




COMUNE DI SAGRADO  
Via Dante Alighieri, 19  
34078 Sagrado (GO)  
p.i. 00123290314 - c.f. 80002010314



ordine  
degli  
architetti  
pianificatori  
paesaggisti e  
conservatori  
della provincia di  
Trieste  
claudia marcon  
albo sezione A  
numero 647  
architetto

**P.E.B.A.**

**"PIANO PER L'ELIMINAZIONE DELLE BARRIERE  
ARCHITETTONICHE"**

C.I.G. YE430C3666

**COMMITTENTE**

**Comune di Sagrado**  
Via Dante Alighieri, 19  
34078 Sagrado (GO)  
t. 0481 93308  
[comune.sagrado@certgov.fvg.it](mailto:comune.sagrado@certgov.fvg.it)

**Responsabile Unico del Procedimento  
geom. Sonia Boscarol**  
Responsabile Servizi Tecnici ed Urbanistici  
Comune di Sagrado  
t. 0481 93308 int. 7  
[lavori.pubblici@com-sagrado.regione.fvg.it](mailto:lavori.pubblici@com-sagrado.regione.fvg.it)

**STRADIVARIE**  
ARCHITETTURA E PAESAGGIO

**Stradivarie Architetti Associati**  
Via Cecilia de Rittmeyer, 14  
34134 Trieste  
p.i./c.f. 01175480324  
t. 040 2601675  
[studio@stradivarie.it](mailto:studio@stradivarie.it)  
[www.stradivarie.it](http://www.stradivarie.it)

**Progettisti**  
arch. Claudia Marcon

**Gruppo di progettazione**  
arch. Luisa Foretich  
arch. Francesca Cocomazzi  
arch. Elisa Scussolin

CODICE ELABORATO:

**321\_A\_b\_DOC02**

CODICE FILE:  
321\_A\_b\_DOC02.pdf

REV:  
00

oggetto:

**Relazione illustrativa,  
Quadro riepilogativo degli interventi e stima dei costi**

scala:  
//

data:



## Indice

**1. Premessa**

- 1.1. Introduzione al PEBA di Sagrado pag.7

**2. I Piani per l'Eliminazione delle Barriere Architettoniche**

- 2.1. La normativa nazionale pag.11  
2.2. La normativa della Regione Friuli Venezia Giulia pag.12

**3. Oggetto del PEBA del comune di Sagrado**

- 3.1. Analisi preliminare pag.17  
3.2. Ambito oggetto di pianificazione ed individuazione delle criticità pag.17  
3.3. Metodologia di rilevamento pag.25

**4. Elaborazione dei dati raccolti**

- 4.1. Le schede di analisi pag.29  
4.2. Le schede di analisi degli spazi aperti pag.29  
4.3. Le schede di analisi degli itinerari pag.30  
4.4. Le schede di analisi degli edifici pag.30

**5. I risultati**

- 5.1. Quadro riepilogativo degli interventi e stima dei costi pag.35  
5.2. Quadro riepilogativo per l'adeguamento degli spazi aperti pubblici - Sagrado pag.36  
5.3. Quadro riepilogativo per l'adeguamento degli spazi aperti pubblici - San Martino del Carso pag.37  
5.4. Quadro riepilogativo per l'adeguamento degli spazi aperti pubblici - Poggio Terza Armata pag.37  
5.5. Quadro riepilogativo per l'adeguamento degli itinerari - Sagrado pag.38  
5.6. Quadro riepilogativo per l'adeguamento degli itinerari - San Martino del Carso pag.39  
5.7. Quadro riepilogativo per l'adeguamento degli itinerari - Poggio Terza Armata pag.39  
5.8. Quadro riepilogativo per l'adeguamento degli edifici pubblici - Sagrado pag.40  
5.9. Quadro riepilogativo per l'adeguamento degli edifici pubblici - San Martino del Carso pag.41  
5.10. Quadro riepilogativo per l'adeguamento degli edifici pubblici - Poggio Terza Armata pag.41



# 1. Premessa



## 1.1. Introduzione al PEBA di Sagrado

Il presente “**PIANO PER L’ELIMINAZIONE DELLE BARRIERE ARCHITETTONICHE**”, a seguire denominato PEBA, redatto per il Comune di Sagrado (Gorizia), è stato sviluppato partendo dal presupposto che il concetto di “disabilità” non può essere circoscritto a persone con problemi di deambulazione ma a tutti coloro che si trovano in condizioni di svantaggio, comprendendo in questa categoria le persone con forme temporanee di disabilità, le donne in stato di gravidanza, le persone anziane, coloro che hanno deficit visivi e problemi deambulatori.

Gli obiettivi del piano sono riassumibili in generale nei seguenti punti:

- raccolta delle informazioni necessarie ad acquisire un quadro esaustivo delle tematiche in tema di accessibilità urbana;
- analisi dei luoghi nell’ottica dell’applicazione delle norme vigenti in materia di eliminazione delle barriere architettoniche;
- diagnosi dell’esistente, individuando i gradi di accessibilità degli spazi pubblici presenti nel territorio comunale, degli spazi aperti e degli itinerari pedonali principali;
- individuazione di uno strumento programmatico d’intervento in grado di fornire all’amministrazione la base per formulare un quadro dei tempi, delle azioni e dei costi che dovranno essere sostenuti per il raggiungimento degli obiettivi, con il fine di inserire questo documento all’interno della programmazione triennale dei lavori pubblici;
- individuazione dei presupposti per garantire un corretto monitoraggio delle barriere architettoniche.

Il presente PEBA rispecchia le recenti linee guida emanate dalla Regione Friuli Venezia Giulia il 30 giugno 2020 scorso (vedi successivo paragrafo 2.2).

L’approccio metodologico si è basato sul confronto e la verifica con l’Amministrazione Comunale degli ambiti individuati come base di analisi, seguito da ricognizioni negli spazi pubblici, negli edifici e lungo gli itinerari prescelti.





# 2. I Piani per l'Eliminazione delle Barriere Architettoniche



## 2.1. La normativa nazionale

Il Piano per l'Eliminazione delle Barriere Architettoniche (PEBA), introdotto per la prima volta in Italia con la legge finanziaria n. 41/1986, è stato disposto dalla **Legge quadro n.104/1992 - art. 24 comma 9**. È lo strumento che gli Enti Pubblici hanno a disposizione per monitorare, progettare e pianificare gli interventi finalizzati all'abbattimento delle barriere architettoniche aventi come fine il raggiungimento della fruibilità, in condizioni di comfort e sicurezza, dei percorsi urbani, degli edifici e degli spazi pubblici per tutti i cittadini.

Gli obiettivi del PEBA sono, per il legislatore, quelli di assicurare l'accessibilità e la visitabilità di edifici pubblici e di spazi urbani per garantire il raggiungimento del maggior grado di mobilità, in autonomia, sicurezza e comfort, di persone con esigenze specifiche nell'ambiente costruito.

L'analisi dell'evoluzione legislativa nazionale in materia di progettazione accessibile conduce ai primi anni Settanta ma, se si restringe l'ambito di interesse al PEBA, è sufficiente fare riferimento alla **Legge 28/02/1986 n.41**, che all'art. 32 stabilisce l'obbligo per le Amministrazioni Pubbliche di adottare i Piani per l'Eliminazione delle Barriere Architettoniche.

Successivamente, con la **Legge 05/02/1992 n.104**, viene ribadito l'obbligo di redigere il PEBA da parte dei Comuni, che sono tenuti ad integrarlo con studi relativi agli spazi urbani e alla previsione di percorsi pedonali accessibili, ponendo l'attenzione anche alla presenza di ostacoli per la mobilità delle persone.

In riferimento ad una analisi più tecnica relativa alla definizione degli ostacoli, ricordiamo qui il **DM 236/89** (decreto attuativo) e il **DPR 503/96** che disciplina l'eliminazione delle barriere architettoniche negli edifici pubblici, con particolare riferimento all'accessibilità diretta ai servizi e regolamentando anche le soluzioni che la pubblica amministrazione deve adottare per garantire comunque l'accesso ai servizi erogati alla popolazione.

È il DM 236/89 che individua i **tre diversi livelli di fruizione dello spazio costruito**:

**1- Accessibilità:** intesa come possibilità per persone con ridotta o impedita capacità motoria o sensoriale di raggiungere l'edificio o lo spazio, di entrarvi agevolmente e di fruire di spazi ed attrezzature in condizioni di adeguata sicurezza e autonomia;

**2- Visitabilità:** intesa come possibilità per persone con ridotta o impedita capacità motoria o sensoriale di accedere agli spazi di relazione e ad almeno un servizio igienico di ogni unità immobiliare. Vengono considerati spazi di relazione gli spazi di soggiorno dell'alloggio e quelli dei luoghi di lavoro, servizio ed incontro, nei quali il cittadino entra in rapporto con la funzione ivi svolta;

**3- Adattabilità:** possibilità di modificare nel tempo lo spazio costruito a costi limitati, allo scopo di renderlo completamente ed agevolmente fruibile anche da parte di persone con ridotta o impedita capacità motoria o sensoriale.

Le barriere architettoniche e urbanistiche, legate ad elementi funzionali esistenti, sono in parte rilevante contemplate dalla normativa che spesso prefigura anche i modi per il loro superamento, mentre gli indicatori di qualità dello spazio pubbli-

co riguardano la previsione di nuove opportunità spaziali, funzionali per gli utenti che solitamente non sono obbligatorie per legge, ma sono ritenute utili per elevare la raggiungibilità, la praticabilità, la sicurezza, il comfort e la comunicatività dell'habitat.

Di seguito si citano i principali riferimenti normativi emanati a livello nazionale.

**1. Legge finanziaria n. 41 del 28 febbraio 1986:** all'art. 32, comma 20, dispone che “non possono essere approvati progetti di costruzione o ristrutturazione di opere pubbliche che non siano conformi alle disposizioni del D.P.R. 27 aprile 1978 n. 384 (ndr: abrogato e sostituito dal D.P.R. 24 luglio 1996 n. 503) in materia di superamento delle barriere architettoniche”; l'art. 32 comma 21, della citata legge dispone che “per gli Uffici Pubblici già esistenti non ancora adeguati alle prescrizioni del D.P.R. 27 aprile 1978 n. 384 dovranno essere adottati da parte delle Amministrazioni competenti i piani per l'eliminazione delle barriere architettoniche entro un anno dalla data di entrata in vigore della presente legge”;

**2. Legge 9 gennaio 1989, n. 13** “Disposizioni per favorire il superamento e l'eliminazione delle barriere architettoniche negli edifici privati”: rappresenta uno dei principali riferimenti normativi a livello nazionale, attraverso il quale il legislatore ha emanato una specifica normativa sulle barriere architettoniche, stabilendo disposizioni applicabili alla nuova costruzione e alla integrale ristrutturazione degli edifici privati;

**3. Decreto Ministero dei Lavori pubblici 14 giugno 1989, n. 236** “Prescrizioni tecniche necessarie a garantire l'accessibilità, l'adattabilità e la visitabilità, degli edifici privati e di edilizia residenziale pubblica sovvenzionata e agevolata, ai fini del superamento e dell'eliminazione delle barriere architettoniche”: rappresenta il decreto di attuazione della L. 13/1989 e definisce le prescrizioni tecniche necessarie a garantire tre diversi livelli qualitativi dello spazio costruito, definiti come accessibilità, visitabilità e adattabilità. Nella norma sono esplicitati i criteri di progettazione e le specifiche funzionali e dimensionali relative alle diverse unità ambientali e loro componenti;

**4. Legge 5 febbraio 1992 n. 104** “Legge-quadro per l'assistenza, l'integrazione sociale e i diritti delle persone handicappate”: l'art. 24, comma 9, ha stabilito che “i piani di cui all'art. 32, comma 21, della Legge n. 41 del 1986” siano “modificati con integrazioni relative all'accessibilità degli spazi urbani, con particolare riferimento all'individuazione e alla realizzazione di percorsi accessibili, all'installazione di semafori acustici per non vedenti, alla rimozione della segnaletica installata in modo da ostacolare la circolazione delle persone handicappate”. Il comma 11 dello stesso art. 24 della Legge 104/1992 impone l'adeguamento dei Regolamenti Edilizi Comunali alla normativa vigente in materia di eliminazione delle barriere architettoniche e il successivo art. 26 sancisce il diritto di accesso ai mezzi di trasporto pubblico alle persone con disabilità;

**5. DPR 24 luglio 1996 n. 503** “Regolamento recante norme per l’eliminazione delle barriere architettoniche negli edifici, spazi e servizi pubblici”: l’art. 3 stabilisce che nell’elaborazione degli strumenti urbanistici le aree destinate a servizi pubblici siano scelte preferendo quelle che assicurano la progettazione degli edifici e spazi privi di barriere architettoniche; l’art. 4 definisce i criteri generali d’intervento relativi agli spazi pubblici ed alle opere di urbanizzazione a prevalente fruizione pedonale indicando la necessità di realizzare itinerari accessibili alle persone disabili;

**6. DPR 6 giugno 2001 n. 380** “Testo Unico delle disposizioni legislative e regolamentari in materia di edilizia”: dichiara all’art. 82, commi 8 e 9, le prescrizioni di cui ai sopra citati commi 9 e 11 dell’art. 24 della legge n. 104/1992, relativamente all’estensione della normativa agli spazi urbani e all’adeguamento dei Regolamenti Edilizi;

**7. Legge 3 marzo 2009, n. 18** “Ratifica ed esecuzione della Convenzione delle Nazioni Unite sui diritti delle persone con disabilità, con Protocollo opzionale, fatta a New York il 13 dicembre 2006 e istituzione dell’Osservatorio nazionale sulla condizione delle persone con disabilità”. Con tale norma l’Italia si è assunta l’impegno di adottare tutti gli atti, le azioni, le politiche necessarie per un deciso cambio di strategia nell’affrontare le tematiche della disabilità, in maniera tale da rendere concreti i diritti che sono sanciti all’interno della Convenzione ONU.

## 2.2. La normativa della Regione Friuli Venezia Giulia

Il tema della “Progettazione universale” viene inserito per la prima volta nella normativa regionale nel 2012, in ambito sanitario, ma è solo con la Legge Regionale n. 10/2018 che i metodi della progettazione universale vengono introdotti in contesto edilizio ed urbanistico.

La normativa Regionale in materia di accessibilità in riferimento alla redazione di un PEBA può essere ricondotta essenzialmente ai seguenti atti:

**1 - Legge regionale 19 marzo 2018 , n. 10** “Principi generali e disposizioni attuative in materia di accessibilità”

**2 - Linee guida per la predisposizione del piano di eliminazione delle barriere architettoniche (PEBA) - 30 giugno 2020**

Finalità della Legge Regionale 10/2018 è il miglioramento dell’accessibilità sia dello spazio aperto che dell’ambiente co-

struito per garantire a tutti pari condizioni di fruizione, nel rispetto dei principi costituzionali di uguaglianza e pari dignità di tutti i cittadini, riconosciuti quali fattori fondamentali per la qualità della vita e per l’inclusione sociale. Con tale atto legislativo si è inteso promuovere il miglioramento dell’accessibilità dello spazio aperto e dell’ambiente costruito per garantire a tutti pari condizioni di fruizione in adesione a tali principi.

La legge inoltre rispecchia i principi generali contenuti nella “Convenzione delle Nazioni Unite sui diritti delle persone con disabilità”, sottoscritta il 13 dicembre 2006. La Convenzione ha impegnato i Paesi aderenti ad includere nelle loro politiche ordinarie il tema della disabilità e a riconoscere l’importanza dell’accessibilità all’ambiente fisico, sociale, economico e culturale per permettere alle persone con disabilità di godere pienamente di tutti i diritti umani e delle libertà fondamentali. In particolare, all’art. 9, la Convenzione promuove l’adozione di misure che includono l’identificazione e l’eliminazione di ostacoli e barriere all’accessibilità e che si applicano ad edifici, viabilità, trasporti, scuole, alloggi, strutture sanitarie e luoghi di lavoro.

Per darvi concreta attuazione, la Regione si è impegnata a conseguire l’innalzamento della qualità della progettazione edilizia e urbanistica, promuovendo azioni volte ad accompagnare il processo che guida la cultura del progetto verso una progressiva adesione ai criteri metodologici della Progettazione universale.

Progettare per tutti significa concepire ambienti, sistemi, prodotti e servizi fruibili in modo autonomo e in sicurezza da parte di persone con esigenze e abilità diverse, indipendentemente da impedimenti fisici, sensoriali, dall’età, dalle capacità personali e, in generale, dalla condizione psico-fisica di ciascuno. La legge persegue questi obiettivi anche attraverso il sostegno alla redazione dei PEBA, invitando i Comuni a individuare soluzioni ampie legate alla fruizione di spazi e attrezzature collettive.

Il PEBA viene rilanciato quale strumento di pianificazione in grado di inquadrare un sistema di interventi diffusi in un determinato territorio e di creare la base per un monitoraggio della situazione generale degli spazi pubblici. Inoltre risulta propedeutico alla realizzazione di un più generale progetto di mappatura dell’accessibilità di tutto il territorio regionale, macro obiettivo di lungo termine che la legge si propone di raggiungere attraverso un percorso progressivo di raccolta dei dati dal territorio.

A questo proposito la legge fa riferimento alla necessità di emanare le sopra citate linee guida per la predisposizione dei PEBA a livello regionale (art. 8bis, comma 3 della LR 10/2018, il 30 giugno 2020), quale utile supporto operativo per le Amministrazioni locali.

Le **Linee guida**:

- nascono quale strumento funzionale alla creazione del progetto di mappatura generale dell’accessibilità, che vede

la sua prima fase di realizzazione nel rilancio dei PEBA a livello comunale e sovracomunale, per la progettazione dei quali la Regione ha aperto una linea di credito;

- si propongono quale guida per le Amministrazioni e allo stesso tempo mirano a far sì che i dati raccolti siano il più possibile omogenei;
- si configurano come uno strumento di lavoro in progress che potrà essere aggiornato raccogliendo le indicazioni e i dati derivanti dai futuri piani approvati, dal momento che ad oggi non sono molti i PEBA redatti in Regione;
- contengono infine una proposta di metodo per la predisposizione del PEBA in Friuli Venezia Giulia;
- danno indicazioni relative a quali sono i soggetti deputati all'adozione del PEBA, individuati nelle Pubbliche Amministrazioni, in particolare i Comuni;
- definiscono il PEBA quale strumento che deve nascere da un percorso di partecipazione con i residenti, programmazione delle attività di manutenzione del territorio e infine coordinamento delle diverse opere pubbliche attuabili nel campo dell'accessibilità con i progetti futuri o già approvati per il contesto urbano.

Riguardo alla struttura del piano, le Linee guida forniscono uno schema utile ad ottenere dati omogenei a livello regionale e che prevede:

1. un'analisi preliminare delle esigenze dei cittadini;
2. l'analisi tecnica del contesto territoriale;
3. l'integrazione con altri interventi o progetti;
4. l'individuazione dell'ambito spaziale di piano;
5. il rilievo dello stato di fatto;
6. l'elaborazione dei dati raccolti;
7. l'individuazione delle soluzioni progettuali per l'eliminazione delle criticità rilevate;
8. la stima dei costi d'intervento.

Un PEBA così configurato diventa uno strumento utile nelle mani dell'Amministrazione per la programmazione degli interventi perchè fornisce un quadro ampio della situazione dell'accessibilità urbana.



# 3. Oggetto del PEBA del comune di Sagrado





### 3.1. Analisi preliminare

Il presente PEBA analizza gli spazi aperti pubblici, gli Itinerari pedonali e gli edifici pubblici presenti ed utilizzati sull'intero territorio comunale sulla base di un elenco concordato con l'Amministrazione Comunale.

Gli elementi di analisi sono situati nel centro di Sagrado e nelle sue frazioni: San Martino del Carso, Poggio Terza Armata e Peteano.

Ad esclusione di Sagrado, che in quanto capoluogo accoglie gli edifici pubblici maggiormente frequentati quali Municipio, sala polifunzionale, scuole primarie, biblioteca comunale, centro civico e centro sportivo, le frazioni sono piccoli centri rurali che si sviluppano lungo la viabilità principale con pochi spazi aperti pubblici vissuti dalla popolazione. Nelle frazioni sono comunque stati individuati spazi pubblici di relazione ed edifici di proprietà pubblica sia utilizzati dall'Amministrazione stessa che dati in gestione ad associazioni sportive/culturali o a società cooperative. Nel piccolo centro di Peteano non sono stati rilevati elementi tali da essere inseriti nel presente piano.

### 3.2. Ambito oggetto di pianificazione ed individuazione delle criticità

Il PEBA elaborato per il Comune di Sagrado individua ed analizza nel complesso **19 spazi aperti pubblici, 12 itinerari e 11 edifici pubblici con le loro pertinenze.**

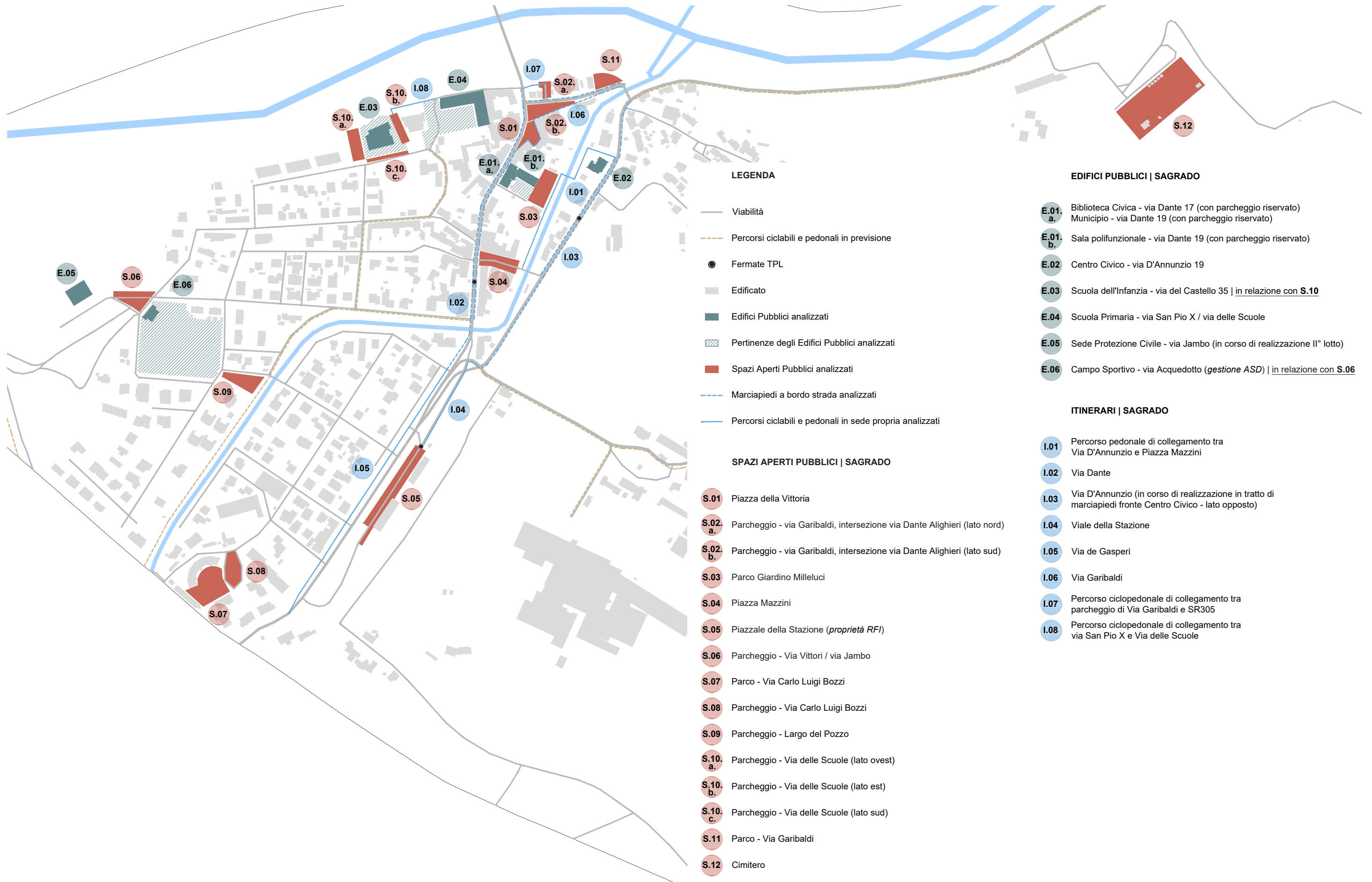
Si precisa qui che riguardo gli **spazi aperti** il limite di intervento arriva fino al sedime di proprietà dell'edificio, mentre per le aree esterne limitrofe agli edifici, quali piazzali, marciapiedi pubblici, aree verdi, sono state segnalate le criticità ed individuati gli interventi adottabili dall'Amministrazione. Gli spazi riservati ai parcheggi realizzati per rispettare gli standard urbanistici non sono stati considerati, in quanto generalmente riservati alle lottizzazioni residenziali limitrofe.

Per quanto riguarda gli **itinerari**, sono stati analizzati i percorsi pedonali principali che attraversano i centri abitati, nell'ottica di individuare almeno un percorso accessibile per tutte le categorie d'utenza che colleghi gli spazi e gli edifici pubblici e che permetta l'utilizzo del trasporto pubblico locale. In presenza di lavori di riqualificazione, in corso di progettazione o realizzazione, si è esclusa l'analisi dei tratti interessati, partendo dal presupposto che il progetto approvato rispetti la normativa vigente.

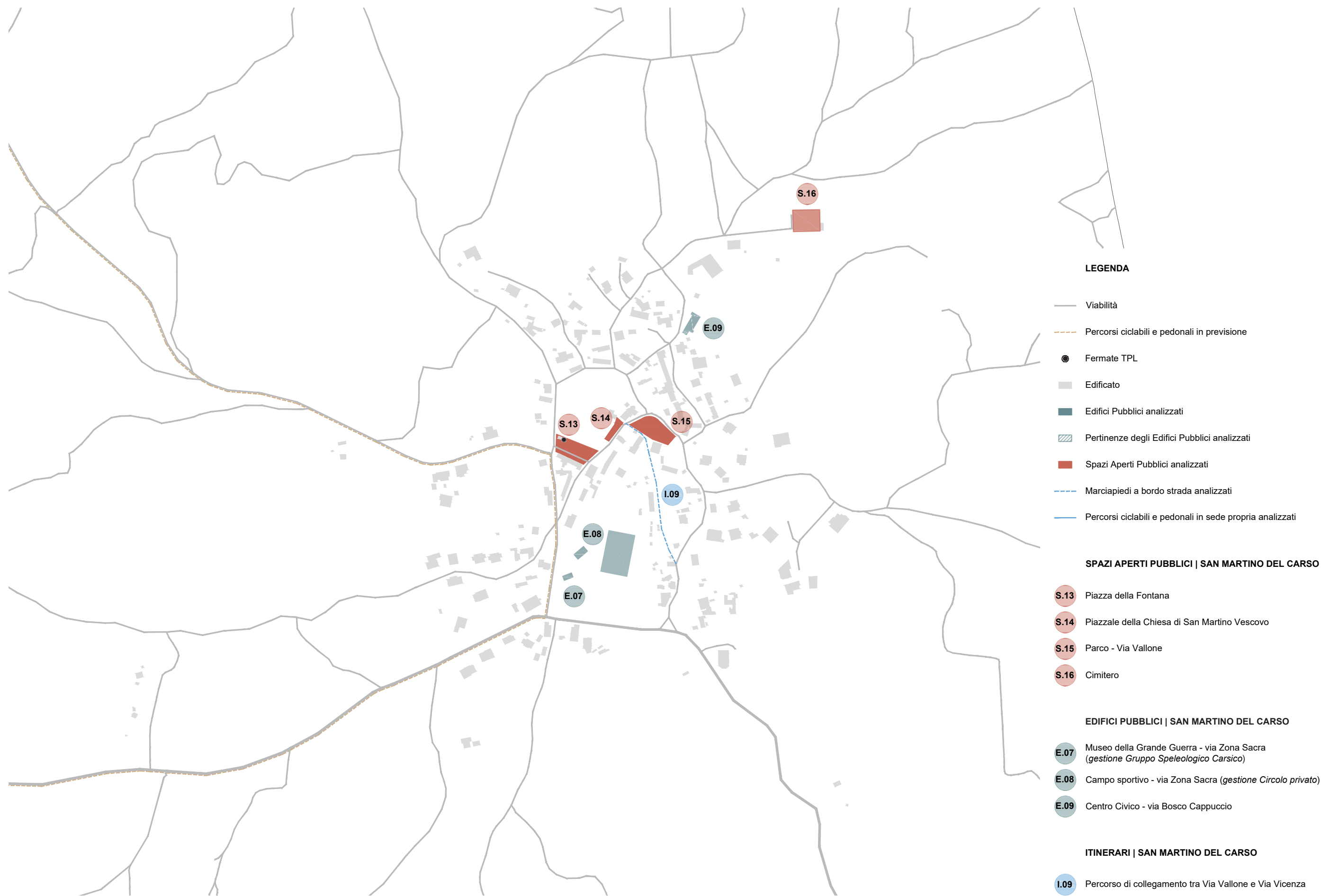
Per quanto riguarda, infine, gli **edifici pubblici** si è deciso, sempre in accordo con l'Amministrazione, di analizzare solo quelli aperti al pubblico, escludendo magazzini/depositi ed edifici attualmente chiusi o per i quali si prevedono interventi prossimi di restauro o riqualificazione.

Le pagine successive riportano gli elenchi degli spazi aperti pubblici, degli itinerari e degli edifici pubblici analizzati, con relativa planimetria e suddivisi per centro abitato.

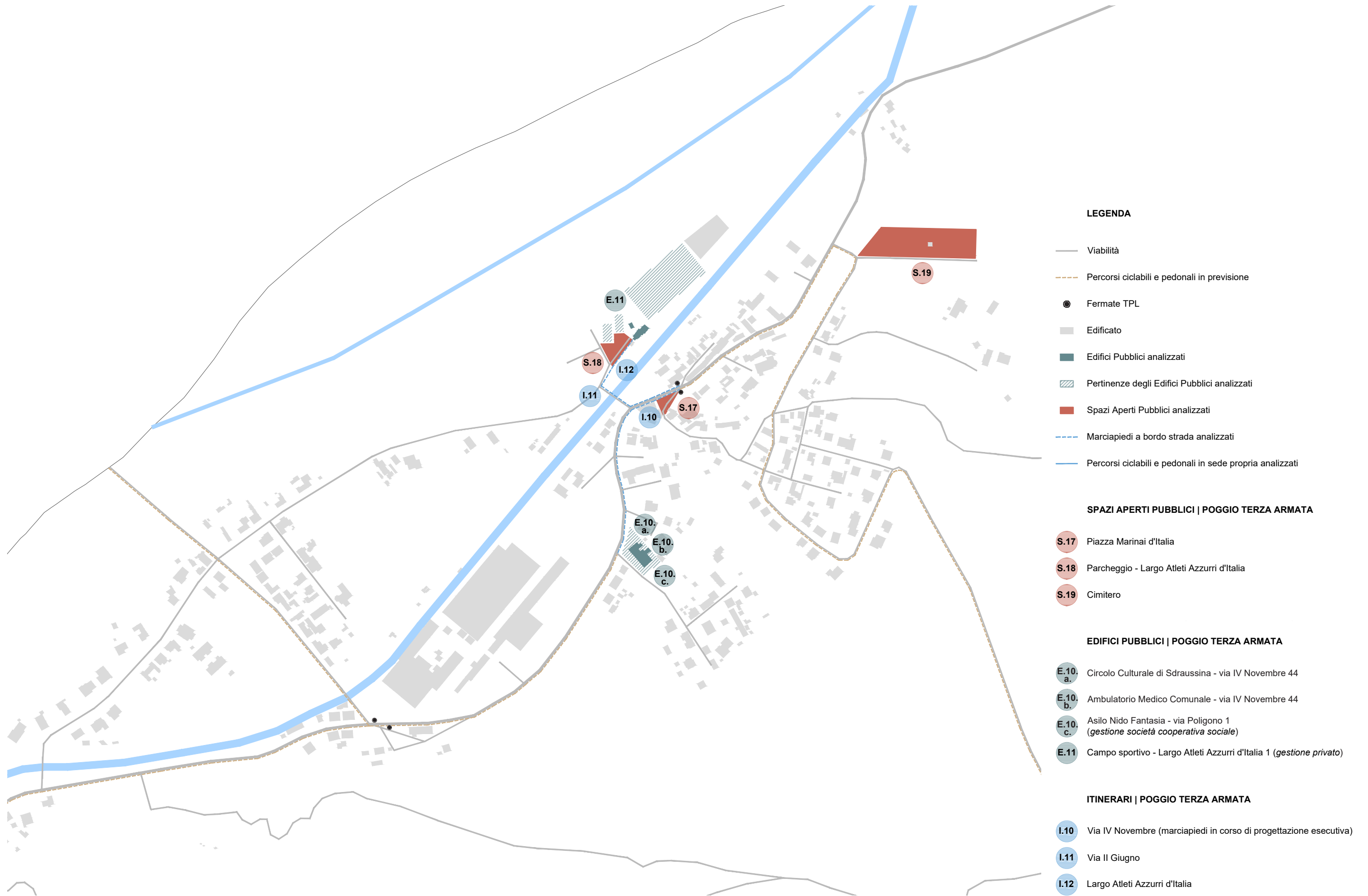
# Planimetria generale di individuazione degli spazi aperti pubblici, degli itinerari e degli edifici pubblici | Sagrado



# Planimetria generale di individuazione degli spazi aperti pubblici, degli itinerari e degli edifici pubblici | San Martino del Carso



# Planimetria generale di individuazione degli spazi aperti pubblici, degli itinerari e degli edifici pubblici | Poggio Terza Armata



Prima di descrivere la metodologia di rilevamento sul campo, che sarà oggetto del successivo paragrafo 3.3, si analizzano a seguire quali sono i principali elementi normati dalla legislazione in relazione al tema dell'accessibilità. Questi elementi individuano le criticità oramai riconosciute come "barriere architettoniche" e costituiscono la struttura di base delle schede di rilevamento.

In base al DPR 503/1996, per **barriere architettoniche** si intendono:

- 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 (anziani, non udenti, non vedenti, ipovedenti, donne incinte, bambini, persone che hanno subito un intervento chirurgico);
- gli ostacoli che limitano o impediscono a chiunque la comoda e sicura utilizzazione di spazi, attrezzature o componenti;
- 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.

Le barriere architettoniche possono essere sia di tipo fisico che percettivo; inoltre si definisce "barriera" tutto ciò che per la sua conformazione, può risultare fonte di affaticamento, di disagio e di pericolo.

Le indicazioni presenti nel DM 236/89 e nel DPR 503/96 per la fruibilità dei luoghi per le persone con disabilità sensoriali deve essere perseguita essenzialmente con quattro strumenti:

1. il contrasto cromatico;
2. la differenziazione tattile delle superfici;
3. la segnaletica
4. i messaggi vocali.

Nell'edificio deve essere garantito un livello di accessibilità degli spazi interni tale da consentirne la fruizione sia al pubblico che al personale in servizio. Secondo le disposizioni di cui all'art. 3 del decreto del Ministro dei lavori pubblici 14 giugno 1989, n. 236, l'accessibilità esprime il più alto livello di qualità dello spazio costruito, in quanto ne consente la più alta fruizione nell'immediato.

Per gli spazi esterni di pertinenza, l'accessibilità è soddisfatta se esiste almeno un percorso per l'accesso all'edificio fruibile anche da parte di persone con ridotta o impedita capacità motoria o sensoriale.

Per le modalità di misura dei componenti edilizi, per le caratteristiche degli spazi di manovra con la sedia a ruote, per le unità ambientali e loro componenti e per gli spazi esterni di pertinenza dell'edificio valgono le norme stabilite al punto 8.0, 8.1 e 8.2 del decreto del Ministro dei lavori pubblici del 14 giugno 1989, n. 236.

Qui di seguito si elencano le **principali componenti di un edificio o di uno spazio aperto normati nell'ottica del superamento delle barriere**.

## EDIFICI

### Porte

La luce netta della porta di accesso di ogni edificio e di ogni unità immobiliare deve essere di almeno 80 cm. La luce netta delle altre porte deve essere di almeno 75 cm.

L'altezza delle maniglie deve essere compresa tra 85 e 95 cm (consigliata 90 cm). Devono inoltre essere preferite soluzioni per le quali le singole ante delle porte non abbiano larghezza superiore ai 120 cm e gli eventuali vetri siano collocati ad una altezza di almeno 40 cm dal piano del pavimento. L'anta mobile deve poter essere usata esercitando una pressione non superiore a 8 kg.

### Pavimenti

Qualora i pavimenti presentino un dislivello, questo non deve superare i 2,5 cm. Ove siano prescritte pavimentazioni anti-sdruciolevoli, valgono le prescrizioni relative.

### Infissi esterni

L'altezza delle maniglie o dispositivo di comando deve essere compresa tra cm 100 e 130;consigliata 115 cm.

### Terminali degli impianti

Gli apparecchi elettrici, i quadri generali, le valvole e i rubinetti di arresto delle varie utenze, i regolatori di impianti di riscaldamento e di condizionamento, i campanelli di allarme, il citofono, devono essere posti ad una altezza compresa tra i 40 e i 140 cm.

### Servizi igienici

Per garantire la manovra e l'uso degli apparecchi anche alle persone con impedita capacità motoria, deve essere previsto l'accostamento laterale alla tazza w.c., bidet, vasca, doccia, lavatrice e l'accostamento frontale al lavabo. A tal fine devono essere rispettati i seguenti minimi dimensionali:

- lo spazio necessario all'accostamento e al trasferimento laterale dalla sedia a ruote alla tazza w.c. e al bidet, ove previsto, deve essere minimo 100 cm misurati dall'asse dell'apparecchio sanitario;

- lo spazio necessario all'accostamento laterale della sedia a ruote alla vasca deve essere minimo di 140 cm lungo la vasca con profondità minima di 80 cm;

- lo spazio necessario all'accostamento frontale della sedia a ruote al lavabo deve essere minimo di 80 cm misurati dal bordo anteriore del lavabo.

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 wc e i bidet preferibilmente sono di tipo sospeso, in particolare l'asse della tazza wc 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 superio-



re a cm 45-50 dal calpestio. Qualora l'asse della tazza wc o bidet sia distante più di 40 cm dalla parete, si deve prevedere, a cm 40 dall'asse dell'apparecchio sanitario, un maniglione o corrimano per consentire il trasferimento;

- la doccia deve essere a pavimento, dotata di sedile ribaltabile e doccia a telefono.

Nei servizi igienici dei locali aperti al pubblico è necessario prevedere e installare il corrimano in prossimità della tazza wc, posto ad altezza di cm 80 dal calpestio, e di diametro cm 3-4; se fissato a parete deve essere posto a cm 5 dalla stessa.



### Percorsi orizzontali e corridoi

I corridoi o i percorsi devono avere una larghezza minima di 100 cm, ed avere allargamenti atti a consentire l'inversione di marcia da parte di persona su sedia a ruote. Questi allargamenti devono di preferenza essere posti nelle parti terminali dei corridoi e previsti comunque ogni 10 m di sviluppo lineare degli stessi. Per le parti di corridoio o disimpegno sulle quali si aprono porte devono essere adottate le soluzioni tecniche nel rispetto anche dei sensi di apertura delle porte e degli spazi liberi necessari per il passaggio; le dimensioni previste dalla normativa devono considerarsi come minimi accettabili.

### Scale

Le rampe di scale che costituiscono parte comune o siano di uso pubblico devono avere una larghezza minima di 1,20 m ed avere una pendenza limitata e costante per l'intero sviluppo della scala. I gradini devono essere caratterizzati da un corretto rapporto tra alzata e pedata (pedata minimo 30 cm): la somma tra il doppio dell'alzata e la pedata deve essere compresa tra 62-64 cm. Il profilo del gradino deve presentare preferibilmente un disegno continuo a spigoli arrotondati, con sottogradino inclinato rispetto al grado, e formante con esso un angolo di circa 75°-80°. In caso di disegno discontinuo, l'aggetto del grado rispetto al sottogradino deve essere compreso fra un minimo di 2 cm e un massimo di 2,5 cm.

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 inattraversabile 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 m. Nel caso in cui è opportuno prevedere un secondo corrimano, questo deve essere posto ad una altezza di 0,75 m. Il corrimano su parapetto o parete piena deve essere distante da essi almeno 4 cm. Le rampe di scale che non costituiscono parte comune o non sono di uso pubblico devono avere una larghezza minima di 0,80 m. In tal caso devono comunque essere rispettati il già citato rapporto tra alzata e pedata (in questo caso minimo 25 cm), e l'altezza minima del parapetto.

### Rampe

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.



## Ascensore

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.

Le porte di cabina e di piano devono essere del tipo a scorrimento automatico. Nel caso di adeguamento la porta di piano può essere del tipo ad anta incernierata purché dotata di sistema per l'apertura automatica. In tutti i casi le porte devono rimanere aperte per almeno 8 secondi e il tempo di chiusura non deve essere inferiore a 4 sec. L'arresto ai piani deve avvenire con autolivellamento con tolleranza massima  $\pm 2$  cm. Lo stazionamento della cabina ai piani di fermata deve avvenire con porte chiuse. La botoniera di comando interna ed esterna deve avere i bottoni ad una altezza massima compresa tra 1,10 e 1,40 m; per ascensori del tipo a), b) e c) la botoniera interna deve essere posta su una parete laterale ad almeno cm 35 dalla porta della cabina. Nell'interno della cabina, oltre il campanello di allarme, deve essere posto un citofono ad altezza compresa tra 1,10 m e 1,30 m e una luce d'emergenza con autonomia minima di h. 3. I pulsanti di comando devono prevedere la numerazione in rilievo e le scritte con traduzione in Braille: in adiacenza alla botoniera esterna deve essere posta una placca di riconoscimento di piano in caratteri Braille.

Si deve prevedere la segnalazione sonora dell'arrivo al piano e, ove possibile, l'installazione di un sedile ribaltabile con ritorno automatico.

## SPAZI ESTERNI

### Percorsi

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 dalla normativa. Per pendenze del 5% è necessario prevedere un ripiano orizzontale di sosta, di profondità almeno 1,50 m, ogni 15 m di lunghezza del percorso; per pendenze superiori tale lunghezza deve proporzionalmente ridursi fino all'ammisura 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 del 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.



### Pavimentazioni

Per pavimentazione antiscivolo si intende una pavimentazione realizzata con materiali il cui coefficiente di attrito, misurato secondo il metodo della British Ceramic Research Association Ltd. (B.C.R.A.) Rep. CEC. 6-81, sia superiore ai seguenti valori:

- 0,40 per elemento scivolante cuoio su pavimentazione asciutta;
- 0,40 per elemento scivolante gomma dura standard su pavimentazione bagnata.

I valori di attrito predetto non devono essere modificati dall'apposizione di strati di finitura lucidanti o di protezione che, se previsti, devono essere applicati sui materiali stessi prima della prova. Le ipotesi di condizione della pavimentazione (asciutta o bagnata) debbono essere assunte in base alle condizioni normali del luogo ove sia posta in opera. Gli strati di supporto della pavimentazione devono essere idonei a sopportare nel tempo la pavimentazione ed i sovraccarichi previsti nonché ad assicurare il bloccaggio duraturo degli elementi costituenti la pavimentazione stessa. Gli elementi costituenti una pavimentazione devono presentare giunture inferiori a 5 mm,



stilate con materiali durevoli, essere piani con eventuali risalti di spessore non superiore a mm 2. I grigliati inseriti nella pavimentazione devono essere realizzati con maglie non attraversabili da una sfera di 2 cm di diametro; i grigliati ad elementi paralleli devono comunque essere posti con gli elementi ortogonali al verso di marcia.

### Segnaletica

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 impedite o ridotte capacità motorie; in tale caso i cartelli indicatori devono riportare anche il simbolo internazionale di accessibilità di cui all'art. 2 del d.P.R. 27 aprile 1978, n. 384 (ora DPR 24 luglio 1996, n. 503). 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 deve essere resa immediatamente avvertibile anche tramite accorgimenti e mezzi riferibili sia alle percezioni acustiche che a quelle visive.

### Parcheggi dedicati

La Normativa che regola le dimensioni minime del parcheggio per i diversamente abili è il Decreto Ministeriale - Ministero dei Lavori Pubblici 14 giugno 1989, n. 236 "Prescrizioni tecniche necessarie a garantire l'accessibilità, l'adattabilità e la visitabilità degli edifici privati e di edilizia residenziale pubblica sovvenzionata e agevolata, ai fini del superamento e dell'eliminazione delle barriere architettoniche." Nel punto 4.2.3 dell'articolo 4 "Criteri di progettazione per l'accessibilità" viene specificato che: "Si considera accessibile un parcheggio complanare alle aree pedonali di servizio o ad esse collegato tramite rampe o idonei apparecchi di sollevamento." Ed inoltre, riprendendo anche l'articolo 4.1.14 che: "(...) Lo spazio riservato alla sosta delle autovetture al servizio delle persone disabili deve avere dimensioni tali da consentire anche il movimento del disabile nelle fasi di trasferimento; deve essere evidenziato con appositi segnali orizzontali e verticali." L'articolo 8.2.3. descrive le caratteristiche dimensionali del singolo parcheggio e il numero di parcheggi da prevedere per i diversamente abili: "Nelle aree di parcheggio devono comunque essere previsti, nella misura minima di 1 ogni 50 o frazione di 50, posti auto di larghezza non inferiore a m 3,20, e riservati gratuitamente ai veicoli al servizio di persone disabili. Detti posti auto, opportunamente segnalati, sono ubicati in aderenza ai percorsi pedonali e nelle vicinanze dell'accesso dell'edificio o attrezzatura. Al fine di agevolare la manovra di trasferimento della persona su sedia a ruote in comuni condizioni atmosferiche, detti posti auto riservati sono, preferibilmente, dotati di copertura." In conclusione possiamo riassumere che le dimensioni minime per un parcheggio per persone diversamente abili deve avere dimensioni pari a 3.20 metri di larghezza per 5,00 metri di lunghezza; nei 3,20 metri di larghezza bisogna considerare la larghezza minima di

un parcheggio che è pari a 2,50 metri ed un'aggiunta di 70 cm per agevolare la manovra di trasferimento della persona.



### Loges

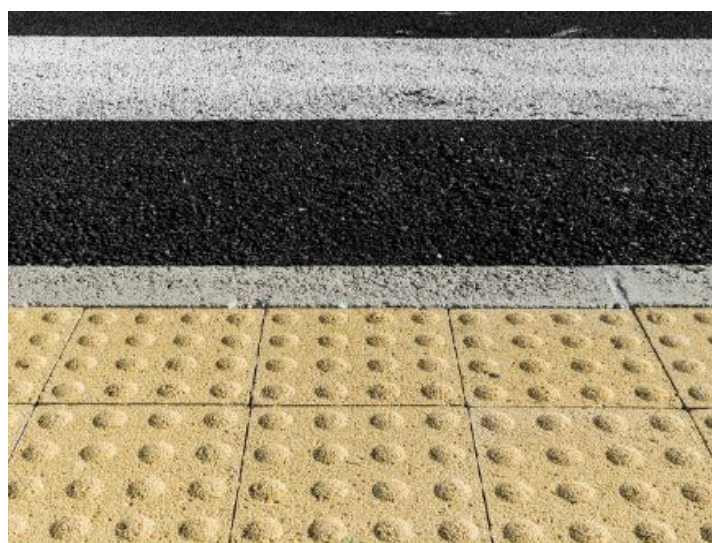
LOGES è un acronimo che significa "Linea di Orientamento, Guida e Sicurezza", ovvero un sistema costituito da superfici dotate di rilievi studiati per essere percepiti sotto i piedi e visivamente contrastate, da installare sul piano di calpestio, per consentire a non vedenti e a ipovedenti l'orientamento e la riconoscibilità dei luoghi e delle fonti di pericolo", come prescritto dalla normativa vigente (D.P.R. n. 503/1996, D.M. n. 236/1989). Queste superfici sono articolate in codici informativi di semplice

comprensione, che consentono la realizzazione di "percorsi-guida" o "piste tattili" e cioè di veri e propri itinerari guidati per non vedenti o consentono l'individuazione di più semplici "segnali tattili", cioè indicazioni puntuali necessarie a far individuare un punto di interesse, come una fermata autobus, o il passaggio in sicurezza attraverso la viabilità carraia, come un attraversamento pedonale. Il sistema LOGES si è diffuso in Italia a partire dal 1995 e utilizza profili, rilievi, spessori, distanze e spaziature sperimentati in via preliminare. Tutti i parametri sono stati sottoposti al vaglio di prove pratiche e modificati all'occorrenza, fino all'individuazione del codice tattile/acustico più idoneo a trasmettere in modo chiaro e inequivocabile l'informazione necessaria ai disabili della vista, consentendone una sicura mobilità urbana. Poiché l'eliminazione delle barriere percettive riguarda sia i ciechi che gli ipovedenti, il sistema LOGES prevede che gli elementi tattili siano anche contrastati cromaticamente con il pavimento circostante (all'interno di un edificio) o con la pavimentazione stradale (in spazi pubblici esterni) secondo coefficienti di luminanza (contrasto chiaro-scuro) predefiniti. Consiste essenzialmente in segnalazioni in rilievo poste sul piano di calpestio. Fornisce informazioni direzionali e avvisi situazionali attraverso quattro differenti canali:



il senso cinestesico e quello tattile plantare; il senso tattile manuale (attraverso il bastone bianco); l'udito; il contrasto visivo (per gli ipovedenti).

Infatti, mentre le barriere fisiche sono ben visibili e riscontrabili, quelle percettive, che ostacolano i corretti movimenti dei disabili visivi, possono non essere immediatamente evidenti, dato che non consistono nella presenza di ostacoli, ma nella mancanza di segnali o di indizi significativi che non consentono la riconoscibilità di un dato luogo. Quando la conformazione naturale di un luogo o le sue caratteristiche sono in grado esse stesse di inviare informazioni utili all'orientamento di una persona che non vede o che vede male, lo spazio considerato è funzionalmente accessibile e quindi autonomamente fruibile. In questi casi la persona disabile è in grado di crearsi una mappa cognitiva, cioè una rappresentazione mentale di quel dato luogo che viene utilizzata per muoversi in autonomia. Non è frequente, tuttavia, che gli spazi offrano "spontaneamente" le informazioni necessarie a consentire alle persone con disabilità visive di raggiungere le destinazioni desiderate, ma più spesso, si presenta la necessità di integrazioni mediante specifici ausili (piste tattili, segnali tattili, mappe a rilievo, semafori acustici ecc.). Per il primo caso il vigente quadro normativo introduce la terminologia di "guide naturali" per indicare una favorevole situazione o conformazione ambientale, caratterizzata dalla presenza di elementi naturali utili ad indicare chiaramente la direzione corretta alle persone con disabilità visive, di segnalare eventuali situazioni di pericolo o, ancora, favorire l'orientamento. Nel secondo caso si tratta di "ausili artificiali", ovvero elementi artificiali utilizzati nelle piste tattili, nei segnali tattili, negli avvisi sonori e vocali e nelle mappe di rilievo che colmano le lacune informative esistenti nell'ambiente. Il sistema LOGES, in estrema sintesi, inserisce lungo un dato percorso una serie di elementi artificiali ben riconoscibili e opportunamente distanziati tra loro, allo scopo di risultare facilmente individuabili, con i quali comunicare uno specifico messaggio al disabile, grazie a un codice conosciuto.



### 3.3. Metodologia d rilevamento

Le componenti normate riportate al precedente paragrafo 3.2 sono state inserite in una **scheda di rilievo** utilizzata per razionalizzare la verifica sul campo.

Si riporta qui come esempio la scheda di rilievo impostata per gli edifici.

CODICE EDIFICIO **E** \_\_\_

1	FUNZIONE			
2	INDIRIZZO			
3	ZONA PRGC			
4	VINCOLO 42/2004	SI	NO	
5	PARCHEGGIO RISERVATO			
5.1	ASSENTE			
5.2	PRESENTE E A NORMA			
	PRESENTE MA NON A NORMA PER			
5.3	dimensioni:			
	segnalatica:			
	accessibilità:			
6	ACCESSO EDIFICIO			
6.1	RAMPA ASSENTE			
6.2	RAMPA PRESENTE A NORMA			
	RAMPA PRESENTE A NON A NORMA PER			
6.3	pendenza:			
	corrimano:			
	battipiede:			
	altro:			
	PORTA DI ACCESSO			
	luce netta:	Cm .....	a norma	SI NO
6.4	soglia a norma	SI	NO	
	zona antirestante a norma	SI	NO	
	porta a vetri con segnalazione trasparenza	SI	NO	
	altro:			
	SEGNALETICA			
	presente e chiara			
6.5	non presente o non chiara / non leggibile			
	campanello/citofono a norma (h - posizione)			
	campanello/citofono non a norma			
	altro:			

7	PERCORSI INTERNI				note
7.1	percorsi per ipovedenti	SI	NO		
7.2	segnalatica informativa chiara	SI	NO		
7.3	larghezza corridoi > 100 cm	SI	NO		
7.4	presenza gradini > 2,5 cm	SI	NO		
7.5	presenza ostacoli o strozzature	SI	NO		
7.6	presenza slalghi per rotazione ogni 10 mt o nelle parti terminali corridoi	SI	NO		
7.7	presenza di attrezzature non utilizzabili (es. sportello info h > 90 cm)	SI	NO		
7.8	presenza grigliai a terra con interasse > 2 cm non ortogonali al senso di marcia	SI	NO		
8	ASCENSORE			N. PIANI	
8.1	ASSENTE				
8.2	PRESENTE E A NORMA				
	PRESENTE MA NON A NORMA PER				
	cabina dimensioni inferiori a 120x80				
	porta non automatica e/o con dimensioni inferiori a 75 cm				
8.3	area antistante porta con dimensioni inferiori a 140x140 cm				
	accessori non ad altezza adeguata e/o privi di caratteri Braille				
	assenza di segnale sonoro di arrivo				
9	SCALE			N. PIANI	
9.1	larghezza inferiore a 120 cm				funzione
9.2	rapporto altezza pedata a norma				
9.3	finitura sdrucciolevole / sconnessa				
9.4	corrimano a norma *	SI	NO		
9.5	illuminazione sufficiente	SI	NO		
9.6	parapetto a norma **	SI	NO		
10	SERVIZIO IGIENICO DISABILI				
10.1	ASSENTE				
10.2	PRESENTE E A NORMA			ai piani: .....	
	PRESENTE E NON A NORMA PER			ai piani: .....	
10.3	accostamento laterale al wc < 100 cm				
	spazio davanti lavabo < 80 cm				
	porta luce netta < 75 cm				
	sanitari e accessori non a norma ***				

\* corrimano su entrambi i lati ad una altezza di cm 90 da terra e che prosegue per 30 cm oltre il primo e ultimo gradino (opportuno un secondo corrimano ad h. 75 cm per bambini)

\*\* altezza inferiore a 110 cm da terra e attraversabile da una sfera di diametro 10 cm

\*\*\* specchio altezza persona seduta, maniglioni, campanello, allarme, altezza lavabo 80 cm dal pavimento, distanza asse wc da parete laterale < 40 cm, altezza wc a 45 cm da pavimento, ... etc. docce, se necessarie per la funzione, non accessibili

I dati rilevati compilando le voci presenti nelle schede sono successivamente stati accorpati in macro categorie, ad ognuna delle quali è stato assegnato un punteggio di criticità (edifici) o è stata attribuita la segnalazione di presenza/assenza di barriere (spazi aperti e itinerari).



# 4. Elaborazione dei dati raccolti



## 4.1. Le schede di analisi

Il rilievo sul campo, con l'aiuto delle schede precompilate, ha permesso di raccogliere i dati relativi agli edifici pubblici, agli spazi aperti pubblici e agli itinerari e di organizzarli in **schede**, ognuna delle quali è **costituita da due pagine**.

Nella **pagina di sinistra** sono riportati:

- il codice identificativo dell'edificio / area / itinerario rilevato e la sua denominazione
- i dati sintetici quali: localizzazione, zona del Piano regolatore, vincoli eventualmente presenti, il punteggio complessivo assegnato in termini di accessibilità
- una foto significativa dell'ambito e la key map di riferimento della sua posizione nel territorio
- l'individuazione delle barriere rilevate
- la planimetria / la foto satellitare / lo schema dell'ambito con indicazione puntuale delle barriere presenti

La **pagina di destra** invece è dedicata alla descrizione degli interventi e alla loro quantificazione economica. I costi sono parametrici, valutati sulla base di interventi simili e comprensivi di tutte le lavorazioni necessarie ad ottenere l'opera finita e danno un'ordine di grandezza realistico della spesa da affrontare. Sono state individuate due categorie di interventi: necessari, in quanto richiesti dalla normativa, e opportuni in quanto utili al miglioramento dell'accessibilità in senso più generale.

Il PEBA infatti non si configura come il progetto di adeguamento delle barriere, ma come il piano che individua le criticità presenti nel centro urbano a livello di spazi pubblici e a queste assegna un valore, utile all'Amministrazione per programmare gli interventi e la richiesta di contributi.

## 4.2. Le schede di analisi degli spazi aperti

La scheda di analisi dello spazio pubblico aperto è stata concepita partendo dall'individuazione della **presenza o assenza** delle principali **tipologie di barriere** presenti nel contesto urbano, accorpate in 6 macro categorie, ad ognuna delle quali è stato assegnato un logo riprodotto nella planimetria per facilitarne l'individuazione:

- 1 I pendenza eccessiva**      SI ▲ NO △
- 2 I pavimentazione irregolare**      SI ▲ NO △
- 3 I ostacolo fisico**      SI ▲ NO △
- 4 I mancanza di parcheggio**      SI ▲ NO △    NON A NORMA ▲ △
- 5 I mancanza fasce loges**      SI ▲ NO △
- 6 I mancanza di cromia rampe**      SI ▲ NO △

A ciascuno spazio aperto è stato assegnato un **"livello di accessibilità"** determinato dalla presenza o meno di barriere rilevate al suo interno.

Meno barriere sono presenti, migliore risulta il livello di accessibilità:

- buono (1 elemento non a norma, facilmente modificabile)
- sufficiente (da 2 a 5 elementi non a norma, facilmente modificabili)
- insufficiente (presenza di elementi non a norma limitanti l'accesso)

Come suggerito nelle linee guida alla redazione del PEBA, l'analisi effettuata sugli spazi aperti pubblici ha tenuto in considerazione anche "gli interventi a favore dell'accessibilità attuati in occasione di progetti recenti e di quelli già programmati a breve termine dal Comune", che sono segnalati nelle singole schede, qualora presenti.

La scheda così concepita si configura quale strumento di tipo dinamico, periodicamente aggiornabile.

Gli spazi aperti pubblici selezionati sono situati lungo i principali itinerari che attraversano il centro di Sagrado e le sue frazioni; a livello di Piano Regolatore Comunale tali spazi rientrano nelle zone dedicate ai servizi e attrezzature collettive, generalmente parcheggi di relazione e nuclei elementari di verde.

È stata riscontrata la ricorrenza di alcune tipologie di barriere che interessano in generale i centri abitati, come evidenziato nella tabella sottostante. La colonna di destra riporta le osservazioni derivanti dall'analisi della percentuale riscontrata.

SPAZI APERTI PUBBLICI TIPOLOGIA DI BARRIERA RILEVATA (rif. schede 297_A_SDP01)	LOGO	% PRESENZA BARRIERE SU 19 AMBITI	OSSERVAZIONI RELATIVE ALLE MODALITÀ DI INTERVENTO
<b>1 I pendenza eccessiva</b>		<b>0 %</b>	La bassa percentuale riscontrata attesta che la situazione generale dal punto di vista della pendenza non è problematica.
<b>2 I pavimentazione irregolare</b>		<b>9 %</b>	La bassa percentuale riscontrata attesta che la situazione generale dal punto di vista della pavimentazione irregolare è un problema poco diffuso. L'accessibilità potrà essere ripristinata con interventi puntuali.
<b>3 I ostacolo fisico</b>		<b>41 %</b>	La media percentuale riscontrata attesta che la presenza di ostacoli fisici è un problema abbastanza diffuso. L'accessibilità potrà essere ripristinata con interventi puntuali.
<b>4 I mancanza di parcheggio</b>		<b>68 %</b>	La percentuale riscontrata attesta che la mancanza di parcheggi dedicati, o la loro presenza ma con posizione/dimensioni non a norma, si configura come un problema molto diffuso. L'accessibilità potrà essere ripristinata con interventi puntuali.
<b>5 I mancanza fasce loges</b>		<b>14 %</b>	Questo dato va letto parallelamente al corrispondente relativo agli itinerari.
<b>6 I mancanza di cromia rampe</b>		<b>0 %</b>	Questo dato va letto parallelamente al corrispondente relativo agli itinerari.

### 4.3. Le schede di analisi degli itinerari

In analogia alla scheda di analisi degli spazi aperti, anche la scheda di analisi degli itinerari è stata concepita partendo dall'individuazione della **presenza o assenza** delle principali **tipologie di barriere** presenti nel contesto urbano, accorpate in 6 macro categorie ad ognuna delle quali è stato assegnato un logo riportato nella planimetria per facilitarne l'individuazione. Considerando che gli itinerari si sviluppano lungo un percorso, la tipologia di barriere rilevate si differenzia leggermente da quella degli spazi pubblici:

- 1 | percorso inferiore a 90 cm      SI ▲ NO △
- 2 | superficie irregolare      SI ▲ NO △
- 3 | ostacolo fisico      SI ▲ NO △
- 4 | percorso discontinuo      SI ▲ NO △    NON A NORMA    ▲ △
- 5 | mancanza fasce loges      SI ▲ NO △
- 6 | mancanza di cromia rampe      SI ▲ NO △    NON NECESSARIO    NN

A ciascun itinerario è stato assegnato un **“livello di accessibilità”** determinato dalla presenza o meno di barriere rilevate al suo interno. Gli itinerari costituiscono i percorsi di connessione tra gli spazi aperti pubblici analizzati, quindi le barriere individuate possono considerarsi “di risulta”, collocate tra uno spazio pubblico e l'altro. Anche lungo gli itinerari ricorrono alcune tipologie di barriere che interessano in generale il centro urbano, come evidenziato nella tabella sottostante. La colonna di destra riporta le osservazioni derivanti dall'analisi della percentuale riscontrata.

ITINERARI TIPOLOGIA DI BARRIERA RILEVATA (rif. schede 297_A_SDP02)	LOGO	% PRESENZA BARRIERE SU 12 ITINERARI	OSSERVAZIONI RELATIVE ALLE MODALITÀ DI INTERVENTO
1   percorso inferiore a 90 cm		8 %	Lungo via Dante è stata rilevata la presenza di marciapiedi aventi larghezza inferiore al minimo da normativa. L'accessibilità potrà essere ripristinata con interventi puntuali.
2   superficie irregolare		25 %	Puntualmente è stata rilevata la presenza di marciapiedi o percorsi aventi superfici irregolari e degradate. L'accessibilità potrà essere ripristinata con interventi puntuali.
3   ostacolo fisico		16 %	La bassa percentuale riscontrata attesta che la presenza di ostacoli fisici è un problema poco presente. L'accessibilità potrà essere ripristinata con interventi puntuali.
4   percorso discontinuo		16 %	La bassa percentuale riscontrata attesta che i percorsi sono nella quasi totalità continui. L'accessibilità potrà essere ripristinata con interventi puntuali.
5   mancanza fasce loges		75 %	L'alta percentuale riscontrata attesta che la mancanza di ausili tattilopiantari è un problema molto diffuso. L'accessibilità potrà essere ripristinata con un intervento generale di adeguamenti dei percorsi.
6   mancanza di cromia rampe		16 %	La bassa percentuale riscontrata attesta che la mancanza di cromia rampe non è un problema rilevante. L'accessibilità potrà essere ripristinata con interventi puntuali.

### 4.4. Le schede di analisi degli edifici

La scheda di analisi dell'edificio è stata concepita partendo dall'individuazione dei seguenti **elementi base** che in uno spazio pubblico costruito determinano l'accessibilità allo stesso e che sono **sottoposti alla normativa di settore**:

- 1 | parcheggio disabili
- 2 | accesso edificio
- 3 | percorsi interni
- 4 | ascensore
- 5 | scale interne
- 6 | servizi igienici

A ciascun elemento è stato assegnato un **“livello di accessibilità”** determinato dal **numero e dalla tipologia di barriere** rilevate al suo interno.

Meno barriere sono presenti, migliore risulta il livello di accessibilità:

- ▲▲▲ buono (nessuna barriera rilevata)
- ▲▲△ sufficiente (area in parte a norma, ma con carenze puntuali)
- ▲△△ insufficiente (area inaccessibile)

All'edificio nella sua interezza, o alle singole funzioni in esso ospitate nel caso di compresenza di attività, è stato assegnato un ulteriore punteggio generale che aiuta ad inquadrare la situazione dell'**accessibilità nel suo complesso**.







- buono (1 elemento non a norma, facilmente modificabile)
- sufficiente (da 2 a 5 elementi non a norma, facilmente modificabili)
- insufficiente (presenza di elementi non a norma limitanti l'accesso)

Come suggerito nelle linee guida alla redazione del PEBA, di recente pubblicazione (30 giugno 2020), l'analisi effettuata sugli edifici ha tenuto in considerazione anche “gli interventi a favore dell'accessibilità attuati in occasione di progetti recenti e di quelli già programmati a breve termine dal Comune”, che sono segnalati nelle singole schede a livello planimetrico, qualora presenti.

La scheda così concepita si configura quale strumento di tipo dinamico, periodicamente aggiornabile.

È stata riscontrata anche negli edifici la ricorrenza di alcune tipologie di barriere che contribuiscono a definirne il livello di accessibilità.

La tabella sotto riportata individua la percentuale barriere presenti negli 11 edifici pubblici analizzati, riscontrate per ogni “elemento di accessibilità”.

EDIFICI PUBBLICI ELEMENTI NORMATI (rif. schede 297_A_SDP03)	LOGO	% BARRIERE RILE- VATE SU 11 EDIFICI	OSSERVAZIONI RELATIVE ALLE MODALITÀ DI INTERVENTO
<b>1 I parcheggio disabili</b>		<b>93 %</b>	La alta percentuale riscontrata evidenzia che la mancanza di parcheggio dedicato è un problema generale. L'accessibilità potrà essere ripristinata con interventi puntuali.
<b>2 I accesso edificio</b>		<b>64 %</b>	L'alta percentuale riscontrata è legata generalmente alla presenza di scale, rampe esterne o soglie non dotate di tutti gli accorgimenti richiesti dalla norma. L'accessibilità potrà essere ripristinata con interventi puntuali.
<b>3 I percorsi interni</b>		<b>7 %</b>	Il basso valore percentuale attesta che la presenza di ostacoli fisici è presente in pochissimi casi lungo i percorsi interni. L'accessibilità potrà essere ripristinata con interventi puntuali.
<b>4 I ascensore</b>		<b>0 %</b>	Laddove necessario, l'ascensore si è presentato conforme alla normativa.
<b>5 I scale interne</b>		<b>75 %</b>	Dove presenti, le scale sono risultate quasi sempre sprovviste di corrimano a parete o di strisce colorate antiscivolo. L'accessibilità potrà essere ripristinata con interventi puntuali.
<b>6 I servizi igienici</b>		<b>57 %</b>	La medio-alta percentuale riscontrata è legata generalmente alla presenza di servizi igienici non dotati di tutti gli accorgimenti richiesti dalla norma o non a norma. L'accessibilità potrà essere ripristinata con interventi puntuali.





# 5. I risultati



## 5.1. Quadro riepilogativo degli interventi e stima dei costi

Nelle pagine a seguire si riportano i quadri riepilogativi degli interventi individuati all'interno dei fascicoli di analisi degli spazi aperti pubblici, degli itinerari e degli edifici pubblici.

Le descrizioni dei singoli interventi sono elencate all'interno di ogni scheda di analisi.

Definiti gli interventi standard per ognuna delle 6 macro categorie individuate come base di rilievo per ciascun ambito, è stato stimato l'importo economico complessivo di ciascuna opera, associandone il relativo "costo standard".

Si tratta di costi standardizzati relativi a opere complete, comprendenti tutte le lavorazioni necessarie a dare il lavoro finito a regola d'arte, espressi "a corpo" e riferiti a quantità standard (ovvero medie) di materiali, attrezzature e manodopera.

Si tratta pertanto di stime sommarie, calcolate assumendo alla base della computazione le condizioni generiche, ossia le più comuni, suscettibili di variazioni, anche sostanziali, con ricadute sull'effettivo costo complessivo dei lavori.

I costi standard sono stati calcolati assumendo a base del computo i prezzi unitari del listino regionale vigente al momento della redazione del presente piano e potranno subire variazioni (adeguamento dei prezzi) nel corso delle successive fasi di aggiornamento periodico del PEBA.

## 5.2. Quadro riepilogativo per l'adeguamento degli spazi aperti pubblici - Sagrado

SPAZI APERTI PUBBLICI	TIPOLOGIA DI BARRIERA RILEVATA						ACCESSIBILITA' COMPLESSIVA	STIMA DEI COSTI				
	1 	2 	3 	4 	5 	6 		INTERVENTI NECESSARI	INTERVENTI OPPORTUNI		MPORTO COMPLESSIVO	
<b>S.01</b> Piazza della Vittoria	△	△	▲	△	△	△	●●○	3.1-3.2	euro 9.850,00	--	--	euro 9.850,00
<b>S.02.a</b> Parcheggio - Via Garibaldi, intersezione via Dante Alighieri (lato Nord)	△	△	△	△	△	△	●●●	--	--	--	--	--
<b>S.02.b</b> Parcheggio - Via Garibaldi, intersezione via Dante Alighieri (lato Sud)	△	△	△	▲	△	△	●●●	4.1	euro 530,00	--	--	euro 530,00
<b>S.03</b> Parco Giardino Milleluci	△	▲	▲	△	△	△	●●○	2.1-3.1	euro 5.800,00	--	--	euro 5.800,00
<b>S.04</b> Piazza Mazzini	△	△	▲	△▲	△	△	●●○	3.1-4.1	euro 85,00	--	--	euro 85,00
<b>S.05</b> Piazzale della Stazione (proprietà RFI)	△	▲	▲	△▲	▲	△	●●○	2.1-3.1-4.1-5.1	euro 9.030,00	--	--	euro 9.030,00
<b>S.06</b> Parcheggio - Via Vittori / Via Jambo	△	△	△	▲	▲	△	●●○	4.1-5.1	euro 1.530,00	--	--	euro 1.530,00
<b>S.07</b> Parco - Via Carlo Luigi Bozzi	△	△	△	△	△	△	●●●	--	--	--	--	--
<b>S.08</b> Parcheggio - Via Carlo Luigi Bozzi	△	△	△	▲	△	△	●●●	4.1	euro 530,00	--	--	euro 530,00
<b>S.09</b> Parcheggio - Largo del Pozzo	△	△	△	▲	△	△	●●○	--	--	4.1	euro 530,00	euro 530,00
<b>S.10.a</b> Parcheggio - Via delle Scuole (lato Ovest)	△	△	△	△▲	△	△	●●●	4.1	euro 380,00	--	--	euro 380,00
<b>S.10.b</b> Parcheggio - Via delle Scuole (lato Ovest)	△	△	▲	△	△	△	●●○	--	--	3.1	euro 2.050,00	euro 2.050,00
<b>S.10.c</b> Parcheggio - Via delle Scuole (lato Sud)	△	△	△	▲	▲	△	●●○	--	--	3.1-4.1	euro 2.630,00	euro 2.630,00
<b>S.11</b> Parco - Via Garibaldi	△	△	△	△	△	△	●●●	--	--	--	--	--
<b>S.12</b> Cimitero di Sagrado	△	△	▲	▲	△	△	●○○	4.1	euro 530,00	3.1-3.2-3.3	euro 14.340,00	euro 14.870,00
								<b>COSTO TOTALE INTERVENTI NECESSARI - SAGRADO</b>			<b>euro 28.265,00</b>	
								<b>COSTO TOTALE INTERVENTI OPPORTUNI - SAGRADO</b>			<b>euro 19.550,00</b>	
								<b>COSTO TOTALE INTERVENTI - SAGRADO</b>			<b>euro 47.815,00</b>	
								<b>COSTO TOTALE INTERVENTI - SAGRADO ARROTONDATO PER POSSIBILI IMPREVISTI</b>			<b>euro 55.000,00</b>	







### 5.3. Quadro riepilogativo per l'adeguamento degli spazi aperti pubblici - San Martino del Carso

SPAZI APERTI PUBBLICI	TIPOLOGIA DI BARRIERA RILEVATA						ACCESSIBILITA' COMPLESSIVA	STIMA DEI COSTI				
	1 	2 	3 	4 	5 	6 		INTERVENTI NECESSARI	INTERVENTI OPPORTUNI		MPORTO COMPLESSIVO	
<b>S.13_Piazza della Fontana</b>							●●○	3.1-4.1	euro 1.180,00	--	--	euro 1.180,00
<b>S.14_Piazzale della Chiesa di San Martino Vescovo</b>							●●○	4.1	euro 530,00	--	--	euro 530,00
<b>S.15_Parco - Via Vallone</b>							●●○	--	--	3.1	euro 2,500,00	euro 2.500,00
<b>S.16_Cimitero di San Martino del Carso</b>							●●○	4.1	euro 530,00	--	--	euro 530,00
								<b>COSTO TOTALE INTERVENTI NECESSARI - SAN MARTINO DEL CARSO</b>				<b>euro 2.240,00</b>
								<b>COSTO TOTALE INTERVENTI OPPORTUNI - SAN MARTINO DEL CARSO</b>				<b>euro 2.500,00</b>
								<b>COSTO TOTALE INTERVENTI - SAN MARTINO DEL CARSO</b>				<b>euro 4.740,00</b>
								<b>COSTO TOTALE INTERVENTI - SAN MARTINO DEL CARSO ARROTONDATO PER POSSIBILI IMPREVISTI</b>				<b>euro 5.500,00</b>

### 5.4. Quadro riepilogativo per l'adeguamento degli spazi aperti pubblici - Poggio Terza Armata

SPAZI APERTI PUBBLICI	TIPOLOGIA DI BARRIERA RILEVATA						ACCESSIBILITA' COMPLESSIVA	STIMA DEI COSTI				
	1 	2 	3 	4 	5 	6 		INTERVENTI NECESSARI	INTERVENTI OPPORTUNI		MPORTO COMPLESSIVO	
<b>S.17_Piazza Marinai d'Italia</b>							●●○	4.1	euro 530,00	--	--	euro 530,00
<b>S.18_Parcheggio - Largo Atleti Azzurri d'Italia</b>							●●○	4.1	euro 1.500,00	--	--	euro 1.500,00
<b>S.19_Cimitero di Poggio Terza Armata</b>							●●○	3.1-4.1	euro 14.530,00	--	--	euro 14.530,00
								<b>COSTO TOTALE INTERVENTI NECESSARI - POGGIO TERZA ARMATA</b>				<b>euro 16.560,00</b>
								<b>COSTO TOTALE INTERVENTI OPPORTUNI - POGGIO TERZA ARMATA</b>				<b>--</b>
								<b>COSTO TOTALE INTERVENTI - POGGIO TERZA ARMATA</b>				<b>euro 16.560,00</b>
								<b>COSTO TOTALE INTERVENTI - POGGIO TERZA ARMATA ARROTONDATO PER POSSIBILI IMPREVISTI</b>				<b>euro 19.500,00</b>

### 5.5. Quadro riepilogativo per l'adeguamento degli itinerari - Sagrado

ITINERARI	TIPOLOGIA DI BARRIERA RILEVATA						ACCESSIBILITA' COMPLESSIVA	STIMA DEI COSTI				
	1 	2 	3 	4 	5 	6 		INTERVENTI NECESSARI	INTERVENTI OPPORTUNI		IMPORTO COMPLESSIVO	
I.01_Percorso pedonale di collegamento tra Via D'Annunzio e Piazza Mazzini	△	△	△	△	▲	△	●●●	5.1	euro 900,00	--	--	euro 900,00
I.02_Via Dante	▲	△	▲	△	▲	△	●●○	1.1-3.1-3.2-5.1-5.2	euro 6.800,00	--	--	euro 6.800,00
I.03_Via D'Annunzio	△	△	▲	△	▲	△	●●○	3.1-5.1-5.2	euro 3.150,00	--	--	euro 3.150,00
I.04_Via della Stazione	△	△	△	△	▲	△	●●●	5.1	euro 900,00	--	--	euro 900,00
I.05_Via de Gasperi	△	▲	△	▲	▲	△	●●○	2.1-5.1	euro 1.400,00	4.1	euro 3.800,00	euro 5.200,00
I.06_Via Garibaldi	△	△	△	△	△	▲	●●●	6.1	euro 1.500,00	--	--	euro 1.500,00
I.07_Percorso ciclopedonale di collegamento tra parcheggio di Via Garibaldi e SR305	△	△	△	△	▲	△	●●●	5.1	euro 600,00	--	--	euro 600,00
I.08_Percorso ciclopedonale di collegamento tra Via San Pio X e Via delle Scuole	△	△	△	△	△	△	○○○	--	--	--	--	--
								<b>COSTO TOTALE INTERVENTI NECESSARI - SAGRADO</b>			<b>euro 15.250,00</b>	
								<b>COSTO TOTALE INTERVENTI OPPORTUNI - SAGRADO</b>			<b>euro 3.800,00</b>	
								<b>COSTO TOTALE INTERVENTI - SAGRADO</b>			<b>euro 19.500,00</b>	
								<b>COSTO TOTALE INTERVENTI - SAGRADO ARROTONDATO PER POSSIBILI IMPREVISTI</b>			<b>euro 22.500,00</b>	

## 5.6. Quadro riepilogativo per l'adeguamento degli itinerari - San Martino del Carso

ITINERARI	TIPOLOGIA DI BARRIERA RILEVATA						ACCESSIBILITA' COMPLESSIVA	STIMA DEI COSTI				
	1	2	3	4	5	6		INTERVENTI NECESSARI	INTERVENTI OPPORTUNI	IMPORTO COMPLESSIVO		
I.09_Percorso pedonale di collegamento tra Via Vallone e Via Vicenza							●●●	5.1	euro 600,00	--	--	euro 600,00
								<b>COSTO TOTALE INTERVENTI NECESSARI - SAN MARTINO DEL CARSO</b>		<b>euro 600,00</b>		
								<b>COSTO TOTALE INTERVENTI OPPORTUNI - SAN MARTINO DEL CARSO</b>		<b>--</b>		
								<b>COSTO TOTALE INTERVENTI - SAN MARTINO DEL CARSO</b>		<b>euro 600,00</b>		
								<b>COSTO TOTALE INTERVENTI - SAN MARTINO DEL CARSO ARROTONDATO PER POSSIBILI IMPREVISTI</b>		<b>euro 700,00</b>		

## 5.7. Quadro riepilogativo per l'adeguamento degli itinerari - Poggio Terza Armata







ITINERARI	TIPOLOGIA DI BARRIERA RILEVATA						ACCESSIBILITA' COMPLESSIVA	STIMA DEI COSTI				
	1	2	3	4	5	6		INTERVENTI NECESSARI	INTERVENTI OPPORTUNI	IMPORTO COMPLESSIVO		
I.10_Via IV Novembre							●●○	2.1-4.1-5.1-5.2	euro 3.850,00	--	--	euro 3.850,00
I.11_Via II Giugno							●●●	2.1	euro 900,00	--	--	euro 900,00
I.12_Largo Atleti Azzurri d'Italia							●●●	5.1-6.1	euro 590,00	--	--	euro 590,00
								<b>COSTO TOTALE INTERVENTI NECESSARI - POGGIO TERZA ARMATA</b>		<b>euro 5.340,00</b>		
								<b>COSTO TOTALE INTERVENTI OPPORTUNI - POGGIO TERZA ARMATA</b>		<b>--</b>		
								<b>COSTO TOTALE INTERVENTI - POGGIO TERZA ARMATA</b>		<b>euro 5.340,00</b>		
								<b>COSTO TOTALE INTERVENTI - POGGIO TERZA ARMATA ARROTONDATO PER POSSIBILI IMPREVISTI</b>		<b>euro 6.300,00</b>		

### 5.8. Quadro riepilogativo per l'adeguamento degli edifici pubblici - Segrado







EDIFICI PUBBLICI	ELEMENTI NORMATI						ACCESSIBILITA' COMPLESSIVA	STIMA DEI COSTI				
	1 	2 	3 	4 	5 	6 		INTERVENTI NECESSARI	INTERVENTI OPPORTUNI		MPORTO COMPLESSIVO	
<b>E.01a</b> _Biblioteca Civica e Municipio	▲▲▲△	▲▲▲△	▲▲▲▲	▲▲▲▲	▲▲▲△	▲▲▲▲	●●○	1.1-2.1-2.2-5.1-5.2	euro 3.207,00	--	--	euro 3.207,00
<b>E.01b</b> _Sala polifunzionale	▲▲▲△	▲▲▲▲	▲▲▲△	NN	NN	▲▲▲△	●●○	1.1-3.1-6.1	euro 200,00	--	--	euro 200,00
<b>E.02</b> _Centro Civico	△△△△	△△△△	▲▲▲▲	NN	NN	▲▲▲▲	●○○	1.1-2.1	euro 3.100,00	--	--	euro 3.100,00
<b>E.03</b> _Scuola per l'Infanzia	▲▲▲▲	▲▲▲▲	▲▲▲▲	NN	NN	▲▲▲△	●●●	6.1	euro 100,00	--	--	euro 100,00
<b>E.04</b> _Scuola Primaria	△△△△	▲▲▲△	▲▲▲▲	▲▲▲▲	▲▲▲△	▲▲△△	●●○	1.1-2.1-5.1-5.2-6.1-6.2	euro 12.020,00	--	--	euro 12.020,00
<b>E.05</b> _Protezione civile	△△△△	▲▲▲▲	▲▲▲▲	NN	NN	△△△△	●●○	1.1-6.1	(cantiere in corso)	--	--	(cantiere in corso)
<b>E.06</b> _Campo sportivo	△△△△	▲▲▲▲	NN	NN	▲▲▲▲	▲▲▲▲	●●●	1.1 (vedi S.06)	(vedi S.06)	--	--	(vedi S.06)
								<b>COSTO TOTALE INTERVENTI NECESSARI - SAGRADO</b>			<b>euro 18.627,00</b>	
								<b>COSTO TOTALE INTERVENTI OPPORTUNI - SAGRADO</b>			<b>--</b>	
								<b>COSTO TOTALE INTERVENTI - SAGRADO</b>			<b>euro 18.627,00</b>	
								<b>COSTO TOTALE INTERVENTI - SAGRADO ARROTONDATO PER POSSIBILI IMPREVISTI</b>			<b>euro 21.500,00</b>	



## 5.9. Quadro riepilogativo per l'adeguamento degli edifici pubblici - San Martino del Carso

EDIFICI PUBBLICI	ELEMENTI NORMATI						ACCESSIBILITA' COMPLESSIVA	STIMA DEI COSTI				
	1 	2 	3 	4 	5 	6 		INTERVENTI NECESSARI	INTERVENTI OPPORTUNI		MPORTO COMPLESSIVO	
<b>E.07</b> _Museo della Grande Guerra	△△△	△△△	▲▲▲	NN	NN	△△△	○○○	1.1-2.1-2.2-6.1	euro 17.745,00	--	--	euro 17.745,00
<b>E.08</b> _Campo Sportivo	△△△	▲▲△	▲▲▲	NN	NN	▲▲▲	●●○	--	--	1.1-2.1	euro 250,00	euro 250,00
<b>E.09</b> _Centro Civico	△△△	▲▲△	▲▲▲	NN	NN	▲▲▲	●●○	1.1-2.1	euro 1.010,00	--	--	euro 1.010,00
								<b>COSTO TOTALE INTERVENTI NECESSARI - SAN MARTINO DEL CARSO</b>				<b>euro 18.755,00</b>
								<b>COSTO TOTALE INTERVENTI OPPORTUNI - SAN MARTINO DEL CARSO</b>				<b>euro 250,00</b>
								<b>COSTO TOTALE INTERVENTI - SAN MARTINO DEL CARSO</b>				<b>euro 19.005,00</b>
								<b>COSTO TOTALE INTERVENTI - SAN MARTINO DEL CARSO ARROTONDATO PER POSSIBILI IMPREVISTI</b>				<b>euro 22.000,00</b>

## 5.10. Quadro riepilogativo per l'adeguamento degli edifici pubblici - Poggio Terza Armata

EDIFICI PUBBLICI	ELEMENTI NORMATI						ACCESSIBILITA' COMPLESSIVA	STIMA DEI COSTI				
	1 	2 	3 	4 	5 	6 		INTERVENTI NECESSARI	INTERVENTI OPPORTUNI		MPORTO COMPLESSIVO	
<b>E.10a</b> _Centro Culturale	△△△	▲▲△	▲▲▲	NN	▲▲△	▲▲▲	●●○	1.1-2.2-5.1	euro 3.120,00	--	--	euro 3.120,00
<b>E.10b</b> _Ambulatorio	△△△	▲▲△	▲▲▲	NN	NN	▲▲△	●●○	1.1-2.1-6.1	euro 10.920,00	--	--	euro 10.920,00
<b>E.10c</b> _Asilo Nido	△△△	▲▲△	▲▲▲	NN	NN	▲▲△	●○○	1.1 (2.1-6.1: in progetto)	euro 530,00	--	--	euro 530,00
<b>E.11</b> _Campo Sportivo	△△△	▲▲△	▲▲▲	NN	NN	▲▲△	●●○	1.1 (vedi S.18)- 2.1-6.1	euro 3.900,00	--	--	euro 3.900,00
								<b>COSTO TOTALE INTERVENTI NECESSARI - POGGIO TERZA ARMATA</b>				<b>euro 18.470,00</b>
								<b>COSTO TOTALE INTERVENTI OPPORTUNI - POGGIO TERZA ARMATA</b>				<b>--</b>
								<b>COSTO TOTALE INTERVENTI - POGGIO TERZA ARMATA</b>				<b>euro 18.470,00</b>
								<b>COSTO TOTALE INTERVENTI - POGGIO TERZA ARMATA ARROTONDATO PER POSSIBILI IMPREVISTI</b>				<b>euro 21.500,00</b>