

COMUNE DI REMANZACCO

PROVINCIA DI UDINE

COMMITTENTE

**COMUNE DI REMANZACCO**

ELABORATO

OPERA

**REL**

**PEBA**

**PIANO DI ELIMINAZIONE DELLE  
BARRIERE ARCHITETTONICHE**

SCALA

TITOLO

**RELAZIONE GENERALE**

APPROCCIO METODOLOGICO, DEFINIZIONE DOCUMENTALE,  
RILIEVO E MAPPATURA DELLO STATO DI FATTO,  
STIME, REPORT, PROGRAMMAZIONE, APPROVAZIONE

1:200000

IGM

1:2500

CARTOGRAFIE SU BASE CTR

1:2500

PLANIMETRA

DATA

PROGETTISTA

**12.12.2022 VALENTINO FONTANINI Architetto**

via S.Caterina,76 Basaldella 33030 Campoformido (UD) tel:0432562146 email:com@architetturambiente.it c.f.: FNTVNT63B16L483N  
Il presente documento è di proprietà dell'architetto Fontanini Valentino, che ne vieta la riproduzione a terzi. Tutti i diritti sono riservati  
secondo le leggi vigenti. Non rilevare le misure dal disegno.

IL PROGETTISTA

## **INDICE**

### **1 PREMESSA**

### **2 APPROCCIO METODOLOGICO**

- 2.1 INTRODUZIONE
- 2.2 RILIEVO E ANALISI DELLO STATO DI FATTO
  - FASE 1 - INDAGINE CONOSCITIVA
  - FASE 2 - ELABORAZIONE DEFINITIVA DEL PEBA

### **3 DEFINIZIONE DOCUMENTALE DEL PEBA**

- 3.1 SCHEDE CRITICITÀ
- 3.2 SCHEDE DI SINTESI
- 3.3 TAVOLE GRAFICHE
- 3.4 ABACO
- 3.5 RELAZIONE GENERALE

### **4 RILIEVO E MAPPATURA DELLO STATO DI FATTO E SOLUZIONI PROSPETTATE**

- 4.1 SPAZI URBANI ANALIZZATI - AMBITO URBANO
- 4.2 VALUTAZIONI SULL'ACCESSIBILITÀ DELLO STATO DEI LUOGHI E SOLUZIONI PROSPETTATE AMBITO URBANO
  - 1.1 Percorso Principale Est
  - 1.2 Percorso Principale Ovest
  - 2 Percorso Stazione
  - 3 Percorso Broilo Perosa
  - 4 Percorso Scolastico
  - 5 Percorso Alternativo Principale Ovest
- 4.3 SPAZI EDILIZI ANALIZZATI AMBITO EDILIZIO
  - 1 AMBULATORI PUBBLICI E VOLONTARIATO ATTIVO
  - 2 PALESTRA
  - 3 SCUOLA MEDIA E PARCHEGGIO SUD CENTRO SCOLASTICO E SPORTIVO
  - 4 SCUOLA ELEMENTARE E PARCHEGGIO EST CENTRO SCOLASTICO E SPORTIVO
  - 5 AUDITORIUM E PARCHEGGIO NORD CENTRO SCOLASTICO E SPORTIVO
  - 6 MENSA
  - 7 BROILO PEROSA E CENTRO AGGREGAZIONE GIOVANILE
  - 8 SCUOLA MATERNA
  - 9 BIBLIOTECA
  - 10 MUNICIPIO E PARCHEGGIO IN PIAZZA
- 4.5 CONSIDERAZIONI SULL'ORIENTAMENTO
- 4.6 SOLUZIONI PROGETTUALI TIPO: ABACO

### **5 STIME DEI COSTI DELLE SOLUZIONI PROSPETTATE**

### **6 REPORT CONCLUSIVI**

### **7 PROGRAMMAZIONE PLURIENNALE DEGLI INTERVENTI**

### **8 APPROVAZIONE DEL PEBA ED ESECUZIONE DEGLI INTERVENTI**

- 8.1 ADOZIONE E APPROVAZIONE
- 8.2 ATTUAZIONE
- 8.3 RICOGNIZIONE DELLE RISORSE DISPONIBILI E DELLE MODALITÀ DI FINANZIAMENTO
- 8.4 REALIZZAZIONE DEGLI INTERVENTI PREVISTI DAL PIANO
- 8.5 PROMOZIONE E MONITORAGGIO

### **9 ELENCO ELABORATI DEL PEBA**

# 1 PREMESSA

\_Il PEBA del comune di Remanzacco segue le finalità e l'approccio metodologico indicato dalle "Linee guida per la predisposizione del piano di eliminazione delle barriere architettoniche (PEBA) - Regione Autonoma Friuli-Venezia Giulia di giugno 2020" approvate con la L.R. 19.03.2018, n.10: Principi generali e disposizioni attuative in materia di accessibilità.

## 2 APPROCCIO METODOLOGICO

### 2.1 INTRODUZIONE

\_In generale, secondo le "linee guida" il PEBA, è uno strumento di analisi e pianificazione finalizzato all'attuazione degli interventi di eliminazione delle barriere architettoniche fisiche, sensoriali e cognitive e "si colloca all'interno di un percorso che prevede il miglioramento dell'accessibilità del territorio, inteso come obiettivo incrementale di lungo periodo" anche sulla base di "un percorso di partecipazione, programmazione e coordinamento".

#### **Partecipazione**

Fin dall'inizio il PEBA del comune di Remanzacco è stato un "**progetto partecipato**" con il coinvolgimento attivo della popolazione residente interessata a fornire "indicazioni in merito alla necessità di intervenire in determinate aree, a segnalare le condizioni di degrado e la conseguente impossibilità di fruire di una via, o di un più ampio contesto urbano, ad avvertire della presenza di persone fragili (bambini, anziani, persone con disabilità, ecc.)." Non è stata fatta una conferenza meramente e vagamente informativa o non è stata proposta la compilazione di sintetici questionari sullo stile del "volantinaggio" ma la partecipazione è avvenuta attraverso un coinvolgimento attivo delle persone effettivamente interessate a qualsiasi titolo. L'Amministrazione comunale, per mezzo del "consigliere delegato", ha coinvolto diversi "soggetti" portatori d'interesse del territorio comunale: "Volontariato Attivo", disabili, accompagnatori di disabili, "Consiglio Comunale dei Ragazzi", "Scout", Ufficio Tecnico-Amministrativo, Consiglieri comunali, Sindaco. Sono stati fatti diversi incontri all'inizio "online", a causa della pandemia da Covid19, e successivamente "sulla strada", percorrendo tratti significativi di percorsi "problematici".

Attraverso questa importante partecipazione, i cittadini hanno indirizzato il Comune nelle scelte ritenute maggiormente necessarie e "per intervenire rimuovendo gli ostacoli che si frappongono tra un luogo, un ambiente, un servizio e la sua piena fruizione." Partendo dal progetto preliminare, elaborato originariamente con lo scopo di descrivere i contenuti del "piano" e "informare" i cittadini su obiettivi e metodi, dai confronti sono emerse "le" proposte che, hanno trovato sintesi nel lavoro propedeutico alla stesura definitiva del PEBA, anch'esso condiviso con gli "interessati". Per questo lo strumento ha teso a dare risposta primariamente alle esigenze emerse finalizzata all'eliminazione delle barriere architettoniche fisiche e solamente in parte a quelle di tipo sensoriale. Ciononostante il PEBA è concepito e strutturato in modo da essere pienamente e progressivamente implementato nel tempo e da chiunque, senza particolari dotazioni strumentali e

informatiche, a servizio dell'amministrazione pubblica e dei cittadini, per "mappare" ulteriormente i luoghi in relazione alle sensibilità, priorità ed esigenze, e programmare altre soluzioni alle diverse criticità emergenti. Le disabilità per una persona, infatti, non sono una sua caratteristica intrinseca ma sono tali in relazione all'ambiente circostante. Le criticità quindi, potenzialmente infinite, emergono anche e soprattutto all'emergere delle specifiche esigenze. Sta all'amministrazione pubblica far emergere le necessità e cogliere le esigenze dei cittadini attraverso un periodico e continuo processo partecipativo.

### **Programmazione**

L'attività progettuale di redazione del PEBA del comune di Remanzacco ha coinvolto fin dall'inizio l'area tecnico-amministrativa dell'organizzazione comunale. Questa sinergia ha portato alla condivisione di documentazione grafica e all'elaborazione di uno strumento realmente efficace nella programmazione, nella gestione e nell'attuazione delle varie attività di manutenzione del territorio.

Questa possibilità è data da un approccio non "standardizzato" nella produzione del PEBA e da un approfondito livello sia di analisi dello stato di fatto che del progetto anche sotto l'aspetto estimativo.

E' stata posta particolare attenzione anche alla possibilità che taluni interventi possano essere facilmente ed efficacemente programmati e attuati nell'ambito dell'attività manutentiva del Comune.

### **Coordinamento**

Il PEBA è anche uno come "strumento idoneo a garantire una gestione unitaria e un controllo complessivo sulla realizzazione delle opere pubbliche previste, nel campo dell'eliminazione delle barriere architettoniche, per evitare interventi tra loro scollegati e mantenere costantemente in primo piano l'esigenza di rendere le diverse aree urbane sempre più accessibili e fruibili da un'utenza ampliata". Tutte le iniziative e i progetti previsti dall'Amministrazione attraverso il PEBA possono trovare sintesi e occasione di dialogo intersettoriale. L'amministrazione comunale di Remanzacco fin dall'inizio della redazione del PEBA si è fatta promotrice di informazioni e incontri relativamente a diverse progettazioni in corso e programmate.

\_L'elaborazione del Piano per l'Eliminazione delle Barriere Architettoniche presuppone che lo strumento sia parte fondamentale del **processo progettuale e realizzativo** degli interventi che modificano l'ambiente costruito rimuovendo gli elementi che impediscono o limitano la fruibilità dello spazio per tutti i cittadini o che ne pregiudicano l'utilizzo in condizioni di sicurezza e comfort e permetta l'integrazione delle attività che innalzano il livello di sicurezza, qualità e comfort a vantaggio di tutti i cittadini.

In questo senso il PEBA non si limita a individuare le cosiddette "barriere architettoniche" ma valuta lo stato di fatto e tutti quegli elementi che possono costituire delle criticità limitando la libera e sicura mobilità autonoma degli utenti. Non solo, le "modifiche" proposte, pur avendo carattere puntuale, cioè atte a risolvere specifiche "non conformità" in relazione all'accessibilità, comprendono anche le soluzioni tecnico-costruttive inerenti e conseguenti strettamente necessari alla realizzazione degli interventi puntuali.

Il PEBA del comune di Remanzacco inoltre, pur rimanendo strumento di pianificazione e programmazione, comprende un livello di progettazione prossimo a quello definitivo perché tende a considerare il reale stato dei luoghi: contesto costruttivo, assetto planoaltimetrico, presenza di infrastrutture, elementi costruttivi, condizionamenti viari e contingenze funzionali.

Per questo motivo il PEBA potrà essere utilizzato anche direttamente dall' "Ufficio Tecnico" quale strumento immediatamente operativo per taluni interventi dove non vi è la necessità della progettazione esecutiva.

Nel caso dell'attuazione attraverso progettazioni esecutive le indicazioni contenute nel PEBA non sono mere indicazioni conformi manualistiche ma possono essere immediatamente utilizzate.

\_Il PEBA del comune di Remanzacco è stato concepito e strutturato anche come strumento implementabile in funzione delle esigenze dei cittadini e in particolare dei portatori di interessi e degli indirizzi degli Amministratori pubblici.

\_Gli utilizzatori di questo strumento, propedeutico e d'indirizzo all'esecuzione degli interventi su spazi esterni ed edifici, saranno coloro i quali si occuperanno delle scelte politiche, gli amministratori in fase di programmazione economica, in generale chiunque si interessi di "accessibilità" urbana, i funzionari comunali incaricati della gestione e del governo del Piano e i progettisti incaricati della redazione dei progetti definitivi ed esecutivi per l'attuazione del PEBA.

\_Affinché i contenuti del PEBA del comune di Remanzacco siano condivisi nella maniera più ampia possibile e in modo tale che la "partecipazione" sia sostanziale, l'Amministrazione ha deciso di promuovere alcuni incontri pubblici a carattere informativo e illustrativo. Uno con i consiglieri comunali prima dell'adozione del PEBA da parte della Giunta Comunale e almeno un altro con dei cittadini ed in particolare con i "portatori di interessi", prima dell'approvazione da parte del Consiglio Comunale. Questi incontri permetteranno a chiunque di poter formulare eventuali osservazioni propedeutiche all'approvazione.

## **2.2 RILIEVO E ANALISI DELLO STATO DI FATTO**

### **FASE 1 - INDAGINE CONOSCITIVA**

\_In accordo con l'amministrazione comunale, sono state avviate le attività preliminari prefissate:

1\_analisi conoscitiva del contesto urbano;

2\_individuazione dei principali edifici pubblici o privati di uso pubblico per la mobilità;

3\_individuazione dei principali tratti urbani di collegamento con gli edifici pubblici individuati, al fine di creare una rete minimale di percorsi pedonali secondo criteri di opportunità, razionalità ed economicità.

Successivamente al periodo pandemico di Covid-19 è stato possibile condurre un'approfondita indagine conoscitiva della realtà territoriale finalizzata a rilevare tutti gli ambiti di criticità e sono stati promossi gli incontri con i soggetti coinvolti sul tema dell'accessibilità con una raccolta puntuale e "sul campo" delle reali necessità dei cittadini in relazione all' "accessibilità" dei percorsi esterni e degli edifici.

Anche l'ufficio tecnico competente è stato coinvolto nell'evidenziare le problematiche riguardanti l'accessibilità degli spazi pubblici e privati presenti e ricorrenti nel territorio comunale.

Il contesto urbano viario presenta molteplici criticità soprattutto legate agli attraversamenti, agli ammaloramenti, alle sconessioni, ai dislivelli e ai restringimenti nelle pavimentazioni dei marciapiedi.

Le criticità presenti negli edifici sono quelle soprattutto legate all'accessibilità degli ingressi e alla mobilità

interna e dei servizi igienici.

\_Come primo approccio alla dotazione di un PEBA, l'amministrazione comunale di Remanzacco ha inteso concentrare l'attività riguardante la mappatura dell'accessibilità al capoluogo comunale. Successivamente essa intende implementare lo studio nell'ambito dello stesso capoluogo ed estenderlo anche alle rimanenti località comunali.

\_In questa fase In AMBITO EDILIZIO l'attenzione si è concentrata su numerosi edifici pubblici e privati di uso pubblico di seguito elencati:

- 1 Municipio e Parcheggio in piazza
- 2 Parcheggi in piazza dietro il municipio
- 3 Ambulatorio pubblico
- 4 Chiesa
- 5 Stazione treni
- 6 Biblioteca
- 7 Scuola materna
- 8 Broilo Perosa
- 9 Centro aggregazione giovanile
- 10 Scuola media e Parcheggio sud centro scolastico e sportivo
- 11 Scuola elementare e Parcheggio est centro scolastico e sportivo
- 12 Auditorium e Parcheggio nord centro scolastico e sportivo
- 13 Palestra
- 14 Cimitero e Parcheggio

\_In AMBITO URBANO l'amministrazione ha preso in considerazione numerosi collegamenti con gli edifici pubblici individuati, al fine di creare una rete di percorsi pedonali. Essi sono di seguito elencati:

- 1 Da piazza del municipio fino in prossimità del complesso edilizio delle scuole elementari e medie;
- 2 Da piazza del municipio fino in prossimità del Broilo Perosa;
- 3 Da piazza del municipio fino in prossimità della stazione del treno;
- 4 Da piazza del municipio fino in prossimità del parcheggio della piazza dietro al municipio;
- 5 Da piazza del municipio fino in prossimità degli ambulatori pubblici.

\_Di questa attività preliminare è stata prodotta una relazione e un elaborato grafico esemplificativo con l'individuazione in planimetria degli elementi da analizzare e con relativa legenda descrittiva.

## **FASE 2 – ELABORAZIONE DEFINITIVA DEL PEBA**

\_In **AMBITO EDILIZIO** per successive approssimazioni, adottando criteri di opportunità, razionalità ed economicità, anche su indicazione dei cittadini coinvolti nell'indagine, l'attenzione si è concentrata su quelli pubblici che avessero un'importanza strategica dal punto di vista della fruibilità.

Si sono individuati quattordici "ambiti edilizi" (strutture/edifici con relative aree pertinenziali) pubblici e/o di uso pubblico:

- 1 AMBULATORI PUBBLICI E VOLONTARIATO ATTIVO
- 2 PALESTRA
- 3 SCUOLA MEDIA E PARCHEGGIO SUD CENTRO SCOLASTICO E SPORTIVO
- 4 SCUOLA ELEMENTARE E PARCHEGGIO EST CENTRO SCOLASTICO E SPORTIVO
- 5 AUDITORIUM E PARCHEGGIO NORD CENTRO SCOLASTICO E SPORTIVO
- 6 MENSA
- 7 BROILO PEROSA E CENTRO AGGREGAZIONE GIOVANILE
- 8 SCUOLA MATERNA
- 9 BIBLIOTECA
- 10 MUNICIPIO E PARCHEGGIO IN PIAZZA

\_In **AMBITO URBANO** per successive approssimazioni, adottando criteri di opportunità, razionalità ed economicità, anche su indicazione dei cittadini coinvolti nell'indagine, l'attenzione si è concentrata sui principali collegamenti viari tra la piazza del municipio e gli edifici/strutture individuati:

- 1.1 PERCORSO PRINCIPALE PARTE EST
- 1.2 PERCORSO PRINCIPALE PARTE OVEST
- 2 PERCORSO STAZIONE
- 3 PERCORSO BROILO PEROSA
- 4 PERCORSO SCOLASTICO
- 5 PERCORSO ALTERNATIVO PRINCIPALE OVEST

Questi tratti stradali sono i percorsi dell'abitato di Remanzacco principalmente utilizzati a piedi dagli abitanti per raggiungere i principali **"punti di interesse sociale"**, segnalati come elementi maggiormente attrattivi dai cittadini nell'ambito delle indagini preliminari partecipate.

Il "Percorso principale" si sviluppa da est a ovest attraversando l'abitato dall'estremità est della pista ciclabile in prossimità del "Mulino Cainaro" all'estremità ovest della pista ciclabile in prossimità della "Casa del Formaggio", passando per il centrale "Municipio" in piazza Paolo Diacono e toccando, con il "Percorso principale parte est" su via Marconi gli "Ambulatori pubblici", il centro del "Volontariato Attivo" e l' "Ufficio Postale", e con il "Percorso principale parte ovest" su via Roma, piazza Missio e via De Gasperi, la "Biblioteca", la "Chiesa", la "Farmacia" e il "Calzolaio".

Da questo si generano gli altri percorsi perpendicolari.

Verso nord: il "Percorso Broilo Perosa", su vicolo Coopertaiva, che collega via Roma con il "Broilo Perosa" e il "Centro di Aggregazione Giovanile", e il "Percorso scolastico", su via Matteotti e via Stringher, che collega via Roma, in corrispondenza a piazza Missio, con la "Scuola Materna" e il centro scolastico costituito dalla "Scuola Media", dalla "Scuola Elementare", dall' "Auditorium" e dalla "Palestra".

Verso sud: il "Percorso Stazione", su via Picco, via della Stazione e via Caterina Percoto, che collega piazza Missio con la "Matita" e la "Stazione" ferroviaria.

Nella zona occidentale dell'abitato si genera anche un altro percorso perpendicolare alternativo: "Percorso alternativo principale ovest", su via Stringher, che collega via Roma, in corrispondenza dell'estremità

occidentale della pista ciclabile prossima alla “Casa del Formaggio”, con il “Percorso scolastico”, in corrispondenza al relativo parcheggio.

\_Le determinazioni sopra esposte sono state riportate in un elaborato grafico esemplificativo con l'individuazione in planimetria degli elementi da analizzare e con la relativa legenda descrittiva.

L'elaborato è allegato in calce alla presente relazione col nome: “PROGETTO PEBA PLANIMETRIA GENERALE” in scala 1:2500. Questa tavola grafica è preceduta da due elaborati: “CARTOGRAFIA INQUADRAMENTO TERRITORIALE” in scala 1:200.000 e “CARTOGRAFIA PLANIMETRIA GENERALE” in scala 1:2500

\_Il rilievo delle criticità presenti in generale non ha riguardato entrambi i lati delle strade perché per l'amministrazione comunale e i cittadini interessati la priorità e l'obiettivo sono la previsione di un sistema per la mobilità pedonale accessibile efficace, la dove possibile, e non avere la velleità di rendere accessibile tutto il territorio, cosa peraltro improbabile ancorchè impossibile a causa dei numerosi condizionamenti presenti soprattutto fisici, di carattere normativo e regolamentare di livello sovracomunale.

\_Il rilievo delle criticità si è svolto attraverso sopralluoghi in situ finalizzati all'analisi puntuale dei percorsi urbani identificati con l'obiettivo di registrare e descrivere tutti gli elementi che costituiscono una limitazione all'accessibilità e alla fruizione sicura da parte di chiunque.

L'analisi preliminare ha permesso di definire le **tipologie delle criticità** presenti il loco, e pertanto registrabili, e predisporre un elenco che le identifichi.

Di seguito si riporta un elenco non è esaustivo delle tipologie delle criticità prese a base del presente studio, identificate da un codice univoco. Tra queste vi sono quelle rilevate per lo specifico PEBA.

## AMBITO URBANO

- 1.00 Percorso: elemento orizzontale atto al transito di pedoni
- 1.01 Percorso non presente/non conforme
- 1.02 Percorso con larghezza inferiore a 90 cm
- 1.03 Percorso privo di area per cambio direzione almeno ogni 10 m
- 1.04 Percorso con pendenza trasversale superiore a 1%
- 1.05 Percorso con p. longitudinale del 5% privo di area in piano ogni 15 m
- 1.06 Percorso con p. longitudinale tra 5% e 8 % privo di area in piano ogni 10 m
- 1.07 Percorso con pendenza longitudinale superiore a 8%
- 1.08 Percorso con pendenze dovute a passo carraio
- 1.09 Percorso con pendenze dovute ad ingresso pedonale
- 1.10 Percorso con punto di svolta privo di area in piano o di dimensioni inferiori a 150 x 150 cm
- 1.11 Percorso con dislivello fino a 2,5 cm
- 1.12 Percorso con gradino (dislivello superiore a 2,5 cm)
- 1.13 Percorso con dislivello raccordato solo da gradini

- 1.20 Percorso con criticità multiple: (1.06) Privo di area in piano ogni 10 m; (1.11) con dislivello superiore a 2,5 cm; (1.04) con pendenza trasversale sup. all' 1%; (2.01) non complanare
- 1.21 Percorso con criticità multiple: (1.12) Percorso con gradino (dislivello superiore a 2,5 cm); (7.07) Attraversamento pedonale non complanare al marciapiede
- 2.00 Pavimentazione: insieme dei possibili elementi costitutivi di un percorso
- 2.01 Pavimentazione non complanare per sconnessioni, deformazioni, rotture
- 2.02 Pavimentazione non complanare per giunti sup 5 mm / risalti sup 2 mm
- 2.03 Pavimentazione sdruciolevole o sterrata
- 2.04 Chiusino, caditoia, griglia ecc. non a raso rispetto a pavimentazione
- 2.05 Caditoia o griglia non conforme per fori: non trasversali/ attraversabili da sfera di 2 cm
- 3.00 Rampe: piani inclinati atti al superamento di un dislivello
- 3.01 Breve rampa di raccordo con pendenza compresa tra 5% e 15%
- 3.02 Breve rampa di raccordo con pendenza superiore a 15%
- 3.03 Breve rampa di raccordo non coerente con i percorsi
- 3.04 Breve rampa di raccordo con pendenza trasversale
- 3.05 Rampa non presente
- 3.06 Rampa con pendenza superiore a 8%
- 3.07 Rampa priva di cordolo laterale con h 10 cm
- 4.00 Ostacolo: elemento di opposizione fisica al movimento
- 4.01 Ostacolo costituito da arredo urbano non ancorato
- 4.02 Ostacolo costituito da arredo urbano ancorato
- 4.03 Ostacolo costituito da vegetazione
- 4.04 Ostacolo costituito da palo di segnaletica verticale
- 4.05 Ostacolo costituito da palo di reti tecnologiche o impianto semaforico
- 4.06 Ostacolo costituito da elemento impiantistico
- 4.07 Ostacolo costituito da elemento edilizio
- 4.08 Ostacolo costituito da elemento posizionato ad altezza inf. a 210 cm
- 4.09 Ostacolo costituito da arredo di attività ricettiva o commerciale
- 4.10 Ostacolo costituito da occupazione del percorso da parte di veicoli
- 4.11 Ostacolo costituito da zerbino non incassato
- 4.12 Ostacolo costituito da arredo mobile
- 4.13 Ostacolo generico
- 5.00 Scale ed affini: elementi e parti integranti delle scale
- 5.01 Scala con larghezza inferiore a 120 cm
- 5.02 Scala con rapporto alzata/pedata diverso da  $2a+p=62/$
- 5.03 Gradini privi di marcagradino
- 5.04 Corrimano non presente/non adeguato

- 5.05 Parapetto non adeguato
- 5.06 Spazio calmo non presente/non adeguato
- 6.00 Segnaletica: complesso di elementi atti all'indicazione/delimitazione di un ostacolo
- 6.01 Segnaletica tattilo-plantare per orientamento non presente
- 6.02 Segnaletica tattilo-plantare per attraversamento non presente
- 6.03 Segnaletica tattilo-plantare per individuazione scala non presente
- 6.04 Segnaletica tattilo-plantare non coerente o non conforme
- 6.05 Percorso con delimitazione non percepibile o privo di protezione
- 6.06 Marciapiede con delimitazione non percepibile o interrotta
- 6.07 Percorso promiscuo con pista ciclabile
- 6.08 Segnaletica di indicazione o orientamento non presente/non conforme
- 6.09 Segnaletica di indicazione o orientamento di difficile comprensione
- 7.00 Attraversamento pedonale: parte della carreggiata dedicata al transito dei pedoni
- 7.01 Attraversamento pedonale non presente
- 7.02 Attraversamento pedonale senza rampe di raccordo
- 7.03 Attraversamento pedonale in posizione non coerente o pericolosa
- 7.04 Attraversamento pedonale con segnaletica non visibile o non presente
- 7.05 Attraversamento pedonale con lunghezza superiore a 8 metri
- 7.06 Attraversamento pedonale non presente e insufficiente larghezza del marciapiede
- 7.07 Attraversamento pedonale non complanare al marciapiede
- 8.00 Veicoli: elementi inerenti alla sosta o alla fermata di veicoli a servizio dei disabili
- 8.01 Parcheggio riservato non presente
- 8.02 Parcheggio riservato con dimensioni non conformi
- 8.03 Parcheggio riservato con collegamento al percorso non presente o non adeguato
- 8.04 Parcheggio riservato con segnaletica non visibile o non presente
- 8.05 Parcheggio riservato su area non in piano e/o con sconnessioni
- 8.06 Fermata TPL con banchina non presente o non adeguata

#### AMBITO EDILIZIO

- 9.00 Ingresso
- 9.01 Porta di accesso non conforme per la sua struttura
- 9.02 Accesso all'edificio con larghezza inf. a 80 cm
- 9.03 Accesso all'edificio con gradini
- 9.04 Citofono o dispositivo di chiamata non presente
- 9.05 Citofono ad altezza non compresa tra 110 e 130 cm
- 10.00 Interni
- 10.01 Porta interna con larghezza inferiore a 75 cm
- 10.02 Spazio antistante/retrostante alla porta non conforme

- 10.03 Porta con maniglia ad altezza non compresa tra 85 e 95 cm
- 10.04 Anta infisso con peso eccessivo
- 10.05 Altezza maniglia infisso non compresa tra 100 e 130 cm
- 11.00 Ascensore
- 11.01 Ascensore non presente
- 11.02 Ascensore con bottoniera priva di numerazione in rilievo e testo in braille
- 11.03 Ascensore di dimensioni insufficienti
- 12.00 Ricezione
- 12.01 Bancone o sportello per contatto con pubblico privo di parte con h 90 cm
- 12.02 Arredo privo di adeguato spazio per l'approccio e l'uso
- 13.00 Servizi igienici
- 13.01 Gruppo servizi igienici privo di servizio accessibile
- 13.02 Vaso con spazio per accostamento laterale non conforme
- 13.03 Vaso non conforme
- 13.04 Lavabo non conforme
- 13.05 Piatto doccia non a filo pavimento
- 13.06 Maniglione in prossimità del vaso non presente
- 13.07 Maniglione non utile
- 13.08 Servizio igienico accessibile utilizzato in modo improprio
- 13.09 Dispositivo sonoro e/o visivo per segnalazione emergenza non conforme/non presente
- 13.10 Dispenser carta igienica/asciugamani non conforme
- 13.11 Bidet inaccessibile
- 13.12 Doccia non conforme
- 13.13 Altezza infissi non conformi
- 13.14 Specchio non conforme
- 13.15 Dispositivo di estrazione forzata dell'aria sonoro non conforme/non presente

\_Nell'elaborazione del PEBA del comune di Remanzacco le criticità rilevate sono state catalogate anche in relazione al tipo di intervento risolutivo razionalmente possibile dal punto di vista operativo, secondo la seguente categorizzazione:

**- in ambito Urbano:**

**puntuale**, relativa a un singolo elemento non conforme;

**lineare**, relativa allo sviluppo continuo per tratti più o meno lunghi dell'elemento non conforme;

**complessa**, relativa alla compresenza in un "punto" di più elementi non conformi "interdipendenti" tra loro la cui modifica necessita di un approccio progettuale necessariamente contemporaneo;

**complessa lineare**, relativa alla compresenza in un tratto più o meno lungo di più elementi non conformi "interdipendenti" tra loro e che necessitano di una contemporanea modifica;

**multipla**, relativa alla compresenza in un' "area circoscritta" di più elementi non conformi "interdipendenti" tra

loro la cui complessità e modifica necessita di un approccio progettuale necessariamente contemporaneo.

**- in ambito Edilizio:**

**puntuale**, relativa a un singolo elemento non conforme;

**complessa**, relativa alla compresenza in un “punto” di più elementi non conformi “interdipendenti” tra loro la cui modifica necessita di un approccio progettuale necessariamente contemporaneo;

**multipla**, relativa alla compresenza in un’ “area circoscritta” di più elementi non conformi “interdipendenti” tra loro la cui complessità e modifica necessita di un approccio progettuale necessariamente contemporaneo;

**estesa**, relativa allo sviluppo continuo per tratti più o meno lunghi dell’elemento non conforme.

### 3 DEFINIZIONE DOCUMENTALE DEL PEBA

#### 3.1 SCHEDE CRITICITÀ

\_Sulla base delle valutazioni effettuate in fase preliminare sono state elaborate delle schede finalizzate alla raccolta e catalogazione delle criticità rilevate.

\_Per ogni scheda sono state avanzate le proposte progettuali per la risoluzione delle criticità rilevate e le rispettive stime economiche sommarie dei costi.

\_Le schede sono raccolte nei fascicoli delle **schede delle criticità**:

**UR 3 AMBITO URBANO SCHEDE DELLE CRITICITÀ**

**ED 3 AMBITO EDILIZIO SCHEDE DELLE CRITICITÀ**

e disposte in ordine progressivo per numero d'ordine attribuito alla specifica criticità registrata. \_Nelle schede, suddivise negli ambiti "urbano" ed "edilizio" trovano puntuale registrazione sia la descrizione delle caratteristiche degli spazi, sia le possibili indicazioni di intervento derivanti dallo studio di buone pratiche.

Le schede sono state studiate al fine di esprimere in modo distinto i seguenti elementi:

- Nome del Comune
- Localizzazione della criticità all'interno del territorio comunale: località capoluogo o frazione,
- Localizzazione della criticità all'interno del tessuto urbano: via, n.civico
- Ambito: urbano / edilizio
- Identificativo scheda;
- Descrizione dello stato di fatto con:
  - Immagine fotografica dello stato di fatto;
  - Tipologia della criticità con codice univoco che la identifica;
  - Descrizione Parametrica e Tipologica;
  - Riferimento alle aree di disabilità interessate dalla criticità;
  - Riferimento alla priorità data all'intervento proposto in relazione al "disagio" arrecato dalla criticità;
- Descrizione dell'intervento proposto con:
  - Riferimento grafico alla proposta di progetto;
  - Descrizione dell'intervento risolutivo proposto;
  - Indicazione sull'eventuale realizzazione coordinata con altre criticità;
  - Metodologia di intervento: mediante "intervento diretto", "progetto esecutivo" riferito alla singola criticità, mediante "progetto esecutivo integrato" riferito a più criticità;
  - Stima sommaria del costo d'intervento;
- Nominativo del redattore del PEBA;
- Data del rilevamento.

\_Di seguito è riportata una scheda esemplificativa (non esaustiva) tra le altre del fascicolo schede criticità per chiarire il metodo di restituzione dei dati raccolti e la loro elaborazione.



Comune **REMANZACCO**

localizzazione

**Remanzacco**  
Via Guglielmo Marconi - SS54  
n. 11 -13

ambito scheda

**URBANO** **18**

## STATO DI FATTO



criticità

**1.04\_Percorso con pendenza trasversale superiore a 1%**

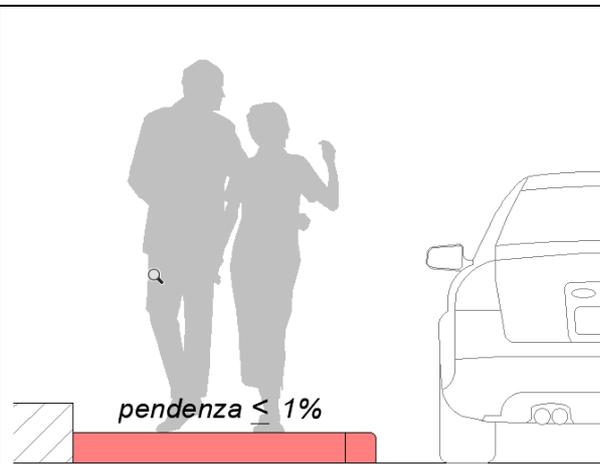
lunghezza: 38,00 m  
larghezza: 1,50 m  
pendenza: 6 % circa

priorità



**MEDIA**

## INTERVENTO PROPOSTO



descrizione dell'intervento

Demolizione di marciapiede (cordonata in pietra, pavimentazione in cubetti di porfido e cunetta in asfalto)  
Rifacimento della pavimentazione del percorso in materiale analogo all'esistente al fine di ottenere una pendenza trasversale costante max 1%, da raccordare a raso e senza discontinuità alle pavimentazioni adiacenti, incluse demolizioni e ripristini.

Lunghezza e larghezza indicate nella descrizione dello stato di fatto.

PROGETTO ESECUTIVO  
PROGETTO ESECUTIVO INTEGRATO

costo stimato  
**€ 8.542,00**

### 3.2 SCHEDE DI SINTESI

\_Il riassunto degli elementi della mappatura del territorio è costituito dalle **schede di sintesi**. Esse sono state raccolte nei **fascicoli delle schede di sintesi**:

**UR 2 AMBITO URBANO SCHEDE DI SINTESI** che contiene, per ogni percorso, la scheda comprendente:

- il riferimento all'ambito urbano;
- il riferimento al percorso oggetto di analisi e la sua localizzazione con l'indicazione del nome delle vie;
- la notazione U (per urbano) e il numero del percorso analizzato;
- la planimetria con individuato il percorso analizzato;
- l'analisi dello stato di fatto, le proposte e le specifiche soluzioni risolutive adottate;
- una legenda;
- la lunghezza del percorso rilevato;
- il numero relativo delle criticità registrate;
- il costo relativo delle criticità registrate.

**ED 2 AMBITO EDILIZIO SCHEDE DI SINTESI** che contiene, per ogni edificio, una scheda per aree pertinenziali esterne e una scheda per gli spazi interni, entrambe comprendenti:

- il riferimento all'ambito edilizio;
- il riferimento all'edificio oggetto di analisi e il suo indirizzo;
- la notazione E (per edilizio), il numero dell'edificio analizzato e il numero 1 per l'area pertinenziale e il numero 2 per gli spazi interni;
- le piante con individuate e numerate le criticità;
- una legenda;
- il numero relativo delle criticità registrate;
- il costo relativo delle criticità registrate.

### 3.3 TAVOLE GRAFICHE

\_In ambito urbano le tavole grafiche riassuntive / esplicative sono le seguenti:

**UR 1 INDIVIDUAZIONE DEI PERCORSI** in scala 1:2000

**UR 1.1 MAPPA DELLE CRITICITA' PARTE EST** in scala 1:1000

**UR 1.2 MAPPA DELLE CRITICITA' PARTE OVEST** in scala 1:1000

La **UR 1 "Individuazione dei percorsi"** è una tavola generale in cui sono riportate le seguenti indicazioni:

- i luoghi di interesse pubblico individuati nella "Fase 1 - Indagine conoscitiva", identificandoli con campiture colorate;
- i punto di interesse sociale segnalati dai cittadini nell'ambito delle indagini preliminari partecipate, identificandoli con un asterisco rosso;
- i percorsi selezionati nella 2<sup>a</sup> fase – Elaborazione definitiva del PEBA, individuandoli con un numerico univoco.

Nella tavola **UR 1.1 "Mappa delle criticità parte est"** e **UR 1.2 "Mappa delle criticità parte ovest"** (tavole di specifica di quella generale) oltre alle indicazioni presenti nella tavola precedente, sono riportate le criticità rilevate individuandole con un codice numerico univoco che e fa riferimento alla specifica "Scheda della criticità".

\_In ambito edilizio la tavola grafica riassuntiva / esplicativa è la seguente:

**ED 1: INDIVIDUAZIONE DEGLI EDIFICI** in scala 1:2000

La **ED 1 "Individuazione degli edifici"** è una tavola in cui sono riportate le seguenti indicazioni:

- gli edifici, selezionati nella 2<sup>a</sup> fase – Elaborazione definitiva del PEBA, identificandoli con un numerico univoco.

### 3.4 ABACO

\_Diverse tipologie di criticità "tipiche" trovano in un Abaco "AB", parte integrante del presente PEBA, i riferimenti normativi, le prescrizioni specifiche e gli schemi esemplificativi. A tale proposito si veda il paragrafo "4.6 Soluzioni progettuali tipo: Abaco" del capitolo "4 Rilievo e mappatura dello stato di fatto e soluzioni prospettate".

### 3.5 RELAZIONE GENERALE

\_La presente relazione "REL" contiene:

- una cartografia di riferimento ed esplicativa;
- la descrizione dell'approccio metodologico, del rilievo e dell'analisi dello stato di fatto;
- la definizione documentale del PEBA;

- i contenuti e la valutazione del rilievo, della mappatura dello stato di fatto e le soluzioni prospettate in ambito urbano e in ambito edilizio;
- il riferimento ad alcune soluzioni progettuali tipo in ambito urbano;
- le stime dei costi delle soluzioni prospettate;
- il riferimento al fascicolo della raccolta delle schede delle criticità e al fascicolo della raccolta delle schede di sintesi;
- un'analisi dei risultati della mappatura del territorio con alcuni raggruppamenti tematici ove opportuno (report conclusivi);
- una programmazione degli interventi elaborata sulla base delle priorità definite (programmazione pluriennale degli interventi).

## 4 RILIEVO E MAPPATURA DELLO STATO DI FATTO E SOLUZIONI PROSPETTATE

### 4.1 SPAZI URBANI ANALIZZATI - AMBITO URBANO

\_In ambito urbano, gli elaborati grafici

PROGETTO PEBA PLANIMETRIA GENERALE, (tavola allegata alla presente relazione),

UR 1: INDIVIDUAZIONE DEI PERCORSI in scala 1:2000

UR 1.1: MAPPA DELLE CRITICITA' PARTE EST in scala 1:1000

UR 1.2: MAPPA DELLE CRITICITA' PARTE OVEST in scala 1:1000

sono il frutto dell'indagine conoscitiva e rappresenta, su base C.T.R., l'inquadramento del territorio comunale con la contestuale definizione dei percorsi.

Più nel dettaglio gli elaborati grafici sintetizzano i percorsi urbani analizzati nell'attività di rilievo puntuale delle criticità.

Nei grafici "Progetto PEBA planimetria generale" (tavola allegata alla presente relazione) e "UR 1 Individuazione dei percorsi" sono rappresentati i percorsi con linee di diverso colore e identificate da numeri.

Nei grafici "UR 1.1 Mappa delle criticità parte est" e "UR 1.2 Mappa delle criticità parte ovest" sono rappresentate le criticità registrate identificate da numeri progressivi e dalla seguente simbologia frutto della loro categorizzazione (a tale proposito si veda il capitolo "**5 Stime dei costi delle soluzioni prospettate**"):

-  **quadrettino** di colore blu, per la criticità **puntuale**, relativa a un singolo elemento non conforme;
-  **linea** di colore blu, per la criticità **lineare**, relativa allo sviluppo continuo per tratti più o meno lunghi dell'elemento non conforme;
-  **tondo** di colore blu, per la criticità **complessa**, relativa alla compresenza in un "punto" di più elementi non conformi "interdipendenti" tra loro la cui modifica necessita di un approccio progettuale necessariamente contemporaneo;
-  **linea rastremata** di colore blu, per la criticità **complessa lineare**, relativa alla compresenza in un tratto più o meno lungo di più elementi non conformi "interdipendenti" tra loro e che necessitano di una contemporanea modifica;
-  **tondo con cerchio concentrico** di colore blu, per la criticità **multipla**, relativa alla compresenza in un' "area circoscritta" di più elementi non conformi "interdipendenti" tra loro la cui complessità e modifica necessita di un approccio progettuale necessariamente contemporaneo.

\_Affinché un servizio a uso pubblico sia efficiente è fondamentale che questo possa essere raggiungibile dai suoi fruitori. Per questo, in relazione alle porzioni di territorio considerate, lo sviluppo della linee costituisce un percorso continuo che mira ad unire i principali servizi e punti ad uso pubblico e comunque di interesse sociale al fine di rafforzare una mobilità pedonale sicura per tutti i cittadini.

\_Come già esposto il rilievo delle criticità presenti in generale non ha riguardato entrambi i lati delle strade ma ha privilegiato prioritariamente un sistema per la mobilità pedonale accessibile efficace la dove possibile.

\_I percorsi urbani analizzati dall'attività di rilievo hanno un'estensione complessiva di circa 1,9 km suddivisi in:

1.1	PERCORSO PRINCIPALE PARTE EST	m	420
1.2	PERCORSO PRINCIPALE PARTE OVEST	m	450
2	PERCORSO STAZIONE	m	340
3	PERCORSO BROILO PEROSA	m	130
4	PERCORSO SCOLASTICO	m	440
5	PERCORSO ALTERNATIVO PRINCIPALE OVEST	m	120
	totale circa	m	1900

## **4.2 VALUTAZIONI SULL'ACCESSIBILITA' DELLO STATO DEI LUOGHI E SOLUZIONI PROSPETTATE - AMBITO URBANO**

\_Il rilievo si è svolto mediante sopralluoghi finalizzati all'esame puntuale delle criticità che interessano i percorsi urbani compresi all'interno degli itinerari di indagine, con l'obiettivo di identificare e descrivere gli elementi e le situazioni che limitano l'accessibilità e la fruizione sicura dello spazio.

\_A seguito della mappatura del territorio di seguito si analizza lo stato dei luoghi per ogni percorso individuato e si evidenziano le possibili situazioni, con riferimento alle "Schede di sintesi".

### **1.1 Percorso Principale Est**

comprendente tratto di via Marconi da incrocio via Marinelli a P.za Paolo Diacono.

#### **\_Descrizione dello Stato dei luoghi**

Il tratto stradale interessato dalla mappatura fa parte della S.S. 54 sulla quale il comune non ha la possibilità di intervenire con modifiche della carreggiata. Essa è a doppio senso di circolazione con tratti estesi di marciapiedi su ambo i lati costituiti da porfido, cordonate in pietra naturale. In alcuni tratti la pavimentazione è realizzata in asfalto e in materiale naturale stabilizzato. Sono presenti pali di illuminazione pubblica, pozzetti e chiusini di impianti a rete in genere.

Sul lato settentrionale si trovano la confluenza delle vie Marinelli, Molino di Sotto.

Sul lato meridionale si trova la confluenza delle vie Dell'Arma Azzurra, via Magretti, via Treppo.

In prossimità della Piazza il marciapiede presenta larghezze molto limitate tali da impedire la percorrenza e l'inversione di marcia. Nella Piazza il percorso pedonale non è definito e comunque è occupato dagli arredi di un esercizio commerciale. Sul lato settentrionale di P.zza Diacono confluisce via Zorutti a senso unico di circolazione.

Sul lato meridionale le larghezze dei marciapiedi sono sufficienti.

L'estremità della pista ciclabile, "l'Ambulatorio Pubblico", il "Volontariato Attivo" e "l'Ufficio Postale" si trovano sul lato settentrionale della strada.

Il "Municipio" si trova sul lato meridionale della strada.

## **Descrizione del Progetto**

Il percorso pedonale potenzialmente accessibile scelto mediante la soluzione delle criticità inizia dall'estremità della pista ciclopedonale lungo la S.S.54 lato settentrionale, prosegue sempre su quel lato, con l'attraversamento di via Molino di Sotto fino in corrispondenza dell'Ufficio Postale. Il PEBA prevede anche l'adeguamento del percorso pedonale per il raggiungimento dell' "Ambulatorio Pubblico" e del centro del "Volontariato Attivo" che si trovano poco prima dell' "Ufficio Postale".

L'Ufficio Postale è collocato lungo un porticato che si può raggiungere con percorsi resi accessibili da entrambe le estremità.

In corrispondenza dell' "Ufficio Postale" il percorso reso accessibile si sposta sul lato meridionale della strada mediante un passaggio pedonale. Questo si sviluppa fino alla P.zza Diacono in corrispondenza del parcheggio lungo via Treppo, attraversando le Vie Magrette e via Treppo.

Il percorso pedonale prosegue lungo il tratto finale meridionale di via Marconi fino all' incrocio con via Treppo con la realizzazione di un nuovo attraversamento pedonale che porta nell'area parcheggio del Municipio.

L'attraversamento pedonale esistente permette di raggiungere la zona settentrionale della piazza e l'ulteriore attraversamento su via Zorutti permette il proseguimento verso via Roma. L'area antistante l'esercizio commerciale sarà definita e confinata permettendo la realizzazione di un percorso pedonale protetto in adiacenza è l' accessibilità del percorso verso le attività commerciali presenti.

### **1.2 Percorso Principale Ovest**

comprendete: via Roma, P.za Missio, via De Gasperi. Tutta questa viabilità è strada statale n.54.

## **Descrizione dello Stato dei luoghi**

Il tratto stradale interessato dalla mappatura fa parte della S.S. 54 sulla quale il comune non ha la possibilità di intervenire con modifiche della carreggiata. Essa è a doppio senso di circolazione da via Roma a P.zza Missio (area semaforo): i marciapiedi su entrambi i lati della strada presentano pavimentazioni in porfido, cordonate in pietra naturale. Sono presenti pali di illuminazione pubblica, pozzetti e chiusini di impianti a rete in genere e in corrispondenza della Chiesa sono presenti degli ostacoli. Sul lato meridionale all'angolo con P.zza Diacono il percorso pedonale è pericoloso per mancanza di visibilità.

In P.zza Missio gli attraversamenti pedonali sono dotati di dispositivi semaforici che permettono il transito da via Roma a via De Gasperi lato settentrionale e alla zona meridionale della piazza dove è presente la "Farmacia".

Via De Gasperi è a doppio senso di circolazione e nel tratto interessato presenta marciapiedi su entrambi i lati costituiti da pavimentazioni in porfido, cordonate in pietra naturale.

Il marciapiede sul lato settentrionale ha larghezze che vanno da circa 135 cm a 100 cm. In esso sono presenti numerose rampe in corrispondenza degli accessi carrai che lo occupa per buona parte lasciando una larghezza percorribile inferiore ai 90 cm. Le recinzioni in diversi punti sono arretrate in corrispondenza dei cancelli di ingresso ai lotti. Specialmente nella zona occidentale i marciapiedi non permettono la rotazione completa di una sedia a ruote.

Sono presenti pali di illuminazione pubblica, pozzetti e chiusini di impianti a rete in genere.

Il marciapiede nel lato meridionale di via De Gasperi presenta larghezze sufficienti solamente nella parte centrale mentre nella parte occidentale, fino alla pista ciclabile, e tra la zona della Farmacia e il Calzolaio il marciapiede ha larghezze insufficienti sia per l'inversione di marcia che, in qualche tratto, anche per il transito in sicurezza di una sedia a ruote.

Il Municipio, la Chiesa, la Farmacia, il calzolaio, la Casa del Formaggio e l'estremità della pista ciclo pedonale si trovano sul lato meridionale della strada. La Biblioteca si trova sul lato settentrionale della strada.

### **Descrizione del Progetto**

Il percorso pedonale potenzialmente accessibile scelto mediante la soluzione delle criticità inizia da via Roma sul suo lato settentrionale proveniente da P.zza Diacono fino a P.zza Missio (area semaforo) con la realizzazione di un nuovo attraversamento pedonale in corrispondenza a vicolo Cooperativa.

Il raggiungimento dell'area pertinenziale alla Chiesa sul lato sud di via Roma è possibile attraverso l'attraversamento stradale esistente in prossimità del campanile.

Nel tratto di P.zza Missio (area semaforo) il percorso prosegue lungo l'attraversamento pedonale esistente all'inizio dell'area di parcheggio dove è prevista una rampa autoportante in acciaio che consente l'accesso al porticato esistente in prossimità dell'ingresso alla Biblioteca.

Per l'attraversamento della P.zza Missio si utilizzano i percorsi pedonali esistenti dotati di dispositivi semaforici. L'assetto dei percorsi esistenti in Piazza consentono anche il raggiungimento della zona meridionale dove si trova la "Farmacia" e dove si prevede il riassetto della pavimentazione.

Il percorso pedonale prosegue lungo via De Gasperi sul suo lato settentrionale per un primo tratto perché nella seconda parte della strada, dal punto in corrispondenza di via Percoro a via Sringher, la larghezza insufficiente del marciapiede per tratti maggiori di 10 m di lunghezza non permette l'inversione di marcia di una sedia a ruote.

In corrispondenza del civico n.8, per un tratto di marciapiede lungo 11,40 m, vi è impossibilità di realizzare uno spazio per l'inversione di marcia ogni 10 m da parte di persone su sedie a ruote a causa delle caratteristiche del contesto per la presenza di recinzioni sul lato della proprietà privata e del ciglio strada statale sul lato viabilità. Ciononostante nell'ambito della ricerca di soluzioni possibili al raggiungimento del punto di attraversamento del percorso ipotizzato in ambito urbano si tollera la percorribilità in questo breve tratto di marciapiede nell'ottica di un accomodamento ragionevole della norma.

Questo comporta la realizzazione di un nuovo attraversamento pedonale sulla S.S. 54 in prossimità del civico 16 sul lato nord e di via Percoto sul lato sud di Via De Gasperi dove i marciapiedi hanno larghezza sufficiente. Da qui può essere raggiunto l'edificio dove ha sede attualmente il "Calzolaio" percorrendo il marciapiede in direzione est.

Per il raggiungimento della pista ciclabile verso ovest, parte del percorso risulta comunque "condizionato". Cioè l'adattamento comporta comunque di fatto l'impedita inversione di marcia per una sedia a ruote per tratti maggiori di 10 m ameno di accedere liberamente alla proprietà privata. In particolare il raggiungimento della "Casa del Formaggio" e della pista ciclo pedonale è possibile solamente occupando parte della proprietà

privata a ridosso di un paio di cancellata scorrevoli (civici n.31 e n.33) e, nella parte finale, utilizzando l'area del parcheggio privato dell'esercizio commerciale.

Un aggravio della percorribilità questo lato è dato dal tratto che va dal civico n.31 al civico n.33 dove il marciapiede lungo 15 m con larghezza di 1 m, non permette l'inversione di marcia ogni 10 m da parte di persone su sedie a ruote a causa delle caratteristiche del contesto per la presenza di recinzioni sul lato della proprietà privata e del ciglio strada statale sul lato viabilità. Ciononostante, anche in questo caso, nell'ambito della ricerca di soluzioni possibili al raggiungimento dell'estremità occidentale del percorso ipotizzato in ambito urbano si tollera la percorribilità in questo breve tratto di marciapiede nell'ottica di un accomodamento ragionevole della norma.

In ogni caso in questi tratti la percorrenza pedonale non risulta "accessibile".

Una soluzione possibile, che comunque il PEBA non può considerare nel suo progetto, sarebbe quella di demolire il muro di recinzione e l'aiuola prospiciente alla strada pertinente alla "Casa del Formaggio" definendo percorsi e parcheggi.

Per il raggiungimento della pista ciclopedonale il PEBA ha ipotizzato anche un percorso alternativo utilizzando via Stringher dall'estremità occidentale di via Ristori e modificando la recinzione esistente della "Casa Cantoniera" in prossimità dell'incrocio con la S.S. 54. Questo percorso alternativo è stato identificato dal PEBA con il n° 5.

## **2 Percorso Stazione**

Comprende: P.zza Missio, tratto di via Picco, via della Stazione.

### **Descrizione dello Stato dei luoghi**

Via Picco: il tratto di via Picco da P.zza Missio all'incrocio con via della Stazione è a doppio senso di circolazione e i marciapiedi non sono accessibili lungo il lato orientale mentre quelli lungo il lato occidentale sono pressoché agevoli ma non del tutto accessibili per la presenza di pali della luce e altri ostacoli.

I marciapiedi presentano pavimentazioni in porfido, cordonate in pietra naturale, cunette in mattonelle d'asfalto.

Nel tratto iniziale di via Picco, nella zona prossima alla confluenza con piazza Missio, è presente un attraversamento pedonale pericoloso che si estende su tutta la carreggiata stradale che collega il piazzale della Chiesa con via De Gasperi sul lato meridionale. Proseguendo lungo via Picco verso sud non sono presenti altri attraversamenti pedonali che consentano di raggiungere alcuni esercizi commerciali di interesse locale molto frequentati dalle persone residenti come ad esempio "La Matita".

Via della Stazione: La strada è attualmente a doppio senso di circolazione. Il marciapiede ha larghezze che vanno da 70 cm a 20 cm sul lato meridionale e larghezze che vanno da 100 cm a 80 cm sul lato settentrionale. I marciapiedi sono inaccessibili su entrambi i lati della strada per larghezze ricorrenti inferiori ai 90 cm ed è impedito il cambio di direzione su tutta la lunghezza. I marciapiedi presentano cordonate interne in pietra piacentina, pavimentazione in cubetti di porfido e non presentano delimitazione verso l'esterno (passi carrai e pedonali di proprietà privata). La larghezza netta della viabilità carraia, da cordonata a cordonata, va

da circa 5,10 m a 4,60 m comprensivi di cunette, che sono in mattonelle di asfalto di larghezza 20 cm.

Sui marciapiedi sono presenti pali di illuminazione pubblica, pozzetti e chiusini di impianti a rete in genere.

Le prese della fognatura comunale sono generalmente costituite da bocche di lupo nella cordona.

La strada risulta già ora di difficile percorrenza al verificarsi del transito di due mezzi provenienti da sensi opposti. Essa è utilizzata da automobili e cicli ed è molto frequentata da pedoni che utilizzano la stazione ferroviaria durante tutto l'arco della giornata con maggiore intensità durante le ore "di punta".

Piazzale Stazione: la zona stradale prossima alla Stazione vede la confluenza di via della Stazione da nord est da sud, di via C. Percoto da nord e di via Blaceo da ovest. Nella zona occidentale è presente un parcheggio pubblico, delimitato da un marciapiede lungo il suo lato orientale avente larghezza di 100 cm. Sul lato orientale dello slargo di via della Stazione il marciapiede ha una larghezza inferiore a 80 cm. A ridosso dell'edificio ferroviario, a sud del parcheggio, non c'è il marciapiede.

In corrispondenza della confluenza di via Blaceo è presente un attraversamento pedonale, non presente invece nella confluenza con via C. Percoto.

### **Descrizione del Progetto**

Il percorso pedonale potenzialmente accessibile scelto mediante la soluzione delle criticità inizia da P.zza Missio fino al parcheggio antistante la "Stazione Ferroviaria". Da via Roma, lato settentrionale, si raggiunge il piazzale antistante la Chiesa per mezzo dell'esistente attraversamento pedonale. Il percorso prosegue verso via Picco lungo il suo lato occidentale. Per il suo raggiungimento si prevede il rifacimento dell'attraversamento pedonale in prossimità di piazza Missio, con la creazione di un'isola spartitraffico pedonale "salvagente" centrale di raccordo tra le due corsie, con cambio di direzione centrale in zona "protetta". Il percorso pedonale risulta così costituito da due tratti di lunghezza contenuta e facilmente superabili.

Nella zona centrale di via Picco, lungo il lato orientale, si trovano egli esercizi commerciali maggiormente frequentati. L'elevato dislivello delle soglie d'ingresso, gli spazi contenuti in relazione alla collocazione degli ingressi, il loro posizionamento e le caratteristiche geometriche dei marciapiedi non permettono la contemporanea realizzazione di rampe longitudinali sul marciapiede e l'attraversamento pedonale per il collegamento con il lato opposto della strada. Per risolvere questa criticità multipla, è proposta la realizzazione di nuovo attraversamento pedonale in zona intermedia, con la creazione di un dosso su tutta la larghezza della strada, che permette l'attraversamento della stessa mantenendo la quota dei marciapiedi. Tale soluzione proteggere il transito dei pedoni, contribuisce a richiamare l'attenzione dei conducenti dei veicoli in transito e permettere la realizzazione di rampe longitudinali sul marciapiede orientale in spazi contenuti in relazione alla collocazione degli ingressi ai negozi.

In via della Stazione, vista la contemporanea percorrenza pedonale, ciclistica e automobilistica a doppio senso di circolazione, gli spazi disponibili risultano assolutamente inadeguati. Anche scegliendo di aumentare la larghezza dei marciapiedi in un solo lato, la larghezza della strada si ridurrebbe notevolmente impedendo il doppio senso di circolazione. Pertanto è ipotizzata una viabilità veicolare a senso unico di circolazione in modo coordinato con via Caterina Percoto, già strada a senso unico e il modesto innalzamento della quota pavimentale fino a quella prossima dei cortili latitanti. L'intervento consisterebbe nel rialzo della

pavimentazione stradale fino alla quota prossima a quella degli attuali marciapiedi per tutto il tratto stradale che va dalla confluenza di via C. Percoto verso ovest fino alla strettoia in prossimità dell'incrocio con via A. Picco. Si ipotizza di realizzare la pavimentazione a raso portando il percorso privilegiato per pedoni sul lato settentrionale pavimentandolo in porfido, delimitato da cordonata in pietra e binderi di porfido. Il resto della strada sul lato meridionale potrà essere pavimentato in asfalto. Conseguentemente si ipotizza anche di limitare la velocità di percorrenza veicolare a 5 km/h. Le acque meteoriche potranno essere convogliate al centro della strada dove potrà essere disposta una caditoia longitudinale. Questa soluzione permetterebbe anche l'agevole accesso alle proprietà private senza rampe.

Per garantire il collegamento pedonale all'area parcheggio antistante la stazione è prevista la realizzazione di un nuovo attraversamento pedonale all'incrocio di via C. Percoto e l'allargamento del marciapiede settentrionale di via Blaceo nel tratto iniziale fino all'altezza dell'attraversamento pedonale esistente.

Per permettere l'inversione di marcia anche sul marciapiede del lato sud di via Blaceo, è previsto l'innalzamento della pavimentazione stradale con la creazione di un dosso in corrispondenza dell'attraversamento pedonale esistente.

Infine, per il raggiungimento dell'area pertinenziale alla "Stazione", è previsto l'allargamento del marciapiede e la creazione di una rampa per il superamento del dislivello con il parcheggio.

### **3 Percorso Broilo Perosa**

Comprende: via Vicolo Cooperativa.

#### **Descrizione dello Stato dei luoghi**

Vicolo Cooperativa è a doppio senso di circolazione con origine da via Roma. Il percorso pedonale permette di raggiungere l'area del parcheggio del "Centro di Aggregazione Giovanile" e della Scuola Materna.

Nel tratto iniziale della strada il marciapiede sul lato orientale presenta pavimentazione in porfido e cordonata in pietra naturale, con larghezze che variano da 125 a 18 cm circa. Non è garantita né la percorrenza da parte di sedie su tutto il percorso né l'inversione di marcia ogni 10 m.

Sono presenti pali di illuminazione pubblica, pozzetti e chiusini di impianti a rete in genere.

Gran parte della strada è priva di marciapiede. Sono presenti accessi carrai e muretti di recinzione. Nella zona interna si trova il grande parcheggio pubblico.

#### **Descrizione del Progetto**

Il percorso pedonale potenzialmente accessibile, scelto mediante la soluzione delle criticità, si sviluppa su tutto il lato settentrionale di vicolo Cooperativa, da via Roma fino alla rampa presente a ridosso dell'area pertinenziale del "Centro di Aggregazione Giovanile", collocata sul lato nord del parcheggio.

Da qui il percorso pedonale accessibile si sviluppa verso nord interessando l'area del Broilo.

Nel parcheggio esistente è prevista la manutenzione di uno stallo per persone disabili.

### **4 Percorso Scolastico**

Comprende: via Matteotti, via Ristori, via Stringher parte nord.

## **Descrizione dello Stato dei luoghi**

Via Matteotti: il tratto di via Matteotti da piazza Missio fino all'incrocio con via Ristori è a doppio senso di circolazione. I marciapiedi su entrambi i lati della strada presentano pavimentazioni in porfido e cordonate in pietra naturale. Lungo il lato occidentale sono presenti parcheggi in linea. Il marciapiede sul lato orientale non è del tutto accessibile perché larghezza non garantisce l'inversione di marcia di una sedia a ruote ogni 10 m. Sono presenti pali di illuminazione pubblica, pozzetti e chiusini di impianti a rete in genere ostacoli di arredo urbano.

La Scuola Materna e l'area di sosta dei mezzi pubblici si trovano sul lato orientale di via Matteotti.

In prossimità dell'area di sosta dei mezzi pubblici è presenza l'attraversamento pedonale con isola centrale che permette di raggiungere il marciapiede occidentale di via Matteotti.

Via Ristori: la strada si sviluppa dall'incrocio con via Matteotti all'incrocio con via Stringher con una lunghezza complessiva di circa 250 m, e attualmente è a doppio senso di circolazione. La strada risulta già ora di difficile percorrenza al verificarsi del transito di due mezzi provenienti da sensi opposti.

Il marciapiede sul lato meridionale ha larghezze che vanno da 85 a 100 cm circa e allargamenti distanti l'uno dall'altro più di 10 m, pertanto risulta impedita l'inversione di marcia per una sedia a ruote ogni 10 m.

A fianco del marciapiede, tra un allargamento e l'altro, sono presenti tratti di parcheggi. Sull'altro lato della strada il marciapiede ha larghezze prossime ai 20 cm.

Su tutta la lunghezza della strada i marciapiedi presentano cordonate interne in pietra piacentina pavimentazione in cubetti di porfido e non presentano delimitazione verso l'esterno (passi carrai e pedonali di proprietà privata) in corrispondenza dei quali la pendenza trasversale non è conforme.

Sui marciapiedi sono presenti pali di illuminazione pubblica, pozzetti e chiusini di impianti a rete in genere.

Le prese della fognatura comunale sono generalmente costituite da griglie collocate in prossimità delle cordonate.

La larghezza netta della carreggiata, da cordonata a cordonata compreso le cunette in mattonelle di asfalto di larghezza 20 cm, va da 500 a 490 cm circa.

L'incrocio con via Stringher risulta problematico perché i conducenti dei veicoli provenienti da via Ristori prestano scarsa attenzione ai pedoni provenienti da nord in quanto normalmente concentrati sui veicoli che sopraggiungono da sinistra, ossia dal tratto di via Stringher a senso unico verso la SS 54.

Via Stringher parte nord: è il tratto di via Stringher che va dall'incrocio con via Ristori verso nord fino all'area dei parcheggi pertinenziale al complesso scolastico.

## **Descrizione del Progetto**

Il percorso pedonale potenzialmente accessibile scelto mediante la soluzione delle criticità inizia da P.zza Missio e si sviluppa su via Matteotti fino all'area di sosta dei mezzi pubblici lungo il lato orientale. Si prevede l'adeguamento del percorso pedonale fino al raggiungimento del marciapiede limitrofo alla Scuola Materna, lungo il quale è tollerata la larghezza esistente per la presenza della recinzione, anche se per tratti maggiori di 10 m.

Utilizzando l'attraversamento pedonale esistente con l'adeguamento dell'isola centrale il percorso pedonale prosegue sul lato occidentale di via Matteotti fino all'incrocio con via Ristori.

Lungo via Ristori la percorrenza è condizionata all'allargamento dei marciapiedi, al restringimento della carreggiata e all'istituzione di un unico senso di circolazione veicolare.

Lungo via Ristori l'allargamento del marciapiede sul lato meridionale e conseguente spostamento dei parcheggi, comporta il restringimento della viabilità carraia portandola a senso unico di circolazione.

All'estremità occidentale di via Ristori il percorso attraversa la strada portandosi sul suo lato settentrionale in corrispondenza di via Stringher. La realizzazione dell'attraversamento pedonale è condizionato all'adeguamento del marciapiede lato sud di via Ristori e all'istituzione di un unico senso di circolazione veicolare sulla stessa (da ovest verso est) e alla percorrenza dell'eventuale scuolabus proveniente da via Stringher lato sud in prosecuzione verso via Stringher lato nord.

Il percorso pedonale prosegue verso nord per un tratto sul lato orientale di via Stringher e successivamente mediante l'attraversamento stradale si conclude nell'area parcheggio pertinenziale al complesso Scolastico.

## **5 Percorso Alternativo Principale Ovest**

Comprende via Stringher tratto sud, e tratto limitato di via De Gasperi in prossimità della pista ciclabile.

### **Descrizione dello Stato dei luoghi**

Per il raggiungimento della pista ciclopedonale nella sua estremità a ovest dell'abitato di Remanzacco il PEBA ipotizza un percorso alternativo a quello "Principale Ovest" utilizzando via Stringher dall'estremità occidentale di via Ristori.

Il tratto sud di via Stringher dalla S.S.54 via De Gasperi all'incrocio con via Ristori è senso unico di circolazione con direzione da sud a nord.

In questo tratto stradale il marciapiede è presente solo sul lato orientale. Esso è costituito da pavimentazione in cubetti di porfido cordonate in pietra piacentina ed è interrotto in alcuni tratti da passi carrai e pedonali di proprietà privata. Il marciapiede ha una larghezza di 100 cm circa che non garantisce l'inversione di marcia di una sedia a ruote ogni 10 m. La larghezza complessiva della strada, compreso il marciapiede è di 555 cm circa. In corrispondenza dell'incrocio con la S.S. 54 il marciapiede confluisce su questa strada collegandosi al suo marciapiede. Sul lato opposto, a ovest dell'incrocio, il marciapiede presente sul lato nord della S.S. 54 presenta una larghezza di circa 90 cm. L'area edificata nell'angolo nordovest dell'incrocio è occupata dalla "Casa Cantoniera" il cui recinto prospiciente le strade pubbliche è in muratura intonacata.

Di fronte all'incrocio si trova la "Casa del Formaggio".

Di fronte alla "Casa cantoniera" si trova l'estremità della pista ciclabile in corrispondenza della confluenza di via Zorutti, a sua volta costeggiante la "Casa del Formaggio".

### **Descrizione del progetto**

Il percorso pedonale potenzialmente accessibile scelto mediante la soluzione delle criticità inizia dall'incrocio con via Ristori fino all'estremità della pista ciclabile al di là della S.S 54 via de Gasperi.

Si prevede il mantenimento del tratto stradale di via Stringher a senso unico di circolazione e l'allargamento del marciapiede lungo il sul suo lato orientale con il restringimento della carreggiata fino a 400 cm circa.

Per permettere la continuità del percorso pedonale e il raggiungimento della pista ciclopedonale", posta sul

lato opposto della “Casa del Formaggio” rispetto a via Zorutti, e della “Casa del Formaggio”, in corrispondenza dell’incrocio si prevede l’attraversamento sia di via Stringher, a lato della “Casa Cantoniera”, che della S.S. 54, di fronte alla “Casa Cantoniera”.

In relazione alla conformazione planimetria delle strade e dei marciapiedi tra i due attraversamenti pedonali, sull’angolo sud-ovest dell’incrocio tra via Stringher e la SS 54 via De Gasperi, è necessario l’allargamento del marciapiede e l’arretramento del recinto/muro di sostegno della “Casa Cantoniera” attraverso la demolizione e ricostruzione di tali manufatti nella nuova posizione, e il rifacimento del marciapiede sul lato settentrionale di detto incrocio, oltre ad altre opere complementari edili e impiantistiche.

La previsione sopra descritta è condizionata alla realizzazione di opere su terreno di altra proprietà per l’attraversamento su S.S.54 via De Gasperi.

### 4.3 SPAZI EDILIZI ANALIZZATI - AMBITO EDILIZIO

\_In ambito edilizio, gli elaborati grafici

PROGETTO PEBA PLANIMETRIA GENERALE, (tavola allegata alla presente relazione),

ED 1: INDIVIDUAZIONE DEGLI EDIFICI in scala 1:2000

sono il frutto dell’indagine conoscitiva e rappresenta, su base C.T.R., l’inquadramento del territorio comunale con la contestuale definizione degli edifici.

Più nel dettaglio in ambito edilizio le “**SCHEDE DI SINTESI**”, elaborate per le “**AREE PERTINENZIALI**” che per gli “**EDIFICI**” in senso stretto, sintetizzano il rilievo delle criticità. In queste schede “riassuntive” sono rappresentate le criticità rilevate identificate da numeri progressivi e dalla seguente simbologia frutto della loro categorizzazione (a tale proposito si veda il capitolo “**5 Stime dei costi delle soluzioni prospettate**”):

-  **quadrettino** di colore arancione, per la criticità **puntuale**, relativa a un singolo elemento non conforme;
-  **tondo** di colore arancione, per la criticità **complessa**, relativa alla compresenza in un “punto” di più elementi non conformi “interdipendenti” tra loro la cui modifica necessita di un approccio progettuale necessariamente contemporaneo;
-  **tondo con cerchio concentrico** di colore arancione, per la criticità **multipla**, relativa alla compresenza in un’ “area circoscritta” di più elementi non conformi “interdipendenti” tra loro la cui complessità e modifica necessita di un approccio progettuale necessariamente contemporaneo.
-  **linea** di colore arancione, per la criticità **estesa**, relativa allo sviluppo continuo per tratti più o meno lunghi dell’elemento non conforme.

\_Affinché un locale di uso pubblico sia efficiente è fondamentale che questo possa essere utilizzato dai suoi fruitori in relazione all’attività che in esso si svolge. Per questo, in relazione al grado di utilizzabilità previsto dall’amministrazione comunale, le ipotesi di adeguamento mirano a rendere accessibili i principali edifici pubblici al fine di rafforzare una mobilità pedonale sicura per tutti i cittadini.

\_Gli edifici analizzati dall'attività di rilievo sono i seguenti:

- 1 AMBULATORI PUBBLICI E VOLONTARIATO ATTIVO
- 2 PALESTRA
- 3 SCUOLA MEDIA E PARCHEGGIO SUD CENTRO SCOLASTICO E SPORTIVO
- 4 SCUOLA ELEMENTARE E PARCHEGGIO EST CENTRO SCOLASTICO E SPORTIVO
- 5 AUDITORIUM E PARCHEGGIO NORD CENTRO SCOLASTICO E SPORTIVO
- 6 MENSA
- 7 BROILO PEROSA E CENTRO AGGREGAZIONE GIOVANILE
- 8 SCUOLA MATERNA
- 9 BIBLIOTECA
- 10 MUNICIPIO E PARCHEGGIO IN PIAZZA

#### **4.4 VALUTAZIONI SULL'ACCESSIBILITA' DELLO STATO DEI LUOGHI E SOLUZIONI PROSPETTATE - AMBITO EDILIZIO**

\_Il rilievo si è svolto mediante sopralluoghi finalizzati all'esame puntuale delle criticità che interessano gli edifici individuati all'inizio della "Fase 2 - elaborazione definitiva del PEBA", con l'obiettivo di identificare e descrivere gli elementi e le situazioni che limitano l'accessibilità e la fruizione sicura dello spazio.

\_A seguito della mappatura del territorio di seguito si analizza sommariamente lo stato dei luoghi per ogni edificio individuato e si evidenziano altrettanto sommariamente le possibili situazioni, con riferimento alle "Schede di sintesi".

##### **1 AMBULATORI PUBBLICI E VOLONTARIATO ATTIVO**

in via Guglielmo Marconi n. 21

##### **\_Descrizione dello Stato dei luoghi**

Il percorso da via Marconi fino all'ingresso dei locali analizzati, non è accessibile per pendenze e per dislivelli eccessivi.

All'interno le criticità ricorrenti riguardano i servizi igienici in relazione generalmente alle dotazioni, all'utilizzo in modo improprio del locale e all'altezza troppo elevata dell'infisso.

##### **\_Descrizione del progetto**

All'esterno si prevede soprattutto un intervento multiplo nella zona dei parcheggi.

All'interno dell'edificio si prevede l'adeguamento dei servizi igienici con le dotazioni conformi e l'installazione di attuatore elettrico per l'apertura di un serramento.

## **2 PALESTRA**

in via Stringher n. 11

### **\_Descrizione dello Stato dei luoghi**

Il percorso dal parcheggio nord all'ingresso posteriore, verso nord, della struttura analizzata non è accessibile per la presenza di dislivelli eccessivi.

All'interno le criticità ricorrenti riguardano i servizi igienici in relazione generalmente alle dotazioni e la presenza di un dislivello in corrispondenza di una porta.

### **\_Descrizione del progetto**

All'esterno si prevede soprattutto la realizzazione di rampe esterne.

All'interno dell'edificio si adeguano soprattutto i servizi igienici e si dota una porta di uno spazio antistante con rampa di raccordo.

## **3 SCUOLA MEDIA E PARCHEGGIO SUD CENTRO SCOLASTICO E SPORTIVO**

in via Matteotti n. 12

### **\_Descrizione dello Stato dei luoghi**

Il percorso dal parcheggio ovest all'ingresso anteriore, verso sud, e alle singole aule della struttura analizzata non è accessibile per la presenza generalmente di pendenze e dislivelli eccessivi e mancanza di spazi di inversione di marcia.

All'interno le criticità ricorrenti riguardano generalmente le porte esterne prive di zoccolatura inferiore.

### **\_Descrizione del progetto**

All'esterno si prevede soprattutto la realizzazione di nuove pavimentazioni perimetrali e di accesso dalla zona parcheggio, e la manutenzione del parcheggio per le persone disabili.

All'interno dell'edificio si adeguano soprattutto le porte esterne.

## **4 SCUOLA ELEMENTARE E PARCHEGGIO EST CENTRO SCOLASTICO E SPORTIVO**

in via Stringher n. 11

### **\_Descrizione dello Stato dei luoghi**

Il percorso dal parcheggio est, prospiciente a via Stringher, all'ingresso anteriore, verso est, della struttura analizzata non è accessibile per la presenza generalmente di pendenze e dislivelli eccessivi e mancanza di attraversamenti pedonali.

All'interno le criticità ricorrenti riguardano generalmente le porte esterne prive di zoccolatura inferiore e i servizi igienici. Questi sono suddivisi in due blocchi di due wc ciascuno. Uno è dislocato in prossimità del vano scale ed uno sotto la gradonata dell'auditorium, raggiungibile da un corridoio immediatamente vicino all'ingresso.

I wc prossimi al vano scale non possono essere resi "accessibile" a causa delle loro limitate dimensioni.

Il vano scale non è stato considerato nella mappatura perché l'amministrazione ritiene di non utilizzarlo ai fini dell'attività scolastica.

## **Descrizione del progetto**

All'esterno si prevede soprattutto la realizzazione di nuove pavimentazioni perimetrali, la modifica di marciapiedi e attraversamenti pedonali nella zona parcheggio.

All'interno dell'edificio si adeguano soprattutto le porte esterne.

Considerando la dotazione minima di servizi igienici per gli alunni e per il personale docente, non docente e di servizio, si ritiene necessario mantenere i quattro wc suddivisi in due blocchi servizi. I locali wc vicino all'ingresso principale necessitano di una completa manutenzione straordinaria che però sarà prevista dall'amministrazione comunale in occasione di altri lavori interni per renderli accessibili, che riguarderanno: la possibilità dell'inversione / svolta per una sedia su ruote tra i due disimpegni interni e la possibilità di transitare agevolmente attraverso le porte dei locali wc. La prima criticità sarà di tipo complesso dato che per essere risolta vi è la necessità di agire su due componenti, a loro volta intrinsecamente non conformi: l'inversione del senso di apertura della porta esterna verso il corridoio e la rimozione della porta con spalletta tra i due disimpegni interni. Le seconde criticità puntuali riguarderanno l'allargamento delle opere dei vani wc.

## **5 AUDITORIUM E PARCHEGGIO NORD CENTRO SCOLASTICO E SPORTIVO**

in via Stringher n. 11

### **Descrizione dello Stato dei luoghi**

Il percorso dal parcheggio est, prospiciente a via Stringher, all'ingresso anteriore, verso est, della struttura analizzata non è accessibile per la presenza di una rampa senza uno spazio piano antistante la porta d'ingresso. L'accesso posteriore, che è considerato quello principale, è comune a quello della palestra, analizzato precedentemente.

All'interno le criticità riguardano le porte esterne prive di zoccolatura inferiore e il percorso di accesso dall'atrio all'aula gradonata dove è presente una rampa con pendenza del 10% e priva di spazi piani antistanti.

### **Descrizione del progetto**

All'esterno si prevede di dotare la rampa fronte strada di uno spazio piano di 150 cm anteriormente la porta rifacendo la pavimentazione esterna.

All'interno dell'edificio si adeguano le porte esterne e il percorso di accesso dall'atrio all'aula gradonata.

Per quest'ultimo la soluzione potrebbe essere quella di demolire e rifare la rampa più arretrata invadendo lo spazio interno all'auditorium. Questo implicherebbe un certo aggravio delle condizioni funzionali e di sicurezza. La soluzione più consona appare è quella di rimuovere la rampa, spostare la porta via di fuga in posizione più avanzata sul varco di ingresso all'auditorium, realizzare un piano nello spazio già occupato dalla rampa, complanare con il pavimento dell'auditorium, e realizzare una nuova rampa adiacente alla parete curvilinea avente pendenze adeguate (< dell'8% preferibile <5%) con spazio di svolta alla estremità superiore.

## **6 MENSA**

in via Stringher n. 11

### **Descrizione dello Stato dei luoghi**

Il percorso prospiciente a via Strungher per l'ingresso alla struttura analizzata non è accessibile per la presenza di dislivelli.

All'interno le criticità riguardano le porte esterne prive di zoccolatura inferiore.

### **Descrizione del progetto**

All'esterno si prevede di realizzare marciapiedi rialzati con rampe in corrispondenza degli accessi.

All'interno dell'edificio si adeguano le porte esterne.

## **7 BROILO PEROSA E CENTRO AGGREGAZIONE GIOVANILE**

in vicolo Cooperativa

### **Descrizione dello Stato dei luoghi**

All'interno il servizio igienico accessibile è utilizzato in modo improprio anche come ripostiglio.

### **Descrizione del progetto**

All'interno dell'edificio si prevede lo sgombero del materiale depositato nel servizio igienico accessibile.

## **8 SCUOLA MATERNA**

in via Giacomo Matteotti n. 5

### **Descrizione dello Stato dei luoghi**

All'interno le criticità riguardano gli spazi antistanti la porta e la segnaletica tattilopiantare all'inizio e alla fine di una rampa, la mancanza di dotazioni, l'altezza troppo elevata di un infisso, la mancanza di segnaletica e l'utilizzato in modo improprio come ripostiglio nei bagni accessibili.

### **Descrizione del progetto**

All'interno dell'edificio si prevede la dotazione di procedure, la dotazione di tattilo-plantari, l'adeguamento delle dotazioni e segnaletica nel bagno per persone disabili, l'installazione di attuatore elettrico per l'apertura di un serramento e lo sgombero del materiale depositato in un servizio igienico accessibile.

## **9 BIBLIOTECA**

in via Roma n. 44

### **Descrizione dello Stato dei luoghi**

All'interno le criticità riguardano la mancanza di segnaletica tattilo-plantare per orientamento non presente, i gradini privi di marca gradino e bottoniera dell'ascensore priva di numerazione in rilievo e testo in braille.

### **Descrizione del progetto**

All'interno dell'edificio si prevede la dotazione di segnaletica tattilo-plantare per orientamento nell'atrio d'ingresso al piano terra, di marca gradino all'inizio e alla fine delle rampe e di bottoniera dell'ascensore con numerazione in rilievo e testo in braille.

## **10 MUNICIPIO E PARCHEGGIO IN PIAZZA**

in piazza Paolo Diacono n. 16

### **Descrizione dello Stato dei luoghi**

All'esterno il percorso per il raggiungimento della rampa di accesso alla struttura oggetto di analisi ha pendenze non conformi dovute a un passo carraio.

All'interno le criticità riguardano la mancanza di spazio antistante e retrostante la porta d'ingresso principale, di segnaletica tattilo-plantare all'inizio e alla fine delle rampe e di fasce antisdrucchio nei gradini.

Nel piano rialzato due servizi igienici e nel primo piano un servizio igienico non sono accessibile

Al primo piano un locale utilizzato anche dal pubblico contiene arredi che impediscono un adeguato uso degli spazi.

### **Descrizione del progetto**

All'esterno si prevede il rifacimento del tratto di percorso a livello con marciapiede esistente e la realizzazione di una rampa per l'passo carraio avanzata sulla pavimentazione in asfalto, il rifacimento della segnaletica orizzontale per parcheggio disabili.

All'interno dell'edificio si prevede la completa rimozione della bussola interna d'ingresso, la posa di tattilo-plantari all'inizio e alla fine delle rampe di scale, la dotazione dei gradini di fasce antisdrucchio.

Per quanto riguarda l'utilizzo dei servizi igienici è prevista la dotazione di segnaletica per il raggiungimento e il riconoscimento del servizio accessibile su ogni piano.

Si prevede la riorganizzazione, rimozione, spostamento degli arredi che impediscono o ostacolano l'uso del vano centrale al primo piano.

## **4.5 CONSIDERAZIONI SULL'ORIENTAMENTO**

Come sottolineato all'inizio della trattazione, attraverso la "partecipazione" i cittadini hanno indirizzato il Comune nelle scelte ritenute maggiormente necessarie e "per intervenire rimuovendo gli ostacoli che si frappongono tra un luogo, un ambiente, un servizio e la sua piena fruizione." Per questo il presente PEBA ha teso a dare risposta primariamente alle esigenze emerse finalizzata all'eliminazione delle barriere architettoniche soprattutto fisiche e solamente in parte a quelle di tipo sensoriale. Ciononostante, come già descritto nel capitolo "Approccio metodologico" il PEBA è concepito e strutturato in modo da essere pienamente e progressivamente implementato nel tempo e da chiunque, senza particolari dotazioni strumentali e informatiche, a servizio dell'amministrazione pubblica e dei cittadini, per "mappare" ulteriormente i luoghi in relazione alle sensibilità, priorità ed esigenze, e programmare altre soluzioni alle diverse criticità

emergenti. Le disabilità per una persona, infatti, non sono una sua caratteristica intrinseca ma sono tali in relazione all'ambiente circostante. Le criticità quindi, potenzialmente infinite, emergono anche e soprattutto all'emergere delle specifiche esigenze. Sta all'amministrazione pubblica far emergere le necessità e cogliere le esigenze dei cittadini attraverso un periodico e continuo processo partecipativo.

\_E' bene comunque esporre alcune considerazioni sull' "orientamento" sia per informare le scelte fatte nel presente PEBA, sia in vista di future implementazioni dello strumento e per orientare la progettazione esecutiva.

Gli accorgimenti volti a dare la possibilità di leggere lo spazio e di scegliere che percorso compiere in base alle proprie personali esigenze e capacità sono vantaggiose soprattutto alle persone con disabilità cognitiva e sensoriale. Ciononostante una segnaletica semplice con contrasto cromatico e/o tattile, atto a migliorarne la leggibilità e riconoscibilità delle informazioni, può indubbiamente facilitare tutti nell'individuazione dei luoghi.

Nel presente PEBA, sia in ambito urbano che edilizio, sono state adottate soluzioni soprattutto per migliorare l'orientamento delle persone non vedenti e ipovedenti. Laddove risulta necessario introdurre elementi aggiuntivi rispetto alle guide naturali trova spazio l'introduzione di guide artificiali codificate, ossia i sistemi tattilo-plantari. Sulla base dell'analisi svolta si prevede la posa di segnali tattilo-plantari ad esempio in tutti gli attraversamenti pedonali.

L'Istituto Nazionale per la Mobilità Autonoma di Ciechi ed Ipovedenti (I.N.M.A.C.I.) ha predisposto delle Linee Guida per la progettazione dei percorsi ai quali si rimanda per specifiche applicazioni.

Si specifica inoltre che ai sensi del D.M.236/89 art. 4.2.1 e dell'art.4.1 delle Linee Guida I.N.M.A.C.I. in ambito urbano la segnalazione tattile posta in ambiente esterno non è necessaria per pendenze inferiori al 5%, mentre è indicata la necessità della variazione cromatica.

#### **4.6 SOLUZIONI PROGETTUALI TIPO: ABACO**

\_Un elemento può essere definito accessibile se rispetta i parametri previsti dalla normativa nazionale vigente, ma altrettanto importante è che esso sia fruibile. Per questo motivo i suddetti parametri devono essere rispettati, ma allo stesso tempo integrati dai principi della Progettazione Universale e, soprattutto nei centri abitati e negli edifici esistenti specialmente storici, nell'ottica di un "ragionevole accomodamento della norma". Pur partendo dall'obiettivo di migliorare la possibilità di fruizione degli spazi urbani, non si deve tuttavia dimenticare che non tutto l'ambiente urbano può essere reso pienamente e universalmente accessibile e fruibile in autonomia. In alcuni casi infatti la presenza delle criticità che rendono difficoltosa la mobilità autonoma di persone con disabilità derivano da una morfologia del territorio non risolvibile.

\_A tal fine è utile attuare una pianificazione del territorio che miri alla dislocazione dei servizi pubblici od a uso pubblico valutando la loro raggiungibilità.

\_Nell'ottica di definire soluzioni di riferimento e come fase meta-progettuale per agevolare le fasi di progettazione definitiva ed esecutiva degli interventi, il PEBA del comune di Remanzacco è dotato anche di un ABACO di soluzioni progettuali tipo corredato da una descrizione testuale riportante i requisiti prestazionali e dimensionali minimi e immagini esemplificative che possono fungere come linea guida per l'attuazione del

presente Piano, come riferimento in tema di accessibilità e in caso di progettazione di nuovi interventi.

Da questo abaco sono stati desunti molti riferimenti riportati nelle proposte progettuali facenti parte delle schede delle criticità.

\_Questo strumento, di natura meramente manualistica e utilizzabile in generale nei più svariati campi dell' "accessibilità", non ha la pretesa di risolvere le molteplici situazioni rinvenibili nella mappatura del territorio.

Infatti dal rilievo è emersa la necessità di operare degli interventi di manutenzione e riqualificazione dell'esistente che in alcuni casi implica sia la ridefinizione dei manufatti con interventi che vanno al di là della semplice manutenzione, sia una nuova progettazione dei percorsi coordinata con una nuova definizione della percorrenza urbana.

Negli interventi di tipo puntuale, sui quali può anche intervenire direttamente il Comune nell'ambito di opere di manutenzione è di più facile applicazione il "manuale". Negli interventi più complessi è necessario un approfondimento progettuale a livello esecutivo per la contemporanea soluzione di più criticità con anche il coordinamento degli spazi e della viabilità.

Come evidenziato nell'Abaco:

\_Di seguito sono riportate alcune note utili alla progettazione riguardanti le criticità "tipiche" presenti nell'ABACO. Esso riguarda il solo ambito urbano.

#### 1\_Marciapiedi

La larghezza minima dei marciapiedi nel caso di nuove costruzioni è di 150 cm.

Caso diffuso è tuttavia la presenza di marciapiedi esistenti con larghezza non inferiore a 90 cm. In tali casi sarebbe necessario prevedere degli allargamenti sino a 150 cm ogni 10 metri ai sensi del D.M. 236/89, art. 8.2.1. Tali allargamenti potrebbero coincidere anche con gli attraversamenti pedonali o arretramenti per passi carrai o ingressi pedonali. Laddove gli spazi non consentano l'allargamento dei marciapiedi potrebbero essere valutate soluzioni per la creazione di ZONE 30.

Ai sensi del D.M. 236/89, art. 8.2.1, l'altezza massima dei marciapiedi è di 15 cm e la pendenza trasversale non deve eccedere l'1%. Quest'ultimo requisito tuttavia spesso non viene rispettato. La conseguenza, soprattutto in corrispondenza degli accessi carrai e pedonali, è il generarsi di punti interessati da pendenze differenti difficilmente superabili in autonomia e, nel caso di accompagnamento, anche con notevole sforzo da parte dell'accompagnatore. Risulta pertanto importante stabilire di volta in volta delle tipologie di intervento da adottare per garantirne il rispetto.

Nel caso di percorsi a raso, in presenza di strade con velocità di transito veicolare non prossime a quelle pedonali, lo spazio pedonale e lo spazio carrabile o ciclabile dovranno essere separati mediante cordolo con paletti o transenne parapetonali e/o delineatori tipo "occhi di gatto" posti parallelamente alla striscia bianca continua di delimitazione dello spazio destinato ai pedoni.

Laddove si riscontra la presenza di ostacoli che limitano il passaggio questi dovranno essere rimossi o spostati al fine di garantire la fruibilità dello spazio. Tra gli ostacoli fissi evidenziati nelle schede criticità si riportano: pali di segnaletica verticale, pali per l'illuminazione pubblica, elementi impiantistici e siepi ed alberature che riducono lo spazio fruibile sia in larghezza che in altezza (D.M. 236/89 art. 8.2.1: "fino ad

un'altezza minima di 210 cm dal calpestio, non devono esistere ostacoli di nessun genere”).

Per tutti i pali si propone la verifica della possibilità di spostamento in prossimità del bordo del marciapiede nel rispetto della distanza minima prevista dal Codice della strada.

Dal momento che sul territorio comunale si riscontra frequentemente la presenza di ostacoli mobili quali soprattutto cassonetti rifiuti a costituzione di limitazioni nella mobilità e fruibilità anche delle aree di parcheggio potrebbero risultare utili:

- una campagna di sensibilizzazione della popolazione nel rispetto dello spazio del posto riservato e dei suoi collegamenti;
- sensibilizzazione dell'ente gestore della raccolta rifiuti e dei cittadini per l'individuazione di collocazioni alternative per i bidoni e dell'importanza del loro rispetto.

## 2\_Pavimentazione

Si riscontra una diffusa necessità di intervento per sopperire al deterioramento del manto di finitura dei marciapiedi. Una pavimentazione regolare, omogenea e priva di dislivelli (anche inferiori a 2,5 cm) garantisce l'agevole percorribilità di tutti.

## 3\_Rampe e dislivelli

L'elevata presenza di accessi carrai e pedonali porta i marciapiedi ad essere caratterizzati da un susseguirsi di rampe di raccordo con il livello stradale. Tali rampe, nonostante risultino in gran parte a norma ai sensi del D.M. 236/89 art. 8.1.11, il quale consente anche pendenze superiori all'8%, non sono superabili in autonomia e costituiscono pertanto una barriera.

La soluzione del raccordo con i passi carrai dipende dalla morfologia puntuale dello spazio. Nell'Abaco delle soluzioni progettuali tipo sono state schematizzate alcune proposte allo scopo di mantenere la complanarità del percorso ed evitare pendenze trasversali.

Oltre alla presenza di rampe si riscontrano dislivelli tra zona pedonale e carreggiata superiori a 2,5 cm, soprattutto nel raccordo tra rampa e carreggiata. In questi casi si propone la realizzazione di un raccordo per rendere continuo il passaggio tra i due livelli. In questo caso oltre alla sorveglianza sull'esecuzione delle opere è necessaria l'informazione e la sensibilizzazione delle ditte esecutrici in merito alla necessità della realizzazione di un raccordo continuo e privo di salti di quota anche minimi.

## 4\_Attraversamenti pedonali

Gli attraversamenti pedonali devono essere accessibili e segnalati anche per le persone con disabilità visiva in quanto costituiscono punti di potenziale pericolo.

Poiché la lunghezza massima che una persona con disabilità visiva riesce a superare in autonomia mantenendo un andamento rettilineo senza guide è pari a 8 metri, un attraversamento superiore a tale lunghezza necessita per la sua percorribilità autonoma o di una linea guida continua da marciapiede a marciapiede o di soluzioni atte a ridurre la lunghezza (per maggiori specifiche si fa riferimento alla Linee Guida I.N.M.A.C.I). La lunghezza dell'attraversamento pedonale può essere ridotta mediante il restringimento della carreggiata con la realizzazione di un'isola centrale salvagente o con l'avanzamento del marciapiede. Quest'ultima soluzione può risultare utile laddove il contesto presenti condizioni che possono in qualche modo

occultare la vista del pedone.

Un attraversamento per definirsi sicuro deve garantire buona visibilità sia per il conducente che per il pedone.

Tale condizione può essere ottenuta o migliorata mediante:

- illuminazione fissa per migliorare la visibilità notturna e luci lampeggianti di segnalazione dell'attraversamento pedonale;
- segnaletica verticale e orizzontale come da Codice della Strada.

Nel caso di attraversamenti pedonali in corrispondenza di impianti semaforici possono essere utili:

- pulsante di chiamata;
- segnale sonoro per le persone con disabilità visiva;
- display con indicazione del tempo per l'attraversamento.

## 5\_Parcheggi

Ai sensi dell'articolo 8.2.3 del D.M. 236/89: "Nelle aree di parcheggio devono comunque essere previsti, nella misura minima di 1 ogni 50 o frazione di 50, posti auto di larghezza non inferiore a m 3,20, e riservati gratuitamente ai veicoli al servizio di persone disabili. Detti posti auto, opportunamente segnalati, sono ubicati in aderenza ai percorsi pedonali e nelle vicinanze dell'accesso dell'edificio o attrezzatura. Al fine di agevolare la manovra di trasferimento della persona su sedia a ruote in comuni condizioni atmosferiche, detti posti auto riservati sono, preferibilmente, dotati di copertura."

Si fa rimando a quanto stabilito dal D.P.R. 151/2012 per quanto concerne le dimensioni dei parcheggi e la segnaletica verticale e orizzontale.

Si evidenzia che in alcuni casi, per quanto concerne le aree indagate del territorio di Gonars, risulta necessario predisporre elementi di raccordo tra il piano carrabile e il marciapiede limitrofo.

## 6\_Fermate TPL

Dal rilievo è emerso che le fermate TPL sono per la maggior parte dotate di pensiline e sedute, ma non risultano adatte a soddisfare le esigenze di fruibilità per le persone con disabilità visiva. Si riscontra infatti la generalizzata assenza di indicazioni tattili e tattilo-plantari per ipovedenti e non vedenti.

In base a quanto indicato dalle Linee guida per la realizzazione delle fermate del trasporto pubblico su gomma, ASSTRA 2016, i requisiti richiesti per una fermata accessibile sono:

- altezza dalla sede stradale non minore di 15 cm;
- spazio libero per l'apertura della rampa e accostamento della persona su sedia a rotelle 240 cm di spazio libero;
- segnale tattilo-plantare per segnalazione limiti e percorsi.

## 5 STIME DEI COSTI DELLE SOLUZIONI PROSPETTATE

\_Ogni criticità rilevata è corredata dalla proposta di soluzione adottata e dalla relativa stima del costo, come indicato nelle “linee guida”.

\_Se alle criticità non dovessero essere associati i relativi costi non vi sarebbe la necessità di categorizzarle se non per interessanti raccolte di informazioni e dati.

\_La definizione del costo comporta infatti una attenta valutazione, sia pure sommaria, delle problematiche e dello stato dei luoghi. E' per questo che le criticità sono state classificate tenendo conto delle interazioni tra le “non conformità” rinvenute, riferite all’ “accessibilità”, compresenti e intimamente connesse in relazione alla tipologia delle possibili soluzioni. Esse sono state categorizzate in: puntuali, lineari/estese, complesse, complesse lineari, multiple. Ciononostante talune criticità sono state mantenute puntuali, cioè separate le une dalle altre sulla base di considerazioni di opportunità in relazione alle eventuali scelte operative del comune. Generalmente quindi, la stima del costo è commisurata, a seconda dei casi, alla soluzione della criticità rilevate per come esse sono state considerate e non alla soluzione della singola “non conformità” rinvenute. E' infatti del tutto evidente che nelle “opere civili” in diversi casi più lavorazioni sono di per se interconnesse e spesso non realizzabili una dopo l'altra, separatamente. A solo scopo esemplificativo, nel caso della mappatura di “non conformità” compresenti riguardanti la larghezza di un marciapiede e la presenza nello stesso punto di un dislivello da rimuovere, la criticità registrata sarà di tipo complesso perché la soluzione delle due “non conformità” non potrà essere che contemporanea, necessitando di lavorazioni tra loro interconnesse e contemporanee. Esse non potranno essere definite separatamente a meno di ottenere costi non corrispondenti alla reale opera da eseguire. E questo indipendentemente dall'uso corretto dei prezziari istituzionali. Esempi di questi sono frequenti nell'ambito delle opere civili.

\_Come riportato nelle “linee guida”, il costo è quantificato sulla base:

- delle misurazioni effettuate in fase di rilievo e dei materiali ritenuti più opportuni in riferimento al contesto;
- di tutte le lavorazioni che concorrono a ottenere l'opera finita a regola d'arte ;
- dei prezzi unitari derivati dal più recente Prezzario Regionale FVG o da altri riferimenti applicabili ai Lavori Pubblici. In mancanza, si può procedere a un'analisi dei costi per singola voce, al fine di basare su valutazioni oggettive il prezzo calcolato per la singola lavorazione;
- del costo di tutte le lavorazioni, escludendo gli oneri aggiuntivi quali oneri per la sicurezza, iva, ecc.. ecc..

\_Il costo complessivo stimato per l'attuazione dell'intero PEBA, da indicare nella relazione generale, è calcolato come sommatoria dei costi stimati per la soluzione delle singole criticità, elaborati come sopra descritto.

\_Per la redazione del PEBA del comune di Remanzacco è stata elaborata un' Analisi dei Prezzi “tipici” che riguarda le lavorazioni ricorrenti utilmente sintetizzabili in prezzi unitari. Le singole componenti sono state desunte dal principalmente dal “Prezzario Regionale FVG 2023”. Per la contabilizzazione di ogni criticità registrata è stato elaborato un computo metrico estimativo. I prezzi considerati in quest'ultimo sono derivati sia da quelli “tipici” dell’ “Analisi dei Prezzi” sia da quelli specifici non tipicizzabili, desunti generalmente per la

maggior parte dal “Prezziario Regionale 2023” o da indagini di mercato basate sull’esperienza professionale. Nella determinazione dei costi si è anche tenuto conto dell’incidenza della modesta entità delle lavorazioni, se realizzare singolarmente.

Entrambe i documenti non sono allegati al PEBA perché attengono alla documentazione funzionale all’elaborazione dei dati di “output” richiesti per l’elaborazione dello specifico piano.

\_Secondo quanto indicato dalle “Linee guida” nella stima dei costi sono da ritenersi esclusi gli oneri per la sicurezza e i costi relativi alle “somme a disposizione dell’amministrazione” in genere, come ad esempio: iva, spese tecniche, analisi, collaudi, assistenze, oneri di varia natura, ecc.. In particolare l’ iva, nel caso di interventi per l’eliminazione delle barriere architettoniche, è pari al 4% ai sensi D.P.R. 26 ottobre 1972 n. 633, punto 41 ter della tabella A - parte II).

\_E’ da segnalare che i costi stimati, al di là e in modo diverso da quanto già considerato, possono essere suscettibile di variazioni anche sostanziali in più o meno, legate soprattutto all’entità generale dell’appalto, al mutato stato dei luoghi, ad analisi più approfondite (ad esempio per l’eventuale presenza di sottoservizi) nonché a lavorazioni in economia o determinate diversamente.

\_Alcune criticità non risultano stimabili perché legate a necessari accordi con soggetti privati o enti gestori ovvero di competenza di soggetti privati ovvero non risolvibili a causa delle caratteristiche del contesto.

\_I costi stimati per l’attuazione del PEBA sono i seguenti:

per gli ambiti EDILIZI	euro 147.971,00
per gli ambiti URBANI	<u>euro 698.346,00</u>
totale	euro 846.317,00

## 6 REPORT CONCLUSIVI

Sono registrate **126 criticità in ambito urbano** e **156 criticità in ambito edilizio**, per un **totale di 282 criticità**. I costi stimati sommariamente per l'attuazione del PEBA sono riassunti nella seguente tabella:

ambiti urbano	descrizione ambiti	costo per ambito euro
UR 1.1	PERCORSO PRINCIPALE EST	102.074,00
UR 1.2	PERCORSO PRINCIPALE OVEST	120.117,00
UR 2	PERCORSO STAZIONE	251.176,00
UR 3	PERCORSO BROILO PEROSA	45.385,00
UR 4	PERCORSO SCOLASTICO	99.532,00
UR 5	PERCORSO ALTERNATIVO PRINCIPALE OVEST	80.062,00
<b>totale</b>		<b>698.346,00</b>

ambiti edilizi	descrizione ambiti	costo per ambito euro
ED1	AMBULATORI PUBBLICI E VOLONTARIATO ATTIVO	18.102,00
ED2	PALESTRA	16.834,00
ED3	SCUOLA MEDIA E PARCHEGGIO SUD CENTRO SCOLASTICO E SPORTIVO	31.776,00
ED4	SCUOLA ELEMENTARE E PARCHEGGIO EST CENTRO SCOLASTICO E SPORTIVO	44.460,00
ED5	AUDITORIUM E PARCHEGGIO NORD CENTRO SCOLASTICO E SPORTIVO	16.928,00
ED6	MENSA	4.514,00
ED7	BROILO PEROSA E CENTRO AGGREGAZIONE GIOVANILE	70,00
ED8	SCUOLA MATERNA	2.994,00
ED9	BIBLIOTECA	4.122,00
ED10	MUNICIPIO E PARCHEGGIO IN PIAZZA	8.171,00
<b>totale</b>		<b>147.971,00</b>

<b>SOMMANO</b> euro	<b>846.317,00</b>
---------------------	-------------------

Di seguito sono riportati i **dati** riferiti alla valutazione successivi alla mappatura del territorio, suddivisi per percorsi in ambito urbano e in ambito edilizio. I dati riguardano:

- **priorità d'intervento** ipotizzate, valutate per ogni singola criticità con riferimento alla buona, scarsa o mancata accessibilità in autonomia da parte delle persone disabili (per quanto già esposto in particolare con disabilità motorie);
- **peso delle priorità** per singolo percorso ed edificio;
- **modalità attuative** degli interventi ipotizzati, valutati per ogni singola criticità con riferimento alla possibilità di intervento diretto o indiretto del comune in ambito manutentivo o alla necessità di una progettazione esecutiva semplice o integrata per criticità simili, finalizzata all'ottimizzazione delle risorse economiche (indipendentemente dalle priorità ipotizzate).
- **peso delle modalità attuative** per singolo percorso ed edificio;
- **costo** di ogni singola criticità;
- **costo totale** per ogni singolo percorso ed edificio.

## DATI RIASSUNTIVI AGGREGATI:

ambiti edilizi	descrizione ambiti percorsi	priorità			attuazione			costo per ambito euro
		bassa	media	alta	dir.manut.	prog.esec.	prog.int.	
UR 1.1	PRINCIPALE EST	6	19	9	8	26	26	102.074,00
UR 1.2	PRINCIPALE OVEST	2	14	24	4	36	36	120.117,00
UR 2	STAZIONE	5	2	10	5	12	12	251.176,00
UR 3	BROILO PEROSA	4	7	0	5	6	6	45.385,00
UR 4	SCOLASTICO	3	4	11	3	15	15	99.532,00
UR 5	ALTERNATIVO PRINC.OVEST	1	0	2	1	2	2	80.062,00
<b>totale</b>		<b>21</b>	<b>46</b>	<b>56</b>	<b>26</b>	<b>97</b>	<b>97</b>	<b>698.346,00</b>

ambiti edilizi	descrizione ambiti edifici	priorità			attuazione			costo per ambito euro
		bassa	media	alta	dir.manut.	prog.esec.	prog.int.	
ED1	AMBULATORI E VOL.	29	0	19	46	2	2	18.102,00
ED2	PALESTRA	3	6	5	9	5	5	16.834,00
ED3	SCUOLA MEDIA	4	14	20	18	20	20	31.776,00
ED4	SCUOLA ELEMENTARE	2	6	15	7	16	16	44.460,00
ED5	AUDITORIUM	0	2	1	1	2	1	16.928,00
ED6	MENSA	0	3	3	4	2	0	4.514,00
ED7	BROILO P. E CENTRO AGG.	1	0	0	1	0	0	70,00
ED8	SCUOLA MATERNA	7	0	3	9	0	3	2.994,00
ED9	BIBLIOTECA	0	0	3	3	0	0	4.122,00
ED10	MUNICIPIO	1	0	8	8	1	1	8.171,00
<b>totale</b>		<b>47</b>	<b>31</b>	<b>77</b>	<b>106</b>	<b>48</b>	<b>48</b>	<b>147.971,00</b>

I dati aggregati evidenziano in generale quanto segue:

### PRIORITA'

- le criticità che necessitano interventi risolutivi con alta priorità sono maggiori di quelle i cui interventi risolutivi sono meno urgenti in termini di accessibilità;
- le criticità che necessitano interventi risolutivi con alta priorità sono molto maggiori in ambito edilizio rispetto a quelle in ambito urbano;
- con riferimento al numero delle sole criticità in ambito urbano che necessitano interventi risolutivi con più alta priorità, la classifica dei percorsi, in ordine decrescente, è il seguente:

UR1.2	PERCORSO PRINCIPALE PARTE OVEST	24	criticità con priorità alta
UR4	PERCORSO SCOLASTICO	11	"
UR2	PERCORSO STAZIONE	10	"
UR1.1	PERCORSO PRINCIPALE PARTE EST	9	"
UR5	PERCORSO ALTERNATIVO PRINCIPALE OVEST	2	"
UR3	PERCORSO BROILO PEROSA	0	"

- con riferimento al numero delle sole criticità in ambito urbano che necessitano interventi risolutivi con più alta priorità, riferite all'estensione del percorso considerato, la classifica, in ordine decrescente, è il seguente:

UR1.2	PERCORSO PRINCIPALE PARTE OVEST	m	450 / 24	= una criticità ogni 19 m
UR2	PERCORSO STAZIONE	m	340 / 10	= una criticità con priorità alta ogni 34 m

UR4	PERCORSO SCOLASTICO	m	440 / 11	= una criticità con priorità alta ogni 40
UR1.1	PERCORSO PRINCIPALE PARTE EST	m	420 / 9	= una criticità con priorità alta ogni 46 m
UR5	PERCORSO ALTERNATIVO PRINCIPALE OVEST	m	120 / 2	= una criticità con priorità alta ogni 60
UR3	PERCORSO BROILO PEROSA	m	130 / 0	= nessuna criticità con priorità alta
	totale circa	m	1900 / 56	= una criticità con priorità alta ogni 34 m

- con riferimento al numero delle sole criticità in ambito edilizio che necessitano interventi risolutivi con più alta priorità, la classifica dei percorsi, in ordine decrescente, è il seguente:

ED3	SCUOLA MEDIA	20	criticità con priorità alta
ED1	AMBULATORI PUBBLICI E VOLONT. ATTIVO	19	"
ED4	SCUOLA ELEMENTARE	15	"
ED10	MUNICIPIO E PARCHEGGIO IN PIAZZA	8	"
ED2	PALESTRA	5	"
ED6	MENSA	3	"
ED8	SCUOLA MATERNA	3	"
ED9	BIBLIOTECA	3	"
ED5	AUDITORIUM	1	"
ED7	BROILO PEROSA E CENTRO AGGR. GIOVANILE	0	"

#### ATTUABILITA'

- le criticità i cui interventi risolutivi necessitano di una progettazione esecutiva sono di gran lunga maggiori in ambito urbano rispetto all'ambito edilizio;

- al contrario le criticità i cui interventi risolutivi possono essere attuati direttamente o indirettamente dal comune nell'ambito dell'attività manutentiva sono di gran lunga maggiori in ambito edilizio rispetto all'ambito urbano;

#### COSTI

- i costi complessivi degli interventi previsti sono di gran lunga maggiori in ambito urbano rispetto all'ambito edilizio;

Questi report conclusivi sono utili a riassumere in modo ordinato e facilmente interpretabile le criticità riscontrate e i relativi interventi di adeguamento realizzabili.

Tali report sono utili soprattutto al Comune per la successiva programmazione e calendarizzazione puntuale degli interventi, in coerenza con gli obiettivi e priorità che l'Amministrazione si è prefissata.

**DATI RIASSUNTIVI DISGREGATI :**

**AMBITO URBANO**

PERCORSO PRINCIPALE EST								
UR 1.1	priorità			attuazione			costo	
schede criticità	bassa	media	alta	diretta manutenzione ordinaria	progetto esecutivo	progetto esecutivo integrato	euto	
1		1			1	1	896,00	
2		1			1	1	449,00	
3		1			1	1	1.217,00	
4		1			1	1	1.396,00	
5		1			1	1	707,00	
6		1			1	1	1.180,00	
7		1			1	1	517,00	
8	1			1			103,00	
9		1			1	1	762,00	
10			1		1	1	9.608,00	
11			1		1	1	3.602,00	
12	1			1			502,00	
13			1		1	1	5.662,00	
14	1			1			3.514,00	
15		1			1	1	10.794,00	
16		1			1	1	2.695,00	
17			1		1	1	5.644,00	
18		1			1	1	8.542,00	
19	1			1			1.147,00	
20	1			1			998,00	
21			1		1	1	5.250,00	
22	1			1			327,00	
23			1		1	1	18.261,00	
24			1		1	1	815,00	
25		1		1			160,00	
26		1		1			4.312,00	
27		1			1	1	1.318,00	
28		1			1	1	738,00	
29		1			1	1	642,00	
30		1			1	1	373,00	
31			1		1	1	1.355,00	
32		1			1	1	738,00	
33			1		1	1	5.366,00	
34		1			1	1	2.484,00	
34	6	19	9	8	26	26	<b>102.074,00</b>	totali

PERCORSO PRINCIPALE OVEST								
UR 1.2	priorità			attuazione			costo	
schede criticità	bassa	media	alta	diretta manutenzione ordinaria	progetto esecutivo	progetto esecutivo integrato	euro	
35		1			1	1	1.983,00	
36		1			1	1	636,00	
37		1			1	1	686,00	
38		1			1	1	1.039,00	
39			1		1	1	1.645,00	
40		1			1	1	767,00	
41		1			1	1	414,00	
42			1		1	1	3.448,00	
43		1			1	1	767,00	
44			1		1	1	5.613,00	
45		1			1	1	331,00	
46			1		1	1	6.907,00	
47			1		1	1	4.232,00	
48		1		1			206,00	
49	1			1			2.249,00	
50		1		1			134,00	
51		1			1	1	3.397,00	
52		1			1	1	3.779,00	
53			1		1	1	715,00	
54			1		1	1	467,00	
55			1		1	1	481,00	
56		1			1	1	7.511,00	
57			1		1	1	717,00	
58			1		1	1	5.528,00	
59							0,00	
60			1		1	1	2.644,00	
61	1			1			184,00	
62			1		1	1	3.619,00	
63			1		1	1	3.619,00	
64			1		1	1	2.596,00	
65							0,00	
66			1		1	1	18.608,00	
67			1		1	1	2.521,00	
68			1		1	1	5.889,00	
69		1			1	1	1.232,00	
70			1		1	1	4.464,00	
71			1		1	1	3.732,00	
72							0,00	
73			1		1	1	2.022,00	
74			1		1	1	2.333,00	
75			1		1	1	7.212,00	
125			1		1	1	3.146,00	
126			1		1	1	2.644,00	
43	2	6	21	4	25	25	<b>120.117,00</b>	totale

PERCORSO STAZIONE									
UR 2	priorità			attuazione			costo		
schede criticità	bassa	media	alta	diretta manutenzione ordinaria	progetto esecutivo	progetto esecutivo integrato	euro		
91			1		1	1	3.742,00		
92	1			1			1.138,00		
93	1			1			172,00		
94			1		1	1	3.929,00		
95			1		1	1	6.878,00		
96			1		1	1	6.300,00		
97			1		1	1	3.895,00		
98			1		1	1	189.533,00		
99			1		1	1	3.150,00		
100	1			1			644,00		
101		1			1	1	1.287,00		
102		1			1	1	1.843,00		
103	1			1			80,00		
104	1			1			110,00		
105			1		1	1	9.568,00		
106			1		1	1	14.993,00		
107			1		1	1	3.914,00		
17	5	2	10	5	12	12	<b>251.176,00</b>	totale	

PERCORSO BROILO PEROSA									
UR 3	priorità			attuazione			costo		
schede criticità	bassa	media	alta	diretta manutenzione ordinaria	progetto esecutivo	progetto esecutivo integrato	euro		
80		1			1	1	3.473,00		
81		1			1	1	3.313,00		
82		1		1			1.843,00		
83		1			1	1	3.045,00		
84		1			1	1	24.168,00		
85	1			1			0,00		
86	1				1	1	2.254,00		
87	1			1			748,00		
88	1			1			363,00		
89		1			1	1	6.006,00		
90		1		1			172,00		
11	4	7	0	5	6	6	<b>45.385,00</b>	totale	

PERCORSO SCOLASTICO									
UR 4	priorità			attuazione			costo		
schede criticità	bassa	media	alta	diretta manutenzione ordinaria	progetto esecutivo	progetto esecutivo integrato	euro		
76			1		1	1	6.216,00		
77			1		1	1	5.047,00		
78	1			1			80,00		
79		1			1	1	1.216,00		
108		1			1	1	1.449,00		
109			1		1	1	2.520,00		
110	1			1			200,00		
111		1			1	1	1.698,00		
112			1		1	1	21.162,00		
113			1		1	1	8.184,00		
114			1		1	1	8.190,00		
115			1		1	1	11.918,00		
116			1		1	1	9.477,00		
117			1		1	1	6.614,00		
118			1		1	1	8.777,00		
119			1		1	1	4.431,00		
120	1			1			0,00		
121		1			1	1	2.353,00		
18	3	4	11	3	15	15	<b>99.532,00</b>		totale

PERCORSO ALTERNATIVO PRINCIPALE OVEST									
UR 5	priorità			attuazione			costo		
schede criticità	bassa	media	alta	diretta manutenzione ordinaria	progetto esecutivo	progetto esecutivo integrato	euro		
122			1		1	1	24.541,00		
123	1			1			0,00		
124			1		1	1	55.521,00		
3	1	0	2	1	2	2	<b>80.062,00</b>		totale

## AMBITO EDILIZIO

AMBULATORI PUBBLICI E VOLONTARIATO ATTIVO								
ED1	priorità			attuazione		costo		
schede criticità	bassa	media	alta	diretta manutenzione ordinaria	progetto esecutivo	progetto esecutivo integrato	euro	
pertinenze esterne								
155			1		1	1	5.892,00	
156			1		1	1	886,00	
bagno 1 ambulatorio								
1	1			1			38,00	
2	1			1			70,00	
3			1	1			968,00	
4	1			1			150,00	
5			1	1			0,00	
6			1	1			40,00	
7	1			1			70,00	
8			1	1			393,00	
9	1			1			270,00	
10	1			1			70,00	
11	1			1			642,00	
bagno 2 ambulatorio								
12	1			1			38,00	
13	1			1			70,00	
14			1	1			484,00	
15			1	1			40,00	
16	1			1			70,00	
17			1	1			393,00	
18	1			1			270,00	
19	1			1			70,00	
20	1			1			642,00	
bagno 3 ambulatorio								
21	1			1			38,00	
22	1			1			70,00	
23			1	1			484,00	
24			1	1			40,00	
25	1			1			70,00	
26			1	1			393,00	
27	1			1			270,00	
28	1			1			140,00	
29	1			1			642,00	
bagno 4 ambulatorio								
30	1			1			38,00	
31	1			1			70,00	
32			1	1			484,00	
33			1	1			40,00	
34	1			1			270,00	
35	1			1			70,00	
bagno volontariato attivo								
36	1			1			38,00	
37	1			1			70,00	
38			1	1			340,00	
39			1	1			484,00	
40			1	1			40,00	
41	1			1			227,00	
42			1	1			393,00	
43	1			1			270,00	
44	1			1			70,00	
45			1	1			843,00	
46	1			1			642,00	
48	29	0	19	46	2	2	18.102,00	totale

PALESTRA								
ED2	priorità			attuazione			costo	
schede criticità	bassa	media	alta	diretta manutenzione ordinaria	progetto esecutivo	progetto esecutivo integrato	euro	
47		1		1			491,00	
48		1		1			336,00	
49		1		1			347,00	
50			1	1			40,00	
51	1			1			50,00	
52		1		1			414,00	
53	1			1			227,00	
54	1			1			270,00	
55			1	1			2.050,00	
64			1		1	1	3.465,00	
65		1			1	1	1.838,00	
67		1			1	1	1.111,00	
150			1		1	1	3.465,00	
151			1		1	1	2.730,00	
14	3	6	5	9	5	5	<b>16.834,00</b>	totale

SCUOLA MEDIA E PARCHEGGIO SUD CENTRO SCOLASTICO E SPORTIVO								
ED3	priorità			attuazione			costo	
schede criticità	bassa	media	alta	diretta manutenzione ordinaria	progetto esecutivo	progetto esecutivo integrato	euro	
66			1		1	1	1.246,00	
68			1		1	1	2.580,00	
69			1		1	1	909,00	
74			1		1	1	892,00	
75		1		1			327,00	
76			1		1	1	1.240,00	
77		1		1			327,00	
78			1		1	1	1.271,00	
79		1		1			327,00	
80			1		1	1	1.271,00	
81		1		1			327,00	
82			1		1	1	1.650,00	
83		1		1			327,00	
84			1		1	1	1.673,00	
85		1		1			327,00	
86			1		1	1	1.271,00	
87		1		1			327,00	
88			1		1	1	1.271,00	
89		1		1			327,00	
90			1		1	1	1.271,00	
91		1		1			327,00	
92			1		1	1	484,00	
93		1		1			654,00	
94			1		1	1	788,00	
95		1		1			327,00	
96			1		1	1	1.501,00	
97		1		1			327,00	
98			1		1	1	1.501,00	
99		1		1			327,00	
100			1		1	1	1.501,00	
101		1		1			327,00	
105			1		1	1	2.170,00	
106			1		1	1	1.025,00	
107			1		1	1	372,00	
118	1			1			38,00	
119	1			1			70,00	
120	1			1			438,00	
121	1			1			438,00	
38	4	14	20	18	20	20	<b>31.776,00</b>	totale

SCUOLA ELEMENTARE E PARCHEGGIO EST CENTRO SCOLASTICO E SPORTIVO								
ED4	priorità			attuazione			costo	
schede criticità	bassa	media	alta	diretta manutenzione ordinaria	progetto esecutivo	progetto esecutivo integrato	euro	
70			1		1	1,00	2.044,00	
71		1		1			327,00	
72			1		1	1	1.482,00	
73		1		1			327,00	
102			1		1	1	1.486,00	
103			1	1			327,00	
104			1		1	1	483,00	
109			1		1	1	1.437,00	
110		1		1			327,00	
111			1		1	1	1.345,00	
112			1	1			327,00	
113			1		1	1	538,00	
114		1		1			327,00	
115	1				1	1	5.831,00	
116	1				1	1	12.097,00	
117		1		1			1.962,00	
146		1			1	1	1.156,00	
147			1		1	1	414,00	
148			1		1	1	4.187,00	
149			1		1	1	3.599,00	
152			1		1	1	1.939,00	
153			1		1	1	1.249,00	
154			1		1	1	1.249,00	
23	2	6	15	7	16	16	<b>44.460,00</b>	totale

AUDITORIUM E PARCHEGGIO NORD CENTRO SCOLASTICO E SPORTIVO								
ED5	priorità			attuazione			costo	
schede criticità	bassa	media	alta	diretta manutenzione ordinaria	progetto esecutivo	progetto esecutivo integrato	euro	
56			1		1		11.635,00	
63		1		1			1.962,00	
108		1			1	1	3.331,00	
3	0	2	1	1	2	1	<b>16.928,00</b>	totale

schede criticità	bassa	media	alta	diretta manutenzione ordinaria	progetto esecutivo	progetto esecutivo integrato	euro	
57			1		1		1.872,00	
58		1		1			347,00	
59			1		1		1.326,00	
60		1		1			347,00	
61			1	1			275,00	
62		1		1			347,00	
6	0	3	3	4	2	0	<b>4.514,00</b>	totale

BROILO PEROSA E CENTRO AGGREGAZIONE GIOVANILE								
ED7	priorità			attuazione			costo	
schede criticità	bassa	media	alta	diretta manutenzione ordinaria	progetto esecutivo	progetto esecutivo integrato	euro	
122	1			1			70,00	
1	1	0	0	1	0	0	<b>70,00</b>	totale

SCUOLA MATERNA								
ED8	priorità			attuazione			costo	
schede criticità	bassa	media	alta	diretta manutenzione ordinaria	progetto esecutivo	progetto esecutivo integrato	euro	
123	1			1		1	38,00	
124	1			1			70,00	
125			1	1			713,00	
126			1	1			0,00	
127			1	1			40,00	
128	1			1			642,00	
129						1	0,00	
130	1					1	552,00	
131	1			1			70,00	
132	1			1			227,00	
133	1			1			642,00	
11	7	0	3	9	0	3	<b>2.994,00</b>	totale

BIBLIOTECA								
ED9	priorità			attuazione			costo	
schede criticità	bassa	media	alta	diretta manutenzione ordinaria	progetto esecutivo	progetto esecutivo integrato	euro	
134			1	1			1.242,00	
135			1	1			480,00	
136			1	1			2.400,00	
3	0	0	3	3	0	0	<b>4.122,00</b>	totale

MUNICIPIO E PARCHEGGIO IN PIAZZA								
ED10	priorità			attuazione			costo	
schede criticità	bassa	media	alta	diretta manutenzione ordinaria	progetto esecutivo	progetto esecutivo integrato	euro	
137			1		1	1	3.389,00	
138			1	1			2.070,00	
139			1	1			900,00	
140			1	1			650,00	
141			1	1			524,00	
142			1	1			87,00	
143			1	1			44,00	
144			1	1			437,00	
145	1			1			70,00	
9	1	0	8	8	1	1	<b>8.171,00</b>	totale

## 7 PROGRAMMAZIONE PLURIENNALE DEGLI INTERVENTI

Al fine di fornire all'Amministrazione comunale gli strumenti per la realizzazione di una rete di percorsi e degli edifici pubblici accessibili, sono stati definiti gli ambiti di intervento prioritari soprattutto secondo le indicazioni soprattutto dei cittadini.

Lo scopo dell'analisi è stato anche quello di valutare le priorità d'intervento con riferimento all'accessibilità degli spazi in autonomia da parte delle persone disabili.

L'analisi è stata improntata al miglioramento della sicurezza, comfort ambientale e inclusività mediante il miglioramento della fruibilità degli spazi ad uso pubblico, in particolare degli itinerari primariamente frequentati dai cittadini.

Anche la scelta delle priorità quindi dovrà basarsi su privilegiare tali itinerari, siano essi costituiti da un intero tratto di via, più vie o un percorso concluso, piuttosto che intervenire in base alla tipologia di criticità sull'intero territorio.

Poiché il PEBA è stato orientato a un'analisi per itinerari, si riporta di seguito l'elenco degli spazi valutabili come prioritari e il costo previsto per l'esecuzione dei relativi interventi.

Attraverso l'analisi aggregata dei dati di output sono emerse priorità sensibilmente differenziate sia per l'ambito urbano che per quello edilizio. Questo approccio analitico, non basato su impressioni attribuzioni di pesi e valori arbitrati ma su dati oggettivi, ha portato alla definizione di una classifica degli interventi maggiormente necessari per rispondere alle necessità dei cittadini, secondo la seguente tabella:

in ambito urbano

1°	UR1.2	PERCORSO PRINCIPALE PARTE OVEST	24	criticità con priorità alta	€	120.117,00
2°	UR4	PERCORSO SCOLASTICO	11	"	€	99.532,00
3°	UR2	PERCORSO STAZIONE	10	"	€	251.176,00
4°	UR1.1	PERCORSO PRINCIPALE PARTE EST	9	"	€	102.074,00
5°	UR5	PERCORSO ALTERNATIVO PRINCIPALE OVEST	2	"	€	80.062,00
6°	UR3	PERCORSO BROILO PEROSA	0	"	€	45.385,00

e in ambito edilizio

1°	ED3	SCUOLA MEDIA	20	criticità con priorità alta	€	18.102,00
2°	ED1	AMBULATORI PUBBLICI E VOLONT. ATTIVO	19	"	€	16.834,00
3°	ED4	SCUOLA ELEMENTARE	15	"	€	31.776,00
4°	ED10	MUNICIPIO E PARCHEGGIO IN PIAZZA	8	"	€	44.460,00
5°	ED2	PALESTRA	5	"	€	16.928,00
6°	ED6	MENSA	3	"	€	4.514,00
7°	ED8	SCUOLA MATERNA	3	"	€	70,00
8°	ED9	BIBLIOTECA	3	"	€	2.994,00
9°	ED5	AUDITORIUM	1	"	€	4.122,00
10°	ED7	BROILO PEROSA E CENTRO AGGR. GIOVANILE	0	"	€	8.171,00

Appaiono quindi prioritari gli interventi sul percorso principale ovest (piazza Paolo Diacono, via Roma, piazza Missio e via De Gasperi), quello scolastico (via Matteotti, via Ristori e via Stringher) e quello della stazione (via Picco e via della Stazione).

Ciononostante, nell'attuazione degli interventi sul percorso principale, rimane la problematica difficilmente

risolvibile dell'accessibilità della parte più occidentale di via De Gasperi.

E' importante sottolineare che è l'intervento sul percorso della stazione a risultare maggiormente concorrere al soddisfacimento delle esigenze emerse dalla fase di analisi tecnica e partecipata soprattutto con riferimento all'accesso alla mobilità sostenibile ferroviaria.

Le priorità sopra riportate hanno lo scopo di favorire l'attuazione degli interventi previsti dal PEBA attraverso una pianificazione in un arco temporale di medio periodo, da definirsi sulla base delle risorse economiche reperite e destinate a tal fine.

E' opportuno che l'Amministrazione comunale adotti criteri concreti e definiti per reperire e destinare le risorse necessarie all'attuazione e all'implementazione del PEBA, attraverso il programma triennale degli investimenti, anche usufruendo di linee di finanziamento pubbliche destinate allo scopo.

## **8 APPROVAZIONE DEL PEBA ED ESECUZIONE DEGLI INTERVENTI**

### **8.1 ADOZIONE E APPROVAZIONE**

Per le procedure di approvazione e adozione del Piano si fa riferimento alle “Linea Guida della Regione FVG in materia di eliminazione delle barriere architettoniche” emanate in seguito alla L.R. 10/2018 al capitolo 6.3

### **8.2 ATTUAZIONE**

La fase di attuazione del PEBA è condotta dall'Amministrazione comunale attraverso un funzionario responsabile della gestione e aggiornamento del PEBA. Ma perché lo strumento diventi pienamente operativo è necessaria una formazione del personale a vario titolo coinvolto, il reperimento delle risorse, la progettazione esecutiva (qualora necessaria) e la realizzazione degli interventi previsti, la verifica della corretta esecuzione, la divulgazione ai cittadini dello stato di avanzamento, l'aggiornamento periodico degli elaborati costituenti il PEBA stesso.

Gli interventi per le soluzioni delle criticità possono essere:

- interventi di modesta entità, sui quali è possibile intervenire con azioni di manutenzione anche a diretta cura del Comune;
- interventi che necessitano di ulteriore definizione progettuale e in particolare di progettazione esecutiva;
- progetti di riqualificazione urbana più generali volti a ridefinire porzioni di territorio.

Il Comune, sulla base delle proprie disponibilità finanziarie inserisce tali interventi nel programma triennale dei lavori e nell'elenco annuale delle opere pubbliche.

Al fine di implementare progressivamente senza costi aggiuntivi la fruibilità del territorio, il funzionario responsabile provvederà a fornire ai soggetti che operano sul suolo comunale tutte le informazioni utili.

### **8.3 RICOGNIZIONE DELLE RISORSE DISPONIBILI E DELLE MODALITÀ DI FINANZIAMENTO**

Per organizzare l'attuazione delle opere di eliminazione delle barriere architettoniche e poter inserire le stesse nel programma triennale e nell'elenco annuale delle opere pubbliche l'amministrazione dovrà effettuare una ricognizione periodica delle risorse disponibili.

Per reperire le risorse possono essere considerate le seguenti fonti:

- Fondi propri del Comune destinati esplicitamente a tale finalità. Tra questi rientra il 10% degli introiti derivanti dagli oneri del contributo di costruzione e delle sanzioni in materia edilizia e urbanistica (art. 29, comma 8 bis della L.R. 19/2009) utilizzabili esclusivamente ai fini dell'eliminazione delle barriere architettoniche anche di tipo senso-percettivo per opere, edifici e impianti esistenti di proprietà dell'Ente.
- Fondi pubblici di varia natura finalizzati all'eliminazione delle barriere architettoniche ovvero destinati a finalità diverse, nelle quali il tema dell'accessibilità rappresenta comunque un aspetto collaterale. Il PEBA, inteso come strumento per lo sviluppo sostenibile e inclusivo dell'ambiente urbano può trovare occasione di

finanziamento anche all'interno dei progetti dell'Agenda urbana 2030.

- Fondi privati destinati esplicitamente per tale finalità.

Gli interventi a favore dell'accessibilità possono anche essere sviluppati nell'ambito di piani attuativi o in strumenti di analoga valenza, che disciplinano la realizzazione di nuovi insediamenti e le cui convenzioni, sottoscritte tra il proponente e l'Amministrazione comunale, prevedono la possibilità di scomputo di parte del contributo di costruzione nel caso in cui il proponente realizzi direttamente le opere di urbanizzazione.

Rispetto agli obiettivi sul lungo periodo fissati dal PEBA, le azioni che si possono intraprendere sono programmate con cadenza triennale e pianificate su base annuale. A titolo esemplificativo è possibile prevedere un monte ore del personale del settore manutentivo finalizzato all'attuazione degli interventi di modesta entità.

L'interlocuzione tra i diversi uffici comunali che si occupano del settore tecnico (lavori pubblici, urbanistica, edilizia privata) permetterebbe che anche interventi aventi finalità diverse da quelle del PEBA possano rappresentare un'occasione per migliorare l'accessibilità e prevenire interventi multipli in fasi diverse comportanti inutili aggravii dei costi.

#### **8.4 REALIZZAZIONE DEGLI INTERVENTI PREVISTI DAL PIANO**

Le opere di modesta entità possono essere attuate mediante interventi di manutenzione da parte del personale manutentivo del Comune. In funzione di ciò, elemento di rilievo è la formazione e la sensibilizzazione del personale sulle motivazioni che sottendono la necessità di realizzare interventi a regola d'arte.

Per gli interventi che necessitano di sviluppo progettuale a livello esecutivo il RUP valuta la possibilità di progettare internamente all'ufficio le opere di eliminazione delle barriere architettoniche o sceglie di affidare l'incarico di progettazione e/o direzione dei lavori all'esterno, secondo la disciplina vigente.

Nel caso di progetti di riqualificazione urbana riferiti a porzioni di territorio, il tema dell'accessibilità può rappresentare uno degli obiettivi da raggiungere.

Al termine dell'esecuzione delle opere previste dal PEBA il RUP verifica la corretta esecuzione delle opere e la loro validazione.

In sede di aggiornamento del PEBA si provvede all'aggiornamento dell'indicazione della criticità identificata con il codice univoco della scheda di progetto, tra quelle risolte e all'aggiornamento della tavola all'accessibilità allegata al rilievo.

L'aggiornamento periodico del PEBA permette di:

- effettuare una verifica periodica dello stato di attuazione delle opere previste;
- effettuare la revisione del Piano approvato per l'eventuale modifica delle priorità;
- effettuare la revisione degli elaborati approvati per correggere sviste o modificare le soluzioni proposte, alla luce di nuovi approcci condivisi;
- integrare il Piano con nuove porzioni di territorio o edifici.

## 8.5 PROMOZIONE E MONITORAGGIO

Al fine di rendere il PEBA uno strumento condiviso ed efficace si possono proporre ad esempio alcune attività da svolgersi successivamente all'adozione del piano:

- incontri informativi e formativi aperti alla cittadinanza;
- eventi volti a sensibilizzare la popolazione sugli ostacoli mobili (es. biciclette, bidoni, siepi, etc.) e i comportamenti (es. occupazione di parcheggi riservati);
- divulgazione di materiali di informazione;
- campagna d'informazione per migliorare l'accessibilità dei locali aperti al pubblico;
- approfondimenti in materia di barriere architettoniche rivolte a progettisti, imprese appaltatrici, responsabili di procedimento per il rispetto delle norme in materia di barriere architettoniche nelle fasi di progettazione, esecuzione e verifica dei lavori, anche alla luce delle più recenti sentenze e linee guida.

Il funzionario incaricato monitorerà gli interventi realizzati e il miglioramento dell'accessibilità e sicurezza in ambito urbano al fine di condividere con la cittadinanza lo stato di attuazione degli interventi previsti e degli obiettivi del Piano.

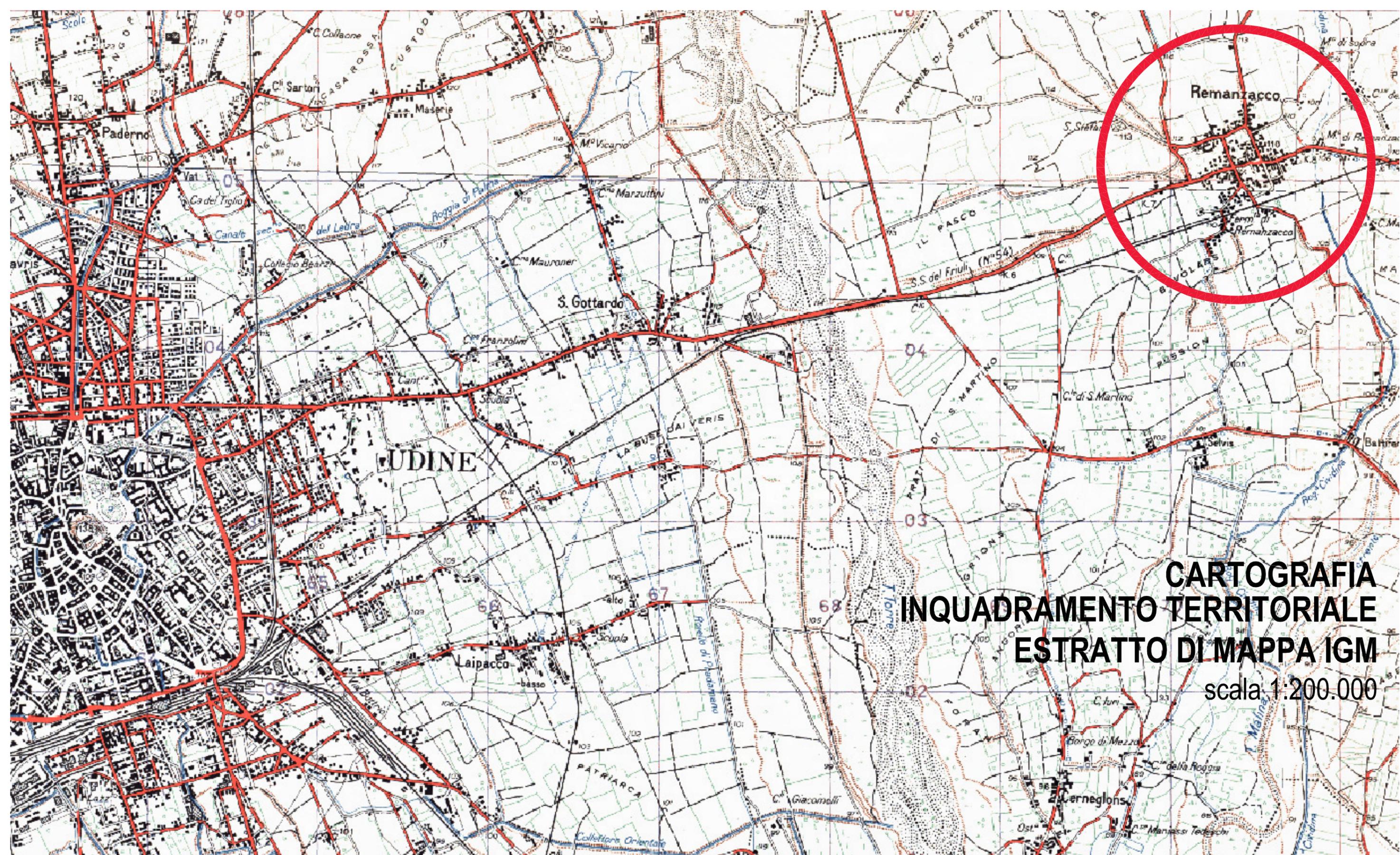
## 9 ELENCO ELABORATI DEL PEBA

REL	RELAZIONE APPROCCIO METODOLOGICO, DEFINIZIONE DOCUMENTALE, RILIEVO GENERALE E MAPPATURA DELLO STATO DI FATTO, STIME, REPORT, PROGRAMMAZIONE, APPROVAZIONE IGM 1:200000 CARTOGRAFIE SU BASE CTR 1:2500 PLANIMETRA 1:2500
UR 1	PLANIMETRIA: AMBITO URBANO 1:2.000 INDIVIDUAZIONE DEI PERCORSI
UR 1.1	PLANIMETRIA: AMBITO URBANO 1:1.000 MAPPA DELLE CRITICITA' PARTE EST
UR 1.2	PLANIMETRIA: AMBITO URBANO 1:1.000 MAPPA DELLE CRITICITA' PARTE OVEST
UR 2	FASCICOLO: AMBITO URBANO SCHEDE DI SINTESI
UR 3	FASCICOLO: AMBITO URBANO SCHEDE DELLE CRITICITA'
ED 1	PLANIMETRIA: AMBITO EDILIZIO 1:2.000 INDIVIDUAZIONE DEGLI EDIFICI
ED 2	FASCICOLO: AMBITO EDILIZIO SCHEDE DI SINTESI
ED 3	FASCICOLO: AMBITO EDILIZIO SCHEDE DELLE CRITICITA'
AB	AMBITO URBANO ABACO

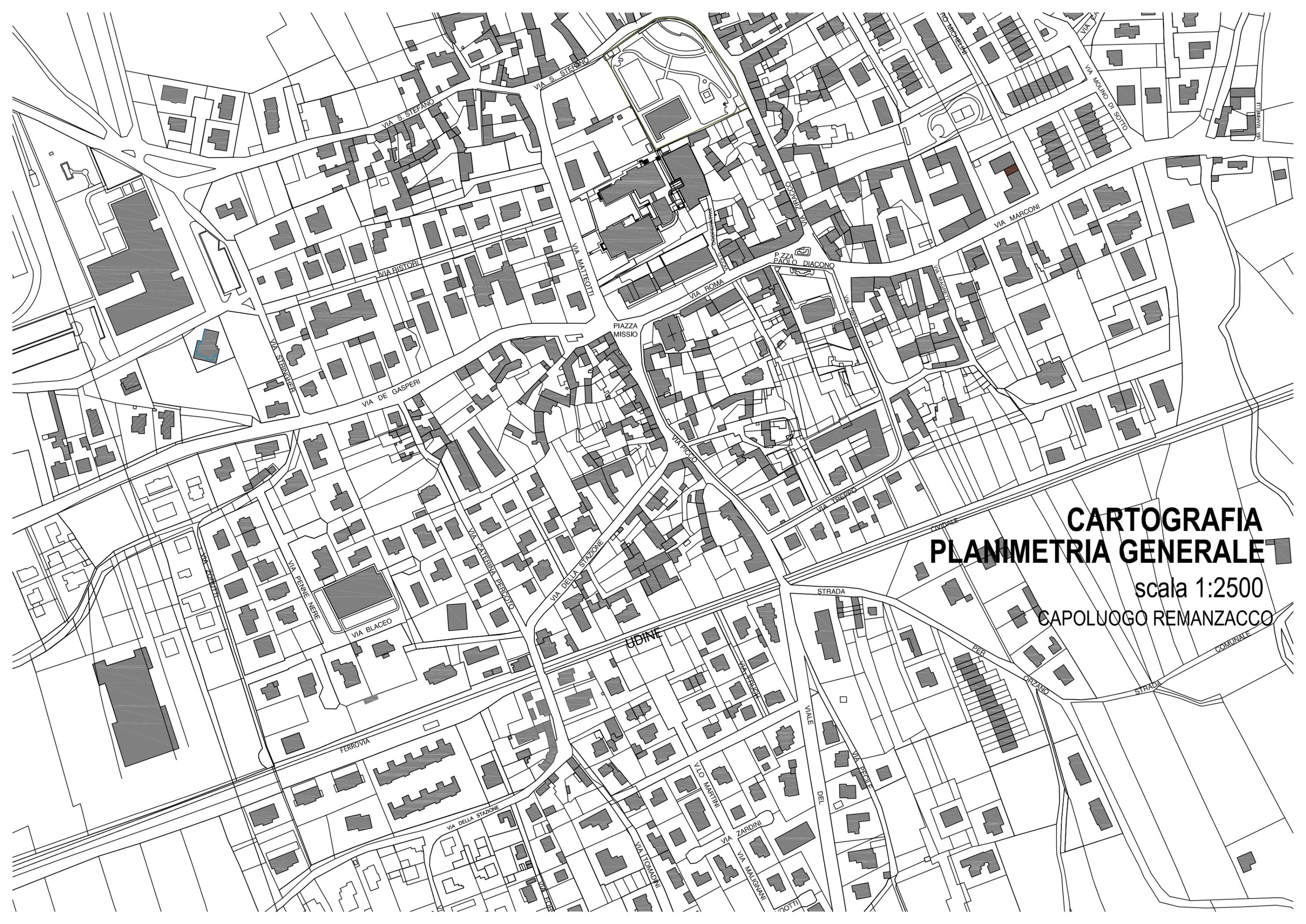
Remanzacco, 12.12.2022

Il progettista

VALENTINO FONTANINI  
architetto



**CARTOGRAFIA  
INQUADRAMENTO TERRITORIALE  
ESTRATTO DI MAPPA IGM  
scala 1:200.000**



# CARTOGRAFIA PLANIMETRIA GENERALE

scala 1:2500

CAPOLUOGO REMANZACCO

# PROGETTO PEBA PLANIMETRIA GENERALE

scala 1:2500

CAPOLUOGO REMANZACCO

**AMBITO URBANO  
INDIVIDUAZIONE DEI PERCORSI  
CON CRITICITA' RILEVATE E RESI ACCESSIBILI**

**AMBITO EDILIZIO  
INDIVIDUAZIONE PUNTI DI INTERESSE SOCIALE  
LUOGHI DI INTERESSE PUBBLICO**

AMBITO URBANO  
INDIVIDUAZIONE DEI PERCORSI  
CON CRITICITA' RILEVATE E RESI ACCESSIBILI

**LEGENDA:**

- 1.1 PERCORSO PRINCIPALE PARTE EST
- 1.2 PERCORSO PRINCIPALE PARTE OVEST
- 2 PERCORSO STAZIONE
- 3 PERCORSO BROILO - PEROSA
- 4 PERCORSO SCOLASTICO
- 5 PERCORSO ALTERNATIVO PRINCIPALE OVEST

PUNTO DI INTERESSE SOCIALE SEGNALATI DAI CITTADINI NELL'AMBITO  
DELLE INDAGINI PRELIMINARI PARTECIPATE

**LEGENDA:**

- 1 "MULINO"
- 2 AMBULATORI PUBBLICI E VOLONTARIATO ATTIVO
- 3 UFFICIO POSTALE
- 4 MUNICIPIO
- 5 BIBLIOTECA
- 6 "LA FARMACIA"
- 7 "IL CALZOLAIO"
- 8 "CASA DEL FORMAGGIO"
- 9 SCUOLA MEDIA
- 10 SCUOLA ELEMENTARE
- 11 AUDITORIUM
- 12 PALESTRA
- 13 BROILO - PEROSA
- 14 CENTRO AGGREGAZIONE GIOVANILE
- 15 SCUOLA MATERNA
- 16 CHIESA
- 17 "LA MATTTA"
- 18 STAZIONE

LUOGHI DI INTERESSE PUBBLICO

**LEGENDA:**

- |  |                    |  |                                  |  |                     |  |                              |
|--|--------------------|--|----------------------------------|--|---------------------|--|------------------------------|
|  | CENTRO PAROCCHIALE |  | ISTRUZIONE                       |  | UFFICIO PUBBLICO    |  |                              |
|  | CULTO              |  | SEDE ORGANIZZAZIONE ASSOCIAZIONE |  | MOBILITA'           |  | FERMATA TRASPORTO PUBBLICO   |
|  | CULTURA            |  | SPORT                            |  | PARCO PUBBLICO      |  | AREA GIOCO - AREA ATTREZZATA |
|  | SANITA'-ASSISTENZA |  | UFFICIO COMUNALE                 |  | PARCHEGGIO PUBBLICO |  | FARMACIA                     |