

Regione Friuli Venezia Giulia
Comune di Bagnaria Arsa

PIANO ELIMINAZIONE BARRIERE ARCHITETTONICHE (P.E.B.A) DEL COMUNE DI BAGNARIA ARSA



COMMITTENTE
COMUNE DI BAGNARIA ARSA
Area Tecnica
R.U.P. dott. David Pitta

02

RELAZIONE PRELIMINARE

DATA: 28 febbraio 2022

PROFESSIONISTA INCARICATO
Arch. Claudia Carraro

CONSULENZA ESTERNA
Ing. Fabio Gon

SUPERNOVA
design group

 **STUDIO
TANDEM**
RICERCHE, PROGETTI, PERCORSI PER LO SPAZIO URBANO, L'AMBIENTE, LA QUALITÀ DELLA VITA

INDICE

1. PREMESSA	pg. 3
2. RIFERIMENTI NORMATIVI	pg. 3
3. OBIETTIVI E AMBITO DEL PEBA	pg. 5
4. ANALISI DEL TERRITORIO	pg. 6
5. TRASPORTI PUBBLICI	pg. 9
6. ANALISI DELLO STATO DI FATTO	pg. 9
7. VALUTAZIONE SUL GRADO DI ACCESSIBILITA'	pg. 11
8. VALUTAZIONE DEGLI INTERVENTI DI PROGETTO	pg. 14
9. NORME E INDICAZIONI	pg. 14
10. PROGRAMMAZIONE	pg. 15
11. ADOZIONE E APPROVAZIONE	pg. 15
12. ESITI ANALISI PRELIMINARE	pg. 16

1. PREMESSA

Il Comune di Bagnaria Arsa ha intrapreso i lavori per la redazione del Piano di Eliminazione delle Barriere Architettoniche (P.E.B.A.) che intende analizzare il tessuto urbano del capoluogo e delle sue frazioni.

Il P.E.B.A. è uno strumento concepito dal legislatore nazionale al fine di monitorare il territorio facendo emergere le criticità e le barriere presenti per poi programmare e progettare gli interventi utili al miglioramento dell'accessibilità e della fruibilità degli spazi urbani e degli edifici pubblici. L'obiettivo del P.E.B.A. è quello di incrementare la mobilità autonoma e sicura di tutte le persone. Per raggiungere questo obiettivo è necessaria una pianificazione e programmazione degli interventi basati sul rispetto delle normative vigenti e delle buone pratiche fondate sui sette principi dell'Universal Design: equità d'uso; flessibilità d'uso; uso semplice ed intuitivo; informazioni accessibili e comprensibili; sicurezza/tolleranza all'errore; contenimento dello sforzo fisico; dimensioni e spazi per l'avvicinamento e l'uso.

Il P.E.B.A. pertanto rappresenta una fase di analisi dello stato di fatto sul piano dell'accessibilità, fruibilità e sicurezza, nonché un possibile momento di coinvolgimento dei portatori di interesse per migliorare il benessere ambientale.

Il P.E.B.A. del Comune di Bagnaria Arsa si basa sulle Linee Guida elaborate ai sensi della L.R. 10/2018, art. 8 bis, comma 3 e pubblicate nel giugno del 2020.

2. RIFERIMENTI NORMATIVI

Le leggi che possono essere prese a riferimento per la redazione del P.E.B.A. sono le seguenti:

- Legge 30-03-1971 n. 118 Conversione in legge del D.L. 30 gennaio 1971, n. 5 e nuove norme in favore dei mutilati ed invalidi civili.”;
- Legge 28 febbraio 1986, n. 41, Disposizioni per la formazione del bilancio annuale e pluriennale dello Stato ed in particolare art.32 comma 20 e 21;
- Legge 09-01-1989 n. 13_Disposizioni per favorire il superamento e l'eliminazione delle barriere architettoniche negli edifici privati;
- D.M. 14-06-1989 n. 236_Prescrizioni tecniche necessarie a garantire l'accessibilità, l'adattabilità e la visibilità degli edifici privati e di edilizia residenziale pubblica sovvenzionata e agevolata, ai fini del superamento e dell'eliminazione delle barriere architettoniche;
- Legge 5 febbraio 1992, n. 104, Legge-quadro per l'assistenza, l'integrazione sociale e i diritti delle persone handicappate. (GU Serie Generale n.39 del 17- 02-1992 - Suppl. Ordinario n. 30);

- D.P.R. 24-07-1996 n. 503_Regolamento recante norme per l'eliminazione delle barriere architettoniche negli edifici, spazi e servizi pubblici;
- DPR 6 giugno 2001 n. 380 Testo Unico delle disposizioni legislative e regolamentari in materia di edilizia”;
- Legge 03-03-2009 n. 18_Ratifica ed esecuzione della Convenzione delle Nazioni Unite sui diritti delle persone con disabilità, con protocollo opzionale, New York 13-09-2006 e istituzione dell'Osservatorio nazionale sulla condizione delle persone con disabilità;
- Legge Regionale FVG 31-03-2018 n. 10_Principi generali e disposizioni attuative in materia di accessibilità.

Altre norme di riferimento e linee guida utili sono:

- Costituzione Italiana;
- D.Lgs. 30-04-1992 n. 285_Nuovo codice della strada;
- D.P.R. 16-12-1992 n. 495_Regolamento di esecuzione e di attuazione del nuovo codice della strada;
- Classificazione Internazionale del Funzionamento, della Disabilità e della Salute (ICF) approvato in data 22 maggio 2001;
- Legge 01-03-2006 n. 67_Misure per la tutela giudiziaria delle persone con disabilità vittime di discriminazioni;
- D.Lgs. 09-04-2008 n. 81_Testo unico sulla salute e sicurezza sul lavoro;
- Legge Regionale FVG 11-11-2009 n. 19_Codice regionale dell’edilizia;
- Linee guida per la predisposizione del piano di eliminazione delle barriere architettoniche (PEBA) Regione Autonoma Friuli-Venezia Giulia – giugno 2020;
- I.N.M.A.C.I. “Linee guida per la progettazione dei segnali e percorsi tattili necessari ai disabili visivi per il superamento delle barriere percettive”.

Considerando lo specifico ambito del P.E.B.A. le norme da citare sono:

- Legge 28-02-1986 n. 41_Disposizioni per la formazione del bilancio annuale e pluriennale dello Stato_art. 32 commi 20 e 21, con la quale il legislatore ha stabilito, per le amministrazioni competenti, l’obbligo di dotarsi di piani di eliminazione delle barriere architettoniche per gli edifici pubblici esistenti non adeguati alle disposizioni in materia di barriere architettoniche (prescrizioni del d.P.R. 27 aprile 1978, n. 384, ora d.P.R. 24 luglio 1996, n. 503);
- Legge 05-02-1992 n.104_Legge-Quadro per l'assistenza, l'integrazione sociale e i diritti delle persone handicappate, con la quale gli interventi di adeguamento degli spazi urbani

sono stati inseriti all'interno dell'ambito di applicazione del P.E.B.A. con specifica attenzione a: individuazione e realizzazione di percorsi accessibili; installazione di semafori acustici per non vedenti; rimozione della segnaletica costituente ostacolo alla circolazione delle persone con disabilità.

La redazione del P.E.B.A. rappresenta pertanto un adempimento normativo ai sensi della Legge 41/1986 (art. 21, per edifici pubblici) e Legge 104/1992 (art. 24 comma 9, per spazi urbani). Essa deve essere intesa come un'indicazione di perseguimento di politiche di intervento coerenti ed omogenee all'interno del territorio comunale volte al costante e progressivo innalzamento del grado di accessibilità, sicurezza e comfort degli spazi pubblici.

La presenza di barriere architettoniche negli spazi urbani e negli edifici pubblici, oltre a poter implicare la violazione di diritti sanciti dalla Legge n. 18/2009 con la quale lo Stato Italiano ha rettificato la "Convenzione ONU per i diritti delle persone con disabilità", rappresenta una limitazione alla mobilità sicura ed autonoma degli utenti, nella sua accezione di "utenza ampliata". Con il concetto di "utenza ampliata" non si considerano solo le persone con disabilità, ma tutta quella fascia di popolazione all'interno della quale anche solo in alcune fasi della vita ognuno di noi può riconoscersi. Per tale motivo è erroneo identificare le persone con disabilità come gli unici destinatari delle politiche di intervento in materia di accessibilità.

Negli ultimi anni l'Organizzazione Mondiale della Sanità, attraverso la Classificazione Internazionale del Funzionamento, della Disabilità e della Salute (I.C.F.), ha portato ad una nuova concezione del rapporto tra individuo ed ambiente. Un tanto è avvenuto definendo la disabilità come una "condizione di salute in un ambiente sfavorevole" modificando completamente la vecchia definizione di "condizione sanitaria specifica di alcuni soggetti". A ciò è conseguito che l'eliminazione degli elementi che rendono un ambiente urbano sfavorevole alla fruizione delle persone si configura come un'azione dalle immediate ricadute positive per l'intera collettività.

3. OBIETTIVI E AMBITO DEL P.E.B.A.

Dal punto di vista dell'Amministrazione Comunale l'adozione del P.E.B.A. è un'oculata modalità di investimento delle risorse pubbliche le cui ricadute si riflettono positivamente sull'intera cittadinanza che si riappropria di spazi pubblici più sicuri, vivibili e confortevoli.

Il principale vantaggio del P.E.B.A. quale strumento di coordinamento e di programmazione è rappresentato dalla possibilità di definire, progettare e realizzare interventi in modo coordinato sulla base di specifiche priorità ed obiettivi. Infatti, un elemento di criticità che viene spesso riscontrato nella progettazione ed eliminazione delle barriere architettoniche è la realizzazione di singoli progetti spinti da istanze individuali, senza alcun coordinamento unitario che li rende spesso disomogenei.

Il P.E.B.A. del Comune di Bagnaria Arsa mira a costituire uno strumento atto alla pianificazione e programmazione di interventi volti al miglioramento dell'accessibilità del territorio comunale in ambito urbano, che parte da un'analisi dello stato dei luoghi e identifica possibili soluzioni tipo a costituzione di una base utile agli approfondimenti progettuali successivi.

Lo scopo del P.E.B.A. non è quello di analizzare l'intero tessuto urbano o le singole barriere architettoniche interrogandosi sulla loro mera eliminazione secondo i precetti normativi, bensì promuovere un approccio multidisciplinare che indaghi e risolva le contraddizioni che ostacolano la piena vivibilità fisica e percettiva dello spazio pubblico migliorandone in primis la sicurezza. Vuole essere uno strumento in grado di:

- aiutare lo sviluppo della mobilità pedonale accessibile ed autonoma;
- fornire una lettura della fruibilità dei percorsi e degli spazi pubblici legati ai principali servizi tenendo quindi conto dei punti di interesse e dei servizi utili agli abitanti;
- produrre uno strumento di consultazione funzionale al miglioramento dell'accessibilità in ambito urbano, utile anche nel caso di semplici manutenzioni.

Le aree e i percorsi oggetto di analisi definiti e valutati col supporto dell'amministrazione comunale, degli uffici tecnici e di specifica competenza sono il frutto di scelte derivanti da:

- identificazione degli spazi ove sussiste la presenza di elementi attrattori di proprietà pubblica o privata aperta al pubblico;
- frequenza d'uso da parte degli utenti;
- interesse funzionale ai collegamenti tra unità urbane differenti;
- progetti di trasformazione territoriale già programmati;
- lettura del tessuto urbano basata sulla ricerca dell'identificazione di un percorso continuo e non secondo una prioritaria e asettica analisi per singola via.

4. ANALISI DEL TERRITORIO

Nella fase di indagine preliminare sono stati indagati gli aspetti geomorfologici del Comune, e reperiti alcuni dati demografico finalizzati alla comprensione ed individuazione di elementi che potessero essere prioritari nell'ambito del rilievo e successiva progettazione degli interventi.

Il Comune di Bagnaria Arsa è costituito da cinque nuclei urbani: il capoluogo, Bagnaria Arsa e quattro frazioni, Campolonghetto, Castions delle Mura, Privano e Sevegliano. Quest'ultima ospita la sede municipale.

Il tessuto urbano, che appare pertanto frammentato, occupa una superficie di 19,23 km² e registra una popolazione di 3.466 abitanti così suddivisi:

- Sevegliano 1.205 abitanti;
- Castions delle Mura 908 abitanti;
- Bagnaria Arsa 766 abitanti;
- Privano 331 abitanti;
- Campolonghetto 256 abitanti.

Di questi residenti, il 27,65% ha un età superiore a 65 anni rilevando una percentuale di anziani leggermente più elevata della media italiana (22,9%).

Al 31/12/2020 sono stati registrati:

- n. 12 persone con disabilità assistiti,
- n. 66 adulti in difficoltà assistiti dai servizi sociali;
- n. 15 alunni con disabilità assistiti.

La popolazione in età scolastica 0-14 anni si aggira intorno al 10,88% a cui si aggiunge un ulteriore percentuale del 6% di giovani di età compresa tra i 14-19 anni.

Altro dato che emerge dall'analisi è l'invecchiamento della popolazione, che tuttavia riguarda l'intero tessuto nazionale, con il conseguente e possibile declino fisiologico di alcune funzioni motorie, sensoriali e cognitive. Da questi dati emerge l'importanza del miglioramento dell'ambiente d'uso pubblico e dei trasporti per non alterare negativamente l'integrazione sociale di tutti i cittadini.

Sebbene lo stato dei residenti ed il loro numero sia in continuo mutamento da questi dati si comprende che una fascia della popolazione rientra tra le categorie deboli interessate allo sviluppo di una mobilità lenta e sicura. Tra questi in particolare vi è la popolazione di età scolastica interessata già dall'uso dei percorsi Pedibus nei centri di Bagnaria Arsa e Sevegliano.

Il territorio del Comune di Bagnaria Arsa è pianeggiante. Si evidenzia una continuità del tessuto urbano fra i centri di Bagnaria Arsa e Sevegliano, mentre i nuclei urbanizzati di Campolonghetto, Castions delle Mura e Privano si presentano più isolati.

L'urbanizzazione si è sviluppata lungo alcune principali direttrici. L'asse costituito da Via Roma - via Vittorio Veneto - via Palmanova - piazza San Giorgio identifica il collegamento fra Sevegliano e Bagnaria Arsa. Lungo questo asse si presentano i principali servizi del Comune concentrati nella frazione di Sevegliano: il municipio, la farmacia, l'ufficio postale, la scuola d'infanzia, la scuola primaria, il parco comunale e i campi sportivi con impianti per calcio, pattinaggio e palestra, oltre all'ambulatorio medico ubicato nello stesso stabile ospitante l'ufficio postale.

Nella frazione di Sevegliano appare rilevante la presenza del percorso ferroviario dove i binari del treno definiscono una decisa separazione all'interno del centro urbano e della sua

zona residenziale. A questa cesura si affianca ad Est la presenza della SR 352, direttrice di rilevante traffico, che crea una separazione tra il nucleo del centro cittadino e la zona di espansione commerciale, industriale ed artigianale. Essendo il percorso della SR 352 oggetto di interventi in corso durante la fase di analisi del P.E.B.A. ed essendo la zona commerciale direttamente relazionabile con il primo nucleo residenziale, ovvero quello definito da una lato dalla SR 352 e dall'altro dal tracciato ferroviario è stato scelto di dare priorità di analisi alla parte di tessuto ad Ovest rispetto al percorso dei binari rimettendo la zona ad Est ad un secondo lotto di analisi.

Il tessuto urbano del capoluogo si sviluppa sulle direttrici Est-Ovest definita da via Palmanova - piazza San Giorgio - via Vaat e sulla direttrice Nord-Sud definita da via Udine e via XXIV Maggio. In esso si evidenzia la presenza di un centro per lo sport dedicato alla pratica del rugby e del calcio e il tempo libero nei pressi dell'edificio di culto e una sede associativa. Per delimitare l'ambito d'intervento sono stati considerati i servizi attrattori d'uso pubblico presenti e concentrati su via XXIV Maggio

Campolonghetto si sviluppa principalmente lungo la direttrice Est-Ovest definita da via Monfalcone - piazza San Giacomo - via della Fornace. Ha un carattere prevalentemente residenziale e gli unici servizi o edifici di interesse pubblico risultano rilevabili lungo la direttrice minore, direttrice Nord-Sud definita da via Gemona del Friuli, dove si individua la presenza di: edificio di culto, centro civico sociale e biblioteca, attrezzatura per lo sport e il tempo libero - bocciodromo.

Castions delle Mura si sviluppa principalmente lungo la direttrice Nord-Sud definita da via della Villa. Il suo tessuto a prevalente carattere residenziale ospita su via Tolmezzo un centro per lo sport e il tempo libero dedicato al calcio e al baseball, che assieme alla prospiciente area ricreativa costituisce un ambito compatto dedito all'attività ludica, sportiva e alla convivialità. Su via della Villa si individuano l'edificio di culto, un market e più a Sud il centro civico - scuola della musica e la sede della protezione civile. Lungo l'asse laterale definito da via Filippo Corridoni si identificano l'ambulatorio medico, il centro polifunzionale, la scuola d'infanzia e l'asilo nido.

Privano si sviluppa principalmente lungo la direttrice Nord-Sud definita da via della Chiesa la quale è delimitata a Nord dall'asse definito da via della Vittoria - via Gorizia e a Sud dall'asse definito da località Antonini - via Daniello Antonini. All'interno del tessuto residenziale e storico si distinguono su via Daniello Antonini il Centro Sociale e sede associativa con le vicine attrezzature per lo sport. In Località Antonini si identifica la presenza dell'edificio di culto, mentre lungo via della Chiesa all'interno del borgo tradizionale trovano sede il C.A.M.P. con un servizio diurno per persone con disabilità e di prossima realizzazione un nucleo di alloggi per anziani.

Per la definizione dell'ambito di analisi, sulla base della volontà dell'Amministrazione comunale, è stato considerato il tessuto di tutti cinque i paesi. Non potendo, per estensione

dell'area, indagarli nella totalità del loro territorio in un unico stralcio di P.E.B.A. è stato definito come ambito prioritario la definizione di itinerari che interessassero il raggiungimento dei principali servizi pubblici o di luoghi privati ad uso pubblico destinando approfondimenti su aree residenziali a stralci successivi.

5. TRASPORTI PUBBLICI

Il comune di Bagnaria Arsa rientra nell'area servita dal Trasporto Pubblico Locale FVG per i paesi di: Bagnaria Arsa, Campolonghetto, Castions delle Mura e Sevegliano. Resta esclusa la frazione di Privano. L'intera area comunale è invece interessata dal trasporto scolastico per gli studenti frequentanti gli istituti entro il primo grado d'istruzione.

6. ANALISI DELLO STATO DI FATTO

L'analisi dello stato di fatto si basa sulla raccolta di informazioni mediante l'uso di schede di rilievo per ogni criticità individuata sul percorso analizzato.

Le schede di rilievo prevedono la registrazione dei dati ritenuti significativi per la descrizione delle criticità individuate:

- codice univoco di individuazione;
- data di sopralluogo;
- localizzazione puntuale;
- dati numerici di rilievo;
- note di approfondimento;
- spunti su soluzioni e buone prassi;
- riferimento alla norma non applicata o da applicare;
- rilievo fotografico.

Definiti i percorsi di analisi sulla base della presenza degli elementi attrattori prende avvio la fase di mappatura degli spazi. Tale indagine ha indagato e registrato i seguenti parametri assegnando un codice univoco per tipologia come di seguito elencato:

- 1.01_Percorso con pendenze/scalini dovuti a passo carraio
- 1.02_Percorso con pendenza trasversale superiore all'1%
- 1.03_Percorso di larghezza inferiore a 90 cm
- 1.04_Marciapiede non presente o non conforme
- 1.05_Percorso con pendenze dovute ad ingresso pedonale
- 1.06_Percorso con pendenza longitudinale privo di area in piano ogni 10 m

- 2.01_Pavimentazione non complanare per: sconnessioni / deformazioni / rotture
- 2.02_Chiusino, caditoia, griglia, ecc. non a raso rispetto alla pavimentazione
- 2.03_Aiuola per albero in cls non a raso rispetto alla pavimentazione
- 2.04_Caditoia o griglia non conforme per fori: non trasversali / attraversabili da sfera di 2 cm
- 2.05_Cordolo danneggiato

- 3.01_Percorso con dislivello superiore a 2,5 cm
- 3.02_Percorso con restringimento (larghezza inferiore a 90 cm)

- 4.01_Breve rampa di raccordo con pendenza compresa tra 5% e 15%
- 4.02_Breve rampa di raccordo non coerente con i percorsi
- 4.03_Breve rampa di raccordo con pendenza superiore al 15%

- 5.01_Rampa non presente

- 6.01_Ostacolo costituito da arredo urbano mobile
- 6.02_Ostacolo costituito da arredo urbano ancorato
- 6.03_Ostacolo costituito da cassonetto rifiuti
- 6.04_Ostacolo costituito da vegetazione
- 6.05_Ostacolo costituito da palo di segnaletica verticale
- 6.06_Ostacolo costituito da palo di reti tecnologiche o impianto semaforico
- 6.07_Ostacolo costituito da elemento edilizio
- 6.08_Ostacolo generico
- 6.09_Ostacolo costituito da elemento impiantistico

- 7.01_Segnaletica tattilo-plantare per orientamento non presente
- 7.02_Segnaletica tattilo-plantare per attraversamento non presente
- 7.03_Percorso con delimitazione non percepibile
- 7.04_Segnaletica tattilo-plantare non conforme
- 7.05_Segnaletica di indicazione o orientamento non presente o non conforme

- 8.01_Attraversamento pedonale non presente

8.02_Attraversamento pedonale in posizione non coerente o pericolosa

8.03_Attraversamento pedonale con segnaletica non visibile

9.01_Stallo riservato non presente

9.02_Stallo riservato con collegamento al percorso pedonale non presente o non adeguato

9.03_Stallo riservato non conforme

10.01_Fermata TPL non conforme

Le schede descrittive dello stato di fatto oltre ai dati di rilievo prevedono l'inserimento di una fotografia puntuale per agevolare l'individuazione delle criticità e la successiva determinazione degli interventi di adeguamento.

Data la presenza di una divisione tematica, in base alle esigenze potrebbe essere possibile creare mappe o fascicoli tematici specifici per ogni tema (es. percorsi, ostacoli, segnaletica tattilo-plantare, attraversamento pedonale, ecc.)

7. VALUTAZIONE SUL GRADO DI ACCESSIBILITA'

La valutazione sul grado di accessibilità viene sintetizzata sia nelle schede di analisi sia nella rappresentazione grafica dell'elaborato denominato Tav. 2 con la seguente distinzione cromatica:

Valutazione	Accessibile	
	Accessibilità condizionata	
	Non accessibile	
	Assente	

Le valutazioni si basano su molteplici aspetti che possono riguardare la:

- disabilità motoria, intesa come una limitazione lieve/grave, permanente/temporanea delle capacità di movimento di una o più parti del corpo;
- disabilità sensoriale, intesa come la parziale o totale assenza della vista o capacità di udito;

- disabilità cognitiva, intesa come la limitazione nella comprensione del linguaggio o disturbi da deficit dell'attenzione, orientamento o difficoltà di apprendimento, memorizzazione e/o relazionarsi socialmente

La valutazione sul grado di accessibilità deriva dalla verifica del rispetto della vigente normativa, ma anche dell'effettiva fruibilità degli spazi tenendo in considerazione l'entità della barriera fisica e la presenza o meno di facilitatori per non vedenti e ipovedenti. Si valutano ad esempio:

- la presenza di guide naturali o artificiali;
- la lunghezza dei tratti di percorso privi di guida;
- la presenza di contrasto cromatico nella pavimentazione;
- la segnalazione di ostacoli puntuali;
- il grado di pendenza delle rampe;
- il livello di usura della pavimentazione;
- la larghezza dei possibili restringimenti rinvenibili lungo il percorso.

A titolo esemplificativo si riporta uno schema indicante alcune delle caratteristiche che possono influire sul giudizio.

Valutazione	Accessibile	
	<ul style="list-style-type: none"> - delimitazione percepibile rispetto alla sede stradale; - rampa con pendenza longitudinale inferiore o uguale all' 8%; - percorso con pendenza trasversale inferiore o uguale all'1%; - superficie di pavimentazione piana, omogenea e con risalti inferiori a 2 mm e giunture inferiori a 5 mm; - percorso che garantisce un passaggio netto minimo pari a 90 cm; - griglia con maglie non attraversabili da una sfera di diametro 2 cm e posta con elementi ortogonali al verso di marcia; - presenza di guide naturali o artificiali progettate sulla base delle indicazioni riportate nelle Linee guida INMACI. 	
Valutazione	Accessibilità condizionata	
	<ul style="list-style-type: none"> - rampa con pendenza longitudinale compresa tra il 9 e il 15%; - percorso con pendenza trasversale superiore all'1%; - assenza di segnaletica tattilo-plantare; - restringimenti del percorso tra i 90 e i 75 cm; - fondo disomogeneo per usura, ma privo di risalti superiori a 2,5 cm; - ostacolo tipo palo di segnalazione facilmente intercettabile per posizione nel percorso; - stallo riservato non conforme alle prescrizioni normative. 	
Valutazione	Non accessibile	
	<ul style="list-style-type: none"> - assenza di delimitazione percepibile rispetto alla sede stradale; - rampa con pendenza longitudinale superiore al 15%; - gradini superiori a 2,5 cm; - restringimenti del percorso inferiore a 75 cm; - fondo fortemente dissestato con risalti superiori a 2,5 cm; - stallo riservato privo di rampa di raccordo col marciapiede. 	

Valutazione	Assente	
	<ul style="list-style-type: none"> - assenza di attraversamento pedonale; - assenza di segnaletica fattilo-plantare. - assenza di guida naturale o artificiale; - assenza di stallo riservato. 	

Per quanto concerne lo specifico caso del percorso del parco pubblico si considerano le caratteristiche proprie dell'area (dimensione, organizzazione interna del percorso e punti attrattori) valutando:

- la tipologia di pavimentazione e la sua percorribilità in quanto requisito indispensabile per considerare l'area fruibile;
- la presenza di percorsi interni e/o l'eventuale percorribilità sua e dello spazio verde utile per attività come sedersi, stendersi, rotolarsi;
- presenza di arredi (panchine, tavoli, cestini);
- l'accessibilità ai giochi.

8. VALUTAZIONE DEGLI INTERVENTI DI PROGETTO

Ogni criticità rilevata viene registrata nelle schede con dei riferimenti dimensionali e nella Tav.2 con l'evidenziazione del punto oggetto di intervento. In funzione dell'estensione della criticità la proposta di progetto potrà essere di tipo puntuale o estesa. Puntuale nel caso di un intervento circoscritto (es. spostamento di palo di segnaletica verticale), estesa nel caso di un intervento che interessa un'area più vasta (es. realizzazione marciapiede). Vengono registrati anche interventi rivolti al miglioramento della sicurezza e del comfort (es. realizzazione/spostamento di attraversamenti pedonali, realizzazione di stalli di parcheggio riservati). Si specifica che le proposte di progetto si riferiscono a un abaco di soluzioni tipo e non costituiscono delle soluzioni progettuali specifiche per la singola criticità rilevata. Devono essere pertanto acquisite come uno schema di riferimento utile alle successive e necessarie fasi di progettazione ed esecuzione degli interventi.

La proposta di progetto riportata nella singola scheda di analisi viene integrata da una valutazione di costo delle opere che mira a definire un costo complessivo delle sole lavorazioni (esclusi oneri di progettazione), comprendente tutte le lavorazioni stimabili (al grado di approfondimento attuabile nel P.E.B.A.) e necessarie a dare il lavoro finito a regola d'arte. Si specifica tuttavia che a fronte di un'analisi più dettagliata e circoscritta, sullo stato dei luoghi (es. verifica della presenza ed entità di sotto-servizi), nonché variazioni di costo dei materiali, le stime potrebbero essere suscettibili di variazioni anche sostanziali. Per

sopperire in parte a eventuali oneri non prevedibili nella sintesi di quadro economico il costo complessivo stimato viene incrementato del 30% come percentuali per imprevisti ed opere in economia.

9. NORME E INDICAZIONI

Il P.E.B.A. è uno strumento funzionale a un progetto di città più accessibile per tutti. Con questo le Linee guida intendono indicare che è uno strumento "chiamato a integrarsi alla prassi ordinaria della pianificazione e della progettazione comunale come uno standard prestazionale ineludibile, al pari di altri requisiti (tecnici, funzionali, dimensionali, ecc.) già assimilati dalla normativi e dalla prassi vigente".

Le soluzioni progettuali indicate nel P.E.B.A. possono orientare infatti la revisione del P.R.G.C. e delle disposizioni in materia di pianificazione attuativa. Possono orientare la revisione del regolamento edilizio mediante specifiche indicazioni che permettano di attuare un approccio coordinato nelle fasi di progettazione ed esecuzione degli interventi di manutenzione o negli interventi di nuova realizzazione. Riguardo gli spazi pubblici i contenuti del regolamento possono essere integrati con indicazioni inerenti: indicazioni per la messa in sicurezza dei marciapiedi e percorsi pedonali; scelta dei materiali e del trattamento delle superfici orizzontali; l'eliminazione delle barriere e dislivelli, dispositivi di guida e orientamento al movimento per persone con disabilità motoria e sensoriale, etc.

Resta valida l'importanza di azioni di informazione e sensibilizzazione di tutti gli operatori del territorio: progettisti, dipendenti comunali, amministratori, enti operanti sul territorio comunale, cittadini riguardanti i temi della mobilità, fruibilità e sicurezza dei luoghi.

10. PROGRAMMAZIONE

La programmazione degli interventi necessita della preventiva definizione di un ordine di priorità degli stessi. Questo permetterà di identificare diverse e distinte fasi di attuazione del P.E.B.A. di cui la prima vedrà una scelta mirata al raggiungimento di un livello di "accessibilità minima" tale da consentire o migliorare l'uso dei principali spazi pubblici in base alla destinazione d'uso. Valutando la programmazione già in atto comprendente: opere di manutenzione e nuove realizzazioni anche al fine di ottimizzare le risorse e non prevedere sovrapposizioni di interventi vengono definite delle tempistiche per le opere di adeguamento riconducibili al P.E.B.A. Verrà definito pertanto un cronoprogramma di massima degli interventi in base alle risorse ritenute designabili dall'Amministrazione.

11. ADOZIONE E APPROVAZIONE

E' utile specificare che non sussistono norme che definiscono le procedure di adozione e approvazione del P.E.B.A. da parte del Comune.

Nelle Linee Guida della Regione FVG a pg. 51 capitolo 6.3 "Procedura di adozione e approvazione" viene riportato: "(...) Il percorso che di seguito viene suggerito risponde primariamente, alla volontà di condividere i contenuti del PEBA, nella misura più ampia possibile, sia a livello politico-decisionale, che di coinvolgimento dei cittadini. (...)”

“(...) In considerazione di questo, si suggerisce che il PEBA sia adottato in Giunta Comunale e successivamente approvato in Consiglio Comunale. La decisione dell’iter da seguire rimane comunque in capo all’Amministrazione comunale. (...)”.

Il P.E.B.A. adottato dalla Giunta Comunale rimane a disposizione per la consultazione pubblica per trenta giorni consecutivi presso il Comune e contestualmente pubblicato sul sito web istituzionale dell’Ente. Entro questo tempo chi lo ritenga può formulare osservazioni sui suoi contenuti. Il Comune è tenuto a dare la massima diffusione dell’avvenuto deposito. Decorsi i trenta giorni il Consiglio Comunale decide sulle eventuali osservazioni avanzate e approva il P.E.B.A. entro i sessanta giorni successivi.

La copia integrale del Piano viene pubblicata sul sito web istituzionale dell’Ente in una sezione facilmente reperibile e copia integrale viene trasmessa alla Direzione centrale infrastrutture e territorio su supporto digitale, corredata di copia dei relativi provvedimenti di adozione/approvazione.”

Il P.E.B.A. è uno strumento che necessita di verifiche e aggiornamenti periodici volti a valutare:

- lo stato di attuazione delle opere previste dal Piano;
- l’eventuale revisione del Piano a fronte di nuove esigenze, approcci, priorità;
- l’integrazione del Piano con nuove aree di indagine.

12. ESITI ANALISI PRELIMINARE

La prima fase del P.E.B.A. ha previsto l’analisi del materiale documentario esistente.

Il Comune di Bagnaria Arsa risulta dotata di P..R.G.C. adottato con deliberazione del C.C.n.16 del 30.04.2018.

Sulla base dei colloqui intercorsi con gli uffici competenti si apprende che sono in corso ed in previsioni lavori pubblici interessanti:

- Sevegliano_l’intersezione tra via Julia SR352 e via Roma, nonché via Roma;
- Campolonghetto_la realizzazione di una nuova biblioteca su immobile di via della Risa;
- Privano_la realizzazione di alloggi per anziani entro un immobile sito in via della Chiesa.

Sono state prese in esame le mappe delle tratte TPL per effettuare una distinzione tra le fermate della suddetta e le fermate degli scuolabus.

Sono stati identificate le aree di parcheggio di competenza comunale per verificare la congruità delle stesse (dimensione, segnaletica orizzontale e verticale) in base alla normativa vigente.

I parcheggi individuati sono:

L01	BAGNARIA ARSA	Piazza San Giorgio
		Via Vaat
L02	SEVEGLIANO	Piazza Sant'Andrea
		Via Vittorio Veneto
L03	PRIVANO	/
L04	CAMPOLONGHETTO	/
L05	CASTIONS DELLE MURA	Via Tolmezzo
		Via Filippo Corridonni

Dal confronto con l'Amministrazione e il referente dell'Area tecnica è emersa l'importanza di comprendere nell'analisi l'area verde afferente al Parco Comunale don Carlo Gnocchi essendo punto di ritrovo per il tempo libero, ma anche percorso in parte compreso in uno degli itinerari Pedibus.

A fronte delle indicazioni fornite ed a seguito delle prime indagini in loco sono stati ipotizzati alcuni possibili itinerari. L'individuazione dei possibili itinerari si è basata sulla volontà di individuare un percorso continuo, uno per paese, in grado di essere funzionale alle principali aree urbane. Da sottolineare che le priorità dei percorsi possono mutare nel tempo a seguito anche dell'adozione di nuovi Piani come ad esempio il Piano per il traffico e la mobilità sostenibile.