



**CITTA' DI
SAN BENEDETTO DEI MARSI**

PROVINCIA DI L'AQUILA

PIANO ELIMINAZIONE BARRIERE ARCHITETTONICHE.

P.E.B.A.



SETTORE URBANISTICA - PATRIMONIO - PIANIFICAZIONE

SETTORE LAVORI PUBBLICI

SCALA:	ELABORATO: RELAZIONE TECNICA GENERALE REL_01
FILE:	
DATA:	Ufficio Tecnico Comunale: Arch. Antonio Mastrogiuseppe Ufficio Tecnico Comunale: Ing. Maurizio Iori

Piazza Nelio Cerasani, 1 - 67058 San Benedetto dei Marsi (AQ)
Codice Fiscale 81002890663 - Partita IVA 00190340661 tel. 0863/86336
e.mail: urbanistica@comune.sanbenedettodeimarsi.aq.it – PEC: protocollosbm@pec.it

PREMESSA

Il Comune di San Benedetto dei Marsi ha intrapreso la redazione del Piano di Eliminazione delle Barriere Architettoniche (di seguito PEBA), ovvero lo strumento per la pianificazione e la programmazione coordinata degli interventi ritenuti fondamentali per la piena accessibilità e fruibilità degli spazi urbani e degli edifici di competenza dell'ente, ambito edilizio/urbano, luoghi pubblici e di interesse archeologico.

Il PEBA è stato introdotto nell'ordinamento nazionale dalla L. 41/1986, che ha stabilito l'obbligo, per le amministrazioni competenti, di dotarsi di piani di eliminazione delle barriere architettoniche. L'obiettivo principale è garantire l'accessibilità e la visitabilità degli edifici pubblici, l'accessibilità degli spazi urbani pubblici costruiti o naturali e la fruizione dei trasporti da parte di tutti, secondo criteri di pianificazione/prevenzione e di buona progettazione. Il PEBA si pone quindi l'obiettivo di garantire il raggiungimento del maggiore grado di mobilità di tutte le persone nell'ambiente abitato.

Con il PEBA, redatto anche ai sensi della L. n. 41/86 e ss.mm.ii., della Legge Regionale Regione Abruzzo n. 1 del 11-02-2008 e n. 3/2024 del 17-01-2024 il Comune di San Benedetto dei Marsi persegue le seguenti attività in relazione all' ambito edilizio/urbano, luoghi pubblici e di interesse archeologico:

- Selezione - mediante percorso di partecipazione con la popolazione e i portatori di interessi diffusi - degli spazi urbani prioritari su cui intervenire;
- Realizzazione di una mappatura degli spazi urbani selezionati, finalizzata al censimento delle principali barriere architettoniche presenti;
- predisposizione di una mappatura dell'accessibilità nelle aree di competenza dell'ente;
- predisposizione di un abaco di interventi finalizzati a conseguire l'accessibilità degli spazi urbani e degli edifici, definendo criteri e modalità di intervento;
- stima economica degli interventi, ai fini del successivo inserimento nella programmazione comunale;
- stesura di norme e buone pratiche per la realizzazione degli interventi di manutenzione dell'esistente e di nuova realizzazione.

Con la redazione del PEBA, il Comune di San Benedetto dei Marsi intraprende un importante momento di confronto fra soggetti e progetti legati al mondo dell'accessibilità, che è auspicabile possa proseguire anche oltre la conclusione del piano e riguardi non soltanto gli spazi ed edifici di competenza dell'ente, ma anche gli altri

spazi della città, nell'ottica di garantire la maggiore fruibilità possibile a tutti.

RIFERIMENTI NORMATIVI

Normativa nazionale

Dal punto di vista procedurale le norme nazionali di riferimento per la redazione del PEBA sono la L. 41/1986 e la L. 104/1992.

La Legge 41/1986 ha stabilito, per le amministrazioni competenti, l'obbligo di dotarsi di piani di eliminazione delle barriere architettoniche per gli edifici esistenti non adeguati alle disposizioni in materia di barriere architettoniche.

La L. 104/1992 ha esteso l'ambito di applicazione del PEBA agli interventi di adeguamento degli spazi urbani, con particolare riferimento alla realizzazione di percorsi accessibili, all'installazione di semafori acustici, alla rimozione della segnaletica che ostacola la circolazione delle persone disabili. Ha inoltre imposto l'adeguamento dei Regolamenti Edilizi alla normativa vigente in materia di eliminazione delle Barriere Architettoniche e introdotto i piani di mobilità regionali, da coordinarsi con i piani di trasporto predisposti dai Comuni.

Dal punto di vista dei criteri di progettazione, i principali riferimenti normativi nazionali sono il D.M.LL.PP. n. 236/1989, "Prescrizioni tecniche necessarie a garantire l'accessibilità, l'adattabilità e la visitabilità degli edifici privati e di edilizia residenziale pubblica, ai fini del superamento e dell'eliminazione delle barriere architettoniche", e il DPR 503/96, "Regolamento recante norme per l'eliminazione delle barriere architettoniche negli edifici, spazi e servizi pubblici".

Ulteriori riferimenti normativi di riferimento a livello nazionale sono i seguenti:

- Legge 9 gennaio 1989, n. 13 "Disposizioni per favorire il superamento e l'eliminazione delle barriere architettoniche negli edifici privati."
- Circolare Ministeriale Ministero dei Lavori Pubblici 22 giugno 1989 n. 1669 "Circolare esplicativa della legge 9 gennaio 1989, n. 13".
- Decreto del Presidente della Repubblica 6 giugno 2001, n. 380 "Testo unico delle disposizioni legislative e regolamentari in materia edilizia".
- Circolare Ministro dell'Interno 01 marzo 2002, n. 4 "Linee guida per la valutazione della sicurezza antincendio nei luoghi di lavoro ove siano presenti persone disabili".
Norma UNI 11168-1 del 2006 "Accessibilità delle persone ai sistemi di trasporto rapido di massa - Parte 1: Criteri progettuali per le metropolitane", in cui si richiama

la necessità di segnali tattili sulla pavimentazione, al fine di garantire l'orientamento e la sicurezza dei non vedenti.

Si segnalano inoltre le seguenti linee guida:

- Decreto Ministero per i Beni e le Attività Culturali 28 marzo 2008 “Linee guida per il superamento delle barriere architettoniche nei luoghi di interesse culturale” UNI/PdR 24:2016 Prassi di Riferimento “Abbattimento barriere architettoniche - Linee guida per la riprogettazione del costruito in ottica universal design”, pubblicata il 29 novembre 2016 INU Istituto nazionale di urbanistica “Linee guida - politiche integrate per città accessibili a tutti”, aggiornamento 1 aprile 2019.
- Libro verde UE “Verso una nuova cultura della mobilità urbana”.
- “Linee Guida per la progettazione dei segnali e percorsi tattili necessari ai disabili visivi per il superamento delle barriere percettive” marzo 2014, Istituto Nazionale per la mobilità Autonoma di Ciechi e Ipovedenti.
- Nella fase di progettazione degli interventi si fa infine riferimento alla normativa di settore relativa agli spazi urbani, in particolare al Nuovo Codice della Strada, e alla normativa di settore in materia edilizia.

Normativa regionale

Dal punto di vista procedurale, i principali riferimenti normativi regionali sono:

- L.R. 11 febbraio 2008, n. 1
Abbattimento delle barriere architettoniche quale criterio generale per l'accesso ai contributi regionali;
- L.R. 10 gennaio 2024, n. 3
Modifiche alla legge regionale 11 febbraio 2008, n. 1 (Abbattimento delle barriere architettoniche quale criterio generale per l'accesso ai contributi regionali).

ITER AMMINISTRATIVO

Il PEBA viene adottato dall'organo esecutivo dell'Ente (Giunta Comunale). Entro otto giorni dall'adozione, il PEBA è depositato presso la sede dell'Ente a disposizione del pubblico per trenta giorni consecutivi, decorsi i quali chiunque può formulare osservazioni entro i successivi trenta giorni, dell'avvenuto deposito è data notizia mediante avviso pubblicato nell'albo pretorio comunale, mediante affissione di manifesti e pubblicazione sul sito internet ufficiale.

Nei sessanta giorni successivi alla scadenza del termine per la presentazione delle osservazioni, il Consiglio Comunale decide sulle stesse e approva il PEBA.

I piani approvati ai sensi delle disposizioni succitate hanno validità di dieci anni ed entro tale termine deve esserne prevista la completa attuazione.

DEFINIZIONI

Definizioni generali

BARRIERE ARCHITETTONICHE: ostacoli fisici che sono fonte di disagio per la mobilità di chiunque e, in particolare, di coloro che presentano disabilità motoria, sensoriale o cognitiva; ostacoli che limitano o impediscono alle persone il comodo e sicuro utilizzo di parti, attrezzature o componenti dell'edificio, nonché di spazi di pertinenza attrezzati; assenza o inadeguatezza di accorgimenti e segnalazioni che permettono l'orientamento e la riconoscibilità dei luoghi e delle fonti di pericolo per le persone, in particolare per coloro che presentano disabilità sensoriali o cognitive.

INCLUSIONE: condizione in cui tutti gli individui vivono in uno stato di equità e di pari opportunità, indipendentemente dalla presenza di elementi limitanti. Spinge verso il cambiamento del sistema culturale e sociale per favorire la partecipazione attiva e completa di tutti gli individui; mira alla costruzione di contesti capaci di includere le differenze di tutti, eliminando ogni forma di barriera.

PARTECIPAZIONE: coinvolgimento di una persona in una determinata situazione nella quale riesce a svolgere le funzioni e partecipare alle attività previste indipendentemente dallo stato di salute.

Modalità d'uso

ACCESSIBILITÀ: possibilità per tutte le persone, indipendentemente dal loro stato di salute, di raggiungere l'edificio, di entrarvi agevolmente, di fruire di tutti gli spazi e attrezzature in esso presenti, compresi gli spazi esterni di pertinenza, in condizioni di autonomia e sicurezza.

ACCESSIBILITÀ CONDIZIONATA: possibilità con aiuto o con l'ausilio di personale dedicato, di raggiungere l'edificio, di entrarvi agevolmente, di fruire di spazi e attrezzature e di accedere ai singoli ambienti interni ed esterni.

ACCESSIBILITÀ INFORMATICA: capacità dei sistemi informatici di erogare servizi e fornire informazioni fruibili senza discriminazioni anche a coloro che necessitano di

tecnologie assistite o configurazioni particolari.

ACCESSIBILITÀ EQUIVALENTE: in interventi su immobili sottoposti a vincolo di tutela o in aree soggette a vincolo paesaggistico, laddove sia dimostrata l'impossibilità di applicare i criteri considerati dalla normativa vigente, possibilità di muoversi anche se con l'aiuto di un accompagnatore o di mezzi attrezzati; di raggiungere solo alcune parti significative del bene e di avere la disponibilità di adeguati supporti informativi; di avere a disposizione idoneo materiale tattile e visivo (facilitatori).

VISITABILITÀ: possibilità per tutte le persone, indipendentemente dal loro stato di salute, di accedere agli spazi di relazione e ad almeno un servizio igienico di ogni unità immobiliare. Sono spazi di relazione quelli nei quali il cittadino entra in rapporto con la funzione ivi svolta.

ADATTABILITÀ: possibilità di modificare nel tempo lo spazio costruito a costi limitati, allo scopo di renderlo completamente e agevolmente fruibile a tutte le persone, indipendentemente dal loro stato di salute. Rappresenta un livello ridotto di qualità e può essere definita come un'accessibilità differita nel tempo.

FRUIBILITÀ: possibilità per le persone di poter utilizzare con pieno godimento spazi aperti, costruiti, arredi, servizi informativi, attrezzature e svolgere attività in sicurezza e autonomia.

AUTONOMIA: possibilità di utilizzare, anche con l'ausilio di facilitatori, la proprie capacità funzionali per la fruizione di spazi e attrezzature.

FACILITATORI: fattori che migliorano il funzionamento e riducono la disabilità; includono aspetti come un ambiente fisico accessibile, la disponibilità di tecnologia di assistenza o ausili, gli atteggiamenti positivi delle persone verso la disabilità e includono anche servizi, sistemi e politiche rivolti a incrementare il coinvolgimento di tutte le persone in tutte le aree di vita.

Criteri progettuali

PROGETTAZIONE UNIVERSALE (DESIGN FOR ALL): progettazione di prodotti, ambienti e servizi completamente e agevolmente utilizzabili da tutte le persone senza bisogno di adattamenti.

ACCOMODAMENTO RAGIONEVOLE: capacità di un prodotto, un ambiente o un servizio di essere facilmente adattato alla fruizione di persone con disabilità.

COMFORT: benessere garantito alla persona dalla progettazione di spazi, attrezzature e oggetti fruibili per il tipo di funzione e relazione cui sono destinati.

DISAGIO: condizione procurata alla persona dalla presenza di ostacoli, o dalla mancanza di accorgimenti, che impediscono il pieno godimento di uno spazio, di un servizio o il pieno svolgimento di attività di relazione.

DEROGA: situazione in cui una norma trova applicazione in luogo di un'altra poiché la fattispecie disciplinata dalla prima (norma derogante) è più specifica di quella disciplinata dalla seconda (norma derogata), di modo che tra le due intercorre un rapporto di regola ed eccezione.

Ambito sensoriale

ORIENTAMENTO: possibilità di percepire la struttura dei luoghi, di mantenere la direzione di marcia e di individuare elementi di interesse sensoriale (tattili o acustici) lungo i percorsi.

MAPPA TATTILE: rappresentazione schematica a rilievo dei luoghi, cromaticamente contrastata e completa di legenda e simboli, che può essere esplorata con le mani o percepita visivamente.

PERCORSO TATTILE (o pista tattile): tipo di pavimentazione stradale che permette l'orientamento per non vedenti o ipovedenti e il riconoscimento di luoghi di pericolo quali rampe, scale o intersezioni.

GUIDA NATURALE: particolare conformazione dell'ambiente, tale da consentire alla persona con disabilità visiva di spostarsi senza bisogno di apposite indicazioni, anche in luoghi non conosciuti o abitualmente frequentati. Un esempio di guida naturale può essere rappresentato dal muro continuo di un edificio, che non solo rappresenta un ausilio materiale, ma anche acustico grazie all'eco che esso genera.

AUSILI ARTIFICIALI: sistemi posti in luoghi opportuni che hanno lo scopo di colmare le lacune informative esistenti nell'ambiente. Sono da considerarsi ausili le piste tattili, i segnali tattili, gli avvisi sonori (semafori acustici), gli avvisi vocali (come quelli nei mezzi di trasporto), le mappe a rilievo e i corrimani, ma solo quando la loro presenza sia segnalata con indicatori tattili a terra.

SISTEMA LOGES (Linea di Orientamento Guida E Sicurezza): percorso tattile costituito da superfici dotate di rilievi appositamente creati per essere percepiti sotto i piedi e per consentire a non vedenti e ipovedenti l'orientamento e la riconoscibilità dei luoghi e delle fonti di pericolo. Utilizza profili, rilievi, spessori, distanze, spaziatore, specificamente studiati per le specifiche modalità impiegate dalle persone non vedenti per muoversi in autonomia.

LVE (Loges Vet Evolution): sistema di indicatori tattili a terra, integrati con tecnologia elettronica per i messaggi vocali, per l'accessibilità sicura e autonoma delle persone con disabilità visive.

IL PROGETTO DEL PIANO

L'ambito di applicazione del PEBA è definito DPR 503/1996, che dispone la necessità di garantire l'accessibilità e la visitabilità degli edifici pubblici, l'accessibilità degli spazi urbani costruiti o naturali e la fruizione dei trasporti da parte di tutti.

Il PEBA, inoltre, deve fare propri i principi di design for all, inclusione e diritto alla partecipazione, introdotti a livello internazionale, e adottare modalità di comunicazione, di sviluppo e di azione inclusive e partecipate, senza perdere di vista il contenuto tecnico proprio del piano.

Il PEBA del Comune di San Benedetto dei Marsi intende:

1. Definire obiettivi di qualità, sulla base delle indicazioni e delle proposte delle associazioni coinvolte, superando il concetto vincolistico derivante dalla mera applicazione delle norme di settore;
2. Avviare iniziative di informazione e sensibilizzazione;
3. Avviare azioni concrete di prevenzione alla formazione di nuove barriere architettoniche;
4. individuare modalità e criteri di intervento sull'esistente, demandando ai progettisti la definizione degli aspetti di dettaglio del progetto sui singoli interventi.

Edifici pubblici, spazi urbani di interesse archeologico

L'obiettivo esplicito del PEBA è garantire il raggiungimento di un soddisfacente grado di mobilità di tutte le persone all'interno dell'ambiente urbano e degli edifici pubblici.

Il PEBA del Comune di San Benedetto dei Marsi approfondisce l'accessibilità e la visitabilità degli edifici pubblici e degli spazi urbani di interesse archeologico, al fine di favorire l'autonomia delle persone indipendentemente dall'età e dallo stato di salute, coerentemente con criteri di sostenibilità ambientale e sociale. I requisiti principali per una mobilità pedonale adeguata sono la sicurezza, la fruibilità, l'orientamento e l'informazione.

Il PEBA assume quindi la funzione di schema direttore per la mobilità pedonale all'interno degli edifici pubblici e degli spazi urbani di interesse archeologico, in quanto gli interventi proposti rispondono alle esigenze di sicurezza e qualità della vita per tutte le persone, svincolandosi dalla formazione di categorie di disabilità.

Considerate le dimensioni della cittadina, è risultato indispensabile selezionare l'oggetto dell'analisi e della proposta di intervento, al fine di contenere i tempi e i costi dell'analisi, coerentemente con i tempi e le risorse disponibili sia in fase progettuale, sia in fase realizzativa; gli edifici sono stati scelti in base a:

- rilevanza in termini di frequentazione e di utilizzo;
- presenza di barriere architettoniche, comprese quelle percettive;
- situazioni di pericolo per la sicurezza dei pedoni;
- presenza di servizi pubblici o di uso pubblico, luoghi di interesse, attrattori;

La scelta degli edifici e delle priorità di intervento è stata considerata preferibile in quanto:

- consente di intervenire su edifici prioritari per gli utenti, con un riscontro concreto sulla fruibilità percepita degli spazi;
- risponde maggiormente alla logica pianificatoria e di programmazione propria dello strumento.

GLI STRUMENTI DI ANALISI

Gli strumenti utilizzati durante la fase di analisi sono stati i rilievi metrici e fotografici dei percorsi individuati.

I SOGGETTI COINVOLTI

Trattando una materia complessa e ampiamente multidisciplinare, il PEBA di San Benedetto dei Marsi, nella fase di analisi, ha coinvolto direttamente i cittadini per individuare le reali esigenze e i bisogni non soltanto delle persone con disabilità permanenti di tipo motorio, sensoriale o cognitivo, ma anche di tutti i soggetti che vivono situazioni di disagio nel muoversi in città: anziani con o senza ausili, accompagnatori e familiari di disabili, persone che conducono passeggino o carrozzina, persone con disabilità temporanee o problemi motori, persone con deficit visivo o uditivo, persone con problemi cardiorespiratori, donne in gravidanza, ecc..

ARTICOLAZIONE DEL PEBA

Alla luce di quanto sopra esposto, il PEBA si configura come uno strumento:

- condiviso
- implementabile
- strategico
- visibile.

IL PERCORSO PARTECIPATO

Gli obiettivi principali del percorso di partecipazione sono stati i seguenti:

- **INFORMARE** i cittadini sul PEBA,
- **CONDIVIDERE** gli obiettivi del piano,
- **RACCOGLIERE** segnalazioni e proposte,
- **INDIVIDUARE** gli ambiti prioritari.

L'adozione del metodo di redazione partecipato è stata motivata dall'esigenza di elaborare un piano il più possibile aderente alle esigenze di chi vive gli spazi e dalla volontà di costruire un rapporto di fiducia tra amministrazione e cittadini. I benefici indiretti della partecipazione sono legati al coinvolgimento e al senso di appartenenza dei cittadini, alla valorizzazione delle risorse locali, alla costruzione di una maggiore consapevolezza sul contributo che possono fornire i singoli individui.

La modalità di informazione scelta ha previsto l'utilizzo di strumenti informatici, ovvero il Questionario disponibile on-line: il questionario è stato compilato, e inviato via e-mail presso la sede comunale e il progettista ha effettuato le opportune verifiche in fase di analisi.

ANALISI DELLO STATO DI FATTO

AMBITO EDILIZIO

Una volta selezionati gli edifici prioritari, è stata effettuata una mappatura degli spazi mirata ad indagare i parametri di seguito elencati.

ACCESSI E PERCORSI

- Larghezza;
- Inclinazione longitudinale;
- Inclinazione trasversale;
- Dislivello con superficie carrabile;
- Presenza di guide naturali o artificiali;
- Illuminazione;
- Presenza di scivolo/rampa/raccordo;
- Presenza di ascensore/servoscala o piattaforme elevatrici;
- Altezza scalino;

- Presenza di pavimentazione tattile;

OSTACOLI

- Tipo di ostacolo;
- Servizi igienici adeguati;
- Riduzione larghezza,
- Maglia grigliati;
- Altezza scalini;
- Altezza da terra;

Le informazioni raccolte, hanno generato un quadro descrittivo dello stato di fatto, sulle tavole di analisi vengono riportate anche le fotografie dei punti critici rilevati, al fine di agevolare l'individuazione delle criticità e la corretta determinazione degli interventi di adeguamento, e assegnando il grado di accessibilità:

• **ACCESSIBILITA' E FRUIBILITA' INSUFFICIENTE:** impossibilità di accessibilità, ad esempio un accesso con scalino superiore a 2,5 cm, un ostacolo che riduce la larghezza a meno di 90 cm, assenza di ascensore e servoscala con presenza di scale, servizi igienici non adeguati.

• **ACCESSIBILITA' E FRUIBILITA' MEDIA:** fruizione scomoda, pericolosa, o con basso livello di autonomia per alcune persone, ad esempio un'elevata pendenza trasversale, un dislivello minore di 2,5 cm ma superiore a 1 cm, un dislivello tra marciapiede e accesso superiore a 15 cm, ecc, assenza di ascensore ma con servoscala in presenza di scale, servizi igienici adeguati.

• **ACCESSIBILITA' E FRUIBILITA' BUONA:** fruizione agevole per la maggior parte delle persone, ad esempio un accesso con larghezza e inclinazioni adeguate, altezza dalla sede stradale non superiore a 15 cm, assenza di ostacoli che riducono a meno di 90 cm il passaggio, superficie in buono stato, presenza di ascensore e servoscala e servizi igienici adeguati.

La valutazione dell'accessibilità degli elementi tiene conto non solo delle barriere fisiche, ma anche delle barriere percettive e della presenza o meno di facilitatori per ipovedenti e non vedenti. In particolare si considerano alcuni criteri, quali la presenza di guide naturali o artificiali, la differenziazione cromatica delle pavimentazioni, l'adeguata segnalazione di ostacoli puntuali difficilmente intercettabili, ecc..

Tali criteri sono stati scarsamente applicati in passato e i relativi interventi, qualora realizzati, risultano spesso poco integrati con il contesto, frammentati, o superati da soluzioni tecnologicamente più idonee.

ESITI DELLA CONCERTAZIONE

Il percorso di partecipazione propedeutico alla redazione del PEBA ha preso avvio durante il mese di Luglio 2025 mediante la pubblicazione n.532 del 24/07/2026 sul sito del Comune di San Benedetto dei Marsi del questionario messo a disposizione della cittadinanza e le cui risposte sono state in seguito analizzate dal progettista.

IL PROGETTO

Il progetto è costituito da una serie di elaborati grafici, dalle schede progetto e dal calcolo sommario della spesa contenenti le indicazioni sui lavori da effettuare.

EDIFICI PUBBLICI

Per ogni edificio analizzato è stata redatta una tavola di dettaglio, parallela all'analogica tavola dello stato di fatto, con evidenziati i punti oggetto di intervento e le relative schede progetto: le proposte di intervento sono prevalentemente relative ai punti critici segnalati in sede di rilievo dello stato di fatto.

La proposta di intervento non costituisce un progetto edilizio, che esula dall'attività di natura pianificatoria del PEBA e per il quale si rimanda alle fasi di progettazione ed esecuzione degli interventi, ma costituisce uno schema di riferimento per le attività successive.

Per la totalità degli interventi si propone una stima del costo, contenente la descrizione sommaria degli interventi di eliminazione delle barriere architettoniche, i materiali utilizzati, 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. E' una stima sommaria calcolata assumendo alla base della computazione le condizioni più comuni di intervento, suscettibili tuttavia di variazioni anche sostanziali con ricadute sull'effettivo costo complessivo dei lavori. Una stima più esaustiva non può prescindere, infatti, dall'entità complessiva del lavoro appaltato, da analisi più dettagliate dello stato dei luoghi (es. sotto servizi), dai costi di progettazione e di allestimento del cantiere, dalle variazioni dei prezzi delle materie prime, dalla forte incidenza delle lavorazioni in economia.

NORME ED INDICAZIONI

La funzione pianificatoria del PEBA si esplicita in modo essenziale nel suo apparato normativo, che mira a fornire le prescrizioni e le indicazioni da rispettare e considerare, in tutti gli interventi di manutenzione di edifici e spazi urbani, nonché negli interventi di nuova realizzazione.

PROGRAMMAZIONE

La fase di programmazione degli interventi consiste nella definizione dell'ordine di priorità degli stessi e delle tempistiche presunte per la loro realizzazione. La scelta delle priorità deriva dalla necessità di garantire condizioni idonee di accessibilità agli spazi con elevata concentrazione di servizi. Nella definizione delle tempistiche per la realizzazione delle opere di adeguamento si devono valutare anche la programmazione degli interventi di manutenzione in corso, le eventuali previsioni di nuove realizzazioni o trasferimenti, la presenza di strutture che forniscono servizi di particolare utilità ad anziani e persone con disabilità. Il programma pluriennale di attuazione deve infine coordinare gli interventi sul territorio, al fine di evitare sovrapposizioni e manomissioni successive all'esecuzione degli interventi. **La programmazione degli interventi si esplicita mediante un cronoprogramma di massima di realizzazione degli interventi da redigere in funzione delle somme a disposizione dell'Amministrazione.**

VERIFICA DI COERENZA

Il PEBA risulta coerente con la strumentazione urbanistica vigente, con il Nuovo codice della strada, con gli altri strumenti adottati o approvati dal Comune di San Benedetto dei marsi in tema di mobilità. Nei casi in cui altri strumenti normativi e pianificatori, attualmente in corso di validità o approvati successivamente al presente PEBA, prevedano norme e misure più o meno restrittive rispetto a quanto previsto nel presente strumento, si fa riferimento alle norme più restrittive.

CONCLUSIONI

Il presente PEBA, oltre a proporre una serie di interventi progettuali sugli edifici pubblici e spazi urbani di interesse archeologico, mira a fornire un cambio di prospettiva nella progettazione, gestione ed esecuzione degli interventi di eliminazione delle barriere architettoniche e, più in generale, di tutti gli interventi sugli edifici pubblici. Le considerazioni conclusive di seguito esposte potranno fungere da linee guida per la valutazione ex post dello strumento pianificatorio e dell'efficacia del suo apparato normativo.

Il primo, importante obiettivo da porsi nella progettazione degli interventi è l'inclusione: lo spazio ideale deve essere adatto o adattabile a tutti; vanno il più possibile evitate soluzioni specificatamente dedicate a singole categorie di utenti, che sono divisive e non inclusive.

La logica sottesa agli interventi dovrà essere di co-progettazione e multidisciplinarietà: se l'obiettivo primario è rendere la città più vivibile per tutti, ogni misura intrapresa dovrà tenere conto non soltanto delle norme e delle esigenze legate all'obiettivo specifico dell'intervento, ma dovrà avere uno sguardo aperto ai molti aspetti influenzati dall'intervento stesso. Ad esempio, la salvaguardia delle alberature esistenti non può prescindere da un ragionamento sulla continuità dei percorsi accessibili, così come l'esigenza di accessibilità non può non tenere conto degli importanti obiettivi di forestazione urbana, di sicurezza della circolazione, di ciclabilità, ecc..

Un obiettivo concreto è relativo alle modalità di gestione della segnaletica: è necessario costruire l'abitudine a pensare alla segnaletica come ORIZZONTALE, VERTICALE E TATTILE: la segnaletica tattile, se differenziata cromaticamente, è utile non solo per non vedenti, ma anche per molte categorie di ipovedenti, per disabili cognitivi, per fasce deboli della popolazione (anziani, bambini) e anche per i distratti. La pavimentazione tattile deve essere sempre realizzata con contrasto cromatico, nella logica di un intervento integrato e con un maggiore spettro di utilità. Ad esempio, per i bambini che iniziano a muoversi in autonomia il segnale tattilo-plantare di colore evidente e percepito dal piede, costituisce un messaggio molto più facilmente visibile e interpretabile rispetto alla segnaletica verticale posta a oltre 2 metri di altezza.

Infine è auspicabile prevedere modalità partecipate di progettazione e attuazione degli interventi. La modalità partecipata, pertanto, da un lato rende più complessa e articolata la valutazione dei luoghi, dall'altro è più efficace perché permette di rispondere in modo più accurato ai bisogni della popolazione, soprattutto della parte più debole.

Il PEBA suggerisce una serie di attività e proposte per la fase successiva all'adozione del piano, con l'intento di rendere lo strumento efficace, condiviso, educativo e implementabile, ovvero:

- svolgimento di incontri informativi ed esperienziali aperti alla cittadinanza.
- eventi di sensibilizzazione della popolazione in materia di ostacoli mobili (biciclette, automobili, bidoncini, siepi, ecc.)
- produzione e divulgazione di materiali di informazione, in particolare sui temi più caldi (ad esempio sulle modalità di utilizzo dei percorsi ciclopedonali esistenti).
- Organizzazione di incontri informativi per esercenti di locali aperti al pubblico.

- Campagna informativa e propositiva per migliorare l'accessibilità dei locali aperti al pubblico, anche mediante soluzioni mobili (rampe, ausili, ecc.).
- Approfondimenti relativi agli spazi privati aperti al pubblico, destinati in particolare agli enti gestori degli edifici di edilizia residenziale pubblica, degli amministratori di condominio, ecc..
- Approfondimenti in materia di appalti (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.
- Eventi di formazione per esecutori degli interventi.
- Prolungamento ed estensione del censimento dei parcheggi riservati a persone con disabilità, con estensione al monitoraggio dei contrassegni e alla produzione di mappe cartacee e digitali da rendere pubbliche e facilmente disponibili anche ai non residenti.
- Mappatura dei parcheggi rosa.
- Completamento della mappatura degli edifici pubblici e dei servizi ad uso pubblico, di competenza comunale e non, per avere un'indicazione globale sullo stato dell'accessibilità dei servizi sull'intero territorio comunale.
- Affissione di cartellonistica a titolo di vademecum, da posizionare negli uffici dei servizi comunali operanti su edifici e spazi urbani.
- Piano di comunicazione tra Settori, Servizi ed enti coinvolti nelle opere su spazi urbani.
- Monitoraggio ed implementazione di servizi personalizzati mirati a persone con disabilità.

San Benedetto dei Marsi,

I PROGETTISTI