

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

03

RELAZIONE GENERALE

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	pag. 3
2. APPROCCIO METODOLOGICO	pag. 3
2.1.Rilievo e analisi dello stato di fatto	
2.2.Rilievo e mappatura dello stato di fatto	
2.3.Elaborati	
2.4.Spazi urbani analizzati	
3. VALUTAZIONE SULL'ACCESSIBILITA' DELLO STATO DEI LUOGHI	pag. 20
3.1.Percorsi urbani	
3.2.Aree verdi	
3.3.Parcheggi	
3.4.Fermate TPL e scuolabus	
4. SOLUZIONE DELLE CRITICITA'	pag. 23
4.1 Considerazioni sull'orientamento	
4.2.Soluzioni progettuali tipo	
5. STIMA DEI COSTI	pag. 29
5.1.Fascicolo schede criticità e reports	
6. PROGRAMMAZIONE PLURIENNALE DEGLI INTERVENTI	pag. 31
7. APPROVAZIONE DEL P.E.B.A. ED ESECUZIONE DEGLI INTERVENTI	pag. 34
7.1.Approvazione e adozione del Piano	
7.2.Attuazione del Piano	
7.3.Ricognizione delle risorse disponibili e delle modalità di finanziamento	
7.4.Realizzazione degli interventi previsti dal Piano	
7.5.Promozione e monitoraggio	

1. PREMESSA

Il P.E.B.A. del comune di Bagnaria Arsa 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.

Il metodo di lavoro adottato per il P.E.B.A. di Bagnaria Arsa si è basato sul presupposto che il Piano per l'Eliminazione delle Barriere Architettoniche è:

- parte fondamentale di un iter che trova compimento nell'esecuzione degli interventi che modificano l'ambiente costruito rimuovendo gli elementi che impediscono o limitano la fruibilità dello spazio da parte di tutti i cittadini o che ne pregiudicano l'utilizzo in condizioni di sicurezza e comfort;
- strumento che permette di operare integrando gli elementi che, nei limiti delle competenze del P.E.B.A., innalzano il livello di sicurezza, qualità e comfort a vantaggio di tutti i cittadini.

Il P.E.B.A. non si limita, ad analizzare le cosiddette "barriere architettoniche", ma analizza e valuta lo stato di fatto e tutti quegli elementi che possono costituire delle criticità limitando la libera e sicura mobilità autonoma degli utenti .

Gli utilizzatori di questo strumento propedeutico e d'indirizzo all'esecuzione degli interventi su spazi urbani potranno essere:

- i funzionari comunali incaricati della gestione e del governo del Piano;
- i progettisti incaricati della redazione dei progetti definitivi ed esecutivi per l'attuazione del P.E.B.A. .

2. APPROCCIO METODOLOGICO

2.1 Rilievo e analisi dello stato di fatto

Relativamente alle aree di rilievo indicate dall'Amministrazione e alle prime indagini preliminari, sono stati confermati gli elementi attrattori già individuati, integrati con nuovi punti di interesse oggetto di prossima futura realizzazione, e sono stati implementati i percorsi al fine di dare continuità agli itinerari in riferimento a quanto già esplicitato nella relazione preliminare.

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 ed alla fruizione sicura da parte di chiunque.

Successivamente ai sopralluoghi i dati rilevati sono stati registrati in un database digitale mediante l'uso di software Open Source.

Sulla base delle valutazioni effettuate in fase preliminare sono state elaborate delle schede finalizzate alla raccolta e catalogazione delle criticità rilevate. Nelle schede trovano puntale

registrazione sia la descrizione delle caratteristiche degli spazi, sia possibili indicazioni di intervento derivanti dallo studio di buone pratiche.

L'analisi preliminare ha permesso di definire le tipologie di criticità presenti il loco e pertanto registrabile e predisporre un elenco che le identifichi. La tipologia di criticità trova nell'Abaco, costituente parte integrante del P.E.B.A., i riferimenti normativi di competenza.

Le schede sono state studiate al fine di esprimere in modo distinto all'interno di tabelle:

- Identificazione;
- Descrizione tipologica;
- Descrizione dello stato di fatto;
- Immagine fotografica dello stato di fatto;
- Riferimento alla proposta di progetto;
- Valutazione della criticità;
- Metodologia di intervento;
- Stima del costo d'intervento.

Ogni criticità viene identificata da una fotografia dell'elemento rilevato e da un codice univoco che identifica:

- localizzazione della criticità all'interno del territorio comunale (Capoluogo o frazione);
- localizzazione della criticità all'interno del tessuto urbano (via/piazza);
- identificazione puntuale della criticità con riferimenti al contesto (numero civico più prossimo o destinazioni d'uso specifiche);

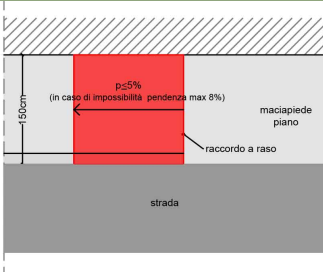
e riporta i dati dimensionali utili a descriverla con riferimenti atti a un'oggettiva comprensione della limitazione che essa può introdurre.

A seguire si riporta un esempio di scheda facente parte del **fascicolo schede criticità** per chiarire il metodo di restituzione dei dati raccolti e la loro elaborazione.

P.E.B.A COMUNE DI BAGNARIA ARSA

data rilievo: 21/06/2021

Ambito	Urbano	Cod.
Localizzazione	PRIVANO	L03
Via	della Chiesa - lato destro	V01
Identificazione	civ.29	C05

PROPOSTA DI PROGETTO	Descrizione Rifacimento della rampa di raccordo in materiale analogo all'esistente con riduzione della pendenza longitudinale in base alle caratteristiche del contesto, da collegare a raso e senza discontinuità alle pavimentazioni adiacenti, incluse demolizioni e ripristini. Pendenza longitudinale max 5% (8% in caso di impossibilità), priva di pendenza trasversale.
	
Note:	

Modalità d'intervento	Progetto esecutivo successivo
Valutazione	

Importo stimato
1.185,00 €

Redatto da: arch. Claudia Carraro

6

A fronte della restituzione dei rati raccolti, per ciascuna tipologia di criticità è stato desunto il numero effettivamente rilevato (nelle diverse localizzazioni) e riportato nella seguente tabella riassuntiva.

Cod.	Localizzazione	Criticità	Quantità
L01	BAGNARIA ARSA		
V01	Via Palmada		
1.04		Marciapiede non presente o non conforme	3
4.01		Breve rampa di raccordo con pendenza compresa tra 5% e 15%	1
7.02		Segnaletica tattilo-plantare per attraversamento non presente	1
9.01		Parcheggio riservato non presente	1
V02	Via Palmanova		
1.01		Percorso con pendenze/scalini dovuti a passo carraio	28
1.03		Percorso di larghezza inferiore a 90 cm	3
1.04		Marciapiede non presente o non conforme	2
1.05		Percorso con pendenze dovute ad ingresso pedonale	1
2.01		Pavimentazione non complanare per sconnesioni/deformazioni/rotture	9
2.02		Chiusino, caditoia, griglia, ecc non a raso rispetto alla pavimentazione	3
2.03		Aiuola per albero in cls non a raso rispetto alla pavimentazione	2
3.02		Percorso con restringimento (larghezza inferiore a 90 cm)	16
4.01		Breve rampa di raccordo con pendenza compresa tra 5% e 15%	1
4.03		Breve rampa di raccordo con pendenza superiore al 15%	1
6.05		Ostacolo costituito da palo di segnaletica verticale	3
6.06		Ostacolo costituito da palo di reti tecnologiche o impianto semaforico	5
7.02		Segnaletica tattilo-plantare per attraversamento non presente	1
8.01		Attraversamento pedonale non presente	6
10.01		Fermata TPL non conforme	2
V03	Piazza San Giorgio		
1.01		Percorso con pendenze/scalini dovuti a passo carraio	1
1.04		Marciapiede non presente o non conforme	1
2.01		Pavimentazione non complanare per sconnesioni/deformazioni/rotture	1
2.04		Caditoia o griglia non conforme per fori: non trasversali / attraversabili da sfera di 2 cm	1
3.01		Percorso con dislivello superiore a 2,5 cm	1
4.01		Breve rampa di raccordo con pendenza compresa tra 5% e 15%	2
4.03		Breve rampa di raccordo con pendenza superiore al 15%	1
6.05		Ostacolo costituito da palo di segnaletica verticale	1

7.02	Segnaletica tattilo-plantare per attraversamento non presente	2
8.01	Attraversamento pedonale non presente	1
V04	Via Vaat	
1.01	Percorso con pendenze/scalini dovuti a passo carraio	8
1.04	Marciapiede non presente o non conforme	3
1.05	Percorso con pendenze dovute ad ingresso pedonale	1
2.01	Pavimentazione non complanare per sconnessioni/deformazioni/rotture	5
2.03	Aiuola per albero in cls non a raso rispetto alla pavimentazione	1
3.01	Percorso con dislivello superiore a 2,5 cm	2
3.02	Percorso con restringimento (larghezza inferiore a 90 cm)	1
4.03	Breve rampa di raccordo con pendenza superiore al 15%	1
6.04	Ostacolo costituito da vegetazione	1
6.06	Ostacolo costituito da palo di reti tecnologiche o impianto semaforico	2
6.09	Ostacolo costituito da elemento impiantistico	1
7.02	Segnaletica tattilo-plantare per attraversamento non presente	1
7.03	Ostacolo costituito da elemento impiantistico	1
8.01	Attraversamento pedonale non presente	1
9.03	Stallo riservato non conforme	2
V05	Via XXIV Maggio	
1.01	Percorso con pendenze/scalini dovuti a passo carraio	8
2.01	Pavimentazione non complanare per sconnessioni/deformazioni/rotture	4
2.04	Caditoia o griglia non conforme per fori: non trasversali / attraversabili da sfera di 2 cm	2
3.02	Percorso con restringimento (larghezza inferiore a 90 cm)	1
4.01	Breve rampa di raccordo con pendenza compresa tra 5% e 15%	1
4.02	Breve rampa di raccordo non coerente con i percorsi	1
6.05	Ostacolo costituito da palo di segnaletica verticale	1
8.01	Attraversamento pedonale non presente	2
10.01	Fermata TPL non conforme	2
TOTALE		154
L02	SEVEGLIANO	
V01	Via Roma	
1.01	Percorso con pendenze/scalini dovuti a passo carraio	1
1.02	Percorso con pendenza trasversale superiore all'1%	3
1.04	Marciapiede non presente o non conforme	5
2.01	Pavimentazione non complanare per sconnessioni/deformazioni/rotture	5

2.02	Chiusino, caditoia, griglia, ecc non a raso rispetto alla pavimentazione	1
3.01	Percorso con dislivello superiore a 2,5 cm	4
4.01	Breve rampa di raccordo con pendenza compresa tra 5% e 15%	2
6.05	Ostacolo costituito da palo di segnaletica verticale	1
6.06	Ostacolo costituito da palo di reti tecnologiche o impianto semaforico	1
6.09	Ostacolo costituito da elemento impiantistico	1
7.02	Segnaletica tattilo-plantare per attraversamento non presente	1
7.03	Ostacolo costituito da elemento impiantistico	2
8.01	Attraversamento pedonale non presente	3
8.02	Attraversamento pedonale in posizione non coerente o pericolosa	1
V02	Piazza Sant'Andrea	
1.04	Marciapiede non presente o non conforme	1
2.01	Pavimentazione non complanare per sconnesioni/deformazioni/rotture	2
4.01	Breve rampa di raccordo con pendenza compresa tra 5% e 15%	1
4.03	Breve rampa di raccordo con pendenza superiore al 15%	1
8.01	Attraversamento pedonale non presente	2
9.02	Stallo riservato con collegamento al percorso pedonale non presente o non adeguato	1
V03	Via Vittorio Veneto	
1.01	Percorso con pendenze/scalini dovuti a passo carraio	7
1.04	Marciapiede non presente o non conforme	6
2.01	Pavimentazione non complanare per sconnesioni/deformazioni/rotture	13
3.01	Percorso con dislivello superiore a 2,5 cm	2
3.02	Percorso con restringimento (larghezza inferiore a 90 cm)	5
4.01	Breve rampa di raccordo con pendenza compresa tra 5% e 15%	16
4.02	Breve rampa di raccordo non coerente con i percorsi	2
4.03	Breve rampa di raccordo con pendenza superiore al 15%	1
6.05	Ostacolo costituito da palo di segnaletica verticale	6
6.06	Ostacolo costituito da palo di reti tecnologiche o impianto semaforico	3
6.07	Ostacolo costituito da elemento edilizio	2
7.02	Segnaletica tattilo-plantare per attraversamento non presente	2
7.04	Segnaletica tattilo-plantare non conforme	3
8.01	Attraversamento pedonale non presente	8
8.02	Attraversamento pedonale in posizione non coerente o pericolosa	4
9.01	Stallo riservato non presente	1

9.03	Stallo riservato non conforme	1
10.01	Fermata TPL non conforme	2
V04	Via degli Alpini	
1.01	Percorso con pendenze/scalini dovuti a passo carraio	2
1.04	Marciapiede non presente o non conforme	3
2.02	Chiusino, caditoia, griglia, ecc non a raso rispetto alla pavimentazione	1
8.01	Attraversamento pedonale non presente	2
V05	Via Palmada	
1.04	Marciapiede non presente o non conforme	2
8.01	Attraversamento pedonale non presente	2
P1	Parco Comunale don Carlo Gnocchi	
2.01	Pavimentazione non complanare per sconnesioni/deformazioni/rotture	1
4.03	Breve rampa di raccordo con pendenza superiore al 15%	2
TOTALE		138
L03	PRIVANO	
V01	Via della Chiesa	
1.01	Percorso con pendenze/scalini dovuti a passo carraio	18
2.01	Pavimentazione non complanare per sconnesioni/deformazioni/rotture	2
2.02	Chiusino, caditoia, griglia, ecc non a raso rispetto alla pavimentazione	1
2.05	Cordolo danneggiato	4
3.01	Percorso con dislivello superiore a 2,5 cm	2
4.01	Breve rampa di raccordo con pendenza compresa tra 5% e 15%	9
4.02	Breve rampa di raccordo non coerente con i percorsi	4
6.04	Ostacolo costituito da vegetazione	1
6.06	Ostacolo costituito da palo di reti tecnologiche o impianto semaforico	4
6.07	Ostacolo costituito da elemento edilizio	2
7.02	Segnaletica tattilo-plantare per attraversamento non presente	2
7.03	Percorso con delimitazione non percepibile	3
8.01	Attraversamento pedonale non presente	2
8.03	Attraversamento pedonale con segnaletica non visibile	1
V02	Piazza San Martino	
3.01	Percorso con dislivello superiore a 2,5 cm	1
4.01	Breve rampa di raccordo con pendenza compresa tra 5% e 15%	1
6.02	Ostacolo costituito da arredo urbano ancorato	1
7.02	Segnaletica tattilo-plantare per attraversamento non presente	1

V03	Località Antonini	
4.01	Breve rampa di raccordo con pendenza compresa tra 5% e 15%	1
4.02	Breve rampa di raccordo non coerente con i percorsi	1
6.05	Ostacolo costituito da palo di segnaletica verticale	1
6.07	Ostacolo costituito da elemento edilizio	1
8.01	Attraversamento pedonale non presente	1
9.01	Stallo riservato non presente	1
V04	Via Dianello Antonini	
1.04	Marciapiede non presente o non conforme	1
2.01	Pavimentazione non complanare per sconnesioni/deformazioni/rotture	2
4.01	Breve rampa di raccordo con pendenza compresa tra 5% e 15%	1
6.07	Ostacolo costituito da elemento edilizio	1
7.03	Percorso con delimitazione non percepibile	1
9.01	Stallo riservato non presente	1
TOTALE		72
L04	CAMPOLONGHETTO	
V01	Via Gemona del Friuli	
1.01	Percorso con pendenze/scalini dovuti a passo carraio	5
1.05	Percorso con pendenze dovute ad ingresso pedonale	1
2.01	Pavimentazione non complanare per sconnesioni/deformazioni/rotture	3
2.02	Chiusino, caditoia, griglia, ecc non a raso rispetto alla pavimentazione	1
2.03	Aiuola per albero in cls non a raso rispetto alla pavimentazione	2
3.01	Percorso con dislivello superiore a 2,5 cm	1
4.01	Breve rampa di raccordo con pendenza compresa tra 5% e 15%	1
4.02	Breve rampa di raccordo non coerente con i percorsi	1
4.03	Breve rampa di raccordo con pendenza superiore al 15%	2
6.02	Ostacolo costituito da arredo urbano ancorato	2
6.08	Ostacolo generico	1
8.01	Attraversamento pedonale non presente	3
8.02	Attraversamento pedonale in posizione non coerente o pericolosa	1
9.01	Stallo riservato non presente	1
V02	Piazza San Giacomo	
1.01	Percorso con pendenze/scalini dovuti a passo carraio	2
2.01	Pavimentazione non complanare per sconnesioni/deformazioni/rotture	1
3.01	Percorso con dislivello superiore a 2,5 cm	1

3.02	Percorso con restringimento (larghezza inferiore a 90 cm)	1
4.01	Breve rampa di raccordo con pendenza compresa tra 5% e 15%	1
4.03	Breve rampa di raccordo con pendenza superiore al 15%	1
6.05	Ostacolo costituito da palo di segnaletica verticale	1
7.03	Percorso con delimitazione non percepibile	1
V03	Via della Risa	
1.01	Percorso con pendenze/scalini dovuti a passo carraio	5
1.03	Percorso di larghezza inferiore a 90 cm	1
1.04	Marciapiede non presente o non conforme	2
1.05	Percorso con pendenze dovute ad ingresso pedonale	1
2.01	Pavimentazione non complanare per sconnesioni/deformazioni/rotture	1
3.02	Percorso con restringimento (larghezza inferiore a 90 cm)	1
4.03	Breve rampa di raccordo con pendenza superiore al 15%	1
6.05	Ostacolo costituito da palo di segnaletica verticale	1
6.06	Ostacolo costituito da palo di reti tecnologiche o impianto semaforico	1
6.07	Ostacolo costituito da elemento edilizio	1
6.09	Ostacolo costituito da elemento impiantistico	1
8.01	Attraversamento pedonale non presente	1
V04	Via della Fornace	
1.01	Percorso con pendenze/scalini dovuti a passo carraio	17
1.03	Percorso di larghezza inferiore a 90 cm	1
1.04	Marciapiede non presente o non conforme	4
1.05	Percorso con pendenze dovute ad ingresso pedonale	5
2.01	Pavimentazione non complanare per sconnesioni/deformazioni/rotture	8
2.02	Chiusino, caditoia, griglia, ecc non a raso rispetto alla pavimentazione	1
2.04	Caditoia o griglia non conforme per fori: non trasversali / attraversabili da sfera di 2 cm	1
3.01	Percorso con dislivello superiore a 2,5 cm	2
3.02	Percorso con restringimento (larghezza inferiore a 90 cm)	2
4.01	Breve rampa di raccordo con pendenza compresa tra 5% e 15%	9
4.03	Breve rampa di raccordo con pendenza superiore al 15%	1
6.03	Ostacolo costituito da cassonetto rifiuti	1
6.04	Ostacolo costituito da vegetazione	1
6.09	Ostacolo costituito da elemento impiantistico	1
7.02	Segnaletica tattilo-plantare per attraversamento non presente	2

8.01	Attraversamento pedonale non presente	4
8.02	Attraversamento pedonale in posizione non coerente o pericolosa	1
9.01	Stallo riservato non presente	1
10.01	Fermata TPL non conforme	1
TOTALE		114
L05	CASTIONS DELLE MURA	
V01	Via Tolmezzo	
1.01	Percorso con pendenze/scalini dovuti a passo carraio	3
1.02	Percorso con pendenza trasversale superiore al 1%	1
1.04	Marciapiede non presente o non conforme	2
1.05	Percorso con pendenze dovute ad ingresso pedonale	2
2.01	Pavimentazione non complanare per sconnessioni/deformazioni/rotture	5
2.04	Caditoia o griglia non conforme per fori: non trasversali / attraversabili da sfera di 2 cm	1
3.01	Percorso con dislivello superiore a 2,5 cm	2
3.02	Percorso con restringimento (larghezza inferiore a 90 cm)	3
4.01	Breve rampa di raccordo con pendenza compresa tra 5% e 15%	5
4.02	Breve rampa di raccordo non coerente con i percorsi	2
6.05	Ostacolo costituito da palo di segnaletica verticale	2
7.02	Segnaletica tattilo-plantare per attraversamento non presente	2
7.03	Percorso con delimitazione non percepibile	2
8.01	Attraversamento pedonale non presente	2
9.03	Stallo riservato non conforme	1
10.01	Fermata TPL non conforme	2
V02	Via Trieste	
2.01	Pavimentazione non complanare per sconnessioni/deformazioni/rotture	1
3.02	Percorso con restringimento (larghezza inferiore a 90 cm)	1
4.03	Breve rampa di raccordo con pendenza superiore al 15%	1
6.05	Ostacolo costituito da palo di segnaletica verticale	1
8.01	Attraversamento pedonale non presente	1
9.01	Stallo riservato non presente	1
V03	Via della Villa	
1.01	Percorso con pendenze/scalini dovuti a passo carraio	25
1.03	Percorso di larghezza inferiore a 90 cm	2
1.04	Marciapiede non presente o non conforme	1
1.05	Percorso con pendenze dovute ad ingresso pedonale	1

2.01	Pavimentazione non complanare per sconnesioni/deformazioni/rotture	11
3.01	Percorso con dislivello superiore a 2,5 cm	7
3.02	Percorso con restringimento (larghezza inferiore a 90 cm)	2
4.01	Breve rampa di raccordo con pendenza compresa tra 5% e 15%	17
4.02	Breve rampa di raccordo non coerente con i percorsi	4
4.03	Breve rampa di raccordo con pendenza superiore al 15%	2
6.03	Ostacolo costituito da cassonetto rifiuti	3
6.04	Ostacolo costituito da vegetazione	4
6.05	Ostacolo costituito da palo di segnaletica verticale	3
6.06	Ostacolo costituito da palo di reti tecnologiche o impianto semaforico	8
6.08	Ostacolo generico	1
7.02	Segnaletica tattilo-plantare per attraversamento non presente	3
7.03	Percorso con delimitazione non percepibile	4
8.01	Attraversamento pedonale non presente	3
8.02	Attraversamento pedonale in posizione non coerente o pericolosa	1
10.01	Fermata TPL non conforme	2
V04	Via Filippo Corridoni	
1.01	Percorso con pendenze/scalini dovuti a passo carraio	6
1.04	Marciapiede non presente o non conforme	3
1.05	Percorso con pendenze dovute ad ingresso pedonale	1
2.01	Pavimentazione non complanare per sconnesioni/deformazioni/rotture	3
3.01	Percorso con dislivello superiore a 2,5 cm	3
3.02	Percorso con restringimento (larghezza inferiore a 90 cm)	2
4.01	Breve rampa di raccordo con pendenza compresa tra 5% e 15%	5
4.02	Breve rampa di raccordo non coerente con i percorsi	2
6.01	Ostacolo costituito da arredo urbano mobile	1
6.03	Ostacolo costituito da cassonetto rifiuti	1
7.03	Percorso con delimitazione non percepibile	1
8.01	Attraversamento pedonale non presente	1
9.01	Stallo riservato non presente	1
9.02	Stallo riservato con collegamento al percorso pedonale non presente o non adeguato	1
TOTALE		178
TOTALE COMPLESSIVO		656

Dalla tabella si desume che il numero di criticità rilevate è pari a 656. Ognuna di esse è descritta in una specifica scheda. Risulta significativo evidenziare che le criticità che compaiono con maggior frequenza e numero sono:

1.01	Percorso con pendenze/scalini dovuti a passo carraio	136
2.01	Pavimentazione non complanare per sconnesioni/deformazioni/rotture	77
3.02	Percorso con restringimento (larghezza inferiore a 90 cm)	35
4.01	Breve rampa di raccordo con pendenza compresa tra 5% e 15%	74
6.05	Ostacolo costituito da palo di segnaletica verticale	21

In accordo con l'Amministrazione comunale, per motivi interni alla stessa, si è deciso di rimandare la fase di condivisione delle scelte/priorità individuate in fase di elaborazione del piano e/o di approvazione.

2.2 Rilievo e mappatura dello stato di fatto

Nei mesi di giugno e luglio 2021 si sono svolti i rilievi delle aree identificate come oggetto di P.E.B.A. e successivamente sono state riportate le relative mappature tecniche.

Con la mappatura delle criticità è stata completata la fase di rilievo.

Ogni criticità, rappresentata da un simbolo il cui colore varia in funzione della valutazione della criticità stessa (vedasi tabella seguente) e da un codice numerico univoco, è stata posizionata graficamente su una planimetria elaborata su base Carta Tecnica Regionale in scala 1:2.500 mediante il Sistema di Informazione Geografica Libero e Open Source QGIS. L'uso di tale software ha permesso di associare alla rappresentazione grafica delle criticità la loro geolocalizzazione oltre a informazioni utili alla loro descrizione.

Tutti gli Shapefile generati attraverso il software rientrano tra i materiali prodotti e consegnati all'Amministrazione Comunale.

Attraverso la lettura dei dati di rilievo e delle cartografie è possibile comprendere la distribuzione delle criticità rilevate nell'area d'indagine e definire in fase di progettazione gli interventi volti all'eliminazione delle criticità.

Sulla base di quanto già esplicitato nella relazione preliminare si sono avanzati giudizi in merito al grado di accessibilità delle criticità rilevate basandosi sui riferimenti normativi e sulle valutazioni che possono essere avanzate partendo dai principi della progettazione universale.

Nel periodo considerato sono stati analizzati e successivamente mappati circa 12 km di percorsi urbani.

Dall'analisi in situ è emersa una elevata presenza di marciapiedi che necessitano di interventi di manutenzione al manto a causa del naturale degrado da usura. Tale criticità non è stata individuata puntualmente per dare rilievo alle casistiche più complesse. Sono stati infatti indicati nelle schede criticità le aree soggette a disomogeneità maggiormente rilevanti. Altro elemento riscontrato con evidente ridondanza è la presenza di accessi carrai presentanti pendenze trasversali e longitudinali differenti e superiori a quanto indicato da normativa. In merito al concetto di pendenza si evidenzia che, sebbene la normativa indichi che la pendenza longitudinale delle rampe debba essere inferiore all'8%, il presente piano fornisce come indicazione di pendenza massima prevista per un percorso il 5%, poiché tale è la pendenza consigliabile come limite per il superamento autonomo dei dislivelli. Oltre il 5% infatti l'utente medio necessita di un aiuto.

Laddove in un medesimo punto si sono riscontrate più criticità, anche correlate tra loro, si è scelto di rilevarle individualmente al fine di fornire quante più informazioni possibili. Tuttavia, la correlazione di più criticità genera la loro possibile soluzione mediante un solo intervento. Per tale motivo nella scheda della criticità complementare viene riportato lo specifico riferimento alla criticità precedente: "(...) risolvibile contestualmente alla criticità precedente (...)".

I criteri utilizzati per la valutazione dell'accessibilità dei percorsi sono quelli già individuati nella relazione preliminare e che qui di seguito vengono riportati in una tabella di sintesi:

Valutazione	Accessibile	
	- delimitazione percepibile rispetto alla sede stradale o ciclabile; - 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	

	- rampa con pendenza longitudinale compresa tra il 9 e il 15%; - percorso con pendenza trasversale superiore all'1%; - 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	
	- 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	
	- assenza di attraversamento pedonale; - assenza di segnaletica tattilo-plantare; - assenza di guida naturale o artificiale; - assenza di stallo riservato.	

2.3 Elaborati

Per agevolare la lettura del Piano e permetterne un uso operativo da parte del personale del Comune e dei progettisti, i dati che compongono il P.E.B.A sono stati restituiti in due modalità:

- elaborati per la consultazione pubblica;
- elaborati ad uso del personale tecnico del Comune.

Gli elaborati per la consultazione pubblica in formato .pdf sono composti da:

- **fascicolo schede criticità.** Per ciascuna criticità rilevata si riporta l'analisi e l'esito complessivo delle fasi di lavoro;
- **fascicolo reports.** Contiene raggruppamenti riassuntivi dei dati rilevati divisi per località, via, tipologia e relativi costi;
- **elaborati grafici.**

- **TAV.1_SPAZI URBANI OGGETTO DI P.E.B.A._Inquadramento e individuazione dei servizi e delle attrezzature pubbliche**, descrive il territorio analizzato ed i servizi ad uso pubblico di maggior rilievo;
- **TAV.2_SPAZI URBANI OGGETTO DI P.E.B.A._Individuazione delle criticità**, identifica ogni criticità all'interno della mappa al fine di definire la sua precisa localizzazione nel territorio. Le mappe delle criticità sono rappresentate in scala 1:2.500 e vengono affiancate da una planimetria generale in scala 1:30.000 che permette di sintetizzare con colori differenti il grado di accessibilità dei tratti di percorso analizzati. Il singolo itinerario è stato suddiviso in tratti di percorso laddove la via viene interessata da intersezioni con altri percorsi viari secondari. Ad ogni tratto di percorso è stata assegnata una valutazione espressa con parametri cromatici in base all'entità delle criticità presenti e il loro posizionamento in funzione del tratto analizzato.

Gli elaborati ad uso del personale tecnico del Comune sono in formato editabile e composti da:

- **database** in formato .xls con la raccolta dei dati riportati nel fascicolo reports;
- **file georeferenziati** della mappatura delle criticità.

2.4 Spazi urbani analizzati

L'elaborato grafico “**TAV 1_SPAZI URBANI OGGETTO DI P.E.B.A_Inquadramento e individuazione dei servizi e delle attrezzature pubbliche**” è il frutto dell'indagine conoscitiva e rappresenta, su base C.T.R, l'inquadramento del territorio comunale con la contestuale definizione dei percorsi TPL e più nel dettaglio, per ogni centro urbano, identifica con una linea viola i percorsi urbani analizzati dall'attività di rilievo puntuale delle criticità.

Da questa si può evince che lo sviluppo della linea viola costituisce un percorso continuo che mira ad unire i principali servizi ad uso pubblico al fine di rafforzare una mobilità pedonale sicura per tutti i cittadini. Affinché un servizio ad uso pubblico sia efficiente è fondamentale che questo possa essere raggiungibile dai suoi fruitori.

Il rilievo delle criticità presenti ha riguardato entrambi i lati della strada, ad eccezione del solo percorso del Parco Comunale don Carlo Gnocchi sito in Sevegliano.

I percorsi urbani analizzati dall'attività di rilievo registrano un'estensione complessiva di oltre **12 km** suddivisi in:

Cod.	Localizzazione	Estensione percorso rilevato
L01	BAGNARIA ARSA (capoluogo)	2.484 m
L02	SEVEGLIANO	3.551 m
L03	PRIVANO	1.577 m
L04	CAMPOLONGHETTO	1.740 m
L05	CASTIONS DELLE MURA	3.287 m
TOTALE		12.639 m

Di seguito si riporta la specifica dell'elenco degli spazi urbani analizzati.

La lunghezza indicata corrisponde alla lunghezza effettiva rilevata seguendo il percorso pedonale indicato negli elaborati **TAV 1 e TAV 2**:

Cod.	Localizzazione	Estensione percorso rilevato
L01	BAGNARIA ARSA (capoluogo)	
V01	Via Palmada	334 m
V02	Via Palmanova	1.140 m
V03	Piazza San Giorgio	208 m
V04	Via Vaat	448 m
V05	Via XXIV Maggio	354 m
L02	SEVEGLIANO	
V01	Via Roma	430 m
V02	Piazza Sant'Andrea	290 m
V03	Via Vittorio Veneto	1.540 m

V04	Via degli Alpini	462 m
V05	Via Palmada	290 m
P1	Parco Comunale don Carlo Gnocchi	539 m
L03	PRIVANO	
V01	Via della Chiesa	1.070 m
V02	Piazza San Martino	77 m
V03	Località Antonini	110 m
V04	Via Dianello Antonini	320 m
L04	CAMPOLONGHETTO	
V01	Via Gemona del Friuli	1.070 m
V02	Piazza San Giacomo	180 m
V03	Via della Risa	270 m
V04	Via della Fornace	1.020 m
L05	CASTIONS DELLE MURA	
V01	Via Tolmezzo	970 m
V02	Via Trieste	90 m
V03	Via della Villa	1.777 m
V04	Via Filippo Corridoni	450 m
TOTALE		12.639 m

3. VALUTAZIONI SULL'ACCESSIBILITA' DELLO STATO DEI LUOGHI

3.1 Percorsi urbani

Il rilievo delle criticità si è svolto mediante sopralluoghi in situ 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 ed la fruizione sicura dello spazio.

Dal rilievo dei percorsi oggetto di analisi emergono alcune criticità che si ripetono e che caratterizzano la viabilità pedonale del Comune. Dall'elenco delle criticità indicato nella relazione preliminare e dall'analisi dello stato dei luoghi si possono evidenziare le seguenti situazioni:

- Pavimentazione non complanare per: sconnessioni / deformazioni / rotture

Dall'analisi in situ è emersa una elevata presenza di marciapiedi con necessità di interventi di manutenzione al manto a causa del naturale degrado da usura. Tale criticità non è stata individuata puntualmente data la sua ridondanza e la sua natura legata non ad una errata progettazione quanto alla necessità di manutenzione. Sono stati invece indicati nelle schede criticità le aree soggette a disomogeneità rilevanti che portano alla formazione di lacune nella pavimentazione o solchi che generando scalini possono incidere notevolmente sulla mobilità.

- Percorso con pendenze/scalini dovuti a passo carraio

L'edificato del Comune di Bagnaria Arsa risulta principalmente caratterizzato da abitazioni monofamiliari direttamente accessibili dalla strada. Questo comporta la presenza di accessi carrai e pedonali che introducono delle frequenti interruzioni alla complanarità del percorso. Infatti, a favore dell'uso delle autovetture si generano continue variazioni di pendenza del percorso pedonale, nonché vere e proprie interruzioni con gradini. I raccordi non risultano uniformi secondo una specifica ed unica tipologia ma, data la diversità, sembrano generati da iniziativa privata dei proprietari delle abitazioni. A carattere generale si riscontra molto frequentemente la presenza di pendenze trasversali >1% che unitamente alla presenza di raccordi con pendenza elevata rendono i percorsi impraticabili in sicurezza ed autonomia.

- Attraversamento pedonale in posizione non coerente o pericolosa o assente

Si riscontra la necessità di introdurre nuovi attraversamenti pedonali per garantire una percorribilità sicura dei percorsi. La possibilità di introdurre attraversamenti pedonali rialzati viene segnalata anche al fine di garantire la continuità del percorso alla medesima quota, utile, alle volte, in funzione della sezione di strada e marciapiede. Tuttavia questo deve essere valutato con gli uffici preposti.

Si evidenzia inoltre che parte degli attraversamenti esistenti non è accessibile poiché non presenta raccordi col livello stradale e la maggior parte risultano privi di segnaletica tattilo-plantare.

- Ostacoli che riducono la fruibilità dei percorsi pedonali

La presenza di restringimenti puntuali dovuti a: piantumazione di alberi; installazione di pali di reti tecnologiche; elementi impiantistici; collocazione di cassonetti rifiuti; etc., riduce sensibilmente la larghezza dei percorsi compromettendo la fruibilità degli stessi. Frequente è anche la presenza di ostacoli costituiti da elementi edilizi (es. gradini di ingresso ad edificio) che, oltre a costituire pericolo in quanto non ben evidenziati, riducono notevolmente il passaggio, o siepi e alberi che creano ingombri ad altezza inferiore a 210 cm riducendo la larghezza utile del passaggio pedonale.

- Mancanza di linee guida e valutazioni per l'orientamento

Valutando l'intero territorio comunale si riscontra una diffusa assenza di accorgimenti per favorire l'orientamento delle persone con disabilità visiva. Utili al loro orientamento sono: la segnalazione dei punti di pericolo, costituiti principalmente dalle intersezioni, dove è necessario dare indicazioni sulla presenza e posizione dell'attraversamento pedonale (soprattutto nel caso di attraversamento alla stessa quota del marciapiede); l'inserimento di guide naturali costituite anche da elementi vegetali; la riduzione dei percorsi privi di elementi guida al di sotto degli 8 m.

3.2 Aree verdi

L'unica area verde analizzata è il parco comunale don Carlo Gnocchi sito nella frazione di Sevegliano. L'area presenta genericamente una bassa accessibilità derivante dall'assenza di percorsi con fondo compatto, omogeneo e complanare.

L'area è caratterizzata da percorsi costituiti da ghiaia e terra e da aree verdi attrezzate. Le criticità riscontrabili nei percorsi non sono imputabili a problemi di affossamento in quanto il manto in ghiaia non risulta di eccessivo spessore, quanto di presenza di buche o risalti del suolo.

Si evidenzia che il carattere naturale di un fondo (terra, erba) non necessariamente impone una mancata accessibilità poiché se mantenuto e compattato può, in buone condizioni atmosferiche consentire l'accessibilità. Differentemente un percorso o prato con buche e avvallamenti, costituisce pericolo per l'incedere di chiunque.

Di rilevante menzione è la carenza di panchine con braccioli o di appoggi ischiatici lungo i percorsi, utili per la mobilità delle persone più anziane. La disposizione degli elementi di seduta o appoggio potrebbe essere valutata in modo da garantire il rispetto di uno spazio utile all'accostamento di una sedia a rotelle.

Nelle aree verdi risulta inoltre utile prevedere anche fontanelle di acqua potabile.

3.3 Parcheggi

Il rilievo ha valutato i parcheggi di proprietà comunale ubicati lungo gli itinerari di analisi. Si riscontra l'assenza di aree di parcheggio organizzate per le frazioni di: Campolonghetto e Privano

Le principali criticità rilevate e riferibili agli stalli dedicati alle persone con disabilità sono: il mancato adeguamento della segnaletica verticale e orizzontale a quanto stabilito dal D.P.R. 151/2012 e l'assenza di rampe di raccordo con i marciapiedi adiacenti.

3.4 Fermate TPL e scuolabus

Nel corso del rilievo sono state analizzate 11 fermate TPL e 11 fermate scuolabus riportate nella mappatura Tav.1.

Dal rilievo è emerso che:

- attualmente non vi sono fermate di autobus accessibili alle persone con disabilità visiva;
- alcune fermate precludono l'uso della zona riparata da pensilina alle persone con disabilità motoria poiché presentano una platea rialzata;
- in alcuni casi la presenza della pensilina è fonte di ostacolo per la percorribilità del marciapiede.

Le fermate dello scuolabus non sono state inserite nell'analisi delle criticità poiché dato il grado degli istituti presenti sul territorio Comunale si ritiene che i fruitori possano essere accompagnati.

4. SOLUZIONE DELLE CRITICITA'

4.1 Considerazioni sull'orientamento

La possibilità di orientarsi e riconoscere l'ambiente che ci circonda, anche al fine di evitare possibili fonti di pericolo, è condizione necessaria e basilare per l'accessibilità dell'ambiente stesso. Ai sensi del D.M. 503/96, art. 1, comma 2: *“Per barriere architettoniche si intendono: (...)*

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

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 accorgimenti volti all'accessibilità soprattutto a vantaggio delle persone con disabilità cognitiva e sensoriale. A tal fine la tecnologia è stata impiegata in diversi casi mediante l'introduzione di App specifiche per aumentare il livello di fruizione e sicurezza da parte dei cittadini.

Oltre alle soluzioni tecnologiche ai fini dell'orientamento incide ovviamente la segnaletica, utile soprattutto per persone con disabilità cognitiva o ridotte capacità di memoria. Una segnaletica semplice, con contrasto cromatico atto a migliorarne la leggibilità e riconoscibilità delle informazioni può indubbiamente facilitare tutti nell'individuazione dei luoghi.

Soluzioni per l'orientamento di persone sorde si concentrano nell'ambito di segnali visivi e luminosi sia in ambito urbano che edilizio. Nell'ambito urbano, come è il caso del presente P.E.B.A. le situazioni di applicazione risultano più circoscritte. Un esempio può essere quello degli attraversamenti pedonali dove l'introduzione di segnali luminosi può aiutarne l'individuazione.

Di più ampio spettro sono le soluzioni per migliorare l'orientamento delle persone non vedenti e ipovedenti. Laddove risulti necessario introdurre elementi aggiuntivi rispetto alle guide naturali trova spazio l'introduzione di guide artificiali codificate, ossia i sistemi tattilo-plantari. 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.

Per quanto riguarda l'ambito urbano del Comune di Bagnaria Arsa attualmente si rileva la presenza di indicazioni tattilo-plantari nelle zone centrali dei paesi di Sevegliano e Bagnaria Arsa. Va segnalato tuttavia che in alcuni casi risultano non conformi alle indicazioni delle Linee guida I.N.M.A.C.I..

Sulla base dell'analisi svolta si suggerisce la posa di segnali tattilo-plantari negli attraversamenti e nelle fermate TPL. In via prioritaria in prossimità dei servizi utili alla collettività: scuole, cimitero, chiesa, servizi pubblici, aree ludico sportive e fermate TPL.

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.

4.2 Soluzioni progettuali tipo

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. 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 o ad uso pubblico valutando la loro raggiungibilità.

Partendo dalle principali criticità rilevate, è stato predisposto un **Abaco di soluzioni progettuali tipo** corredato da una descrizione testuale riportante i requisiti prestazionali e dimensionali minimi e un'immagine esemplificativa che può fungere sia come linea guida per l'attuazione del presente Piano, sia come riferimento in tema di accessibilità e in caso di progettazione di nuovi interventi. Da questo abaco sono stati desunti i riferimenti progettuali riportati nelle proposte progettuali facenti parte delle schede criticità.

La definizione di soluzioni progettuali tipo consente di definire il P.E.B.A. come fase meta-progettuale per agevolare le fasi di progettazione definitiva ed esecutiva degli interventi.

Dal rilievo è emersa la necessità di operare degli interventi di manutenzione e riqualificazione dell'esistente che in alcuni casi implica una nuova progettazione dei percorsi coordinata con una nuova definizione della percorrenza urbana. Di seguito verranno evidenziate le criticità più ricorrenti e le valutazioni operate per il superamento delle stesse. Si rimanda comunque all'Abaco per ulteriori specifiche.

Percorsi urbani

Nelle schede di analisi delle criticità, sulla base della tipologia di criticità rilevata, sono state indicate due ipotesi di intervento:

- interventi di tipo puntuale sui quali può intervenire direttamente il Comune nell'ambito di opere di manutenzione;
- interventi che necessitano di un approfondimento progettuale ed il raggiungimento di un livello di approfondimento esecutivo per il coordinamento degli spazi e della viabilità.

Come evidenziato nell'Abaco si riportano a seguire alcune note utili alla progettazione:

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 delle tipologie di intervento da adottare per garantirne il rispetto.

Nel caso di percorsi a raso lo spazio pedonale e lo spazio carrabile o ciclabile dovranno essere separati mediante cordolo o paletti o transenne parapedonali 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 e 8.2.1 i quali consentono 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 un punto 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.

Le aree di indagine del presente P.E.B.A. non sono interessate da incroci con impianti semaforici e pertanto non sono stati analizzati attraversamenti in corrispondenza degli stessi, tuttavia per completezza si può indicare che 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.

Aree verdi

L'intervento proposto per l'area verde del Parco Comunale don Carlo Gnocchi è stato valutato al fine di garantire un livello minimo di accessibilità legato alla sua natura di luogo di ritrovo, ma soprattutto di passaggio e collegamento. Per questo si riterrebbe utile la realizzazione di una porzione di percorso accessibile mediante la realizzazione di un fondo di natura stabilizzata (es. pavimentazione in ghiaio stabilizzato) che permetta di mantenere l'attuale carattere naturale, ma al contempo soddisfi un uso agevole in ogni condizione atmosferica. Si ritiene che l'area del parco possa essere oggetto di progettazione specifica nella quale, data la sua natura di luogo di ritrovo e gioco, valutare l'articolazione dei percorsi e dei servizi congruamente alla definizione di aree di sosta con panchine dotate di schienale e braccioli che permettano l'accostamento di una sedia a ruote e/o l'installazione di appoggi ischiatici.

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. In prossimità dei servizi, soprattutto nella frazione di Sevegliano si evidenzia un'elevata presenza di stalli riservati. In alcuni casi, per la definizione si rimanda all'allegato specifico, questi stalli dovrebbero essere soggetti a manutenzione al fine di ri-definirne la dimensione e la segnaletica per rispondere alle nuove disposizioni normative. Inoltre in taluni casi risulta necessario predisporre elementi di raccordo tra il piano carrabile e il marciapiede limitrofo, rampe possibilmente di pendenza pari al 5% e non superiore all'8%.

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 deficit visivi e, in taluni casi, delle persone con disabilità motoria. Si riscontra infatti la generalizzata assenza di indicazioni tattili e tattilo-plantari per ipovedenti e non vedenti e, occasionalmente, si individuano ostacoli alla mobilità derivanti dalla presenza di pensiline che riducono il passaggio o vengo poste su pedane rialzate. Nelle quantificazioni dei costi di intervento si prevede pertanto di integrare gli spazi al fine di ottenere su tutto il territorio fermate con pensilina dotata di seduta e segnaletica tattilo-plantare.

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.

Al fine di migliorare il comfort si consiglia la collocazione di:

- seduta o appoggio ischiatico;
- pensilina a protezione dalle condizioni meteorologiche scelta nella tipologia più idonea a evitare interferenze con la mobilità.

5. STIMA DEI COSTI

Sulla base dell'Analisi dei prezzi allegata è stata redatta una stima degli interventi volti all'eliminazione delle criticità evidenziate puntualmente nelle relative schede.

L'analisi puntuale ed il riconoscimento delle criticità esistenti può stimolare l'individuazione di percorsi da adeguare mediante un'intervento di riqualificazione generale. Come evidenziato in precedenza, nel territorio del Comune di Bagnaria Arsa si riscontra la presenza di percorsi caratterizzati da interventi non coordinati e da un carattere di vetustà. Questo porterebbe a richiedere una riqualificazione complessiva in diverse situazioni da coordinare con eventuali altri piani (es. piano del traffico, biciplan).

L'analisi economica, come evidenziato anche puntualmente nelle singole schede criticità, ha stimato i costi per la risoluzione puntuale delle criticità segnalate. Alcune di esse tuttavia non risultano stimabili in quanto legate a necessari accordi con soggetti privati o enti gestori.

Per una valutazione approssimativa è possibile far riferimento alle voci prezzi inserite relative alla riqualificazione completa di una via come indicato nel **fascicolo reports**.

5.1 Fascicolo schede criticità e reports

Le proposte progettuali per la risoluzione delle criticità rilevate e la rispettiva stima economica sono state inserite nel **Fascicolo schede criticità** dal quale sono stati desunti gli schemi di sintesi costituenti il **Fascicolo reports**.

Per ogni criticità è possibile individuare l'intervento tipo proposto per la sua soluzione nonché la sua quantificazione.

Il costo unitario applicato alle singole lavorazioni è relativo a opere complete, comprensive di tutte le lavorazioni stimabili necessarie a dare il lavoro finito a regola d'arte. Laddove possibile sono stati applicati i prezzi desumibili dal Prezzario regionale dei lavori pubblici della Regione Friuli Venezia Giulia (2020) e alternativamente è stata condotta un'analisi dei prezzi a partire dai costi delle singole lavorazioni e dai prezzi di mercato.

E' da segnalare che la stima può essere suscettibile di variazioni anche sostanziali, legate all'entità generale dell'appalto, dallo stato dei luoghi a fronte di un'analisi approfondita (es. presenza di sottoservizi) nonché da lavorazioni in economia. Considerando le tipologie di intervento, il livello di analisi svolto (che per estensione dell'area non può scendere nel dettaglio), la mancata conoscenza della presenza di sottostrutture e infrastrutture presenti, le variazioni dei costi che si riscontrano in questo particolare periodo storico si ritiene congruo considerare un incremento degli importi pari a circa il 30% per imprevisti e opere in economia.

Nella stima sono da ritenersi esclusi: oneri per la sicurezza, spese tecniche, IVA (nel caso di interventi per l'eliminazione delle barriere architettoniche l'IVA sui lavori è pari al 4% ai sensi D.P.R. 26 ottobre 1972 n. 633, punto 41 ter della tabella A - parte II), incentivi ed altri oneri.

I costi stimati per l'attuazione del P.E.B.A. sono desumibile dai report e riassunti nella seguente tabella (senza incrementi):

AMBITO D'INTERVENTO	IMPORTO LAVORI STIMATO
L01 - BAGNARIA ARSA	363.327,00 €
L02 - SEVEGLIANO	397.656,00 €
L03 - PRIVANO	130.298,00 €
L04 - CAMPOLONGHETTO	231.795,60 €
L05 - CASTIONS DELLE MURA	442.123,00 €
TOTALE	1.565.199,6 €

Con l'incremento del 30%:

AMBITO D'INTERVENTO	IMPORTO LAVORI STIMATO
L01 - BAGNARIA ARSA	472.325,10 €
L02 - SEVEGLIANO	516.952,80 €
L03 - PRIVANO	169.387,40 €
L04 - CAMPOLONGHETTO	301.334,28 €
L05 - CASTIONS DELLE MURA	574.759,90 €
TOTALE	2.034.759,48 €

Ai fine della programmazione gli importi possono essere definiti considerando gli interventi prioritari.

6. PROGRAMMAZIONE PLURIENNALE DEGLI INTERVENTI

Fine ultimo del P.E.B.A. è fornire all'Amministrazione comunale gli strumenti per la realizzazione di una rete di percorsi accessibili. A tal fine, sulla base delle valutazioni svolte, delle indicazioni del RUP e dell'Amministrazione sono stati definiti gli ambiti di intervento prioritari valutando:

- grado di interesse per la collettività, è stato dato un valore massimo alle scuole e alle strutture che hanno a che fare con la sanità, a seguire gli uffici pubblici e le aree di culto, per concludere con le aree sportive e ricreative;
- livello di frequentazione, definisce il grado di utilizzo dei siti in esame da parte di persone con disabilità e la valutazione prevede l'assegnazione del punteggio massimo agli studi medici e agli uffici pubblici, e del punteggio minimo alle aree sportive e ricreative;
- grado di accessibilità del percorso, è stato dato un valore massimo a tutti i siti che manifestano allo stato attuale una condizione di "non accessibilità" ed il minimo a tutte le situazioni che ad oggi risultano già accessibili;
- presenza di fermate TPL e scuolabus;
- itinerari piedibus;
- interventi già programmati dall'Amministrazione.

La definizione deriva dall'attribuzione di un indice numerico da 0 a 3.

La somma di questi indici porta ad una sequenza di valori che vengono ordinati per paese in modo decrescente, tenendo conto anche dell'importanza che tale intervento può avere nell'immediato per la collettività.

Cod.	Localizzazione	Punteggio
L01	BAGNARIA ARSA (capoluogo)	
V02	Via Palmanova	8
V03	Piazza San Giorgio	7
V04	Via Vaat	5
V01	Via Palmada	5
V05	Via XXIV Maggio	4
L02	SEVEGLIANO	
V03	Via Vittorio Veneto	11
V01	Via Roma	6
V02	Piazza Sant'Andrea	6
P1	Parco Comunale don Carlo Gnocchi	6
V05	Via Palmada	5

V04	Via degli Alpini	5
L03	PRIVANO	
V01	Via della Chiesa	8
V03	Località Antonini	7
V04	Via Dianello Antonini	5
V02	Piazza San Martino	4
L04	CAMPOLONGHETTO	
V01	Via Gemona del Friuli	8
V03	Via della Risa	7
V04	Via della Fornace	6
V02	Piazza San Giacomo	5
L05	CASTIONS DELLE MURA	
V03	Via della Villa	8
V04	Via Filippo Corridoni	8
V02	Via Trieste	7
V01	Via Tolmezzo	5

Si evidenzia che le valutazioni operate possono mutare nel tempo sulla base delle variazioni delle condizioni dell'ambiente circostante. La scelta degli interventi, condivisi con l'Amministrazione, è improntata al miglioramento della sicurezza, comfort ambientale e inclusività mediante il miglioramento della fruibilità degli spazi ad uso pubblico. Una città inclusiva infatti organizza i suoi luoghi affinché siano facilmente riconoscibili e fruibili in modo autonomo anche da parte delle fasce più deboli della popolazione: bambini, anziani e persone con disabilità evitando soluzioni specifiche e categorizzanti. Poiché le priorità sono riferite al contesto nel quale si opera per risolvere in modo coordinato le criticità evidenziate nello stesso paese (un intero tratto di via o un percorso concluso) piuttosto che intervenire in base alla tipologia di criticità sull'intero territorio, e poiché il PEBA è stato orientato ad un'analisi per itinerari, si riporta di seguito l'elenco degli spazi valutabili come prioritari ed il costo previsto per l'esecuzione dei relativi interventi.

Localizzazione	Via/piazza	Identificazione	N. criticità	Importo stimato
L01 - BAGNARIA ARSA	V02 - via Palmanova	C01-C32; C38-C45	40	102.081,00 €
	V03 - piazza San Giorgio		12	47.953,00 €
	V04 - via Vaat		31	48.024,00 €
	V05 - via XXIV Maggio	C01-C03; C13	3	11.015,00 €
TOTALE				209.073,00 €

L02 - SEVEGLIANO	V01 - via Roma		32	38.046,00 €
	V02 - piazza Sant'Andrea		8	16.532,00 €
	V03 - via Vittorio Veneto	C27-C42	15	25.197,00 €
TOTALE				79.775,00 €
L03 - PRIVANO	V01 - via della Chiesa	C52-C55	4	9.211,00 €
	V03 - località Antonini		6	16.141,00 €
	V04 - via D. Antonini		7	3.865,00 €
TOTALE				32.405,00 €
L04 - CAMPOLONGHETTO	V01 - via Gemona		25	46.351,00 €
	V02 - piazza San Giacomo		9	11.896,00 €
	V04 - via della Fornace	C23-C32	10	19.944,00 €
TOTALE				78.191,00 €
L05 - CASTIONS DELLE MURA	V01 - via Tolmezzo	C01-C11; C14-C24	22	38.235,00 €
	V02 - via Trieste		6	8.692,00 €
	V03 - via della Villa	C28-C39; C86-C103	30	45.523,00 €
	V04 - via Corridoni		31	57.216,00 €
TOTALE				149.666,00 €

Sulla base delle priorità sopra riportate l'attuazione degli interventi previsti dal P.E.B.A. deve essere pianificata in un arco temporale di medio periodo, da definirsi sulla base delle risorse economiche reperite e destinate a tal fine.

L'indirizzo assunto dall'Amministrazione Comunale di Bagnaria Arsa prevede di dedicare all'attuazione del P.E.B.A., per ogni annualità, l'importo minimo di € 20.000,00.

Per il primo triennio successivo all'approvazione del Piano l'investimento previsto è pari a € 70.000,00, fatto salvo l'ottenimento del contributo regionale, da concentrarsi sul territorio di Privano.

7. APPROVAZIONE DEL P.E.B.A. ED ESECUZIONE DEGLI INTERVENTI

7.1 Approvazione e adozione del Piano

Le *Linea Guida della Regione FVG in materia di eliminazione delle barriere architettoniche* emanate in seguito alla L.R. 10/2018 al capitolo 6.3 riportano: “La procedura e le modalità di approvazione del P.E.B.A., da parte del Comune, non sono codificate da alcuna norma di carattere nazionale o regionale. Il P.E.B.A., per le sue peculiarità e contenuti, è solo parzialmente assimilabile ad altri piani di settore; pertanto, in assenza di norme puntuali, non è possibile applicare un iter di approvazione già codificato per altri strumenti.”

Con l'obiettivo di condividere i contenuti del P.E.B.A. nella misura più ampia possibile sia a livello politico-decisionale, sia di coinvolgimento dei cittadini, le Linee guida suggeriscono che il P.E.B.A. sia adottato in Giunta Comunale e successivamente approvato in Consiglio Comunale.

L'iter suggerito è il seguente:

- adozione in Giunta Comunale;
- deposito presso la sede del Comune per 30 gg per la consultazione pubblica e la formulazione di osservazioni;
- pubblicazione sul sito web istituzionale dell'ente in una sezione facilmente reperibile e utilizzando formati agevolmente consultabili.
- decorsi i 30 giorni utili per la formulazione delle osservazioni il Consiglio Comunale decide sulle stesse e approva il P.E.B.A. entro i 60 giorni successivi.
- copia integrale del P.E.B.A. approvato è pubblicata sul sito web istituzionale del Comune al fine di consentirne la libera consultazione da parte di chiunque sia interessato.
- copia integrale del P.E.B.A. è trasmessa alla Direzione centrale infrastrutture e territorio su supporto digitale, corredata di copia dei relativi provvedimenti di adozione/approvazione.

7.2 Attuazione del Piano

L'approvazione del P.E.B.A. rappresenta il punto di partenza del lavoro da svolgere necessario e propedeutico alla sua attuazione. Il P.E.B.A. necessita di un monitoraggio periodico al fine di garantire trasparenza verso i cittadini in merito agli interventi programmati e quelli realizzati.

La fase di attuazione è condotta dall'Amministrazione comunale e per questo risulta necessario prevedere:

- un funzionario responsabile della gestione e aggiornamento del P.E.B.A.;
- la formazione del personale a vario titolo coinvolto;
- il reperimento delle risorse;

- la progettazione definitiva/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 P.E.B.A. stesso.

Al funzionario responsabile della gestione e aggiornamento del P.E.B.A. spetta il coordinamento di tali attività.

Gli interventi per la risoluzione delle criticità evidenziate dal P.E.B.A. si configurano come opere pubbliche e per la loro progettazione e realizzazione si seguono le procedure previste dalle vigenti normative di settore.

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 ed in particolare di progettazione esecutiva;
- progetti di riqualificazione urbana più generali volti a ridefinire porzioni di territorio. In questi devono essere attuati gli interventi previsti dal P.E.B.A. per l'area di analisi, coordinati con gli altri strumenti di pianificazione.

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.

Il P.E.B.A. consente il recupero dell'ambiente costruito mediante una programmazione a lungo termine e azioni coordinate.

7.3 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 (nazionali, europei o sovranazionale) finalizzati all'eliminazione delle barriere architettoniche ovvero destinati a finalità diverse, nelle quali il tema dell'accessibilità rappresenta comunque un aspetto collaterale. Il P.E.B.A., 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 P.E.B.A., 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.

7.4 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 P.E.B.A. il Responsabile Unico del Procedimento verifica la corretta esecuzione delle opere e la loro validazione.

In sede di aggiornamento del P.E.B.A. 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 dell'accessibilità allegata al rilievo.

L'aggiornamento periodico del P.E.B.A. 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.

7.5 Promozione e monitoraggio

Al fine di rendere il P.E.B.A. 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 di 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 ed 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.