



COMUNE DI PINCARA

Provincia di Rovigo



PIANO PER L'ELIMINAZIONE DELLE BARRIERE ARCHITETTONICHE (PEBA)

COMMITTENTE:
Comune di Pincara

PROGETTISTI:
Dott. Arch. Stefano Meneghini
Dott. For. E. Michela Mutto Accordi
Dott. Arch. Chiara Poletti



ELAB. 2

RELAZIONE ILLUSTRATIVA
GENERALE

Rev. 00
Marzo 2021

consylio

"The way for global sustainability"

CONSYLIO S.R.L.

Architettura - Ingegneria - Paesaggistica - Qualità - Ambiente - Sicurezza
Via L. Pellizzo, 14 - 35128 Padova (PD) - Tel/ Fax 049 8072072
info@consylio.eu - www.consylio.eu

SOMMARIO

1	PIANO di ELIMINAZIONE delle BARRIERE ARCHITETTONICHE (PEBA)	3
1.1	Premessa	3
1.2	Definizioni generali	5
1.2.1	Categorie di disabilità:.....	10
1.2.2	Categorie di Barriere Architettoniche:	12
1.3	Il PEBA.....	13
1.3.1	Obiettivi del piano	13
1.3.2	Struttura e contenuti del piano.....	13
1.3.3	Articolazione del Piano	15
2	QUADRO STRATEGICO DI PIANO.....	18
2.1	Quadro normativo nazionale	18
2.2	Quadro normativo regionale – Regione Veneto art. 1.3.....	22
2.3	Compatibilità del PEBA con altri strumenti di pianificazione della città	23
3	ANALISI DELLO STATO DI FATTO.....	24
3.1	Inquadramento territoriale	24
3.2	Individuazione degli edifici pubblici.....	26
3.2.1	Metodologia e mappatura (Allegato VI della Dgr. n. 841 del 31 marzo 2009) 26	
3.2.2	Schede di rilievo tipo per la verifica delle condizioni di accessibilità e visitabilità (Allegato III della Dgr. n. 841 del 31 marzo 2009).....	28
3.3	Individuazione degli spazi urbani	32

3.3.1	Metodologia e mappatura (Allegato VI della Dgr. n. 841 del 31 marzo 2009)	32
3.3.2	Schede di rilievo tipo per la verifica delle condizioni di accessibilità e visitabilità (Allegato IV della Dgr. n. 841 del 31 marzo 2009)	34
3.4	Individuazione dei principali percorsi e fermate	36
3.5	Partecipazione	37
3.5.1	Relazione preliminare	38
3.5.2	Questionario tipo ai cittadini (Allegato V della Dgr. n. 841 del 31 marzo 2009)	38
3.5.3	Incontri con gli stakeholder e i portatori di interesse	41
3.6	Analisi dei dati raccolti	42
3.6.1	Edifici Pubblici	42
3.6.2	Spazi urbani	42
3.6.3	Considerazioni	44
3.6.4	Fermate	45
3.6.5	Questionari	46
4	PROGETTAZIONE DEGLI INTERVENTI	50
4.1	Definizione degli interventi necessari	50
4.2	Abaco degli interventi e stima dei costi	54
4.3	Edifici pubblici – Schede di progetto	58
4.4	Spazi urbani – Schede di progetto	60
4.5	Schema tipo di percorsi e fermate	65
4.6	Quadro generale degli interventi	69

5	PROGRAMMA PLURIENNALE DI ATTUAZIONE (PPA)	72
6	ALLEGATI	74

1 PIANO di ELIMINAZIONE delle BARRIERE ARCHITETTONICHE (PEBA)

1.1 Premessa

Il Piano per l'Eliminazione delle Barriere Architettoniche (PEBA) relativo agli edifici pubblici è stato introdotto all'interno delle programmazioni delle amministrazioni locali sin dal 1986 con l'approvazione della Legge n. 41 del 28 febbraio 1986, art. 32. Sono stati poi estesi agli spazi urbani nel 1992 con la Legge n. 104 del 5 febbraio 1992, art. 24. Infine con il D.P.R. 503/96, artt. 3 e 4 si sono presi in considerazione anche i percorsi accessibili.

Il Piano per l'Eliminazione delle Barriere Architettoniche (PEBA) è quindi uno strumento pianificatorio che sancisce il diritto della accessibilità per tutti i cittadini e che quindi considera l'accessibilità e i diritti delle persone disabili un elemento primario di civiltà, che permette di migliorare la vivibilità degli spazi siano essi edifici o aree all'aperto favorendo quindi l'inclusione delle persone più svantaggiate.

Il PEBA tiene in considerazione sia le disabilità motorie sia le disabilità sensoriali e cognitive e le conseguenti barriere che si possono riscontrare negli edifici e negli spazi aperti e mira a migliorare i livelli di accessibilità mediante una pianificazione complessiva degli interventi, indicandone tempistiche e costi. In tal modo si permette all'amministrazione comunale di superare un approccio legato ad esigenze contingenti e frammentarie dei singoli progetti, individuando così una programmazione temporale e finanziaria unitaria.

Nel percorso di adozione dei PEBA di rilevante importanza sono i due "Programmi d'Azione Biennale per la promozione dei diritti e l'integrazione delle persone con disabilità" indicati dall'Osservatorio Nazionale sulle condizioni delle persone con disabilità, ai sensi dell'art. 3, comma 5, della Legge 18/09 con la quale l'Italia ha ratificato la Convenzione ONU sui diritti delle Persone con Disabilità.

Nel primo Programma di Azione, adottato con D.P.R. del 4 ottobre 2013, viene sottolineata l'importanza della predisposizione e dell'attuazione dei Piani di Eliminazione delle Barriere Architettoniche quali strumenti atti ad individuare gli interventi per il superamento delle barriere architettoniche negli edifici e negli spazi pubblici con obiettivi temporali certi.

Nel secondo Programma d'Azione, adottato con D.P.R. del 12 ottobre 2017, emerge come indispensabile la revisione e l'aggiornamento della normativa vigente in materia per adeguarla ai principi della Progettazione Universale, in attuazione della Convenzione ONU.

In considerazione di quanto appena esplicitato il Comune di Pincara (RO), con la redazione, l'adozione e l'attuazione del Piano di Eliminazione delle Barriere Architettoniche (PEBA) intende evidenziare e mettere in atto l'insieme delle attività necessarie a garantire l'obiettivo della accessibilità e della visitabilità degli edifici pubblici, l'accessibilità degli spazi urbani costruiti o naturali e la fruizione dei trasporti da parte di tutti i cittadini.

È infatti possibile perseguire questo obiettivo grazie a specifici criteri di pianificazione e prevenzione oltre che di buona progettazione che, se individuati, garantiscono il raggiungimento del maggior grado di mobilità di persone con disabilità nell'ambiente abitato del Comune.

Il Piano per l'Eliminazione delle Barriere Architettoniche (PEBA) del Comune di Pincara, redatto ai sensi della D.G.R. n. 841 del 31 marzo 2009 "Disposizioni per la redazione e revisione dei Piani di Eliminazione delle Barriere Architettoniche (PEBA), redatte in attuazione della disposizione di cui all'art. 8, comma 1 della L.R. 12/07/2007, n. 16", si pone le seguenti finalità:

- Analizzare lo stato di fatto all'interno degli edifici e negli spazi pubblici comunali per individuare ed evidenziare le barriere architettoniche esistenti;
- Analizzare lo stato di fatto dei principali percorsi del Comune e delle principali fermate;

- Effettuare un **elenco del grado di accessibilità** degli edifici, degli spazi urbani, dei principali percorsi e delle principali fermate **prima degli interventi** individuati come necessari;
- Istituire un **elenco di interventi necessari** per il raggiungimento del maggior grado di mobilità delle persone con disabilità e della piena accessibilità degli spazi pubblici, individuando oltre a ciò un'indicazione dei livelli di priorità degli interventi individuati e una stima dei costi degli stessi;
- Effettuare un **elenco del grado di accessibilità** degli edifici, degli spazi urbani, dei principali percorsi e delle principali fermate **dopo gli interventi** individuati come necessari;
- **Coordinare** i diversi strumenti di pianificazione sulla tematica della disabilità e dell'accessibilità intesa nel senso più ampio.
- **Redigere un supporto cartografico informativo** per agevolare l'attuazione, il controllo e il monitoraggio del Piano.

Per la stesura della presente relazione e di tutti gli elaborati grafici è stato utilizzato il font ad alta leggibilità "OpenDyslexic". La caratteristica principale di questo font è di avere la base dei caratteri rinforzata ed evidenziata in modo da facilitarne la lettura anche a chi ha problemi di dislessia garantendo quindi che le lettere vengano percepite meglio e che non vengano confuse le une con le altre.

1.2 Definizioni generali

Al fine di rendere più agevole la lettura del documento si riportano alcune definizioni:

Accessibilità: la possibilità per tutte le persone, indipendentemente dal loro stato di salute (ICF), di raggiungere l'edificio, di entrarvi agevolmente, di fruire di tutti gli spazi ed

attrezzature in esso presenti, compresi gli spazi esterni di pertinenza in condizioni di autonomia e sicurezza.

Accessibilità condizionata: è la possibilità, con aiuto, ovvero con l'ausilio di personale dedicato, di raggiungere l'edificio, di entrarvi agevolmente, di fruire di spazi e attrezzature e di accedere ai singoli ambienti interni ed esterni.

Accessibilità equivalente: mutuando il concetto dall'ambito della sicurezza ('sicurezza equivalente'), in interventi su beni sottoposti a vincolo di tutela o in aree soggette a vincolo paesaggistico, laddove sia dimostrata l'impossibilità di applicare i criteri considerati dalla normativa vigente, il requisito dell'accessibilità si intende raggiunto attraverso soluzioni o modalità di gestione del bene o dell'area che ne migliorino le condizioni di accessibilità in modo che una persona con disabilità possa:

- a) muoversi anche se con l'aiuto di un accompagnatore o, nel caso di grandi aree, di mezzi 'leggeri' attrezzati;
- b) raggiungere solo alcune parti significative del bene o dell'area (concetto di visitabilità) e, per le restanti parti, avere la disponibilità di adeguati supporti informativi che permettano di conoscere e capire il medesimo;
- c) avere a disposizione idoneo materiale tattile e visivo, audioguide, etc. (facilitatori);

Accessibilità minima: è la possibilità per le persone con ridotta o impedita capacità motoria o sensoriale di raggiungere e utilizzare agevolmente gli ambienti principali e almeno un servizio igienico di uno spazio o edificio pubblico. Per ambienti principali si intendono le aree (in uno spazio aperto) o i locali (in uno spazio costruito) in cui si svolgono le funzioni ivi attribuite.

Accessibilità informatica: è riferita alle disabilità sensoriali e intende la capacità dei sistemi informatici di erogare servizi e fornire informazioni fruibili, senza discriminazioni, anche a

coloro che a causa di disabilità necessitano di tecnologie assistite o configurazioni particolari;

Adattabilità: è la possibilità tecnico-economica di modificare, nel tempo, lo spazio costruito, allo scopo di renderlo accessibile e fruibile anche da parte di persone con ridotta o impedita capacità motoria o sensoriale.

Amministrazioni pubbliche: tutte le amministrazioni dello Stato, ivi compresi gli istituti e scuole di ogni ordine e grado e le istituzioni educative, le aziende ed amministrazioni dello Stato ad ordinamento autonomo, le Regioni, le Province, i Comuni, le Comunità montane e loro consorzi e associazioni, le Istituzioni Universitarie, le Aziende Territoriali per l'Edilizia Residenziale, le Camere di Commercio, industria, artigianato e agricoltura e loro associazioni, tutti gli enti pubblici non economici nazionali, regionali e locali, le amministrazioni, le aziende e gli enti del Servizio Sanitario Nazionale, l'Agenzia per la rappresentanza negoziale delle pubbliche amministrazioni (ARAN) e le Agenzie di cui al decreto legislativo 30 luglio 1999, n. 300.

Attrattore: edificio o spazio che rappresenta per la collettività un polo di attrazione o di interesse che configura tale spazio quale rilevante in termini di accesso e di fruibilità.

Autonomia: la possibilità, per la persona con disabilità, motoria, sensoriale o cognitiva, di utilizzare, anche con l'ausilio di rappresentanti ambientali e strumentali, le proprie capacità funzionali per la fruizione degli spazi ed attrezzature in esse contenute.

Barriere architettoniche: gli ostacoli fisici che sono fonte di disagio per la mobilità di chiunque, ed in particolare di coloro che presentano disabilità motoria, sensoriale e cognitiva; gli ostacoli che limitano o impediscono alle persone il comodo e sicuro utilizzo di parti, attrezzature o componenti dell'edificio, nonché di spazi di pertinenza attrezzati; l'assenza o l'inadeguatezza di accorgimenti e segnalazioni che permettono l'orientamento

e la riconoscibilità dei luoghi e delle fonti di pericolo per le persone, in particolare per coloro che presentano disabilità sensoriali e cognitive.

Comfort: il benessere garantito alla persona dalla progettazione di spazi, attrezzature ed oggetti accessibili e fruibili per il tipo di funzione e relazione cui sono destinati;

Disagio: la condizione procurata alla persona dalla presenza di ostacoli di diversa natura, che impedisce il pieno godimento di uno spazio, di un servizio, o il pieno svolgimento di un'attività di relazione.

Facilitatori della vita di relazione (art.2 L.R. n.16/2007): le suppellettili, le attrezzature e gli arredi che consentono alla persona con disabilità la pratica delle funzioni quotidiane. Fattori che, mediante la loro assenza o presenza, migliorano il funzionamento e riducono la disabilità. Essi includono aspetti come un ambiente fisico accessibile, la disponibilità di una rilevante tecnologia di assistenza o di ausili e gli atteggiamenti positivi delle persone verso la disabilità e includono anche servizi, sistemi e politiche che sono rivolti ad incrementare il coinvolgimento di tutte le persone con una condizione di salute in tutte le aree di vita. L'assenza di un fattore può anche essere facilitante, come ad esempio, l'assenza di stigmatizzazione o di atteggiamenti negativi. I facilitatori possono evitare che una menomazione o una limitazione dell'attività divengano una restrizione della partecipazione, dato che migliorano la performance di un'azione, nonostante il problema di capacità della persona;

Fruibilità (art.2 L.R. n. 16/2007): la possibilità, per le persone, di poter utilizzare con pieno godimento spazi aperti, spazi costruiti, arredi, servizi informativi, attrezzature e svolgere attività in sicurezza ed in autonomia.

Persona con disabilità (art.2 L.R. n.16/2007): soggetto con disabilità fisica, sensoriale, psicologico-cognitiva, permanenti o temporanee.

Orientamento: è la possibilità di percepire la struttura dei luoghi, di mantenere la direzione di marcia e di individuare elementi di interesse sensoriale (tattili o acustici) lungo i percorsi;

Sistema di orientamento: sono intese tutte quelle soluzioni di carattere grafico, tattile e acustico adottate singolarmente o integrate fra loro, che facilitano la percezione dei luoghi e l'orientamento, in particolare delle persone non vedenti, ipovedenti o audiolesi.

Spazio esterno: l'insieme dei luoghi aperti, anche se coperti, di pertinenza dell'edificio; in particolare lo spazio interposto tra ingresso dell'edificio e viabilità pubblica o di uso pubblico;

Stato di salute (ICF): la condizione in cui si trova ogni persona, indipendentemente dalla presenza di menomazioni delle strutture corporee e di disabilità delle funzioni fisiologiche.

Tecnologie assistite: sono gli strumenti e le soluzioni tecniche, hardware e/o software, che permettono alla persona disabile di accedere alle informazioni e ai servizi erogati dai sistemi informatici (comandi e guida vocali, app, codici di suoni in apposite sezioni ecc.).

Usabilità: è il grado in cui un prodotto può essere usato da specifici utenti per raggiungere specifici obiettivi con efficacia, efficienza e soddisfazione. Misura la facilità con la quale i contenuti e le funzionalità del prodotto sono disponibili e fruibili dall'utenza, evitando che specifiche funzioni restino, di fatto, inutilizzate. L'usabilità è riferita a prodotti e servizi (recentemente a siti e applicazioni web). La fruibilità a spazi ed edifici.

Visitabilità: possibilità, anche da parte di 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. Sono spazi di relazione gli spazi di soggiorno o pranzo dell'alloggio e quelli dei luoghi di lavoro, servizio ed incontro, nei quali il cittadino entra in rapporto con la funzione ivi svolta.

1.2.1 Categorie di disabilità:

Disabilità: è un termine ombrello per menomazioni, limitazioni dell'attività e restrizioni della (alla) partecipazione. Indica gli aspetti negativi dell'interazione dell'individuo (con una condizione di salute) e i fattori contestuali di quell'individuo (fattori ambientali e personali).

Disabilità motoria: si intende una grave limitazione o impedimento, permanente o temporaneo, alle capacità di movimento di una o più parti del corpo o di uno o più arti (cfr. Tab.1.1).

Disabilità sensoriale: si intende un'espressione che indica una parziale o totale assenza della vista o una parziale o completa mancanza di capacità di udito o, ancora, la compresenza delle due disabilità visiva e uditiva. La disabilità sensoriale pregiudica spesso la vita di relazione e la comunicazione (cfr. Tab.1.1).

Disabilità cognitiva: si intende una limitazione o un impedimento all'apprendimento o alla comprensione del linguaggio scritto o orale, o disturbi da deficit di attenzione o, ancora, difficoltà a relazionarsi socialmente (cfr. Tab.1.1).

Tabella 1-1 Categorie di disabilità

DISABILITÀ MOTORIA	DISABILITÀ SENSORIALE	DISABILITÀ COGNITIVA
		
<p>Grave limitazione o impedimento, permanente o temporaneo, alle capacità di movimento di una o più parti del corpo o di uno o più arti</p>	<p>Espressione che indica una parziale o totale assenza della vista o una parziale o completa mancanza di capacità di udito o, ancora, la compresenza delle due disabilità visiva e uditiva. La disabilità sensoriale pregiudica spesso la vita di relazione e la comunicazione</p>	<p>Limitazione o un impedimento all'apprendimento o alla comprensione del linguaggio scritto o orale, o disturbi da deficit di attenzione o, ancora, difficoltà a relazionarsi socialmente</p>

Limitazione delle attività: sono le difficoltà che un individuo può incontrare nell'eseguire delle attività. Una limitazione dell'attività può essere una deviazione da lieve a grave, in termini quantitativi o qualitativi, nello svolgimento dell'attività rispetto al modo e alla misura attesi da persone senza la condizione di disabilità.

Menomazione: è una perdita o una anormalità nella struttura del corpo o nella funzione fisiologica (comprese le funzioni mentali).

1.2.2 Categorie di Barriere Architettoniche:

Barriere architettoniche: 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;
- limitano o impediscono a chiunque la comoda e sicura utilizzazione di parti, attrezzature o componenti di edifici, di spazi attrezzati e spazi a verde;

Barriere localizzative: ogni ostacolo o impedimento della percezione connesso alla posizione, alla forma o al colore di strutture architettoniche e dei mezzi di trasporto, tali da ostacolare o limitare la vita di relazione delle persone affette da difficoltà motoria, sensoriale e/o psichica, di natura permanente o temporanea dipendente da qualsiasi causa;

Barriere percettive: 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;

Fattori ambientali: sono gli aspetti del mondo esterno che formano il contesto della vita di un individuo e, come tali, hanno un impatto sul funzionamento della persona (es. ambiente fisico e sue caratteristiche, atteggiamenti, valori, politiche, sistemi sociali e servizi ecc.);

Fattori personali: sono fattori contestuali correlati all'individuo quali l'età, il sesso, la classe sociale, le esperienze di vita, modelli di comportamento generali e stili caratteriali che possono giocare un loro ruolo nella disabilità a qualsiasi livello.

1.3 IL PEBA

1.3.1 Obiettivi del piano

Il piano ha i seguenti obiettivi secondo quanto definito anche dall'allegato A alla Dgr n. 841 del 31 marzo 2009 della Regione Veneto e dalla Convenzione ONU:

- **Garantire l'accessibilità** e la visitabilità degli edifici pubblici, l'accessibilità degli spazi urbani pubblici costruiti o naturali e la fruizione dei trasporti da parte di tutti secondo criteri di pianificazione/prevenzione e di buona progettazione.

Il PEBA si pone quindi l'obiettivo di garantire il raggiungimento del maggior grado di accessibilità di persone con disabilità nell'ambiente abitato.

- Promuovere una **progettazione degli spazi pubblici** (aperti e chiusi) che tenga in debito conto la loro accessibilità e che li renda fruibili per tutti i cittadini
- Effettuare campagne di **sensibilizzazione** in merito alle tematiche delle disabilità (motorie, cognitive e sensoriali)
- Dare maggiori **informazioni** ai cittadini disabili
- **Istituire una banca dati** o mappa dell'intero territorio di competenza, consultabile online, per permettere facilmente al cittadino di acquisire alcune informazioni utili quali, ad esempio la possibilità di accedere ad un edificio, di utilizzare un percorso o di usufruire di un determinato servizio in rapporto alle specifiche disabilità.

1.3.2 Struttura e contenuti del piano

Relativamente all'ambito edilizio il PEBA ha analizzato gli edifici di competenza dell'ente, verificandone le condizioni di accessibilità e visitabilità e proponendo gli eventuali interventi di adeguamento.

Inoltre ha analizzato quegli edifici che, pur di competenza di altri enti o privati, sono considerati di primario interesse per la collettività.

Relativamente all'ambito urbano il PEBA ha analizzato i percorsi pedonali, le piste ciclabili, le fermate degli autobus, gli spazi aperti, le aree pedonali, le piazze, i parchi, i giardini, i parcheggi ecc. verificandone le condizioni di accessibilità e proponendo gli eventuali interventi di adeguamento.

Inoltre ha analizzato gli spazi urbani che pur essendo di competenza di altri enti sono considerati di primario interesse per la collettività.

Il tutto in conformità con l'allegato A alla Dgr n. 841 del 31 marzo 2009 della Regione Veneto.

In particolare sono state eseguite le seguenti attività:

- Analisi dello stato di fatto;
- Esecuzione di sopralluoghi - raccolta delle informazioni tramite sopralluoghi e redazione delle schede di rilievo suddivise per edifici e spazi urbani;
- Mappatura delle barriere motorie, sensoriali e cognitive;
- Definizione di questionari per il percorso partecipato con stakeholder e associazioni disabili;
- Analisi delle schede dei sopralluoghi;
- Analisi dei questionari ricevuti;
- Redazione del Piano;
- Definizione degli interventi da mettere in atto per eliminare o ridurre le barriere motorie, sensoriali e cognitive
- Definizione delle priorità degli edifici in cui intervenire;
- Verifica delle strategie, delle azioni e degli interventi del piano;
- Pubblicazione del piano;
- Oltre a ciò, il piano prevede la messa in atto di un monitoraggio periodico per verificare il raggiungimento degli obiettivi dello stesso;

- A tal proposito, dovrà essere prevista anche una valutazione ex post che sarà indispensabile per fornire e verificare l'efficacia degli interventi eseguiti.

1.3.3 Articolazione del Piano

Secondo quanto previsto dall'Allegato A alla Dgr n. 841 del 31 marzo 2009 della Regione Veneto, il PEBA del Comune si articola in quattro fasi principali di approfondimento tecnico, applicate a ciascuno degli ambiti di intervento, che vengono di seguito descritte e rappresentate graficamente nello schema in Fig.1:

FASE 1 Analisi dello stato di fatto:

- Individuazione degli edifici pubblici – ambito edilizio e verifica delle relative condizioni di accessibilità e visitabilità;
- Individuazione degli spazi urbani – ambito urbano e verifica delle relative condizioni di accessibilità;
- Individuazione dei percorsi e delle fermate principali e verifica delle relative condizioni di accessibilità;
- Attività di consultazione, partecipazione e concertazione con gli altri Enti territoriali pubblici e privati, con le associazioni più rappresentative delle persone con disabilità, con le associazioni economiche e sociali portatrici di rilevanti interessi, nonché con i gestori dei servizi pubblici presenti sul territorio e con la popolazione.

FASE 2 - Progettazione degli interventi:

- Definizione degli interventi necessari all'eliminazione delle barriere architettoniche negli edifici pubblici di competenza dell'ente-ambito edilizio;
- Definizione degli interventi necessari all'eliminazione delle barriere architettoniche negli spazi urbani di competenza dell'ente-ambito urbano;

- Definizione degli interventi necessari all'eliminazione delle barriere architettoniche nei principali percorsi e nelle principali fermate di competenza dell'ente;
- Stima dei costi necessari per la realizzazione dell'intervento.

FASE 3 - Programmazione degli interventi:

- Definizione delle priorità degli interventi individuati;
- Definizione della tempistica per la realizzazione degli interventi individuati.

FASE 4 - Procedure per l'approvazione del PEBA:

- Definizione delle procedure di Adozione del PEBA;
- Definizione delle procedure di Approvazione del PEBA;
- Definizione delle procedure di Revisione del PEBA.

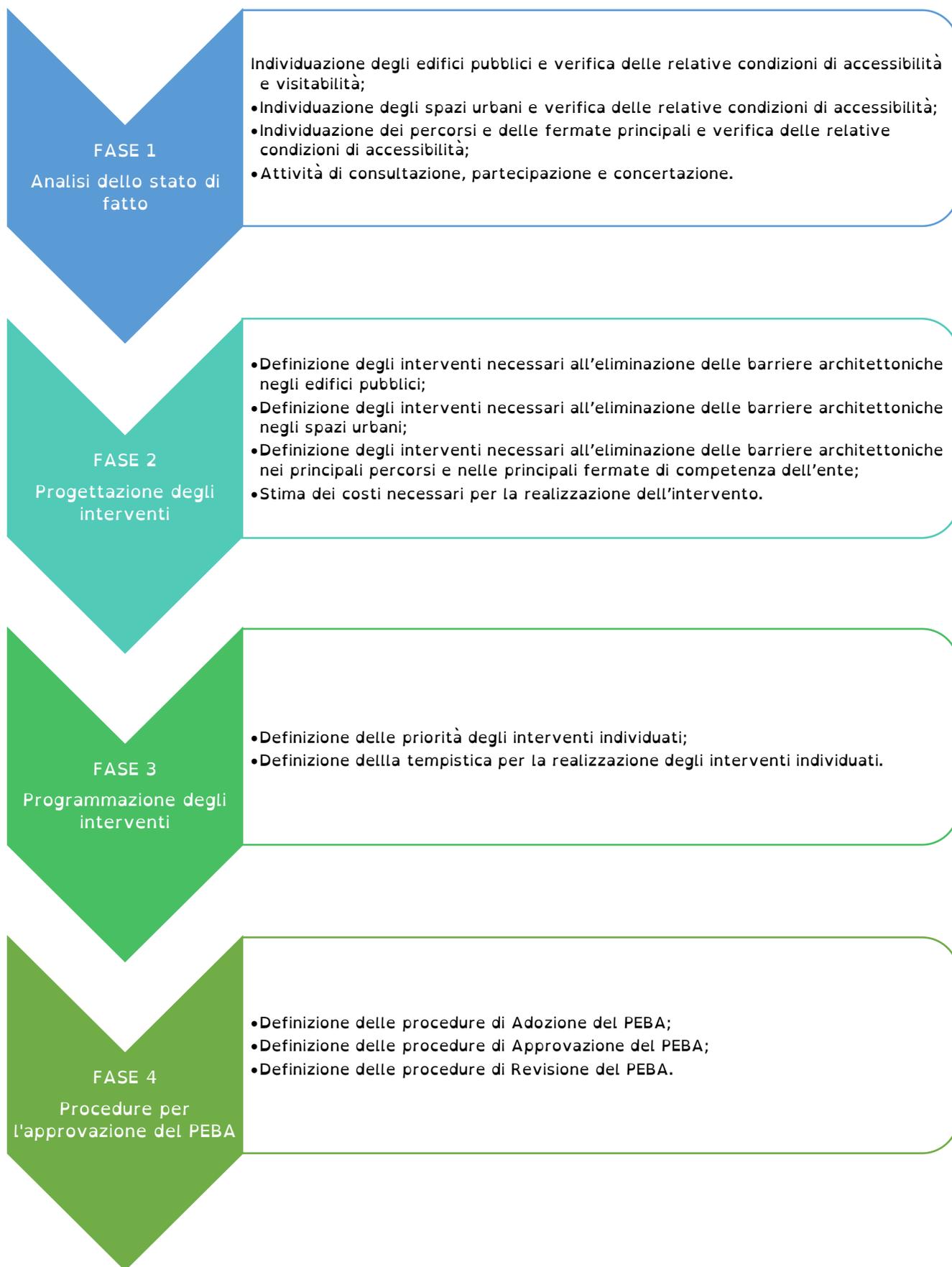


Figura 1-1 Schema riassuntivo delle fasi di redazione del PEBA

2 QUADRO STRATEGICO DI PIANO

2.1 Quadro normativo nazionale

Le prime considerazioni relativi all'eliminazione delle barriere architettoniche in Italia vengono introdotti con la [Legge 30 marzo 1971 n. 118](#) in cui si riferisce nello specifico a mutilati ed invalidi civili.

All'articolo 27 "Barriere architettoniche e trasporti pubblici" si stabilisce infatti che: "Per facilitare la vita di relazione dei mutilati e invalidi civili gli edifici pubblici o aperti al pubblico e le istituzioni scolastiche, prescolastiche o di interesse sociale di nuova edificazione dovranno essere costruiti in conformità alla circolare del Ministero dei lavori pubblici del 15 giugno 1968 riguardante l'eliminazione delle barriere architettoniche anche apportando le possibili e conformi varianti agli edifici appaltati o già costruiti all'entrata in vigore della presente legge; i servizi di trasporti pubblici ed in particolare i tram e le metropolitane dovranno essere accessibili agli invalidi non deambulanti; in nessun luogo pubblico o aperto al pubblico può essere vietato l'accesso ai minorati".

Successivamente, con la [Legge del 28 febbraio 1986, n. 41](#), viene per la prima volta introdotto nel nostro ordinamento giuridico il concetto di strumento di pianificazione e programmazione per l'eliminazione delle barriere architettoniche. La suddetta legge prescrive all'art. 32, comma 21, che per gli edifici pubblici già esistenti, non ancora adeguati alle disposizioni di cui al DPR 27 aprile 1978 n. 384 (abrogato e sostituito dal DPR 24 luglio 1996, n. 503), devono essere adottati, da parte delle Amministrazioni competenti, specifici Piani di Eliminazione delle Barriere Architettoniche (altrimenti detti P.E.B.A.); mentre all'articolo 32 comma 20, viene prescritto che i progetti di costruzione o ristrutturazione di opere pubbliche devono essere conformi alle disposizioni del succitato DPR 384/1978.

Nasce così un nuovo approccio alla progettazione che risulta essere più attento alle esigenze delle persone portatrici di handicap, che cominciano ad acquisire maggiore

importanza all'interno della società, e che riesce ad evitare la creazione e la realizzazione di ostacoli fisici o percettivi "a monte" agendo sulla prevenzione e non sull'adeguamento dell'esistente.

Dopo l'emanazione della Legge n. 41 del 1986, viene emanato il [D.M. LL.PP. n. 236 del 1989](#) "Prescrizioni tecniche necessarie a garantire l'accessibilità, l'adattabilità e la visitabilità degli edifici privati e di edilizia residenziale pubblica, ai fini del superamento e dell'eliminazione delle barriere architettoniche" con il quale vengono previste prescrizioni tecniche necessarie a garantire l'accessibilità, l'adattabilità e la visitabilità degli edifici privati e di edilizia residenziale pubblica, concetti che verranno poi ripresi nelle più recenti ed attuali normative in materia di barriere architettoniche.

I criteri esprimono anche tre livelli di qualità dello spazio costruito, nel quale l'accessibilità indica la possibilità di fruizione totale, l'adattabilità un livello ridotto di accessibilità e la visitabilità un'accessibilità limitata ma comunque garantita per le fruizioni fondamentali.

Con la [Legge 5 febbraio 1992, n. 104](#) "Legge-quadro per l'assistenza, l'integrazione sociale e i diritti delle persone handicappate" vengono individuati alcuni punti fondamentali quali:

- garantire il pieno rispetto della dignità umana e i diritti di libertà e di autonomia, promuovendo la piena integrazione nella famiglia, nella scuola, nel lavoro e nella società (art. 1, lettera a));
- prevenire e rimuovere le condizioni invalidanti che impediscono lo sviluppo della persona umana e il raggiungimento della massima autonomia disponibile (art. 1, lettera b));
- perseguire il recupero funzionale e sociale della persona affetta da minorazioni fisiche, psichiche e sensoriali assicurando i servizi e le prestazioni per la prevenzione, la cura e la riabilitazione (art. 1, lettera c));
- predisporre interventi volti a superare stati di emarginazione e di esclusione sociale (art. 1, lettera d)).

All'articolo 24 viene prescritto che i piani di cui all'articolo 32, comma 21 della legge 41/1986 vengano integrati prevedendo di rendere accessibili, oltre agli edifici pubblici, anche gli spazi urbani, con particolare riferimento all'individuazione e alla realizzazione di percorsi accessibili, all'installazione di semafori acustici per non vedenti e alla rimozione della segnaletica installata in modo da ostacolare la circolazione delle persone disabili.

Oltre a tali prescrizioni, agli articoli 25 e 26, vengono sollevate importanti questioni quali la possibilità di accesso all'informazione e alla comunicazione tali da favorire la fruibilità dell'informazione radiotelevisiva e telefonica e il diritto di accesso ai mezzi di trasporto pubblico alle persone con disabilità. In particolare, al comma 2 dell'art. 26 viene prescritto che: "I comuni assicurano, nell'ambito delle proprie ordinarie risorse di bilancio, modalità di trasporto individuali per le persone handicappate non in grado di servirsi dei mezzi pubblici". La legge in questione in particolare delega alle Regioni la disciplina delle modalità con le quali i Comuni dispongono gli interventi per consentire alle persone con disabilità la possibilità di muoversi liberamente sul territorio usufruendo, alle stesse condizioni degli altri cittadini, dei servizi di trasporto collettivo.

Il successivo [D.P.R. 24 luglio 1996, n. 503](#) "Regola recante norme per l'eliminazione delle barriere architettoniche negli edifici, spazi e servizi pubblici" stabilisce che vengano preferite, nell'elaborazione degli strumenti urbanistici, le aree a destinazione pubblica che siano prive di barriere architettoniche e definisce i criteri generali di intervento relative a spazi pubblici ponendo particolare attenzione ai percorsi che devono essere accessibili anche alle persone con ridotte o impedito capacità motorie e sensoriali.

Le disposizioni di cui sopra sono state riproposte negli artt. da 77 ad 82 del D.P.R. 380/2001 (T.U. in materia di edilizia), che costituiscono il capo III della parte II del sopracitato T.U. e che reca "Disposizioni per favorire il superamento e l'eliminazione delle barriere architettoniche negli edifici privati, pubblici e privati aperti al pubblico".

Il 28 marzo 2008 è stato pubblicato il Decreto del Ministero per i beni e le attività culturali che contiene le Linee guida per il superamento delle barriere architettoniche nei luoghi di interesse culturale.

Nel 2013, l'Atto della Camera dei Deputati 1013 del 21/10/2013, "Disposizioni per il coordinamento della disciplina in materia di abbattimento delle barriere architettoniche", ha proposto l'emanazione di un regolamento unico per accorpate, uniformare e dettare con chiarezza le disposizioni tecniche per "gli edifici pubblici e privati e per gli spazi e i servizi pubblici o aperti al pubblico o di pubblica utilità", e per promuovere l'adozione della "progettazione universale" per la progettazione, realizzazione di ambienti e prodotti utilizzabili da tutti o almeno dalla maggior parte delle persone, comprese quelle con disabilità, senza il bisogno di adattamenti o di progettazioni specializzate.

Il quadro normativo italiano ha subito di recente ulteriori modifiche ed integrazioni recependo convenzioni e protocolli internazionali emanati dall'Assemblea Generale delle Nazioni Unite. Sono stati così introdotti i temi di "Universal Design" già anticipato e di "accomodamento ragionevole" inteso come quelle modifiche e adattamenti necessari ed appropriati che non impongano un onere sproporzionato o eccessivo che sono adottate per garantire alle persone con disabilità il godimento e l'esercizio, su base di uguaglianza con gli altri, di tutti i diritti umani e delle libertà fondamentali (Convenzione ONU, 2006, art. 2).

Recentemente è stata approvata la nuova normativa internazionale [ISO 24508:2019](#) "Ergonomics – Accessible design – Guidelines for designing tactile symbols and characters" la quale ha l'onere di rendere i prodotti o gli ambienti più accessibili per quelle persone che devono decifrare informazioni senza l'utilizzo della vista o dell'udito. L'utilizzo delle informazioni tattili, come il braille o il sistema loges, sta diventando un metodo sempre più comune per supportare la progettazione accessibile di prodotti, servizi e ambienti. La ISO 24508:2019, quindi, punta a dare le caratteristiche fisiche dei simboli e dei caratteri tattili per rendere agibile la lettura da parte degli utenti con disabilità, inoltre tiene conto della

percezione tattile umana e dell'invecchiamento della sensibilità al tatto al quale l'essere umano è soggetto.

2.2 Quadro normativo regionale – Regione Veneto art. 1.3.

Per quanto riguarda la normativa regionale si fa riferimento a:

[Legge Regionale 12 luglio 2007 n. 16](#) "Disposizioni generali in materia di eliminazione delle barriere architettoniche";

[DGR n. 2422 del 08/08/2008](#) "Disposizioni applicative alla LR n. 16/07";

[DGR n. 840 del 31/03/2009](#) "Prescrizioni Tecniche atte a garantire la fruizione di edifici destinati all'istruzione con riferimento al 1° e 2° ciclo statale e paritario dell'ordinamento scolastico e dei Centri di Formazione Professionale";

[DGR n. 841 del 31/03/2009](#) "Disposizioni per la redazione e la revisione dei piani di eliminazione delle barriere architettoniche (PEBA)";

[DGR n. 508 del 02/03/2010](#) "Criteri per l'attuazione del diritto all'esonero dalla corresponsione degli oneri relativi al costo di costruzione per interventi di incremento volumetrico o di superficie utile abitabile funzionali alla fruibilità di edifici abitati da soggetti riconosciuti invalidi";

[DGR n. 1428 del 06/09/2011](#) "Aggiornamento delle "Prescrizioni tecniche atte a garantire la fruizione degli edifici residenziali privati, degli edifici residenziali pubblici e degli edifici e spazi privati aperti al pubblico, redatte ai sensi dell'art. 6, comma 1, della LR 12/07/2007 n. 16 approvate con DGR n. 509 del 2/03/2011".

[DGR n. 1898 del 14/10/2014](#) "Integrazione dell' "Aggiornamento delle Prescrizioni tecniche atte a garantire la fruizione degli edifici residenziali privati, degli edifici residenziali pubblici e degli edifici e spazi privati aperti al pubblico, redatte ai sensi dell'art. 6, comma 1, della

LR 12/07/2007 n. 16 approvate con DGR n. 509 del 02/03/2010" di cui alla DGR n. 1428 del 06/09/2011, in attuazione di quanto disposto dall'art. 11bis della L.R. 08.07.2009 n. 14 (Primo Piano Casa), così come introdotto dall'art. 12 della L.R. 29.11.2013 n. 32 (Terzo Piano Casa)".

2.3 Compatibilità del PEBA con altri strumenti di pianificazione della città

Il PEBA è stato redatto in conformità con gli strumenti pianificatori del Comune.

3 ANALISI DELLO STATO DI FATTO

3.1 Inquadramento territoriale



Figura 3-1 Inquadramento territoriale



Figura 3-2 Inquadramento satellitare (Fonte Google Maps)

Il comune di Pincara è un comune in provincia di Rovigo situato a circa 70km a Sud-Ovest di Venezia e circa 15 km a Sud-Ovest di Rovigo (vedi Fig. 3.1), ha circa 1.298 abitanti (dato rilevato al 31/12/2004) e la sua superficie si estende per circa 17,80 km². Il comune presenta le frazioni di Bernarda, Gambaro, Paolino, Romanato e Roncala. (vedi Fig. 3.2). Il territorio confina con i Comuni Casteljuglielmo, Fiesso Umbertiano, Frassinelle Polesine, Fratta Polesine, San Bellino, Villamarzana.

Analizzando i dati ISTAT si può notare come il comune abbia avuto un decremento della popolazione dal 2002 al 2019, passando da 1.299 abitanti a 1.133. (Fig. 3.3).

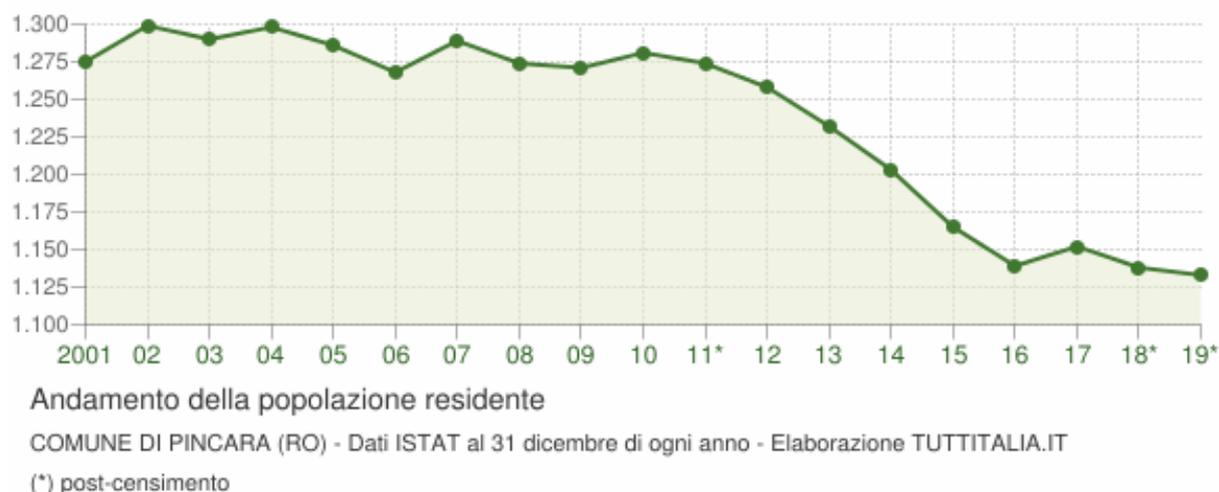


Figura 3-3 Andamento della popolazione residente nel territorio comunale – Dati ISTAT al

31/11/2019 – Elaborazione TUTTITALIA.IT

3.2 Individuazione degli edifici pubblici

3.2.1 Metodologia e mappatura (Allegato VI della Dgr. n. 841 del 31 marzo 2009)

L'Amministrazione Comunale ha censito gli edifici comunali di competenza propria e di altri Edifici ove vengono svolti servizi significativi o di primario interesse.

Di seguito l'elenco di tutti gli edifici considerati e inseriti in mappa (Tavola 1 – Inquadramento territoriale – Individuazione di Edifici e Spazi Urbani di proprietà e interesse comunale):

- EDIFICIO

EDF.01 - Sede Municipale (Via G. Matteotti)

EDF.02 - Centro Polivalente e Biblioteca (Via Marega)

EDF.03 – Ambulatorio e Sede Civica

- IMPIANTO SPORTIVO

ISP.01 – Palestra (Piazza Martiri della Libertà)

ISP.02 – Impianto Sportivo E Spogliatoi (Via Dell Sport)

- SCUOLA PRIMARIA

SCP.01 - Scuola Elem. (Piazza Martiri della Libertà)

Come è possibile notare, ad ogni edificio considerato, è stato attribuito un codice alfanumerico di identificazione al fine di rendere più agevole e rapida l'identificazione di ciascuno di essi.

Le prime lettere riportano l'informazione della destinazione d'uso dell'edificio (EDF – Edifici, ISP – Impianti Sportivi, SCP – Scuole Primarie,) mentre i due numeri sono stati assegnati in

maniera progressiva e sono necessari per l'identificazione sequenziale degli edifici con la stessa destinazione d'uso.

Ogni codice identificativo viene utilizzato per individuare lo specifico edificio in ogni planimetria in cui compare e viene inserito nella Scheda di Rilievo e nella Scheda di Progetto specifica dell'edificio in questione.

Tra gli edifici sopra elencati l'Amministrazione Comunale ha scelto di mappare e analizzare, al fine dell'eliminazione delle barriere architettoniche, sensoriali e cognitive i seguenti:

- **EDIFICIO**

EDF.01 - Sede Municipale (Via G. Matteotti)

EDF.02 - Centro Polivalente e Biblioteca (Via Marega)

EDF.03 - Ambulatorio e Sede Civica

- **IMPIANTO SPORTIVO**

ISP.01 - Palestra (Piazza Martiri della Libertà)

ISP.02 - Impianto Sportivo E Spogliatoi (Via Dell Sport)

- **SCUOLA PRIMARIA**

SCP.01 - Scuola Elem. (Piazza Martiri della Libertà)

Tutti gli edifici sono stati individuati nella planimetria generale (Tavola 1 - Inquadramento Territoriale Individuazione di Edifici e Spazi Urbani Oggetto di Analisi) mediante l'indicazione del codice alfanumerico di riferimento alla relativa scheda di rilievo.

Nella Tavola 1 vengono quindi identificati gli edifici di proprietà e di interesse comunale con il relativo codice e le fermate, suddivisi con un cambio di colore e forma della simbologia indicata in legenda:

- Edifici e Spazi (di proprietà comunale) OGGETTO di Analisi;
- Fermata Autobus

Oltre a ciò vengono individuate le fermate della linea pubblica dell'autobus che verranno analizzate successivamente e riportate nella Tavola 4 – Principali Fermate.

Da evidenziare è il fatto che l'analisi dello stato di fatto degli edifici sia stata condotta sull'intero territorio comunale, in modo da focalizzare in senso generale la distribuzione delle zone utilizzate dal pubblico. L'approfondimento è stato incentrato bilanciando le zone maggiormente fruite nell'ottica di intervento da sviluppare nei prossimi anni compatibilmente con le esigenze di bilancio; nel caso fossero reperiti ulteriori fonti di finanziamento sarà possibile estendere gli interventi, o modificarne la temporalità e/o entità.

Per la redazione del PEBA sono state seguite le Disposizioni per la redazione e la revisione dei Piani di Eliminazione delle Barriere Architettoniche (PEBA), redatte in attuazione della disposizione di cui all'art. 8, comma 1 della L.R: 12/07/2007, n. 16.

3.2.2 Schede di rilievo tipo per la verifica delle condizioni di accessibilità e visitabilità (Allegato III della Dgr. n. 841 del 31 marzo 2009)

Per ogni edificio sopra elencato è stata redatta una scheda, predisposta ad hoc, che è stata il frutto di una attenta elaborazione ed è derivata dall'allegato A alla Dgr n. 841 del 31 marzo 2009 della Regione Veneto - ALLEGATO III, dal DM 28 marzo 2008 e dal confronto con altre esperienze simili.

Nella Scheda di Rilievo viene descritto ciascun edificio preso in esame e, attraverso un elenco di domande a risposta sintetica, vengono analizzati i punti principali di accesso, i parcheggi, i servizi igienici, i collegamenti verticali e i percorsi interni al fine di verificare l'accessibilità e la visitabilità dell'edificio in riferimento alla normativa vigente tenendo in

considerazione le disabilità motorie, sensoriali e cognitive come risulta dalla scheda tipo di seguito riportata.

SCHEDA RILIEVO EDIFICI					
Amministrazione:					
Nome Edificio pubblico e destinazione d'uso:					
Descrizione struttura:					
Indirizzo:				Data	Edificio n.
art.	Punto di vendita	Rif.Normativa	Risposta	Note	
1 PARCHEGGI					
1.1	Ci sono parcheggi riservati con disabilità in prossimità del percorso di collegamento all'accesso?	D.P.R 503/96, artt. 10, 11, 16.	SI NO		
1.2	La segnaletica orizzontale e verticale è conforme alla normativa?	D.L. 285/92, artt.20, 149	SI NO		
2 ACCESSO					
2.1	Il percorso pedonale che collega l'edificio al punto di fermata dei mezzi di trasporto è privo di barriere?	D.P.R 503/96, art.16. D.M. 236/89, art. 8.1.1	SI NO		
2.2	La finitura della pavimentazione dei percorsi pedonali esterni è in buono stato e antisdrucchiolo?	D.P.R. 503/96, art. 15. D.M. 236/89, art. 4.1.2	SI NO		
2.3	La zona antistante e retrostante la porta di ingresso è complanare con una piattaforma libera di min. cm 140X140?	D.P.R. 503/96, art. 16. D.M. 236/89, art. 8.1.1	SI NO		
2.4	La luce netta della porta di ingresso è almeno 80 cm?	D.P.R. 503/96 art. 15. D.M. 236/89, artt.4.1.1,8.1.1	SI NO		
2.5	La porta di ingresso può essere aperta esercitando una pressione inferiore a 8 kg?	D.P.R.503/96, art. 15. D.M. 236/89, artt. 4.1.3, 8.1.3.	SI NO		
2.6	Eventuali porte in vetro trasparente sono dotate di elementi di segnalazione della trasparenza?	D.P.R 503/96, art.15. D.M. 236/89, artt. 4.1.1,8.1.1.	SI NO		
2.7	Il percorso è privo di elementi che sporgono dalla quota del pavimento più di cm 2,5?	D.P.R 503/96, artt. 15,16. D.M. 236/89, artt. 4.1.2, 8.1.2.	SI NO		
2.8	Il campanello e/o citofono si trovano ad un'altezza da terra compresa tra 40 e 130 cm?	D.P.R 503/96, art.15. D.M. 236/89, art. 8.1.5.	SI NO		
3 SERVIZI IGIENICI					
3.1	La struttura è dotata di servizi igienici con dimensioni minime tali da essere utilizzabili anche da persone con disabilità e in numero adeguato?	D.P.R. 503/96, art.8. D.M. 236/89, artt. 4.1.6, 8.1.6	SI NO		
3.2	I servizi igienici per disabili sono adeguatamente segnalati tramite dispositivi luminosi, acustici e tattili, totem informativi ecc., per una loro facile individuazione		SI NO		
3.3	La porta di ingresso al servizio igienico ha la larghezza minima di 80 cm?	D.P.R. 503/96, art.8. D.M. 236/89, artt. 4.1.6, 8.1.6	SI NO		
3.4	I sanitari hanno dimensioni e distanza previste dalla norma?	D.P.R 503/96, art. 8. D.M. 236/89, artt. 4.1.6, 8.1.6.	SI NO		
3.5	Sono presenti maniglioni e corrimano in vicinanza degli apparecchi, con posizione e caratteristiche adeguate?	D.P.R. 503/96, art.8. D.M. 236/89, artt. 4.1.6, 8.1.6	SI NO		
3.6	Lo specchio è posizionato ad una altezza adeguata per persona seduta?		SI NO		
3.7	Il bagno o spogliatoio è dotato di doccia accessibile? (solo per alcuni tipi di struttura, es. impianti sportivi, alloggi, ecc.)	D.P.R. 503/96, art. 8,23. D.M. 236/89, artt. 4.1.6, 8.1.6.	SI NO		

4 COLLEGAMENTI VERTICALI				
4.1	La struttura è dotata di adeguati sistemi per il raggiungimento dei vari livelli dell'edificio anche a persona con disabilità? (ascensore, piattaforma, servoscala, ecc.)	D.P.R. 503/96, art. 13,15. D.M. 236/89, artt. 4.1.12, 8.1.12.	SI NO	
4.2	L'eventuale impianto ascensore esistente possiede tutti i requisiti richiesti dalla norma?	D.M. 236/89, artt. 4.1.12, 8.1.12.	SI NO	
4.3	Lo spazio collettivo considerato è dotato di impianti monta-carrozze lungo rampe di scale esistente?		SI NO	
4.4	Il corpo scala è dotato di corrimano su entrambi i lati?	D.P.R. 503/96, art. 7,15. D.M. 236/89, artt. 4.1.10, 8.1.10.	SI NO	
4.5	Negli edifici con utenza prevalente di bambini: il corpo scala è dotato del doppio corrimano ad altezza 75 cm dal piano di calpestio?	D.P.R. 503/96, art.7, 15. D.M. 236/89, artt. 4.1.10, 8.1.10.	SI NO	
4.6	Il corrimano del corpo scala sborda di 30 cm oltre l'inizio e la fine delle rampe?	D.P.R. 503/96, art. 7,15. D.M. 236/89, artt. 4.1.10, 8.1.10.	SI NO	
4.7	Il parapetto del corpo scala rispetta i requisiti richiesti della norma? (altezza 90 -100, inattraversabile sfera D cm 10, ecc.)	D.P.R. 503/96, art 7, 15. D.M. 236/89, artt. 4.1.10, 8.1.10.	SI NO	
4.8	I gradini delle scale hanno caratteristiche conformi ai requisiti richiesti dalla norma? (rapporto alzata/pedata, largh. 120 cm, fasce antiscivolo, fasce 30 cm inizio e fine rampa)	D.P.R. 503/96, art. 7,15. D.M. 236/89, artt. 4.1.10, 8.1.10.	SI NO	
4.9	L'illuminazione del corpo scala è sufficiente? (corpi illuminanti, interruttori visibili al buio, altro)	D.P.R. 503/96 art. 7,15. D.M. 236/89, artt. 4.1.10, 8.1.10.	SI NO	
5 PERCORSI				
5.1	La finitura della pavimentazione è in un buono stato e antiscivolo?	D.P.R. 503/96 , art. 16. D.M. 236/89, artt. 4.2.2., 8.2.2.	SI NO	
5.2	I corridoi hanno una larghezza minima di 90 cm? Gli elementi di arredo sono posizionati in modo da non creare ostacolo o strozzature lungo i percorsi?	D.P.R. 503/96, art.15. D.M. 236/89, artt. 4.1.9, 8.1.9.	SI NO	
5.3	La segnaletica informativa e di sicurezza è chiara, esauriente e facilmente leggibile?	D.P.R. 503/96, art.17. D.M. 236/89, art. 4.3.	SI NO	
5.4	La luce netta delle porte interne è almeno uguale o superiore 75 cm?	D.P.R. 503/96, art.15. D.M. 236/89, art. 4.1.1, 8.1.1.	SI NO	
5.5	Gli interruttori elettrici, dove necessario sono dotati di led per l'individuazione al buio?		SI NO	
5.6	I corridoi sono dotati di sufficiente illuminazione?		SI NO	
5.7	La struttura è dotata di segnaletica per non vedenti?		SI NO	
5.8	La segnaletica di sicurezza è sufficiente a garantire la corretta individuazione anche ai disabili sensoriali?		SI NO	
5.9	Esistono luoghi sicuri ai singoli piani dove possono stazionare i disabili in caso di emergenza?		SI NO	
NOTE:				

Figura 3-4 Scheda di rilievo tipo edifici

In particolare la scheda è suddivisa in 5 sezioni distinte:

- Parcheggi;
- Accessi;
- Servizi igienici;
- Collegamenti verticali;
- Percorsi;

È stata quindi considerata l'accessibilità della struttura dall'esterno, valutando che la dotazione di parcheggi e percorsi pedonali nell'immediato perimetro della struttura sia adeguata, che i parcheggi dedicati siano raggiungibili da un percorso completamente accessibile e che esso non sia più lungo di 150 m e sia dotato di adeguata e chiara segnaletica verticale e orizzontale.

È stata considerata la fruibilità da parte degli utenti di ogni singolo ambiente e/o servizio sia esso interno o esterno all'edificio, considerando sempre le disabilità motorie, sensoriali, cognitive.

In generale quindi è stata eseguita la verifica delle condizioni di accessibilità e visitabilità di ogni edificio.

Ad ogni domanda riportata nella scheda di rilievo è stato attribuito un punteggio e la classe di disabilità a cui si riferisce (motorio, sensoriale o cognitivo). Valutando le domande che nella scheda di rilievo hanno ottenuto una risposta negativa e che quindi individuano una criticità, è stato possibile calcolare il punteggio di ogni edificio (da 0 a 100, dove 0 rappresenta la situazione ottimale e 100 la situazione peggiore), calcolato sia per ogni singola disabilità che nel complesso, valutando tutte le disabilità contemporaneamente.

Le domande alle quali non è possibile dare una risposta negativa o positiva sono state considerate "Non Applicabili" e non sono state conteggiate nel punteggio complessivo.

È stato così possibile stabilire una classifica di priorità degli interventi complessiva degli edifici, individuando quelli che tra tutti sono meno accessibili per le persone con disabilità.

Tale lista viene riportata nel paragrafo 4.6 – Analisi dei dati raccolti e viene rappresentata graficamente nelle Tavole 2.

3.3 Individuazione degli spazi urbani

3.3.1 Metodologia e mappatura (Allegato VI della Dgr. n. 841 del 31 marzo 2009)

L'Amministrazione Comunale ha censito gli spazi urbani di competenza dell'Ente e di altri enti pubblici ove vengono svolte attività pubbliche significative o di primario interesse che sono state evidenziate in:

- Edifici e Spazi di proprietà comunale OGGETTO di Analisi

Di seguito l'elenco di tutti gli spazi urbani considerati e inseriti in mappa:

- CIMITERO

CIM.01 - Cimitero Urbano (Via Varghetto)

- PARCO E GIARDINO

PRK.01 – Area Parco (Via Marega)

PRK.02 – Area Parco (Via Ariel Ben Gurion)

PRK.03 – Area Parco (Via della Repubblica)

- PIAZZA

PZZ.01 – Piazza Martiri della Libertà

- PARCHEGGIO

PAR.01 – Piazza Martiri della Libertà

PAR.02 – Piazzale Pincaro

PAR.03 – Area Parcheggio Via Gurion

Come è possibile notare, ad ogni spazio urbano considerato, così come è stato fatto per gli edifici, è stato attribuito un codice alfanumerico di identificazione al fine di rendere più agevole e rapida l'identificazione di ciascuno di essi.

Le prime lettere riportano l'informazione della destinazione d'uso dell'edificio (CIM – Cimiteri, PRK – Parchi, PZZ – Piazze, PAR - Parcheggio) mentre i due numeri sono stati assegnati in maniera progressiva e sono necessari per l'identificazione sequenziale degli edifici con la stessa destinazione d'uso.

Tutti gli spazi urbani sopra indicati sono stati scelti dall'Amministrazione Comunale per essere mappati e analizzati al fine dell'eliminazione delle barriere architettoniche, sensoriali e cognitive.

Tutti gli elementi che costituiscono il tessuto urbano sono stati opportunamente evidenziati nella planimetria generale (Tavola 1 – Inquadramento Territoriale Individuazione di Edifici e Spazi Urbani Oggetto di Analisi) mediante l'indicazione del codice alfanumerico di riferimento alla relativa scheda di rilievo. Nella Tavola 1 vengono quindi identificati tutti gli spazi urbani di proprietà comunale con il relativo codice.

Come riportato in merito all'analisi degli edifici anche l'analisi dello stato di fatto degli spazi urbani è stata condotta sull'intero territorio comunale, in modo da focalizzare in senso generale la distribuzione delle zone utilizzate dal pubblico. L'approfondimento è stato incentrato bilanciando le zone maggiormente fruite nell'ottica di intervento da sviluppare nei prossimi anni compatibilmente con le esigenze di bilancio; nel caso fossero reperiti ulteriori fonti di finanziamento sarà possibile estendere gli interventi, o modificarne la temporalità e/o entità.

Gli interventi mirano ad adeguare alcuni edifici e spazi ritenuti di primaria importanza per frequenza di utilizzo, strategicità e centralità degli stessi. Gli spazi esclusi dalla prima

tornata, saranno comunque rivalutati nel corso di espletamento della prima fase di intervento, in modo da dare risposte organiche in base alle mutate esigenze che dovessero estrinsecarsi nel corso del periodo di validità del piano (decennale).

Per la redazione del PEBA sono state seguite le Disposizioni per la redazione e la revisione dei Piani di Eliminazione delle Barriere Architettoniche (PEBA), redatte in attuazione della disposizione di cui all'art. 8, comma 1 della L.R. 12/07/2007, n. 16.

3.3.2 Schede di rilievo tipo per la verifica delle condizioni di accessibilità e visitabilità (Allegato IV della Dgr. n. 841 del 31 marzo 2009)

Gli spazi urbani di competenza del Comune, scelti dagli uffici comunali, sono stati censiti mediante la compilazione di un'apposita scheda nella quale è stato descritto lo spazio urbano preso in esame e attraverso un elenco di domande a risposta sintetica, sono analizzati i percorsi, i parcheggi, gli ostacoli e tutte le barriere presenti al fine di verificare l'accessibilità dello spazio urbano in riferimento alla normativa vigente.

Anche in questo caso, come per gli edifici pubblici, è stata redatta una scheda, predisposta ad hoc e sotto riportata, che è stata il frutto di una attenta elaborazione ed è derivata dall'allegato A alla Dgr n. 841 del 31 marzo 2009 della Regione Veneto – ALLEGATO IV e dal confronto con altre esperienze simili.

SCHEDA RILIEVO URBANO					
Amministrazione:					
Nome spazio pubblico:					
Descrizione spazio urbano:					
Indirizzo:				Data	Spazio urbano n.
art.	Punto di verifica	Rif. Normativa	Risposta	Note	
1 PARCHEGGI					
1.1	Ci sono parcheggi riservati a persone con disabilità in prossimità del percorso di collegamento all'accesso? La segnaletica orizzontale e verticale è conforme alla normativa?	D.P.R. 503/96, artt.10,11,16 D.L. 285/92, artt. 20, 149	SI NO		
2 PERCORSI					
2.1	Il percorso pedonale ha una larghezza minima di 90 cm lungo tutto il tragitto?	D.P.R. 503/96, artt. 4.5. D.M. 236/89, artt. 4.2.1, 8.2.1	SI NO		
2.2	Il percorso pedonale è dotato di allargamenti per consentire la rotazione della carrozzina? (una piazzola da 140x140 ogni 10 m.)	D.P.R. 503/96, artt.4.5. D.M. 236/89, artt. 4.2.1, 8.2.1	SI NO		
2.3	La pendenza trasversale al senso di marcia è inferiore al 2%?	D.M. 236/89, art. 4.2.1, 8.2.1	SI NO		
2.4	La superficie della pavimentazione del percorso pedonale risulta in buono stato, priva di sconnesioni e antisdruciolevole?	D.M. 236/89, artt. 4.2.2, 8.2.2.	SI NO		
2.5	Il percorso pedonale è privo di elementi sporgenti dal piano di calpestio più di 2 cm? Le griglie hanno maglie non attraversabili da una sfera di 2 cm di diametro?	D.M: 236/89 artt. 4.2.2, 8.2.2.	SI NO		
2.6	Le intersezioni tra percorso pedonale e zona carrabile sono opportunamente segnalate anche ai non vedenti?	D.M. 236/89 art. 4.2.1.	SI NO		
2.7	I percorsi di avvicinamento allo spazio collettivo considerato sono dotati di percorsi guida a pavimento per non-vedenti?		SI NO		
3 DISLIVELLI					
3.1	Dove il percorso pedonale si raccorda con la sede stradale sono presenti rampe ad adeguata pendenza?	D.P.R. 503/96, art.5. D.M. 236/89, artt. 4.2.1, 8.2.1	SI NO		
3.2	I distivelli presenti lungo il percorso pedonale sono dotati di rampe a pendenza adeguata? (P max 8%, P ottimale 5%)	D.P.R. 503/96, art.3. D.M. 236/89, artt. 4.2.1, 8.2.1	SI NO		
3.3	Il distivello tra il piano del marciapiede e le zone carrabili ad esso adiacenti è uguale/minore a 15 cm?	D.P.R. 503/96, art.5. D.M. 236/89, artt. 4.2.1, 8.2.1	SI NO		
3.4	Le eventuali piattaforme salvagente sono dotate di rampe per consentire l'accesso a persona su carrozzina?	D.P.R. 503/96, art.6. D.M. 236/89, art. 4.2.1.	SI NO		
3.5	Dove i distivelli non sono superabili con semplici rampe sono stati installati adeguati meccanismi per persona con disabilità?	D.P.R. 503/96, art. 4	SI NO		
4 OSTACOLI					
4.1	L'arredo urbano è posto in modo da non ridurre il passaggio netto a meno di 90 cm?	D.P.R. 503/96, art.9. D.M. 236/89, art. 4.2.1	SI NO		
4.2	Lungo i percorsi pedonali è garantita l'altezza libera minima di 210 cm da terra?	D.P.R. 503/96, art.9. D.M. 236/89, art. 4.2.1.	SI NO		
5 VARIE					
5.1	Dove il livello del passaggio pedonale coincide con quello della carreggiata risulta opportunamente delimitato?	D.P.R. 503/96, art.5. D.M. 236/89, art. 8.2.1.	SI NO		
5.2	I semafori che regolano gli attraversamenti pedonali sono dotati di segnalazione acustica per non vedenti?	D.P.R. 503/96, art. 6.	SI NO		
5.3	L'illuminazione pubblica risulta sufficiente?	D.P.R. 503/96, art.6	SI NO		
5.4	Net caso di cimiteri, sono presenti bagni attrezzati per disabili?		SI NO		
5.5	Net caso di parchi pubblici, sono presenti giochi inclusivi per bambini con disabilità?		SI NO		
NOTE					

Figura 3-5 Scheda di rilievo tipo Spazi Urbani

In particolare la scheda è suddivisa in 5 sezioni distinte:

- Parcheggi;
- Percorsi;
- Dislivelli;
- Ostacoli;
- Varie.

In generale quindi è stata eseguita la verifica delle condizioni di accessibilità e visitabilità di ogni spazio urbano considerato.

Ad ogni domanda riportata nella scheda di rilievo è stato attribuito un punteggio e la/e classe/i di disabilità a cui si riferisce (motorio, sensoriale e/o cognitivo). Valutando le domande che nella scheda di rilievo hanno ottenuto una risposta negativa e che quindi individuano una criticità, è stato possibile calcolare il punteggio di ogni edificio (da 0 a 100, dove 0 rappresenta la situazione ottimale e 100 la situazione peggiore), calcolato sia per ogni singola disabilità che nel complesso, valutando tutte le disabilità contemporaneamente.

Le domande alle quali non è possibile dare una risposta negativa o positiva sono state considerate "Non Applicabili" e non sono state conteggiate nel punteggio complessivo.

3.4 Individuazione dei principali percorsi e fermate

Parallelamente all'analisi degli edifici e degli spazi urbani di proprietà comunale, sono stati analizzati i principali percorsi e le principali fermate al fine di schedare e valutare il livello di accessibilità delle vie di collegamento del Comune.

I principali percorsi analizzati, e i livelli di accessibilità che sono stati desunti dall'analisi effettuata, sono stati riportati nelle Tavole 3.

In questa fase sono stati analizzati lo stato di conservazione della pavimentazione dei marciapiedi e delle zone pedonali, i collegamenti tra questi e il manto stradale, siano essi attraverso rampe o scivoli oppure attraverso gradini, l'eventuale presenza di gradini più o meno importanti lungo i marciapiedi e i percorsi pedonali che possono rendere difficilmente percorribili le strade cittadine.

Per quanto riguarda invece le principali fermate, queste sono state individuate in funzione del tragitto effettuato dalla linea del trasporto che attraversa il territorio comunale.

Su indicazione degli uffici tecnici del Comune sono state analizzate dieci delle fermate presenti nel territorio. Queste sono state codificate nella tavola con la lettera "F" seguita da una numerazione progressiva. Le fermate che hanno lo stesso nome e che fanno riferimento al senso di andata e ritorno vengono codificate con la stessa numerazione seguita dalla lettera "a" e "b" in modo da poterle distinguere all'interno della tavola grafica.

Delle fermate sono state analizzate la presenza di marciapiedi accessibili, marciapiedi con pavimentazioni degradate, presenza di segnaletica verticale ed orizzontale, presenza di panchina e presenza di pensilina per l'attesa. È stata quindi redatta la tabella riportata in seguito in cui si specifica, per ogni fermata, la presenza o meno dei fattori appena elencati. In funzione di quanti di questi sono presenti, sono stati attribuiti i livelli di accessibilità riportati in tabella al capitolo 3.6.2.

Il risultato di tale analisi e la mappatura delle fermate analizzate sono stati riportati nelle Tavole 4.

3.5 Partecipazione

Particolare attenzione è stata data alla partecipazione, che è stata attuata attraverso la concertazione con gli altri enti territoriali pubblici e privati, associazioni rappresentative

delle persone con disabilità, associazioni economiche sociali portatrici di rilevanti interessi nonché con i gestori di servizi pubblici presenti sul territorio.

È stata effettuata anche la consultazione della popolazione e degli stakeholders mediante la distribuzione dei questionari e pubbliche conferenze.

Il Comune di Pincara ha inserito all'interno del sito dell'Amministrazione il questionario nel quale era spiegato che il comune stava provvedendo alla redazione del PEBA, inoltre tutti i cittadini sono stati invitati a partecipare all'incontro presso la Sala Consigliare del Comune per manifestare osservazioni in merito alla predisposizione del documento.

3.5.1 Relazione preliminare

È stata redatta la relazione preliminare, ELAB. 1 - RELAZIONE PRELIMINARE, che è stata illustrata durante l'incontro pubblico del 09-03-2021 e che ha evidenziato gli obiettivi del piano, le Fasi di attuazione (FASE 1 Analisi dello stato di fatto, FASE 2 - Progettazione degli interventi, FASE 3 - Programmazione degli interventi, FASE 4 - Procedure per l'approvazione del PEBA) e ha illustrato le schede utilizzate e i questionari forniti ai cittadini.

Attraverso la relazione preliminare l'amministrazione ha reso pubblici gli obiettivi generali che si intendono perseguire con il piano e criteri di base rispetto ai quali ha programmato la fattibilità dell'intervento.

3.5.2 Questionario tipo ai cittadini (Allegato V della Dgr. n. 841 del 31 marzo 2009)

È stato redatto un questionario tipo ai cittadini, predisposto ad hoc, che è stato il frutto di una attenta elaborazione ed è derivata dall'allegato A alla Dgr n. 841 del 31 marzo 2009 della Regione Veneto – ALLEGATO V e dal confronto con altre esperienze simili. Di seguito si riporta il questionario tipo comprensivo di introduzione che è stato sottoposto ai cittadini.



COMUNE DI PINCARA

PROVINCIA DI ROVIGO

Via G. Matteotti, 287
Cod. Postale 45020

Telef. 0425.745100 - Telefax 0425.745058
E-mail: pincara@comune.pincara.ro.it

Cod. Fisc. 8200053.029.3
Part. IVA 0023352.029.5

A tutti i cittadini

Il **Comune di Pincara** sta approntando il **Piano di Eliminazione delle Barriere Architettoniche (PEBA)** finalizzato alla programmazione degli interventi necessari a rendere accessibili e fruibili a tutte le persone edifici pubblici, strade e parchi.

Nello spirito della nuova Legge Regionale 12 luglio 2007, n. 16 "*Disposizioni generali in materia di eliminazione delle barriere architettoniche*" si intende coinvolgere nella predisposizione di tale documento la popolazione.

Si invitano pertanto i soggetti interessati a fornire il proprio contributo compilando questo breve questionario.

Ai fini di consentire un'agevole comprensione del questionario, si ritiene utili riportare le seguenti definizioni:

- **Barriere architettoniche**: ostacoli fisici che sono fonte di disagio per la mobilità di chiunque, ed in particolare di coloro che presentano disabilità motorie, sensoriali e cognitive; ostacoli che limitano o impediscono alle persone il comodo e sicuro utilizzo di parti, attrezzature o componenti dell'edificio, nonché di spazi di pertinenza attrezzati; assenza o inadeguatezza di accorgimenti e segnalazioni che permettono l'orientamento e la riconoscibilità dei luoghi e delle fonti di pericolo per le persone, in particolare per coloro che presentano disabilità sensoriali e cognitive;
- **Persone con disabilità**: soggetto con disabilità fisica, sensoriale, psicologico-cognitiva, permanenti o temporanee;
- **Accessibilità**: possibilità di tutte le persone, indipendentemente dal loro stato di salute (ICF), di raggiungere l'edificio, di entrarvi agevolmente, di fruire di tutti gli spazi ed attrezzature in esso presenti, compresi gli spazi esterni di pertinenza, in condizioni di autonomia e sicurezza.

Il presente questionario, in forma totalmente anonima, potrà essere fatto pervenire presso gli Uffici comunali entro 9 MARZO 2021

L'Amministrazione Comunale ringrazia per la gentile collaborazione

QUESTIONARIO		
1.	Indicate in quale delle seguenti zone siete residenti.	<input type="checkbox"/> Centro città <input type="checkbox"/> Periferia (fondo valle) <input type="checkbox"/> Collina/contrade
2.	La vostra zona è servita da mezzi di trasporto pubblico?	<input type="checkbox"/> SI <input type="checkbox"/> NO
3.	Ritenete doveroso segnalare la presenza di barriere architettoniche lungo i percorsi pedonali della vostra città? Se SI indicare dove. -----	<input type="checkbox"/> SI <input type="checkbox"/> NO
4.	Intendete segnalare la mancanza di parcheggi riservati a persone con disabilità in qualche luogo particolare?	<input type="checkbox"/> SI <input type="checkbox"/> NO

	Se SI indicare dove. -----	
5.	Ritenete che ci siano edifici pubblici con presenza di barriere architettoniche che li rendono per niente o poco accessibili? Se SI indicare quali. -----	<input type="checkbox"/> SI <input type="checkbox"/> NO
6.	Ci sono altri edifici non di competenza della nostra amministrazione dove sono situate attività aperte al pubblico che dovrebbero garantire maggiore accessibilità alle persone con disabilità? Se SI indicare quali. -----	<input type="checkbox"/> SI <input type="checkbox"/> NO
7.	Dalla vostra abitazione al centro è presente uno dei seguenti collegamenti utilizzabile in modo sicuro e agevole?	<input type="checkbox"/> Percorso pedonale <input type="checkbox"/> Pista ciclabile <input type="checkbox"/> Trasporto pubblico
8.	In quali strutture in particolare ritenete necessario avere delle informazioni in braille o mappe tattili per disabili sensoriali? ----- -----	
9.	I mezzi di trasporto pubblico garantiscono una sufficiente accessibilità?	<input type="checkbox"/> SI <input type="checkbox"/> NO

Altre considerazioni/suggerimenti

.....

.....

.....

.....

3.5.3 Incontri con gli stakeholder e i portatori di interesse

In particolare è stato organizzato un con gli stakeholder e i portatori di interesse che si è tenuto il giorno 09-03-2021 presso la Sala Consigliare del Comune.



A tutti i cittadini

Il Comune di Pincara sta redigendo il **Piano di Eliminazione delle Barriere Architettoniche (PEBA)** finalizzato alla programmazione degli interventi necessari a rendere accessibili e fruibili edifici pubblici, strade e parchi.

Per tale motivo il Comune intende **coinvolgere cittadini e stakeholders, ossia i soggetti portatori di interesse in materia** (associazioni rappresentative delle persone con disabilità, associazioni economiche e sociali portatrici di rilevanti interessi nonché i gestori di servizi pubblici) nella predisposizione di tale documento.

La Signoria Vostra è quindi invitata a partecipare all'incontro che avverrà il giorno

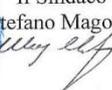
MARTEDI 9 MARZO 2021 ALLE ORE 18,00

presso la Sala Consigliare del Comune

sito in Via G. Matteotti, n° 287

L'INCONTRO SARA' SVOLTO NEL PIENO RISPETTO DELLE NORME ANTICOVID

SARA' OBBLIGATORIA LA PREVENTIVA PRENOTAZIONE DELLA PARTECIPAZIONE AL NUMERO 0425 - 745100 - INT. 5 - PER VALUTARE EVENTUALMENTE IL CAMBIO DELLA SEDE IN BASE AL NUMERO DEI PARTECIPANTI

Il Sindaco
Stefano Magon




3.6 Analisi dei dati raccolti

3.6.1 Edifici Pubblici

Dall'analisi delle Schede di rilievo, come già descritto precedentemente, è stato possibile attribuire ad ogni edificio un punteggio indicante il livello di accessibilità motoria, sensoriale e cognitiva allo scopo di stilare una lista di priorità degli interventi. La lista con i relativi punteggi viene di seguito riportata:

Tabella 3-1 Punteggi delle accessibilità degli edifici

		TOTALE	MOTORIO	SENSORIALE	COGNITIVO
EDF.01	Sede Municipale	41,5	28,9	64,6	78,2
EDF.02	Centro Polivalente e Biblioteca	50,5	42,9	58,2	82,5
EDF.03	Ambulatorio e Sede Civica	60,9	49,0	62,0	80,0
ISP.01	Palestra	45,7	29,2	74,7	80,0
ISP.01	Impianto Sportivo e Spogliatoi	76,0	73,3	74,7	80,0
SCP.01	Scuola Elementare	50,0	40,8	79,3	87,3

L'accessibilità è stata considerata positiva nel caso di punteggio da 0 a 40. Viene considerata una accessibilità media con punteggio compreso tra 41 e 70. L'accessibilità è negativa nel caso il risultato sia superiore a 71.

3.6.2 Spazi urbani

Dall'analisi delle Schede di rilievo, come già descritto precedentemente, è stato possibile attribuire ad ogni spazio urbano un punteggio indicante il livello di accessibilità allo scopo di stilare una lista di priorità degli interventi. La lista con i relativi punteggi viene di seguito riportata:

Tabella 3-2 Punteggi delle accessibilità degli spazi urbani

		TOTALE	MOTORIO	SENSORIALE	COGNITIVO
CIM.01	Cimitero Maggiore	56,9	45,5	71,4	75,0
PRK.01	Area Parco Via Marega	50,8	37,6	68,2	83,3
PRK.02	Area Parco Via Gurion	43,0	26,9	75,8	83,3
PRK.03	Area Parco Via della Repubblica	71,9	66,7	93,9	83,3
PAR.01	Piazza Martiri della Libertà	36,5	8,2	61,2	75,0
PAR.02	Piazzale Pincaro	29,7	6,0	62,5	75,0
PAR.03	Area Parcheggio via Gurion	46,6	30,1	71,4	75,0
PZZ.01	Piazza Martiri della Libertà	29,7	6,0	62,5	75,0

3.6.3 Considerazioni

Come si può notare dagli schemi sopra riportati, in generale gli edifici analizzati in questo progetto sono per la maggior parte mediamente accessibili. Dalle valutazioni si evidenzia come la disabilità motoria abbia uno stato di avanzamento maggiore delle altre.

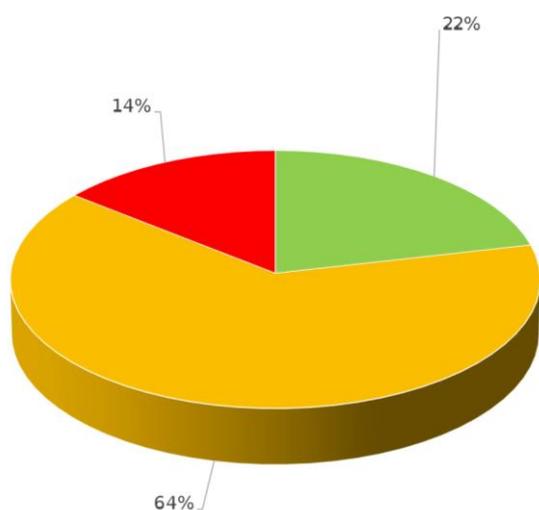


Figura 3-7 Risultati disabilità totali

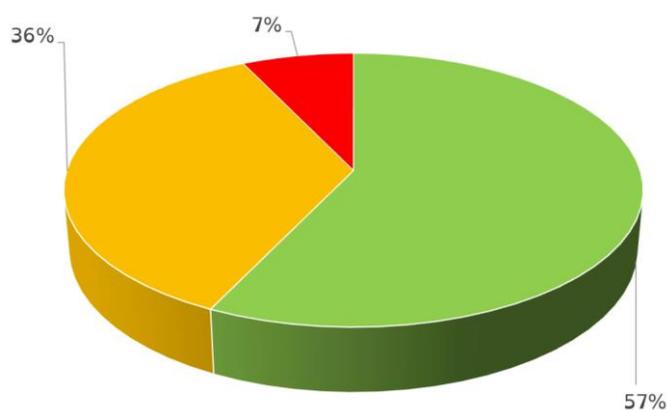


Figura 3-8 Risultati disabilità motoria

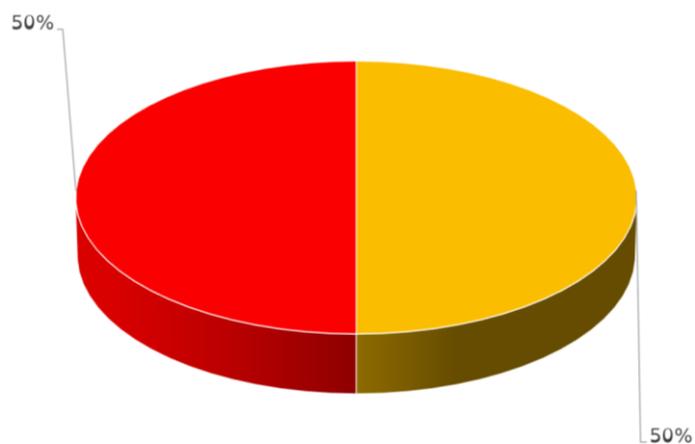


Figura 3-9 Risultati disabilità sensoriale

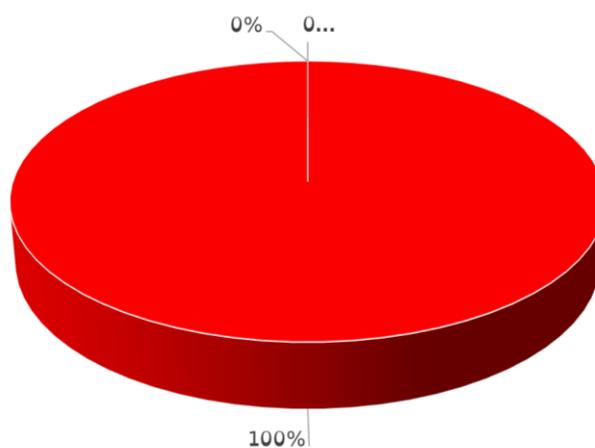


Figura 3-10 Risultati disabilità cognitiva

3.6.4 Fermate

Come precedentemente descritto al capitolo 3.4: Individuazione dei principali percorsi e fermate, i dati analizzati hanno restituito la seguente tabella:

Tabella 3-3 Analisi delle principali fermate analizzate

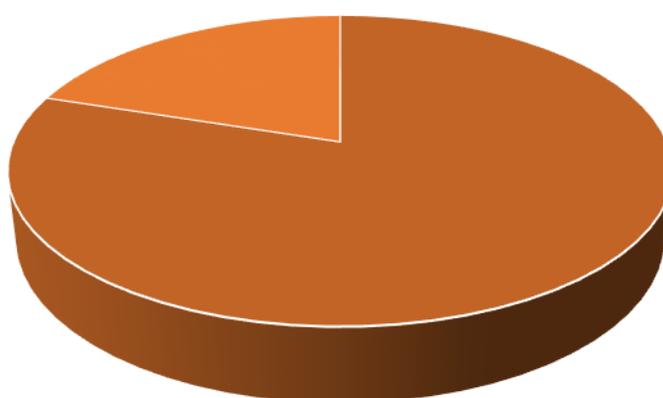
Codice	Fermate	Marcia piede accessibile	Marcia piede in buono stato	Segnaletica verticale	Segnaletica orizzontale	Panchina	Pensilina	Accessibilità
F 01	Via Varghetto	x		x	x		x	4

La segnaletica verticale, seppur presente alla fermata, risulta carente per quanto riguarda l'accessibilità dei disabili cognitivi e sensoriali. Al momento però si è deciso di non considerarla al fine del calcolo dei costi parametrici per la sistemazione della fermata, indicando solo quello per la sistemazione del marciapiede.

3.6.5 Questionari

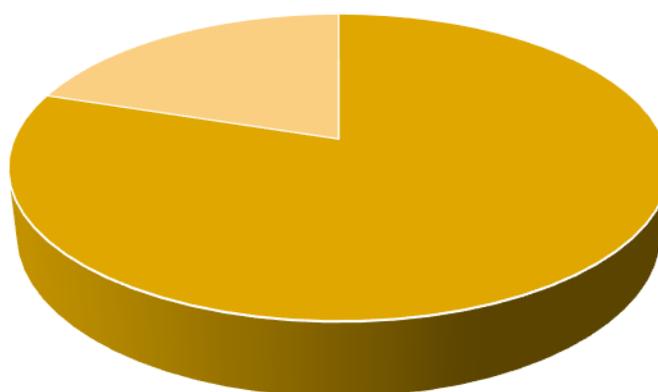
Dai questionari compilati (cinque in totale) e riportati nell'elaborato 4 è stato possibile delineare le seguenti osservazioni:

Zona di residenza	
Centro città	4
Periferia	1
Collina/contrada	0



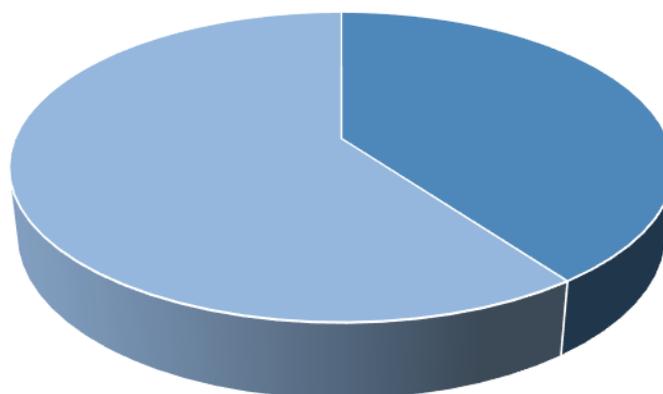
■ Centro città ■ Periferia ■ Collina/contrada

Zone servite da mezzi di trasporto pubblico	
Si	4
No	1



■ Si ■ No

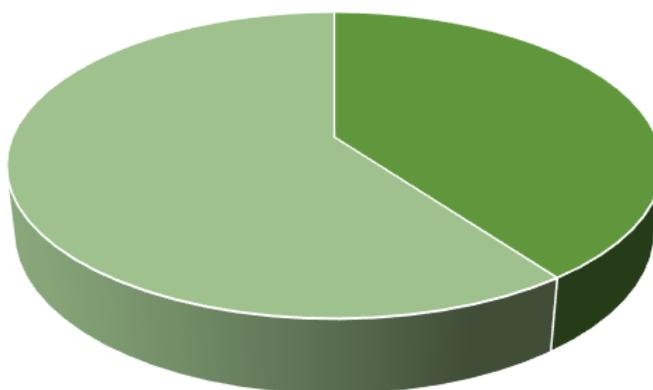
Segnalare B.A. lungo i percorsi	
Si	2
No	3



■ Si ■ No

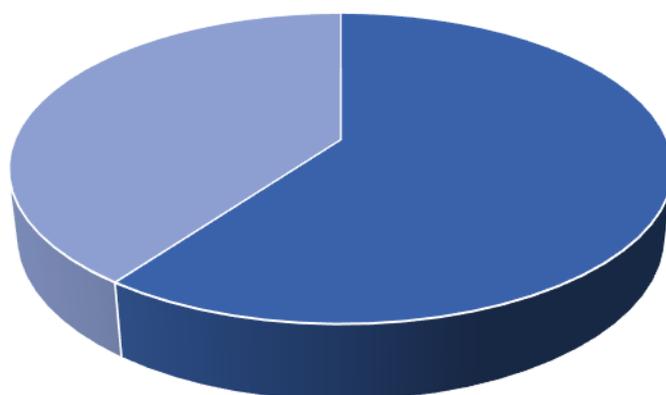
DOVE: Tratti sconnessi del marciapiede in via Varghetto in prossimità del Cimitero, assenza di marciapiede che colleghi il Campo Sportivo con il paese.

Segnalare la mancanza di parcheggi	
Si	2
No	3



■ Si ■ No

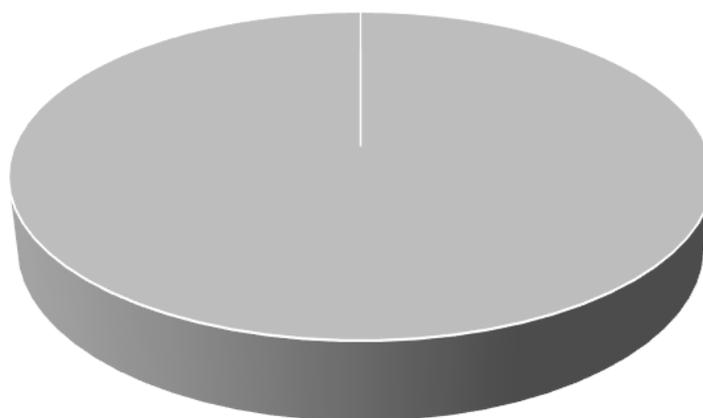
Edifici pubblici con B.A.	
Si	3
No	2



■ Si ■ No

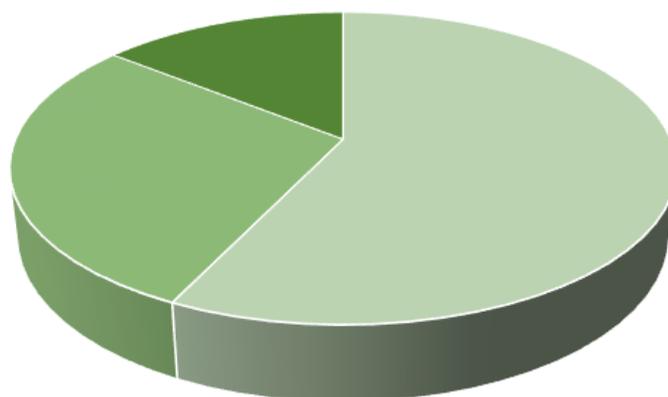
QUALI: Cimitero e Campo Sportivo

Altri edifici del comune che devono garantire accessibilità	
Si	0
No	5



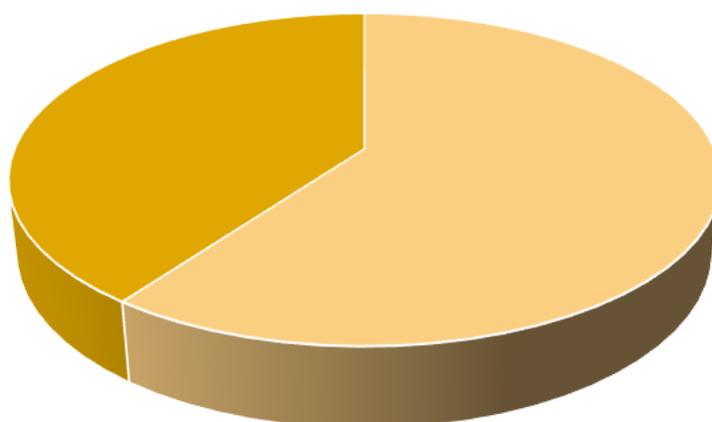
■ Si ■ No

Dall'abitazione al centro è presente qualche collegamento	
Percorso pedonale	4
Pista ciclabile	2
Trasporto pubblico	0
Niente	1



- Percorso pedonale
- Pista ciclabile
- Trasporto pubblico
- Niente

I mezzi di trasporto garantiscono suff. accessibilità	
Si	3
No	2



- Si
- No

Come è possibile notare i dati riportati si riferiscono a cinque questionari.

4 PROGETTAZIONE DEGLI INTERVENTI

Alla luce dei dati raccolti durante le rilevazioni e i sopralluoghi nei diversi edifici e spazi urbani del Comune di Pincara, delle analisi svolte su questi e dei risultati che ne sono stati desunti, si è proceduto con l'individuazione di "interventi tipo" allo scopo di progettare l'eliminazione delle barriere architettoniche riscontrate.

4.1 Definizione degli interventi necessari

La Seconda Fase di predisposizione del PEBA, così come evidenziato dall'Art. 2.4.2 dell'Allegato A alla DGR n. 841 del 31 marzo 2009, si configura appunto come la fase di "progettazione degli interventi".

Come sopra riportato, tale fase permette l'individuazione e la progettazione degli interventi necessari all'eliminazione delle barriere architettoniche rilevate durante la fase di compilazione delle Schede di Rilievo (cfr. ELAB. 3).

Mediante l'analisi delle Schede di Rilievo è stato infatti possibile procedere all'individuazione delle problematiche riguardanti l'accessibilità e la visitabilità degli edifici oggetto di analisi e quindi la fruibilità degli spazi e dei servizi in esso contenuti.

Inoltre, è stato possibile individuare gli interventi necessari per rendere autonomi i normali spostamenti quotidiani delle persone con disabilità all'interno e attraverso gli spazi urbani.

Le problematiche che maggiormente sono state portate alla luce dall'analisi dei dati sono state:

- **Mancanza di posti auto** riservati a persone **disabili** o posti auto in numero non adeguato. Non sempre infatti si sono rilevati posti auto in prossimità degli ingressi principali degli spazi/edifici pubblici comunali;
- **Posti auto riservati** a persone con disabilità che **non** vengono opportunamente **segnalati**. Nel caso in cui tali posti auto siano presenti, capita che non vengano

debitamente segnalati e che non sia presente adeguata segnaletica orizzontale o verticale;

- Percorsi pedonali e marciapiedi di larghezza non adeguata al transito di persone con sedia a ruote, disconnessi, in cattivo stato, con presenza di ostacoli che impediscono il passaggio;
- Attraversamenti pedonali non opportunamente segnalati (sia per persone con disabilità motorie sia per persone con disabilità sensoriali);
- Difficoltà di accesso agli edifici e/o spazi urbani e conseguente difficoltà di raggiungimento dei diversi piani per la mancata presenza di montascale o ascensori;
- Ambienti interni, spazi comuni e di distribuzione, porte di accesso e di collegamento che non possiedono la larghezza tale da permettere il passaggio di persone su carrozzina;
- Mancanza di giochi inclusivi in parchi, giardini e scuole;
- Non adeguata illuminazione in ambienti interni ed esterni;
- In generale, mancanza di segnali informativi e ausili, utili a non vedenti, non udenti e disabili cognitivi, quali mappe tattili, percorsi guida, segnali luminosi, adesivi cromatici, ecc.... che renderebbero la città più fruibile e percorribile per tutti.

In fase di individuazione degli interventi, è stata posta particolare attenzione ad eventuali vincoli esistenti, (strutturali, storici, impiantistici, di sicurezza, ecc.), alla localizzazione degli attraversamenti pedonali e all'eventuale adeguamento di quelli esistenti.

Alla luce di quanto sopra descritto sono stati individuati gli interventi di seguito riportati:

- 01 Realizzazione di posti auto per disabili;
- 02 Realizzazione di pavimentazione in autobloccanti per pavimentazioni parcheggi disabili;
- 03 Realizzazione di zona filtro;
- 04 Creazione ex-novo o allargamento di percorsi pedonali

- 05 Realizzazione rampe e/o scivoli
- 06 Riparazione/sistemazione di rampe e/o scivoli;
- 07 Adeguamento della larghezza minima di infissi interni;
- 08 Creazione di rampe di collegamento per brevi distlivelli;
- 09 Adeguamento degli impianti tecnologici;
- 10 Installazione di montascale o servoscale;
- 11 Creazione ex-novo di servizi igienici per disabili;
- 12 Adeguamento di servizi igienici per disabili;
- 13 Realizzazione percorsi guida interni;
- 14 Realizzazione percorsi guida esterni;
- 15 Installazione di segnali luminosi allo scopo di potenziare le modalità di informazione;
- 16 Installazione di segnaletica informativa (totem) allo scopo di potenziare le modalità di informazione;
- 17 Posa in opera di segnali adesivi colorati;
- 18 Posa in opera di mappa tattile allo scopo di potenziare le modalità di informazione;
- 19 Posa in opera di targa tattile per corrimano;
- 20 Predisposizione di impianti audio/video mediante schermi e video proiettori;
- 21 Predisposizione di impianti audio/video mediante l'installazione di display e tabelloni luminosi;
- 22 Rifacimento delle pavimentazioni degradate;
- 23 Adeguamento dell'illuminazione pubblica;
- 24 Segnalazione luminosa per attraversamento pedonale;
- 25 Adeguamento dell'illuminazione interna;
- 26 Posa in opera di giochi inclusivi in parchi e scuole -3 giochi;



Figura 4.1 Cartellonistica di sensibilizzazione

Sistema molto utile e diffuso è l'aggiunta di cartelli e placche in braille, sistema di lettura e scrittura tattile a rilievo per i non vedenti e gli ipovedenti. Un ulteriore accorgimento nei luoghi di pubblico utilizzo, può essere quello di predisporre campanelli e citofoni ad un'altezza che permetta anche a chi è in sedia a rotelle di usufruirne.



Figura 4.2 Targhe tattili e citofoni accessibili

4.2 Abaco degli interventi e stima dei costi

In fase di progettazione è compito del progettista riassumere in modo ordinato e facilmente leggibile le criticità riscontrate ed i relativi interventi di adeguamento realizzabili, al fine di fornire all'Amministrazione competente le conoscenze necessarie per adottare la soluzione migliore per rendere gli edifici e gli spazi urbani accessibili con il migliore rapporto costo – beneficio.

Per tale motivo gli interventi elencati al punto precedente vengono riassunti graficamente nell'abaco di seguito riportato, all'interno del quale tali interventi vengono descritti puntualmente e viene riportato il costo unitario di ciascuno di essi.

Tabella 4-1 Interventi di risoluzione

Codice	Descrizione intervento di risoluzione (Interventi standard)	Unità di misura	Prezzo unitario [€]	Disabilità
01	Realizzazione di posti auto riservati a persone disabili in prossimità di ingressi principali agli spazi/edifici pubblici comunali;	cad.	800,00	
02	Adeguamento della segnaletica verticale e/o orizzontale dei posti auto riservati a persone disabili in prossimità di ingressi principali agli spazi/edifici pubblici comunali;	cad.	100,00	
03	Realizzazione di luogo sicuro all'interno del quale la persona con disabilità può sostare in caso di emergenza. Uno per piano;	cad.	1.500,00	
04	Creazione ex-novo o allargamento di percorsi pedonali di avvicinamento interni e eventuali giardini, cortili di pertinenza ecc. antistanti l'edificio di larghezza minima pari a 1,20 m;	mq	70,00	  
05	Creazione ex-novo di percorsi pedonali di larghezza minima pari a 1,20 m e/o di marciapiedi rialzati di larghezza minima pari a 0,90 m	mq	200,00	  
06	Realizzazione ex-novo di rampe strutturali e/o scivoli di pendenza massima $\leq 8\%$ per l'eliminazione delle discontinuità altimetriche esistenti;	cad.	1.000,00	  
07	Creazione di rampe di collegamento per il superamento di brevi distlivelli al fine di garantire la continuità dei percorsi;	cad.	200,00	  
08	Adeguamento degli impianti tecnologici (altezza interruttori e comandi elettrici, maniglioni porte antipanico, impianti particolari, ecc.);	a corpo	1.500,00	 
09	Adeguamento rampe di scale esistenti e posa in opera di corrimano su parapetto scale;	a corpo	600,00	

				
10	Adeguamento di servizi igienici per disabili mediante la fornitura di sanitari, rubinetterie, arredi e accessori, regolazione altezza interruttori elettrici e altri comandi in servizi igienici esistenti;	a corpo	1.800,00	
11	Seggiolino docce per disabili;	cad.	150,00	
12	Modifica rubinetteria per docce disabili;	cad.	90,00	
13	Creazione percorsi guida interni per non vedenti mediante mattonelle tattili adesive in PVC. Percorso tattile plantare con rilievi trapezoidale e semisferici equidistanti;	a corpo	650,00	
14	Creazione di percorsi guida esterni mediante mattonelle tattili dim. 60 cm x 60 cm in materiali idonei alla percezione dei non vedenti, antisdrucchiolevoli e antigelivi;	a corpo	500,00	
15	Potenziamento delle modalità di informazione verso gli utenti mediante segnaletica luminosa, acustica e tattile (mappe di rilievo, cartelli, altoparlanti ecc.) mediante la posa in opera di segnali luminosi;	cad.	1.150,00	 
16	Potenziamento delle modalità di informazione verso gli utenti mediante posa in opera di totem informativo;	cad.	2.000,00	 
17	Posa in opera di segnali adesivi cromatici sulla pavimentazione;	a corpo	450,00	 
18	Potenziamento delle modalità di informazione verso gli utenti mediante la posa in opera di mappe tattili;	cad.	2.100,00	
19	Fornitura e posa in opera di targhe tattili costituite da lastre monoblocco di alluminio o acrilico contenenti informazioni semplificate di supporto alla mappa tattile. Da posizionarsi preferibilmente lungo il corrimano delle scale;	cad.	350,00	

20	Predisposizione di impianti audio/video e di impianti di collegamento a reti Internet in ambienti destinati a info-point, reception, sale conferenze, sale lettura, ecc. (per schermi);	cad.	1.150,00	  
21	Rifacimento di pavimentazione degradate di qualsiasi genere e tipo, per garantire la regolarità del piano di calpestio;	a corpo	2.500,00	  
22	Fornitura e installazione strutture gioco inclusive in parchi, giardini pubblici e scuole. Il parco piccolo è costituito da tre giochi: altalena, percorso tattile e da una stazione con diversi accessori rotanti che favoriscono la gestualità dei più piccoli;	a corpo	5.745,00	   
23	Vernice epossidica per tribune al chiuso ed all'aperto. A segnalare il posto riservato a persone disabili.	Cad.	150,00	

Gli interventi sopra riportati riguardano in particolare gli edifici e gli spazi urbani analizzati. Per quanto riguarda i percorsi e le fermate, anch'essi oggetto di analisi, sono di seguito analizzati e riportati in tabelle riassuntive i costi unitari degli interventi necessari per l'adeguamento degli stessi. Per i percorsi sono stati considerati gli attraversamenti e i raccordi stradali ed in funzione dei loro livelli di accessibilità sono stati valutati i costi parametrici affinché diventino accessibili.

Tabella 4-2 Prezzi unitari interventi Percorsi

Codice	Stato di Fatto Accessibilità	Unità di misura	Prezzo unitario
01	Attraversamento NON accessibile	a corpo	2 000,00 €
02	Attraversamento mediamente accessibile	a corpo	1 000,00 €
03	Raccordo NON accessibile	a corpo	600,00 €
04	Raccordo mediamente accessibile	a corpo	300,00 €

Per le fermate sono stati invece considerati, per quanto riguarda l'individuazione dei costi parametrici, il risultato dei sopralluoghi effettuati. Alle fermate che a seguito di sopralluogo hanno avuto il risultato "Non accessibile" è stato attribuito un costo parametrico per l'adeguamento di 1.500,00 € mentre a quelle il cui risultato è "Mediamente accessibile" è stato attribuito un costo parametrico di 1.000,00 €.

Tabella 4-3 Prezzi unitari interventi Fermate

Codice	Interventi da realizzare	Unità di misura	Prezzo unitario
01	Non accessibile	a corpo	1.500,00 €
02	Mediamente accessibile	a corpo	1.000,00 €

4.3 Edifici pubblici – Schede di progetto

Per ogni edificio analizzato è stata realizzata e redatta una scheda di progetto sulla base di quella riportata nell'Allegato VII dell'Allegato A alla DGR n. 841 del 31 marzo 2009; tutte le schede di progetto sono state riportate all'interno dell'Elaborato 5.

Ogni Scheda di progetto è suddivisa in cinque sezioni distinte tra loro. Nella prima sezione vengono riportati i dati utili all'identificazione dell'edificio: la descrizione dell'edificio, l'indirizzo, il codice identificativo riportato in planimetria e nelle Tavole di individuazione generale, la data di compilazione della scheda di progetto e il nome dell'edificio oggetto di analisi.

Nella seconda sezione viene riportato un estratto della planimetria per comprendere l'intera zona trattata nella scheda stessa ed individuare l'edificio di cui si tratta nel contesto d'insieme.

Nella terza sezione si riportano piante e/o schemi di dettaglio dei singoli interventi con apposita simbologia (così come riportato nell'Allegato XII alla DGR n. 841) debitamente modificata ed implementata per individuare tutti gli interventi precedentemente descritti.

Nella quarta sezione viene inserita una documentazione fotografica dei luoghi oggetto di intervento mentre nella quinta ed ultima sezione viene inserita la tabella riassuntiva degli interventi compresi ed individuati nella scheda con l'attribuzione dei relativi costi per la realizzazione e la stima totale dei costi di intervento per quel singolo edificio.

Tabella 4-4 Costi complessivi degli edifici

EDIFICI		STIMA DEL COSTO DEI LAVORI	STIMA DEL COSTO TOTALE DELL'INTERVENTO
EDF.01	Sede Municipale	20.550,00 €	27.400,00 €
EDF.02	Centro Polivalente e Biblioteca	10.150,00 €	13.533,33 €
EDF.03	Ambulatorio e Sede Civica	4.500,00 €	6.000,00 €
ISP.01	Palestra	13.280,00 €	17.706,67 €
ISP.01	Impianto Sportivo e Spogliatoi	36.708,00 €	48.944,00 €
SCP.01	Scuola Elementare	14.700,00 €	19.600,00 €
TOTALE COMPLESSIVO (EURO)		99.888,00 €	133.184,00 €

4.4 Spazi urbani – Schede di progetto

Allo stesso modo degli edifici, anche per ogni spazio urbano analizzato è stata realizzata e redatta una scheda di progetto sulla base di quella riportata nell'Allegato VII dell'Allegato A alla Dgr n. 841 del 31 marzo 2009; anche tali schede di progetto sono state riportate all'interno dell'Elaborato 5.

La scheda di progetto dello spazio urbano è uguale a quella redatta per gli edifici ed è suddivisa in cinque sezioni distinte tra loro.

Nella prima sezione vengono riportati i dati utili all'identificazione dell'edificio: la descrizione dell'edificio, l'indirizzo, il codice identificativo riportato in planimetria e nelle Tavole di individuazione generale, la data di compilazione della scheda di progetto e il nome dell'edificio oggetto di analisi.

Nella seconda sezione viene riportato un estratto della planimetria in scala 1:5.000 per comprendere l'intera zona trattata nella scheda stessa ed individuare l'edificio di cui si tratta all'interno del contesto d'insieme; nella terza sezione si riportano piante e/o schemi di dettaglio dei singoli interventi con apposita simbologia (così come riportato nell'Allegato XII alla Dgr n. 841) debitamente modificata ed implementata per individuare tutti gli interventi precedentemente descritti.

Nella quarta sezione viene realizzata una documentazione fotografica dei luoghi oggetto di intervento mentre nella quinta ed ultima sezione viene inserita la tabella riassuntiva degli interventi compresi nella scheda con l'attribuzione dei relativi costi per la realizzazione e la stima totale dei costi di intervento per quel singolo edificio.

Tabella 4-5 Costi complessivi degli spazi urbani

SPAZI URBANI		STIMA DEL COSTO DEI LAVORI	STIMA DEL COSTO TOTALE DELL'INTERVENTO
CIM.01	Cimitero	32.680,00 €	43.573,33 €
PRK.01	Area Parco Via Marega	14.195,00 €	18.926,67 €
PRK.02	Area Parco Via Gurion	10.905,00 €	14.540,00 €
PRK.03	Area Parco Via della Repubblica	18.045,00 €	24.060,00 €
PAR.01	Piazza Martiri della Libertà	6.000,00 €	8.000,00 €
PAR.02	Piazzale Pincaro	4.200,00 €	5.600,00 €
PAR.03	Area Parcheggio via Gurion	8.800,00 €	11.733,33 €
PZZ.01	Piazza Martiri della Libertà	5.400,00 €	7.200,00 €
TOTALE COMPLESSIVO (EURO)		100.225,00 €	133.633,33 €

Come è possibile desumere dalle schede di progetto, per l'attuazione degli interventi è stato necessario preventivare, per ciascun edificio e spazio urbano, la somma necessaria per realizzare gli interventi di eliminazione delle barriere architettoniche, determinata in riferimento ai prezzi unitari relativi ai singoli interventi di adeguamento ritenuti necessari, in fase di rilevazione, per l'eliminazione di ciascuna barriera architettonica o sensoriale.

Per quanto possibile, i prezzi relativi alle singole voci di intervento, sono state dedotte dai prezzari regionali.

In mancanza di riferimenti specifici, si è proceduto ad un'analisi dei costi per singola voce, al fine di basare su valutazioni oggettive il prezzo calcolato per singola lavorazione.

Si riportano di seguito i grafici riassuntivi dei costi sopra riportati

Tabella 4-6 Costi degli spazi urbani

	Parcheggi	Servizi igienici	Percorsi	Dislivelli	Varie	Stima dell'intervento	Costo Totale dell'intervento
CIM.01	-	1800 €	23480 €	1200 €	6200 €	32680 €	43.573,33 €
PRK.01	800 €	-	1000 €	-	4200 €	6000 €	8.000,00 €
PRK.02	-	-	-	-	4200 €	4200 €	5.600,00 €
PRK.03	100 €	-	-	2400 €	6300 €	8800 €	11.733,33 €
PAR.01	-	-	3250 €	1000 €	9945 €	14195 €	18.926,67 €
PAR.02	-	-	1060 €	2000 €	7845 €	10905 €	14.540,00 €
PAR.03	900 €	-	7200 €	-	9945 €	18045 €	24.060,00 €
PZZ.01	-	-	1000 €	200 €	4200 €	5400 €	7.200,00 €
						100225 €	133.633,33 €

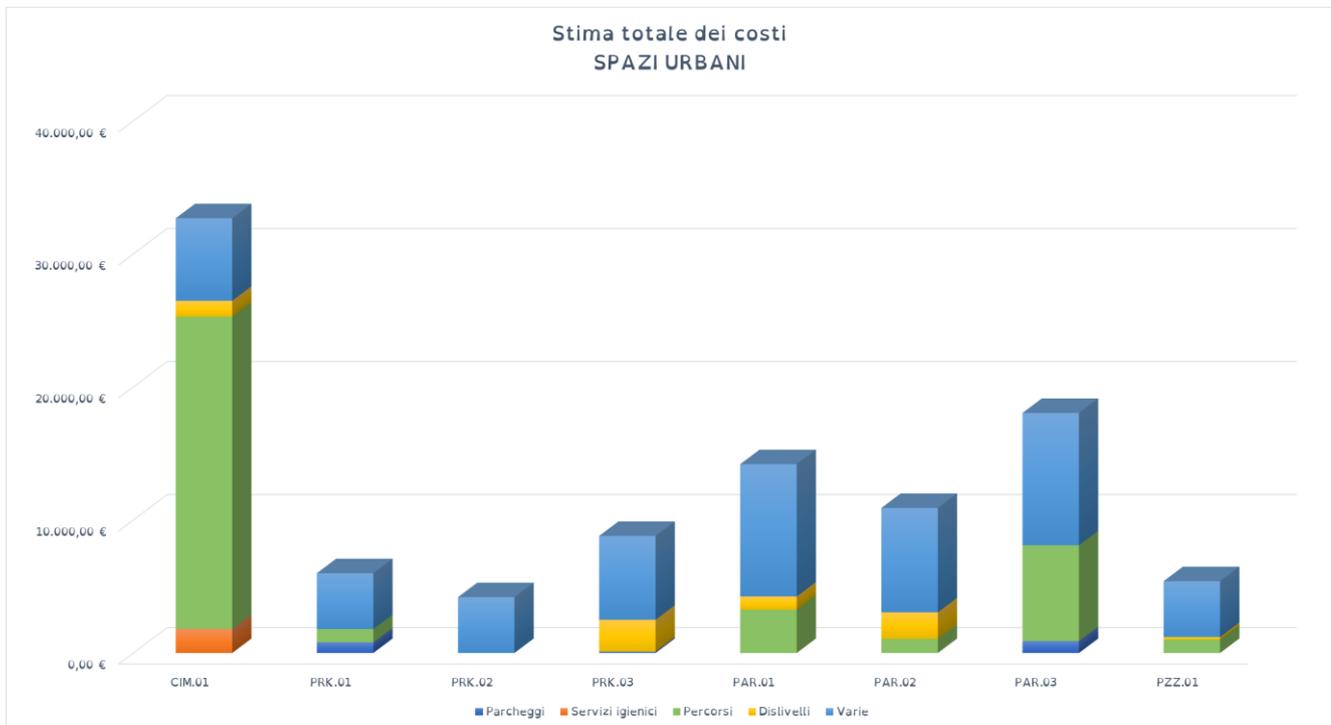


Tabella 4-7 Costi degli edifici

	Parcheggi	Accesso	Servizi igienici	Collegamenti verticali	Percorsi	Dislivelli	Varie	Stima dell'intervento	Costo Totale dell'intervento
EDF.01	-	-	1800 €	1200 €	4300 €	-	13250 €	20550 €	27.400,00 €
EDF.02	-	-	1800 €	-	-	800 €	7550 €	10150 €	13.533,33 €
EDF.03	-	-	1800 €	-	-	400 €	2300 €	4500 €	6.000,00 €
ISP.01	-	-	4080 €	-	-	600 €	8600 €	13280 €	17.706,67 €
ISP.02	900 €	-	11760 €	-	13748 €	600 €	9700 €	36708 €	48.944,00 €
SCP.01	-	-	3600 €	1200 €	1950 €	400 €	7550 €	14700 €	19.600,00 €
								99888 €	133.184,00 €

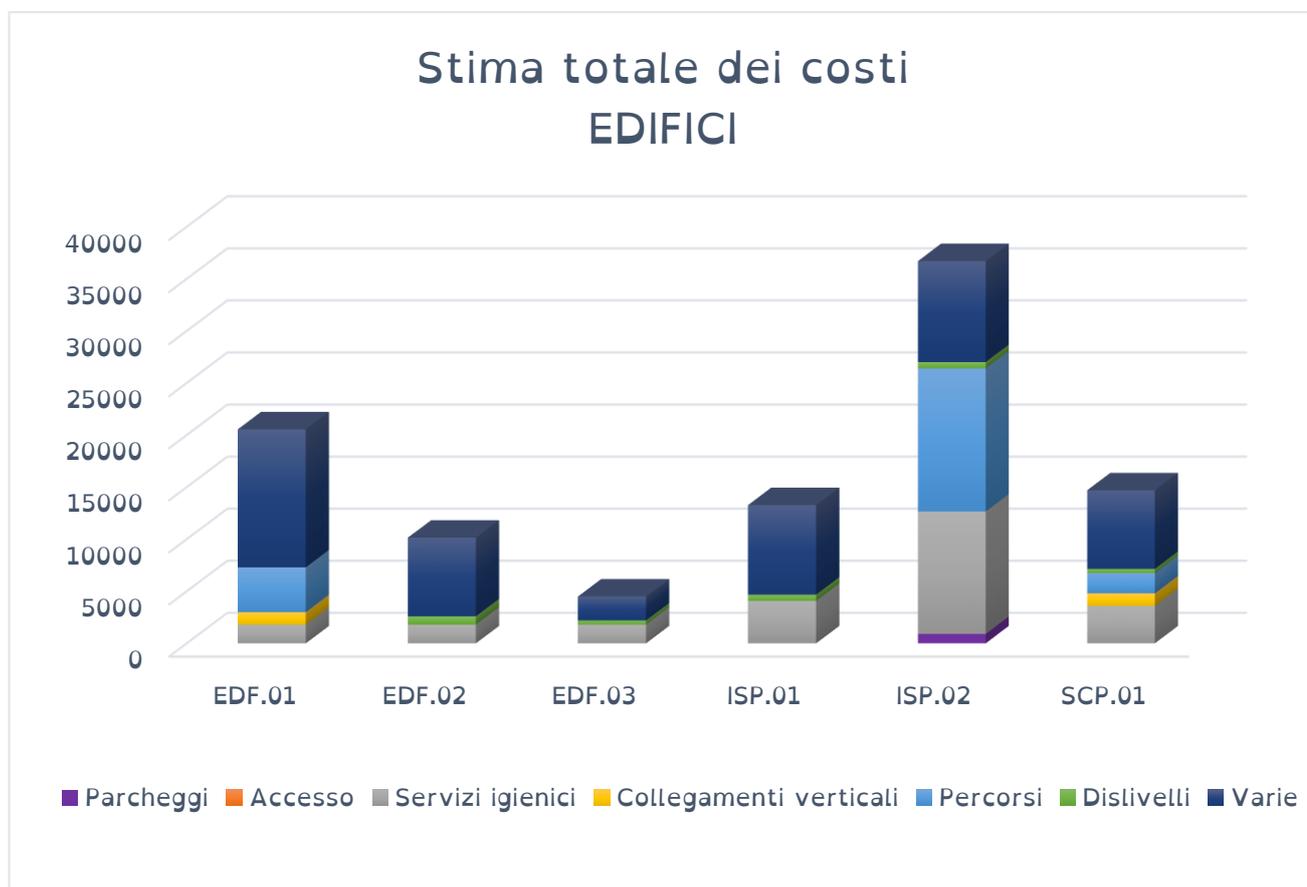
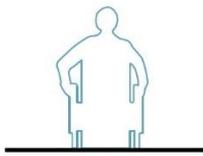
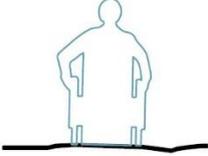


Tabella 4-8 Costi suddivisi per tipologia di disabilità

N° Edificio	Motorio	Sensoriale	Cognitivo	Motorio/sensoriale	Motorio/cognitivo	Sensoriale/cognitivo	Motorio/sensoriale/cognitivo	TOT.
EDF.01	1.800,00 €	8.450,00 €	0,00 €	3.700,00 €	0,00 €	3.600,00 €	3.000,00 €	20.550,00 €
EDF.02	3.300,00 €	2.450,00 €	0,00 €	800,00 €	0,00 €	3.600,00 €	0,00 €	10.150,00 €
EDF.03	1.800,00 €	0,00 €	0,00 €	400,00 €	0,00 €	2.300,00 €	0,00 €	4.500,00 €
ISP.01	4.080,00 €	6.300,00 €	0,00 €	600,00 €	0,00 €	2.300,00 €	0,00 €	13.280,00 €
ISP.01	12.810,00 €	9.400,00 €	0,00 €	13.348,00 €	0,00 €	1.150,00 €	0,00 €	36.708,00 €
SCP.01	5.100,00 €	4.400,00 €	0,00 €	1.600,00 €	2.450,00 €	1.150,00 €	0,00 €	14.700,00 €
CIM.01	1.800,00 €	6.700,00 €	0,00 €	22.180,00 €	0,00 €	2.000,00 €	0,00 €	32.680,00 €
PRK.01	0,00 €	5.700,00 €	0,00 €	2.750,00 €	0,00 €	0,00 €	5.745,00 €	14.195,00 €
PRK.02	0,00 €	2.600,00 €	0,00 €	2.560,00 €	0,00 €	0,00 €	5.745,00 €	10.905,00 €
PRK.03	900,00 €	5.700,00 €	0,00 €	5.700,00 €	0,00 €	0,00 €	5.745,00 €	18.045,00 €
PAR.01	800,00 €	5.200,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	6.000,00 €
PAR.02	0,00 €	4.200,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	4.200,00 €
PAR.03	100,00 €	6.300,00 €	0,00 €	2.400,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	8.800,00 €
PZZ.01	0,00 €	5.200,00 €	0,00 €	200,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	5.400,00 €
TOTALE								200.113,00 €

Schema tipo di percorsi e fermate

In generale è possibile affermare che i percorsi e gli attraversamenti pedonali risultano accessibili nel momento in cui presentano fondo piano e compatto tale per cui la sua percorribilità risulta ottimale per persone con disabilità, come riportato in tabella sotto.

TIPOLOGIA DEI PERCORSI				
				
Fondo piano e compatto	Fondo leggermente sconnesso ma compatto	Fondo molto sconnesso e compatto	Fangoso	Sabbioso
OTTIMALE	BUONO	PERICOLOSO	IMPOSSIBILE	IMPOSSIBILE

Per quanto riguarda gli attraversamenti pedonali, i collegamenti tra percorsi e manto stradale devono essere realizzati con rampe di pendenza meno elevata possibile e senza gradini di alcun genere. La pendenza della rampa deve essere la minima possibile, compatibilmente con il dislivello complessivo da superare, in modo da facilitare il transito di persone disabili.

La pendenza massima risulta essere pari all'8% limitata ad una lunghezza massima di 10 m, pendenze superiori a 8% sono ammesse ma solo in caso di adeguamento e purché limitate a segmenti di lunghezza proporzionalmente ridotta (la pendenza può essere pari al 12% per una lunghezza di 3 m) separati da piani di sosta, pendenze superiori a 8% sono possibili con l'ausilio di accompagnatori. In generale comunque è opportuno cercare di abbassare al 5% la pendenza massima e minimizzare la pendenza dei singoli segmenti.

Nel raccordo rampa – strada non devono inoltre essere presenti gradini e/o scalini di altezza superiore ai 2 cm. Anche se di piccole dimensioni, gradini di altezza pari a 2 cm risultano di difficile attraversamento da persone con disabilità che non sono accompagnati.

In ultimo, la situazione ottimale da raggiungere per i percorsi pedonali, è quella in cui, per ognuno di essi, viene realizzato un percorso tattile per non vedenti secondo il sistema LOGES, acronimo di “Linea di Orientamento, Guida E Sicurezza”, costituito da superfici dotate di rilievi, appositamente studiati per essere percepiti sotto i piedi e di aree visivamente contrastate tra loro, a seconda del grado di attenzione richiesto, da installare sul piano di calpestio, per consentire ai non vedenti e agli ipovedenti l’orientamento e la riconoscibilità dei luoghi e delle fonti di pericolo (vedi attraversamenti). Di recente, questo sistema, è stato aggiornato con il sistema LOGES VET EVOLUTION (LVE) nel quale viene aggiunto un tag a radio al di sotto delle piastre. Il tag fornisce agli auricolari informazioni vocali sull’ambiente circostante oltre che impulsi al bastone elettronico.

Tabella 4-9 Costi complessivi dei percorsi

PERCORSI	TIPOLOGIA	QUANTITÀ	COSTO a misura mq	COSTO a corpo	STIMA DEL COSTO DEI LAVORI	STIMA DEL COSTO TOTALE DELL'INTERVENTO
P 01	Raccordo NON accessibile	1		600,00 €	600,00 €	800,00 €
P 01	Attraversamento mediamente accessibile	1		1.000,00 €	1.000,00 €	1.333,33 €
P 01	Attraversamento NON accessibile	2		2.000,00 €	4.000,00 €	5.333,33 €
P 01.a	Realizzazione marciapiede	96	200,00 €		19.200,00 €	25.600,00 €
P 01.b	Realizzazione marciapiede	48	200,00 €		9.600,00 €	12.800,00 €
P 01.c	Realizzazione marciapiede	14,4	200,00 €		2.880,00 €	3.840,00 €
P 01.d	Realizzazione marciapiede	12	200,00 €		2.400,00 €	3.200,00 €
P 01.e	Realizzazione marciapiede	48	200,00 €		9.600,00 €	12.800,00 €
P 02	Attraversamento NON accessibile	1		2.000,00 €	2.000,00 €	2.666,67 €
P 03	Attraversamento mediamente accessibile	1		1.000,00 €	1.000,00 €	1.333,33 €
P 03	Attraversamento NON accessibile	3		2.000,00 €	6.000,00 €	8.000,00 €
P 03.A	Sistemazione marciapiede	18	100,00 €		1.800,00 €	2.400,00 €
P 03.B	Sistemazione marciapiede	37,5	100,00 €		3.750,00 €	5.000,00 €
TOTALE COMPLESSIVO (EURO)					63.830,00 €	85.106,67 €

Per quanto riguarda le fermate, come già anticipato, queste devono avere una serie di caratteristiche di seguito descritte.

Le fermate dell'autobus devono avere una zona di attesa di larghezza pari ad almeno 2,00 m, raccordi (scivoli) di pendenza adeguata al collegamento del marciapiede con il piano viabile, in vari materiali purché ben levigati, panchina e pensilina per l'attesa e adeguato spazio per la sosta di persone su carrozzina.

Le fermate devono essere opportunamente segnalate mediante segnaletica verticale e orizzontale sul manto stradale. Nelle vicinanze delle fermate devono essere realizzate piste tattili a pavimento lungo i marciapiedi e i percorsi di avvicinamento in modo da indirizzare

i disabili visivi lungo le vie cittadine alle più vicine fermate. Inoltre, sarebbe opportuno aggiungere una mappa tattile in prossimità della salita all'autobus in modo che anche i non udenti possano accedere al servizio agevolmente.

Tabella 4-10 Costi complessivi delle fermate

FERMATE	TIPOLOGIA	QUANTITÀ	PREZZI UNITARI	STIMA DEL COSTO DEI LAVORI	STIMA DEL COSTO TOTALE DELL'INTERVENTO
F 01 - Via Varghetto	Fermata Mediamente Accessibile	1	1.000,00 €	1.000,00 €	1.333,33 €
TOTALE COMPLESSIVO (EURO)				1.000,00 €	1.333,33 €

4.5 Quadro generale degli interventi

L'elenco degli interventi necessari per ogni edificio e spazio urbano e la quantificazione della relativa spesa, nonché il costo complessivo per l'adeguamento di ciascuno di essi sono indicati nelle Schede di Progetto già analizzate e descritte.

Oltre a ciò, il riepilogo degli interventi previsti sugli edifici e sugli spazi urbani individuati è stato riportato nell'Elaborato 6 - Quadro Generale riferito a ciascun ambito di intervento, seguendo lo schema riportato negli Allegati VIII e IX dell'Allegato A alla DGR n. 841 del 2009.

Il Quadro Generale, suddiviso in quattro schede riguardanti rispettivamente l'ambito edilizio, l'ambito urbano, i percorsi e le fermate, riporta al suo interno, oltre al codice identificativo di ogni singolo edificio, spazio urbano, percorso e fermata analizzato una breve descrizione dello stesso e una serie di dati relativi all'area di intervento.

Nel Quadro Generale dell'ambito edilizio sono stati inseriti all'interno di tali campi le funzioni principali dell'edificio (Pubblica Amministrazione, Istruzione, Impianti sportivi, Giustizia/Forze dell'ordine, Sanità, Culto, Residenziale, Parcheggi e autorimesse, Verde, Pubblica utilità, Tempo libero), il titolo di godimento (Proprietà, Locazione, Comodato, Concessione, Comproprietà), eventuali vincoli paesaggistici o monumentali a cui è soggetto l'edificio, se per l'edificio sono già previsti lavori o se questi sono in fase di progetto, se l'Amministrazione ha scelto di inserire l'edificio nel piano di intervento e il livello di priorità che questo avrà all'interno del piano di intervento (Alta, Media, Bassa).

Allo stesso modo, nel Quadro Generale dell'ambito urbano sono stati inseriti la classificazione dello spazio oggetto di analisi (Zona carrabile, Zona pedonale, Piazza, Parco/Giardino pubblico o Cimitero), se sono già previsti interventi nella zona di interesse, il livello di concentrazione dei servizi pubblici o privati nelle vicinanze dello spazio urbano considerato (Alta, Media, Bassa), la conformità dello stesso (Accessibile, Da adeguare, Non

accessibile), se l'Amministrazione ha scelto di inserire lo spazio urbano nel piano di intervento e il livello di priorità che questo avrà all'interno del piano di intervento (Alta, Media, Bassa).

Per quanto riguarda le schede di percorsi e fermate, in questi sono stati inseriti gli interventi da effettuare ed è stato calcolato il totale dei costi in funzione dei prezzi unitari precedentemente individuati.

Tabella 4-11 Priorità degli interventi

EDIFICI E SPAZI URBANI		PRIORITÀ
EDF.01	Municipio	A
EDF.02	Biblioteca e Centro Polivalente	A
EDF.03	Ambulatorio e Sede Civica	A
ISP.01	Palestra	M
ISP.02	Impianto Sportivo	M
SCP.01	Scuola Elementare	A
CIM.01	Cimitero	M
PAR.01	Piazza martiri della Libertà	M
PAR.02	Piazzale Pincaro	M
PAR.03	Area parcheggio Via Gurion	B
PRK.01	Area Parco Via Marega	M
PRK.02	Area Parco Via Gurion	M
PRK.03	Area Parco Via della Repubblica	M
PZZ.01	Piazza martiri della Libertà	M

Per quanto riguarda percorsi e fermate i livelli di priorità di questi sono stati così attribuiti:

- Livello di priorità dei percorsi: MEDIO;
- Livello di priorità delle fermate: ALTO

Ad ogni modo, nelle prime due schede del Quadro Generale, ovvero quella di ambito edilizio e quella di ambito urbano, vengono riportati in sintesi tutti i costi, suddivisi per edificio/spazio urbano e per ambito di intervento, con lo scopo di riassumere in uno schema quanto già puntualmente riportato nelle Schede di Progetto e di rendere più agevole la lettura degli interventi proposti e il relativo costo per la loro realizzazione.

Le tipologie di intervento previste in ambito edilizio sono:

- Parcheggi;
- Accesso;
- Dislivelli;
- Servizi igienici;
- Collegamenti verticali;
- Percorsi;
- Varie

Le tipologie di intervento previste in ambito urbano invece sono le seguenti:

- Parcheggi;
- Servizi Igienici;
- Percorsi;
- Dislivelli;
- Varie

5 PROGRAMMA PLURIENNALE DI ATTUAZIONE (PPA)

Il Programma Pluriennale di Attuazione (PPA) – Elaborato 7, rientra nella terza ed ultima fase di redazione del Piano di Eliminazione delle Barriere Architettoniche, così come specificato nell'Art. 2.4.3 dell'Allegato A alla Dgr n. 841 del 31 marzo 2009.

La Terza Fase “programmazione degli interventi” prevede infatti la compilazione del Programma Pluriennale di Attuazione, suddiviso per ogni annualità, nelle quali sono stati riassunti gli interventi individuati nella precedente fase di “progettazione”.

Lo scopo principale del Programma Pluriennale di Attuazione è quello di riuscire a coordinare tra loro i diversi interventi previsti sul territorio in maniera tale che questi non vengano realizzati in maniera episodica e casuale. Costituisce inoltre un riferimento utile alla Pubblica Amministrazione per organizzare in maniera opportuna la programmazione economico – finanziaria dell'Ente.

All'interno del Programma Pluriennale di Attuazione, per ciascuna annualità, sono state evidenziate le tipologie edificio, spazio urbano, percorso e parcheggio o fermata, il conseguente ambito di intervento edilizio o urbano, una descrizione sintetica degli interventi, il costo specifico per ogni tipologia, il costo complessivo per ogni specifica annualità, nonché la tipologia delle risorse da utilizzare (Entrate avente destinazione vincolata per legge, Entrate acquisite mediante contrazione di mutuo, Entrate acquisite mediante apporti di capitale privato, Trasferimenti di immobili, Stanziamenti di bilancio o Altro).

In relazione agli interventi previsti nel Piano Pluriennale di Attuazione, l'indicazione degli ambiti di intervento (edifici, percorsi e parcheggi, spazi urbani e fermate) e delle risorse ad essi assegnate (quota complessiva annuale), anche su annualità diverse (copertura finanziaria dello stesso edificio/spazio urbano su più di un'annualità), troveranno

un'attuazione temporale derivante dall'analisi delle priorità indicate nel quadro generale degli interventi (che saranno oggetto di individuazione puntuale nella specifica annualità).

Il Piano Pluriennale di Attuazione è stato determinato sulla base dei criteri di priorità assegnati e riportati per ogni edificio e spazio urbano all'interno del Quadro Generale (Elaborato 6), in cui la determinazione del grado di priorità ha tenuto in considerazione principalmente la necessità che gli edifici e spazi urbani costituenti gli attrattori principali del territorio comunale, quali edifici pubblici ad elevata concentrazione di servizi, edifici pubblici che contengono servizi di interesse primario per il cittadino, principali zone pedonali, principali piazze, parchi pubblici, ecc., debbano garantire le condizioni di accessibilità e visitabilità. Tutti gli edifici, spazi urbani, parcheggi, percorsi e fermate a priorità alta sono interventi da eseguire entro i primi otto anni dall'approvazione del PEBA. Inoltre, tali attrattori principali devono essere collegati da almeno un percorso accessibile a sua volta raggiungibile dai mezzi di trasporto.

Nella determinazione delle tempistiche per la realizzazione delle opere di adeguamento sono state inoltre valutate le seguenti condizioni:

- Le strutture esistenti forniscono più servizi in maniera integrata;
- Le strutture esistenti forniscono servizi di particolare utilità a persone anziane e/o persone con disabilità;
- Sono previsti lavori e interventi su alcuni edifici;
- Sono previsti trasferimenti in altra sede a breve termine.

6 ALLEGATI

Schemi grafici di riferimento:

- Fermata bus tipo accessibile
- Attraversamento pedonale quota stradale
- Attraversamento pedonale con marciapiede quota stradale
- Attraversamento con semaforo acustico
- Parcheggio disabili tipo A
- Parcheggio disabili tipo B
- Scala interna tipo
- Totem informativo tipo con strisce cromatiche
- Parco giochi inclusivo tipo

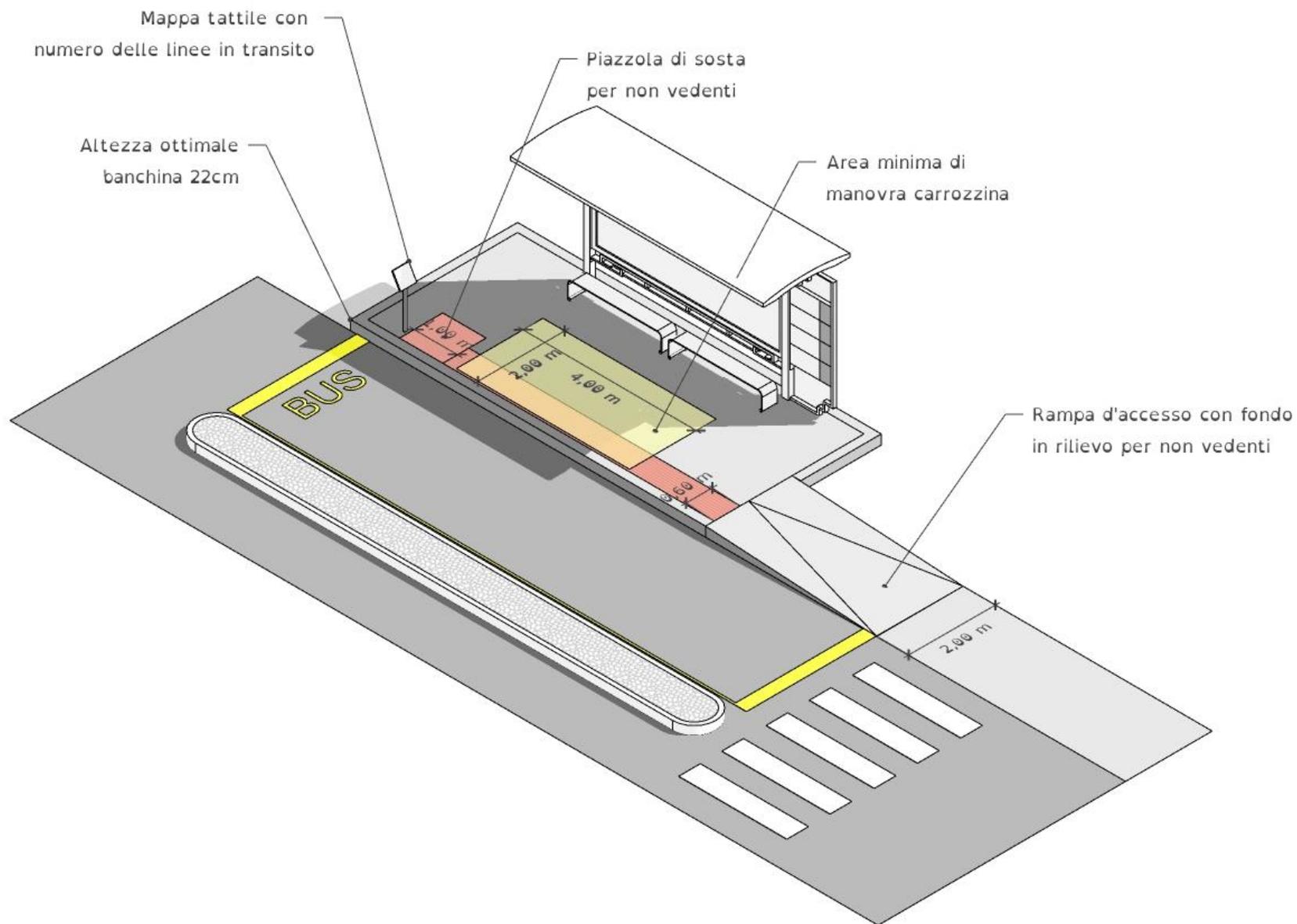


Figura 6-1 Fermata bus tipo accessibile

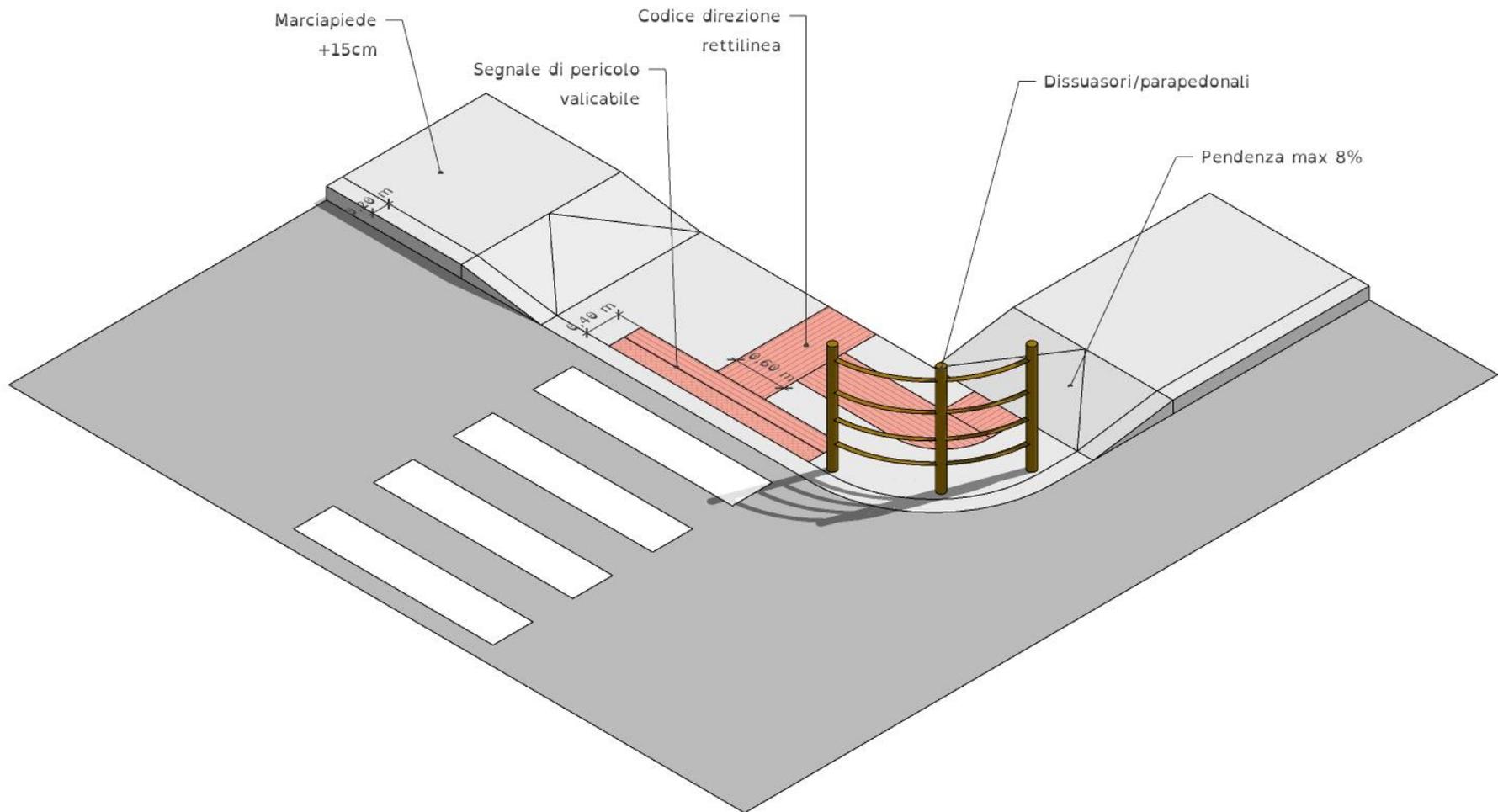


Figura 6-2 Attraversamento pedonale

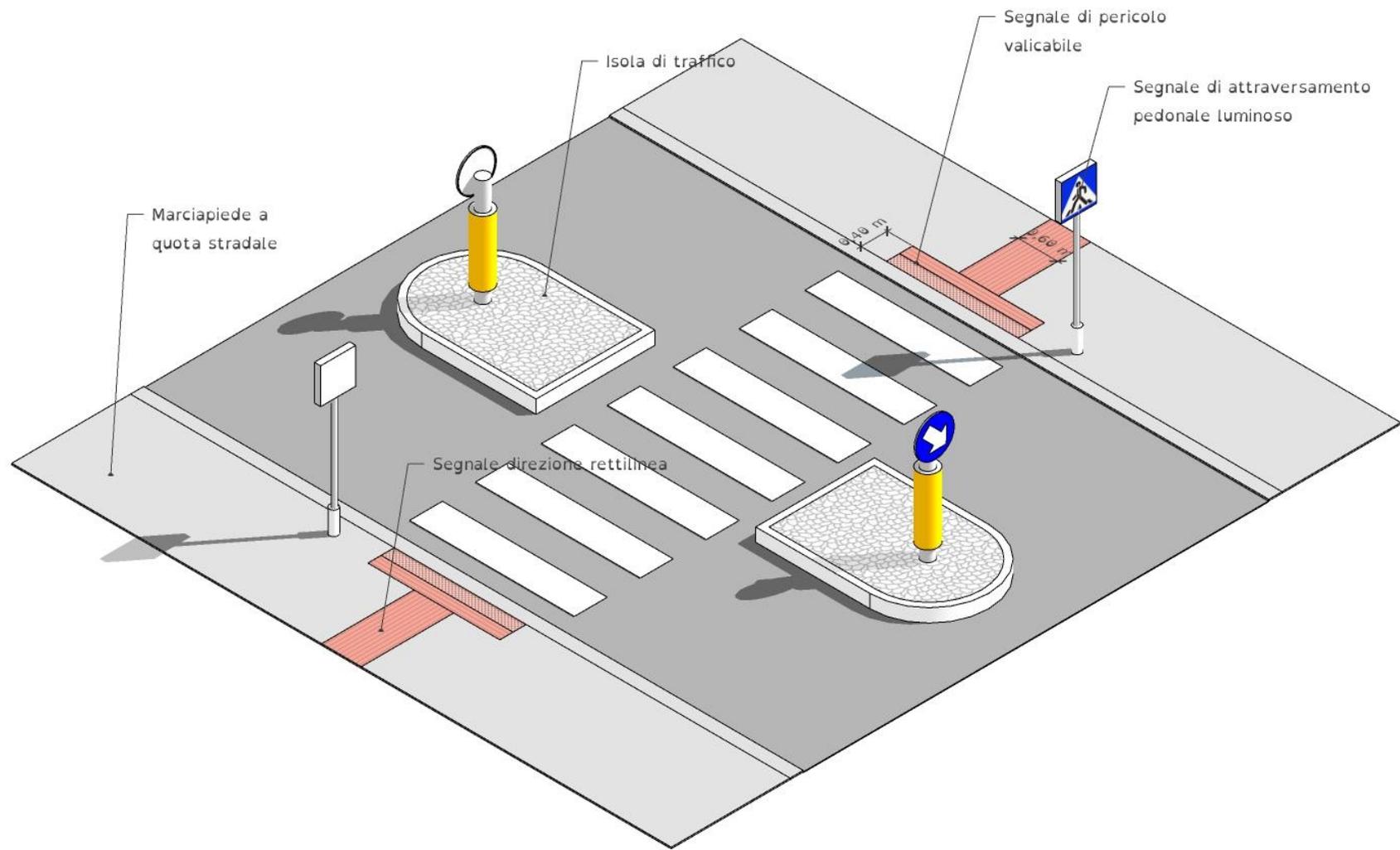


Figura 6-3 Attraversamento pedonale con marciapiede quota stradale

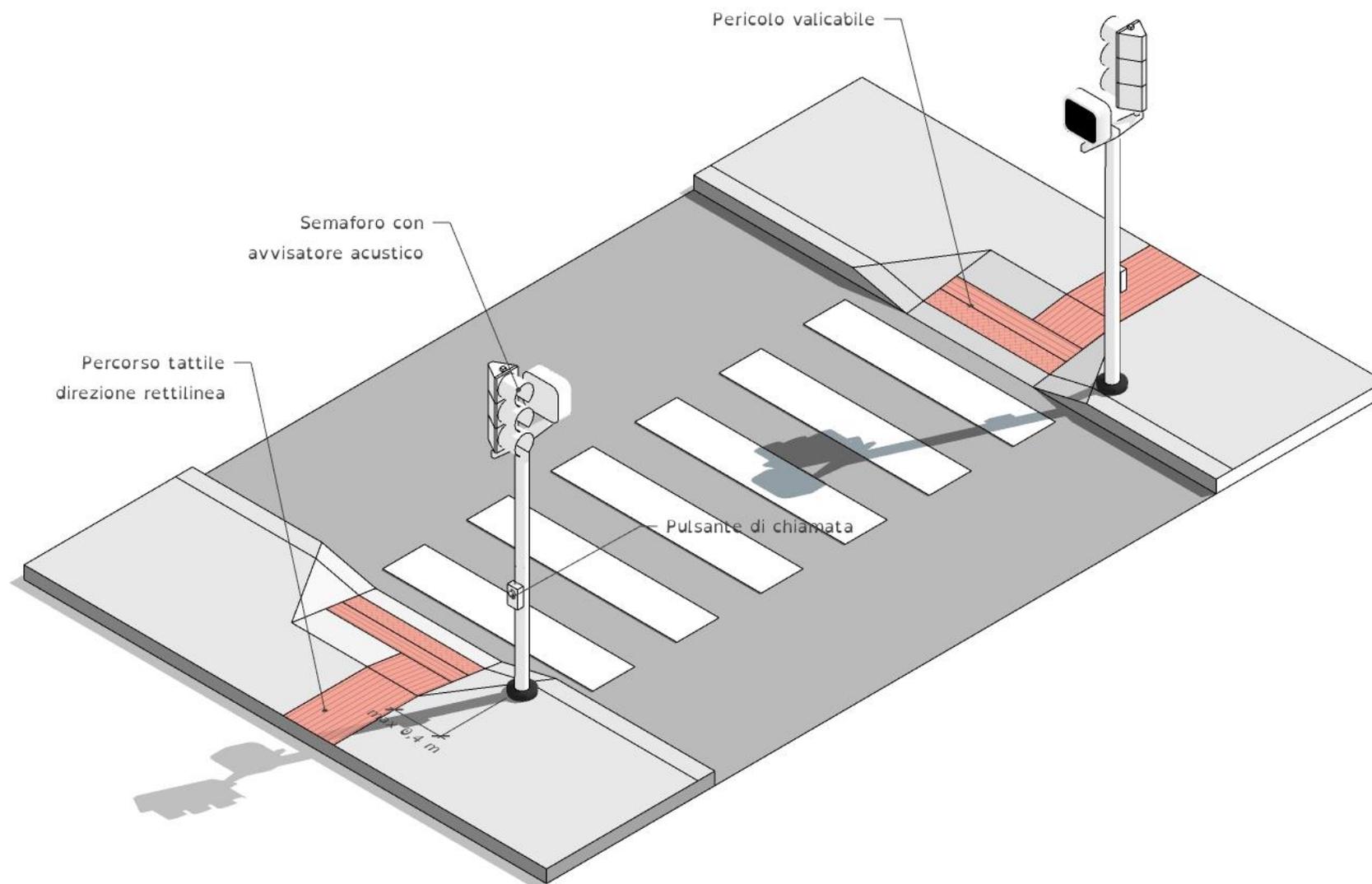


Figura 6-4 Attraversamento con semaforo acustico

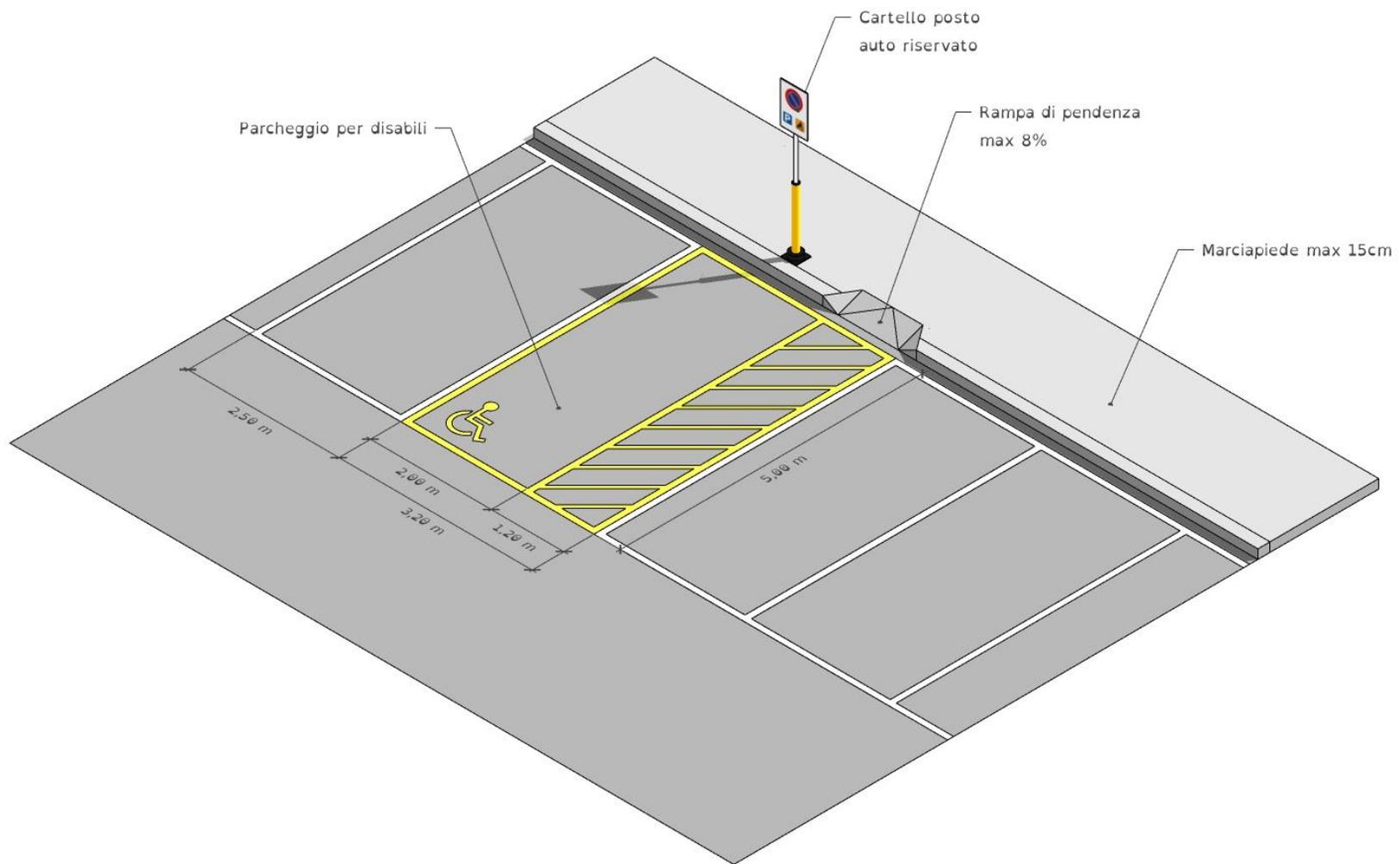


Figura 6-5 Parcheggio disabile tipo A

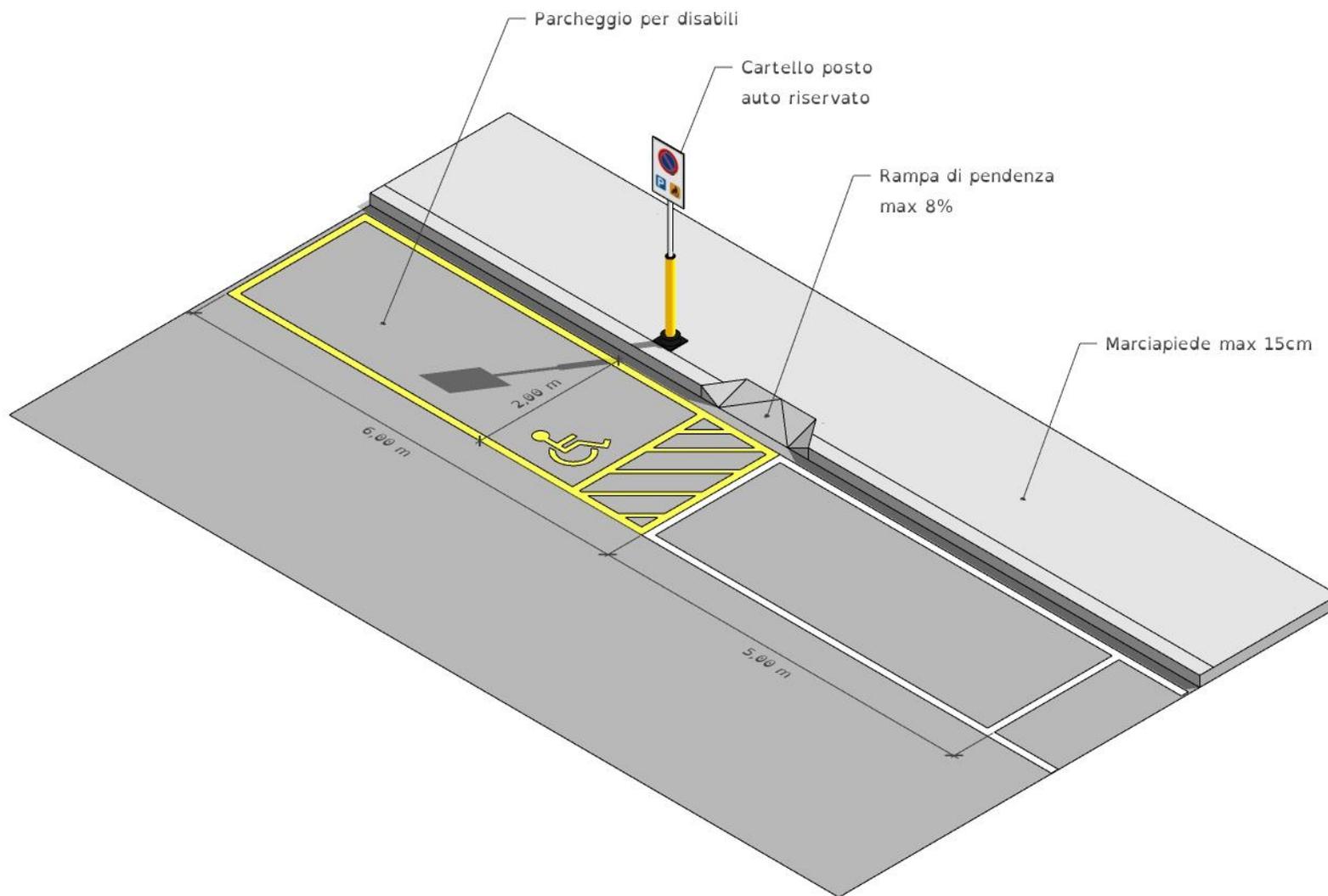


Figura 6-6 Parcheggio disabile tipo B

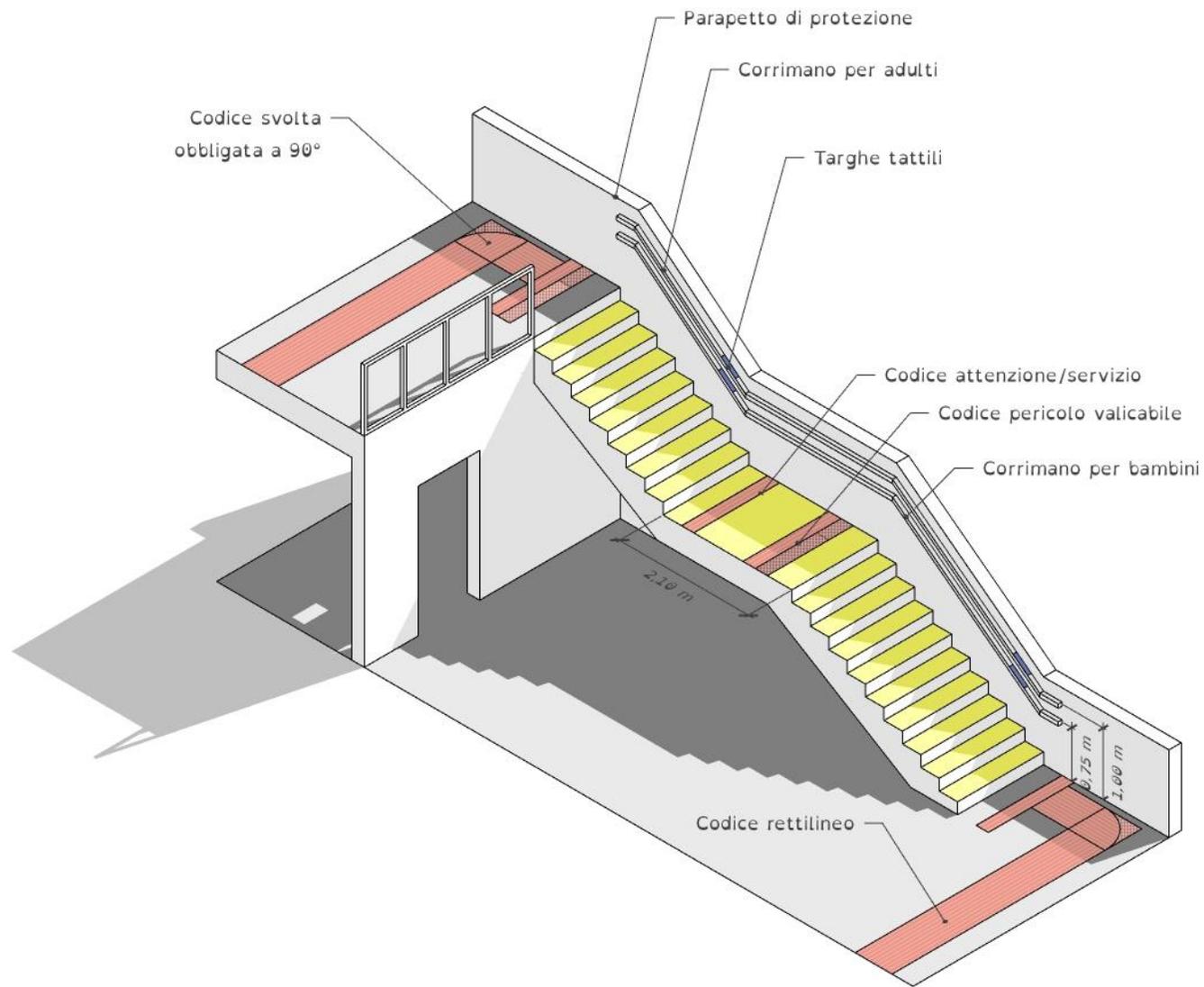


Figura 6-7 Scala interna tipo

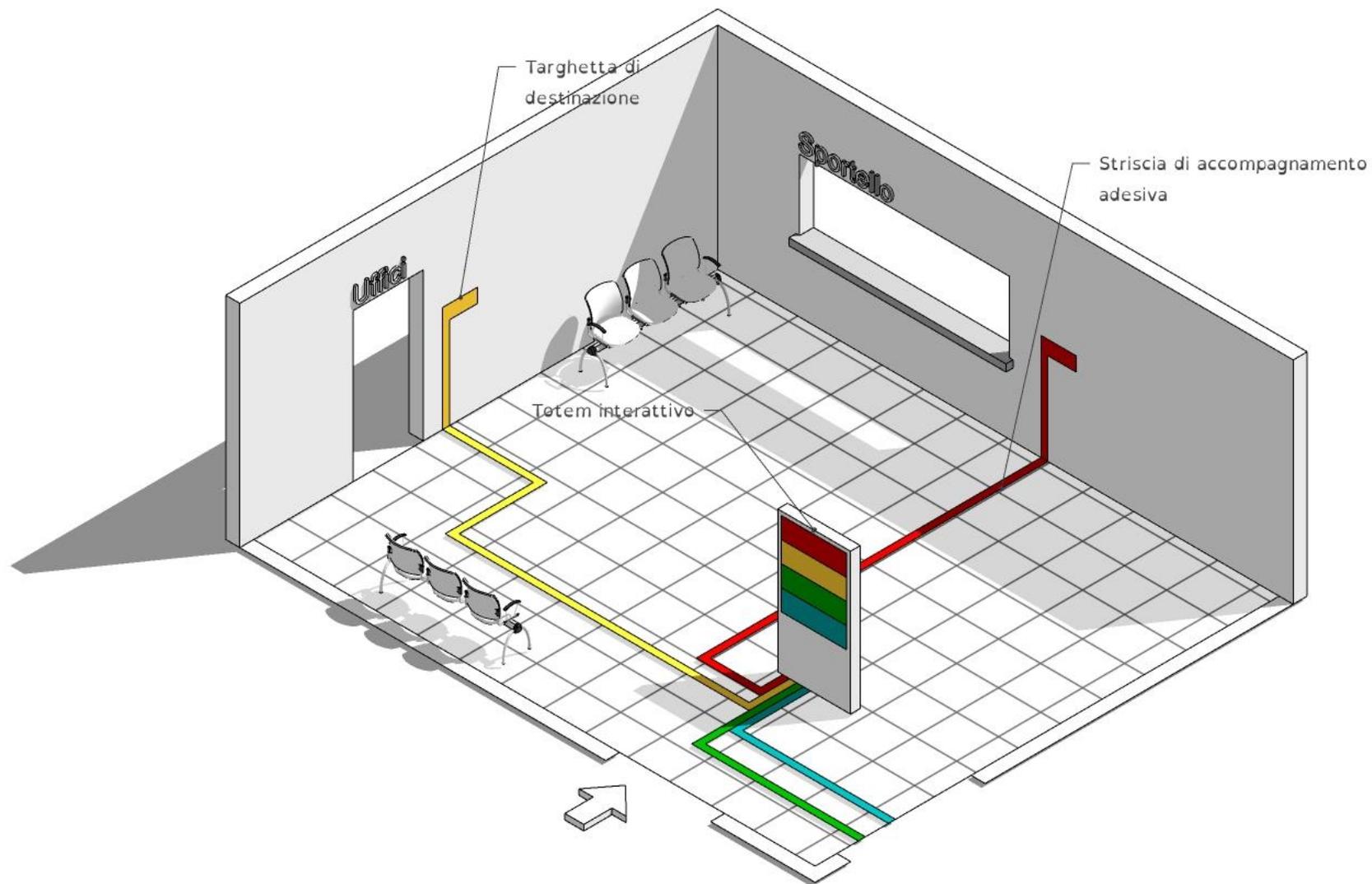


Figura 6-8 Totem informativo tipo con strisce cromatiche

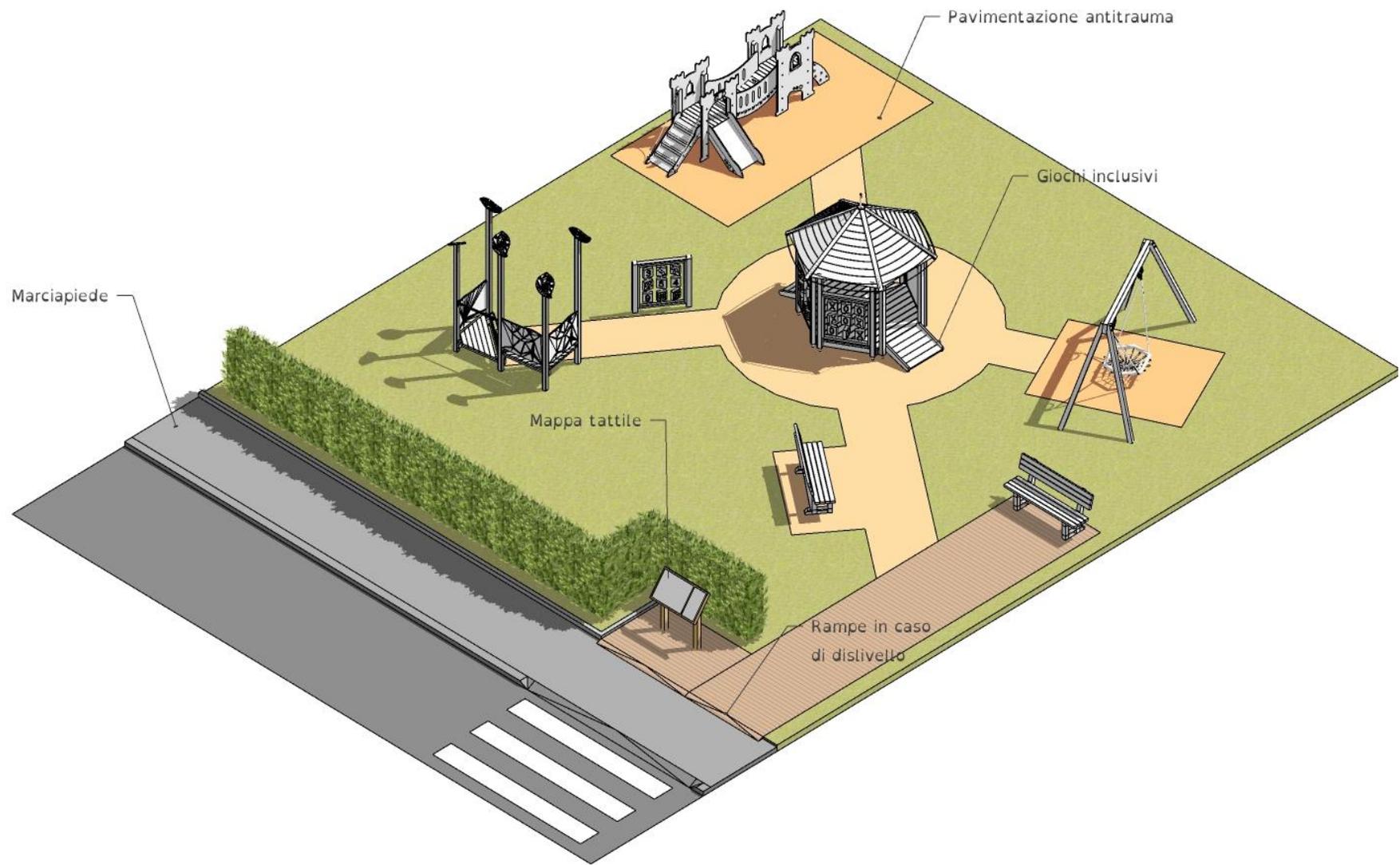


Figura 6-9 Parco giochi inclusivo tipo