



## INDICE GENERALE

PREMESSA.....	2
1. RIFERIMENTI NORMATIVI.....	2
1.1 Normativa nazionale.....	2
1.2 Normativa regionale (Regione Marche).....	3
1.3 Iter amministrativo.....	3
2. DEFINIZIONI.....	4
2.1 Definizioni generali.....	4
2.2 Modalità d'uso.....	4
2.3 Criteri progettuali.....	5
2.4 Ambito sensoriale.....	5
3. IL PROGETTO DEL PIANO.....	6
3.1 Finalità e ambito di applicazione.....	6
3.1.1 Spazi urbani.....	7
3.1.2 Edifici di competenza comunale.....	7
3.2 Gli strumenti di analisi.....	7
3.3 I soggetti coinvolti.....	8
4. ARTICOLAZIONE DEL PEBA.....	9
4.1 Proposta di un percorso partecipato.....	10
4.2 Comunicazione.....	10
4.3 Analisi dello Stato di fatto.....	10
4.3.1 Spazi urbani.....	10
4.3.2 Edifici.....	12
4.4 Progettazione.....	13
4.4.1 Spazi urbani.....	14
4.4.2 Edifici.....	15
4.4.3 Norme e indicazioni.....	15
4.4.4 Misure passive.....	15
4.5 Programmazione e Quadro Economico.....	16
4.5.1 Criteri di Priorità.....	16
4.5.2 Monitoraggio e Aggiornamento del Piano.....	16

## PREMESSA

Il Comune di Monte Giberto intende avviare la redazione del proprio Piano di Eliminazione delle Barriere Architettoniche (PEBA). Questo strumento non rappresenta un mero adempimento burocratico, ma una scelta strategica volta alla pianificazione e alla programmazione coordinata degli interventi sul patrimonio pubblico, con l'obiettivo di rendere il borgo pienamente accessibile, inclusivo e fruibile da parte di residenti e visitatori.

Introdotta a livello nazionale dalla Legge n. 41/1986, il PEBA si propone di garantire il massimo grado di mobilità e autonomia all'interno dell'ambiente urbano, superando le barriere fisiche, sensoriali e cognitive.

Nel contesto specifico di Monte Giberto, caratterizzato da una morfologia collinare e da un nucleo storico di impianto medievale, il Piano avvia le seguenti attività concrete:

- **Selezione partecipata degli ambiti:** Identificazione, tramite il coinvolgimento della popolazione, dei percorsi e degli spazi pubblici prioritari su cui intervenire.
- **Mappatura tecnica degli spazi urbani:** Censimento e individuazione delle barriere architettoniche e percettive lungo le strade e le piazze principali.
- **Analisi dell'accessibilità degli edifici comunali:** Valutazione dello stato di fatto delle sedi istituzionali, delle strutture scolastiche, culturali e ricreative di competenza dell'ente.
- **Predisposizione di un abaco di soluzioni:** Definizione di criteri e modalità d'intervento standardizzati ma flessibili, adatti al pregio storico-architettonico del borgo.
- **Stima economica e programmazione:** Valutazione finanziaria degli interventi per consentirne l'inserimento progressivo nel piano triennale delle opere pubbliche.
- **Linee guida per la manutenzione:** Definizione di buone pratiche per far sì che ogni futuro intervento edilizio o stradale prevenga la creazione di nuove barriere.

## 1. RIFERIMENTI NORMATIVI

### 1.1 Normativa nazionale

Dal punto di vista procedurale, i pilastri legislativi nazionali sono la **Legge n. 41/1986** (obbligo di piani di eliminazione per gli edifici pubblici esistenti) e la **Legge n. 104/1992**, che ha esteso l'ambito di applicazione agli spazi urbani pubblici (marciapiedi, attraversamenti, semafori) e all'adeguamento dei Regolamenti Edilizi comunali.

Sotto il profilo tecnico-progettuale, i decreti di riferimento sono il **D.M. n. 236/1989** (prescrizioni per garantire accessibilità, visitabilità e adattabilità nell'edilizia privata e residenziale pubblica) e il **D.P.R. n. 503/1996** (regolamento per l'eliminazione delle barriere negli edifici, spazi e servizi pubblici).

Il quadro nazionale recepisce inoltre la **Convenzione ONU sui diritti delle persone con disabilità** del 2006 (ratificata in Italia con Legge n. 18/2009), introducendo i paradigmi della "Progettazione Universale" (*Design for All*) e dell'"accomodamento ragionevole", ponendo

l'accento anche sulle barriere sensoriali e sulla necessità di formati facilmente leggibili (es. Braille o segnaletica ad alta leggibilità).

Si richiamano infine la Legge n. 13/1989 (edifici privati), il Testo Unico dell'Edilizia (D.P.R. n. 380/2001) e le linee guida antincendio per la sicurezza delle persone con disabilità (Circ. Min. Interno 4/2002).

## 1.2 Normativa regionale (Regione Marche)

Trattandosi di un comune marchigiano, l'iter del PEBA deve integrarsi strettamente con la legislazione della **Regione Marche**.

Il testo fondamentale è la **Legge Regionale 13 novembre 2018, n. 28** ("*Norme in materia di abbattimento delle barriere architettoniche e linee guida per la redazione dei Piani di eliminazione delle barriere architettoniche - PEBA*"). Questa legge definisce i criteri per la stesura dei piani, promuove il monitoraggio regionale e stanziava contributi per i Comuni che si dotano dello strumento.

Si tiene conto inoltre della storica Legge Regionale n. 32/1983 e delle successive delibere applicative in materia di edilizia scolastica, pubblica e sanitaria.

La normativa marchigiana pone un'attenzione particolare alla conciliazione tra accessibilità e tutela del patrimonio storico-paesaggistico, elemento cruciale per i borghi dell'entroterra fermano.

## 1.3 Iter amministrativo

Il percorso di approvazione del PEBA garantisce trasparenza e partecipazione attraverso le seguenti fasi:

1. **Adozione:** Il Piano viene inizialmente adottato dalla Giunta Comunale (organo esecutivo).
2. **Deposito e Pubblicazione:** Entro 8 giorni dall'adozione, gli elaborati vengono depositati presso la sede comunale e pubblicati sull'Albo Pretorio online e sul sito web ufficiale per 30 giorni consecutivi.
3. **Fase delle Osservazioni:** Nei successivi 30 giorni dalla scadenza del deposito, chiunque (cittadini, tecnici, associazioni) può formulare e presentare osservazioni scritte al fine di migliorare il piano.
4. **Approvazione:** Entro i successivi 60 giorni, il Consiglio Comunale si esprime sulle osservazioni e approva definitivamente il PEBA.
5. **Validità:** Il Piano approvato viene trasmesso alla Regione Marche e ha una validità di 10 anni, arco di tempo entro il quale l'amministrazione deve prevederne la progressiva attuazione economica e materiale.

## 2. DEFINIZIONI

### 2.1 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.

### 2.2 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.

## 2.3 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.

## 2.4 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, spaziature, specificamente studiati per le specifiche modalità impiegate dalle persone non vedenti per muoversi in autonomia.

### 3. IL PROGETTO DEL PIANO

#### 3.1 Finalità e ambito di applicazione

Il PEBA di Monte Giberto persegue l'obiettivo di superare la mera logica vincolistica delle norme, al fine di definire standard di qualità dello spazio pubblico e promuovendo una cultura dell'inclusione diffusa.

Nel realizzare questo scopo, intende:

- definire tali parametri qualitativi sulla base delle indicazioni e delle proposte delle associazioni coinvolte;
- promuovere iniziative di informazione e sensibilizzazione;
- attuare azioni concrete di prevenzione per evitare la formazione di nuove barriere architettoniche;
- individuare modalità e criteri di intervento sull'esistente, demandando ai progettisti la definizione degli aspetti di dettaglio del progetto dei singoli interventi.

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

Il PEBA del Comune di Monte Giberto approfondisce in modo preponderante la mobilità pedonale, al fine di favorire l'autonomia delle persone indipendentemente dall'età e dallo stato di salute, e di privilegiare un'utenza pedonale della città, 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.

### 3.1.1 Spazi urbani

Data la conformazione del territorio comunale, risulterebbe insostenibile in termini di costi e tempi un'analisi immediata di ogni singola via. Si adotta pertanto la strategia della scelta condivisa di **"tracciati pilota" o percorsi pedonali prioritari**, selezionati in base a:

- Rilevanza del tracciato in termini di frequentazione pedonale quotidiana;
- Connessione con servizi pubblici essenziali e attrattori (Sede Comunale, Ufficio Postale, strutture sanitarie, luoghi di culto, piazze e parchi);
- Presenza di evidenti situazioni di pericolo per la sicurezza stradale e di barriere fisiche o percettive;
- Collegamento con i nodi del trasporto pubblico locale (fermate degli autobus extraurbani)

Questa metodologia permette di concentrare le risorse disponibili sui percorsi più utilizzati, garantendo un riscontro concreto e immediato sulla fruibilità percepita dalla cittadinanza.

### 3.1.2 Edifici di competenza comunale

L'analisi sugli edifici prevede il coinvolgimento dell'Ufficio Tecnico Comunale nella fase di analisi dello stato di fatto.

Considerato il numero e la complessità degli edifici di competenza del Comune di Monte Giberto, è stato ritenuto opportuno evitare il rilievo geometrico degli immobili, che non sarebbe compatibile con i tempi e le risorse disponibili.

Si è pertanto proceduto con una valutazione sommaria, utile a fornire un quadro complessivo del livello di accessibilità degli immobili di proprietà comunale aperti al pubblico.

Per ottimizzare l'attività ed evitare complessi rilievi geometrici non compatibili con le risorse dell'ente, verrà utilizzata nella fase esecutiva una **scheda di rilievo semplificata**. Tale strumento permetterà una valutazione speditiva ma rigorosa del livello di accessibilità dei punti nodali di ciascun edificio: ingressi, bacheche informative, connettivi verticali (scale, ascensori) e servizi igienici.

## 3.2 Gli strumenti di analisi

In un'ottica di modernizzazione e digitalizzazione, si consiglia al Comune di utilizzare come database cartografico di riferimento OpenStreetMap (OSM).

OpenStreetMap è la più grande banca di dati geografici del mondo ed è interamente creata dagli utenti. I dati hanno licenza aperta e possono essere visualizzati, integrati, modificati ed utilizzati per scopi anche commerciali.

Le barriere rilevate e le informazioni sull'accessibilità verranno tradotte in specifici "tag" geografici aperti.

Tali dati pertanto implementano e arricchiscono la banca dati e possono essere integrati e aggiornati da altri utenti, anche in momenti successivi e in zone diverse da quelle oggetto di analisi.

Questo approccio offre vantaggi unici per un piccolo comune:

- **Longevità e aggiornamento continuo:** La mappatura può proseguire in modo incrementale anche dopo la conclusione formale del PEBA, integrata nel tempo da tecnici o cittadini attivi;
- **Trasparenza:** Le informazioni raccolte sono liberamente consultabili sul web da chiunque;
- **Ricaduta turistica:** I dati inseriti alimenteranno automaticamente le principali applicazioni globali di navigazione e routing per persone con disabilità (es. Wheelmap, OpenRouteService), migliorando l'accessibilità turistica del borgo.
- **Abbattimento dei costi:** L'uso di piattaforme open-source esonera l'ente dall'acquisto di costose licenze software commerciali.

### 3.3 I soggetti coinvolti

Essendo l'accessibilità una materia complessa e multidisciplinare, il PEBA prevede il coinvolgimento attivo di una molteplicità di attori in ogni fase del suo sviluppo, comprendendo competenze tecniche, urbanistiche, sociali, culturali ed educative. In quest'ottica viene proposto un elenco di soggetti invitati a partecipare alla stesura del piano:

- Amministratori e uffici comunali (Settore Tecnico, Lavori Pubblici, Servizi Sociali e Cultura), in particolare l'Ufficio Urbanistica, dei Lavori Pubblici e delle manutenzioni, l'edilizia scolastica e sportiva ed il settore dei servizi sociali, in quanto direttamente coinvolti nella definizione delle misure di intervento e programmazione degli interventi;
- Associazioni di riferimento per la disabilità operanti a livello locale e provinciale (es. UICI, ENS, ANMIC);
- Associazioni di categoria e commercianti locali, per stimolare l'accessibilità degli esercizi privati aperti al pubblico;
- La cittadinanza intera: anziani, famiglie con passeggini, persone con disabilità temporanee, il cui contributo è fondamentale per far emergere criticità non immediatamente percepibili dai soli rilievi tecnici;
- gestori di servizi pubblici, in particolare del trasporto locale;
- progettisti;
- sovrintendenza.

Il contributo di cittadini e associazioni è indispensabile 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..

Il contributo degli enti e dei settori comunali consente di tenere conto di competenze e approcci metodologici differenti, oltre che di una base informativa più ampia. Inoltre il confronto con gli uffici dei vari settori è indispensabile per costruire uno strumento operativo utile e condiviso nei contenuti e nelle modalità applicative, affinché il piano costituisca un reale punto di riferimento per la progettazione e l'esecuzione degli interventi sull'esistente e per gli interventi di nuova realizzazione.

#### 4. ARTICOLAZIONE DEL PEBA

Il Piano si configura come uno strumento strategico e implementabile basato su 5 azioni (due trasversali e tre sequenziali):

- *Comunicazione;*
- *Partecipazione;*
- *Analisi dello stato di fatto;*
- *Progettazione;*
- *Programmazione.*



## 4.1 Proposta di un percorso partecipato

Calibrato sulla dimensione demografica di Monte Giberto, il percorso partecipativo riuscirebbe ad informare la popolazione, raccogliere segnalazioni e scegliere i percorsi prioritari in modo condiviso, sviluppandosi a titolo esemplificativo su due potenziali canali:

- **Modalità Diretta:** Organizzazione di incontri pubblici con la cittadinanza e le associazioni; svolgimento di un laboratorio di mappatura partecipata (una passeggiata sul campo insieme ai cittadini per identificare le barriere); e un evento conclusivo per presentare le soluzioni progettuali elaborate.
- **Modalità Informatica:** Attivazione di una casella e-mail dedicata e pubblicazione di un questionario online editabile sul sito istituzionale per raccogliere suggerimenti e bisogni specifici direttamente da casa, senza necessità di stampe o consegne fisiche.

L'adozione di un metodo di redazione partecipato sarebbe 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.

## 4.2 Comunicazione

Per garantire il massimo coinvolgimento, la strategia di comunicazione utilizzerà strumenti diversificati:

- Comunicati stampa sui portali e quotidiani d'informazione della provincia di Fermo.
- Una sezione apposita sul sito istituzionale del Comune di Monte Giberto per il download dei materiali del piano e la consultazione del calendario degli incontri.
- Affissione di locandine esplicative e distribuzione di brochure informative nei punti di maggiore aggregazione del paese (Sede Comunale, uffici postali, farmacie, esercizi commerciali).

## 4.3 Analisi dello Stato di fatto

### 4.3.1 Spazi urbani

La mappatura tecnica sul campo dei tracciati pilota censirà in modo rigoroso le seguenti componenti fisiche e sensoriali:

- **Percorsi e Marciapiedi:** Tipologia e stato di manutenzione della pavimentazione (es. presenza di ciottoli disconnessi, fessure, elementi sdruciolevoli); larghezza utile del passaggio; pendenze longitudinali e trasversali; presenza di dislivelli ingiustificati rispetto alla carreggiata; livello di illuminazione pubblica; presenza di guide naturali o percorsi tattili (LOGES/LVE) per disabili visivi.

- **Intersezioni e Attraversamenti:** Presenza e pendenza di scivoli o rampe di raccordo; altezza dei cordoli e degli scalini; presenza di pavimentazioni tattili di segnalazione a terra; visibilità e sicurezza degli attraversamenti pedonali.
- **Rampe:** Misurazione dell'inclinazione percentuale, della larghezza netta e della conformazione di pianerottoli di riposo o corrimani.
- **Ostacoli:** Censimento di tutti gli elementi fissi o temporanei che riducono la larghezza utile del transito (pali della segnaletica posizionati male, arredo urbano incongruo, fioriere, dehors); verifica delle caditoie e dei grigliati stradali (per evitare il blocco di ruote o bastoni); controllo dell'altezza da terra di elementi sporgenti (tende, tabelle) potenzialmente pericolosi per i non vedenti.

Per rappresentare adeguatamente le informazioni raccolte, vengono create mappe descrittive dello stato di fatto ad una scala di dettaglio sui singoli percorsi, su cui vengono inseriti e rappresentati gli elementi geografici rilevati. Sulle tavole di analisi vengono riportate anche le fotografie dei punti critici rilevati lungo il percorso, al fine di agevolare l'individuazione delle criticità e la corretta determinazione degli interventi di adeguamento.

L'analisi sull'accessibilità viene quindi esplicitata sulle mappe di dettaglio attribuendo agli elementi geometrici una valutazione del livello di accessibilità: l'accessibilità viene definita "in autonomia - accompagnatore consigliato – accompagnatore necessario – non accessibile", in base al rispetto o meno dei parametri succitati e delle relative combinazioni.

Si tratta di una valutazione sintetica con margini di discrezionalità, derivante da considerazioni sulla possibilità che un elemento impedisca completamente la fruizione dello spazio o la renda disagiata o pericolosa:

- **Non accessibile:** impossibilità di fruizione, ad esempio un tratto di marciapiede fortemente dissestato, un attraversamento con scalino superiore a 2,5 cm, un ostacolo che riduce la larghezza a meno di 90 cm, ecc..
- **Accompagnatore consigliato / necessario:** fruizione scomoda, pericolosa, o con basso livello di autonomia per alcune persone, ad esempio un'elevata pendenza trasversale, l'assenza di segnalazioni tattili sugli attraversamenti pedonali, un dislivello minore di 2,5 cm ma superiore a 1 cm, un dislivello tra marciapiede e sede stradale superiore a 15 cm, ecc.
- **In autonomia:** fruizione agevole per la maggior parte delle persone, ad esempio un marciapiede 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, chiara delimitazione rispetto alla sede stradale o ciclabile, presenza di adeguati accorgimenti per non vedenti e ipovedenti.

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..

### 4.3.2 Edifici

L'analisi degli immobili di proprietà o in gestione al Comune di Monte Giberto mira a verificare le condizioni di fruibilità da parte di tutta la cittadinanza. Date le dimensioni dell'ente, il censimento si concentra sulla funzionalità dei percorsi interni ed esterni, esaminando i seguenti elementi chiave:

- **Accesso e Ingressi:** Presenza di gradini isolati o soglie rialzate all'ingresso; larghezza utile delle porte principali (che deve essere di almeno 80 cm); forza necessaria per l'apertura delle ante; presenza di sistemi di citofonia o automazione ad altezze accessibili (tra i 110 e i 130 cm).
- **Percorsi Orizzontali (Corridoi e Disimpegni):** Larghezza dei passaggi (minimo 150 cm per consentire l'inversione di marcia di una sedia a ruote, o presenza di slarghi); assenza di ostacoli sporgenti o mobili; idoneità delle pavimentazioni (piane, non sdruciolevoli e prive di fessurazioni ampie).
- **Parcheggi e aree sosta dedicate:**
  - **Dotazione e localizzazione:** Verifica della presenza di almeno un posto auto riservato ai veicoli al servizio di persone con disabilità ogni 50 posti o frazione di essi (come previsto dal D.P.R. 503/1996), posizionato nelle immediate vicinanze dell'ingresso principale dell'edificio e sul percorso più breve e privo di barriere.
  - **Dimensioni e spazi di manovra:** Controllo delle dimensioni dello stallone, che deve avere una larghezza minima di 3,20 metri (di cui 1,20 metri destinati alla striscia di unione laterale tratteggiata, necessaria per consentire l'apertura della portiera e la discesa in sicurezza della persona su sedia a ruote o l'estrazione di ausili dal bagagliaio) e una lunghezza non inferiore a 5,00 metri.
  - **Segnaletica ed elementi identificativi:** Verifica della presenza sia della segnaletica orizzontale (colorazione gialla con il simbolo internazionale dell'accessibilità) sia di quella verticale (cartello stradale di inizio sosta riservata, preferibilmente personalizzato con il numero di targa se assegnato a un dipendente dell'ente o generico per il pubblico).
  - **Raccordo con il percorso pedonale:** Analisi del collegamento tra lo stallone di sosta e il marciapiedi o l'accesso dell'edificio. Il dislivello tra il piano del parcheggio e il camminamento deve essere azzerato tramite rampe di raccordo (scivoli) con pendenza non superiore all'8% e prive di risalti verticali superiori a 5 mm.
- **Collegamenti Verticali:**
  - **Scale:** Presenza di corrimano continui su entrambi i lati, prolungati oltre il primo e l'ultimo gradino; strisce di segnalazione visiva e tattile sui gradini (contrasto cromatico sul pianerottolo e sul bordo dei gradini).
  - **Ascensori/Piattaforme elevatrici:** Dimensioni della cabina (minimo 120 cm di profondità e 80 cm di larghezza per edifici esistenti); altezza della pulsantiera

(interna ed esterna) dotata di numeri in rilievo e caratteri Braille; presenza di segnalazione sonora del piano e barriere fotoelettriche di sicurezza sulle porte.

- **Servizi Igienici Accessibili:** Verifica delle dimensioni minime dello spazio per consentire la rotazione della carrozzina; presenza e corretto posizionamento dei maniglioni di appoggio (orizzontali e verticali); idoneità dei sanitari (altezza della tazza tra i 45 e i 50 cm, lavabo di tipo sospeso senza colonna); presenza del campanello a cordicella per le emergenze, raggiungibile anche da terra.
- **Sistemi di Orientamento e Informazione:** Presenza di segnaletica chiara, a forte contrasto cromatico e posizionata ad altezza occhi; mappe tattili per non vedenti ed ipovedenti nei punti di accoglienza principali (es. atrio della Sede Comunale).

Gli edifici prioritari oggetto di questa mappatura nel territorio di Monte Giberto sono:

1. La Sede Municipale (Uffici amministrativi, anagrafe, ufficio tecnico e sala consiliare).
2. I plessi scolastici di competenza locale.
3. La casa di cura
4. Le strutture culturali e aggregative (centri sociali, sale polivalenti e spazi espositivi).
5. Il Cimitero Comunale (percorsi interni, accessibilità alle cappelle e servizi).
6. L'edificio polivalente
7. Le aree di attesa (Piano di Protezione Civile)

#### 4.4 Progettazione

La fase di progettazione non si limita a individuare l'errore o la barriera, ma definisce le strategie tecniche ed economiche per la loro risoluzione. A tal fine, viene strutturato un **Abaco delle Soluzioni Tipologiche**, ovvero un repertorio di soluzioni tecniche standardizzate ma flessibili, studiate appositamente per integrarsi con l'identità architettonica e storica del borgo di Monte Giberto.

L'Abaco organizza gli interventi secondo criteri di priorità e tipologia d'opera:

- **Interventi a basso impatto ed economici (Soluzioni Smart):** Riconfigurazione della segnaletica, spostamento di elementi di arredo urbano incongrui (pali, fioriere, cestini), installazione di strisce antidrucciolo o contrasti cromatici sui gradini, adeguamento delle altezze di citofoni e pulsantiere.
- **Interventi sulle pavimentazioni storiche:** Manutenzione e risistemazione di acciottolati o selciati mediante la creazione di percorsi facilitati (es. corsi di pietra liscia o lastre di arenaria integrate nella pavimentazione esistente) per garantire il transito confortevole di carrozzine e passeggini senza alterare il pregio estetico del centro storico.

- **Opere infrastrutturali:** Realizzazione di scivoli d'andamento stradale in corrispondenza degli attraversamenti pedonali, installazione di rampe fisse con pendenza massima dell'8%, installazione di servoscala o piattaforme elevatrici esterne/interne ove lo spazio non consenta la realizzazione di rampe.
- **Sistemi loges o percorsi tattili:** Integrazione di superfici dotate di codici informativi percepibili sotto i piedi o tramite il bastone bianco in corrispondenza dei punti di pericolo (attraversamenti, fermate del bus, ingressi degli edifici pubblici).

Ciascuna scheda dell'Abaco conterrà: la descrizione della criticità tipo, la soluzione tecnica consigliata nel rispetto del D.M. 236/89 e del D.P.R. 503/96, l'indicazione dei materiali compatibili con il contesto vincolato e una stima parametrica del costo per metro quadrato o per unità d'intervento.

Le misure di superamento delle barriere architettoniche vengono suddivise in tre tipologie:

- **misure attive**, cioè interventi finalizzati all'eliminazione di ostacoli fisici o percettivi esistenti, differenziati per livelli di priorità e suddivisi tra interventi su **spazi urbani** e interventi su **edifici** e loro pertinenze;
- **norme e indicazioni**, che intendono agevolare un approccio coordinato nelle fasi di progettazione ed esecuzione degli interventi sugli spazi collettivi;
- **misure passive**, consistenti in azioni di informazione e sensibilizzazione.

#### 4.4.1 Spazi urbani

Per ogni percorso analizzato viene proposta una tavola di dettaglio, parallela all'analogica tavola dello stato di fatto, con evidenziati i punti oggetto di intervento: le proposte di intervento sono prevalentemente relative ai punti critici segnalati in sede di rilievo dello stato di fatto, ma possono essere anche relative a interventi per migliorare la sicurezza e il comfort dei luoghi (ad es. l'inserimento di sedute per la sosta, la previsione di nuovi attraversamenti pedonali, ecc.).

La proposta di intervento non costituisce un progetto dello spazio urbano, 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 ogni tipologia di intervento si propone una stima del costo: viene elaborato l'abaco di cui sopra, suddiviso per categorie, 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. sottoservizi), dai costi di progettazione e di allestimento del cantiere, dalle variazioni dei prezzi delle materie prime, dalla forte incidenza delle lavorazioni in economia.

#### 4.4.2 Edifici

E' possibile effettuare anche una progettazione e stima dei costi sugli edifici che consiste nella creazione di un abaco di interventi standard per l'eliminazione delle barriere architettoniche sugli edifici e per la realizzazione di idonei accorgimenti per favorire l'orientamento delle persone con deficit sensoriali. Anche in questo caso si tratta di stime sommarie basate su condizioni comuni di intervento e possono presentare variazioni sensibili nei casi specifici, la cui determinazione non può prescindere da analisi di dettaglio dello stato dei luoghi che vengono demandate alle fasi progettuali degli interventi.

#### 4.4.3 Norme e indicazioni

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

Oltre all'apparato normativo, vengono prodotti dei vademecum destinati a specifiche categorie di utenti, finalizzati ad intervenire non soltanto sulle caratteristiche fisiche dei luoghi, ma anche e soprattutto sui comportamenti, la consapevolezza, le conoscenze e le abitudini di cittadini, progettisti, esecutori, amministratori, operatori di enti terzi, ecc..

#### 4.4.4 Misure passive

Alle misure di superamento vanno accompagnate idonee azioni di informazione e sensibilizzazione di progettisti, esecutori, cittadini, dipendenti comunali, amministratori, enti operanti sul territorio comunale. Tali azioni iniziano durante la redazione del PEBA, in particolare mediante il percorso di partecipazione, ma per essere efficaci e portare a risultati duraturi in termini di comportamenti e abitudini vanno intraprese e promosse su lungo periodo. È importante la promozione di strategie di comunicazione e divulgazione in tema di mobilità, fruibilità e sicurezza dei luoghi, utilizzo in autonomia degli spazi e delle attrezzature. Infine, considerata la modalità di redazione di questo PEBA, riveste particolare rilievo la diffusione on line delle informazioni acquisite.

### 4.5 Programmazione e Quadro Economico

L'ultima fase trasforma le analisi tecniche in uno strumento operativo per l'amministrazione, definendo **quanto costa** rendere accessibile il comune e **in quanto tempo** realizzare le opere.

#### 4.5.1 Criteri di Priorità

Poiché le risorse economiche di un piccolo comune sono limitate, gli interventi vengono catalogati all'interno di una matrice di priorità basata su due fattori incrociati:

1. **Gravità della barriera:** Un ostacolo che blocca totalmente il passaggio (es. gradino d'ingresso senza alternative) ha priorità massima rispetto a una pendenza leggermente superiore ai limiti di legge.
2. **Frequentazione dello spazio:** Un percorso che conduce alle scuole o al Municipio ha la precedenza rispetto a un vicolo periferico o a bassa densità abitativa.

Gli interventi verranno quindi suddivisi in tre fasce temporali:

- **Breve termine (1-2 anni):** Interventi urgenti, a basso costo o legati a servizi essenziali (es. accessibilità dell'ingresso del Municipio e stalli di sosta per disabili dedicati).
- **Medio termine (3-5 anni):** Adeguamento complessivo dei tracciati pilota del centro, rifacimento di marciapiedi e inserimento di rampe o elevatori negli edifici storici.
- **Lungo termine (6-10 anni):** Interventi strutturali complessi, riqualificazione di aree periferiche o frazioni, e interventi che richiedono varianti urbanistiche o co-finanziamenti regionali ed europei.

#### 4.5.2 Monitoraggio e Aggiornamento del Piano

Il PEBA non è uno strumento statico. La struttura informatica basata su OpenStreetMap consente all'Ufficio Tecnico di aggiornare la cartografia in tempo reale man mano che i lavori vengono eseguiti. Inoltre, ogni anno, in concomitanza con la redazione del Bilancio di Previsione e del Documento Unico di Programmazione (DUP), l'amministrazione comunale verificherà lo stato di attuazione del piano, rimodulando i fondi e programmando i lotti successivi.