

Regione Autonoma Friuli Venezia Giulia
Provincia di Udine
Comune di Coseano

VERSO UNA CITTÀ INCLUSIVA



P.E.B.A

**PIANO ELIMINAZIONE BARRIERE
ARCHITETTONICHE**



Comune di Coseano

03 - RELAZIONE GENERALE

Udine, ottobre 2023

COLLABORATORI: arch. Michele Giugliano - geom. Giorgio Bertoli

INDICE

1 - PREMESSA.....	2
2 - ELABORAZIONE DELLE PROPOSTE.....	2
CRITICITÀ RILEVATE	4
ALCUNE SITUAZIONI RICORRENTI E SUPERAMENTO DELLE CRITICITÀ.....	6
3 - METODOLOGIA OPERATIVA	8
FASE 1 - INDIVIDUAZIONE DEGLI SPAZI E DEGLI EDIFICI	8
FASE 2 - RILIEVO	9
FASE 3 - QUESTIONARIO.....	12
FASE 4 - ANALISI DEI DATI	12
FASE 5 - PROGETTAZIONE E PROGRAMMAZIONE.....	12
4 - PERCORSO PARTECIPATIVO.....	13
5 - ESITI DEL QUESTIONARIO	15
6 - STIMA DEI COSTI.....	20
7 - DEFINIZIONE DEI CRITERI DI PRIORITÀ.....	21
8 - REPORTS DELLE PRIORITÀ E DEL COSTO COMPLESSIVO DEGLI INTERVENTI.....	23
9 - ADOZIONE ED APPROVAZIONE DEL P.E.B.A.....	27
10 - ATTUAZIONE DEL P.E.B.A.....	27
11 - ATTUAZIONE DEL MONITORAGGIO.....	28
12 - AGGIORNAMENTO DEL PIANO	28

1 - PREMESSA

Il Piano delle Eliminazione delle Barriere Architettoniche (P.E.B.A.) ha l'obiettivo di fornire strumenti culturali e tecnici utili alla progettazione di soluzioni efficaci, sostenibili ed inclusive per eliminare o evitare l'introduzione delle barriere sensoriali e percettive, in maniera tale da rispettare il diritto alla mobilità autonoma di tutti negli spazi aperti e nell'ambiente costruito.

In particolare questo P.E.B.A. vuole essere uno strumento che promuove l'inclusione sociale. Per questo motivo si rivolge al più alto numero di utilizzatori possibili e non a specifiche categorie di utenti con l'obiettivo di garantire l'uso e la fruizione dei servizi presenti nelle città in maniera equa e senza creare diversità.

2 - ELABORAZIONE DELLE PROPOSTE

Lo scopo della progettazione è di elevare il grado di accessibilità dell'ambito d'intervento; l'ipotesi di soluzione individuata, oltre a essere configurata al fine di ottemperare i requisiti tecnico-normativi prescritti è, nel contempo, inquadrata nell'ottica della Progettazione universale, richiamata dalla L.R. 10/2018.

La proposta di soluzione per criticità simili potrebbe differire ma devono essere tra loro coerenti e armonizzate rispetto al contesto in cui vengono inserite.

Le criticità rilevate possono essere risolte mediante lavori di manutenzione realizzati direttamente dal Comune (o da soggetti delegati dall'Ente stesso), oppure previa approvazione di progetti esecutivi.

Il lavoro relativo alla raccolta dei dati e al rilievo delle criticità è seguito dalla definizione delle soluzioni progettuali elaborate sulla base di:

- normativa tecnica di settore (in particolare D.M. 236/89, L.R. FVG 10/2018, ecc.);
- eventuali vincoli esistenti (strutturali, storici, impiantistici, di sicurezza, ecc.);
- indicazioni e suggerimenti espressi dai portatori di interesse nel corso degli incontri partecipativi;
- buone prassi raccolte nel corso delle fasi di rilievo.

Ogni proposta di soluzione progettuale è costituita da:

- schema grafico esplicativo (disegno, foto, ecc.);
- descrizione testuale con indicati, a seconda della situazione, il dimensionamento di riferimento (metri lineari, metri quadrati, numero di oggetti, ecc.), i materiali da impiegare, ed altri elementi significativi, funzionali e tecnici, necessari per orientare la successiva progettazione esecutiva;

- la modalità di realizzazione dell'intervento (manutenzione eseguita direttamente dal Comune oppure progetto esecutivo successivo).

Qualora, nella fase di rilievo, più criticità tra loro correlate siano state valutate nel loro insieme come una "criticità complessa", a essa dovrà corrispondere un'unica proposta progettuale schematica finalizzata a risolvere l'insieme delle criticità, a fornire considerazioni e spunti utili alla successiva progettazione esecutiva e a stimare sinteticamente il costo totale delle opere.

Ogni criticità, o gruppo di criticità, è **corredata dalla relativa soluzione progettuale**, eventualmente replicabile in situazioni analoghe: essa prevede il superamento della barriera mediante eliminazione dell'ostacolo, oppure tramite integrazione dell'ambiente fisico con componenti qualificanti che lo rendano maggiormente fruibile.

Il lavoro relativo alla raccolta dei dati e al rilievo delle criticità è seguito dalla definizione e quantificazione economica delle soluzioni progettuali.

Schematicamente è possibile articolare le priorità in funzione degli elementi, che sono legati da una relazione reciproca e non possono essere autonomamente considerati l'uno dall'altro, quali:

- attrattori puntuali principali: ad esempio, edifici pubblici a elevata concentrazione di servizi, piazze, parcheggi, parchi, cimiteri, musei e monumenti ecc.;
- percorsi di collegamento tra gli attrattori.

La scelta delle tipologie di intervento definite dal P.E.B.A. deriva da considerazioni legate alle analisi condotte, alle numerose segnalazioni raccolte, alle proposte progettuali analizzate, alla discussione avviata con associazioni e cittadini.

Le azioni per migliorare la sicurezza e la comprensione degli spazi sono:

- progettazione di spazi ben definiti in termini di limiti fisici e di funzioni;
- interventi di moderazione del traffico;
- corretta gestione delle relazioni tra veicoli-biciclette-pedoni;
- organizzazione della segnaletica stradale per garantire chiarezza e univocità delle indicazioni fornite;
- utilizzo del colore per individuare e distinguere gli spazi (differenziazione cromatica);
- ricerca di soluzioni integrate e che raggiungano più risultati contemporaneamente.

Le principali "barriere" rilevate in ambito urbano, sono:

- Percorso pedonale troppo stretto
in alcuni tratti il marciapiede ha una larghezza utile da non consentirne la piena fruizione;
- Dislivelli lungo il percorso
non sempre i marciapiedi hanno rampe adeguate, che consentano un percorso accessibile;
- Pavimentazioni sconnesse e degradate

presenza di superfici discontinue e oggetto di scarsa manutenzione;

- Presenza di ostacoli

un palo della segnaletica stradale, un palo dell'illuminazione pubblica, una sporgenza eccessiva, ecc. costituiscono spesso un ostacolo insormontabile.

Gli interventi proposti per la soluzione delle criticità sono da considerarsi “di minima”, indicativi e non vincolanti per l'amministrazione.

In fase esecutiva si potrà valutare adeguatamente ogni possibilità ed alternativa.

Le principali soluzioni proposte in ambito urbano, sono:

- realizzazione di rampa;
- rimozione/spostamento di elementi che costituiscono un ostacolo;
- realizzazione di segnaletica tattilo-plantare;
- posa/realizzazione di segnaletica stradale;

CRITICITÀ RILEVATE

- Ostacolo costituito da palo dell'illuminazione
- Ostacolo costituito da arredo di attività commerciale
- Ostacolo costituito da arredo urbano
- Segnaletica verticale posta ad altezza inferiore a 2,10 m
- Pavimentazione sdruciolevole
- Caditoia o griglia non conforme
- Pavimentazione non complanare per sconessioni/rotture
- Percorso sterrato
- Assenza di servizi igienici riservati
- Segnaletica tattilo-plantare per attraversamento assente
- Segnaletica tattilo-plantare in prossimità dei servizi assente
- Segnaletica tattilo-plantare assente per accessi carrabili con larghezza maggiore di 4,00 m
- Segnaletica tattilo-plantare per orientamento non presente
- Segnaletica tattilo-plantare non adeguata
- Pendenza per accesso a percorso pedonale assente
- Dislivello raccordato da gradini
- Dislivello dovuto a passo carrabile
- Stallo riservato a C.U.D.E. assente

- Stallo riservato a C.U.D.E. con collegamento al percorso pedonale non presente o non adeguato
- Stallo riservato a C.U.D.E. con segnaletica non adeguata

- Stallo riservato a C.U.D.E. in posizione non adeguata
- Percorso con larghezza inferiore a 90 cm
- Attraversamento pedonale assente
- Percorso assente
- Percorso con pendenze trasversali
- Attraversamento pedonale con segnaletica non adeguata
- Attraversamento pedonale in posizione non adeguata

Per agevolare l'individuazione delle priorità d'intervento, in relazione agli attrattori puntuali principali, si possono considerare i seguenti criteri (elencati a titolo esemplificativo e non in ordine di priorità):

- il numero delle persone/utenti a cui viene garantita l'accessibilità;
- quanti e che tipo di ambienti sono resi accessibili;
- la rilevanza dell'attrattore per fasce deboli della cittadinanza, tra i quali anziani e bambini (luoghi di salute, cura o residenza protetta, luoghi di istruzione, ecc.);
- la rilevanza, anche simbolica, dell'attrattore per la comunità di riferimento (ad esempio un luogo/edificio in cui la cittadinanza si identifica);
- il ricevimento di segnalazioni da parte della cittadinanza.

Le azioni per migliorare la sicurezza e la comprensione degli edifici sono:

- progettazione di spazi ben definiti in termini di limiti fisici e di funzioni;
- utilizzo del colore per individuare e distinguere gli spazi (differenziazione cromatica);
- ricerca di soluzioni integrate e che raggiungano più risultati contemporaneamente.

Le principali "barriere" rilevate in ambito edilizio sono:

- percorso pedonale troppo stretto
- dislivelli lungo il percorso
- pavimentazioni sconnesse e degradate
- presenza di ostacoli

Gli interventi proposti per la soluzione delle criticità sono da considerarsi "di minima", indicativi e non vincolanti per l'amministrazione.

In fase esecutiva si potrà valutare adeguatamente ogni possibilità ed alternativa.

Le principali soluzioni proposte per gli edifici, sono:

- realizzazione di rampa;
- rimozione/spostamento di elementi che costituiscono un ostacolo;
- realizzazione di segnaletica tattilo-plantare;

ALCUNE SITUAZIONI RICORRENTI E SUPERAMENTO DELLE CRITICITÀ

Tra le diverse tipologie di criticità rilevate, alcune risultano essere ricorrenti e di seguito vengono riportate congiuntamente alla modalità di superamento attuabile in misura attiva e passiva:

Pendenza per accesso a percorso pedonale assente

Generalmente i raccordi tra marciapiede e carreggiata sono correttamente realizzati ma a volte, per cause diverse, è presente un piccolo scalino.

La misura attiva prevalente è il rifacimento di un piccolo tratto di asfaltatura finalizzato ad eliminare completamente il dislivello, al fine di garantire il superamento in autonomia del passaggio.

La misura passiva è una corretta informazione alle ditte esecutrici sulle modalità di intervento, oltre alla sorveglianza sugli interventi di realizzazione e manutenzione.

Pavimentazione non complanare per sconnessione/rotture

Il problema è legato alla normale usura del manto di finitura in asfalto, ai cedimenti differenziati nel caso di pavimentazioni in altro materiale (es. betonelle), alla presenza di radici di alberi.

La misura attiva prevede il rifacimento dell'asfaltatura o della pavimentazione, con l'accorgimento di realizzare pavimentazioni permeabili ed elastiche nei pressi degli alberi, ed evitando pavimentazioni discontinue come betonelle, piastrelle, ecc..

La misura passiva prevede il coinvolgimento del Settore Verde e del servizio Mobilità per concordare soluzioni integrate funzionali al raggiungimento di più obiettivi (forestazione urbana, prevenzione alla formazione di barriere, moderazione del traffico, ecc.).

Presenza di ostacoli fissi sui marciapiedi

Si tratta in prevalenza di pali per la segnaletica stradale, per l'illuminazione pubblica, ecc.

L'azione attiva, in particolare per la segnaletica stradale, è lo spostamento dei pali sui bordi del marciapiede, eventualmente utilizzando pali sagomati per rispettare le norme del codice della strada e per evitare l'invasione della carreggiata. Si suggerisce anche la differenziazione cromatica della paleria, che spesso è grigia su sfondo grigio, costituendo un ostacolo di difficile individuazione per ipovedenti e anziani.

L'azione passiva consiste in una razionalizzazione della segnaletica verticale, che risulta talvolta ridondante e poco chiara. Ulteriore misura passiva è inoltre la corretta progettazione ed esecuzione degli interventi di posa dei pali di illuminazione pubblica.

Mancanza di accorgimenti per l'orientamento

La quasi totalità dei percorsi non è dotata di accorgimenti per favorire l'orientamento di persone con disabilità visive o cognitive. In alcuni casi, invece, le pavimentazioni tattili sono state interrotte o non ripristinate in seguito a modifiche delle infrastrutture stradali. I punti critici sono in particolare le intersezioni, dove è necessario dare indicazioni sulla presenza e posizione dell'attraversamento pedonale.

La misura attiva non soltanto per non vedenti e ipovedenti, ma anche per altre fasce deboli della popolazione, ad esempio anziani e bambini, prevede la posa di segnale tattile differenziato cromaticamente.

La misura passiva consiste nel valutare le modalità e le priorità di intervento insieme alle associazioni rappresentative, in modo da elaborare soluzioni progettuali e realizzative coerenti ed efficaci.

Elevata pendenza trasversale dei marciapiedi

Alcuni marciapiedi, tra quelli analizzati, sono caratterizzati da pendenza trasversale elevata. Talvolta si tratta di una soluzione di compromesso tra i livelli della carreggiata e dei fondi confinanti, talvolta si tratta di soluzioni realizzative errate.

La misura attiva da prevedere, dove possibile, è il livellamento del marciapiede, al fine di mantenere una pendenza trasversale dell'1%, sufficiente allo sgrondo dell'acqua piovana. Nei casi in cui la pendenza deriva dal compromesso tra esigenze contrastanti o in casi di recente sistemazione, non si prevede alcun intervento in sede di P.E.B.A., raccomandando però il rispetto della norma vigente (pendenza massima 1%) in sede di interventi futuri. La pendenza trasversale, poco percepita in caso di deambulazione normale e quindi sottovalutata dal punto di vista progettuale e realizzativo, costituisce un problema molto sentito per chi utilizza ausili (es. deambulatore, carrozzina, ecc.).

La misura passiva consiste nella sensibilizzazione e corretta informazione in fase di progetto, di realizzazione e di sorveglianza.

Presenza di ostacoli mobili

Molti ostacoli mobili costituiscono impedimenti importanti alla fruibilità degli spazi: bidoni della raccolta differenziata, bidoncini della raccolta porta a porta, automobili e biciclette sono gli esempi maggiormente riscontrati.

Le misure previste sono sostanzialmente di tipo passivo e sono mirate a intervenire sui comportamenti dei singoli e sulle procedure di svolgimento di alcuni servizi.

3 - METODOLOGIA OPERATIVA

FASE 1 - INDIVIDUAZIONE DEGLI SPAZI E DEGLI EDIFICI

L'elaborazione del P.E.B.A. richiede innanzitutto la ricognizione del territorio comunale di Coseano allo scopo di individuare le aree oggetto di mappatura, in riferimento a:

Viabilità e trasporti

1. Linee del Trasporto Pubblico Locale, urbano ed extraurbano
2. Fermate e stazioni
3. Percorsi pedonali e ciclabili
4. Parcheggi dedicati a utenti con disabilità

Spazi pubblici / ad uso pubblico

1. Parchi e aree verdi
2. Piazze

Edifici pubblici / ad uso pubblico

1. Attrezzature scolastiche
2. Attrezzature socio-sanitarie ed assistenziali
3. Attrezzature civili, associative e culturali (in particolare: edifici di culto, municipio, uffici postali e comunali, centri culturali, biblioteche)
4. Attrezzature del tempo libero e all'aria aperta (in particolare le aree per lo sport)

A partire dalla panoramica generale dei servizi e degli spazi pubblici esistenti, l'amministrazione ha focalizzato quegli ambiti per i quali considera rilevante l'avvio di un'azione pianificatoria volta all'abbattimento delle barriere architettoniche.

L'individuazione degli ambiti ha tenuto conto in particolare dei servizi presenti all'interno del centro urbano identificando diversi edifici, sia all'interno del capoluogo che delle varie frazioni, importanti per la loro funzione e per la tipologia di utenza, come l'area delle scuole, del centro sportivo e della palestra

I percorsi sono stati individuati conseguentemente alla preliminare mappatura di edifici e spazi. Si sono analizzati gli itinerari più diretti di collegamento tra gli edifici, gli spazi, le più vicine fermate del TPL e i parcheggi riservati ai disabili.

Lo studio del territorio dell'ambito comunale ha portato allo sviluppo di diverse tavole di analisi. Le zone di servizi individuate dal PRGC sono evidenziate nelle **Tavole di analisi territoriale – Zone servizi Tav. A2.1 - A2.2 - A2.3 - A2.4 - A2.5**, una per il capoluogo e una per ogni frazione.

FASE 2 - RILIEVO

Il rilievo si è svolto mediante sopralluoghi diretti, atti ad individuare per ciascuna area, edificio o percorso le barriere architettoniche presenti e consentire di qualificarle e quantificarle.

In particolare, si indagano aspetti di accessibilità legati a tre elementi:

Percorsi

Lo scopo è rilevare, se presenti, le seguenti criticità:

- Presenza di dislivelli;
- Discontinuità della pavimentazione;
- Larghezze insufficienti dei marciapiedi;
- Ostacoli legati all'arredo urbano;
- Mancanza di dispositivi di orientamento per ipovedenti;
- Mancanza di sicurezza degli attraversamenti.

Fermate di trasporto pubblico e parcheggi

- Mancanza o non idoneità di parcheggi riservati ai disabili in prossimità di edifici, spazi, e lungo i percorsi;
- Mancanza di accessibilità delle fermate del TPL.

Accesso agli spazi pubblici e agli edifici

- Presenza di barriere architettoniche all'ingresso (presenza di gradini, assenza di rampe di accesso, dimensioni insufficienti delle porte di ingresso...)

Sono stati individuate due tipologie di criticità:

- Puntuali, ossia relative ad un punto ben definito, un singolo elemento ben determinato o riconducibili a una singola caratteristica;
- Lineari, ossia relative a un singolo elemento definito e continuo con una lunghezza variabile, o riconducibili a una singola caratteristica variabile che incide sull'elemento rilevato;

Considerato quanto sopra descritto sono state individuate per il Comune di Coseano e le sue Frazioni le aree di maggior interesse e maggiormente servite da poter rendere accessibili a persone con difficoltà motorie e visive.

Si è iniziato dunque con lo studio preliminare delle Zone di Servizi del PRGC e successivamente con il rilievo delle aree con la presenza di servizi di interesse pubblico.

Si è poi studiato per ogni area lo sviluppo di almeno un percorso continuo, ove possibile, per garantire il raggiungimento e/o l'accessibilità a persone con difficoltà motorie e visive ai servizi più importanti: edifici pubblici, fermate dell'autobus, Chiesa, Poste, Banca.

Partendo da questi presupposti le aree destinate allo studio delle criticità sono state:

la zona di Via San Giacomo, Largo Municipio e Via del Commercio a Coseano, dove sono presenti Municipio, Comando dei Vigili, Auditorium, Chiesa, Poste, Banca e due fermate dell'autobus.

Non sono state rilevate criticità in Via Roate perché è in completamento una pista ciclo-pedonale che consentirà di avere percorsi delle giuste dimensioni e fruibili anche a persone con difficoltà. Nemmeno Via dell'Artigianato nella Frazione di Coseanetto è stata presa in considerazione visto il progetto esecutivo di prossima realizzazione che collegherà il Comune con la Frazione.

Nelle singole Frazioni si è tenuto conto dei percorsi di collegamento ai servizi presenti per individuare le barriere architettoniche da eliminare.

Nella Frazione di Barazzetto è stato rilevato il centro, Via Maggiore, e il percorso che porta alla Chiesa, Via Dell'Unione. Nella parte più recente di Via Maggiore è stato rilevato che i percorsi pedonali sono di dimensioni inferiori al minimo e non garantiscono sicurezza ai pedoni dato anche il traffico principalmente di mezzi pesanti. Il tragitto rilevato consente di arrivare fino all'incrocio tra Via Maggiore, Via del Collegio e Via San Giovanni dove è prevista la realizzazione di una rotatoria. Non è stato preso in considerazione tra gli edifici ad uso pubblico l'Ex Collegio di Barazzetto perché attualmente in disuso, i lavori eventuali di raccordo con l'edificio saranno eseguiti congiuntamente alle opere di ristrutturazione dell'immobile.

La Frazione di Cisterna concentra i servizi pubblici in due zone: la zona della Piazza del Monumento dove sono presenti una Banca, le Poste e una Chiesa, e la zona di Via Centro Studi e Via Centro Sportivo dove sono presenti le scuole dell'obbligo e il centro polisportivo.

Il percorso rilevato connette i servizi presenti nella zona centrale della Frazione e consente di raggiungere la Chiesa, mentre nella zona scolastica sono stati rilevati gli edifici, i percorsi interni di collegamento tra i plessi scolastici e il percorso pedonale esterno alla proprietà scolastica, con i relativi parcheggi.

La Frazione di Maseris presenta pochi servizi pubblici tra cui un'area verde in Via San Biagio con relativo parcheggio in prossimità della Chiesa e le fermate dell'autobus in Via Della Fontana, in prossimità della Piazza adibita in parte a parcheggio. In questa Frazione non è stato possibile creare un solo percorso collegato a causa della eccessiva ristrettezza delle strade e l'assenza di marciapiedi.

La Frazione di Nogaredo di Corno tra gli edifici ad uso pubblico conta la sola Chiesa raggiungibile dalla Piazza creando un unico percorso su un solo lato di Via Della Pace, che collega le fermate dell'autobus presenti in Via Dei Fiori.

Per la redazione del P.E.B.A. vengono presi in considerazione anche gli edifici pubblici da adeguare mentre per gli edifici ad uso pubblico (Chiese, Poste, Banche ecc) viene garantito il raggiungimento tramite percorso o la realizzazione di uno stallo riservato in prossimità dei servizi. Tra gli edifici rilevati all'interno del territorio comunale di Coseano è stato riscontrato che all'interno del complesso scolastico di Cisterna sono presenti diverse criticità riguardanti in particolare percorsi esterni e assenza di servizi igienici adeguati.

Altri edifici comunali, in particolare Municipio e Galetiere, non sono oggetto della redazione di questo Piano perché per il primo è presente un progetto di riqualifica che comprenderà anche l'adeguamento dal punto di vista del superamento barriere architettoniche mentre il secondo risulta già adeguato.

Nell'ambito di sviluppo del P.E.B.A. sono stati rilevati anche i cimiteri presenti all'interno del territorio comunale, luoghi da rendere accessibili in cui le criticità maggiormente individuate sono:

- Assenza di segnaletica tattilo-plantare per attraversamenti
- Pavimentazione sdruciolevole
- Pavimentazione sconnessa
- Presenza di dislivelli
- Assenza di servizi igienici

Gli edifici pubblici e ad uso pubblico presenti nell'area comunale, le fermate degli autobus e i percorsi rilevati per il Capoluogo e le singole Frazioni sono evidenziati nelle **Tavole di analisi – Edifici - Tav. A3.1-A3.2-A3.3-A3.4-A3.5.**

FASE 3 - QUESTIONARIO

La campagna di rilievo è stata integrata con la diffusione di un questionario alla cittadinanza appositamente elaborato allo scopo di far emergere criticità non individuabili tramite il sopralluogo tecnico, ma riscontrabili dai fruitori nella quotidianità.

Il questionario è stato costruito intorno ad una serie di domande mirate e di facile comprensione e a risposta chiusa. Negli allegati se ne riporta un esempio.

Di seguito sono riportate le osservazioni risultanti dalle risposte raccolte.

FASE 4 - ANALISI DEI DATI

Quanto riscontrato durante la campagna di rilievo (criticità, ma anche punti di forza, quando presenti) è stato riassunto, per ogni edificio, spazio e percorso oggetto di mappatura, in apposite schede strutturate in modo da fornire una lettura facile ed immediata dello stato di fatto di ogni oggetto censito.

Ogni scheda contiene:

- Nome dell'edificio/spazio/percorso, l'indirizzo e il corrispondente codice identificativo (per semplificare l'individuazione nelle tavole);
- Estratto della tavola di inquadramento con localizzazione dell'oggetto di rilievo;
- Breve descrizione generale dell'oggetto di rilievo;
- Tabella con l'elenco delle criticità rilevate, con relativi riferimenti normativi e riferimenti alla corrispondente documentazione fotografica inserita nella scheda;
- Tabella con l'elenco degli eventuali punti di forza, con relativi riferimenti normativi e riferimenti alla corrispondente documentazione fotografica inserita nella scheda;
- Documentazione fotografica;
- Ipotesi di progetto per eliminare la barriera architettonica individuata;
- La stima dei costi dell'ipotesi di progetto.

Attraverso l'analisi dei dati di rilievo è stato possibile realizzare delle tavole di individuazione di criticità su planimetrie elaborate su Carta Tecnica Regionale mediante il Software QGIS, che ha consentito attraverso la rappresentazione grafica delle criticità rilevate, attraverso l'utilizzo di un simbolo e di un codice univoco, una precisa mappatura delle stesse individuando i loro attributi e in particolare la loro geo-localizzazione.

Sono state sviluppate Tavole separate per ogni zona rilevata, una per il Capoluogo, una per ogni singola Frazione e una per ogni cimitero.

FASE 5 - PROGETTAZIONE E PROGRAMMAZIONE

Le criticità rilevate in fase di sopralluogo e grazie alla partecipazione della comunità vengono successivamente raggruppate in macro-categorie e per ognuna di esse vengono identificate le relative indicazioni progettuali d'intervento, corredate da elaborati grafici e indicazione dei costi. Al fine di rendere operativo il Piano, verrà ipotizzata una programmazione degli interventi previsti, definita assegnando priorità sulla base della funzione degli edifici, dei percorsi e degli spazi, sulla tipologia e sulla quantità di fruitori presenti nei diversi contesti.

4 - PERCORSO PARTECIPATIVO

Il percorso partecipativo svolge un ruolo fondamentale per la redazione del P.E.B.A. perché consente al tecnico di valutare, tramite richieste dei cittadini, problematiche che potrebbero essere sfuggite ad un occhio esterno.

La partecipazione e la raccolta di ulteriori spunti può svolgersi attraverso incontri aperti alla cittadinanza e/o attraverso l'utilizzo di adeguati sistemi informativi che possono incentivare e/o supportare il processo partecipativo stesso (come ad esempio l'utilizzo di siti web, piattaforme social, ecc.). Gli incontri risultano particolarmente utili per rappresentare l'avanzamento delle attività di redazione dei P.E.B.A., per condividere le criticità rilevate sul territorio, per verificare in itinere se sono stati esclusi/dimenticati elementi rilevanti per i soggetti partecipanti, nonché per raccogliere spunti utili alla successiva fase che prevede l'elaborazione delle soluzioni progettuali dirette a eliminare le criticità rilevate.

Redatta la bozza con l'individuazione delle criticità, in accordo con l'Amministrazione e l'Ufficio Tecnico Comunale, si è organizzato un incontro di presentazione.

A seguito di diffusione verbale, cartacea e telematica, colta la prima opportunità concessa si è proceduto in data 20 febbraio 2023 presso la sala riunioni al secondo piano del Municipio all'incontro con i residenti, le associazioni, i portatori d'interesse e chiunque fosse interessato e coinvolto a qualsiasi grado.

Di seguito riportiamo la parte inerente all'incontro svoltosi e la locandina specifica pubblicata e diffusa una settimana prima dell'evento.

In sala erano presenti venti persone, tra Sindaco, Giunta, Consiglieri e cittadini. Durante la serata è stata proiettata una presentazione contenente informazioni sul lavoro svolto e osservazioni inerenti al P.E.B.A. e le barriere architettoniche, mettendo in evidenza i percorsi scelti da includere all'interno del Piano, mostrando il modus operandi per la redazione dello stesso, ovvero suddivisione in diverse fasi per raccogliere e analizzare i dati. Al termine della presentazione non ci sono state obiezioni o domande perché la spiegazione del lavoro svolto e del lavoro programmato è stata ritenuta esaustiva.

L'incontro ha anche permesso di illustrare il questionario e renderlo disponibile telematicamente nel sito del Comune. Si è stabilito di lasciarlo disponibile per circa due settimane, per consentire alla popolazione di compilarlo.

Terminato l'incontro è stato anche stabilito di effettuarne uno nuovo al termine della fase progettuale per mostrare ai cittadini il lavoro svolto e per dare un'ulteriore possibilità di evidenziare problematiche e/o ricevere delucidazioni sulla redazione del Piano.

In data 17 aprile 2023 si è tenuto il secondo incontro, organizzato in accordo con il Tecnico e l'Amministrazione Comunale, aperto a residenti, associazioni, portatori d'interesse e chiunque fosse interessato e coinvolto a qualsiasi grado, svoltosi presso la sala riunioni al secondo piano del Municipio.

In sala erano presenti 16 persone tra Sindaco, Giunta, Consiglieri e cittadini. Durante la serata è stata proiettata una presentazione contenente informazioni sul lavoro svolto relativo alla fase di individuazione delle criticità e alla parte progettuale della redazione del P.E.B.A. Durante la presentazione sono stati indicati i percorsi e gli edifici individuati durante i rilievi effettuati, ma anche grazie l'aiuto degli esiti dei questionari.

L'incontro ha reso possibile mostrare ai presenti le bozze delle tavole finali di individuazione delle criticità che saranno poi ultimate ed allegate tra i documenti da consegnare all'Amministrazione Comunale per l'approvazione e l'adozione del Piano.

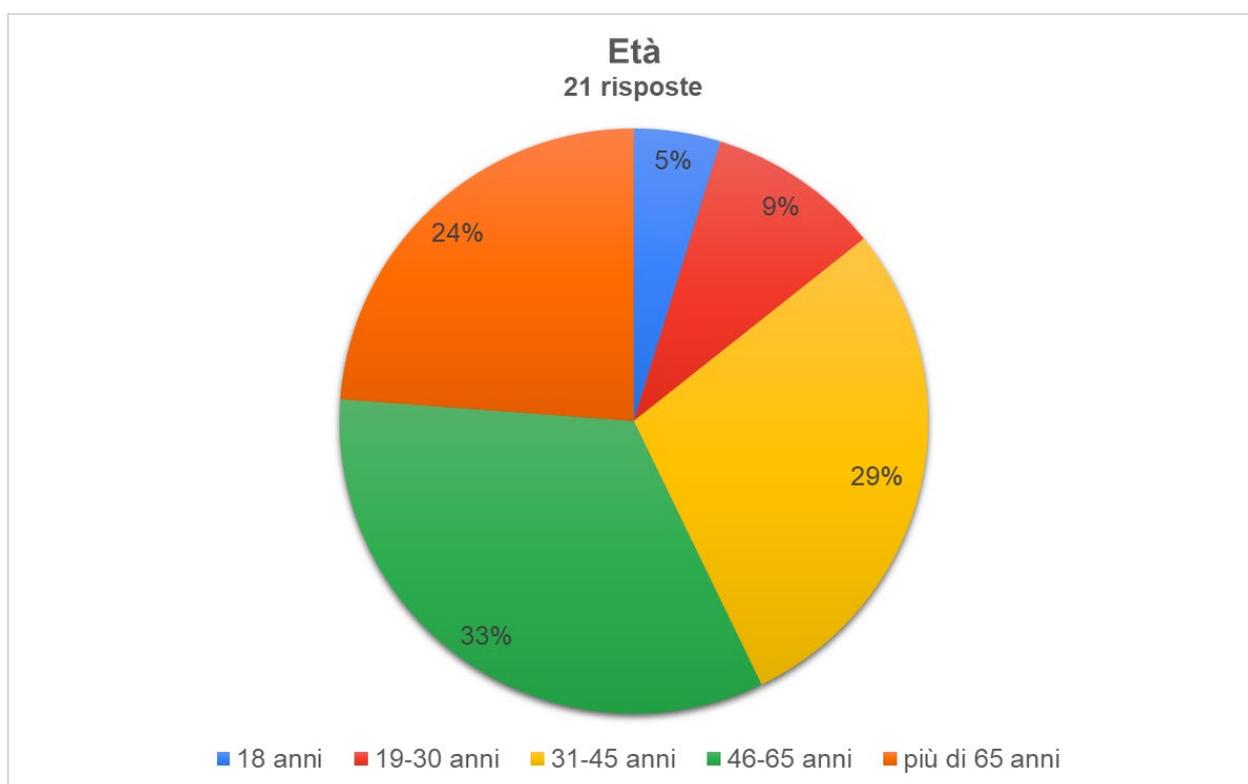
Al termine della presentazione non ci sono state obiezioni o domande perché la spiegazione del lavoro svolto è stata ritenuta esaustiva, infatti le operazioni di individuazione delle criticità sono state svolte per il Capoluogo e tutte le Frazioni, prestando particolare attenzione alle zone con la maggior presenza di servizi o agli edifici maggiormente frequentati dalla popolazione.

5 - ESITI DEL QUESTIONARIO

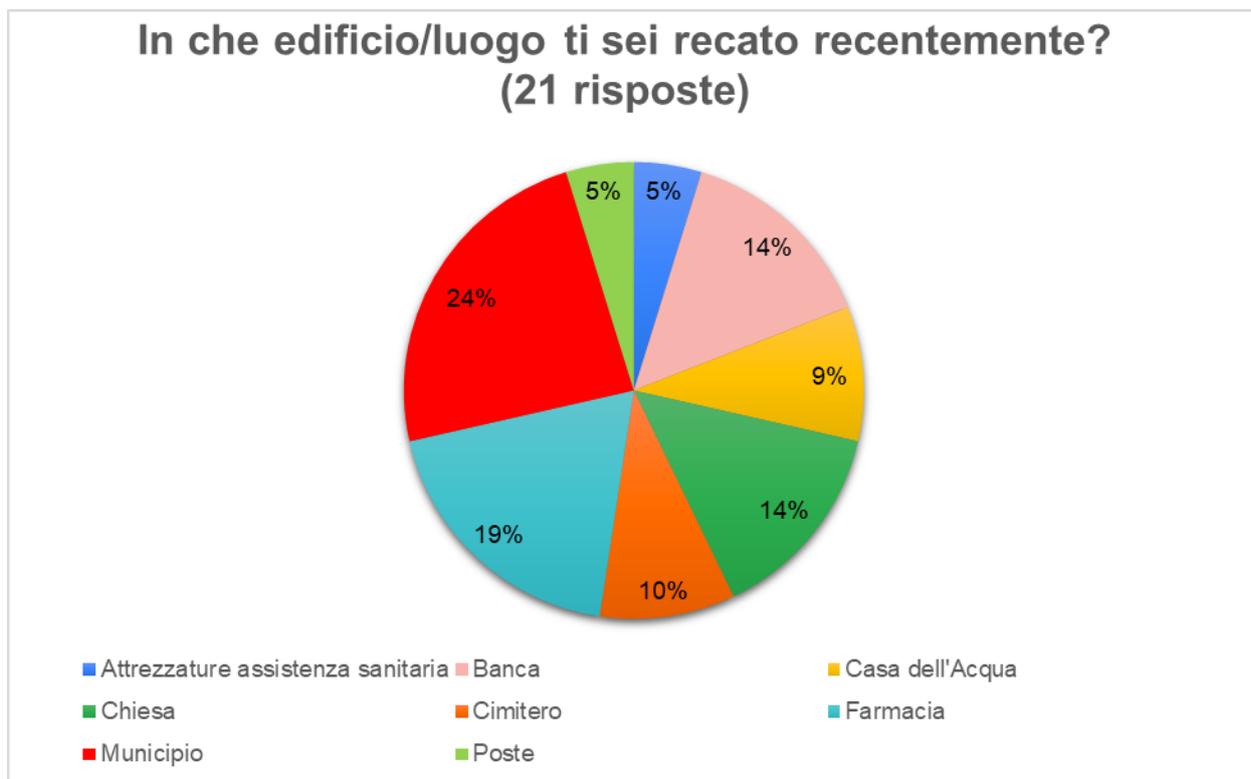
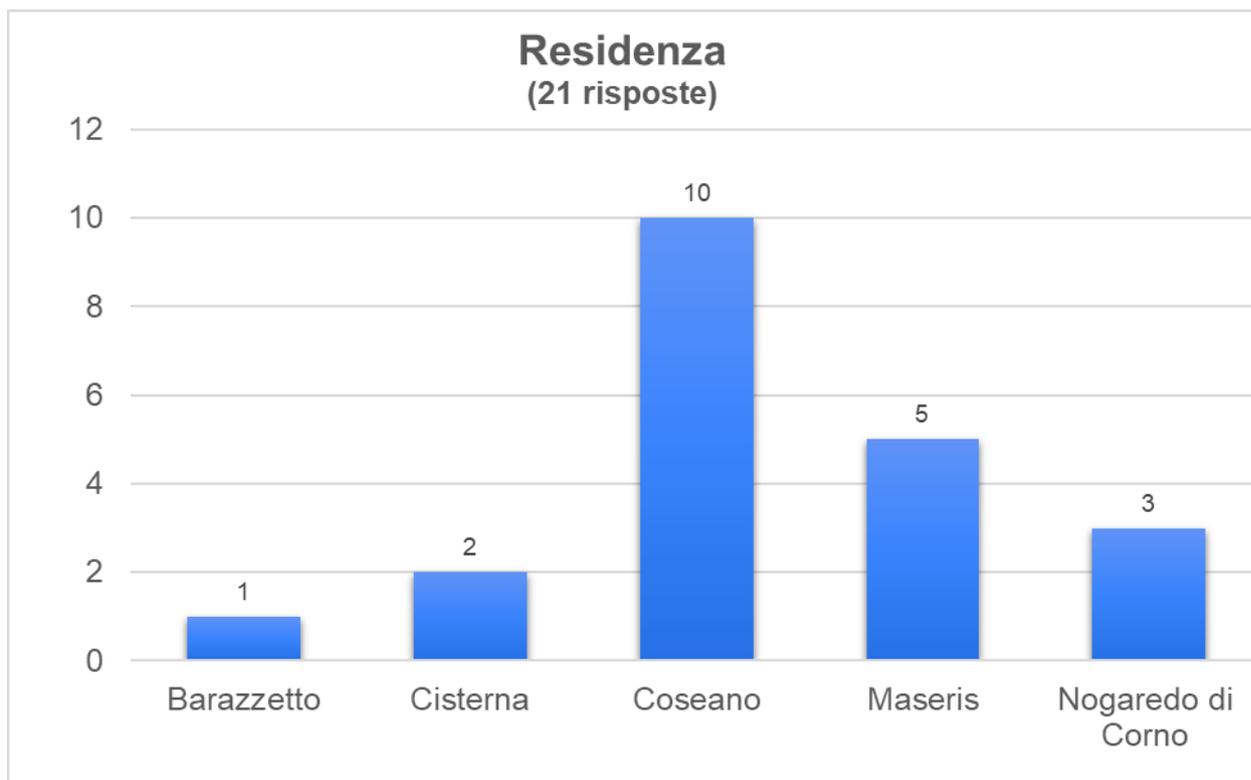
In data 20 febbraio 2023 è stato consegnato all'amministrazione un questionario da rendere pubblico affinché la popolazione lo compilasse, decidendo di mantenerlo online per circa due settimane.

La compilazione del questionario svolge un ruolo fondamentale nello sviluppo del PEBA, perché consente di avere un'opinione sulle criticità presenti all'interno del territorio comunale da chi lo abita e non dalla visione esterna del professionista incaricato.

Di seguito vengono riportati i risultati ottenuti dalle risposte alle domande riportate nel questionario.

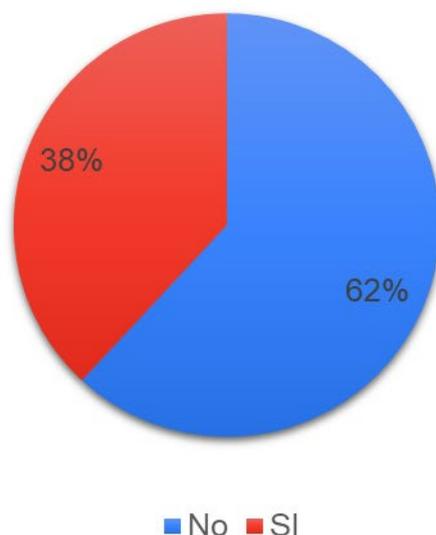


La maggioranza delle risposte sono arrivate da persone con età compresa tra 46-65 anni (33%) e tra 31-45 anni (29%), alta anche la percentuale con più di 65 anni (24%), rappresentano anche il target ideale per il PEBA che mira ad eliminare le barriere architettoniche non solo per persone con mobilità ridotta e/o persone con visibilità ridotta o nulla, ma anche per chi può avere difficoltà dovute all'età o a stati particolari (gravidanze, infortuni ecc.).



Con il grafico sopra riportato si evidenzia che i servizi maggiormente frequentati da chi ha risposto sono il Municipio (24%), la Farmacia (19%) e la Banca (14%), che sono edifici già presi in considerazione nello sviluppo del PEBA.

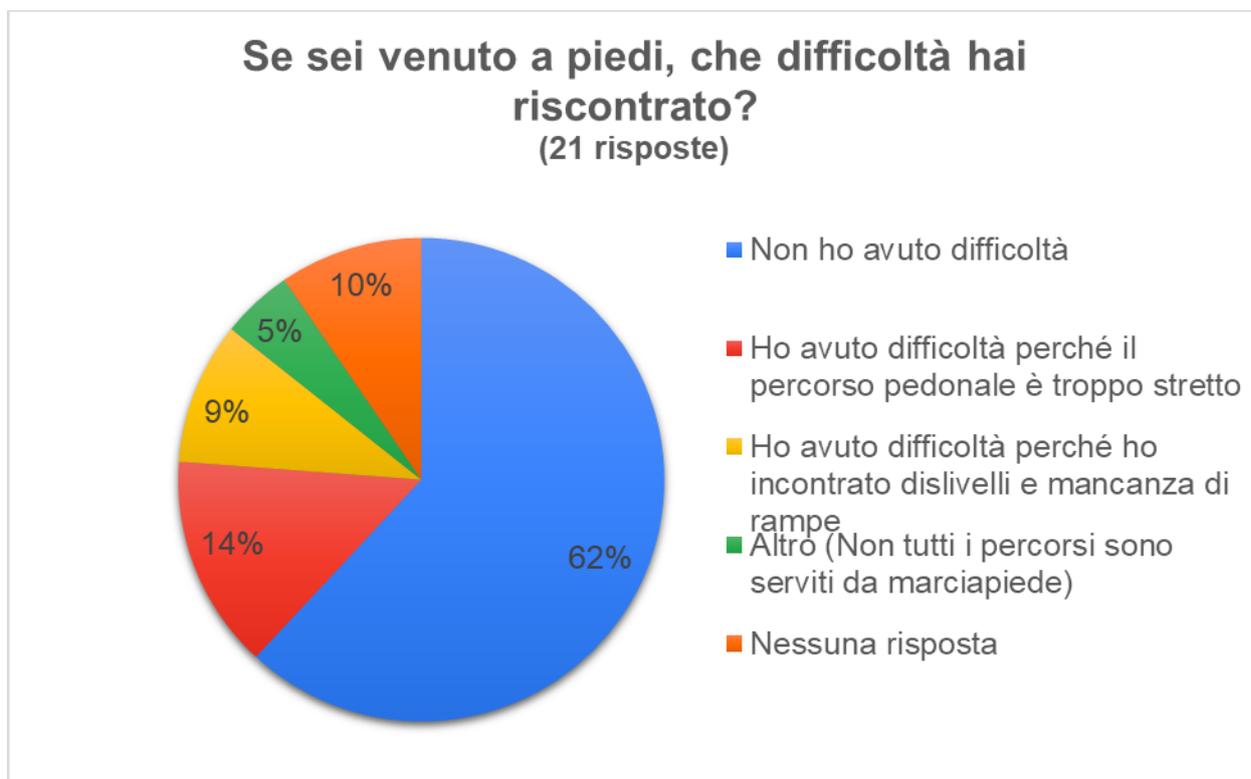
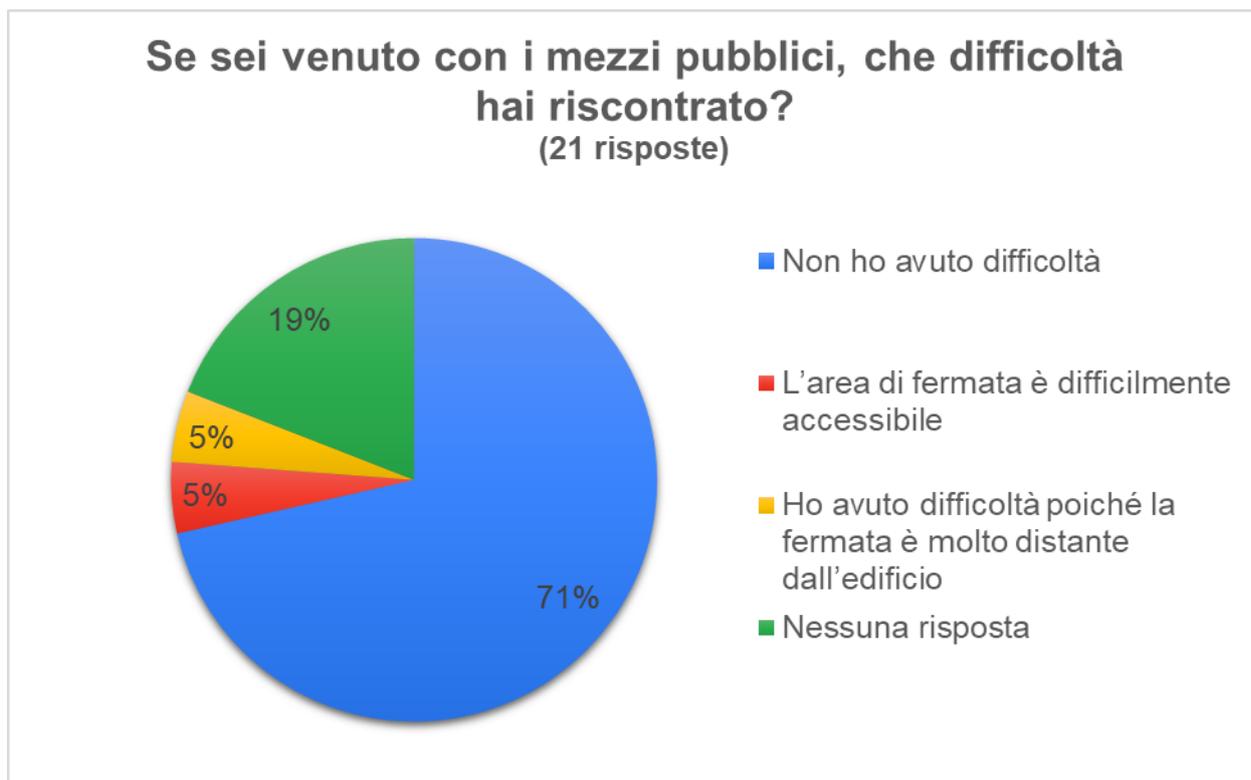
L'edificio/luogo indicato si trova in una Frazione diversa da quella di Residenza?
(21 risposte)



Se sei venuto in auto e puoi usufruire dei parcheggi riservati, che difficoltà hai riscontrato?
(21 risposte)

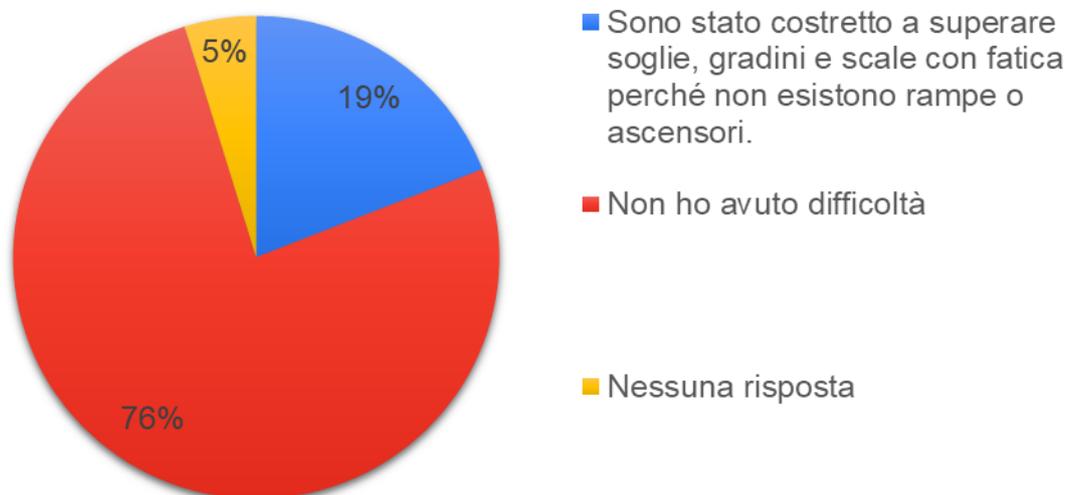


Le difficoltà maggiori riscontrate da persone che raggiungono il servizio in auto e possono usufruire di parcheggi riservati sono mancanza di parcheggio (33%) e parcheggio occupato da altri (33%). Se nel primo caso con la redazione del PEBA è previsto di incrementare il numero di stalli riservati o posizionarli il più vicino possibile al servizio, per la problematica dello stallo occupato da altri, sarà compito dell'Amministrazione e della Polizia Locale intervenire tramite controlli continui, al fine di evitare che qualcuno approfitti di stalli riservati a persone con difficoltà.



Sia per quel che riguarda i mezzi pubblici che i percorsi pedonali per raggiungere i servizi indicati hanno evidenziato per la maggioranza delle risposte un'assenza di difficoltà, riportando in minima percentuale difficoltà dovute a area di fermata difficilmente accessibile (5%) e percorsi pedonali troppo stretti (14%). Entrambi gli aspetti sono comunque stati studiati a fondo nella redazione del PEBA.

Hai riscontrato difficoltà nell'accedere a questo edificio?
(21 risposte)



In conclusione, come giudichi l'accessibilità a questo edificio/luogo?
(21 risposte)



In generale anche per gli accessi agli edifici sono riscontrate assenze di difficoltà in larga percentuale (76%) e un'accessibilità buona (76%) mentre una minore percentuale ha riscontrato difficoltà create da soglie, gradini e scale (19%) e ha segnalato un'accessibilità limitata (24%).

6 - STIMA DEI COSTI

Per ogni tipologia di intervento si propone di seguito una stima del relativo costo suddiviso per categorie; contiene la descrizione sommaria dei principali interventi di eliminazione delle barriere architettoniche, i materiali utilizzati e il costo unitario.

Il costo unitario è un costo standardizzato relativo a opere complete, comprendenti tutte le lavorazioni, anche accessorie, necessarie a dare il lavoro finito a regola d'arte.

Le voci comprendono sempre fornitura e posa in opera, le preparazioni del fondo, la pulizia, i collanti, i ripristini e i raccordi con le pavimentazioni esistenti, le demolizioni, i trasporti e gli oneri di discarica, la segnaletica temporanea, qualora necessari a seconda della lavorazione.

La stima è calcolata assumendo alla base del calcolo le condizioni più comuni di intervento, suscettibili tuttavia di variazioni anche sostanziali con ricadute sull'effettivo costo complessivo dei lavori.

Tutte le singole voci inerenti alle lavorazioni ipotizzate come soluzioni progettuali alle criticità riscontrate sono riportate come da Prezzario RFVG 2023 all'interno del Fascicolo Reports.

Le singole voci vengono utilizzate per stimare il costo per il superamento delle barriere architettoniche di ogni singola scheda.

Una stima più esaustiva non può prescindere, infatti, dall'entità complessiva del lavoro appaltato, da analisi più dettagliate dello stato dei luoghi (es. stato dei sottoservizi), dalle interferenze non prevedibili e quantificabili in questa fase, dai costi di progettazione e di allestimento del cantiere, dalle variazioni dei prezzi delle materie prime, dalla forte incidenza delle lavorazioni in economia.

La stima del costo per la soluzione della singola criticità risente anche delle quantità per ogni singolo intervento e dei materiali ritenuti più opportuni in riferimento al contesto;

Per ogni appalto si dovranno considerare i prezzi unitari derivati dal più recente Prezzario Regionale FVG o da altri riferimenti applicabili ai Lavori Pubblici. In mancanza, si può procedere a una analisi dei costi per singola voce, al fine di basare su valutazioni oggettive il prezzo calcolato per la singola lavorazione.

7 - DEFINIZIONE DEI CRITERI DI PRIORITÀ

Al fine di rendere operativo il Piano, verrà ipotizzata una programmazione degli interventi previsti, definita assegnando priorità sulla base della funzione degli edifici, dei percorsi e degli spazi, sulla tipologia e sulla quantità di fruitori presenti nei diversi contesti.

La priorità attribuita ai singoli interventi integra la valutazione tecnica espressa dagli estensori del P.E.B.A. con quella politica indicata dall'Amministrazione, con gli esiti del percorso di partecipazione e in base ai costi ipotizzati tramite le voci del Prezzario Regionale FVG 2023.

La programmazione degli interventi è stata concordata con l'Amministrazione comunale tenendo conto della rilevanza di ogni singolo intervento rispetto all'accessibilità complessiva dell'ambiente urbano, valutate le procedure e le forme di finanziamento.

Il P.E.B.A. ha affrontato prioritariamente gli spazi aperti pubblici, prestando particolare attenzione a quelli che sono gli edifici e gli spazi chiave da collegare.

Le priorità di intervento sono state individuate in relazione agli attrattori puntuali principali. Per una programmazione coerente agli obiettivi del P.E.B.A. si è tenuto conto della capacità di ogni singolo intervento di concorrere al soddisfacimento delle esigenze emerse dalla fase di analisi tecnica e partecipata, nella consapevolezza che, pur trattandosi di singoli interventi, essi sono funzionali all'obiettivo generale di migliorare l'accessibilità nel più ampio ambiente urbano.

Schematicamente è possibile articolare le priorità in funzione degli elementi, che sono legati da una relazione reciproca e non possono essere autonomamente considerati l'uno dall'altro, quali:

1. percorsi di collegamento tra gli attrattori.
2. attrattori puntuali principali: ad esempio, edifici pubblici a elevata concentrazione di servizi, piazze, parcheggi, parchi, cimiteri, musei e monumenti ecc.;

Per agevolare l'individuazione delle priorità d'intervento, in relazione ai percorsi di collegamento tra gli attrattori, si possono considerare i seguenti criteri (elencati a titolo esemplificativo e non in ordine di priorità):

- il numero delle persone/utenti a cui viene garantita l'accessibilità;
- l'estensione di percorsi già parzialmente accessibili;
- il numero di attrattori, siano essi già accessibili o no, che vengono collegati. In tal caso assume una maggiore priorità il percorso che connette attrattori già accessibili;
- la sicurezza d'uso del percorso, privilegiando i percorsi che presentano maggiori rischi per l'incolumità del pedone o i percorsi maggiormente frequentati da utenti deboli;
- la risoluzione, attraverso gli interventi programmati nel P.E.B.A., di tutte le criticità relative ad un tratto di viabilità;
- il ricevimento di segnalazioni da parte della cittadinanza.

È opportuno considerare anche gli edifici comunali, o altri elementi la cui titolarità è in capo a soggetti terzi (ad esempio l'ufficio postale, attività commerciali e ricettive, ecc.), che risultano particolarmente importanti per la cittadinanza e che influenzano il grado di priorità del percorso che li collega.

Per valutare e calendarizzare le opere al momento non si è potuto tener conto di eventuali finanziamenti futuri ma solo delle procedure di intervento e di aggiudicazione dei lavori, le loro tempistiche, nonché la natura del finanziamento che può essere impiegato. L'auspicata integrazione di diversi tipi di finanziamento, ordinari o straordinari, può condizionare la programmazione degli interventi basata sulle priorità sopra richiamate, al fine di meglio coordinare i tempi di realizzazione delle opere rispetto a quelli di erogazione dei fondi a progetto.

La priorità attribuita ai singoli interventi integra la valutazione tecnica espressa dagli estensori del P.E.B.A. con quella politica indicata dall'Amministrazione e con gli esiti del percorso di partecipazione.

La programmazione è costituita dall'elenco degli interventi ordinati per priorità decrescente, completi di indicazione dell'importo delle opere e delle possibili forme di finanziamento, con relativa ipotesi temporale di attuazione (indicazione della data/periodo previsto per l'esecuzione dell'intervento). Nel caso di soluzioni analoghe ricorrenti, queste possono essere indicate come un'unica voce, se realizzate all'interno dello stesso progetto e/o nello stesso periodo.

Considerata la difficoltà di una programmazione a lungo termine, al fine di conferire concretezza operativa alle previsioni del P.E.B.A., è fondamentale che gli interventi da realizzare siano puntualmente programmati almeno per il primo triennio e, eventualmente, già inseriti nel deliberato di approvazione del P.E.B.A.

La programmazione a breve-medio termine è costituita dal seguente elenco degli interventi ordinati per priorità decrescente:

- adeguamento del percorso Via San Giacomo, Largo Municipio, Via Del Commercio in Coseano garantendo il collegamento e la fruibilità dei poli essenziali presenti come Chiesa, Municipio, Poste, fermate dell'autobus;
- realizzazione degli interventi di eliminazione delle barriere all'interno del complesso scolastico nella Frazione di Cisterna;
- sistemazione stalli riservati C.U.D.E., realizzazione di nuovi percorsi e sistemazione dei percorsi presenti all'interno dei cimiteri;
- sistemazione dei percorsi pedonali nella Frazione di Cisterna che collegano Chiesa, Poste, Banca e i relativi parcheggi;
- sistemazione dei percorsi pedonali nella Frazione di Maseris per consentire l'accessibilità all'area verde presente, alla Chiesa e alle fermate dell'autobus;
- sistemazione dei percorsi nella Frazione di Nogaredo di Corno per consentire il collegamento tra Piazza, Chiesa e le fermate dell'autobus;
- sistemazione dei percorsi pedonali di Barazzetto per collegare la Piazza con la Chiesa;
- sistemazione del tratto recente di Via Maggiore nella Frazione di Barazzetto;

Si prevedono degli stralci di intervento, che potrebbero essere realizzati a cadenza annuale.

È evidente che l'accesso a finanziamenti e contributi pubblici e privati potrebbe accelerare la realizzazione.

8 - REPORTS DELLE PRIORITÀ E DEL COSTO COMPLESSIVO DEGLI INTERVENTI

Sono stati predisposti reports conclusivi con raggruppamenti tematici, utili a riassumere in modo ordinato e facilmente interpretabile le criticità riscontrate e i relativi interventi di adeguamento realizzabili. Tali reports sono utili al Comune per la successiva programmazione e calendarizzazione puntuale degli interventi, in coerenza con gli obiettivi e le priorità che l'Amministrazione si è prefissata, favorendo il miglior rapporto costo-beneficio.

Nel Fascicolo dei reports sono riportati i dati per l'elaborazione del riassunto schematico della fase progettuale e sono restituiti nei seguenti raggruppamenti tematici:

- per area d'intervento (in funzione dei percorsi o degli edifici);
- per priorità ipotizzata (data dalla tipologia, dall'area d'intervento e dal numero stimato degli utenti).

Sulla base dei prezzi unitari calcolati è possibile fare una stima complessiva degli interventi di eliminazione delle barriere architettoniche.

Tale stima non tiene conto degli interventi complessi e legati a situazioni specifiche, che richiedono, per poter essere correttamente quantificati, una fase di progettazione di dettaglio che esula dal livello pianificatorio del P.E.B.A.

Fatte salve le considerazioni di cui al paragrafo precedente sulle modalità di quantificazione, è stato calcolato il numero di interventi previsti negli elaborati progettuali per ciascuna categoria di lavorazione, sulla base delle criticità incontrate, ed è stato calcolato il costo complessivo.

Il valore stimato nel fascicolo reports, per l'attuazione dell'intero P.E.B.A., è dato dalla sommatoria dei costi per la soluzione delle singole criticità e ci consente di avere un parametro orientativo di riferimento ai fini della redazione del microprogramma degli interventi per l'abbattimento delle barriere architettoniche sull'intero territorio comunale.

La seguente tabella intende definire una stima dei costi relativi agli interventi principali previsti dal P.E.B.A.

Si precisa che la "stima dei costi" non è un computo metrico estimativo ma una stima prudenziale di massima per dare un ordine di grandezza economico.

Questi dati sono di riferimento per gli organi preposti alla programmazione al fine della richiesta di contributi/finanziamenti o all'accantonamento dei fondi.

Prior. Ipotizz.	Tipo di intervento	Area di intervento	Importo
1	Sistemazione dei percorsi nel Capoluogo: 1) Realizzazione nuovi attraversamenti 2) Realizzazione di pendenze 3) Allargamento del percorso 4) Installazione segnaletica tattilo-plantare 5) Ripristino della pavimentazione	Coseano Via San Giacomo Largo Municipio Via del Commercio	31.783,00 €
2	Sistemazione dei percorsi nelle diverse Frazioni: 1) Realizzazione nuovi attraversamenti 2) Realizzazione di pendenze 3) Allargamento del percorso 4) Installazione segnaletica tattilo-plantare 5) Ripristino della pavimentazione 6) Rimozione ostacoli ancorati	Cisterna Piazza Monumento	13.991,00 €
		Barazzetto Via dell'Unione	13.121,50 €
		Nogaredo di Corno Piazza IV Novembre Via della Pace	17.011,00 €
		Maseris Via San Biagio	4.475,00 €
3	Sistemazione dell'area del complesso scolastico 1) Realizzazione percorsi 2) Realizzazione parcheggi 3) Realizzazione servizi igienici riservati	Cisterna Via Centro Studi	52.890,00 €
4	Adeguamento della segnaletica verticale e/o orizzontale e realizzazione di stalli riservati C.U.D.E.	Cisterna Piazza Monumento	3.415,00 €
		Coseano Via San Giacomo	
		Maseris Piazza Don L. Bellina	
5	Allargamento del percorso	Coseano Via Don G.B. Fioritti	9.085,00 €
6	Allargamento del percorso	Cisterna Via del Varmo	2.430,00 €
5	Allargamento del percorso	Nogaredo di Corno Via della Pace	20.217,00 €
6	Allargamento del percorso	Maseris Via Della Fontana	4.427,50 €
7	Realizzazione di segnaletica tattilo-plantare per orientamento	Barazzetto Via Dell'Unione	4.430,00 €
8	Sistemazione dell'area del cimitero	Coseano SP62	16.809,00 €
9	Sistemazione dell'area del cimitero	Cisterna Via Della Fontana	8.385,00 €
10	Sistemazione dell'area del cimitero	Nogaredo di Corno Via dell'Unione	1.292,00 €
11	Realizzazione di servizi igienici all'interno del cimitero	Coseano SP62	18.000,00 €
12	Realizzazione di servizi igienici all'interno del cimitero	Cisterna Via della Fontana	18.000,00 €
13	Allargamento del percorso	Barazzetto Via Maggiore	39.615,00 €

IVA AGEVOLATA

Sono agevolate con l'IVA ridotta al 4% “le prestazioni di servizi dipendenti da contratti di appalto aventi ad oggetto la realizzazione delle opere direttamente finalizzate al superamento o alla eliminazione delle barriere architettoniche” (DPR 26 ottobre 1972 n. 633, punto 41 ter della tabella A - parte II).

OPERE DI MANUTENZIONE

Le opere di manutenzione ordinaria e straordinaria che verranno effettuate in futuro potranno essere stralci d'intervento. Si può così ipotizzare una riduzione degli importi dei vari interventi.

Per valutare e calendarizzare le opere è opportuno considerare anche le procedure di intervento e di aggiudicazione dei lavori, le loro tempistiche e la natura del finanziamento che può essere impiegato.

RISPETTO DEI REQUISITI MINIMI AMBIENTALI

I Criteri Ambientali Minimi (C.A.M.) sono i requisiti ambientali volti a individuare la migliore soluzione progettuale, il migliore prodotto o il migliore servizio sotto il profilo ambientale lungo il ciclo di vita. Questo processo analizza tutte le varie fasi del complesso iter di acquisto.

I CAM sono adottati con Decreto del Ministro dell'Ambiente della Tutela del Territorio e del mare e sono definiti nell'ambito di quanto stabilito dal Piano per la sostenibilità ambientale dei consumi della pubblica amministrazione.

I CAM sono assicurati da un corpus normativo basato sulla L. 221/2015 - “Disposizioni in materia ambientale per promuovere misure di green economy e per il contenimento dell'uso eccessivo di risorse naturali” art. 18 e sul D.Lgs. 50/2016 “Codice degli appalti” (modificato dal D.Lgs 56/2017) art. 34 “Criteri di sostenibilità energetica e ambientale” che ne hanno reso obbligatoria l'applicazione da parte di tutte le stazioni appaltanti.

L'applicazione dei Criteri Ambientali Minimi risponde a molte sollecitazioni: la valorizzazione della qualità ambientale, il rispetto dei criteri sociali, la razionalizzazione dei consumi con lo scopo di ridurre ove possibile la spesa.

I CAM attualmente in vigore e che potrebbero essere interessati dagli interventi previsti dal P.E.B.A. sono:

- ARREDO URBANO

Acquisto di articoli per l'arredo urbano (approvato con DM 5 febbraio 2015, in G.U. n. 50 del 2 marzo 2015);

- EDILIZIA

Affidamento di servizi di progettazione e lavori per la nuova costruzione, ristrutturazione e manutenzione di edifici pubblici (approvato con DM 11 ottobre 2017, in G.U. Serie Generale n. 259 del 6 novembre 2017);

- ILLUMINAZIONE PUBBLICA (fornitura e progettazione)

Acquisizione di sorgenti luminose per illuminazione pubblica, l'acquisizione di apparecchi per illuminazione pubblica, l'affidamento del servizio di progettazione di impianti per illuminazione pubblica (approvato con DM 27 settembre 2017, in G.U. n. 244 del 18 ottobre 2017);

- ILLUMINAZIONE, RISCALDAMENTO/RAFFRESCAMENTO PER EDIFICI

Affidamento servizi energetici per gli edifici, servizio di illuminazione e forza motrice, servizio di riscaldamento/raffrescamento (approvato con DM 7 marzo 2012, in G.U. n.74 del 28 marzo 2012)

- **VERDE PUBBLICO** - Servizio di gestione del verde pubblico e fornitura prodotti per la cura del verde (approvato con DM n. 63 del 10 marzo 2020, in G.U. n.90 del 4 aprile 2020)

Alcuni CAM sono in una fase avanzata di definizione e o revisione e dovranno essere rivisti rispetto ai riferimenti sopariportati:

- Servizi di progettazione e lavori per interventi edilizi (Revisione);
- Servizi di progettazione e lavori per la nuova costruzione e manutenzione di strade (nuovo);
- Arredo urbano (revisione DM 5 febbraio 2015).

L'impatto di questi Criteri Minimi Ambientali è da valutare rispetto ai servizi, come l'incarico della progettazione, all'esecuzione di opere e alla fornitura di elementi e/o prodotti.

9 - ADOZIONE ED APPROVAZIONE DEL P.E.B.A.

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.

Per questo motivo la decisione dell'iter da seguire rimane in capo all'Amministrazione comunale.

Il percorso di seguito suggerito prevede che il P.E.B.A. sia adottato e successivamente approvato in Consiglio Comunale con l'obiettivo di condividere i contenuti nella misura più ampia possibile, sia a livello politico-decisionale che di coinvolgimento dei cittadini.

Il P.E.B.A., adottato, è depositato presso la sede del Comune, rimanendo a disposizione per la consultazione di chiunque ne abbia interesse per trenta giorni consecutivi, entro i quali chiunque può formulare delle osservazioni.

In quest'arco temporale si acquisiscono eventuali pareri o autorizzazioni rilasciati da altri soggetti istituzionali e/o privati.

Trascorsi i trenta giorni utili per la formulazione delle osservazioni, il Consiglio Comunale decide sulle stesse e approva il P.E.B.A. entro i sessanta giorni successivi.

Nelle deliberazioni di adozione e/o approvazione del Piano viene nominato il funzionario responsabile della gestione e dell'aggiornamento del P.E.B.A..

La 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.

10 - ATTUAZIONE DEL P.E.B.A.

La fase di attuazione del P.E.B.A. è condotta dall'Amministrazione Comunale alla quale fanno carico:

- il reperimento delle risorse;
- la progettazione esecutiva (qualora necessaria);
- la verifica della corretta esecuzione;
- la divulgazione alla popolazione dello stato di avanzamento;
- l'aggiornamento periodico degli elaborati costituenti il P.E.B.A. stesso.

La programmazione degli interventi di superamento delle barriere architettoniche va eseguita in riferimento alla diversa complessità che possono assumere i progetti di eliminazione delle criticità rilevate:

- interventi di modesta entità, attuabili mediante azioni di manutenzione;
- interventi ordinari di entità più cospicue che necessitano di progetti esecutivi;
- progetti di riqualificazione urbana o strategici che ridefiniscono porzioni di città o edifici

Al completamento delle varie opere previste dal P.E.B.A., il Funzionario comunale responsabile verifica la corretta esecuzione delle stesse in coerenza con il progetto e gli obiettivi del piano.

È importante che il quadro di riferimento delle azioni da svolgere per rendere accessibile e fruibile il territorio comunale sia diffuso il più possibile e sia fornito anche ai soggetti terzi per realizzare opere conformi alle indicazioni generali dettate dal P.E.B.A. anche in luoghi/edifici non censiti da questo strumento, implementando progressivamente senza costi aggiuntivi la fruibilità del territorio.

11 - ATTUAZIONE DEL MONITORAGGIO

Il P.E.B.A., è aggiornato periodicamente per le seguenti finalità:

- verifica periodica dello stato di attuazione delle opere previste;
- revisione del Piano approvato per modificare le priorità o le risorse a disposizione;
- integrazione del Piano con nuove porzioni di territorio o nuovi edifici.

Data la valenza intrinsecamente multidisciplinare e di carattere pubblico del P.E.B.A., a conclusione della fase di validazione delle opere eseguite è necessario aggiornare periodicamente la lista delle opere di eliminazione delle barriere architettoniche inserite nel programma triennale e nell'elenco annuale delle opere pubbliche al fine di garantire un processo di trasparenza verso la cittadinanza nel merito degli interventi programmati e di quelli realizzati.

È altresì necessario una ricognizione delle risorse disponibili e delle modalità di finanziamento delle opere di eliminazione delle barriere architettoniche

Risulta molto importante considerare tutte le forme possibili di finanziamento delle opere a favore dell'accessibilità degli spazi urbani, rivolgendo l'attenzione anche al coinvolgimento di altre progettualità, pubbliche e private, sostenute da fondi diversi da quelli ordinariamente resi disponibili dal bilancio comunale.

12 - AGGIORNAMENTO DEL PIANO

Il P.E.B.A. è aggiornato periodicamente per le seguenti finalità:

- verifica periodica dello stato di attuazione delle opere previste;
- revisione del Piano approvato per modificare le priorità o le risorse a disposizione;
- revisione degli elaborati approvati per sviste o modifica delle soluzioni alle criticità proposte, alla luce di nuovi approcci condivisi;
- integrazione del Piano con nuove porzioni di territorio ovvero con nuovi edifici, sino al completamento dello stesso qualora sviluppato per stralci.

Solo nell'ultimo caso, relativo all'integrazione del Piano con nuove porzioni di territorio ovvero con nuovi edifici, si suggerisce di seguire la procedura di approvazione utilizzata nella redazione ex novo di un P.E.B.A..

Udine, ottobre 2023

Il Progettista

arch. Giuseppe Liotta