



Comune di Massa e Cozzile
Provincia di Pistoia
SETTORE LAVORI PUBBLICI E PIANIFICAZIONE TERRITORIALE

PIANO PER L'ELEMINAZIONE DELLE BARRIERE ARCHITETTONICHE P.E.B.A

RELAZIONE DI PIANO



R.U.P.: Dott. Arch. Marzia Tesi

Gruppo di progettazione
Ing. Giovanna Simonelli
Ing. Donatello Canini
Ing. Dario Bessi
Nicola Ramacciotti

8 NOVEMBRE
2024

SOMMARIO

Piano per l'eliminazione delle barriere architettoniche	1
P.E.B.A	1
PREMESSA	3
INQUADRAMENTO NORMATIVO	4
SVILUPPO DEL P.E.B.A.	5
Fase conoscitiva.....	5
Fase progettuale.....	11
RISULTATI	13
Conclusioni	14

PREMESSA

Il Piano di Eliminazione delle Barriere Architettoniche è lo strumento concepito dal legislatore nazionale per monitorare il territorio, facendone emergere le criticità e le barriere esistenti, per poi poter programmare gli interventi finalizzati a rendere sempre più accessibili gli edifici e gli spazi cittadini, per migliorare la fruibilità dell'ambiente urbano e della società da parte di tutti, a prescindere dalle diverse caratteristiche delle persone. Il P.E.B.A. ha quindi come obiettivo migliorare la qualità urbana degli spazi in modo che possano essere sicuri ed fruibili sia per i cittadini con disabilità o esigenze specifiche, sia per le famiglie, i bambini e gli anziani.

Quindi Il P.E.B.A è destinato alla cittadinanza nel suo complesso ma operativamente è uno strumento comunale che deve essere utilizzato da:

- Amministrazione comunale, per avere tutte le informazioni necessarie a fare scelte concrete e lungimiranti;
- Personale degli uffici comunali, per gestire i lavori pubblici (ma anche per curare istruttorie dei progetti) senza dimenticare l'accessibilità;
- Progettisti incaricati dei progetti esecutivi di attuazione del PEBA, come guida per progettare correttamente spazi ed ambienti accessibili ed inclusivi;
- Direttore dei lavori per la loro corretta realizzazione;

In sintesi il P.E.B.A. può essere definito uno strumento operativo nelle mani delle Amministrazioni pubbliche in modo che, alla luce delle indicazioni in esso contenute., possano guidare correttamente le successive fasi di progettazione ed esecuzione mirando a realizzare una città inclusiva.

INQUADRAMENTO NORMATIVO

Nella legislazione italiana il primo riferimento relativo ai Piani per l'Eliminazione delle Barriere Architettoniche (P.E.B.A.) si trova nella Legge Finanziaria 41/1986, al comma 21 dell'art. 32, successivamente, la "Legge Quadro per l'assistenza, l'integrazione sociale e i diritti delle persone handicappate" 104/1992, stabilisce, al comma 9 dell'articolo 24, che a "I piani di cui all'articolo 32, comma 21, della citata legge n. 41 del 1986 sono modificati con integrazioni relative all'accessibilità degli spazi urbani, con particolare riferimento all'individuazione e alla realizzazione di percorsi accessibili".

Grazie a questa integrazione, il P.E.B.A. assume il valore di strumento guida per elevare le condizioni di fruibilità dell'intero organismo urbano a dalla rete dei percorsi, agli spazi e agli edifici pubblici che su di essi si aprono.

La normativa regionale, sin dal 1991 con l'art. 9 della L.R. 47, dispone la realizzazione di programmi operativi d'intervento per l'abbattimento delle barriere architettoniche. In aggiunta, la L.R. 23/2001 obbliga i Comuni, anche riuniti in consorzi, di dotarsi della Mappa dell'Accessibilità Urbana quale condizione necessaria per l'attribuzione ai comuni stessi di finanziamenti regionali, a qualsiasi titolo erogati, qualora finalizzati al superamento delle barriere architettoniche, e obbliga i comuni già dotati di Regolamento Urbanistico a provvedere all'integrazione con la Mappa dell'Accessibilità Urbana. Con l'art. 6 del D.P.G.R. 74/2006, si vincola l'erogazione dei finanziamenti regionali a favore di enti pubblici che presentano progetti di superamento della barriere architettoniche, alla esistenza del P.E.B.A..

Successivamente, la L.R. 01/2005 "Norme per il governo del territorio", indica, all'art. 55, il Regolamento Urbanistico come lo strumento idoneo ad accogliere "il programma di intervento per l'abbattimento delle barriere architettoniche ed urbanistiche, contenente il censimento delle barriere architettoniche nell'ambito urbano e la determinazione degli interventi necessari al loro superamento, per garantire un'adeguata fruibilità delle strutture di uso pubblico e degli spazi comuni delle città."

Attualmente la L.R. 65/2014 "Norme per il governo del territorio", oltre a ribadire la necessità di inserire le informazioni sull'accessibilità urbana all'interno degli strumenti della pianificazione territoriale e urbanistica, indica all'art. 95 comma 6, il Piano Operativo quale strumento della pianificazione, che deve contenere le disposizioni per la programmazione delle azioni volte all'abbattimento delle barriere architettoniche nell'ambito urbano, finalizzate a garantire un'adeguata accessibilità delle strutture di uso pubblico, degli spazi comuni delle città e delle infrastrutture per la mobilità.

La redazione e l'adozione del P.E.B.A. secondo gli indirizzi definiti dalla normativa nazionale e dalla normativa della Regione Toscana, ed alla luce dei più recenti studi sull'argomento, si propone l'obiettivo di predisporre uno strumento metodologico e degli indicatori in grado di guidare gli Enti e l'Amministrazione nella gestione degli interventi di progettazione e di manutenzione.

SVILUPPO DEL P.E.B.A.

Il Piano si articola come di consueto in una fase conoscitiva nella quale si acquisiscono tutte le informazioni utili alla definizione degli interventi e una fase progettuale di proposta delle soluzioni alle criticità riscontrate in fase conoscitiva,

FASE CONOSCITIVA

Individuazione degli edifici e degli spazi da analizzare

Il primo passo della stesura del presente P.E.B.A. ha riguardato la scelta degli spazi e degli edifici pubblici Comunali da trattare, questi sono stati individuati in accordo e in collaborazione con gli uffici comunali, in particolare con il Settore Lavori Pubblici e Pianificazione Territoriale.

La scelta tra parti del territorio ed edifici comunali da trattare con il presente PEBA è stata effettuata seguendo i seguenti criteri:

- La necessità dell'intera cittadinanza ed in particolar modo delle utenze deboli quali bambini, anziani, persone con disabilità motoria, sensoriale o cognitiva, al fine di dare davvero risposta ai bisogni delle persone;
- La localizzazione di scuole, luoghi di cultura o di culto, uffici di interesse generale sia pubblici che privati, parchi ed aree gioco... in sintesi, di tutti i luoghi che costituiscono la destinazione delle persone;
- Stato qualitativo generale dei percorsi e degli edifici pubblici, per intervenire dove vi è maggior bisogno;
- Morfologia e le caratteristiche del territorio;

Da tali criteri discende una suddivisione degli edifici e spazi pubblici così articolata:

- Viabilità comunale
- Edifici Pubblici
- Parcheggi pubblici
- Verde pubblico
- Edifici di uso pubblico

Al fine di rendere più veloce l'individuazione ad ogni elemento è stato assegnato un codice univoco.

Di seguito si riporta l'elenco degli spazi e degli edifici analizzati con il codice di riferimento assegnato.

VIABILITA'		
CODICE	NOME	CLASSE AMMINISTRATIVA
V_00	VIA ALADINO SABATINI	Strada Comunale
V_01	VIA PALMIRO TOGLIATTI	Strada Comunale
V_02	VIA ANTONIO GRAMSCI	Strada Comunale
V_03	VIA BOCCACCIO	Strada Comunale
V_04	VIA DEGLI OLEANDRI	Strada Comunale
V_05	VIA VETRIANO	Strada Comunale
V_06	VIA ARTURO TOSCANINI	Strada Comunale
V_07	VIA BELLINI	Strada Comunale
V_08	VIA I MAGGIO	Strada Regionale
V_09	VIA BISCOCCA	Strada Comunale
V_10	VIA GALVANI	Strada Comunale
V_11	VIA COLLIGIANA	Strada Provinciale
V_12	VIA GIUSEPPE VERDI	Strada Comunale
V_14	VIA BELVEDERE	Strada Comunale
V_15	VIA CIMABUE	Strada Comunale
V_16	VIA MICHELANGELO	Strada Comunale
V_17	VIA ENRICO FERMI	Strada Comunale
V_18	VIA RAFFAELLO SANZIO	Strada Comunale
V_19	VIA CAMPORCIONI	Strada Comunale
V_21	VIA DON POGGETTI	Strada Comunale
V_22	VIA VANGILE	Strada Provinciale
V_24	VIA FRATELLI CERVI	Strada Comunale
V_25	VIA BRUCETO	Strada Comunale

EDIFICI PUBBLICI				
CODICE	TIPO	NOME	INDIRIZZO	FRAZIONE
E_15	CIRCOLO	CIRCOLO DI COZZILE	VIA F. MARTINI	COZZILE
E_18	Uffici Comunali	Uffici Comunali	VIA L. V. GIUSFREDI	MASSA
E_19	Uffici Comunali	Archivio Storico	PIAZZA MATTEOTTI	MASSA
E_20	Uffici Comunali	Sala Sandro Pertini	PIAZZA CAVOUR	MASSA
E_21	Museo	Museo Di San Michele	PIAZZA CAVOUR	MASSA
E_22	Edifici Scolastici	Infanzia E Primaria G. Giani	VIA G. MARCONI	MASSA
E_24	Uffici Comunali		S.P. COLLIGIANA 1	MARGINE COPERTA
E_25	Edifici Scolastici	I. C. Bernardo Pasquini	VIA ARTURO TOSCANINI	MARGINE COPERTA
E_26	Edifici Scolastici	I. C. Bernardo Pasquini	VIA ARTURO TOSCANINI	MARGINE COPERTA
E_27	Edifici Scolastici	I. C. Barnardo Pasquini	VIA ARTURO TOSCANINI	MARGINE COPERTA
E_29	Impianti Sportivi	Palabrizzi	VIA TOGLIATTI	MARGINE COPERTA
E_30	Cimitero		VIA DEGLI OLEANDRI	BRUCETO
E_31	Edifici Scolastici	Scuola Primaria G. Rodari	VIA DON POGGETTI	TRAVERSAGNA
E_32	Cimitero		VIA GRAMSCI	TRAVERSAGNA
E_33	Uffici Comunali	Centro Polivante	VIA GRAMSCI	TRAVERSAGNA
E_34	Edifici Scolastici	Infanzia Arcobaleno	VIA BISCOLLA	BISCOLLA

EDIFICI DI USO PUBBLICO				
CODICE	TIPO	NOME	INDIRIZZO	FRAZIONE
U_64	Chiesa	Chiesa Santa Rita	VIA PRIMO MAGGIO	MARGINE COPERTA
U_65	Circolo	Margine Coperta	VIA PRIMO MAGGIO	MARGINE COPERTA
U_66	Farmacia	Farmacia	VIA PRIMO MAGGIO	MARGINE COPERTA
U_67	Banca	Banca intesa	VIA ARTURO TOSCANINI 2	MARGINE COPERTA
U_68	Poste		PIAZZA 8 MARZO	MARGINE COPERTA
U_69	Chiesa	Chiesa SS Trinità	VIA GRAMSCI	TRAVERSAGNA
U_70	Poste	Poste Via Gramsci	VIA GRAMSCI	TRAVERSAGNA
U_71	Circolo	Circolo di Traversagna	VIA GRAMSCI	TRAVERSAGNA
U_72	Banca	Banca	LARGO GIORGIO LA PIRA	TRAVERSAGNA
U_73	Farmacia	Farmacia via Gramsci	VIA GRAMSCI	TRAVERSAGNA
U_74	Farmacia	Farmacia Gambera	VIA PEPPINO IMPASTATO	
U_75	Canile	Canile	VIA PINO	
U_76	Circolo	Circolo Vangile	VIA VANGILE	VANGILE
U_77	Chiesa	Chiesa S Maria Assunta	PIAZZA CAVOUR	MASSA
U_78	Chiesa	Chiesa di S Jacopo Maggiore	VIA FERDINANDO MARTINI	COZZILE
U_79	Villa	Villa Ankuri	VIA FRATELLI CERVI	MARGINE COPERTA
U_80	Asilo Nido	Il Paese delle Meraviglie	LARGO GIORGIO LA PIRA	TRAVERSAGNA

VERDE PUBBLICO

CODICE	TIPO	INDIRIZZO	FRAZIONE
S_0	Parco	VIA VANGILE	VANGILE
S_1	Parco	VIA ARTURO TOSCANINI	MARGINE COPERTA
S_2	Parco	VIA ALESSANDRO MANZONI 22	MARGINE COPERTA
S_3	Parco	VIA VETRIANO	TRAVERSAGNA
S_4	Parco	VIA VETRIANO	TRAVERSAGNA
S_5	Parco	VIA GRAMSCI	TRAVERSAGNA
S_6	Parco	VIA RAFFAELLO SANZIO	BISCOLLA
S_7	Parco	VIA DEL SUFFRAGIO	MASSA
S_8	Parco	VIA GUGLIELMO MARCONI	MASSA
S_9	Parco	VIA VANGILE	VANGILE
S_10	Parco	VIA CRISTOFORO COLOMBO	MARGINE COPERTA
S_11	Parco	VIA ARTURO TOSCANINI 2	MARGINE COPERTA
S_12	Parco	LARGO GIUSEPPE DI VITTORIO	MARGINE COPERTA
S_13	Parco	VIA TOSCANINI	MARGINE COPERTA
S_14	Parco	LARGO GIORGIO LA PIRA	TRAVERSAGNA
S_17	Parco	VIA MASSA MACCHINO	COZZILE

PARCHEGGI PUBBLICI

CODICE	TIPO	INDIRIZZO	FRAZIONE
P_37	Parcheggi Pubblici	VIA GALVANI	
P_38	Parcheggi Pubblici	VIA ENRICO FERMI	
P_39	Parcheggi Pubblici	VIA DON POGGETTI	TRAVERSAGNA
P_40	Parcheggi Pubblici	VIA GRAMSCI-PIAZZA LIBERTA	TRAVERSAGNA
P_41	Parcheggi Pubblici	VIA VETRIANO	
P_42	Parcheggi Pubblici	VIA GRAMSCI - PIAZZA BERLINGUER	TRAVERSAGNA
P_43	Parcheggi Pubblici	VIA GRAMSCI	TRAVERSAGNA
P_44	Parcheggi Pubblici	VIA ALADINO SABATINI 17	MARGINE COPERTA
P_45	Parcheggi Pubblici	VIA MORO	MARGINE COPERTA
P_46	Parcheggi Pubblici	PIAZZA UNITA DI ITALIA	MARGINE COPERTA
P_47	Parcheggi Pubblici	LARGO VASSALLO	MARGINE COPERTA
P_48	Parcheggi Pubblici	PIAZZA 8 MARZO	MARGINE COPERTA
P_49	Parcheggi Pubblici	VIA VANGILE	MARGINE COPERTA
P_50	Parcheggi Pubblici	VIA PRIMO MAGGIO	MARGINE COPERTA
P_51	Parcheggi Pubblici	VIA BELVEDERE 18	MARGINE COPERTA
P_52	Parcheggi Pubblici	VIA BELVEDERE 23	MARGINE COPERTA
P_53	Parcheggi Pubblici	LARGO GIORGIO LA PIRA	TRAVERSAGNA
P_54	Parcheggi Pubblici	VIA FRATELLI CERVI	TRAVERSAGNA
P_55	Parcheggi Pubblici	VIA COLLIGIANA	
P_57	Parcheggi Pubblici	PIAZZALE FALCONE E BORSELLINO	MASSA
P_58	Parcheggi Pubblici	VIA TOGLIATTI	MARGINE COPERTA
P_59	Parcheggi Pubblici	VIA PRIMO MAGGIO	MARGINE COPERTA
P_60	Parcheggi Pubblici	VIA VANGILE	VANGILE
P_61	Parcheggi Pubblici	VIA VANGILE	VANGILE
P_62	Parcheggi Pubblici	VIA VANGILE	VANGILE
P_63	Parcheggi Pubblici	VIA VANGILE	VANGILE

Analisi del contesto

In questa fase sono state raccolte ed elaborate tutte le informazioni utili alla formazione della proposta progettuale, e poiché gli elementi trattati sono anche molto diversi tra loro per le loro caratteristiche estrinseche (strade, edifici, parchi etc...) ovviamente le informazioni raccolte sono state differenziate sulla base della tipologia di elemento.

Per cui avremo, per la viabilità, sulle quali spesso gli interventi sono condizionati dalle condizioni al contorno, individuato come rilevanti le seguenti informazioni:

- Senso di percorrenza della strada (doppio senso/senso unico);
- Tipologia di strada (comunale, provinciale etc...)
- Larghezza media della sezione stradale attuale, comprendendo lo spazio delle carreggiate, eventuali banchine e marciapiedi;
- Larghezza massima sezione stradale;
- Larghezza minima sezione stradale;
- Lunghezza complessiva della strada;

Per gli edifici pubblici invece sono stati valutati i seguenti elementi:

- Presenza di dislivelli esterni;
- Presenza di parcheggi disabili in prossimità dell'edificio;
- Presenza di dislivelli interni;
- Presenza di servizio igienico accessibile;

L'insieme degli elementi sopra elencati per gli edifici contribuisce a definire un grado di accessibilità generale:

- Completa: l'edificio risulta ad oggi accessibile senza interventi edilizi;
- Parziale: l'edificio risulta accessibile solo in parte, necessità di interventi edilizi;
- Assente: l'edificio non risulta accessibile alle persone con disabilità e richiede interventi sugli accessi e sulla distribuzione degli spazi;

Per quanto riguarda verde pubblico e parcheggi:

- Presenza di parcheggio disabili riservato
- Presenza di segnaletica verticale e orizzontale dedicata;
- Presenza di dislivelli;
- Presenza di rampe di raccordo;
- Presenza di percorsi rotabili (solo per verde pubblico);
- Presenza di arredo urbano inclusivo (solo per verde pubblico);

Infine per gli edifici ad uso pubblico l'accessibilità è stata valutata all'interno dell'analisi svolta per la viabilità pubblica.

Rilievo delle criticità

Elemento centrale nei P.E.B.A. è l'individuazione e il rilievo delle criticità, ovvero il rilievo delle barriere architettoniche e in generale di tutti quegli elementi che possono limitare l'accessibilità dei luoghi e degli spazi individuati. A titolo esemplificativo tali elementi possono essere l'assenza di rampe negli attraversamenti pedonali, passaggi pedonali troppo stretti che non consentono il transito di carrozzine o passeggini (per esempio la presenza di un palo su un percorso pedonale che lascia un passaggio di meno di 80 cm), marciapiedi troppo stretti o assenti, pavimentazioni non rotabili (come il ghiaio) etc...

Le informazioni hanno interessato i seguenti elementi:

- Tipo di criticità da eliminare. Deve specificare se si tratta di un palo in mezzo al marciapiede, di un attraversamento pedonale senza rampe, etc...;
- Localizzazione della criticità da eliminare. Le criticità sono state mappate su una cartografia a scala adeguata per comunicare al progettista (ma anche al tecnico comunale ed all'amministratore) la quantità e la posizione delle barriere architettoniche da risolvere lungo una determinata strada o in un edificio;

Nello specifico sono state individuate due tipi di criticità, puntuali o lineari, le criticità puntuali sono le "classiche" barriere architettoniche quali ad esempio la presenza di ostacoli che impediscono il passaggio o attraversamenti privi di rampe di raccordo mentre quelle lineari sono tutte quelle che rappresentano una discontinuità nel percorso pedonale quali l'assenza di marciapiedi o marciapiedi troppo stretti o con fondo disconnesso.

Nota metodologica

La fase conoscitiva di rilievo e di analisi delle informazioni sopra riportate è stata svolta sia tramite l'esecuzione di sopralluoghi in loco sia tramite l'ausilio di strumenti informatici. In particolare si è fatto ricorso ai seguenti strumenti:

- Geoscopio Regione Toscana per la base cartografica, in particolare per la determinazione delle larghezze delle sezioni stradali che sono state ricavate non da rilievo fisico ma con operazioni informatiche;
- OpenStreet map;
- Google Streetview;

FASE PROGETTUALE

La fase progettuale del P.E.B.A consiste nella proposta di soluzioni di massima alle criticità riscontrate. Il P.E.B.A. è un piano e come tale non bypassa la necessità di procedere alle successive fasi di progettazione: rispetto alle progettazioni esecutive il P.E.B.A. è da considerarsi uno strumento che mette in luce quelle che sono le criticità dal punto di vista dell'accessibilità dando delle possibili soluzioni. Tuttavia tali soluzioni devono essere approfondite, e se necessario anche variate, in fase di progettazione esecutiva sulla base dei rilievi e dei riscontri puntuali. Ciò che rimane importante è comunque che i progetti esecutivi tengano conto dell'aspetto dell'accessibilità, cosa che non sempre avviene, e che è il motivo per cui il P.E.B.A. nasce e si configura come strumento guida alle progettazioni in particolare delle opere pubbliche.

Soluzioni

Sulla scorta delle informazioni e dei dati raccolti durante la fase conoscitiva è stato possibile quindi procedere all'elaborazione delle proposte progettuali volte a risolvere le criticità riscontrate.

Per la viabilità pubblica tali soluzioni riguardano principalmente la realizzazione di nuovi percorsi pedonali accessibili, cioè marciapiedi di larghezza almeno 1,5 mt, tali previsioni sono ovviamente molto vincolate nelle strade esistenti dalla larghezza della sezione stradale. In questo senso le soluzioni proposte sono volte certamente a migliorare accessibilità e sicurezza del percorso pedonale e dove possibile si segnala la possibilità di procedere a esproprio di terreni privati, nei casi invece di presenza di edificato a margine le soluzioni previste vanno inevitabilmente a scapito della larghezza delle carreggiate o dei parcheggi.

Per quanto riguarda gli edifici pubblici le soluzioni proposte sono perlopiù volte al superamento delle "classiche" barriere architettoniche con interventi di edilizia leggera, si segnala comunque la possibilità di soluzione più strutturate in caso di previsione di interventi di recupero e ristrutturazione più importanti.

Per gli edifici ad uso pubblico, parcheggi e verde urbano invece si considera che le problematiche riscontrate, riportate nell'elaborato TAV. 03 "VALUTAZIONE DEL VERDE PUBBLICO E DEI PARCHEGGI" , si risolvano all'interno degli interventi valutati per la viabilità pubblica.

Stima dei costi

Parte fondamentale per rendere più efficace l'utilizzo del P.E.B.A. è la stima economica dei costi da sostenere per procedere alla soluzione delle criticità individuate.

Per la viabilità si è proceduto con l'elaborazione di costi parametrici per interventi tipo:

- Realizzazione di marciapiede accessibile larghezza 1,5 mt → 285 €/ml
- Adeguamento di attraversamento pedonale con rampe → 1.850 €/cad
- Realizzazione di attraversamento rialzato con elementi in gomma → 3.500 €/cad

- Installazione di impianto semaforico a chiamata → 3.000 €/cad

Analogamente per gli edifici:

- Installazione di rampa in alluminio per superamento dislivelli compresi tra i 2,5 e i 15 cm: → 450 €/cad
- Installazione di rampa in alluminio per superamento dislivelli compresi tra i 15 e i 100 cm: → 2.320 €/cad
- Installazione di servo scala per superamento dislivello di un piano o più: → 10.000 €/cad
- Adeguamento di servizio igienico esistente in bagno accessibile: → 7.000 €/cad

Non è stata valutata la possibilità di realizzazione di vani ascensori in quanto la fattibilità di tale intervento è soggetta a numerose variabili non stimabili in via generale in questa fase (problematiche strutturali, volumetriche e distributive etc...). Si precisa quindi che si sono stimati solo i lavori necessari alla risoluzione delle criticità in tema di accessibilità con piccoli interventi edilizi rimandando ad ulteriori livelli di progettazione la valutazione di interventi più consistenti.

Tali costi sono stati elaborati con computi base utilizzando il prezzario della Regione Toscana del 2024 per la Provincia di Pistoia. Tali prezzi sono stati integrati quando necessario con prezzi di mercato e nel loro insieme confrontati con lavori simili eseguiti negli ultimi 3 anni. Per i computi base vedi Elaborato “Costi parametrici”.

Assegnazione priorità

Ultimo passo effettuato a conclusione del Piano è stato la definizione del livello di priorità a ciascun ambito esaminato. Sono stati stabiliti tre livelli di priorità:

- ALTA: interventi urgenti da programmare e realizzare nell’arco di 1 anno;
- MEDIA: interventi importanti da programmare e realizzare nell’arco di 3 anni;
- BASSA: interventi di completamento da programmare e realizzare nell’arco di 5 anni;

Tale valutazione discende da diverse considerazioni quali:

- Il grado di utilizzo dello spazio: se si tratta di edificio pubblico in uso o meno, se la strada collega scuole o impianti sportivi etc...;
- Stato di manutenzione (bassa manutenzione = priorità più alta)
- Presenza di criticità (più criticità = priorità più alta)

RISULTATI

Parte non di secondaria importanza è la modalità di lettura e consultazione dei risultati, al fine di rendere ciò il più agevole e leggero possibile sono state elaborate planimetrie a scala territoriale che rappresentano il sistema degli edifici e degli spazi pubblici sul territorio e oltre a questo per ogni strada e per ogni edificio pubblico è stata elaborata una scheda che racchiude le informazioni salienti per ciascun elemento, sia di natura conoscitiva che progettuale.

Tutti i dati e le informazioni elaborate e così rappresentate sono informatizzate in file georeferenziati (formato .shp) forniti insieme alle stampe tradizionali per rendere più pratica la consultazione da parte degli uffici.

Totale interventi stimati

A chiusura del lavoro svolto si è proceduto alla sommatoria degli interventi stimati.

– Totale interventi stimati per la viabilità:	€ 2.029.864,0
– Di cui per interventi lineari	€ 1.834.249,0
– E per interventi puntuali	€ 195.615,0
– Totale interventi stimati per edifici pubblici:	€ 175.130,0

TOTALE INTERVENTI P.E.B.A.: € 2.204.994,0

Gli importi possono essere così suddivisi per livello di priorità:

Interventi PRIORITA' ALTA	€ 863.093,0
Di cui per viabilità	€ 790.228,0
Per edifici pubblici	€ 72.865,0
Interventi PRIORITA' MEDIA	€ 895.965,0
Di cui per viabilità	€ 846.450,0
Per edifici pubblici	€ 49.515,0
Interventi PRIORITA' BASSA	€ 445.936,0
Di cui per viabilità	€ 393.186,0
Per edifici pubblici	€ 52.750,0

Conclusioni

Il P.E.B.A. come percorso

Il Piano così articolato rappresenta un primo passo verso la realizzazione di un ambiente urbano più inclusivo e accessibile. Tuttavia anche la piena realizzazione delle previsioni qui riportate non esaurisce automaticamente gli obiettivi di accessibilità e inclusività che possono, e devono, essere spostati sempre più avanti in un'ottica di miglioramento costante del contesto urbano. Tale piano quindi potrà nel tempo essere aggiornato o integrato inserendo nuovi spazi da rendere accessibili o inserendo nuovi elementi sulla base delle specifiche esigenze o segnalazioni degli abitanti che potranno emergere anche attraverso processi di partecipazione attiva della cittadinanza.