



COMUNE DI SAN PIETRO IN LAMA
PROVINCIA DI LECCE



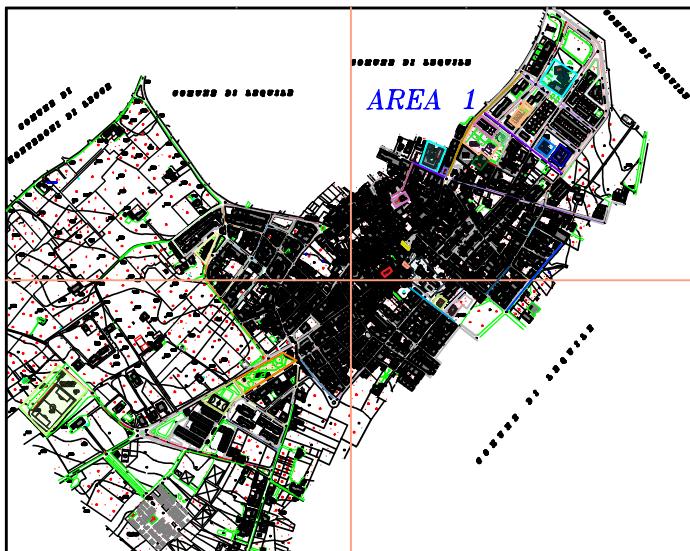
Regione Puglia

PEBA

PIANO DI ELIMINAZIONE DELLE BARRIERE ARCHITETTONICHE

(ai sensi della Legge 28 Febbraio 1986, N.41 art. 32 comma 21e Legge 5 Febbraio 1992, N.104 art. 24 comma 9)

CUP H84H24000250002



RELAZIONE GENERALE

ALL. 04

AGGIORNAMENTI

N.	DATA

Progettista
Arch. Nadia Addolorata LETIZIA

Responsabile del SETTORE Assetto e Sviluppo del Territorio
Arch. Antonella MAROCCIA

Sindaco
Vito Pietro MELLO

DATA :
novembre 2025

Sommario

PREMESSA.....	
.....2	
1. MODALITA' DI LAVORO.....	3
1.1. Struttura del PEBA.....	3
2. PRIMA FASE : ANALISI DELLO STATO DI FATTO	4
2.1. Inquadramento territoriale	4
2.2. Redazione schede di rilievo.....	6
2.3. Riferimenti normativi per compilazione schede di rilievo	8
2.4. Partecipazione estesa ai cittadini	14
3. SECONDA FASE : PROGETTAZIONE ACCESSIBILE	14
3.1. Analisi scelte progettuali	14
4. TERZA FASE : PROGRAMMAZIONE DEGLI INTERVENTI.....	16
5. NORMATIVA DI RIFERIMENTO	21

PREMESSA

Con Determina del Dirigente della sezione Politiche Abitative della Regione Puglia n. 160 del 18/04/2024 è stato stabilito di approvare L'Avviso Pubblico relativo alla concessione ai Comuni di contributo per l'adozione del PEBA con termine perentorio per la presentazione delle domande entro il 30/09/2024.

Con Determina del Dirigente della sezione Politiche Abitative della Regione Puglia n. 409 del 10/10/2024 è stato stabilito di riaprire i termini per la presentazione delle istanze fino al 30/10/2024.

Con delibera di Giunta Comunale n 145 del 18/10/2024 è stato stabilito di partecipare all'Avviso Pubblico relativo alla concessione ai Comuni di contributo per l'adozione del PEBA.

Con determina dirigenziale n. 00481 del 25/11/2024, acquisita agli atti comunali al prot. N 1632 del 02/12/2024, la Regione Puglia - Dipartimento Ambiente, Paesaggio e Qualità Urbana - Sezione Politiche abitative, ha concesso al Comune di San Pietro in Lama un contributo per la redazione del PEBA.

Il Piano di Eliminazione delle Barriere Architettoniche, introdotto per la prima volta in Italia con la legge finanziaria n. 41/1986, successivamente richiamato e disposto dalla Legge quadro n.104/1992, è uno strumento di programmazione che gli Enti Pubblici hanno a disposizione per monitorare, progettare e pianificare gli interventi finalizzati all'abbattimento delle barriere architettoniche e, dunque, al raggiungimento della fruibilità, in condizioni di comfort e sicurezza, dei percorsi urbani, degli edifici e degli spazi pubblici per tutti i cittadini. Garantire la completa accessibilità degli edifici pubblici o ad uso pubblico e dei servizi ad essi collegati garantirebbe un miglioramento della qualità della vita per tutti.

L'art. 32 della legge 41/86 e art. 24 comma 9 della legge 104/92 definiscono il PEBA come uno strumento urbanistico che ha come finalità la conoscenza delle situazioni di impedimento, rischio ed ostacolo per la fruizione di edifici e spazi pubblici.

Il PEBA deve essere di facile consultazione per il raggiungimento degli obiettivi proposti nella maniera più semplice, oltre che poter essere aggiornabile nel tempo.

Il progetto odierno del PEBA è stato affidato alla sottoscritta con determina n. 530 del 19/06/2025 a seguito Avviso Pubblico con determinazione dirigenziale n. 160 del 18/04/2024- Concessione ai Comuni del contributo per l'adozione del Piano di Eliminazione delle Barriere Architettoniche (P.E.B.A.)

L'obiettivo del PEBA è quello di creare un paese accessibile, privo di ostacoli e barriere che permetta a tutti i cittadini più fragili o con ridotte capacità motorie, un accesso sicuro e comodo a quelli che sono i luoghi pubblici di maggiore interesse presenti sul territorio comunale. Tale obiettivo deve essere raggiunto attraverso l'utilizzo di programmi graduali di intervento da effettuare sul territorio, individuando le priorità e le relative fonti di finanziamento.

Il termine di "barriera architettonica" viene, erroneamente, interpretato nel senso limitativo e semplicistico di ostacolo fisico, ma con l'emanazione della Legge 13/89 e del suo regolamento di attuazione D.M. 236/89, si è riusciti a dare una definizione corretta ed esaustiva del termine:

"Per barriere architettoniche si intendono:

a) gli ostacoli fisici che sono fonte di disagio per la mobilità di chiunque ed in particolare di coloro che, per qualsiasi causa, hanno una capacità motoria ridotta o impedita in forma permanente o temporanea;

b) gli ostacoli che limitano o impediscono a chiunque la comoda e sicura utilizzazione di parti, attrezzature o componenti;

c) 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.”.

Il concetto di barriera architettonica è, quindi, molto più articolato di quanto normalmente si è portati a credere, comprende differenti scenari che possono essere causa di limitazioni percettive o fisiche, o particolari disposizioni o conformazioni degli oggetti che possono risultare fonte di disorientamento, affaticamento, disagio o paura. Sono barriere architettoniche non solo i gradini o i passaggi angusti, ma anche dei percorsi che presentano una pavimentazione sdrucciolevole o sconnessa, le scale prive di corrimano, le rampe con una sbagliata pendenza, i luoghi di attesa privi di sistemi di seduta o di protezione, i terminali degli impianti posizionati troppo in alto, la mancanza di indicazioni che favoriscano l'orientamento o che segnalino la presenza di una fonte di pericolo.

È importante analizzare la fruibilità degli spazi pubblici in condizioni di autonomia e sicurezza, questa, infatti, dipende da molti fattori quali: l'arredo urbano, gli spazi esterni, gli edifici di interesse pubblico. Spesso gli edifici pubblici se pur oggetto di interventi di manutenzione o ristrutturazione o adeguamento alle normative in essere in materia di abbattimento delle barriere architettoniche, non vengono pensati in coordinamento con le condizioni al contorno.

I criteri di progettazione devono perseguire i seguenti obiettivi: l'autonomia dell'utente, la normalità di immagine (bisogna superare il concetto che una soluzione si riferisca con esclusività ad un gruppo ristretto di persone), la sicurezza (la soluzione messa a punto per risolvere una criticità non può essere essa stessa fonte di pericolo), l'affidabilità: garantendo la durata nel tempo ed un funzionamento corretto di ciò che si progetta.

1. MODALITA' DI LAVORO

La stesura del Piano si è sviluppata attraverso una ordinata e progressiva successione di lavori, ed è relativa ad una realtà di "Amministrazioni Comunali di limitate dimensioni".

Per la redazione dello stesso sono state seguite le: "LINEE GUIDA PER LA REDAZIONE DEI PIANI DI ELIMINAZIONE DELLE BARRIERE ARCHITETTONICHE (PEBA)" emanate dalla Regione Puglia con Bollettino Ufficiale della Regione Puglia - n.140 del 3-12-2019.

1.1. Struttura del PEBA

Il PEBA è strutturato in maniera tale da:

- individuare le strutture pubbliche comunali e gli ostacoli presenti all'interno della mobilità urbana;
- censire le barriere architettoniche presenti;
- individuare le possibili opere di adeguamento.

Da questa analisi si parte per la successiva progettazione puntuale ed esecutiva degli interventi, preventivandone in linea di massima il costo di realizzazione e definendo un crono programma di intervento.

La struttura del PEBA, avente validità decennale, si sviluppa in due ambiti: Edilizio e Urbano. Nell'ambito edilizio sono stati individuati edifici pubblici e privati di interesse pubblico, nell'ambito urbano oggetto di indagine sono stati gli spazi pubblici quali: strade, piazze, percorsi pedonali e ciclabili, giardini.

Per la redazione del presente Piano di aggiornamento si è tenuto in considerazione il principio di sistema nel quale entrambi gli ambiti entrano in relazione. Di questo sistema, dunque, gli elementi fondanti sono gli edifici e gli spazi urbani, e le interconnessioni fra i suddetti elementi sono i percorsi (pedonali).

PRIMA FASE : ANALISI DELLO STATO DI FATTO

1.2. *Inquadramento territoriale*

La fase preliminare per l'elaborazione del Piano è iniziata attraverso la mappatura sul territorio comunale degli edifici e degli spazi urbani di interesse pubblico e dei relativi percorsi per raggiungerli.

Per raffrontare correttamente la problematica dell'abbattimento delle barriere a livello urbano, è indispensabile conoscere la realtà sociale, produttiva e progettuale del territorio in esame. Occorre conoscere, quindi, l'utenza interessata e le necessità primarie di questa, i luoghi di interesse pubblico, i luoghi d'interesse commerciale, amministrativo, ricreativo e sociale, i principali assi della mobilità, lo stato di manutenzione dei luoghi e dei percorsi, l'intensità del traffico pedonale. Tutti questi elementi sono utili sia per le fasi di rilievo, sia per le fasi successive di restituzione e analisi dei dati come, per esempio, per la fase di indagine per l'analisi delle priorità, dirette o indirette, finalizzata alla scelta e alla riqualificazione degli edifici e dei percorsi.

A partire dalla panoramica generale degli edifici ad uso pubblico esistenti, l'amministrazione ha focalizzato l'attenzione sulle strutture strategiche per le quali considera perentorio l'avvio di un'azione pianificatoria volta all'abbattimento delle barriere architettoniche. L'individuazione degli edifici ha tenuto conto della prossimità al centro cittadino, ma anche ampliando il raggio d'azione per strutture più "esterne" ma importanti per funzione e tipologia di utenza (es: campo sportivo, carabinieri, zone di nuova espansione, ecc.).

Tra gli spazi pubblici, oggetto di rilievo sono le piazze più prossime al centro cittadino e quelle in corrispondenza degli edifici già individuati come strategici.

Relativamente ai percorsi oggetto di analisi, questi sono individuati di conseguenza alla preliminare individuazione di edifici e spazi. Talvolta il percorso per il raggiungimento di alcuni edifici può sembrare il meno agevole per lunghezza, ma bisogna tenere presente la fattibilità della realizzazione di un futuro intervento di abbattimento di barriere architettoniche. La composizione del centro storico, ad esempio, con vie strette e prive di marciapiedi, ne ostacola un agevole intervento.

Oggetto del piano è il centro abitato di San Pietro in Lama, alcune zone periferiche sede del Campo Sportivo ma anche tutta la zona in ampliamento verso Copertino.

L'amministrazione ha in itinere una serie di progetti relativi ad alcune strutture pubbliche atti a migliorarne la fruibilità con particolare attenzione all'abbattimento delle barriere architettoniche. Al momento è in corso l'espansione edificatoria verso il del Campo Sportivo e ciò deve spingere l'Amministrazione a puntare anche sull'adeguamento dei percorsi pedonali per la loro percorrenza anche da parte di persone con diverse abilità.

Si riporta l'elenco dettagliato degli edifici oggetto di rilievo per l'ambito edilizio, e l'elenco degli spazi urbani che vanno a definire il percorso urbano del P.E.B.A..

Ambito edilizio	
SCHEDA DI RILIEVO	NOME EDIFICIO
Scheda A1	Scuola Media "R. Quarta
Scheda A2	Scuola Materna "A. Moro"
Scheda A3	Asilo Nido "A. Gramsci"
Scheda A4	Mercato Coperto
Scheda A5	Municipio e Uffici Polizia Municipale
Scheda A6	Scuola Primaria "Deledda"
Scheda A7	Biblioteca Comunale
Scheda A8	Villa Serena
Scheda A9	RSSA "Padre Pio da Pietrelcina"
Scheda A10	Ex Poliambulatorio

Ambito urbano	
SCHEDA DI RILIEVO	NOME PERCORSO O SPAZIO URBANO
Scheda B1	VIA CALAMANDREI
Scheda B2	VIA GENERALE DALLA CHIESA
Scheda B3	VIA SALVATORE ALLENDE
Scheda B4	VIA PIO LA TORRE
Scheda B5	VIA FERRUCCIO PARRI
Scheda B6	VIA ALDO MORO
Scheda B7	VIA PAPA GIOVANNI XXIII
Scheda B8	VIA LECCE
Scheda B9	VIA TORINO
Scheda B10	VIA SABAUDIA
Scheda B11	VIA G. MATTEOTTI
Scheda B12	VIA RENATA FONTE
Scheda B13	VIA MILANO
Scheda B14	VIA LEQUILE
Scheda B15	VIA EDIFICIO SCOLASTICO
Scheda B16	VIA G. MANZONI
Scheda B17	VIA ROMA
Scheda B18	VIA PRINCIPE DI PIEMONTE
Scheda B19	VIA NAPOLI
Scheda B20	VIA VITTORIO VENETO
Scheda B21	VIA ARMANDO DIAZ
Scheda B22	VIA GIUSEPPE DI VITTORIO
Scheda B23	VIA SALVEMINI
Scheda B24	VIA SCOTELLARO
Scheda B25	VIA A. GRANDI
Scheda B26	VIA SAN FRANCESCO
Scheda B27	VIA DEI CADUTI
Scheda B28	VIA MAKALLE'
Scheda B29	VIA UNITA' D'ITALIA

Scheda B30	VIA XX SETTEMBRE
Scheda B31	VIA GARIBALDI
Scheda B32	VIA REGINA MARGHERITA DI SAVOIA
Scheda B33	VIA ARENE
Scheda B34	VIA GIUSEPPE LIBERTINI
Scheda B35	VIA CADUTI DI VIA FANI
Scheda B36	VIA LUIGI COLI'
Scheda B37	VIA SOLFERINO
Scheda B38	VIA ANTONIO CAVALLO
Scheda B39	VIA GIUSEPPE MAZZINI
Scheda B40	VIA CAIROLI
Scheda B41	VIA PALERMO
Scheda B42	VIA XI FEBBRAIO
Scheda B43	VIA GENOVA
Scheda B44	VIA CESARE BATTISTI
Scheda B45	VIA MARCONI
Scheda B46	VIA SALVO D'ACQUISTO
Scheda B47	VIA BANCHISA
Scheda B48	VIA CAVOUR
Scheda B49	VIA DANTE ALIGHIERI
Scheda B50	VIA VITTORIO ALFIERI
Scheda B51	VIA ANTONIO GRAMSCI
Scheda B52	VIA GIORGIO LA PIRA
Scheda B53	VIA PIETRO NENNI
Scheda B54	VIA F. ROSSELLI
Scheda B55	VIA UGO LA MALFA
Scheda B56	VIA FILIPPO TURATI
Scheda B57	VIA COPERTINO
Scheda B58	DE GASPERI
Scheda B59	CADUTI STRAGI DI CAPACI E VIA D'AMELIO
Scheda B60	VIA FALCONE E BORSELLINO
Scheda B61	VIA SANDRO PERTINI
Scheda B62	VIA ENRICO BERLINGUER
Scheda B63	VIA POZZINO
Scheda B64	VIA SCHIAVO DELLA CONCA
Scheda B65	VIA LOIRI
Scheda B66	VIA SANT'ANNA
Scheda B67	VIA F. CERVI
Scheda B68	VIA DON MINZONI
Scheda B69	VIA GIORDANO BRUNO
Scheda B70	VIA PALMIRO TOGLIATTI
Scheda B71	VIA DON STURZO
Scheda B72	VIA TOMMASO FIORE
Scheda B73	VIA MASSIMO D'ANTONA
Scheda B74	VIA MARTINO LUIGI CAIROLI
Scheda B75	VIA KENNEDY

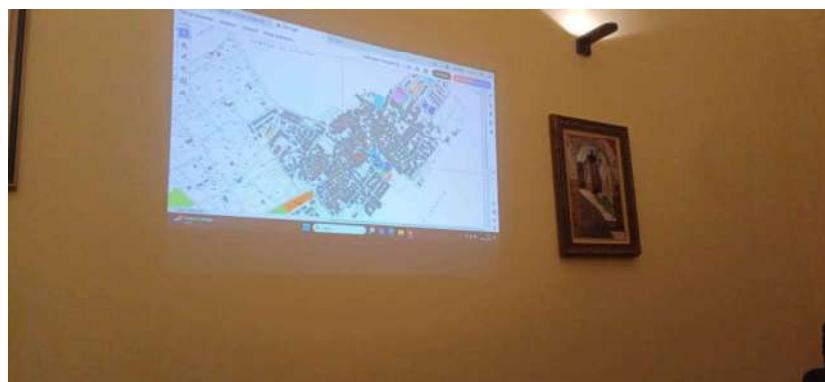
Redazione schede di rilievo

Sulla scorta dell'indagine conoscitiva in ambito urbano ed edilizio effettuate per la stesura del PEBA, e della partecipazione estesa a cittadini e associazioni rappresentative delle persone diversamente abili, la sottoscritta ha proceduto ad una verifica più puntuale degli elementi analizzati individuando per ogni percorso tutti gli ostacoli e/o gli impedimenti esistenti e riportandoli sulle tavole grafiche e rimodulando le schede di rilievo.

Il censimento effettuato ha portato ad un momento conoscitivo dell'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.

Si è tenuto anche un incontro pubblico nella sede comunale per portare i cittadini a conoscenza dell'importante strumento di cui l'Amministrazione sta per dotarsi e per accogliere eventuali suggerimenti o priorità. In tale incontro, poco partecipato, tuttavia, non sono emerse criticità o suggerimenti tali da portare ad una rielaborazione o rivisitazione del piano che viene presentato quindi, secondo stesura originaria.





1.3. Riferimenti normativi per compilazione schede di rilievo

Si riportano di seguito i riferimenti normativi, suddivisi per categorie di barriera architettonica, che sono alla base della compilazione delle schede di rilievo.

- ✓ ACCESSIBILITA' EDIFICI E AMBIENTI INTERNI (Ambito edilizio)

I parcheggi riservati a persone con disabilità devono essere situati in prossimità dell'accesso degli edifici considerati, la segnaletica orizzontale e verticale deve rispettare la normativa vigente, ed il parcheggio riservato deve essere complanare ad un percorso pedonale che ne permetta un collegamento diretto con l'ingresso dell'edificio.

Per i posti riservati disposti parallelamente al senso di marcia, la lunghezza deve essere tale da consentire il passaggio di una persona su sedia a ruote tra un veicolo e l'altro. Il requisito si intende soddisfatto se la lunghezza del posto auto non è inferiore a 6 m; in tal caso la larghezza del posto auto riservato non eccede quella di un posto auto ordinario. I posti riservati possono essere delimitati da appositi dissuasori (riferimento normativo D.P.R. 503/96 art.10 e D.M. 236/89 artt 4.2.3 e 8.2.3).

Negli spazi esterni e sino agli accessi degli edifici deve essere previsto almeno un percorso preferibilmente in piano con caratteristiche tali da consentire la mobilità delle persone con ridotte o impedisce capacità motorie, e che assicuri loro la utilizzabilità diretta delle attrezzature dei parcheggi e dei servizi posti all'esterno, ove previsti.

I percorsi devono presentare un andamento quanto più possibile semplice e regolare in relazione alle principali direttive di accesso ed essere privi di strozzature, arredi, ostacoli di qualsiasi natura che riducano la larghezza utile di passaggio o che possano causare infortuni. La loro larghezza deve essere tale da garantire la mobilità nonché, in punti non eccessivamente distanti fra loro, anche l'inversione di marcia da parte di una persona su sedia a ruote. Le eventuali variazioni di livello dei percorsi devono essere raccordate con lievi pendenze ovvero

superate mediante rampe in presenza o meno di eventuali gradini ed evidenziate con variazioni cromatiche.

In particolare, ogni qualvolta il percorso pedonale si raccorda con il livello stradale, o è interrotto da un passo carrabile, devono predisporre rampe di pendenza contenute e raccordate in maniera continua col piano carrabile, che consentano il passaggio di una sedia a ruote. Le intersezioni tra percorsi pedonali e zone carrabili devono essere opportunamente segnalate anche ai non vedenti (riferimento normativo D.P.R. 503/96 art.15 e D.M. 236/89 art 4.2 e 8.2).

La pavimentazione del percorso pedonale deve essere antisdruciolevole. Eventuali differenze di livello tra gli elementi costituenti una pavimentazione devono essere contenute in maniera tale da non costituire ostacolo al transito di una persona su sedia a ruote. I grigliati utilizzati nei calpestii debbono avere maglie con vuoti tali da non costituire ostacolo o pericolo, rispetto a ruote, bastoni di sostegno, e simili (riferimento normativo D.P.R. 503/96 art.15 e D.M. 236/89 art. 4.2 e 8.2.2).

Nelle unità immobiliari e negli spazi esterni accessibili devono essere installati, in posizioni tali da essere agevolmente visibili, cartelli di indicazione che facilitino l'orientamento e la fruizione degli spazi costruiti e che forniscano una adeguata informazione sull'esistenza degli accorgimenti previsti per l'accessibilità di persone ad impedisce o ridotte capacità motorie; in tale caso i cartelli indicatori devono riportare anche il simbolo internazionale di accessibilità di cui all'art. 2 del DPR 27 aprile 1978 n. 384. I numeri civici, le targhe e i contrassegni di altro tipo devono essere facilmente leggibili.

Negli edifici aperti al pubblico deve essere predisposta una adeguata segnaletica che indichi le attività principali ivi svolte ed i percorsi necessari per raggiungerle.

Per i non vedenti è opportuno predisporre apparecchi fonici per dette indicazioni, ovvero tabelle integrative con scritte in Braille. Per facilitarne l'orientamento è necessario prevedere punti di riferimento ben riconoscibili in quantità sufficiente ed in posizione adeguata. In generale, ogni situazione di pericolo dev'essere resa immediatamente avvertibile anche tramite accorgimenti e mezzi riferibili sia alle percezioni acustiche che a quelle visive (riferimento normativo D.P.R. 503/96 art.15 e 17 e D.M. 236/89 artt 4.3, 4.1.5 e 8.1.5).

Le porte di accesso di ogni unità ambientale devono essere facilmente manovrabili, di tipo e luce netta tali da consentire un agevole transito anche da parte di persona su sedia a ruote; il vano della porta e gli spazi antistanti e retrostanti devono essere complanari.

Occorre dimensionare adeguatamente gli spazi antistanti e retrostanti, con riferimento alle manovre da effettuare con la sedia a ruote, anche in rapporto al tipo di apertura.

Sono ammessi dislivelli in corrispondenza del vano della porta di accesso di una unità immobiliare, ovvero negli interventi di ristrutturazione, purché questi siano contenuti e tali comunque da non ostacolare il transito di una persona su sedia a ruote.

Per dimensioni, posizionamento e manovrabilità la porta deve essere tale da consentire una agevole apertura della/e ante da entrambi i lati di utilizzo; sono consigliabili porte scorrevoli o con anta a libro, mentre devono essere evitate le porte girevoli, a ritorno automatico non ritardato e quelle vetrate se non fornite di accorgimenti per la sicurezza. Le porte vetrate devono essere facilmente individuabili mediante l'apposizione di opportuni segnali. Sono da preferire maniglie del tipo a leva opportunamente curvate ed arrotondate (riferimento normativo D.P.R. 503/96 art.15 e D.M. 236/89 artt 4.1.1 e 8.1.1).

I campanelli, pulsanti di comando e i citofoni, devono essere, per tipo e posizione planimetrica ed altimetrica, tali da permettere un uso agevole anche da parte della persona su sedia a ruote; devono, inoltre, essere facilmente individuabili anche in condizioni di scarsa visibilità ed essere protetti dal danneggiamento per urto (riferimento normativo D.P.R. 503/96 art.1 15 e 17 e D.M. 236/89 artt 4.3, 4.1.5 e 8.1.5).

La pendenza di una rampa va definita in rapporto alla capacità di una persona su sedia a ruote di superarla e di percorrerla senza affaticamento anche in relazione alla lunghezza della stessa. Si devono interporre ripiani orizzontali di riposo per rampe particolarmente lunghe.

La larghezza minima di una rampa deve essere:

- di 0,90 m. per consentire il transito di una persona su sedia a ruote;
- di 1,50 m per consentire l'incrocio di due persone.

Ogni 10 m di lunghezza ed in presenza di interruzioni mediante porte, la rampa deve prevedere un ripiano orizzontale di dimensioni minime pari a 1,50 x 1,50 m, ovvero 1,40 x 1,70 m in senso trasversale e 1,70 m in senso longitudinale al verso di marcia, oltre l'ingombro di apertura di eventuali porte. Qualora al lato della rampa sia presente un parapetto non piano, la rampa deve avere un cordolo di almeno 10 cm di altezza. La pendenza delle rampe non deve superare l'8%. Sono ammesse pendenze superiori, nei casi di adeguamento, rapportate allo sviluppo lineare effettivo della rampa (riferimento normativo D.P.R. 503/96 art.15 e D.M. 236/89 artt 4.1.11 e 8.1.11).

✓ SERVIZI IGIENICI (Ambito edilizio)

Nei servizi igienici devono essere garantite, con opportuni accorgimenti spaziali, le manovre di una sedia a ruote necessarie per l'utilizzazione degli apparecchi sanitari. Deve essere garantito in particolare:

- lo spazio necessario per l'accostamento laterale della sedia a ruote alla tazza e, ove presenti, al bidet, alla doccia, alla vasca da bagno, al lavatoio alla lavatrice;
- lo spazio necessario per l'accostamento frontale della sedia a ruote al lavabo, che deve essere del tipo a mensola;
- la dotazione di opportuni corrimano e di un campanello di emergenza posto in prossimità della tazza e della vasca.

Si deve dare preferenza a rubinetti con manovra a leva e, ove prevista, con l'erogazione dell'acqua calda regolabile mediante miscelatori termostatici, e a porte scorrevoli o che aprono verso l'esterno.

Relativamente alle caratteristiche degli apparecchi sanitari inoltre:

- i lavabi devono avere il piano superiore posto a cm 80 dal calpestio ed essere sempre senza colonna con sifone preferibilmente del tipo accostato o incassato a parete;
- i w.c. e i bidet preferibilmente sono del tipo sospeso, in particolare l'asse della tazza w.c. o del bidet deve essere posto ad una distanza minima di cm 40 dalla parete laterale, il bordo anteriore a cm 75-80 dalla parete posteriore e il piano superiore a 45-50 cm dal calpestio (riferimento normativo D.P.R. 503/96 art. 8, 15 E 23 e D.M. 236/89 artt 4.1.6 e 8.1.6).

✓ COLLEGAMENTI VERTICALI (Ambito edilizio)

L'ascensore deve avere una cabina di dimensioni minime tali da permettere l'uso da parte di una persona su sedia a ruote. Le porte di cabina e di piano devono essere del tipo automatico e di dimensioni tali da permettere l'accesso alla sedia a ruote. Il sistema di apertura delle porte deve essere dotato di idoneo meccanismo (come cellula fotoelettrica, costole mobili) per l'arresto e l'inversione della chiusura in caso di ostruzione del vano porta.

I tempi di apertura e chiusura delle porte devono assicurare un agevole e comodo accesso alla persona su sedia a ruote. Lo stazionamento della cabina ai piani di fermata deve avvenire con porte chiuse. La buttoniera di comando interna ed esterna deve avere il comando più alto ad un'altezza adeguata alla persona su sedia a ruote ed essere idonea ad un uso agevole da parte dei non vedenti. Nell'interno della cabina devono essere posti un citofono, un campanello d'allarme, un segnale luminoso che confermi l'avvenuta ricezione all'esterno della chiamata di allarme, una luce, di emergenza.

Il ripiano di fermata, anteriormente alla porta della cabina deve avere una profondità tale da contenere una sedia a ruote e consentirne le manovre necessarie all'accesso.

Deve essere garantito un arresto ai piani che renda complanare il pavimento della cabina con quello del pianerottolo.

Deve essere prevista la segnalazione sonora dell'arrivo al piano e un dispositivo luminoso per segnalare ogni eventuale stato di allarme.

Negli edifici di nuova edificazione, non residenziali, l'ascensore deve avere le seguenti caratteristiche:

- cabina di dimensioni minime di 1,40 m di profondità e 1,10 m di larghezza;
- porta con luce minima di 0,80 m posta sul lato corto;
- piattaforma minima di distribuzione anteriormente alla porta della cabina di 1,50 x 1,50 m.

L'ascensore in caso di adeguamento di edifici preesistenti, ove non sia possibile l'installazione di cabine di dimensioni superiori, può avere le seguenti caratteristiche:

- cabina di dimensioni minime di 1,20 m di profondità e 0,80 m di larghezza;
- porta con luce netta minima di 0,75 m posta sul lato corto;
- piattaforma minima di distribuzione anteriormente alla porta della cabina di 1,40 x 1,40 m.

Nell'interno della cabina, oltre il campanello di allarme, deve essere posto un citofono ad altezza compresa tra i 1,10 m e 1,30 m e una luce d'emergenza con autonomia minima di 3 h (riferimento normativo D.P.R. 503/96 art. 13 e 15 e D.M. 236/89 artt 4.1.12, 4.1.13, 8.1.12 e 8.1.13).

Per servoscala e piattaforma elevatrice si intendono apparecchiature atte consentire, in alternativa ad un ascensore o rampa inclinata, il superamento di un dislivello a persone con ridotta o impedita capacità motoria.

Tali apparecchiature sono consentite in via alternativa ad ascensori negli interventi di adeguamento o per superare differenze di quota contenute.

I servoscala sono consentiti in via alternativa ad ascensori e preferibilmente, per superare differenze di quota non superiori a mt 4.

Le scale devono presentare un andamento regolare ed omogeneo per tutto il loro sviluppo. Ove questo non risulti possibile è necessario mediare ogni variazione del loro andamento per mezzo di ripiani di adeguate dimensioni. Per ogni rampa di scale i gradini devono avere la stessa alzata e pedata. Le rampe devono contenere possibilmente lo stesso numero di gradini, caratterizzati da un corretto rapporto tra alzata e pedata.

Le porte con apertura verso la scala devono avere uno spazio antistante di adeguata profondità. I gradini delle scale devono avere una pedata antisdruciolevole a pianta preferibilmente rettangolare e con un profilo preferibilmente continuo a spigoli arrotondati. Le scale devono essere dotate di parapetto atto a costituire difesa verso il vuoto e di corrimano. I corrimano devono essere di facile prendibilità e realizzati con materiale resistente e non tagliente.

Le rampe di scale che costituiscono parte comune o siano di uso pubblico devono avere una larghezza minima di 1,20 m, avere una pendenza limitata e costante per l'intero sviluppo della scala.

Un segnale al pavimento (fascia di materiale diverso o comunque percepibile anche da parte dei non vedenti), situato almeno a 30 cm dal primo e dall'ultimo scalino, deve indicare l'inizio e la fine della rampa.

Il parapetto che costituisce la difesa verso il vuoto deve avere un'altezza minima di 1,00 m ed essere in attraversabile da una sfera di diametro di cm 10.

In corrispondenza delle interruzioni del corrimano, questo deve essere prolungato di 30 cm oltre il primo e l'ultimo gradino. Il corrimano deve essere posto ad una altezza compresa tra 0,90/1 metro. Nel caso in cui è opportuno prevedere un secondo corrimano, questo deve essere posto ad un'altezza di 0,75 m. Il corrimano su parapetto o parete piena deve essere distante da essi almeno 4 cm (riferimento normativo D.P.R. 503/96 art. 7, 13 e 15 e D.M. 236/89 artt 4.1.10 e 8.1.10).

✓ PERCORSO INTERNO (Ambito edilizio)

I pavimenti devono essere di norma orizzontali e complanari tra loro e, nelle parti comuni e di uso pubblico, non sdruciollevoli. Eventuali differenze di livello devono essere contenute ovvero superate tramite rampe con pendenza adeguata in modo da non costituire ostacolo al transito di una persona su sedia a ruote.

Nel primo caso si deve segnalare il dislivello con variazioni cromatiche; lo spigolo di eventuali soglie deve essere arrotondato.

Nelle parti comuni dell'edificio, si deve provvedere ad una chiara individuazione dei percorsi, eventualmente mediante una adeguata differenziazione nel materiale e nel colore delle pavimentazioni.

I grigliati utilizzati nei calpestii debbono avere maglie con vuoti tali da non costituire ostacolo o pericolo rispetto a ruote, bastoni di sostegno etc.; gli zerbini devono essere incassati e le guide solidamente ancorate (riferimento normativo D.P.R. 503/96 art. 15 e D.M. 236/89 artt 4.1.2, 4.1.11, 8.1.2 e 8.1.11).

Per i pulsanti di comando ed i cartelli di indicazione si rimanda a quanto precisato in precedenza.

La disposizione degli arredi fissi nell'unità ambientale deve essere tale da consentire il transito della persona su sedia a ruote e l'agevole utilizzabilità di tutte le attrezzature in essa contenute. Dev'essere data preferenza ad arredi non taglienti e privi di spigoli vivi.

Le cassette per la posta devono essere ubicate ad una altezza tale da permetterne un uso agevole anche a persona su sedia a ruote.

Per assicurare l'accessibilità gli arredi fissi non devono costituire ostacolo o impedimento per lo svolgimento di attività anche da parte di persone con ridotte o impeditate capacità motorie (riferimento normativo D.P.R. 503/96 art. 15 e 23 e D.M. 236/89 artt 4.1.4, 4.1.9, 8.1.4 e 8.1.9).

✓ PAVIMENTAZIONE (Ambito urbano)

I progetti relativi agli spazi pubblici e alle opere di urbanizzazione a prevalente fruizione pedonale devono prevedere almeno un percorso accessibile in grado di consentire con l'utilizzo di impianti di sollevamento ove necessario, l'uso dei servizi, le relazioni sociali e la fruizione ambientale anche alle persone con ridotta o impedita capacità motoria o sensoriale.

Il percorso pedonale deve avere una larghezza minima di 90 cm ed avere, per consentire l'inversione di marcia da parte di persona su sedia a ruote, allargamenti del percorso, da realizzare almeno in piano, ogni 10 m di sviluppo lineare, (per le dimensioni vedi punto 8.0.2 spazi di manovra).

Qualsiasi cambio di direzione rispetto al percorso rettilineo deve avvenire in piano; ove sia indispensabile effettuare svolte ortogonali al verso di marcia, la zona interessata alla svolta, per almeno 1,70 m su ciascun lato a partire dal vertice più esterno, deve risultare in piano e priva di qualsiasi interruzione.

Ove sia necessario prevedere un ciglio, questo deve essere sopraelevato di 10 cm dal calpestio, essere differenziato per materiale e colore dalla pavimentazione del percorso, non essere a spigoli vivi ed essere interrotto, almeno ogni 10 m da varchi che consentano l'accesso alle zone adiacenti non pavimentate.

La pendenza longitudinale non deve superare di norma il 5%; ove ciò non sia possibile, sono ammesse pendenze superiori, purché realizzate in conformità a quanto previsto al punto 8.1.11 del decreto del Ministro dei lavori pubblici 14 giugno 1989, n. 236. Per pendenze del 5% è necessario prevedere un ripiano orizzontale di sosta, di profondità di almeno 1,50 m, ogni 15 m di lunghezza del percorso; per pendenze superiori tale lunghezza deve proporzionalmente ridursi fino alla misura di 10 m per una pendenza dell'8%.

La pendenza trasversale massima ammissibile è dell'1%.

In presenza di contropendenze al termine di un percorso inclinato o di un raccordo tra percorso e livello stradale, la somma delle due pendenze rispetto al piano orizzontale deve essere inferiore al 22%.

Il dislivello ottimale tra il piano di percorso ed il piano del terreno o delle zone carrabili ad esso adiacenti è di 2,5 cm.

Allorquando il percorso si raccorda con il livello stradale o è interrotto da un passo carrabile, sono ammesse brevi rampe di pendenza non superiore al 15% per un dislivello massimo di 15 cm. Fino ad un'altezza minima di 2,10 m dal calpestio, non devono esistere ostacoli di nessun genere, quali tabelle segnaletiche o elementi sporgenti dai fabbricati, che possono essere causa di infortunio ad una persona in movimento.

Nelle strade ad alto volume di traffico gli attraversamenti pedonali devono essere illuminati nelle ore notturne o di scarsa visibilità. Il fondo stradale, in prossimità dell'attraversamento pedonale, potrà essere differenziato mediante rugosità poste su manto stradale al fine di segnalare la necessità di moderare la velocità. Le piattaforme salvagente devono essere accessibili alle persone su sedia a ruote.

Valgono tutte le prescrizioni riportate anche in precedenza per pavimentazioni e percorsi pedonali (riferimento normativo D.P.R. 503/96 art. 4, 5, 6 e 15 e D.M. 236/89 artt 4.2, 4.2.1, 4.2.2, 8.2, 8.2.1 e 8.2.2).

La larghezza del marciapiede va considerata al netto sia di strisce erbose o di alberature che di dispositivi di ritenuta. Tale larghezza non può essere inferiore a metri 1,50. Sul marciapiede possono, comunque, trovare collocazione alcuni servizi di modesto impegno, quali centralini semaforici, colonnine di chiamata di soccorso, idranti, pali e supporti per l'illuminazione e per la segnaletica verticale, nonché, eventualmente per cartelloni pubblicitari (questi ultimi da ubicare, comunque, in senso longitudinale alla strada). In presenza di occupazioni di suolo pubblico localizzate e impegnative (edicole di giornali, cabine telefoniche, cassonetti ecc.) la larghezza minima del passaggio pedonale dovrà comunque essere non inferiore a metri 2,00 (riferimento normativo D.M. 05/11/2001 art. 3.4.6).

✓ DISLIVELLI (Ambito urbano)

La pendenza di una rampa va definita in rapporto alla capacità di una persona su sedia a ruote di superarla e di percorrerla senza affaticamento anche in relazione alla lunghezza della stessa. Si devono interporre ripiani orizzontali di riposo per rampe particolarmente lunghe. Valgono in generale per le rampe accorgimenti analoghi a quelli definiti per le scale.

Non viene considerato accessibile il superamento di un dislivello superiore a 3,20 m ottenuto esclusivamente mediante rampe inclinate poste in successione.

La larghezza minima di una rampa deve essere:

- di 0,90 m per consentire il transito di una persona su sedia a ruote;
- di 1,50 m per consentire l'incrocio di due persone.

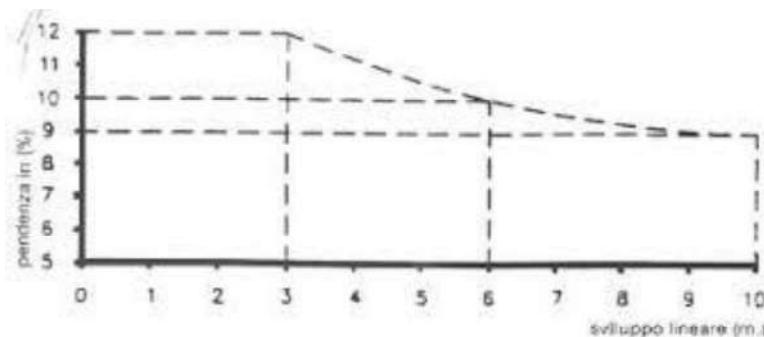
Ogni 10 m di lunghezza ed in presenza di interruzioni mediante porte, la rampa deve prevedere un ripiano orizzontale di dimensioni minime pari a 1,50 x 1,50 m, ovvero 1,40 x 1,70 m in senso trasversale e 1,70 m in senso longitudinale al verso di marcia, oltre l'ingombro di apertura di eventuali porte.

Qualora al lato della rampa sia presente un parapetto non pieno, la rampa deve avere un cordolo di almeno 10 cm di altezza.

La pendenza delle rampe non deve superare l'8%.

Sono ammesse pendenze superiori, nei casi di adeguamento, rapportate allo sviluppo lineare effettivo della rampa.

In tal caso il rapporto tra la pendenza e la lunghezza deve essere comunque di valore inferiore rispetto a quelli individuati dalla linea di interpolazione del seguente grafico.



Valgono tutte le prescrizioni riportate anche in precedenza per le scale, gli ascensori i servoscala e le piattaforme elevatrici (riferimento normativo D.P.R. 503/96 art. 4 e 7 e D.M. 236/89 artt 4.1.10, 4.1.11, 4.1.12, 4.1.13, 8.1.10, 8.1.11, 8.1.12 e 8.1.13).

- ✓ OSTACOLI (Ambito urbano)

Valgono tutte le prescrizioni riportate in precedenza per pavimentazioni e percorsi pedonali (riferimento normativo D.P.R. 503/96 art. 4, 5 e D.M. 236/89 artt 4.2.1 e 8.2.1).

- ✓ PARCHEGGIO (Ambito urbano)

Valgono tutte le prescrizioni riportate in precedenza per parcheggi e relativa segnaletica (riferimento normativo D.P.R. 503/96 art. 1, 13 e 16 e D.M. 236/89 artt 2, 4.2.3 e 8.2.3).

- ✓ VARIE (Ambito urbano)

Gli impianti semaforici, di nuova installazione o di sostituzione, devono essere dotati di avvisatori acustici che segnalano il tempo di via libera anche non vedenti e, ove necessario, di comandi manuali accessibili per consentire tempi sufficienti per l'attraversamento da parte di persone che si muovono lentamente.

1.4. Partecipazione estesa ai cittadini

Trasversalmente alle attività tecniche è stata svolta una campagna pubblicitaria di presentazione/condivisione della bozza di progetto con la cittadinanza, invitando la stessa a segnalare la presenza di particolari criticità che abbiano riscontrato sugli edifici e/o spazi pubblici e lungo i percorsi già inseriti, o non, nella bozza dell'aggiornamento PEBA, allo scopo di far emergere criticità non individuabili tramite il sopralluogo tecnico, ma riscontrabili dagli utenti nella quotidianità.

La pubblicità ha tuttavia riscontrato scarsa presa sulla cittadinanza, e le poche risposte pervenute non hanno evidenziato criticità che non fossero già emerse in occasione dei sopralluoghi.

2. SECONDA FASE : PROGETTAZIONE ACCESSIBILE

Nella seconda fase, una volta noto lo stato di fatto e compilate le schede di rilievo, sono state fornite soluzioni progettuali per l'eliminazione della barriera architettonica, attraverso una breve descrizione dell'intervento riportata sulle schede stesse; mentre nella relazione tecnica illustrativa sono state riportate le specifiche progettuali, come da normativa, da seguire per la redazione di un progetto esecutivo.

Le soluzioni fornite sono frutto di un insieme di valutazioni relative alla funzionalità dei percorsi, al grado di attuabilità concreta, alla compatibilità degli interventi con l'ambiente circostante e alle esigenze dell'utenza.

2.1. Analisi scelte progettuali

Analizzando le informazioni e i dati raccolti durante le diverse fasi descritte nei punti precedenti, relativi ai processi di conoscenza delle problematiche, di ascolto delle esigenze, di identificazione delle criticità, di rilievo, è stato possibile ottenere il quadro dello stato di fatto,

necessario per procedere alla redazione del piano di progetto di abbattimento delle barriere architettoniche, che possa rispondere ai dettami dello *universal design*.

La necessità di intervenire in determinati contesti proviene, anche, dalle segnalazioni della cittadinanza, che negli anni si sono espresse tramite richieste formali all'Amministrazione Comunale.

Negli edifici esistenti le maggiori difficoltà si riscontrano: per i numerosi cambi di livello, per la fattibilità di interventi su edifici storici, per l'assenza completa di accessibilità di alcune strutture, per l'errata progettazione di alcuni interventi, per la mancanza di servizi igienici dedicati. Nelle schede aggiornate di rilievo di ambito edilizio (All. 01) sono riportati interventi studiati e mirati per ogni scenario che si è rilevato, che permettono di intervenire anche in contesti particolarmente delicati o critici.

Un ambiente è accessibile quando, qualsiasi persona, anche con ridotte o impedisce capacità motorie, sensoriali o psico-cognitive può accedervi e muoversi in sicurezza e autonomia. Rendere un ambiente accessibile vuol dire, pertanto, renderlo sicuro, confortevole e qualitativamente migliore per tutti i potenziali utilizzatori.

In ambito urbano le maggiori criticità si riscontrano nei marciapiedi, che per la maggior parte risultano avere: una pavimentazione degradata, un passaggio non agevole dovuto alla presenza: di passi carrabili non raccordati, la presenza di arredo urbano che ne riduce il passaggio, posizionamento errato dei pali di illuminazione pubblica e dei sostegni dei cavi elettrici e telefonici.

Si riporta di seguito una documentazione fotografica che meglio esplicita alcune delle problematiche rilevate.



Pavimentazione degradata



Arredo Urbano



Passo carrabile privo di raccordo

Il seguente piano è concepito attorno al *principio di gradualità degli interventi* di eliminazione delle barriere, ossia alla scelta di interventi prioritari rispetto ad altri, altrettanto necessari, ma allo stato attuale meno urgenti, in base alle esigenze dei fruitori. La scelta degli interventi "prioritari" è dettata, inoltre, dalla fattibilità economica degli stessi.

Sulla base di questo principio, si è individuato un **percorso pedonale** (Tav.02) che permetterà, una volta effettuati tutti gli interventi di abbattimento delle barriere architettoniche (All.02), a chiunque, di accedere in autonomia ai luoghi di interesse pubblico, commerciale, amministrativo, ricreativo e sociale presenti sul territorio comunale.

Realizzare un percorso urbano accessibile significa prevedere una serie di interventi collegati tra loro, sulla base di un progetto globale, che li renda parte di un unico flusso privo di ostacoli. Nella definizione di dettaglio del progetto di intervento su ogni singolo spazio urbano o via sarà compito del progettista incaricato, analizzato lo stato dei luoghi, uniformarsi col progetto generale indicato sul presente piano, avendo premura di creare i collegamenti idonei e necessari per rendere il percorso urbano definito sicuro e accessibile, attenendosi alle disposizioni progettuali tecniche riportate nella relazione tecnico illustrativa.

3. TERZA FASE : PROGRAMMAZIONE DEGLI INTERVENTI

Una volta definiti gli interventi, si è passati alla definizione della programmazione sia economica che organizzativa dell'intera operazione di eliminazione delle barriere architettoniche.

Non tralasciando mai quelle che sono le scarse disponibilità economiche di questi ultimi anni, si sono definite, assieme all'Amministrazione Comunale i diversi livelli di priorità a cui gli interventi saranno soggetti. Ad ognuna delle categorie di barriera architettonica, presente nelle schede, viene associato un possibile costo parziale di intervento, la somma dei diversi importi delle categorie darà il costo totale di massima, il cui importo potrà essere utilizzato per la programmazione degli interventi.

Comune di San Pietro in Lama PIANO DI ELIMINAZIONE DELLE BARRIERE ARCHITETTONICHE ALLEGATO 3 - Analisi e stima dei costi <u>Ambito edilizio</u>						
SCHEDA DI RILIEVO	NOME EDIFICIO		CATEGORIE BARRIERE ARCHITETTONICHE			Totale
			accessibilità edificio ed ambienti	Servizi igienici	collegamenti veri e propri	
Scheda A1	Scuola Media "R. Quarta		1 300,00 €	0,00 €	100 000,00 €	0,00 € 101 300,00 €
Scheda A2	Scuola Materna "A. Moro"		800,00 €	100,00 €	0,00 €	0,00 € 900,00 €
Scheda A3	Asilo Nido "A. Gramsci"		800,00 €	100,00 €	0,00 €	0,00 € 900,00 €
Scheda A4	Mercato Coperto		0,00 €	12 000,00 €	0,00 €	0,00 € 12 000,00 €
Scheda A5	Municipio e Uffici Polizia Municipale		1 000,00 €	12 000,00 €	0,00 €	0,00 € 13 000,00 €
Scheda A6	Scuola Primaria "Deledda"		800,00 €	0,00 €	0,00 €	100 000,00 € 100 800,00 €
Scheda A7	Biblioteca Comunale		1 500,00 €	0,00 €	100 000,00 €	0,00 € 101 500,00 €
Scheda A8	Edificio Comunale (ex Municipio)		3 000,00 €	6 000,00 €	0,00 €	0,00 € 9 000,00 €
Scheda A9	Villa Serena		3 800,00 €	100,00 €	0,00 €	5 000,00 € 8 900,00 €
Scheda A10	RSSA "Padre Pio da Pietrelcina"		1 100,00 €		0,00 €	0,00 € 1 100,00 €
Scheda A11	Ex Poliambulatorio		1 600,00 €	6 100,00 €	0,00 €	5 000,00 € 12 700,00 €
TOTALE			15 700,00 €	36 400,00 €	200 000,00 €	110 000,00 € 362 100,00 €

Comune di San Pietro in Lama PIANO DI ELIMINAZIONE DELLE BARRIERE ARCHITETTONICHE ALLEGATO 3 - Analisi e stima dei costi Ambito urbano							
SCHEDA DI RILIEVO	NOME EDIFICO	CATEGORIE BARRIERE ARCHITETTONICHE				Varie	Totale
		Pavimentazione	Dislivelli	Ostacoli	Parcheggi		
Scheda B1	VIA CALAMANDREI	4 000,00 €	0,00 €	0,00 €	3 000,00 €	0,00 €	7 000,00 €
Scheda B2	VIA GENERALE DALLA CHIESA	2 400,00 €	0,00 €	0,00 €	3 000,00 €	0,00 €	5 400,00 €
Scheda B3	VIA SALVATORE ALLENDE	0,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €
Scheda B4	VIA PIO LA TORRE	0,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €
Scheda B5	VIA FERRUCCIO PARRI	0,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €
Scheda B6	VIA ALDO MORO	17 000,00 €	0,00 €	0,00 €	3 000,00 €	0,00 €	20 000,00 €
Scheda B7	VIA PAPA GIOVANNI XXIII	0,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €
Scheda B8	VIA LECCE	3 600,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	3 600,00 €
Scheda B9	VIA TORINO	11 700,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	11 700,00 €
Scheda B10	VIA SABAUDIA	23 400,00 €	0,00 €	1 200,00 €	0,00 €	0,00 €	24 600,00 €
Scheda B11	VIA G. MATTEOTTI	9 800,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	9 800,00 €
Scheda B12	VIA RENATA FONTE	20 700,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	20 700,00 €
Scheda B13	VIA MILANO	9 900,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	9 900,00 €
Scheda B14	VIA LEQUILE	85 200,00 €	0,00 €	32 400,00 €	0,00 €	0,00 €	117 600,00 €
Scheda B15	VIA EDIFICIO SCOLASTICO	7 200,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	7 200,00 €
Scheda B16	VIA G. MANZONI	21 900,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	21 900,00 €
Scheda B17	VIA ROMA	26 100,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	26 100,00 €
Scheda B18	VIA PRINCIPE DI PIEMONTE	64 000,00 €	0,00 €	13 100,00 €	0,00 €	0,00 €	77 100,00 €
Scheda B19	VIA NAPOLI	25 500,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	25 500,00 €
Scheda B20	VIA VITTORIO VENETO	42 100,00 €	17 200,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	59 300,00 €
Scheda B21	VIA ARMANDO DIAZ	40 200,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	40 200,00 €
Scheda B22	VIA GIUSEPPE DI VITTORIO	33 800,00 €	0,00 €	11 200,00 €	0,00 €	0,00 €	45 000,00 €
Scheda B23	VIA SALVEMINI	17 100,00 €	0,00 €	4 000,00 €	0,00 €	0,00 €	21 100,00 €
Scheda B24	VIA SCOTELLARO	16 800,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	16 800,00 €
Scheda B25	VIA A. GRANDI	24 900,00 €	0,00 €	2 400,00 €	0,00 €	0,00 €	27 300,00 €
Scheda B26	VIA SAN FRANCESCO	13 500,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	13 500,00 €
Scheda B27	VIA DEI CADUTI	25 700,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	25 700,00 €
Scheda B28	VIA MAKALLE'	18 000,00 €	0,00 €	1 200,00 €	0,00 €	0,00 €	19 200,00 €
Scheda B29	VIA UNITA' D'ITALIA	46 600,00 €	0,00 €	1 800,00 €	0,00 €	0,00 €	48 400,00 €
Scheda B30	VIA XX SETTEMBRE	0,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €
Scheda B31	VIA GARIBALDI	46 700,00 €	0,00 €	10 200,00 €	0,00 €	0,00 €	56 900,00 €
Scheda B32	VIA REGINA MARGHERITA DI SAVOIA	0,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €
Scheda B33	VIA ARENE	32 400,00 €	0,00 €	0,00 €	4 000,00 €	0,00 €	36 400,00 €
Scheda B34	VIA GIUSEPPE LIBERTINI	59 100,00 €	0,00 €	0,00 €	4 000,00 €	0,00 €	63 100,00 €
Scheda B35	VIA CADUTI DI VIA FANI	5 400,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	5 400,00 €
Scheda B36	VIA LUIGI COLI'	37 260,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	37 260,00 €
Scheda B37	VIA SOLFERINO	37 840,00 €	0,00 €	11 000,00 €	0,00 €	0,00 €	48 840,00 €
Scheda B38	VIA ANTONIO CAVALLO	33 900,00 €	0,00 €	3 000,00 €	0,00 €	0,00 €	36 900,00 €
Scheda B39	VIA GIUSEPPE MAZZINI	25 800,00 €	0,00 €	8 600,00 €	0,00 €	0,00 €	34 400,00 €
Scheda B40	VIA CAIROLI	12 140,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	12 140,00 €
Scheda B41	VIA PALERMO	35 300,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	35 300,00 €
Scheda B42	VIA XI FEBBRAIO	34 860,00 €	0,00 €	600,00 €	0,00 €	0,00 €	35 460,00 €
Scheda B43	VIA GENOVA	7 800,00 €	0,00 €	600,00 €	0,00 €	0,00 €	8 400,00 €
Scheda B44	VIA CESARE BATTISTI	32 280,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	32 280,00 €
Scheda B45	VIA MARCONI	32 520,00 €	0,00 €	2 600,00 €	0,00 €	0,00 €	35 120,00 €
Scheda B46	VIA SALVO D'ACQUISTO	0,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €
Scheda B47	VIA BANCHISO	24 560,00 €	0,00 €	300,00 €	0,00 €	0,00 €	24 860,00 €
Scheda B48	VIA CAVOUR	21 660,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	21 660,00 €
Scheda B49	VIA DANTE ALIGHIERI	25 080,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	25 080,00 €
Scheda B50	VIA VITTORIO ALFIERI	29 300,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	29 300,00 €
Scheda B51	VIA ANTONIO GRAMSCI	25 700,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	25 700,00 €
Scheda B52	VIA GIORGIO LA PIRA	6 000,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	6 000,00 €
Scheda B53	VIA PIETRO NENNI	49 200,00 €	0,00 €	63 000,00 €	0,00 €	0,00 €	112 200,00 €
Scheda B54	VIA F. ROSELLI	23 400,00 €	0,00 €	9 600,00 €	0,00 €	0,00 €	33 000,00 €
Scheda B55	VIA UGO LA MALFA	24 840,00 €	0,00 €	6 000,00 €	0,00 €	0,00 €	30 840,00 €
Scheda B56	VIA FILIPPO TURATI	17 700,00 €	0,00 €	4 300,00 €	3 000,00 €	0,00 €	25 000,00 €
Scheda B57	VIA COPERTINO	115 800,00 €	0,00 €	4 300,00 €	0,00 €	0,00 €	120 100,00 €
Scheda B58	DE GASPERI	9 160,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	9 160,00 €
Scheda B59	CADUTI STRAGE DI VIA CAPACI E D'AMELIO	1 600,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	1 600,00 €
Scheda B60	VIA FALCONE E BORSELLINO	1 600,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	1 600,00 €
Scheda B61	VIA SANDRO PERTINI	2 400,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	2 400,00 €
Scheda B62	VIA ENRICO BERLINGUER	13 760,00 €	0,00 €	6 000,00 €	0,00 €	0,00 €	19 760,00 €
Scheda B63	VIA POZZINO	13 000,00 €	0,00 €	2 000,00 €	0,00 €	0,00 €	15 000,00 €
Scheda B64	VIA SCHIAVO DELLA CONCA	65 200,00 €	0,00 €	2 000,00 €	0,00 €	0,00 €	67 200,00 €
Scheda B65	VIA LOIORI	99 440,00 €	0,00 €	10 000,00 €	0,00 €	0,00 €	109 440,00 €
Scheda B66	VIA SANT'ANNA	45 060,00 €	0,00 €	28 400,00 €	0,00 €	0,00 €	73 460,00 €
Scheda B67	VIA F. CERVI	2 400,00 €	0,00 €	8 600,00 €	0,00 €	0,00 €	11 000,00 €
Scheda B68	VIA DON MINZONI	15 000,00 €	0,00 €	3 600,00 €	0,00 €	0,00 €	18 600,00 €
Scheda B69	VIA GIORDANO BRUNO	19 880,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	19 880,00 €
Scheda B70	VIA PALMIRO TOGLIATTI	19 860,00 €	0,00 €	3 600,00 €	0,00 €	0,00 €	23 460,00 €
Scheda B71	VIA DON STURZO	18 900,00 €	0,00 €	7 200,00 €	0,00 €	0,00 €	26 100,00 €
Scheda B72	VIA TOMMASO FIORE	23 340,00 €	0,00 €	19 300,00 €	0,00 €	0,00 €	42 640,00 €
Scheda B73	VIA MASSIMO D'ANTONA	33 300,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	33 300,00 €
Scheda B74	VIA MARTINO LUIGI CAIROLI	14 040,00 €	0,00 €	0,00 €	3 000,00 €	0,00 €	17 040,00 €
Scheda B75	VIA KENNEDY	0,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €
TOTALE		1 805 580,00 €	17 200,00 €	282 100,00 €	23 000,00 €	0,00 €	2 127 880,00 €

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 D.P.R. 26 ottobre 1972 n. 633, punto 41 ter della tabella A - parte II.

La scelta di ordine di priorità di intervento è il risultato di valutazioni sia di natura socio-economica espressa dagli amministratori dell'Ente locale, sia di natura tecnica, sia di priorità di intervento. Stabilite le priorità di intervento, si è proceduto alla programmazione pluriennale di attuazione degli interventi (All.03).

Comune di San Pietro in Lama PIANO DI ELIMINAZIONE DELLE BARRIERE ARCHITETTONICHE ALLEGATO 3 - Analisi e stima dei costi <u>Ambito edilizio</u>								
SCHEDA DI RILIEVO	NOME EDIFICIO	Totale	Priorita'	Programma pluriennale di attuazione degli interventi (10 anni)				
				Progressivo anno/costo€				
				2026/2027	2028/2029	2030/2031	2032/2033	2034/2035
Scheda A1	Scuola Media "R. Quarta"	€ 101 300,00	1					
Scheda A2	Scuola Materna "A. Moro"	€ 900,00	2					
Scheda A3	Asilo Nido "A. Gramsci"	€ 900,00	2					
Scheda A4	Mercato Coperto	€ 12 000,00	2					
Scheda A5	Municipio e uffici Polizia Municipale	€ 13 000,00	2					
Scheda A6	Scuola Primaria "Deledda"	€ 100 800,00	3					
Scheda A7	Biblioteca Comunale	€ 101 500,00	4					
Scheda A8	Edificio comunale (ex Municipio)	€ 9 000,00	5					
Scheda A9	Villa Serena	€ 8 900,00	5					
Scheda A10	RSSA "Padre Pio da Pietrelcina"	€ 1 100,00	5					
Scheda A11	Ex Poliambulatorio	€ 12 700,00	5					
TOTALE		€ 362 100,00		€ 101 300,00	26 800,00 €	€ 100 800,00	€ 101 500,00	31 700,00 €

Comune di San Pietro in Lama PIANO DI ELIMINAZIONE DELLE BARRIERE ARCHITETTONICHE ALLEGATO 3 - Analisi e stima dei costi Ambito urbano								
SCHEDA DI RILIEVO	NOME EDIFICIO	TOTALE	Priorità	Programma pluriennale di attuazione degli interventi (10 anni)				
				progressivo anno/costo€				
				2026/2027	2028/2029	2030/2031	2032/2033	2034/2035
Scheda B1	VIA CALAMANDREI	7 000,00 €	1					
Scheda B2	VIA GENERALE DALLA CHIESA	5 400,00 €	1					
Scheda B3	VIA SALVATORE ALLENDE	0,00 €	1					
Scheda B4	VIA PIO LA TORRE	0,00 €	1					
Scheda B5	VIA FERRUCIO PARRI	0,00 €	1					
Scheda B6	VIA ALDO MORO	20 000,00 €	1					
Scheda B7	VIA PAPA GIOVANNI XXIII	0,00 €	1					
Scheda B8	VIA LECCE	3 600,00 €	1					
Scheda B9	VIA TORINO	11 700,00 €	1					
Scheda B10	VIA SABAUDIA	24 600,00 €	1					
Scheda B11	VIA G. MATTEOTTI	9 800,00 €	1					
Scheda B12	VIA RENATA FONTE	20 700,00 €	1					
Scheda B13	VIA MILANO	9 900,00 €	1					
Scheda B14	VIA LEQUILE	117 600,00 €	1					
Scheda B15	VIA EDIFICIO SCOLASTICO	7 200,00 €	1					
Scheda B16	VIA G. MANZONI	21 900,00 €	1					
Scheda B17	VIA ROMA	26 100,00 €	1					
Scheda B18	VIA PRINCIPE DI PIEMONTE	77 100,00 €	1					
Scheda B19	VIA NAPOLI	25 500,00 €	1					
Scheda B20	VIA VITTORIO VENETO	59 300,00 €	1	447 400,00 €				
Scheda B21	VIA ARMANDO DIAZ	40 200,00 €	2					
Scheda B22	VIA GIUSEPPE DI VITTORIO	45 000,00 €	2					
Scheda B23	VIA SALVEMINI	21 100,00 €	2					
Scheda B24	VIA SCOTELLARO	16 800,00 €	2					
Scheda B25	VIA A. GRANDI	27 300,00 €	2					
Scheda B26	VIA SAN FRANCESCO	13 500,00 €	2					
Scheda B27	VIA DEI CADUTI	25 700,00 €	2					
Scheda B28	VIA MAKALLE'	19 200,00 €	2					
Scheda B29	VIA UNITA' D'ITALIA	48 400,00 €	2					
Scheda B30	VIA XX SETTEMBRE	0,00 €	2					
Scheda B31	VIA GARIBALDI	56 900,00 €	2					
Scheda B32	VIA REGINA MARGHERITA DI SAVOIA	0,00 €	2					
Scheda B33	VIA ARENE	36 400,00 €	2					
Scheda B34	VIA GIUSEPPE LIBERTINI	63 100,00 €	2					
Scheda B35	VIA CADUTI DI VIA FANI	5 400,00 €	2					
Scheda B36	VIA LUIGI COLI'	37 260,00 €	2	456 260,00 €				
Scheda B37	VIA SOLFERINO	48 840,00 €	3					
Scheda B38	VIA ANTONIO CAVALLO	36 900,00 €	3					
Scheda B39	VIA GIUSEPPE MAZZINI	34 400,00 €	3					
Scheda B40	VIA CAIROLI	12 140,00 €	3					
Scheda B41	VIA PALERMO	35 300,00 €	3					
Scheda B42	VIA XI FEBBRAIO	35 460,00 €	3					
Scheda B43	VIA GENOVA	8 400,00 €	3					
Scheda B44	VIA CESARE BATTISTI	32 280,00 €	3					
Scheda B45	VIA MARCONI	35 120,00 €	3					
Scheda B46	VIA SALVO D'ACQUISTO	0,00 €	3					
Scheda B47	VIA BANCHISO	24 860,00 €	3					
Scheda B48	VIA CAVOUR	21 660,00 €	3					
Scheda B49	VIA DANTE ALIGHIERI	25 080,00 €	3					
Scheda B50	VIA VITTORIO ALFIERI	29 300,00 €	3					
Scheda B51	VIA ANTONIO GRAMSCI	25 700,00 €	3					
Scheda B52	VIA GIORGIO LA PIRA	6 000,00 €	3	411 440,00 €				
Scheda B53	VIA PIETROENNINI	112 200,00 €	4					
Scheda B54	VIA F. ROSSELLI	33 000,00 €	4					
Scheda B55	VIA UGO LA MALFA	30 840,00 €	4					
Scheda B56	VIA FILIPPO TURATI	25 000,00 €	4					
Scheda B57	VIA COPERTINO	120 100,00 €	4					
Scheda B58	DE GASPERI	9 160,00 €	4					
Scheda B59	CADUTI STRAGE DI VIA CAPACI E D'AMELIO	1 600,00 €	4					
Scheda B60	VIA FALCONE E BORSELLINO	1 600,00 €	4					
Scheda B61	VIA SANDRO PERTINI	2 400,00 €	4					
Scheda B62	VIA ENRICO BERLINGUER	19 760,00 €	4					
Scheda B63	VIA POZZINO	15 000,00 €	4					
Scheda B64	VIA SCHIAVO DELLA CONCA	67 200,00 €	4	437 860,00 €				
Scheda B65	VIA LOIROLI	109 440,00 €	5					
Scheda B66	VIA SANT'ANNA	73 460,00 €	5					
Scheda B67	VIA F. CERVI	11 000,00 €	5					
Scheda B68	VIA DON MINZONI	18 600,00 €	5					
Scheda B69	VIA GIORDANO BRUNO	19 880,00 €	5					
Scheda B70	VIA PALMIRO TOGLIATTI	23 460,00 €	5					
Scheda B71	VIA DON STURZO	26 100,00 €	5					
Scheda B72	VIA TOMMASO FIORE	42 640,00 €	5					
Scheda B73	VIA MASSIMO D'ANTONA	33 300,00 €	5					
Scheda B74	VIA MARTINO LUIGI CAIROLI	17 040,00 €	5					
Scheda B75	VIA KENNEDY	0,00 €	5	374 920,00 €				
TOTALE		2 127 880,00 €		447 400,00 €	456 260,00 €	411 440,00 €	437 860,00 €	374 920,00 €

4. NORMATIVA DI RIFERIMENTO

La Legge n. 41 del 28 febbraio 1986, art. 32 comma 21 e comma 22 introduce l'obbligo di adozione di piani per l'eliminazione delle barriere architettoniche da parte degli Enti Pubblici:

- Comma 21: Per gli edifici pubblici già esistenti, non ancora adeguati alle prescrizioni del decreto del Presidente della Repubblica 27 aprile 1978, numero 384, dovranno essere adottati da parte delle Amministrazioni competenti piani di eliminazione delle barriere architettoniche entro un anno dalla entrata in vigore della presente legge;

- Comma 22. Per gli interventi di competenza dei comuni e delle province, trascorso il termine previsto dal precedente comma 21, le regioni e le province autonome di Trento e Bolzano nominano un commissario per l'adozione dei piani di eliminazione delle barriere architettoniche presso ciascuna amministrazione.

In adempimento alla suddetta normativa i Piani per l'Eliminazione delle Barriere Architettoniche si dovevano adottare entro il 28 febbraio 1987 (a un anno appunto dall'entrata in vigore di quella Legge), dai Comuni e dalle Province, pena un "commissariamento ad hoc" da parte delle Regioni.

Il quadro normativo nazionale di riferimento in tema di barriere architettoniche risulta, ad oggi, costituito dalla combinazione dei seguenti testi fondamentali:

- Legge 118/71 (barriere architettoniche e trasporti pubblici);
- Legge 41/86, riguardo l'adeguamento degli edifici pubblici e l'approvazione di nuovi progetti di costruzione o ristrutturazione;
- Legge 13/89, attuata dal D.M. 236/89 (edifici privati); Legge 104/92, attuata dal D.P.R. 503/96 (edifici pubblici, edifici privati aperti al pubblico, spazi e servizi pubblici);
- D.P.R. 380/01 Testo Unico in materia di edilizia nel quale confluiscono le leggi precedenti;
- Legge 18/09, riguardo la promozione della progettazione di prodotti , strutture, programmi e servizi utilizzabili da tutte le persone nella misura più estesa possibile, senza il bisogno di adattamenti o progettazioni specializzate.

E, in particolare, per quanto riguarda specificamente il PEBA:

- Legge Finanziaria 41/86, art. 32 commi 21 e 22 (obbligo per le Amministrazioni di dotarsi di un PEBA, per gli edifici pubblici);
- Legge 104/92, art. 24, comma 9 (accessibilità/PEBA estesa a spazi pubblici);
- D.P.R. 132/13 (sollecito per le Amministrazioni ad osservare quanto prescritto dalla L 41/1986);
- L.R. 67/18, riguardo la dotazione finanziaria a sostegno dei comuni per la redazione del PEBA.