastoni, stampelle, deambulatori...).
- la presenza di strutture, elementi ed arredi urbani di altezza inadeguata all'uso di persone su carrozzina (accostamento sedia a ruote) e posizionati in luoghi da costituire ostacolo o ingombro, al regolare passaggio delle carrozzine.

Nelle strade e vie pubbliche di avvicinamento ai principali edifici di servizi, ai principali luoghi di interesse della città e ai maggiori parchi e giardini pubblici, le criticità rilevate più diffusamente sono consistite:

- nella mancanza di continuità dei collegamenti dei percorsi di avvicinamento, non sempre assicurata da marciapiedi e attraversamenti pedonali protetti o delle adeguate dimensioni;

- nell'assenza di rampe e scivoli per il superamento di dislivelli e altre discontinuità altimetriche lungo i percorsi dedicati;
- la presenza di strutture e arredi urbani in luoghi tali da costituire ostacolo o ingombro al regolare passaggio delle carrozzine;
- mancanza delle indicazioni tattilo-plantari per le persone con deficit della vista.

d. Interventi standard di risoluzione.

Dall'esame puntuale delle problematiche individuate, ne è scaturita una tipologia di risoluzioni standardizzate che vengono qui di seguito illustrate.

Queste sono necessariamente contenute nel numero, al fine di consentire una reiterazione ed omogeneizzazione degli interventi e, al contempo, una definizione economica di massima sulla scorta della quale si potranno calibrare e programmare i successivi progetti di intervento edilizio.

La **numerazione** ripresa nella seguente esposizione, si riferisce agli **interventi (tipologicamente ripetuti) evidenziati negli elaborati grafici allegati.**

- **1. Realizzazione di percorsi pedonali, adeguamento o ampliamento di marciapiedi di larghezza minima pari a 1,00 m.** Il Piano inserisce, come misura finalizzata ad assicurare una comoda, sicura ed agevole accessibilità, la realizzazione di percorsi pedonali dedicati di larghezza minima pari a 1,50 m, privi di strettoie, discontinuità altimetriche, arredi urbani ed ostacoli di qualsiasi natura. Solamente nei casi in cui la dimensione della sezione stradale non consenta la realizzazione di tale larghezza, il Piano prevede che il percorso stesso possa avere larghezza minima di 0,90 m, al fine di consentire comunque un agevole passaggio di una persona su sedia a ruote. Qualsiasi cambio di direzione rispetto al percorso rettilineo, verrà effettuato in tratti in piano, di profondità minima pari a 1,70 m.

I marciapiedi saranno sopraelevati di una quota massima pari a 0,12 m dal piano stradale. In linea generale, questi verranno differenziati dal percorso vero e proprio per materiale e colore della pavimentazione e saranno dotati di cigli privi di spigoli vivi, dotati, ogni 10 – 20 metri, di varchi complanari laterali (scivoli) che consentano l'accesso e/o l'uscita alle zone adiacenti anche alle persone su sedia a ruote.

Per risultare complanari alle soglie di ingresso degli edifici laterali (case, negozi ecc.), i marciapiedi avranno altezze variabili, raccordate da tratti di pendenza non superiore al 5%. Nei casi in cui il percorso di avvicinamento si sviluppi all'interno di giardini, il Piano prevede di utilizzare anche pavimentazioni differenti dall'asfalto, come la pietra naturale, i massetti autobloccanti in calcestruzzo, le terre drenanti stabilizzate a calce e di evitare rialzi rispetto alla quota del terreno circostante, purché sia garantito il corretto allontanamento delle acque. Il Piano, in recepimento della normativa di settore, fissa una pendenza longitudinale del percorso di avvicinamento (sia se dotati di marciapiedi, sia se privi di marciapiedi) non superiore al 5% e una pendenza trasversale massima non superiore all'1%.

Il limite del 5% della pendenza longitudinale di una rampa viene adottato come standard di riferimento perché è considerato il termine oltre il quale una persona disabile su sedia a ruote non è in grado di procedere autonomamente.

Speciale attenzione dovrà essere posta, in primis nelle nuove progettazioni, alla collocazione corretta a quelli che sono considerati "ostacoli verticali" come, per citarne alcuni, la segnaletica stradale o i pali per l'illuminazione pubblica. La loro posizione tipicamente sul marciapiede, indifferentemente accostata al muro di confine ovvero sulla cordonata stradale, rappresenta per gli ipovedenti ed i ciechi totali un reale pericolo d'impatto, proprio per la loro posizione (il loro incedere, con o senza l'ausilio del bastone, è aiutato proprio dal riferimento verticale rappresentato dal muro ovvero dalla cordonata)

- **2. Sistemazione delle pavimentazioni esterne** in materiale idoneo; "idoneità" ampiamente descritta e normata nel DM 236/89. Negli interventi di manutenzione sulle pavimentazioni dei percorsi dedicati e/o dei marciapiedi, il Piano promuove l'uso di materiali antisdrucchiolevoli e antiscivolo, con superfici non scabrose o levigate, per consentire la percezione di segnalazioni tattili per ipovedenti e non vedenti.

In caso di pavimentazioni in materiale lapideo, oltre alla posa di ciottolato dovranno essere previste fasce di percorrenza di larghezza utile al passaggio di una sedia a ruote, realizzate con pietre lavorate e rese antisdrucchiolevoli. Infatti il ciottolato, per quanto utile alla composizione architettonica e funzionale dell'ambiente (soprattutto nelle aree interne alla perimetrazione del centro storico) e apprezzato per le sue qualità estetiche, è faticoso da percorrere per le persone su sedie a ruote e potenzialmente rischioso per tutti, in particolare a chi utilizza specifici ausili di supporto alla camminata (deambulatori ecc...). Pertanto sarà bene limitarne il più possibile l'utilizzo e accostargli, come detto, percorsi più rispondenti alle esigenze dei disabili motori; vale a dire pavimentati in lastre di pietra a piano di sega e giunti baciati di spessori limitati, o porfido tagliato a cubetti o ad *opus incertum* e fissati tramite malte resinose che permettono il fissaggio definitivo tra gli elementi e limitano le discontinuità in altezza.

Una segnalazione specifica, in quanto sovente non tenuta in debita considerazione, è la tipologia dei grigliati metallici posate a terra. Le maglie utilizzate devono essere particolarmente ravvicinate (tipo "antitacco") e con il lato maggiore dei fori posato trasversalmente al verso di marcia.

- **3. Raccordo dei dislivelli nei marciapiedi esistenti** in alcuni punti vi sono delle discontinuità che non sono altrimenti risolvibili se non modificando la quota dell'intero marciapiede (abbassandolo o alzandolo a seconda dei casi) per evitare discontinuità e gradini che non potrebbero essere superati.
- **4. Eliminazione delle discontinuità altimetriche (dislivelli)** lungo i percorsi di accesso, mediante opportuni elementi di raccordo (rampe e scivoli). Per il superamento di brevi dislivelli negli spazi esterni, il Piano individua, come misura efficace di limitazione degli effetti sulla mobilità delle persone disabili, la realizzazione di scivoli e rampe.

Il P.E.B.A. individua gli elementi di raccordo indispensabili a superare questi dislivelli, indicandone le dimensioni minime di legge, fissate in 1,50 m di larghezza minima e nel 5% per la pendenza massima.

Come misura complementare, ma di grande rilievo per le persone ipovedenti, si rimarca come sia indispensabile che ogni discontinuità (anche nel caso delle rampe), venga evidenziato con variazioni cromatiche che possono essere efficacemente ottenute anche con una diversa lavorazione dello stesso materiale lapideo utilizzato per la pavimentazione, ovvero un cromatismo diverso (ma sempre a contrasto) di elementi prefabbricati (nel caso di masselli autobloccanti, piastrelle tipo LOGES ...).

Per quanto riguarda l'accesso degli edifici attrattori con dislivello superiore ai 15 centimetri devono essere modificate le rampe esistenti adeguandole, quantomeno alle pendenze previste dalla Normativa.

Come già ricordato, la pendenza riconosciuta come superabile in autonomia da una persona su sedia a ruote, deve essere inferiore al 5%. Questo limite vale anche per l'uso in sicurezza degli ausili per la deambulazione. I raccordi dei marciapiedi esistenti, presentano tipologie, materiali e forme geometriche diverse. Ponendo attenzione a non superare la pendenza trasversale dell'1%, è necessario provvedere a rendere omogenee le rampe, a diminuire la loro pendenza, ad evidenziare i punti di discontinuità (inizio e fine rampa ovvero l'intera rampa), a rendere complanari, per quanto possibile, i raccordi con la strada e/o con l'edificio.

Attenzione deve essere posta nell'uso dei materiali che, compatibilmente con l'esistente e le pianificazioni comunali, devono essere non solo antisdrucchiolo, ma mantenere una elevata qualità nel tempo a fronte di una bassa manutenzione.

- **5. Realizzazione di attraversamenti pedonali complanari al piano viabile o rialzati.**

Nel caso di attraversamento pedonale "a raso", le rampe di raccordo tra il livello della carreggiata e il livello della piattaforma rialzata avranno profilo dritto e pendenza non superiore al 10% (quindi ridotta rispetto al 15% ammesso dal DM 236/89); inoltre il dislivello avrà altezza massima pari a 12 cm. Ad integrazione della segnaletica verticale e orizzontale, da realizzare in conformità al D.Lgs. n. 285/1992 "Nuovo Codice della Strada" e al relativo Regolamento di attuazione D.P.R. n. 495/1992, il Piano prevede, a seconda delle condizioni di visibilità e sicurezza della zona di attraversamento e dei volumi di traffico, una o più delle seguenti soluzioni:

- posa di segnaletica luminosa fissa o mobile;
- tracciamento di segnaletica orizzontale colorata per una migliore individuazione, anche a distanza, dell'attraversamento;
- installazione di bande sonore in prossimità dell'attraversamento per la differenziazione della texture/rugosità del fondo stradale, al fine di segnalare all'utenza stradale la necessità di moderare la velocità;
- realizzazione di una linea guida a rilievo per facilitare l'attraversamento ai non vedenti, ovvero l'uso di vernice rifrangente bicomponente percolata (effetto "gocciolato") con spessore e rugosità tali da consentire la percezione della segnaletica a terra per tutta la larghezza della carreggiata stradale.

In alcuni casi siti nel centro storico del capoluogo e delle frazioni il P.E.B.A. fornisce specifiche indicazioni nel merito della realizzazione di attraversamenti pedonali rialzati. L'attraversamento pedonale "rialzato" rispetto al piano viabile, ovvero complanare ai marciapiedi, favorisce il raggiungimento del duplice obiettivo di favorire l'attraversamento dei pedoni e ridurre la velocità dei veicoli in transito. Questo tipo di attraversamento pedonale offre una maggiore sicurezza agli utenti deboli grazie all'assenza delle rampe di raccordo, alla creazione di una "zona di accumulo" sgombra dalle auto, al miglioramento della visibilità.

- **6. Ridefinizione della segnaletica orizzontale, verticale e della segnaletica tattilo plantare.**

Il P.E.B.A. prevede il rifacimento della segnaletica orizzontale degradata dei percorsi ciclo-pedonali, degli attraversamenti pedonali e dei parcheggi disabili, al fine di evidenziare la loro specifica destinazione d'uso, e garantirne una più sicura fruizione.

Sarà realizzata conformemente al Codice della Strada, utilizzando pigmenti colorati per una migliore ed inequivocabile individuazione, anche a distanza, del percorso stesso.

Inoltre in alcuni casi si prevede il ricollocamento della segnaletica verticale per i parcheggi disabili e la posa di idonea segnaletica tattilo plantare in corrispondenza degli attraversamenti pedonali esistenti e delle fermate delle corriere.

- **7. Sistemazione dell'arredo urbano lungo i percorsi esterni**

Con lo scopo di garantire la piena percorribilità, per le persone disabili, dei percorsi esterni e dei percorsi interni agli spazi pubblici (giardini, cortili interni, piazzette ecc.), il Piano prevede la traslazione, in posizione più idonea, delle strutture in elevazione interferenti; sia che si tratti di elementi di **arredo leggero** (come bidoni della spazzatura, cestini, ecc.), che di **arredo pesante** (come panchine, rastrelliere, ecc.). Elementi che dovranno trovare idonea ricollocazione al di fuori dei percorsi pedonali (nuovi o adeguati) ed in posizione idonea alla fruizione anche di persone disabili. In tal senso è importante ricordare come anche i gesti più semplici, ad esempio conferire le immondizie nei bidoni lungo la strada, richiedano adeguati spazi di manovra in piano ed in piena sicurezza.

- **8. Realizzazione di posti auto riservati alle persone disabili** in prossimità dei percorsi pedonali di avvicinamento o nelle immediate vicinanze dell'ingresso principale dei **punti attrattivi**. I parcheggi riservati sono in numero sufficiente nella quasi totalità degli spazi, ma il Piano prevede l'implementazione di posti auto riservati in prossimità dei principali edifici pubblici, nella misura di 1 posto riservato ogni 50 posti auto liberi, in conformità alla vigente normativa in materia di eliminazione delle BB.AA..

I posti auto riservati, posizionati ortogonalmente alla viabilità, ovvero "a pettine", avranno lunghezza minima pari a 5,00 m e larghezza minima non inferiore a 3,20 m. Al loro interno la sosta dei veicoli a servizio di persone disabili sarà gratuita e senza limitazioni di orari. Saranno ubicati in aderenza ai percorsi pedonali di accesso all'edificio o nelle vicinanze dell'ingresso e saranno opportunamente segnalati. In corrispondenza dei posti auto riservati verrà realizzato un elemento di raccordo con l'eventuale marciapiedi con le modalità precedentemente descritte.

Per la realizzazione del piano di posa verranno scelti materiali dalla superficie levigata e priva di scabrosità, preferibilmente asfalto. I materiali lapidei saranno consentiti nell'ambito centrale del capoluogo, delle frazioni ovvero negli spazi urbani ove sono già presenti tali finiture. Potranno essere utilizzate lastre a piano di sega e giunti baciati, con fughe di spessore limitato, ma sempre evitato il ciottolato, in quanto faticoso da percorrere e potenzialmente rischioso per tutte le categorie di utenti.

Piastre grigliate prefabbricate in calcestruzzo, che permettono un elevato grado di permeabilità del terreno e consentono di inerbire con discreti esiti gli interstizi ricavati, potranno essere usate ma, non rispondendo alle esigenze dei disabili motori, dovranno essere intervallate da fasce di adeguata larghezza (minimo 120cm) in corrispondenza dell'apertura della porta dell'autoveicolo

La realizzazione di "parcheggi in linea" per i disabili è fortemente sconsigliata. La piena fruizione degli stessi è infatti possibile solo nel caso in cui si possa ricavare un percorso pedonale parallelo allo stallo e ad esso complanare. Questa tipologia di parcheggio, invece, è realizzata con l'accostamento laterale del veicolo al marciapiede, cosa che comporta inevitabili disagi a chi deve smontare dall'auto e oggettivo pericolo che gli ausilli così come gli arti inferiori della persona, possano infilarsi tra la cordonata stradale ed il veicolo stesso.

L'Amministrazione Comunale si riserva di verificare la possibilità di ricavare stalli per disabili in prossimità dell'alloggio della persona disabile che ne faccia richiesta, ma sempre compatibilmente alle indicazioni del Piano, alla disponibilità di spazio ed alla fattibilità tecnica dello stesso.

- **9. Realizzazione di percorsi nel verde con pavimentazioni in materiale idoneo.**

Nella scelta dei materiali da impiegare nella realizzazione delle pavimentazioni dei percorsi interni a parchi e giardini pubblici, il PEBA fornisce l'indicazione di prediligere l'uso di materiali antidrucciolevoli e antiscivolo, con fughe di spessori ridotti, al fine di ottenere piani di calpestio regolari e lisci, il più possibile privi di discontinuità altimetriche e avvallamenti. Verranno evitate pavimentazioni che prevedano la posa con giunti (fughe) di elevato spessore e in particolare il ciottolato. Se indispensabile ai fini della composizione architettonica, l'uso del ciottolo deve essere circoscritto ad ambiti ben specifici ed essere comunque affiancato/aggiunto a percorsi di più facile fruizione ovvero alle esigenze dei disabili motori (quindi pienamente rispondenti ai parametri di Norma).

In caso di terre drenanti si dovrà provvedere con particolare cura alle successive operazioni di compattazione e rullatura, con lo scopo di ottenere un rilevato regolare e poco cedevole ai carichi.

- **10. Collocazione parapetti.**

Si dovranno collocare parapetti similari a quanto già presenti nella città, di altezza non inferiore a un metro, ovvero come separazione fisica tra il percorso pedonale (o spazio urbano) e la viabilità. Se utilizzati come protezione parallela al senso di marcia del percorso pedonale, è bene che il parapetto sia dotato alla base di un "battipiede" ovvero di un elemento longitudinale (in legno o ferro) di altezza approssimativa pari a 15 cm, privo di discontinuità, che consente l'utilizzo corretto del bastone da orientamento utilizzato da ciechi ed ipovedenti.

Nel caso in cui il parapetto sia posto come protezione contro il vuoto, la Norma prevede che lo stesso sia "inattraversabile da una sfera di 10cm di diametro"; in tal caso è sconsigliato l'uso dei corsi orizzontali (barre, trefoli o piatti in acciaio) per evitare lo scavalco da parte dei bambini.

- **11. Collocazione paletti delineatori di percorsi.**

Si dovranno collocare paletti delineatori di percorso metallici posti a distanza massima di 1,5 m per i percorsi pedonali che non potranno essere realizzati rialzati rispetto il piano stradale.

e. Definizione degli interventi necessari per il superamento delle barriere architettoniche e gli spazi urbani di competenza e relativi costi

Sulla scorta dei sopralluoghi, della successiva mappatura e individuazione degli interventi standard da attuare, **sono stati identificati gli interventi da attuare** nel capoluogo e nelle frazioni, al fine di perseguire gli indirizzi ispiratori del Piano stesso, ovvero la volontà di iniziare a **restituire la piena fruibilità dei luoghi urbani**, anche alle persone con disabilità motorie.

Definiti gli interventi standard per ognuna delle macro-categorie, è stato stimato l'importo economico complessivo di ciascuna opera, associandone il relativo "costo standard".

Si tratta di costi standardizzati relativi ad opere complete, comprendenti tutte le lavorazioni, anche complementari, necessarie a dare il lavoro finito a regola d'arte, espressi "a corpo" e riferiti a quantità standard (ovvero medie) di materiali, attrezzature e manodopera.

Si tratta pertanto di stime sommarie, calcolate assumendo alla base della computazione le condizioni generiche, ossia le più comuni, suscettibili di variazioni, anche sostanziali, con ricadute sull'effettivo costo complessivo dei lavori. Per tale motivo le cifre riportate devono essere considerate come meri elementi di riferimento contabile che dovranno poi trovare riscontro alla effettiva applicazione nei singoli e specifici interventi individuati.

I costi standard sono stati calcolati assumendo a base del computo, i prezzi unitari del prezziario regionale vigente al momento della redazione del presente piano e potranno subire variazioni (adeguamento dei prezzi) nel corso delle successive fasi di aggiornamento periodico del PEBA.

Con lo scopo di chiarire la definizione attribuita all'espressione "costo standard", si riporta un elenco degli interventi standard individuati dal piano per risolvere le criticità di macro-categoria 1 - "Accessibilità dei percorsi e degli spazi esterni" e un elenco dei corrispondenti costi di esecuzione.

N.	DESCRIZIONE INTERVENTO STANDARD	COSTO STANDARD
1	Realizzazione/ampliamento marciapiede/percorso di larghezza minima pari ad 1 m.	
	- in asfalto	200€/m ²
	- in pietra naturale	300€/m ²
	- in cemento liscio	190€/m ²
2	Sistemazione delle pavimentazioni esterne	
	- in pietra naturale	210€/m ²
	- in graniglia lavata	190€/m ²
	- in cemento liscio	132€/m ²
3	Raccordo dislivelli dei marciapiedi esistenti	
	- in asfalto	220€/m ²
4	- in graniglia lavata	325€/m ²
	Eliminazione delle discontinuità altimetriche mediante opportuni elementi di raccordo	
	- in cemento liscio	750€/cad.
	- in pietra naturale	1.200€/cad.
	- ex novo	4.800€/cad.
	- in metallo per accesso edifici	950€/m
- in cemento liscio per accesso edifici	830€/m	
5	Realizzazione attraversamento pedonale:	
	- a raso con indicazioni tattilo plantari	2.500€/cad.
	- a raso con segnaletica colorata, illuminazione e indicazioni tattilo plantari	13.000€/cad.
	- rialzati con segnaletica colorata e indicazioni tattilo plantari	3.800€/cad.
6	Ridefinizione segnaletica orizzontale per percorsi pedonali	8€/m ²
	Posa segnaletica verticale	250€/cad.
	Collocazione segnaletica tattilo plantare tipo LOGES	360€/m ²
7	Sistemazione arredo urbano mediante spostamento di:	
	- arredo leggero	50€/cad.
	- adeguamento area fontana	4.000€/cad.
	- arredo pesante	150€/cad.
8	Realizzazione posti auto riservati	370€/cad.
9	Realizzazione percorsi nel verde:	
	- terre drenanti con rete esagonale	60€/m ²
10	Collocazione parapetti:	
	- lignei	150€/m
	- metallici	200€/m
11	Collocazione paletti delineatori di percorsi	165€/cad.

Nella determinazione del costo standard sono state ipotizzate le opere necessarie normalmente per dare l'opera finita, ad ogni modo i costi standard dovranno essere verificati al momento della progettazione definitiva dell'opera e potranno subire delle modifiche.

f. Definizione degli interventi necessari per il superamento delle barriere architettoniche negli edifici di competenza dell'Amministrazione (fase successiva)

Alla prima fase del PEBA sopra descritta e nella quale sono stati presi in esame gli ambiti urbani (ambiti esterni, gli edifici attrattivi ed i relativi percorsi di connessione), dovrà far seguito una seconda fase di rilievo, verifica e progettazione **degli edifici attrattivi**. La progettazione, di carattere edilizio, avrà lo scopo primario di rendere accessibili tali edifici.

Essendo edifici pubblici o privati ma aperti al pubblico, dovranno soggiacere alle disposizioni previste dal D.P.R. 503/96 e, nello specifico, al D.M. 236/89 all'art. 3 dove viene ricordato che **devono essere accessibili** "... gli ambienti destinati alle attività sociali, come quelle scolastiche, sanitarie, assistenziali, culturali, sportive". Negli edifici privati aperti al pubblico, deve comunque essere soddisfatto il requisito di visitabilità che viene individuato e chiarito all'art. 3.4.

Il Piano individuerà le priorità degli interventi e la propedeuticità degli stessi.

g. Programmazione economica degli interventi

L'applicazione dei costi standard per l'eliminazione delle barriere architettoniche negli ambiti del territorio comunale di Morsano al Tagliamento, ha permesso, se pur in grandi linee, di evidenziare l'ordine di grandezza della spesa complessiva da destinare ai lavori per l'abbattimento di tali barriere, fornendo una chiara indicazione sulle risorse finanziarie che l'Amministrazione Comunale dovrà rendere disponibili per attuare il Piano stesso.

I dati riportati nella tabella sottostante esplicitano **l'elenco degli interventi che dovranno essere attuati nei prossimi anni per sanare le principali criticità esistenti**.

Si evidenzia, però, che la piena accessibilità dei principali luoghi pubblici della città si attua anche mediante la realizzazione di nuovi spazi privi di barriere e si completa con l'attuazione della "seconda fase" del PEBA ovvero con il pieno risanamento (rendendoli accessibili) degli edifici *attrattivi*.

Gli importi comprendono le opere previste e l'iva agevolata al 4% per la realizzazione di lavori inerenti all'eliminazione delle barriere architettoniche ma non comprendono spese professionali per la redazione del progetto, l'incentivo al personale della PP.AA. ed eventuali oneri per la modifica degli allacciamenti.

Priorità	Intervento	Importo stimato
1	Capoluogo	240'000€
2	Saletto e Bando	80'000€
3	San Paolo	40'000€
4	Mussions	80'000€
	TOTALE	440'000€

h. Annotazioni relative alla seconda fase del PEBA

Come anticipato, il naturale completamento del PEBA si ottiene con la stesura della parte **riferita all'ambito EDILIZIO**, con la quale dovranno essere analizzati gli edifici dell'Amministrazione Comunale, di altri Enti o privati, aperti al pubblico o comunque considerati di interesse primario (attrattori) per la collettività.

Anche questa parte del Piano dovrà essere costituita da varie fasi, tra le quali ricordiamo le principali:

- a) **verifica dell'elenco degli edifici** pubblici da prendere in esame (identificati come *attrattivi* nella prima parte del piano);
- b) **identificazione** delle caratteristiche dei singoli edifici, quali: **funzione principale**, destinazione d'uso, titolo di godimento (proprietà, locazione ecc.);
- c) analisi della **situazione edilizia esistente**, restituzione grafica ed eventuale rilievo dei punti/ambienti che rappresentano una barriera architettonica (ingressi, androni, scale, servizi igienici...);
- d) identificazione degli interventi principali per rendere accessibile sia l'edificio che le sue funzioni;
- e) stima di massima dei costi d'intervento;
- f) programmazione delle priorità d'intervento.

3. PROCEDURE DI ADOZIONE E APPROVAZIONE DEL PEBA

- **Adozione** in GIUNTA COMUNALE (dopo una preventiva approvazione delle Associazioni che hanno partecipato al tavolo di lavoro)
- Viene **reso pubblico** per 30 giorni per eventuali osservazioni; nei 30 giorni successivi chiunque può fare osservazioni al Piano che viene messo a disposizione presso la sede comunale e pubblicato un avviso di ciò, all'Albo pretorio. Trascorsi i trenta giorni utili per la formulazione delle osservazioni, il CONSIGLIO COMUNALE decide sulle stesse ed **approva** il P.E.B.A.
- Viene definita la durata di validità del Piano in 10 anni con il vincolo di completa attuazione e le modalità di revisione, con scadenza biennale.
- Copia integrale del PEBA, su supporto digitale, viene trasmessa alla Direzione Centrale Infrastrutture e territorio, corredata dai provvedimenti di Adozione ed Approvazione.

4. OBBLIGO DI VERIFICA DEI LAVORI PUBBLICI E PRIVATI DI CARATTERE URBANO

Al fine di rendere congruenti **le nuove opere pubbliche** alle previsioni del PEBA e con la finalità legate all'accertamento della eliminazione delle barriere architettoniche, si introduce **l'obbligo di verifica di tali progettazioni** da parte della Commissione Edilizia

Comunale ovvero ad un tecnico specializzato all'uopo individuato ed incaricato dall'Amministrazione Comunale.

Anche gli interventi privati di carattere urbano, con le modalità richiamate per le opere pubbliche, **dovranno verificare la compatibilità col PEBA** e adeguarsi alle indicazioni o tipologie previste dal Piano stesso.

Novembre 2022

Il progettista

SET srl

Architetto Roberto Bove