



COMUNE DI  
**ALBANO SANT'ALESSANDRO**  
COMUNE DELLA PROVINCIA DI BERGAMO

# PIANO PER L'ELIMINAZIONE DELLE BARRIERE ARCHITETTONICHE

Approvato con delibera di C.C. n. 11 del 27/04/2024

## A.01 Relazione Generale

Arch. Nicola Eynard

Collaboratori:

Dr. Leris Fantini

Arch. Francesco Maria Agliardi



# Indice generale

A) INTRODUZIONE .....	2
A.1) PREMESSA .....	2
A.2) LO STRUMENTO PROGRAMMATARIO .....	2
A.3) LA PROGRAMMAZIONE URBANISTICA.....	2
A.4) IL RECUPERO DEL TERRITORIO COSTRUITO .....	3
A.5) LA NORMATIVA DI RIFERIMENTO .....	3
A.6) AREA ED ELEMENTI OGGETTO DELL'INTERVENTO .....	4
A.7) MODALITÀ DI LAVORO.....	6
B) INDAGINE CONOSCITIVA DELLA REALTÀ TERRITORIALE .....	7
B.1) PARTECIPAZIONE.....	7
B.2) CARATTERISTICHE DELLA RETE DEI PERCORSI, DEI PARCHI E DEGLI EDIFICI E SUE PRIORITÀ .....	9
C) ANALISI DEI PERCORSI, DEI PARCHI E DEGLI EDIFICI E INDIVIDUAZIONE SITUAZIONI DI DISAGIO .....	11
C.1) PERCORSI E PARCHI.....	11
C.2) EDIFICI .....	12
D) PROPOSTE DI INTERVENTO PER SUPERAMENTO DELLE BARRIERE E COSTI RELATIVI.....	14
D.1) PERCORSI E PARCHI: Definizione dei costi relativi alle categorie di interventi .....	16
D.3) EDIFICI: Definizione dei costi relativi alle categorie di interventi.....	18
E) ELABORAZIONE DEI DATI IN FORMATO GRAFICO DESCRITTIVO.....	21
F) PROGETTAZIONE DEL PROGRAMMA INFORMATICO. ....	24
G) DEFINIZIONE DELLE PRIORITA' DI INTERVENTO E DEGLI STRALCI DI ATTUAZIONE DEL PIANO. ....	29
H) FORMAZIONE .....	33
K) NOTE FINALI .....	33
K.1) IVA AGEVOLATA .....	33
K.2) OPERE DI MANUTENZIONE ORDINARIA.....	33
K.3) PROCEDIMENTO DI ADOZIONE/APPROVAZIONE.....	33
J) CONCLUSIONI.....	35

## **A) INTRODUZIONE**

### **A.1) PREMESSA**

Le necessità delle persone anziane e delle persone con disabilità, persone convenzionalmente definite “utenza debole”, così come di altri soggetti quali per esempio i bambini (e i loro genitori), sono esigenze ormai dibattute da tempo. L’invecchiamento della popolazione, inoltre, induce le istituzioni, le imprese e il mondo economico a ridefinire i servizi e l’approccio metodologico per avere risposte concrete ed efficienti a questo fenomeno. Globalmente occorre, dunque, compiere una scelta filosofica fondamentale: assumere come orientamento essenziale relativo alla scelta e all’applicazione di qualsiasi intervento, disposizione o direttiva che interessi l’ambiente costruito, l’obiettivo di fornire prioritariamente l’autonomia dell’individuo. Questa scelta appare oggi fondamentale per poter rendere le nostre città accoglienti e fruibili. Investire con coerenza sull’autonomia delle persone anziane e persone con disabilità significa operare scelte di carattere economico di portata maggiormente rilevante di quanto un approccio semplicistico possa lasciare supporre, oltre agli intuibili risvolti positivi in campo etico e in campo delle politiche sociali che tali scelte possono generare.

### **A.2) LO STRUMENTO PROGRAMMATARIO**

I nostri centri urbani sono generalmente “scomodi” e “ostili” e alienanti per coloro che fanno parte delle cosiddette “categorie deboli” (anziani, incidentati, cardiopatici, artrosici, obesi, bambini piccoli, ecc.).

A questi cittadini “deboli”, che rappresentano circa il 20% della popolazione ma che sono destinati ad aumentare, dobbiamo associare anche l’intorno relazionale che ruota, vive e modifica le proprie esigenze in funzione della persona svantaggiata (familiari, care-giver), esprimendo nuovi bisogni che devono essere portati all’attenzione degli organi istituzionali.

Dunque, per i motivi sopracitati, è ormai diffusa la convinzione che occorra nel tempo intervenire in modo da elevare le qualità del territorio costruito, rendendo “accessibile” e fruibile dalla popolazione nel suo insieme tutta la città.

Pertanto è necessario che l’Amministrazione assuma e faccia proprio, attraverso le proprie competenze, il concetto di “ACCESSIBILITÀ” come condizione necessaria al raggiungimento del requisito di “CITTÀ INCLUSIVA”. Tale obiettivo non si presenta attualmente né semplice né perseguibile in tempi brevi: occorre l’utilizzo di programmi gradualmente di intervento da effettuare sul territorio, individuando le priorità e le relative fonti di finanziamento che in questi tempi sono sempre più scarse.

### **A.3) LA PROGRAMMAZIONE URBANISTICA**

La mobilità per l’utenza considerata in questo ambito non può risolversi solo nel settore del trasporto inteso come unico elemento del sistema “mobilità/autonomia” ma deve contestualizzarsi nelle scelte che qualificano lo sviluppo del territorio, a partire dai Piani di Governo del Territorio e da quelli attuativi che determinano gli insediamenti produttivi, abitativi e socio-relazionali in genere, nonché la rete pedonale di collegamento.

Le barriere mobili e architettoniche costituiscono semplicemente il vertice “tecnico-progettuale” di una piramide di disagio sociale che tenta di porsi come primo obiettivo (anche Costituzionale) quello di godere delle pari opportunità.

Le pari opportunità si garantiscono migliorando l’autonomia dell’utente “disabile” e/o dell’utente debole/fragile della città, offrendo più opzioni di scelta.

Quindi, oggi si ha bisogno di definire nuove linee di approccio al tema "barriere architettoniche" e la prima cosa da farsi è definire la consistenza e la richiesta prestazionale di "ACCESSIBILITÀ" e "FRUIBILITÀ", indifferentemente sia dal contesto architettonico ed urbanistico, che dalla tipologia della menomazione del cittadino con disabilità.

Quindi il concetto di accessibilità deve riassumere un coacervo di requisiti che non siano solo espressione di quelli tecnico-architettonici, ma debbono includere requisiti confacenti ad aspetti altrettanto importanti come quelli psicologici, fisico-sensoriali, del comfort ambientale, della privacy individuale ecc....

L'esperienza, soprattutto italiana, ha dimostrato infatti che solo interventi predeterminati da un piano preciso e globale, possono garantire un buon rapporto costi/benefici, contrariamente alla consueta politica di adeguamento parziale applicata solitamente, dove l'emergenza è la motivazione principale e gli interventi a macchie di leopardo sono il risultato: in questo modo non si garantisce un adeguato coordinamento degli interventi per l'adeguamento di percorsi, ma solo costi maggiori e minori benefici.

Gli strumenti oggi disponibili nel settore della programmazione urbana sono essenzialmente due:

- Il primo di tipo culturale inerente la preparazione professionale dei progettisti con un rimando particolare all'aggiornamento dei professionisti e dei tecnici preposti al progetto e al controllo che operano nel settore sia urbanistico che edilizio.
- Il secondo si riferisce alla metodologia di pianificazione da applicare durante il recupero del territorio costruito.

#### **A.4) IL RECUPERO DEL TERRITORIO COSTRUITO**

L'accessibilità urbana deve essere intesa come la fruizione agevole, in condizioni di adeguata sicurezza ed autonomia, dei luoghi, dei servizi e delle attrezzature della città, anche da parte di cittadini in condizioni di svantaggio, dovute a ridotte o impedito capacità motorie o sensoriali.

Diventa poco efficace intervenire sul territorio, come avviene attualmente, se le azioni sono sporadiche e non organizzate con un piano di interventi.

Un piano di abbattimento delle barriere architettoniche è definibile come strumento di programmazione degli interventi per l'ottenimento e la progettazione dell'accessibilità e della visitabilità anche del patrimonio edilizio e urbanistico legato alla mobilità, superando le attuali rigidità infrastrutturali che vincolano in modo significativo l'estensione dell'offerta di mobilità anche alla popolazione con disabilità; peraltro previsto *in primis* dalle leggi 41/86 e 104/92.

Durante la fase di progettazione del piano è stato favorito lo strumento informatico quale strumento più idoneo per la catalogazione e la gestione dei dati in forma dinamica.

Nella stesura del piano è stata prestata particolare attenzione alle condizioni di sicurezza, alla fruibilità del servizio, al comfort ambientale, all'informazione per favorire l'orientamento e l'autonomia, all'eliminazione delle barriere architettoniche.

#### **A.5) LA NORMATIVA DI RIFERIMENTO**

L'analisi dell'evoluzione legislativa in materia di progettazione accessibile conduce ai primi anni 1970, ma se si riduce l'ambito di interesse al PEBA, è sufficiente ricorrere alla Legge 28/02/1986 n.41, che all'art. 32 stabilisce l'obbligo per le amministrazioni pubbliche di adottare piani di eliminazione delle barriere architettoniche.

Qualche anno dopo, con la Legge 05/02/1992, n.104, viene ribadito l'obbligo di redigere PEBA da parte dei Comuni, che sono tenuti ad integrarlo con studi relativi agli spazi urbani e previsione di percorsi

pedonali accessibili, ponendo l'attenzione anche alla presenza di ostacoli - come la segnaletica - per la circolazione delle persone.

Va subito chiarito che non è possibile prescindere dall'evoluzione normativa che durante gli anni 1980-1990 ha visto la costituzione di un quadro legislativo piuttosto articolato in riferimento all'integrazione delle persone con disabilità a livello sociale, all'abbattimento delle barriere architettoniche ed alla progettazione accessibile, giungendo con il 1996 (D.P.R. 24/07/1996, n.503) all'uniformazione del riferimento normativo tecnico per gli edifici privati e pubblici, chiarendo finalmente situazione di confusione legislativa.

Ultima, ma non meno importante, è la Legge 3 marzo 2009, n. 18 in cui il Parlamento ha autorizzato la **ratifica della Convenzione delle Nazioni Unite sui diritti delle persone con disabilità** e del relativo protocollo opzionale sottoscritto dall'Italia il 30 marzo 2007.

A livello regionale il riferimento normativo fondamentale è la Legge n. 6 del 20/02/1989 – Norme sull'eliminazione delle barriere architettoniche (e relative Prescrizioni Tecniche di Attuazione emanate contestualmente), la quale costituisce il principale riferimento prestazionale adottato nel presente lavoro di analisi e proposta progettuale, insieme al D.M. 236 del 14/06/1989.

## **A.6) AREA ED ELEMENTI OGGETTO DELL'INTERVENTO**

In accordo con l'Ufficio Tecnico non è stato considerato l'intero territorio di Albano San Alessandro e l'intero patrimonio di edifici, parchi e strade di proprietà comunale, ma è stata operata una selezione ragionata degli elementi e dei luoghi ove sperimentare il Piano dell'Accessibilità Urbana.

Gli elementi oggetti di intervento e il loro rapporto con il territorio comunale di Albano sono rappresentati ed evidenziati nella Tavola 1.

### Edifici Comunali

Tra gli edifici di proprietà comunale e gestiti direttamente dal Comune, su indicazione dell'Ufficio Tecnico ne sono stati selezionati 11 (la quasi totalità), escludendo solo il magazzino comunale, non aperto al pubblico e nel quale non è previsto che possa dover accedere una persona con disabilità. Nell'elenco figurano tutte le scuole pubbliche di competenza dell'Ufficio Tecnico, i principali edifici di carattere sociale, sportivo e culturale, il Municipio e il cimitero.

Gli edifici analizzati e riportati con differenti colori a seconda della funzione nella Tav. 1, sono:

Biblioteca	piazza Caduti per la Patria 4
Casa delle Associazioni	via Roma 2
Centro Anziani e ricreativo	Via Moro 1/a
Cimitero Comunale	via Tonale
Impianto sportivo	via Don Canini
Locali associazioni Palasù	via San Giovanni Bosco 11
Ludoteca	via La Marmora
Polo scolastico	via Dante Alighieri 13/a
Scuola Primaria	via Dante Alighieri 11
Scuola secondaria 1° grado	via Dante Alighieri 13
Sede Municipale	piazza Caduti per la Patria 2

### Strade e piazze

Per quanto riguarda il tessuto stradale si è scelto di considerare le strade più importanti del centro storico e le principali vie e piazze della zona centrale dell'abitato, con particolare attenzione ad

individuare un'area omogenea di percorsi collegati tra loro. Inoltre, le vie considerate sono quelle più frequentate dal traffico pedonale e dove si concentrano le principali funzioni pubbliche e di interesse pubblico, comprese quelle non ospitate in edifici di proprietà comunale. In totale sono state rilevate 29 tra strade e piazze.

Le strade e piazze sono le seguenti:

Alpino, piazza del Battisti, via Brasi, via Caduti per la Patria, piazza Cavour, via Colombo, via Conti Albani, via Dante Alighieri, via Don Canini, via Don Schiavi, via Donatore, piazza del Ferraris, via Fontanile, via Garibaldi, via IV Novembre, via	La Marmora, via Locatelli, via Marconi, via Martiri delle Foibe, via Moro, via Papa Giovanni XXIII, via Roma, via San Francesco, via San Giovanni Bosco, via Santi Cornelio e Cipriano, via Santuario, via Spallanzani, via Tonale, via Vittorio Emanuele, via
---	---

### Parchi e giardini

Sono stati selezionati i principali spazi verdi che l'Ufficio Tecnico ci ha segnalato in base alla loro frequentazione e centralità nell'ambito dell'abitato di Bagnatica e del Cassinone.

Si tratta dei seguenti Parchi, evidenziati nelle Tavole 1 e 2:

Cornelio e Cipriano	via Cornelio e Cipriano
Ferraris	via Ferraris
Fontanile	via del Fontanile
La Marmora	via La Marmora
Martiri delle Foibe	via Martiri delle Foibe
Oasi urbana Asca	via delle Rose

## **A.7) MODALITÀ DI LAVORO**

Durante la fase di progettazione del piano l'attenzione si è concentrata in primis verso l'informatica quale modalità più idonea per la catalogazione e la gestione dei dati in forma dinamica. In particolare, abbiamo avuto occasione di sperimentare nella fase di rilievo un applicativo del data base File Maker Pro.

La realizzazione del Piano si è svolta attraverso una ordinata e progressiva successione di fasi operative secondo la seguente modalità:

- Indagine conoscitiva della realtà territoriale;
- Analisi di vie, piazze, parchi ed edifici, evidenziando le situazioni di disagio e le criticità;
- Proposte orientate all'eliminazione delle barriere e al miglioramento del comfort ambientale;
- Elaborazione dei dati in formato grafico e descrittivo;
- Verifica e simulazione teorica del grado di accessibilità conseguibile in relazione agli stralci ipotizzati;
- Stesura della relazione finale per l'approvazione del P.E.B.A.;
- Formazione dei tecnici preposti all'uso e all'aggiornamento del software che gestisce il P.E.B.A..

## **B) INDAGINE CONOSCITIVA DELLA REALTÀ TERRITORIALE**

### **B.1) PARTECIPAZIONE**

In tutte le fasi di analisi, rilevazione e programmazione del PEBA, la partecipazione dovrebbe essere utilizzata come strumento di indagine, concertazione e promozione della cultura dell'accessibilità in riferimento alla Convenzione ONU sul diritto alle Persone con disabilità adottata il 13.12.2006 e ratificata dall'Italia con la legge 3 marzo 2009 n. 18.

Riteniamo fondamentale, all'inizio dell'attività, conoscere i bisogni, gli stili le abitudini e i desiderata delle persone più fragili, perché è su queste che è rivolta la nostra attenzione, consci che nel campo dell'accessibilità e del benessere ambientale, questi utenti rappresentano la punta dell'iceberg di un disagio ben più diffuso.

D'altronde, è importante comprendere che nel variegato mondo della disabilità esistono molteplici differenze e la diversità diventa una risorsa per tutti. Quindi, il confronto accresce in ognuno la conoscenza dell'altro e l'estensore del Piano dell'Accessibilità altro non è che il mediatore.

Infine, notiamo che i costi sociali, economici, ambientali e istituzionali dei processi decisionali classici sono maggiori, complessivamente, rispetto a quelli dei processi decisionali inclusivi o partecipati.

Quindi la partecipazione diventa la "condicio sine qua non" per affrontare nel modo corretto un Piano dell'Accessibilità Urbana.

"Niente su di noi senza di noi" è lo slogan che le associazioni appartenenti al mondo delle disabilità hanno adottato dopo la Conferenza Europea di Madrid del 2006.

In ragione di ciò l'Ufficio Tecnico ha promosso le seguenti occasioni di informazione sul PEBA e di confronto con associazioni e cittadini:

- Incontro pubblico, svoltosi il **13 novembre 2023** presso la sede municipale. All'incontro, organizzato dall'Ufficio Tecnico e coordinato dalla responsabile dell'Ufficio Servizi sociali, sono state invitate le Associazioni attive sul territorio. Durante l'incontro è stato presentato il programma di lavoro e le sue finalità, sono state condivise le scelte sugli elementi (strade, parchi, edifici) da considerare nel Piano e sono state raccolte le aspettative e diversi suggerimenti e segnalazioni da parte dei cittadini presenti.
- Incontro svoltosi il **14 dicembre 2023** con la Presidente dell'Associazione La Formica, attiva sul territorio dal 2000, si occupa di volontariato a sostegno delle persone più fragili.
- Incontro pubblico svoltosi il **14 dicembre 2023** con famiglie di bambini e ragazzi con disabilità presso la sede municipale, coordinato dalla responsabile dell'Ufficio Servizi sociali, alla presenza del Sindaco e dell'Assessore all'urbanistica. Durante l'incontro è stato presentato il programma di lavoro e le sue finalità e sono state raccolte le aspettative e diversi suggerimenti e segnalazioni da parte dei cittadini presenti.
- Incontro svoltosi il **21 dicembre 2023** con il Signor B.B., padre di un ragazzo con disabilità ed autori, insieme ad altri volontari, di una ricognizione sulle barriere architettoniche presenti nel territorio comunale risalente ai primi anni 2000.
- Passeggiata urbana svoltasi il **18 gennaio 2024** con il Signor B.B. attraverso le vie del centro di Albano, a partire dalla piazza Caduti per la Patria, con ingresso alla biblioteca comunale.

Lungo il percorso abbiamo incontrato diversi cittadini anziani e abbiamo potuto scambiare osservazioni sull'accessibilità e la presenza di difficoltà nel muoversi lungo i percorsi pedonali.

## SINTESI DELLE PRINCIPALI CONSIDERAZIONI EMERSE DURANTE GLI INCONTRI SOPRA CITATI

Sintetizzando emergono i seguenti temi:

1. Riguardo agli **edifici** le uniche segnalazioni, che sono in realtà delle richieste di verifica di alcuni requisiti, riguardano il Centro Ricreativo anziani di via Aldo Moro (larghezza porta ascensore, uscite emergenza, dotazione servizi igienici). Mi è stata fatta notare la soglia di accesso alla Biblioteca dalla piazza.
2. Riguardo ai **percorsi pedonali** le segnalazioni sono invece numerose.
  - Molte riguardano l'eccessiva pendenza degli scivoli di raccordo con passi carrabili o attraversamenti stradali. In particolare: in via Moro (nei pressi del centro ricreativo anziani), in via Roma (davanti all'ingresso della Casa delle associazioni); in via Cavour, in via Vittorio Emanuele (ponte sul torrente Zerra).
  - Anche la pendenza trasversale dei percorsi è segnalata come problema, in alcuni punti di via Vittorio Emanuele.
  - Alcune pavimentazioni sono segnalate per la loro scivolosità in caso di gelo: la piazza Caduti per la Patria (davanti al Municipio), nei tratti di percorsi in pendenza del Parco La Marmora, sulla passerella pedonale sul torrente Zerra.
  - Vengono segnalati alcuni punti pericolosi per i pedoni, specie quelli con fragilità. In particolare l'attraversamento stradale lungo via Tonale di fronte al Cimitero; l'incrocio tra via Cavour e via Battisti; in generale l'eccessiva velocità delle auto che percorrono via Cavour.
  - Alcune strade del centro storico, in particolare la via Don Schiavi, sono considerate pericolose in alcuni orari della giornata quando il traffico pedonale è più intenso (orario di uscita ed entrata nelle scuole) per la convivenza con i veicoli a motore.
  - Si segnalano poi alcuni problemi relativi allo stato di manutenzione dei marciapiedi, che in alcuni casi, creano difficoltà di deambulazione (vedi angolo via IV Novembre-via Papa Giovanni XXIII).
  - Alcune segnalazioni riguardano ambiti non di stretta competenza dell'Amministrazione comunale, ma sulla quale potrebbe essere svolta un'opera di sensibilizzazione nei confronti dell'Ente preposto. Ci si riferisce in particolare all'attenzione, sollecitata da più parti, per il sagrato della chiesa parrocchiale, che da via Don Schiavi non è raggiungibile se non superando un gradino.
3. Dagli incontri pubblici sono emersi elementi positivi relativi all'**inclusione** delle persone più fragili all'interno della comunità e dei servizi che offre alla cittadinanza. E' stato segnalato in particolare il buon livello di assistenza scolastica nelle scuole primaria e secondaria di primo grado, grazie all'ottima collaborazione tra Assistente Sociale - Servizio Disabilità del Comune e Dirigente scolastico - Team docenti.  
Esiste poi un progetto, chiamato Wannaby, rivolto agli adolescenti (14-24 anni) con disabilità. E' stato infine sottolineato che il complesso degli impianti sportivi è frequentato saltuariamente per attività ludico-sportive dall'Associazione Omero di Bergamo.
4. Infine è stata posta all'attenzione sull'opportunità di considerare gli ambienti degli edifici scolastici dal punto di vista del comfort ambientale e delle possibilità di migliorare l'orientamento all'interno degli spazi. Considerando in particolare le difficoltà degli alunni con problemi di autismo o altre disabilità cognitive, si è suggerito di lavorare sulle luci, i colori e una segnaletica informativa che utilizzi immagini chiare e semplici secondo i principi della realtà aumentativa.

## B.2) CARATTERISTICHE DELLA RETE DEI PERCORSI, DEI PARCHI E DEGLI EDIFICI E SUE PRIORITÀ

Quando si affronta la problematica dell'abbattimento delle barriere a livello urbano, diventa assolutamente indispensabile conoscere la realtà sociale, produttiva e progettuale del territorio in esame.

Occorre conoscere l'utenza interessata, le principali direttrici della mobilità, i luoghi di interesse pubblico le sue primarie necessità, i luoghi d'interesse commerciale, amministrativo, ricreativo e sociale, lo stato di manutenzione, l'intensità del traffico pedonale, ecc., che costituiscono successivamente elementi di priorità diretta o differita nella scelta e nella riqualificazione dei percorsi urbani protetti.

I dati relativi a ciascuna scheda sono visibili all'interno di ogni fascicolo dedicato ai diversi elementi di indagine (percorsi, parchi, edifici).

Sulla base dell'analisi della frequentazione di ogni luogo, della concentrazione di funzioni, della presenza di servizi pubblici e/o di interesse pubblico, dello stato di manutenzione, della necessità di interventi significativi per l'accessibilità, abbiamo attribuito un valore a ciascuna via, piazza, parco ed edificio.

Le tabelle seguenti indicano, in ordine di importanza dal valore più alto al più basso, i luoghi di analisi, distinti in edifici (tab. A), parchi (tab. B) e vie, piazze (tab. C) e il relativo grado di priorità.

<b>TABELLA A</b>		
<b>nome edificio</b>	<b>Indirizzo</b>	<b>PRIORITA' FINALE</b>
Scuola Primaria	via Dante Alighieri 11	9450
Scuola secondaria 1° grado	via Dante Alighieri 13	5000
Impianto sportivo	via Don Canini	4800
Sede Municipale	piazza Caduti per la Patria 2	4750
Casa delle Associazioni	via Roma 2	3400
Centro Anziani e ricreativo	Via Moro 1/a	3250
Biblioteca	piazza Caduti per la Patria 4	3200
Polo scolastico	via Dante Alighieri 13/a	2275
Locali associazioni Palasù	via San Giovanni Bosco 11	2220
Cimitero Comunale	via Tonale	1480
Ludoteca	via La Marmora	1440

<b>Tabella B</b>		
<b>Parco</b>	<b>Indirizzo</b>	<b>PRIORITA' FINALE</b>
AV Oasi urbana Asca	via delle Rose	1935360
AV La Marmora	via La Marmora	568480
AV Martiri delle Foibe	via Martiri delle Foibe	537600
AV Cornelio e Cipriano	via Cornelio e Cipriano	537600
AV Ferraris	via Ferraris	322560
AV Fontanile	via del Fontanile	276480

<b>Tabella C</b>	
<b>Percorso</b>	<b>PRIORITA' FINALE</b>
Tonale, via	52483200
Santuario, via	27720000
Cavour, via	21960960
Don Schiavi, via	18295200
San Francesco, via	13777920
Conti Albani, via	8886240
Caduti per la Patria, piazza	7436000
Moro, via	6899200
Locatelli, via	6336000
Garibaldi, via	5990400
Dante Alighieri, via	5491200
Roma, via	5054400
Papa Giovanni XXIII, via	4992000
Don Canini, via	2864160
San Giovanni Bosco, via	2764800
Donatore, piazza del	2592000
Alpino, piazza del	2156000
Vittorio Emanuele, via	1971200
Colombo, via	1843200
IV Novembre, via	1331200
La Marmora, via	1310720
Santi Cornelio e Cipriano, via	716800
Battisti, via	576000
Martiri delle Foibe, via	573440
Ferraris, via	430080
Brasi, via	414720
Fontanile, via	358400
Marconi, via	307200
Spallanzani, via	163840

## **C) ANALISI DEI PERCORSI, DEI PARCHI E DEGLI EDIFICI E INDIVIDUAZIONE SITUAZIONI DI DISAGIO**

### **C.1) PERCORSI E PARCHI**

Nell'area interessata si è intervenuti con una fase di rilievo della viabilità pedonale mediante un minuzioso censimento delle barriere architettoniche individuate sul territorio (dislivelli costituiti da gradini, cordoli, passi carrai, pendenze eccessive, ecc. pavimentazioni sconnesse, deformate, sdruciolevoli, dissesti di elementi prefabbricati, passaggi insufficienti dovuti a soste di veicoli, supporti di segnalazione, dissuasori, fioriere, contenitori dei rifiuti, espositori, ecc. attraversamenti pedonali non protetti, avvisatori ottici e acustici, parcheggi ecc.).

Il censimento effettuato ha permesso di individuare l'esistenza di "ostacoli" per le persone a mobilità ridotta o impedita, presenti sulla viabilità pedonale, evidenziandone gli aspetti quantitativi e qualitativi al fine di proporre, nella fase successiva, gli interventi di graduale eliminazione o adeguamento.

Il rilievo ha però messo in evidenza anche delle mancanze, delle assenze: di marciapiedi e/o percorsi protetti per i pedoni, di indizi e segnali che aiutino nell'orientamento le persone con difficoltà di tipo sensoriale (visiva soprattutto), di ausili per la sosta e il riposo (panchine, pensiline), di attrezzature e giochi (nei parchi) che favoriscano l'inclusione.

I sopralluoghi sono stati effettuati con gli appropriati strumenti e hanno riguardato una vasta gamma di situazioni che, illustrate su mappe topografiche, consentono una lettura complessiva della realtà.

L'analisi sullo stato della viabilità pedonale esterna ha preso in considerazione la totalità degli elementi critici presenti che, nell'elenco sottostante, vengono riportati per tipologie o macro-ambiti in ordine di ricorrenza.

Gli esiti delle analisi e dei rilievi sono raccolti in una serie fascicoli (uno per ogni strada, piazza e parco) denominati "urbano" e numerati da U.01 a U.31. e da P.01 a P.06

#### **1. ATTRAVERSAMENTI E COLLEGAMENTI ORIZZONTALI**

- Assenza di strisce zebra
- Assenza di attraversamento pedonale a raso
- Assenza di attraversamento pedonale rialzato.
- Assenza di strisce zebra per attraversamento pedonale
- Assenza di percorso accessibile (sottodimensionato)
- Assenza di percorso in rilevato
- Assenza di percorso a raso
- Assenza di protezione percorso pedonale
- Attraversamento pedonale inadeguato per eccessiva lunghezza
- Ostacoli puntuali presenti lungo i percorsi
- Inadeguatezza impianto semaforico esistente
- Presenza di sconnesioni, buche isolate, deformazioni della pavimentazione esistente, assenza di porzioni di essa

#### **2. ATTREZZATURE E ARREDO URBANO**

- Assenza di pensilina a protezione aree di sosta (fermata autobus)
- Servizio igienico riservato

- Assenza di panca per la seduta o seduta inadeguata
- Seduta senza braccioli
- Assenza di giochi per bambini fruibili e inclusivi

### 3. SEGNALETICA E ORIENTAMENTO

- Assenza di segnalazione tattile per non vedenti in prossimità di attraversamento pedonale.
- Assenza di segnalazione tattilo-plantare per l'intercettazione di pubblici servizi
- Assenza di segnalazione tattilo-plantare per interrompere il percorso tattile (Arresto pericolo)
- Segnaletica informativa non visibile

### 4. DISLIVELLI

- Dislivello causato da gradino max 2,5 cm
- Dislivello causato da gradino di 2/30 cm
- Scivolo con pendenza eccessiva
- Passo carraio inadeguato
- Percorso in pendenza privo di corrimano

### 5. PARCHEGGI

- Scarsa o inesistente dotazione di parcheggi riservati ai disabili. (Parcheggio a pettine ortogonale o in linea al percorso pedonale)
- Parcheggio riservato sprovvisto di segnaletica orizzontale
- Parcheggio riservato sprovvisto di segnaletica su supporto verticale
- Parcheggio riservato a spina di pesce rispetto al percorso pedonale di area inadeguata (Dimensioni inferiori a mt 5x3,20)

## C.2) EDIFICI

L'analisi effettuata sui principali edifici di proprietà e gestione comunale della città ha riportato ed evidenziato le criticità nell'accessibilità al servizio: i sopralluoghi sono stati condotti concentrandosi sul come raggiungere l'edificio, come accedervi, come fruire gli spazi interni (distribuzione orizzontale e collegamenti verticali) e la possibilità di accedere e fruire dei servizi offerti dall'edificio, in particolare i servizi igienici.

Sono stati considerati anche altri aspetti, quali la possibilità di orientarsi all'interno degli edifici, l'utilizzo dei serramenti e dei terminali degli impianti e la loro manovrabilità, le vie di fuga e il loro grado di accessibilità.

I rilievi sono stati effettuati con gli appropriati strumenti e hanno riguardato una vasta gamma di situazioni che, illustrate su planimetrie, permettono una lettura completa. Nell'elenco sottostante, vengono riportati gli elementi critici divisi per tipologie o macro-ambiti in ordine di ricorrenza.

Gli esiti delle analisi e dei rilievi sono raccolti in una serie fascicoli (uno per ogni edificio) denominati "edifici" e numerati da E.01 a E.11.

#### 1. COLLEGAMENTI VERTICALI

Corrimano: assenza/inadeguatezza

Assenza di rampa di collegamento

Montascale o piattaforma elevatrice: assenza

Spazio calmo: assenza/inadeguatezza

## **2.SEGNALETICA E ORIENTAMENTO**

Assenza segnalazioni tattilo-plantari a pavimento per scale

Segnaletica a pavimento: assenza

Assenza di segnaletica informativa di orientamento

Assenza di segnaletica informativa tattile

## **3.ARREDO E PROTEZIONI**

Bancone sportello pubblico inadeguato

Protezione spigoli vivi inadeguata

Assenza parapetti o transennature

Assenza di panca

## **4.INGRESSI E DISTRIBUZIONE ORIZZONTALE**

Soglie inadeguate e discontinuità pavimentazione

Assenza di zerbino incassato

Serramento interno inadeguato

Maniglia inadeguata

## **5.SERVIZI IGIENICI**

Vaso wc: inadeguato

Maniglioni: assenza – Maniglioni inadeguati

Pulsante sciacquone inadeguato

## **D) PROPOSTE DI INTERVENTO PER SUPERAMENTO DELLE BARRIERE E COSTI RELATIVI**

Le proposte sono state definite attraverso codici numerici riportati sul percorso in cartografia digitalizzata; una legenda descrive mediante brevi relazioni e disegni illustrativi ogni luogo interessato e il singolo intervento da compiersi.

Le soluzioni fornite sono state il frutto di un insieme di valutazioni relative alla funzionalità dei percorsi, al grado di attuabilità concreta, alle caratteristiche del mezzo o dei mezzi di trasporto individuati, alla compatibilità degli interventi con l'ambiente circostante e alle esigenze dell'utenza. Non tralasciando mai quelle che sono le scarse disponibilità economiche di questi ultimi anni, sono stati proposti i diversi livelli di priorità a cui gli interventi saranno nel futuro soggetti.

Anche le proposte di intervento e i relativi costi sono contenuti all'interno dei fascicoli (uno per ogni strada/piazza, parco, edificio) denominati "urbano", "parchi" ed "edifici" citati nel capitolo C).

Alcune note sulle scelte che presiedono alle indicazioni sulle proposte di intervento.

1 - Tra le barriere architettoniche si considera anche **"la mancanza di accorgimenti e segnalazioni che permettono l'orientamento e la riconoscibilità dei luoghi e delle fonti di pericolo per chiunque e in particolare per i non vedenti, per gli ipovedenti e per i sordi"** (D.P.R. 503/1996). Si è sancito in questa norma l'obbligo di eliminare quelle specifiche barriere architettoniche che sono conosciute con il nome di "barriere percettive", definendone chiaramente il concetto.

Va sottolineato che gli interventi per eliminare le barriere percettive sono di gran lunga i meno adottati, sia perché le relative norme sono meno conosciute, sia perché sono meno note le soluzioni concretamente idonee ad eliminarle, sia infine per la barriera culturale consistente nell'errore diffuso purtroppo non solo nell'opinione pubblica, ma anche fra i giornalisti e i tecnici, di identificare i "disabili" con le persone su sedia a ruote.

E' vero che le barriere fisiche sono quelle maggiormente evidenti e facili da capire, mentre, a ben guardare, ci si accorge che per **non vedenti ed ipovedenti** manca qualunque accorgimento se non la pulsantiera a rilievo nell'ascensore, cosa del tutto inutile se il cieco non è posto in grado di raggiungerlo da solo per la presenza di guide naturali o con le apposite piste tattili.

Tuttavia in certi casi l'ambiente nel quale una persona con disabilità visiva si deve muovere può essere così ostile da rendere praticamente inutili le sue capacità di orientamento e gli eventuali ausili primari che possa utilizzare.

Pur senza pretendere l'utopistica trasformazione dei centri urbani già esistenti in città a misura di soggetto con handicap, deve essere almeno lecito chiedere con estrema forza che vengano applicate le norme esistenti in tema di pedonalità urbana e vengano prontamente introdotti quei nuovi accorgimenti previsti dalla normativa specifica concernente l'eliminazione delle barriere percettive; tali interventi, fra l'altro, se eseguiti nel corso di lavori di costruzione o di rifacimento, richiedono costi spesso poco rilevanti e comunque presentano un'utilità estesa a tutta la collettività.

E' pacifico che gli indicatori tattili sul piano di calpestio vanno installati con moderazione ed esclusivamente lì dove siano ritenuti necessari. Non lo sono sicuramente dove siano presenti delle efficaci guide naturali, sulle quali ciechi ed ipovedenti possano basarsi per ricevere le informazioni ambientali necessarie ad orientarsi.

Per "guida naturale" si intende comunemente una particolare conformazione dei luoghi, tale da consentire al disabile visivo di orientarsi e di proseguire la sua marcia senza bisogno di altre indicazioni, anche in luoghi da lui non abitualmente frequentati.

Un classico esempio può essere rappresentato da un marciapiede che sia fiancheggiato dal muro continuo di un edificio, che non presenti rientranze o sporgenze notevoli e che non sia interrotto da ostacoli fissi o pericoli. In una tale situazione un cieco cammina basandosi anche sugli indizi acustici come quelli rappresentati dall'eco del muro e dal rumore del traffico parallelo, se presente, o su altri

indizi.

Il bastone bianco viene usato durante la marcia con movimento pendolare per sondare la presenza di eventuali ostacoli, per percepire il suolo antistante, oltre che come segnale sociale. Anche un muretto basso, il cordolo di una aiuola o una piccola siepe possono costituire una guida naturale, ma in questo caso la loro presenza può essere avvertita soltanto per mezzo del bastone, in quanto acusticamente è difficilmente rilevabile.

Non tutti considerano una guida naturale, ad esempio, la linea di confine fra pietra liscia e sampietrini o fra cemento e terra battuta, come anche eventuali tratti di pavimentazione differenziata, quale una zona di cubetti di porfido rispetto all'intorno asfaltato, dato che vi sono migliaia di situazioni del genere non preordinate e del tutto accidentali che non portano il cieco da nessuna parte utile; inoltre tali situazioni mancano del requisito essenziale della univocità dell'informazione, indispensabile affinché il disabile visivo vi si affidi con consapevole fiducia.

Ragion per cui, abbiamo scelto di utilizzare le guide tattilo-plantari là dove spazi eccessivamente grandi non facilitano l'orientamento e dove è necessario segnalare un servizio importante o una situazione di pericolo.

Riteniamo inoltre che anche all'interno degli edifici, specie quelli di grande dimensione, le pavimentazioni tattilo-plantare possano e debbano essere inserite, in particolare in corrispondenza delle scale.

Rimane comunque il principio generale che gli interventi a favore delle persone non vedenti vanno sempre concordate con loro e le associazioni che li rappresentano.

**2 - Il raccordo fra salti di quota** riveste un'importanza fondamentale in funzione dell'autonomia delle persone che utilizzano carrozzine o girelli per muoversi. Le pendenze che abbiamo scelto di adottare sono quelle massime previste dalla normativa regionale (L.R. 6/89): dal 12 al 5% a seconda del dislivello da superare e della lunghezza necessaria. Riguardo alla larghezza il nostro suggerimento è quello di utilizzare l'intera larghezza del marciapiede e di scendere a 90 cm minimo solo laddove non si possa fare altrimenti.

Le tipologie di manufatti che abbiamo adottato a seconda della situazione, riguardano: gli scivoli semplici, generalmente posti al termine e all'inizio dei percorsi, gli scivoli con doppia rampa, particolarmente adatti per raccordare un marciapiede con un attraversamento posto ortogonale, gli scivoli ad angolo, dove sull'angolo (per esempio di un edificio) si crea una piazzola di attesa, utile per sostare in attesa dell'attraversamento.

Riteniamo che, l'uso di un battiruota o di un corrimano, siano le condizioni necessarie quando lo sviluppo dello scivolo diventa una vera e propria rampa con uno sviluppo di oltre 3 m. I materiali che compongono gli scivoli dovrebbero avere un basso coefficiente di sdruciolevolezza. Per ottenere il massimo della sicurezza per il pedone non vedente, occorre rendere il piano inclinato percepibile tattilmente con il bastone; in caso contrario la persona non vedente rischia di proseguire il percorso senza rendersi conto (con il 5%) di essere in mezzo ad una strada.

**3 - Le pavimentazioni** dei percorsi pedonali poco accessibili sono un tema molto sentito dai cittadini, soprattutto dalla popolazione più anziana. Ne abbiamo riscontrato una buona casistica durante le rilevazioni in tutte le strade oggetto d'indagine e un complessivo sufficiente livello di manutenzione. Abbiamo segnalato solo i casi in cui sono presenti vistose sconessioni della pavimentazione tali da rendere difficoltoso il passaggio o pericoloso per persone che camminano con difficoltà. In realtà ci sono diversi altri tratti di marciapiedi e di percorsi pedonali in genere che necessiterebbero di interventi di rifacimento, ma non li segnaliamo in sede di rilevazione, né di schede dotate di costi di intervento, perché si tratta di opere di ordinaria manutenzione che possono essere finanziate con diversi capitoli di spesa piuttosto che quello relativo al superamento delle barriere architettoniche.

4 - Quando le condizioni del contesto lo consentono, così come già sperimentato nel contesto urbano di Albano S. Alessandro, suggeriamo la realizzazione di **attraversamenti pedonali rialzati** da quota strada a quota marciapiede, per garantire la continuità dei percorsi senza salti di quota, anche minimi e per migliorare la sicurezza dei pedoni.

5 – Riteniamo che il **comfort ambientale** sia un elemento decisivo della qualità urbana. Perciò la dotazione di pensiline presso le fermate dei mezzi di trasporto pubblici e la presenza di sedute lungo i percorsi può contribuire efficacemente a perseguimento di questo obiettivo.

Le sedute vanno sicuramente scelte con un’attenzione particolare all’estetica, specie in contesti storici, ma non solo. Non bisogna però dimenticare l’utilità che l’oggetto deve svolgere e a chi soprattutto è utile. Le persone che possono maggiormente fruire delle panchine o sedute, sono le persone anziane e tutti coloro che hanno difficoltà nel muoversi o nel compiere lunghi tragitti: anziani ma anche claudicati, cardiopatici o con problemi di respirazione. Diventano quindi importanti le attenzioni ai particolari, agli accessori che compongono una seduta, soprattutto lo schienale e i braccioli. La scelta oculata è strettamente relazionata al livello di benessere che si vuole ottenere. Un’attenzione particolare che il progettista deve avere è nella collocazione dell’oggetto che dovrà essere per quanto possibile in un luogo ombreggiato e facilmente raggiungibile.

6 – Riguardo alla sicurezza, e nell’ambito degli edifici, un aspetto spesso trascurato in materia di accessibilità sono le **vie di fuga**. Anch’esse devono essere accessibili a tutti e dove ciò non sia possibile (edifici su più livelli dove un raccordo con pendenze adeguate non sia tecnicamente realizzabile) è necessario prevedere la realizzazione di **“spazi calmi”**, ovvero luoghi esterni all’edificio o comunque separati da esso, dove le persone che non riescano a correre attraverso le scale di emergenza, possano comunque fermarsi in condizioni di sicurezza ad attendere i soccorsi.

#### D.1) PERCORSI E PARCHI: Definizione dei costi relativi alle categorie di interventi

La tabella successiva definisce con un ordine di grandezza i costi relativi alle categorie degli interventi previsti dal Piano dell’Accessibilità Urbana.

Le criticità sono raggruppate per macroambiti:

Criticità/Soluzioni	Costi
<b>1. COLLEGAMENTI ORIZZONTALI e ATTRAVERSAMENTI</b>	
Assenza di strisce zebrate	€ 4.746,00
Assenza di attraversamento pedonale a raso	€ 24.029,50
Assenza di attraversamento pedonale rialzato.	€ 55.468,74
Assenza di strisce zebrate per attraversamento pedonale	€ 29.295,25
Assenza di percorso accessibile (sottodimensionato)	€ 7.884,00
Assenza di percorso in rilevato	€ 17.275,50
Assenza di percorso a raso	€ 2.079,00
Assenza di protezione percorso pedonale	€ 12.940,00
Attraversamento pedonale inadeguato per eccessiva lunghezza	€ 6.000,00
Presenza di sconnessioni, buche isolate, deformazioni della pavimentazione esistente, assenza di porzioni di essa	€ 8.389,50
Ostacoli puntuali presenti lungo i percorsi	€ 1.564,99
Inadeguatezza impianto semaforico esistente	€ 3.651,36

<b>2. ATTREZZATURE E ARREDO URBANO</b>	
Assenza di pensilina a protezione are di sosta (fermata autobus)	€ 24.000,00
Servizio igienico riservato	€ 7.500,00
Assenza di panca per la seduta o seduta inadeguata	€ 7.144,00
Seduta senza braccioli	€ 800,00
Assenza di giochi per bambini fruibili e inclusivi	€ 40.000,00
<b>3.SEGNALETICA E ORIENTAMENTO</b>	
Assenza di segnalazione tattile per non vedenti in prossimità di attraversamento pedonale.	€ 28.175,00
Assenza di segnalazione tattilo-plantare per l'intercettazione di pubblici servizi	€ 6.624,00
Assenza di segnalazione tattilo-plantare per interrompere il percorso tattile (Arresto pericolo)	€ 2.208,00
Segnaletica informativa non visibile	€ 3.600,00
<b>4.DISLIVELLI</b>	
Dislivello causato da gradino max 2,5 cm	€ 630,00
Dislivello causato da gradino di 2/30 cm	€ 8.456,58
Scivolo con pendenza eccessiva	€ 2.329,47
Passo carraio inadeguato	€ 2.241,88
Percorso in pendenza privo di corrimano	€ 12.398,50
<b>5.PARCHEGGI</b>	
Scarsa o inesistente dotazione di parcheggi riservati ai disabili. (Parcheggio a pettine ortogonale o in linea al percorso pedonale)	€ 2.725,00
Parcheggio riservato sprovvisto di segnaletica orizzontale	€ 1.889,63
Parcheggio riservato sprovvisto di segnaletica su supporto verticale	€ 462,00
Parcheggio riservato a spina di pesce rispetto al percorso pedonale di area inadeguata (Dimensioni inferiori a mt 5x3,20)	€ 600,00

Nel definire le priorità diventa indispensabile associare la priorità alla dimensione economica dell'intervento, per poter successivamente stabilire un programma dei lavori.

La quantificazione suggerita si basa su un costo medio orientativo, consapevoli del fatto che siamo di fronte ad una pianificazione che richiede in diversi casi un progetto esecutivo redatto in conformità al progetto definitivo, ove il progettista determina ogni dettaglio dei lavori e i relativi costi, quindi forma, tipologia, materiali, qualità e dimensione dell'opera.

Le prestazioni suggerite restano sempre e comunque l'obiettivo minimo da raggiungere.

Nella tabella sottostante di sintesi, si riportano gli investimenti suddivisi per tipologia di interventi.

1.ATTRAVERSAMENTI E COLLEGAMENTI ORIZZONTALI	168.577,84 €
2.ATTREZZATURE E ARREDO URBANO	79.444,00 €
3.SEGNALETICA E ORIENTAMENTO	40.607,00 €
4.DISLIVELLI	26.056,43 €
5.PARCHEGGI	5.676,63€
<b>Totale Strade</b>	<b>320.361,90 €</b>

Il capitolo più rilevante in termini economici è quello delle **connessioni orizzontali** (marciapiedi) e degli **attraversamenti stradali**, con particolare riferimento alla tipologia di quelli rialzati, che il PEBA propone di introdurre in diverse situazioni per risolvere le criticità legate non solo all'accessibilità ma anche alla sicurezza. In generale, comunque, si è rilevata una carenza di attraversamenti stradali segnalati, accessibile e protetti, che ci sembrano però importanti per dare continuità ai percorsi pedonali.

Sono significativi anche i capitoli relativi alla carenza di marciapiedi e/o percorsi pedonali protetti.

Inoltre si segnala il tema dell'**orientamento** per le persone con disabilità visiva. Si propone di dotare gli incroci principali e altri punti nevralgici della rete pedonale di pavimentazioni tattilo-plantari, attualmente non presenti, soprattutto in corrispondenza degli attraversamenti stradali, degli accessi ai servizi e delle fermate dell'autobus. Il PEBA ne propone l'inserimento, con misura e moderazione, in tutte le situazioni nelle quali è necessaria per l'orientamento delle persone cieche e ipovedenti, nella convinzione che questo tipo di manufatti rappresentino un aiuto per tutti i cittadini, in particolare quelli più fragili.

A proposito dei percorsi pedonali e dei **dislivelli** esistenti lungo di essi, sono stati rilevati diversi scivoli di raccordo tra marciapiedi e strada, in corrispondenza di incroci o passi carrabili, aventi pendenza superiore a quella prevista dalla normativa vigente. Gli stessi scivoli ci sono stati segnalati anche durante incontri con cittadini di Albano e la passeggiata partecipativa effettuata il 18-01-2024. Si propone di rifare alcuni di questi scivoli in modo che la pendenza risulti più dolce (massimo 8%)

In presenza di alcune aree verdi attrezzate con giochi per bambini, abbiamo avvertito la necessità di completare l'arredo con alcuni **giochi accessibili e inclusivi** ormai presenti anche sui cataloghi della maggior parte delle aziende produttrici nazionali, oppure di sostituire questi ultimi ad alcuni giochi presenti non accessibili.

Si raccomanda di scegliere giochi che siano stati studiati per essere inclusivi, ovvero per poter essere usati anche da persone con disabilità e non esclusivamente riservate a bambini con disabilità.

### D.3) EDIFICI: Definizione dei costi relativi alle categorie di interventi

La tabella successiva tende a definire con un ordine di grandezza "di massima", dei costi relativi alle categorie degli interventi previsti dal Piano dell'Accessibilità Urbana.

Le criticità sono raggruppate per macrotemi:

Criticità/Soluzioni	Costi
<b>1.COLLEGAMENTI VERTICALI</b>	
Corrimano: assenza/inadeguatezza	6.828,00 €
Assenza di rampa di collegamento	832,50 €
Montascale o piattaforma elevatrice: assenza	12.000,00 €
Spazio calmo: assenza/inadeguatezza	50.000,00 €
<b>2.SEGNALETICA E ORIENTAMENTO</b>	
Assenza segnalazioni tattilo-plantari a pavimento per scale	8.529,90 €
Segnaletica a pavimento: assenza	8.460,00 €
Assenza di segnaletica informativa di orientamento	520,00 €
Assenza di segnaletica informativa tattile	10.800,00 €

<b>3.ARREDO E PROTEZIONI</b>	
Bancone sportello pubblico inadeguato	9.600,00 €
Protezione spigoli vivi inadeguata	900,00 €
Assenza parapetti o transennature	550,00 €
Assenza di panca	1.700,00 €
Assenza di spazio per la mobilità	60,00 €
<b>4.INGRESSI E DISTRIBUZIONE ORIZZONTALE</b>	
Soglie inadeguate e discontinuità pavimentazione	1.059,50 €
Assenza di zerbino incassato	150,00 €
Serramento interno inadeguato	1.724,00 €
Maniglia inadeguata	126,00 €
<b>5.SERVIZI IGIENICI</b>	
Vaso wc: inadeguato	850,00 €
Maniglioni: assenza – Maniglioni inadeguati	1.223,04 €
Pulsante sciacquone inadeguato	440,00 €

Nel definire le priorità diventa indispensabile associare la priorità alla dimensione economica dell'intervento, per poter successivamente stabilire un programma dei lavori.

La quantificazione suggerita si basa su un costo medio orientativo, coscienti del fatto che siamo di fronte ad una pianificazione che richiede in diversi casi un progetto esecutivo redatto in conformità al progetto definitivo, ove il progettista determina ogni dettaglio dei lavori e i relativi costi, quindi forma, tipologia, materiali, qualità e dimensione dell'opera.

Le prestazioni suggerite restano sempre e comunque l'obiettivo minimo da raggiungere.

Nella tabella sottostante di sintesi, si riportano gli investimenti suddivisi per tipologia di interventi.

<b>1COLLEGAMENTI VERTICALI</b>	69.660,50 €
<b>2.SEGNALETICA E ORIENTAMENTO</b>	28.309,90 €
<b>5.ARREDO E PROTEZIONI</b>	12.310,00 €
<b>4.INGRESSI E DISTRIBUZIONE ORIZZONTALE</b>	3.059,50 €
<b>5.SERVIZI IGIENICI</b>	2.513,04 €
<b>Totale edifici</b>	<b>115.852,94 €</b>

1 - Il dato più rilevante è quello relativo ai **collegamenti verticali**, ma in particolare alle vie di fuga, per l'assenza, in diversi edifici comunali, di adeguati **"spazi calmi"** pensati come nella definizione sopra riportata.

2 - Un altro tema ricorrente e che assorbe una quota rilevante di risorse, è quello dell'orientamento all'interno degli edifici per le persone con deficit visivi. Si è ritenuto di indicare soprattutto gli interventi necessari a migliorare la sicurezza per questo profilo di utenza e quindi di concentrarsi sulla segnalazione dei dislivelli.

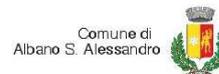
3 – L'ultimo tema rilevante in termini di criticità e di costi di intervento riguarda gli arredi e in particolare la mancanza quasi ovunque di sportelli rivolti al pubblico dotati di banconi ad altezze differenziate per rendere più accoglienti nei confronti dei cittadini i servizi offerti dal Comune.

4 – Poche e circoscritte ad aspetti di dettaglio, sono invece le criticità da segnalare riguardo a agli accessi agli edifici ed ai servizi igienici rivolti a persone con disabilità.

## E) ELABORAZIONE DEI DATI IN FORMATO GRAFICO DESCRITTIVO.

L'insieme dei dati raccolti sul territorio vengono opportunamente archiviati ed organizzati secondo criteri di gestione relazionale dei dati, così da poter essere manipolati secondo le esigenze di analisi richieste, specie se compiute utilizzando applicativi che gestiscono dati associati ad entità cartografate e digitalizzate.

P.E.B.A. - RILIEVO DELLE CRITICITA' E SOLUZIONI PRESTAZIONALI



N. Intervento

**Moro, via**

**160**

Criticità

Scivolo con pendenza eccessiva

Descrizione prestazionale dell'intervento

Demolizione della rampa esistente e ricostruzione della stessa con pendenza longitudinale tale da consentirne l'agevole superamento da parte di tutti (preferibilmente inferiore/uguale al 5%), e pendenza trasversale non superiore all'1%. La pavimentazione dovrà essere antiscivolo, uniforme e compatta. La rampa dovrà avere larghezza non inferiore a cm 120 (se possibile larghezza 150 cm). Per lunghezze superiori a 10 m è necessario interrompere la rampa con un piano orizzontale intermedio di dimensioni non inferiori a cm 150x150. Quando la differenza di quota fra i due piani (pedonale e carrabile) è maggiore di cm 20, si suggerisce di corredarla con cordolo battiruota o elemento di medesima risposta funzionale, nonché di corrimano, su almeno uno dei lati, visivamente percepibile anche a distanza al fine di ottenere anche una buona presegnalazione per ipovedenti.

**ATTENZIONE !**

Occorre fare una buona rasatura della finitura superficiale (attraverso la compattazione e la rullatura del materiale) per evitare di creare altre criticità sulla pavimentazione per le persone con difficoltà motorie. Ovvero non creare spessori e fonti di inciampo.

Il materiale del corrimano dovrebbe avere caratteristiche antiscivolo ed essere piacevole al tatto. Il materiale non deve trasmettere un calore eccessivo quando esposto lungamente al sole.

Foto del rilievo



Note integrative:

Materiale suggerito: **Asfalto**

Data del sopralluogo: 18/01/2024

Esempio



DIMENSIONI E COSTI DELL'INTERVENTO	Oggetti	
	Superficie rampe mq.	<b>7,2</b>
	Area mq.	
	Lunghezza ml.	
Costo dell'intervento		<b>€. 515</b>

P.E.B.A. del Comune di Albano Sant'Alessandro

Esempio di scheda di rilievo delle criticità e proposte prestazionali

## IL RILIEVO

Il rilievo di strade, piazze e parchi è stato restituito graficamente nel seguente modo: puntiforme, lineare, superficie.

Trattasi di rilievo puntiforme tutto ciò che riguarda:

- la pavimentazione ed in particolare: buche, deformazioni superficiali limitate e isolate
- sconessioni di pozzetti, chiusini, griglie e caditoie
- ostacoli verticali, impiantistica, arredo urbano
- strettoie, passaggi obbligati
- giochi, elementi di arredo urbano

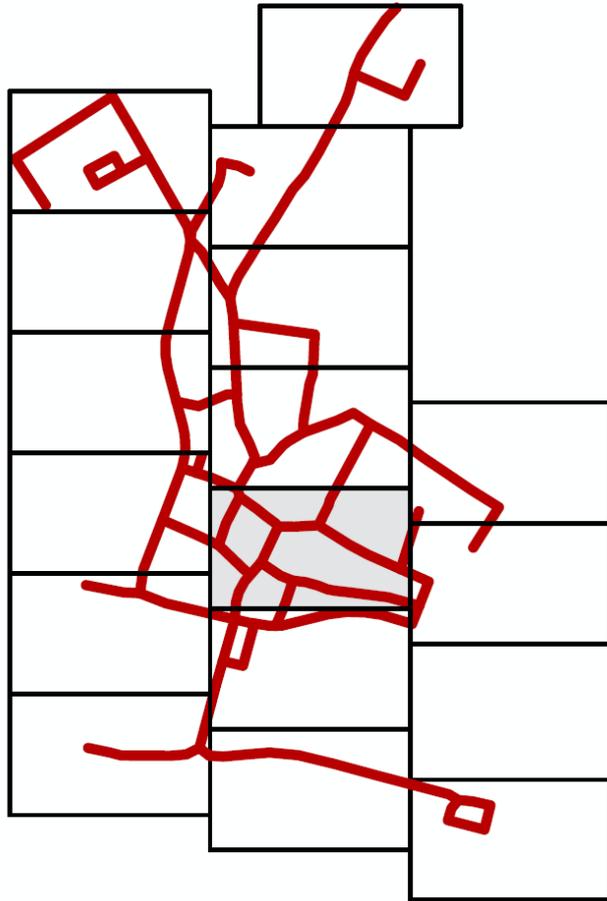
Trattasi di lineare tutto ciò che riguarda elementi sviluppati in lunghezza come:

- segnaletica orizzontale di delimitazione del pedonale
- allargamento marciapiede
- segnaletica tattilo-plantare di direzione
- segnaletica tattilo-plantare di stop e attenzione
- ostacoli orizzontali (vegetazione)
- corrimano, arredi mobili, cordoli di contenimento di alberature, griglie drenanti,

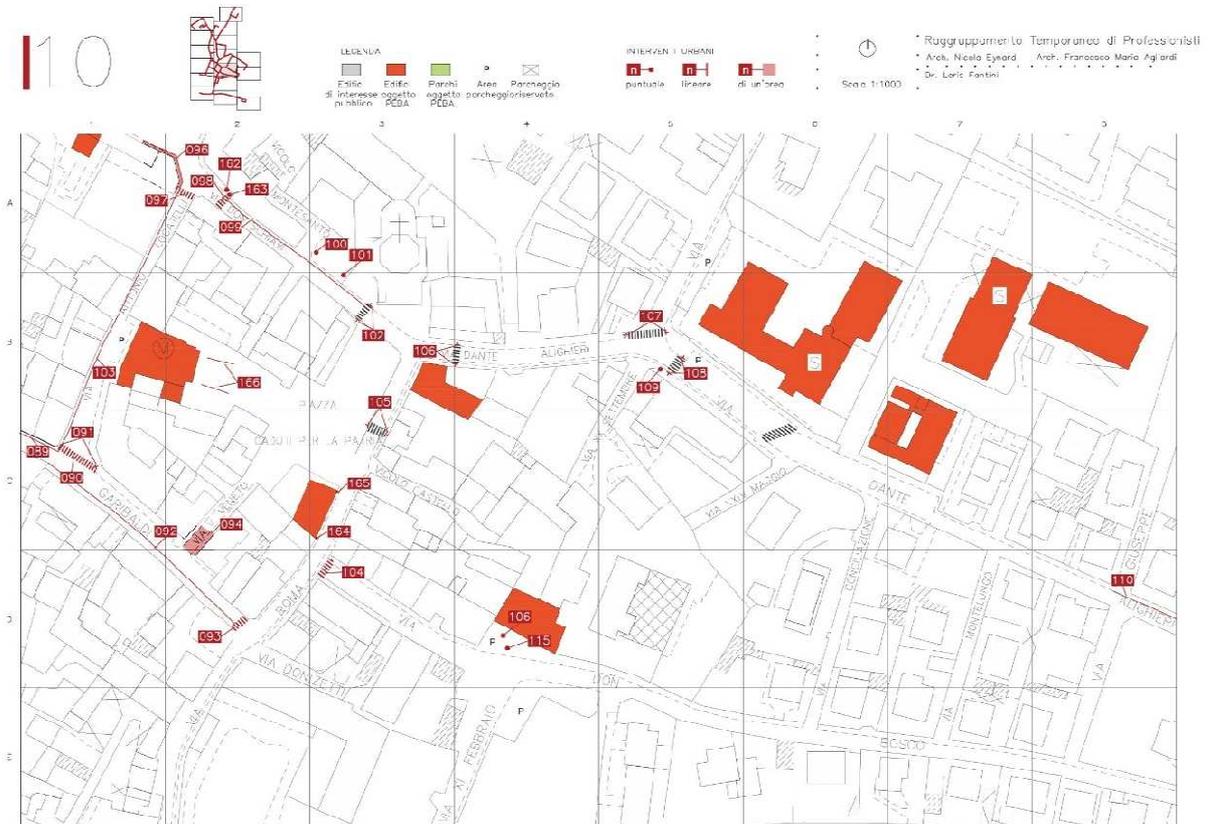
Trattasi di superficie tutto ciò che riguarda elementi sviluppati su di un'area

- la pavimentazione con lastre in ghiaino o autobloccanti deformata per almeno 8/10 mq. in poi,
- fugature larghe,
- realizzazione di marciapiede in rilevato,
- realizzazione di marciapiedi a quota strada
- aree parcheggio
- rifacimenti di scivoli, raccordi con il manto stradale
- pendenza trasversale del marciapiede
- zebrature
- dislivelli

Per la localizzazione delle criticità, vedasi la carta sottostante suddivisa in settori.

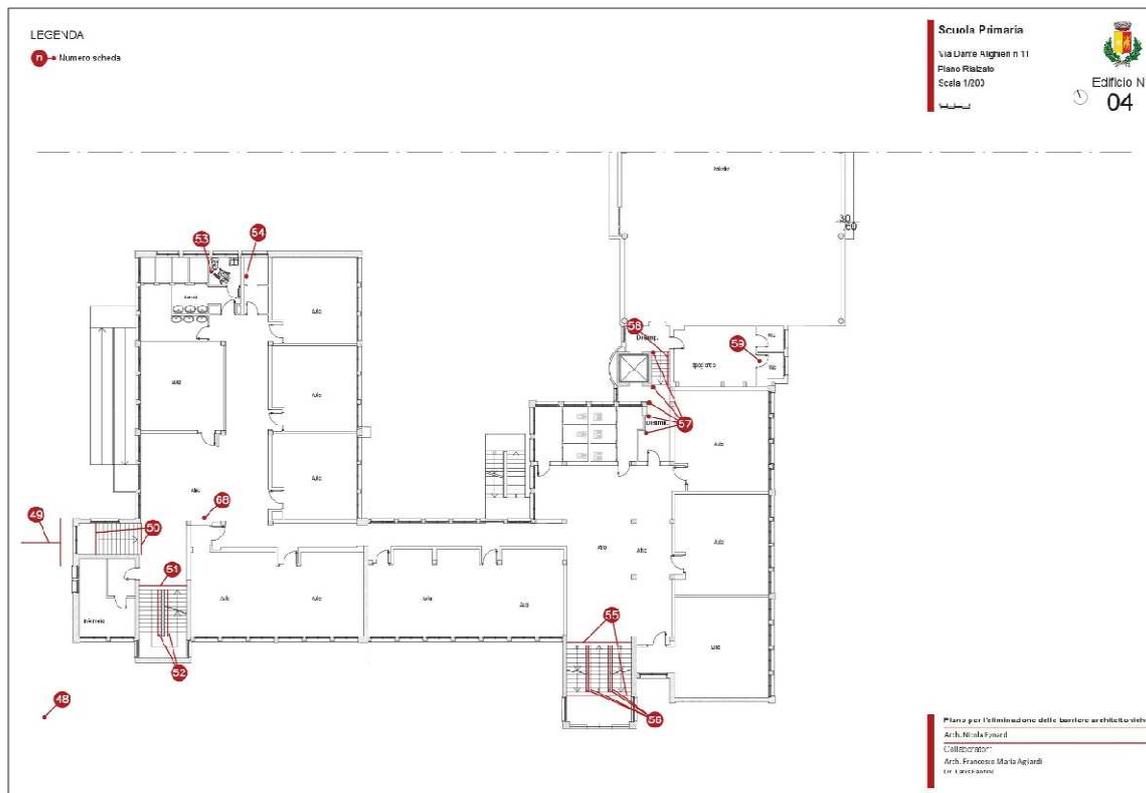


Quadrante di riferimento



Planimetria di un settore urbano

Il rilievo degli edifici è stato restituito indicando sulla planimetria generale dell'edificio stesso e sulle piante dei diversi livelli di cui è costituito un segno puntiforme accompagnato da un numero per ciascuna criticità/proposta di intervento.



Planimetria di un edificio (scuola primaria – piano rialzato)

## F) PROGETTAZIONE DEL PROGRAMMA INFORMATICO.

Si è utilizzato un applicativo sviluppato dai professionisti incaricati su base FILE MAKER PRO per le fasi di rilievo e di proposta attraverso un sistema di classificazione gestito da un data-base.

Un codice identificativo univoco permette l'individuazione dell'intervento e l'accesso ai dati relativi a ciascun intervento proposto.

Tutti i dati del PEBA saranno quindi a disposizione dei tecnici Comunali e gli stessi dati, opportunamente filtrati, potranno essere messi a disposizione della cittadinanza.

Sarà possibile gestire e programmare gli interventi, anche in relazione ad altri compartimenti di gestione del territorio, quali la viabilità, i trasporti pubblici, le infrastrutture (reti tecnologiche) etc.

Grazie alle caratteristiche esplorative dei programmi, è possibile compiere analisi topologiche e statistiche, dalle quali evidenziare:

- la priorità degli interventi, con la classificazione dei percorsi e delle aree dove intervenire;
- i vincoli tecnologici, che si traducono in incrementi di spesa nell'esecuzione dei lavori;
- la pianificazione dell'impiego delle risorse finanziarie dell'amministrazione, tenendo conto della programmazione già prevista in altri settori, quali la viabilità o lavori di scavi per ripristino della rete fognaria, elettrica, illuminazione pubblica, installazioni di nuove reti per la comunicazione via cavo;
- Interrogazione, individuazione planimetrica, vista e stampa delle schede di analisi relative l'accessibilità.

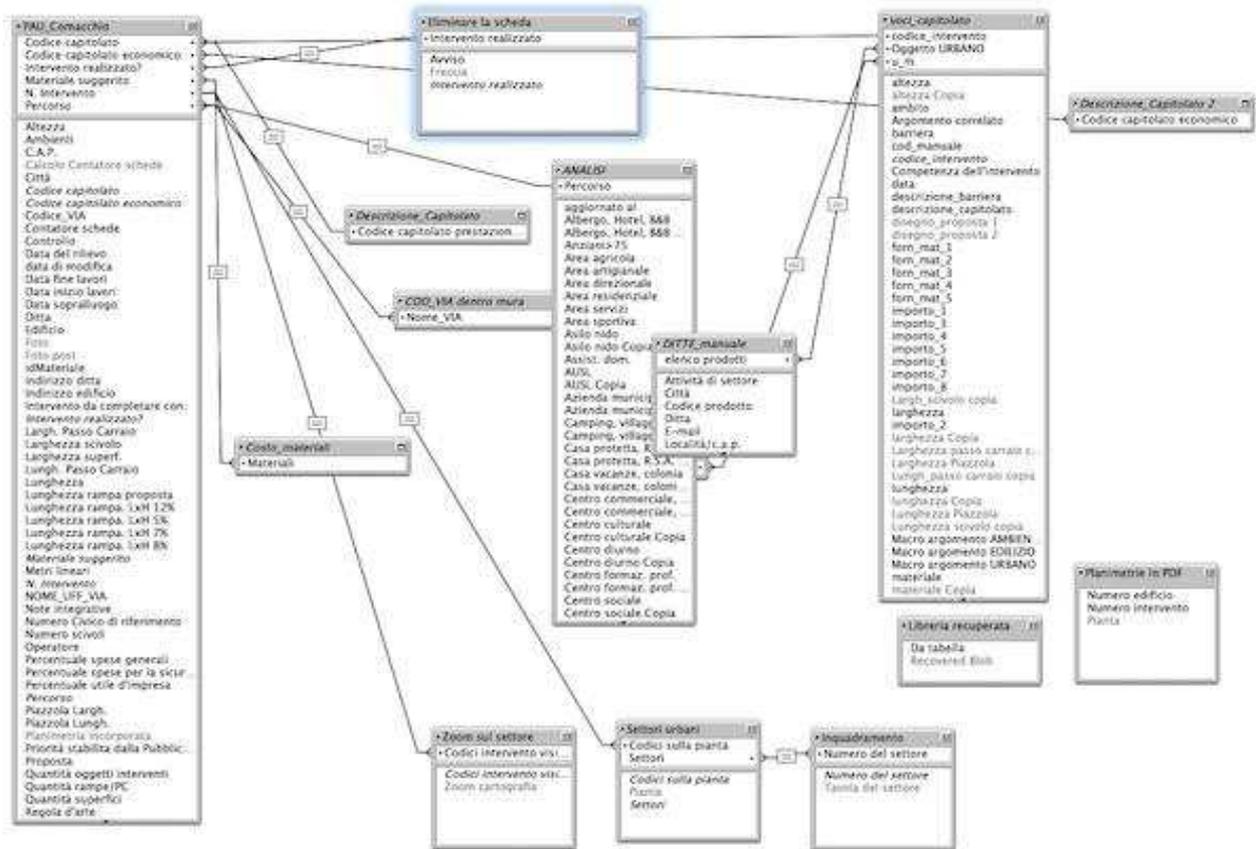
Sarà possibile interrogare il sistema, secondo criteri prestabiliti di tipo qualitativo (via, edificio e sue funzioni presenti, tipologia di ostacolo, tipologia di intervento, appartenenza a pubblico o privato), quantitativo (larghezza, lunghezza, dislivello dei percorsi, quantità e costi stimati), intersezione e combinazione dei criteri elencati.

Le informazioni sono completate da un corredo esaustivo di immagini associate alle entità grafiche o alle schede implementate per la visualizzazione puntuale dell'ostacolo all'interno del percorso analizzato.

L'ufficio tecnico, inoltre, attraverso un secondo software relazionale, gestirà il piano di abbattimento delle barriere nei seguenti modi:

- attraverso un vincolo economico, richiedendo tutti gli interventi rientranti all'interno di una determinata spesa;
- attraverso una sequenza temporale, ordinando i percorsi secondo il valore di intervento e quindi per stralci;
- attraverso tipologie di intervento, ricercando un determinato problema;
- attraverso l'emergenza sopravvenuta per cause non dipendenti dal programma amministrativo.

Le indicazioni suggerite definiscono le caratteristiche funzionali e prestazionali guida per il progetto definitivo ed esecutivo.



Esempio di Parte dell'organizzazione strutturale della relazione fra la definizione della priorità e le schede di intervento

Destinazione d'uso		Nome edificio		
<ul style="list-style-type: none"> <li>Asilo nido <input type="radio"/></li> <li>Scuola dell'infanzia <input type="radio"/></li> <li>Scuola primaria <input type="radio"/></li> <li>Scuola secondaria I° <input type="radio"/></li> <li>Scuola secondaria II° Uman. <input type="radio"/></li> <li>Scuola secondaria II° Comm. <input type="radio"/></li> <li>Scuola secondaria II° Tecn. <input type="radio"/></li> <li>Direzione didattica <input type="radio"/></li> <li>Uff. pubbl. statale <input type="radio"/></li> <li>Uff. pubbl. regionale <input type="radio"/></li> <li>Uff. pubbl. provinciale <input type="radio"/></li> <li>Uff. pubbl. comunale <input type="radio"/></li> <li>Azienda municipalizzata <input type="radio"/></li> <li>Chiesa <input type="radio"/></li> <li>Cimitero <input type="radio"/></li> <li>Ufficio postale <input type="radio"/></li> <li>Istituto di credito <input type="radio"/></li> <li>Poliambulatorio <input type="radio"/></li> <li>Ospedale <input type="radio"/></li> <li>Day hospital <input type="radio"/></li> <li>U.S.L. <input type="radio"/></li> <li>Casa protetta, R.S.A. <input type="radio"/></li> <li>Centro sociale anziani <input type="radio"/></li> <li>Centro handicap <input type="radio"/></li> <li>Centro sportivo polifunz. <input type="radio"/></li> <li>Centro sport. natatorio <input type="radio"/></li> <li>Centro sport. atletica <input type="radio"/></li> <li>Centro sport. calcio <input type="radio"/></li> <li>Centro sport. tennis <input type="radio"/></li> <li>Palestra pubblica <input type="radio"/></li> <li>Centro ippico <input type="radio"/></li> <li>Centro culturale <input type="radio"/></li> <li>Museo, pinacoteca <input type="radio"/></li> <li>Teatro, cinematografo <input type="radio"/></li> <li>Albergo, hotel, pens. <input type="radio"/></li> <li>Rist., pizz., birreria <input type="radio"/></li> <li>Esercizio commerciale <input type="radio"/></li> <li>Attrezz. fieristica <input type="radio"/></li> <li>Pubblica sicurezza <input type="radio"/></li> <li>Sede giudiziaria <input type="radio"/></li> <li>Stazione aut.,ferr. <input type="radio"/></li> <li>Vari rivolti al pubbl. <input type="radio"/></li> <li>Luogo turistico <input type="radio"/></li> </ul>		<b>CASA DELLE ASSOCIAZIONI</b>		
		<b>Presenza di utenti</b> Motori <input checked="" type="radio"/> Sensoriali <input checked="" type="radio"/> Cognitivi <input type="radio"/> Pluripatologie <input type="radio"/> Lievi <input checked="" type="radio"/>	<b>Frequenza</b> Bassa <input checked="" type="radio"/> Media <input type="radio"/> Alta <input type="radio"/> Nessuna <input type="radio"/>	<b>Concentrazione di funzioni</b> Bassa <input type="radio"/> Media <input checked="" type="radio"/> Alta <input type="radio"/> Nessuna <input type="radio"/>
		<b>Collocazione ambientale</b> Centro storico <input checked="" type="radio"/> Area urbana <input type="radio"/> Periferia <input type="radio"/>	<b>Condizione ambientale</b> STRADA CON TRAFFICO VEICOLARE/PEDONALE Scarso <input type="radio"/> Medio <input checked="" type="radio"/> Alto <input type="radio"/>	
		<b>Edificio storico</b> <input type="radio"/>	<b>Interesse turistico</b> Basso <input type="radio"/> Medio <input type="radio"/> Alto <input type="radio"/> Nessuno <input checked="" type="radio"/>	
<b>Interventi previsti</b>				
<ul style="list-style-type: none"> <li style="width: 50%;">parcheggio <input type="radio"/></li> <li style="width: 50%;">ascensore esterno <input type="radio"/></li> <li style="width: 50%;">segnaletica esterna <input type="radio"/></li> <li style="width: 50%;">ascensore interno <input type="radio"/></li> <li style="width: 50%;">segnaletica interna <input checked="" type="radio"/></li> <li style="width: 50%;">accesso principale <input type="radio"/></li> <li style="width: 50%;">percorso esterno <input type="radio"/></li> <li style="width: 50%;">accesso secondario <input type="radio"/></li> <li style="width: 50%;">percorso interno <input type="radio"/></li> <li style="width: 50%;">soglie, zerbini <input type="radio"/></li> <li style="width: 50%;">pavimentazione esterna <input type="radio"/></li> <li style="width: 50%;">ausili esterni <input type="radio"/></li> <li style="width: 50%;">pavimentazione interna <input checked="" type="radio"/></li> <li style="width: 50%;">mod. vano ascens. <input type="radio"/></li> <li style="width: 50%;">pensilina di protezione <input type="radio"/></li> <li style="width: 50%;">mod. cabina ascens. <input type="radio"/></li> <li style="width: 50%;">rampa fissa esterna <input type="radio"/></li> <li style="width: 50%;">mod.comandi ascens. <input type="radio"/></li> <li style="width: 50%;">rampa fissa interna <input type="radio"/></li> <li style="width: 50%;">modifica infissi <input type="radio"/></li> <li style="width: 50%;">servoscala esterno <input type="radio"/></li> <li style="width: 50%;">adeguam. serv. igienici <input checked="" type="radio"/></li> <li style="width: 50%;">servoscala interno <input type="radio"/></li> <li style="width: 50%;">costruz. serv. igienici <input type="radio"/></li> <li style="width: 50%;">corrimano esterno <input type="radio"/></li> <li style="width: 50%;">mod.strutt.murarie <input type="radio"/></li> <li style="width: 50%;">corrimano interno <input checked="" type="radio"/></li> <li style="width: 50%;">inserimento stalli <input type="radio"/></li> <li style="width: 50%;">adeguamento arredi <input type="radio"/></li> </ul>				
<b>Costo totale degli interventi proposti</b> Minimo da 0 a 10.000 <input type="radio"/> Contenuto da 10.000 a 25.000 <input checked="" type="radio"/> Medio da 25.000 a 50.000 <input type="radio"/> Alto oltre 50.000 <input type="radio"/>			<b>Variabile temporale</b> Lavori previsti entro i primi 12 mesi a partire dal 29.03.2024 <input type="radio"/>	
<b>Criteri assoggettati a correttivi</b> Edificio o ambienti di proprietà <input checked="" type="radio"/> Edificio o ambienti dati in uso o gestione <input type="radio"/> Completamento interventi già avviati <input type="radio"/> Avvio di nuovo progetto <input type="radio"/>			<b>PRIORITA' FINALE:</b> <b>PUNTI 3.400</b> VG-valutazione generale dell'accessibilità <b>ACCESSIBILE</b>	



Particolare della check-list per la definizione delle priorità in un edificio

## Cavour, via

SCHEDA DEI VALORI ASSEGNATI PER LA DEFINIZIONE DELLE PRIORITÀ

Servizi pubblici presenti / Quantità	Presenza di utenti	Traffico pedonale	Traffico veicolare
Asilo nido <input type="radio"/>	Motori <input checked="" type="radio"/>	scarso <input type="radio"/>	scarso <input type="radio"/>
Scuola dell'infanzia <input type="radio"/>	Sensoriali <input checked="" type="radio"/>	medio <input checked="" type="radio"/>	medio <input type="radio"/>
Scuola primaria <input type="radio"/>	Assist. dom. <input type="radio"/>	sostenuto <input type="radio"/>	sostenuto <input checked="" type="radio"/>
Scuola secondaria I° grado <input type="radio"/>	Bambini <input type="radio"/>	intenso <input type="radio"/>	intenso <input type="radio"/>
Scuola second. II° grado-U <input type="radio"/>	Anziani>85 <input type="radio"/>		
Scuola second. II° grado-C <input type="radio"/>			
Scuola second. II° grado-T <input type="radio"/>			
Università <input type="radio"/>			
Centro formaz. prof. <input type="radio"/>			
Uff. pubbl. statale <input type="radio"/>			
Uff. pubbl. regionale <input type="radio"/>			
Uff. pubbl. provinciale <input type="radio"/>			
Uff. pubbl. comunale <input type="radio"/>			
Azienda municipalizzata <input type="radio"/>			
Luogo di culto <input type="radio"/>			
Ufficio postale <input type="radio"/>			
Istituto di credito <input checked="" type="radio"/> 1			
Poliambulatorio, Terme <input type="radio"/>			
Ospedale <input type="radio"/>			
Day hospital, Farmacia <input type="radio"/>			
AUSL <input type="radio"/>			
Casa protetta, R.S.A. <input type="radio"/>			
Centro sociale <input type="radio"/>			
Centro diurno <input type="radio"/>			
Centro sportivo <input type="radio"/>			
Centro culturale <input type="radio"/>			
Museo, pinacoteca <input type="radio"/>			
Teatro, cinema, multisala <input type="radio"/>			
Albergo, Hotel, B&B <input type="radio"/>			
Rist., pizz., birreria <input type="radio"/> 2			
Esercizio commerciale <input checked="" type="radio"/> 8			
Sede associativa <input checked="" type="radio"/> 1			
Stabilimenti balneari <input type="radio"/>			
Casa vacanze, colonia <input type="radio"/>			
Camping, villaggio <input type="radio"/>			
Pubblica sicurezza <input type="radio"/>			
Sede giudiziaria <input type="radio"/>			
Stazione aut.,ferr. <input type="radio"/>			
Vari rivolti al pubbl. <input checked="" type="radio"/> 5			
Luogo turistico <input type="radio"/>			
Parco, giard. pubbl. <input type="radio"/>			
Cimitero <input type="radio"/>			
Centro commerc., mercato <input checked="" type="radio"/> 1			
Nulla di rilevante <input type="radio"/>			
	<b>Tipo di percorso</b>	<b>Condizione ambientale</b>	
	Protetto <input checked="" type="radio"/>	Zona urbanizzata <input checked="" type="radio"/>	
	Porticato <input type="radio"/>	Molto degradata <input type="radio"/>	
	Non protetto <input type="radio"/>	Manutenz. insufficiente <input checked="" type="radio"/>	
	Misto <input type="radio"/>	Manutenz. sufficiente <input type="radio"/>	
	Strada chiusa <input type="radio"/>	Manutenz. buona <input type="radio"/>	
	<b>Collocazione percorso</b>	<b>Piano Regolatore Generale</b>	
	Centro storico <input type="radio"/>	Zona dest. verde pubbl. <input type="radio"/>	
	Area residenziale <input checked="" type="radio"/>	Zona dest. edilizia resid. <input checked="" type="radio"/>	
	Area artigianale <input type="radio"/>	Zona dest. area artig. <input type="radio"/>	
	Area sportiva <input type="radio"/>	Zona dest. area ind. <input type="radio"/>	
	Area servizi <input type="radio"/>	Zona dest. area agric. <input type="radio"/>	
	Area agricola <input type="radio"/>	Zona dest. servizi gen. <input type="radio"/>	
	Area direzionale <input type="radio"/>	Destinazione non prev. <input type="radio"/>	
	<b>Piano Urbano del Traffico</b>		
	Rimane invariato <input checked="" type="radio"/>	Inser. semafori <input type="radio"/>	
	Trasf. senso unico <input type="radio"/>	Inser. attraversamenti <input type="radio"/>	
	Trasf. doppio senso <input type="radio"/>	Inser. parcheggi <input type="radio"/>	
	Trasf. pedonale <input type="radio"/>	Inser. perc. ciclabili <input type="radio"/>	
	Trasf. veicolare <input type="radio"/>	Inser. attrezzature <input type="radio"/>	
	Trasformato Z.T.L. <input type="radio"/>	<b>Percorso servito dall'autobus</b> <input checked="" type="radio"/>	
		<b>Percorso attrezzato con pista ciclabile</b> <input type="radio"/>	
	<b>Variable temporale</b>	Lavori previsti entro i primi 12 mesi dalla consegna del piano <input type="radio"/>	
<b>SEGNALAZIONE DEI CITTADINI</b>	Segnalazione sul questionario <input checked="" type="radio"/>	Segnalazione in carico <input type="radio"/>	
	Segnalazione precedente il P.A.U. <input type="radio"/>	Lavori in corso <input checked="" type="radio"/>	
<b>Calcolo del peso in funzione della priorità:</b> 21960960	<b>Tipo di interesse INTERESSATA DAL P.A.U.</b>		
<b>Priorità suggerita</b>	SCHEDA n°		
	aggiornato al 01/03/2024		

Particolari della check-list per la definizione delle priorità in un percorso

L'algoritmo che produce il punteggio orienta per l'80% le priorità e quindi lo sviluppo della rete pedonale accessibile, il 20% dei dati richiede comunque piccole correzioni.

Un piano dell'accessibilità ha una sua ragione di esistere se l'algoritmo, ovvero i dati elaborati dall'algoritmo, vengono periodicamente aggiornati ogni anno tenendo conto che è lo stesso territorio e le sue caratteristiche a mutare ogni giorno.

Ogni mutazione rimette in discussione le priorità definite precedentemente.

Quando il tecnico accede al software, la prima schermata consiste in un elenco di interventi posti in ordine di priorità. Da questo punto si può accedere all'interno di qualsiasi scheda dettagliata, fare ricerche, ecc.

Con modalità ormai consolidata attraverso precedenti piani di abbattimento è stata ulteriormente definita una sotto-priorità rispetto alle tipologie degli interventi, dando particolare attenzione a tutti quegli interventi di minima, risolvibili attraverso la manutenzione ordinaria e che, se non eseguiti, possono creare problemi di sicurezza e fruibilità da parte delle persone in carrozzina o con limiti visivi. Ne consegue quindi che, rispetto alle macrocategorie, è stata assegnata una ulteriore priorità.

La individuazione di sottocategorie può risultare utile quando non si hanno abbastanza risorse economiche per completare gli interventi di una strada e occorre fare ulteriori scelte di priorità/importanza.

Ogni qualvolta si risolve una criticità è possibile raccogliere le informazioni rispetto all'impresa, alla qualità dei lavori eseguiti e alle risorse economiche impegnate.

A distanza di tempo è possibile verificare quanto è stato speso e quanto resta da spendere.

A distanza di tempo è possibile verificare se l'intervento è a regola d'arte o si è deteriorato prima del previsto.

E' possibile ricercare un percorso, una tipologia di intervento, gli stralci o determinati importi a seguito di una sopravvenuta esigenza.

## **G) DEFINIZIONE DELLE PRIORITA' DI INTERVENTO E DEGLI STRALCI DI ATTUAZIONE DEL PIANO.**

Analizzando i dati cartografici e alfanumerici raccolti si giunge alla definizione delle priorità d'intervento e la loro programmazione.

La fase relativa alla programmazione degli interventi, rappresenta il momento in cui vengono gestiti i dati raccolti, sia quelli forniti dall'Amministrazione sia quelli rilevati dai professionisti sul territorio.

Dati raccolti dai professionisti incaricati:

- individuazione dei percorsi, dei parchi e degli edifici oggetto di analisi;
- caratteristiche dei tratti urbani, quali indici di traffico pedonale;
- caratteristiche dei parchi e indice di frequentazione;
- caratteristiche degli edifici comunali, articolazione funzionale, indice di frequentazione;
- numero ed importanza degli edifici pubblici e privati aperti al pubblico;
- condizioni generali dei percorsi, come risulta dall'osservazione dei rilevatori al momento del rilievo, foto dei percorsi oggetto del piano, criticità rilevate e interventi proposti;
- condizioni generali dei parchi, come risulta dall'osservazione dei rilevatori al momento del rilievo, foto dei percorsi oggetto del piano, criticità rilevate e interventi proposti;
- condizioni generali degli edifici, come risulta dall'osservazione dei rilevatori al momento del rilievo, foto dei percorsi oggetto del piano, criticità rilevate e interventi proposti;
- segnalazione da parte dei cittadini attraverso incontri e questionario.

Al termine di queste due fasi, rilievo e restituzione con stima dei costi, il piano avrà assunto le caratteristiche di una banca dati integrata alla cartografia della città.

E' grazie, appunto, a questo modello di organizzazione dei dati che è possibile definire una programmazione attendibile degli interventi.

Le tabelle che seguono mostrano percorsi, parchi ed edifici in ordine di priorità e corredati dai relativi costi di intervento previsti dal PEBA/PAU

<b>EDIFICIO</b>	<b>PRIORITA' FINALE</b>	<b>COSTO INTERVENTI edifici</b>
Scuola Primaria	9450	€ 26.865,00
Scuola secondaria 1° grado	5000	€ 13.860,50
Impianto sportivo	4800	€ 10.249,50
Sede Municipale	4750	€ 30.842,00
Casa delle Associazioni	3400	€ 15.376,74
Centro Anziani e ricreativo	3250	€ 3.250,60
Biblioteca	3200	€ 10.807,60
Polo scolastico	2275	€ 2.561,00
Locali associazioni Palasù	2220	€ 280,00
Cimitero Comunale	1480	€ 1.700,00
Ludoteca	1440	€ 60,00
<b>Totale edifici</b>		<b>€ 115.852,94</b>

<b>Percorso</b>	<b>PRIORITA' FINALE</b>	<b>COSTO INTERVENTI percorsi</b>
Tonale, via	52483200	€ 26.389,22
Santuario, via	27720000	€ 1.189,00
Cavour, via	21960960	€ 55.118,62
Don Schiavi, via	18295200	€ 3.841,70
San Francesco, via	13777920	€ 45.163,51
Conti Albani, via	8886240	€ 805,00
Caduti per la Patria, piazza	7436000	€ 10.034,00
Moro, via	6899200	€ 9.662,46
Locatelli, via	6336000	€ 3.789,00
Garibaldi, via	5990400	€ 19.649,67
Dante Alighieri, via	5491200	€ 11.469,23
Roma, via	5054400	€ 3.231,82
Papa Giovanni XXIII, via	4992000	€ 8.606,74
Don Canini, via	2864160	€ 1.301,15
San Giovanni Bosco, via	2764800	€ 909,85
Donatore, piazza del	2592000	€ 154,00
Alpino, piazza del	2156000	€ 500,00
Vittorio Emanuele, via	1971200	€ 6.513,30
Colombo, via	1843200	€ 4.833,00
IV Novembre, via	1331200	€ 14.421,84
La Marmora, via	1310720	€ 70,00
Santi Cornelio e Cipriano, via	716800	€ 4.921,93
Battisti, via	576000	€ 5.142,50
Martiri delle Foibe, via	573440	€ 222,79
Ferraris, via	430080	€ 70,00
Brasi, via	414720	€ 3.251,50
Fontanile, via	358400	€ 2.780,00
Marconi, via	307200	€ 10.627,87
Spallanzani, via	163840	€ 913,35
<b>Totale Percorsi</b>		€ 255.582,90

<b>PARCO</b>	<b>PRIORITA' FINALE</b>	<b>COSTO INTERVENTI aree verdi</b>
AV Oasi urbana Asca	1935360	€ 13.615,00
AV La Marmora	568480	€ 13.020,00
AV Martiri delle Foibe	537600	€ 400,00
AV Cornelio e Cipriano	537600	€ 9.744,00
AV Ferraris	322560	€ 22.000,00
AV Fontanile	276480	€ 6.000,00
<b>Totale parchi</b>		€ 64.779,00

ELEMENTI		COSTO INTERVENTI
EDIFICI COMUNALI	€	115.852,94
PERCORSI (STRADE, PIAZZE)	€	255.582,90
PARCHI	€	64.779,00
<b>TOTALE</b>	<b>€</b>	<b>436.214,84</b>

La realizzazione degli interventi proposti per percorsi, parchi ed edifici può essere programmata per stralci annuali in modo da poter essere compiuta nell'arco di 10 anni, con un investimento annuale che, salvo un caso, non superiore a 50.000,00 €.

La programmazione degli interventi è stata unificata sui 3 elementi considerati: percorsi, parchi, edifici.

Il criterio che ha guidato la suddivisione in stralci è quello della priorità di intervento, incrociata con la necessità di tendere a importi omogenei e quindi accorpando più edifici, più strade e più parchi nel corso di un anno. Unica eccezione è la seconda annualità, dedicata agli interventi su via Cavour, che peraltro è l'unico caso in cui si superano i 50.000 € di importo.

Riguardo ai percorsi oltre alle priorità ed ai costi complessivi per ciascuna strada o piazza si è tenuto conto di prevedere interventi che facciano crescere l'accessibilità della rete pedonale a macchia d'olio, ovvero collegando tra loro i diversi percorsi.

**A titolo esemplificativo**, presentiamo un possibile cronoprogramma delle annualità con indicazione degli elementi (strade, edifici, parchi) e costi relativi suddivisi per stralci di intervento

Annualità	Edificio, strada, parco	Costo elemento	Costo annualità
1	Tonale, via	€ 26.389,22	€ 44.091,42
	Scuola secondaria 1° grado	€ 13.860,50	
	Don Schiavi, via	€ 3.841,70	
2	Cavour, via	€ 55.118,62	€ 55.118,62
3	Santuario, via	€ 1.189,00	€ 46.352,51
	San Francesco, via	€ 45.163,51	
4	Conti Albani, via	€ 805,00	€ 41.493,00
	Caduti per la Patria, piazza	€ 10.034,00	
	Locatelli, via	€ 3.789,00	
	Scuola Primaria	€ 26.865,00	
5	Moro, via	€ 9.662,46	€ 40.504,46
	Sede Municipale	€ 30.842,00	
6	Garibaldi, via	€ 19.649,67	€ 44.600,22
	Dante Alighieri, via	€ 11.469,23	
	Roma, via	€ 3.231,82	
	Impianto sportivo	€ 10.249,50	
7	Papa Giovanni XXIII, via	€ 8.606,74	€ 43.714,08
	Don Canini, via	€ 1.301,15	
	San Giovanni Bosco, via	€ 909,85	
	Donatore, piazza del	€ 154,00	
	Alpino, piazza del	€ 500,00	
	Area Verde Oasi urbana Asca	€ 13.615,00	
	Casa delle Associazioni	€ 15.376,74	
	Centro Anziani e ricreativo	€ 3.250,60	

8	Vittorio Emanuele, via	€ 6.513,30	<b>€ 41.246,74</b>
	Colombo, via	€ 4.833,00	
	IV Novembre, via	€ 14.421,84	
	La Marmora, via	€ 70,00	
	Biblioteca	€ 10.807,60	
	Polo scolastico	€ 2.561,00	
	Locali associazioni Palasù	€ 280,00	
Cimitero Comunale	€ 1.700,00		
Ludoteca	€ 60,00		
9	Santi Cornelio e Cipriano, via	€ 4.921,93	<b>€ 39.552,72</b>
	Battisti, via	€ 5.142,50	
	Martiri delle Foibe, via	€ 222,79	
	Ferraris, via	€ 70,00	
	Brasi, via	€ 3.251,50	
	Area Verde La Marmora	€ 13.020,00	
	Area Verde Martiri delle Foibe	€ 400,00	
	Area Verde Cornelio e Cipriano	€ 9.744,00	
Fontanile, via	€ 2.780,00		
10	Marconi, via	€ 10.627,87	<b>€ 39.541,22</b>
	Spallanzani, via	€ 913,35	
	Area Verde Ferraris	€ 22.000,00	
	Area Verde Fontanile	€ 6.000,00	
		<b>€ 436.214,84</b>	<b>€ 436.214,84</b>

## **H) FORMAZIONE**

Con la fase finale di consegna del prodotto si prevede la **formazione** di un tecnico deputato all'uso dello strumento informatico.

La formazione dei tecnici sarà contenuta in un incontro di 3 ore durante il quale verranno illustrati i contenuti e le metodologie di interrogazione del data base costituente l'archivio dati del PEBA.

## **K) NOTE FINALI**

### **K.1) IVA AGEVOLATA**

Si fa presente che i contratti di appalto aventi per oggetto opere di abbattimento delle Barriere Architettoniche sono soggetti ad aliquota IVA agevolata al 4% ai sensi del DPR 26 ottobre 1972 n. 633, punto 41 ter della tabella A - parte II.

### **K.2) OPERE DI MANUTENZIONE ORDINARIA**

Una chiave di lettura indispensabile per analizzare gli stralci dal punto di vista economico sono le opere già previste dai piani annuali di intervento, le opere di manutenzione ordinaria previste nelle vie analizzate dal PEBA e nei parchi e negli edifici, tutte le opere di manomissione e ripristino dei tratti di marciapiedi e strade effettuate periodicamente dall'amministrazione comunale e tutti gli interventi già previsti all'interno degli edifici comunali.

Dall'adozione del Piano queste opere dovranno essere realizzate secondo le indicazioni del piano. **Si può così ipotizzare una riduzione degli importi dei vari stralci.**

### **K.3) PROCEDIMENTO DI ADOZIONE/APPROVAZIONE**

Il P.E.B.A. può essere paragonato, verosimilmente, a un Piano di Settore.

Quindi è uno strumento della pianificazione territoriale, nella fattispecie dedicato a particolari tematiche legate al territorio (cioè alla disabilità, alla accessibilità degli spazi ed edifici pubblici, alla fruizione allargata a tutti i cittadini delle attività pubbliche).

Si attua attraverso interventi specifici su spazi ed edifici comunali, interventi che necessitano di una progettazione definitiva ed esecutiva dedicata e che afferiscono al Settore Opere Pubbliche.

Pertanto pur avendo una valenza pianificatoria a scala territoriale, è più simile ad uno strumento di programmazione come il Piano delle Opere Pubbliche piuttosto che ad Piano urbanistico.

#### **PERCHÉ È FONDAMENTALE L'ELABORAZIONE DI UN PIANO?**

Pianificare un programma strutturato di interventi è indispensabile per:

- Avere un quadro completo e preciso sulle esigenze attuali della città e della popolazione;
- Integrare e rendere sinergici, quindi più efficaci, i singoli interventi;
- Ottimizzare le risorse e gli sforzi messi in campo dal Comune, prevedendo e programmando tempi e costi a lungo termine (gli interventi sporadici e urgenti dettati da contingenze risultano sempre onerosi per i Comuni);
- Rendere l'abbattimento delle barriere sistematico nel tempo;
- Dare certezza prospettica al diritto di mobilità dei cittadini.

Il Programma di interventi P.E.B.A./P.A.U. deve però avere anche un chiaro Contorno d'Ambito del suo inserimento come "strumento operativo" da rispettare (vigenza, cogenza) ed esecutivo (strumento d'indirizzo della progettazione e quantificazione dei costi nel caso di adeguamento).

Il PEBA esprime contenuti nella organizzazione e nella progettazione degli Spazi/Aree pubbliche (Strade, marciapiedi, parchi, giardini, piazze, ecc.) per poi considerare sia le connessioni agli Edifici ed alle Strutture pubbliche che hanno accesso diretto dagli spazi pubblici (come il Trasporto pubblico, Scuole, Uffici, Biblioteche, Musei, Ospedali, Stazioni, Luoghi per lo sport, ecc.) e di queste Strutture pubbliche anche la loro organizzazione e dotazione di servizi per determinarne la effettiva ed efficace "inclusività" di fruizione.

Infine il PEBA strutturando lo spazio pubblico consegna il fruitore il cittadino agli spazi privati, gli alloggi, gli uffici privati, gli spazi commerciali e/o di svago privati, banche, ecc.

Dunque un PEBA "depotenziato" della sua possibilità di essere Cogente e Direttore risulterebbe inutile. Da questo ragionamento emerge l'esigenza che tale Dotazione programmatica acquisisca una riconosciuta legittimazione attraverso un percorso amministrativo (e tecnico) di adozione/approvazione che tuteli il fruitore (cittadino) e consenta al Comune di esercitarne l'azione, l'incisività, la vigenza.

## J) CONCLUSIONI

L'accessibilità non è una condizione, una soluzione tecnica ad un problema, bensì un concetto, un ideale a cui si tende per ottenere una parità di diritti e di doveri, un'uguaglianza di fatto che consente la partecipazione dell'individuo alla vita sociale nella quale è di fatto soggetto.

Restano in ogni caso le esperienze dirette, tutt'altro che teoriche, delle persone che hanno particolari necessità e solamente unendo teoria e pratica, è possibile il raggiungimento dell'obiettivo che ha come scopo l'ottimizzazione tesa all'adattamento dell'ambiente costruito eliminando definitivamente l'handicap (svantaggio) che ricordiamo essere un fenomeno sociale dipendente dalle condizioni sociali ed ambientali in cui il soggetto vive e solo in parte è invece influenzato dalla condizione di disabilità.

Abbiamo bisogno di una città il meno discriminante possibile, costituita da cittadini consapevoli di una presenza, largamente rappresentata, di soggetti anziani e portatori di differenti disabilità con pari diritti quindi una città "tollerante" che ripropone la reciprocità del rispetto come base del rapporto umano.

Anche sulla scorta di queste considerazioni abbiamo corredato ogni scheda di intervento con i richiami ai principi dell'**Universal Design** rispettati all'interno della prestazione suggerita.

Nel merito del contesto specifico di Albano S.Alessandro, dall'analisi compiuta, dalle rilevazioni eseguite e dal confronto con le associazioni, emergono i seguenti temi che proviamo a sintetizzare:

### Strade, piazze, parchi

- Riguardo agli spazi urbani si è posta l'attenzione soprattutto sui percorsi pedonali, con l'obiettivo di garantirne il più possibile la continuità, sia dal punto di vista dell'accessibilità che della sicurezza. Per questo gli interventi (e i conseguenti impegni di spesa) più rilevanti riguardano gli **attraversamenti pedonali delle strade**, in particolare di quelle a più alta intensità di traffico, ma non solo. Ci riferiamo in particolare a via Cavour, Via San Francesco (strade provinciali) e via Tonale. Strade interessate anche da buoni flussi pedonali, per la presenza di molte attività che attraggono persone. Laddove le condizioni generali lo consentono abbiamo proposto al realizzazione di attraversamenti pedonali rialzati alla quota dei marciapiedi. Sono le soluzioni più efficaci per garantire allo stesso tempo accessibilità e sicurezza.
- Laddove non sono presenti **marciapiedi** in rilevato o non hanno larghezza adeguata se ne propone la realizzazione o l'allargamento. Ma molte strade del centro storico (via Don Schiavi, via Locatelli, via Roma) sono prive o quasi di marciapiedi e presentano sezioni stradali tali per cui è impossibile realizzarne, nemmeno a raso. In questi casi si propone di limitarsi a inserire una segnaletica orizzontale che segnali agli automobilisti l'eventuale presenza di pedoni e/o utenti fragili sulla strada. E' un modo non invasivo e che non crea ostacoli per nessuno per sottolineare che lo spazio pubblico appartiene a tutti e, soprattutto quando è esiguo, esige attenzione, rispetto reciproco e prudenza. Si suggerisce per quest'ambito, che è circostante alla piazza Caduti per la Patria e fino alla zona delle scuole, di valutare azioni di limitazione del traffico (come ZTL o zone 30), accompagnate da interventi architettonici e di arredo urbano che siano pensati innanzitutto con lo sguardo delle persone con fragilità.
- Lungo i percorsi uno dei principali aspetti che abbiamo considerato sono i **dislivelli causati da gradini e soglie, ma anche da scivoli e rampe con pendenze eccessive**. In alcuni casi si propone il rifacimento di raccordi in dislivello di pendenza eccessiva (via Cavour): in particolare quando queste criticità si trovano nei pressi di edifici comunali (via Roma, via Moro). Abbiamo rilevato qualche passo carraio inadeguato, perché crea pendenze trasversali eccessive o determina pendenze longitudinali non conformi ai minimi di legge. In questi casi si propone il rifacimento del passo carraio, generalmente portandolo alla quota del marciapiede. Quest'ultimo deve essere

allargato per consentire di avere lo spazio sufficiente per il passaggio di pedoni e carrozzine e per realizzare lo scivolo per le auto.

- Si propone di dotare gli spazi urbani di **segnalazioni tattili** ad oggi assenti in Albano S.Alessandro. In particolare in corrispondenza di incroci, attraversamenti stradali e fermate dell'autobus. Se le pavimentazioni tattilo-plantari sono usate con parsimonia e accortezza non sono solo utili per le persone cieche o ipovedenti, ma rendono più chiari e leggibili i percorsi a beneficio di tutti. Proponiamo inoltre di potenziare la **segnaletica di orientamento**, anche di tipo tattile, all'ingresso degli edifici e nelle aree verdi, proponendo, nei casi più importanti, l'installazione di mappe tattili.
- Un discorso a parte merita la qualità della pavimentazione dei marciapiedi e dei percorsi pedonali in genere. I materiali utilizzati variano da strada a strada e sono per lo più in asfalto. Sono generalmente posati correttamente e i rari problemi di accessibilità sono per lo più legati alla carenza di **manutenzione ordinaria**, anche se limitati ad alcune vie. Immaginiamo che si tratti di aspetti già all'attenzione dell'Amministrazione comunale e per i quali sono previsti stanziamenti ad hoc. Per questo ci siamo limitati a segnalarli tramite schede di intervento solo laddove ci sono parsi particolarmente gravi per l'accessibilità.
- In alcune situazioni che ci sono state segnalate, le **pavimentazioni esistenti** su tratti di percorsi inclinati (Piazza Caduti per la Patria, Parco di via La Marmora) possono essere **scivolose** in caso di gelo. Per offrire ausili finalizzati a migliorare la sicurezza in questi casi, proponiamo l'installazione di corrimani ai quali potersi appoggiare.
- Si sottolinea la necessità di potenziare alcuni **elementi di arredo urbano** che migliorino il comfort degli spazi aperti, in particolare nelle aree verdi (panchine, spazi di sosta, tavoli), e lungo scale e rampe (corrimano, pavimentazioni antisdrucciolo). Rendere lo spazio pubblico più agevole va a beneficio non solo dell'utenza debole, ma di tutti i cittadini.
- Riguardo ai **parchi** si propone, in ciascuno di quelli esaminati, l'inserimento di giochi non solo accessibili ai bambini con disabilità, ma anche inclusivi, secondo i principi dell'Universal Design. Relativamente all'Oasi Asca, dove c'è un grado di naturalità particolare, non si propone l'installazione di giochi, ma la ristrutturazione del servizio igienico esistente per farlo diventare un bagno accessibile a tutti.
- Si raccomanda la massima attenzione agli **accessi alle aree verdi pubbliche e agli edifici**, considerando anche gli spazi esterni, le dotazioni di parcheggio, la cura nelle pavimentazioni e i piccoli dislivelli. Pur non essendo di competenza di questo PEBA, raccomandiamo all'amministrazione comunale anche gli accessi a edifici non di proprietà comunale, ma di interesse pubblico, compresi gli esercizi commerciali, ricettivi e ristorativi.
- Infine, riguardo alla situazione di **via Santuario**, con riferimento alla sua intersezione con il **passaggio a livello** nella zona della stazione, si rileva una situazione di grave criticità in quanto i marciapiedi riservati ai pedoni (quello sul lato della stazione è già piuttosto stretto considerandone l'importanza) si interrompono in corrispondenza delle sbarre mobili a protezione dell'incrocio con la ferrovia. In questo caso non è possibile risolvere il problema dell'accessibilità con interventi specifici e puntuali, ma occorre ripensare l'intera zona. Il progetto di ridisegno dovrà necessariamente coinvolgere anche RFI, in accordo con l'amministrazione comunale.

## Edifici

Non si segnalano criticità gravi e nessuno degli edifici può essere definito inaccessibile. Ci sono però alcuni elementi problematici e alcune situazioni che possono essere sicuramente migliorate.

- Le criticità maggiori riguardano i **collegamenti verticali**, con riferimento in particolare a due casi: alcuni spazi non accessibili al piano seminterrato della scuola primaria e una palestra inaccessibile sotto il bar degli impianti sportivi. In entrambi i casi si propone l'installazione di un **montascale a piattaforma**, che ci sembra la soluzione meno invasiva e costosa anche se poco aderente ai principi dell'Universal Design.
- Gli edifici su più piani e con scale di emergenza nella maggioranza dei casi non sono dotati di **spazi calmi**, ovvero di luoghi sicuri, adiacenti alle vie di fuga dove, in caso di necessità di evacuazione, le persone con disabilità impossibilitate a usare le scale possono sostare in attesa dei soccorsi. Il PEBA ne propone la realizzazione in tutti i casi dove ritenuto necessario.
- Riguardo ai **collegamenti verticali**, lungo le scale, in diversi casi si è notata la presenza di **corrimano** non adeguati dei quali si propone la sistemazione. Riteniamo importante realizzare, alla base e all'arrivo delle rampe di scale, fasce di **pavimentazione tattilo-plantari** che fungano da segnali di attenzione per le persone cieche e ipovedenti. Negli spazi interne suggeriamo l'uso di elementi in pvc da incollare sui pavimenti esistenti.
- Si propone inoltre di inserire, nelle zone di ingresso e accoglienza degli edifici di maggiore complessità, specifica **segnaletica di orientamento**. In alcuni casi, per esempio nel Municipio, potrebbe anche essere collocata una mappa tattile di orientamento.
- Riguardo agli **arredi interni** agli edifici i problemi maggiori riguardano i banconi che separano i cittadini/utenti dal personale che eroga i servizi. Questi elementi hanno sempre altezze non pensate per persone che sono sedute su sedie a rotelle, o persone nane, o bambini. Se ne propone l'adeguamento, modificando i manufatti in modo che almeno una porzione di essi abbia un'altezza da terra che consenta a tutti di sentirsi accolti.
- Pochi sono i problemi da segnalare riguardo a **ingressi** negli edifici e distribuzione orizzontale interna. Si raccomanda in particolare attenzione alla discontinuità nella pavimentazione determinata da soglie di ingresso che in alcuni casi superano i 2,5 cm di altezza
- Abbiamo rilevato che tutti gli edifici comunali sono dotati di uno o più **servizi igienici accessibili** ed attrezzati per persone con disabilità motoria. Abbiamo solo indicato alcuni possibili miglioramenti (in particolare i maniglioni d'appoggio per eseguire il trasferimento dalla carrozzina al wc) che però sono indispensabili per garantire a più persone possibile di riuscire ad utilizzare in sicurezza e comfort i bagni. Si segnala però che in alcuni casi il servizio dedicato a persone con disabilità è impropriamente utilizzato come ripostiglio.

Ci preme infine ricordare che lo strumento del PEBA non esaurisce il tema delle barriere architettoniche e localizzative dell'abitato di Albano S. Alessandro, perché prende in esame solo edifici comunali e spazi urbani pubblici. Restano sul tappeto i problemi di accessibilità ai luoghi privati ma aperti al pubblico, in primis i negozi.

Da questo punto di vista l'Amministrazione Comunale può farsi parte diligente nel sollecitare, incentivare, favorire i privati a rimuovere le barriere architettoniche relative agli accessi ai loro edifici privati aperti al pubblico, con la finalità di estendere l'accessibilità anche a questo tipo di ambienti e servizi e potenziare il livello di inclusività dell'abitato.

Albano S. Alessandro, aprile 2024