



BARBARANO MOSSANO

Piano di Eliminazione Barriere Architettoniche
PEBA 2020

P.E.B.A.

Piano per l'Eliminazione delle Barriere Architettoniche



RELAZIONE

Settembre 2021

Tecnico incaricato

Responsabile tecnico per il
Comune di Barbarano Mossano



Arch. Giovanni Pietro Dalla Costa

Geom. Sergio Barbieri



INDICE

Premessa

PARTE 1 – INQUADRAMENTO NORMATIVO E DEFINIZIONI

1. Riferimenti normativi
2. Sinossi dei contenuti normativi
3. Destinatari del P.E.B.A.
4. Definizioni di disabilità dell'OMS e progettazione universale
5. Il concetto di barriera architettonica

PARTE 2 – DESCRIZIONE DEL TERRITORIO E MODALITÀ OPERATIVE

1. Contesto geografico: popolazione e famiglie
2. Correlazioni e compatibilità P.E.B.A. con strumenti di piano e programmi urbani
3. Obiettivi
4. Strategie d'intervento
5. Raccolta dati
6. Partecipazione

PARTE 3 – FORMAZIONE DEL P.E.B.A.

1. Schede degli edifici
2. Schede degli spazi urbani
3. Quantificazione degli interventi



PREMESSA

Coerentemente con le politiche e le azioni promosse dall'Organizzazione Mondiale della Sanità (OMS) attraverso la Classificazione Internazionale del Funzionamento, della Disabilità e della Salute (I.C.F.) del 2001, con la Convenzione delle Nazioni Unite sui Diritti delle Persone con Disabilità del 13 Dicembre 2006, ratificata dall'Italia con Legge n. 18 del 3 Marzo 2009, con I Sette Principi dell'Universal Design, con le normative nazionali e le normative della Regione Veneto in materia di accessibilità, nel caso specifico il D.G.R.V. n. 841 del 31 Marzo 2009 "Disposizioni per la redazione e la revisione dei Piani di Eliminazione delle Barriere Architettoniche (P.E.B.A.)", si rende sempre più necessario porre l'attenzione sulle persone e sulle loro funzionalità in relazione all'ambiente fisico in cui queste si trovano. Il notevole aumento della sensibilizzazione della popolazione, inoltre, induce a riflessioni concrete sull'approccio metodologico da parte di istituzioni, imprese e del mondo economico al fine di dare risposte efficienti al sempre più urgente problema dell'invecchiamento della società.

La qualità di vita dei cittadini nel contesto urbano si misura, infatti, attraverso diverse tipologie di indicatori, uno dei quali è la mobilità pedonale. Le Amministrazioni Pubbliche hanno il compito, dunque, di garantire la piena fruibilità in autonomia, comfort e sicurezza da parte di tutti dei percorsi urbani, degli edifici e dei servizi annessi.

Le barriere architettoniche, definitive dalla normativa vigente come tutti quegli elementi che limitano e/o impediscono la percezione, la riconoscibilità, l'orientamento, la comunicazione, l'utilizzo di oggetti e l'accessibilità dell'ambiente in modo sicuro ed autonomo da parte dell'utenza, qualunque sia la condizione fisica o mentale della stessa, sono ancora oggi presenti nelle nostre città.

Il Piano di Eliminazione delle Barriere Architettoniche, introdotto per la prima volta in Italia con la legge finanziaria n. 41/1986, successivamente richiamato e disposto dalla Legge quadro n.104/1992, è lo strumento che gli Enti Pubblici hanno a disposizione per monitorare, progettare e pianificare gli interventi finalizzati all'abbattimento delle barriere architettoniche e, dunque, al raggiungimento della fruibilità, in condizioni di comfort e sicurezza, dei percorsi urbani, degli edifici e degli spazi pubblici per tutti i cittadini.

I soggetti competenti all'approvazione dei Piani di Eliminazione delle Barriere Architettoniche (P.E.B.A.), sono le Amministrazioni Pubbliche in possesso o con la disponibilità di edifici pubblici esistenti non ancora adeguati alle prescrizioni di cui al D.P.R. 503/96 e successive modifiche ed integrazioni, nonché degli spazi esterni urbani da rendere accessibili ai sensi dell'art. 24, comma 9, della L. 05/02/1992, n.104. " (D.G.R.V. 841/2009, art. 2.1).



Gli obiettivi del Piano di Eliminazione delle Barriere Architettoniche sono quelli di garantire l'accessibilità e la visitabilità di edifici pubblici e di spazi urbani, e di garantire, quindi, il raggiungimento del maggior grado di mobilità, in autonomia sicurezza e comfort, di persone con esigenze specifiche nell'ambiente costruito.

Alcuni indicatori più sensibili nella valutazione della qualità della vita dei cittadini sono quelli relativi alla mobilità nei contesti urbani e l'accessibilità agli edifici pubblici, ovvero attraverso la percezione del livello di fruibilità in condizioni di autonomia e sicurezza della città, delle sue strutture edilizie e dei percorsi esterni.

La piena fruibilità purtroppo molto spesso non è garantita a causa della presenza di elementi che ostacolano percorsi o che non raccordano adeguatamente, sia in orizzontale che in verticale, accessi e superfici ad uso pubblico, ovvero quelle che comunemente vengono definite barriere architettoniche, che non riguardano solo i soggetti con impedite capacità motorie, ma anche quei casi di carattere temporaneo che non consentono una mobilità libera da accessori. Ogni anno gli Enti Pubblici finanziano opere di per le manutenzioni stradali, per i lavori di sistemazione dell'arredo urbano, per le ristrutturazioni di edifici pubblici, con adeguamento delle strutture alle normative vigenti in materia di sicurezza, prevenzione incendi oltre che per la manutenzione ordinaria, ma sporadicamente tali interventi sono finalizzati anche all'abbattimento delle barriere architettoniche.

Lo strumento previsto dalla Legge Italiana che consente una definizione e una programmazione di questi interventi è il Piano di Eliminazione delle Barriere Architettoniche (P.E.B.A.) di cui all'art. 2.4 dell'allegato A alla DGRV n. 841/2009 che prevede la formazione del P.E.B.A. in tre fasi:

- Prima fase analisi dello stato di fatto;
- Seconda fase progettazione degli interventi;
- Terza fase programmazione degli interventi.



PARTE 1 – INQUADRAMENTO NORMATIVO E DEFINIZIONI

Il P.E.B.A. è uno strumento per la programmazione e la gestione dei lavori pubblici ed è finalizzato al miglioramento della qualità urbana e della qualità di vita. Il piano va aggiornato in concertazione con i settori della pianificazione urbana e della mobilità, per le implicazioni riguardanti la mobilità pedonale, e con l'assessorato alle politiche sociali e gli attori della sanità per il necessario coinvolgimento di specifici portatori d'interesse e delle sinergie da sviluppare con altri piani, servizi e progetti d'integrazione sociale, economica, culturale e territoriale.

Il P.E.B.A. degli spazi pubblici, ovvero "Pediplan" è un piano della mobilità pedonale accessibile. Si prefigura sia come una cornice per qualificare e valorizzare i percorsi pedonali sia come uno strumento per rafforzare la rete dei percorsi accessibili all'utenza più vulnerabile. Il Pediplan permette così di aumentare l'autonomia degli spostamenti a piedi nei tragitti urbani e garantire la sicurezza delle strade, la qualità degli spazi pubblici, della vita quotidiana e del benessere collettivo.

RIFERIMENTI NORMATIVI

Il Piano di eliminazione delle barriere architettoniche (P.E.B.A.) fa riferimento alle seguenti norme:

Legge n. 118 /1971, art. 27

"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 accessibili agli invalidi non deambulanti; in nessun luogo pubblico o aperto al pubblico può essere vietato l'accesso ai minorati".

Legge n. 41 /1986, art. 32 comma 21

"Per gli edifici pubblici già esistenti non ancora adeguati alle prescrizioni del DPR 27 aprile 1978, n. 384 (ora DPR 24 luglio 1996, n. 503), dovranno essere adottati da parte delle Amministrazioni competenti piani di eliminazione delle barriere architettoniche entro un anno dalla entrata in vigore della presente legge".



Legge Quadro n. 13/89

Stabilisce i termini e i modi in cui deve essere garantita l'accessibilità ai vari ambienti, con particolare attenzione ai luoghi pubblici. Il D.M. 236/89 (decreto attuativo) descrive all'art. 3 i criteri generali di progettazione e indica tre diversi livelli di attenzione: accessibilità, visibilità e adattabilità.

Legge 104/1992, Art. 24, comma 9

"I piani di cui alla L.41/86, sono modificati con integrazioni relative all'accessibilità degli spazi urbani, con riferimento alla realizzazione di percorsi accessibili, all'installazione di semafori acustici per non vedenti, alla rimozione della segnaletica che ostacola la circolazione delle persone disabili." (Art. 24, c. 9) ... facendo quindi obbligo ai Comuni, di integrare il Piano di Eliminazione delle Barriere Architettoniche (P.E.B.A.) con il Piano di Accessibilità Urbana (P.A.U.), cioè con lo studio degli spazi urbani finalizzati alla realizzazione di percorsi pedonali (e non solo) sicuri ed accessibili a tutti e in particolare ai diversamente abili."

Legge 503/1996, Artt. 3 e 4

"Art. 3 -Nell'elaborazione degli strumenti urbanistici le aree destinate a servizi pubblici sono scelte preferendo quelle che assicurano la progettazione degli edifici e spazi privi di barriere architettoniche" Il successivo articolo 4 definisce quindi i criteri generali di interventi relativi agli spazi pubblici ed alle opere di urbanizzazione a prevalente fruizione pedonale (percorsi pedonali, aree verdi, piazze parcheggi, ecc...) segnalando la necessità di realizzare itinerari accessibili alle persone con ridotte capacità motorie e sensoriali.

DPR 380/2001 Art. 82, commi 8 e 9

Sono riprese le prescrizioni di cui ai sopra citati commi 9 e 11 dell'rt. 24 della Legge 104/1992.

Legge regionale Veneto 12 luglio 2007 n.16 art. 8 comma 1

Delega alla Giunta Regionale il compito di dettare disposizioni per la redazione e revisione del P.E.B.A. Al successivo comma 2 autorizza la Giunta regionale a concedere contributi ai Comuni per la redazione e revisione dei P.E.B.A. nella misura massima del 50% della spesa sostenuta. Il successivo art. 9 comma 1 dispone che: "Per l'attuazione dei piani di cui all'articolo 8, i Comuni riservano alla realizzazione di interventi per l'eliminazione delle barriere architettoniche almeno il 10% dei proventi annuali derivanti dal contributo di costruzione di cui al DPR n. 380/2001 e successive modificazioni e dalle sanzioni in materia edilizia, paesaggistica ed urbanistica. La percentuale è ridotta al 5% nel caso di Comuni con popolazione inferiore ai 3500 abitanti. Il



BARBARANO MOSSANO

Piano di Eliminazione Barriere Architettoniche

PEBA 2020

comma 2 dell'art. 9 prescrive che: *"I Comuni sono tenuti a trasmettere alla Giunta Regionale, entro il 31 marzo di ogni anno, la rendicontazione relativa agli adempimenti di cui al comma 1".*

Costituzione italiana Articolo 3

"Tutti i cittadini hanno pari dignità sociale e sono uguali davanti alla legge, senza distinzione di sesso, di razza, di lingua, di religione, di opinioni politiche, di condizioni personali e sociali. È compito della Repubblica rimuovere gli ostacoli di ordine economico e sociale, che, limitando di fatto la libertà e l'uguaglianza dei cittadini, impediscono il pieno sviluppo della persona umana e l'effettiva partecipazione di tutti i lavoratori all'organizzazione politica, economica e sociale del Paese. "

Convenzione ONU

Il 23 febbraio 2009, l'Italia ha ratificato la Convenzione ONU sui diritti dei disabili, trattato internazionale che vincola gli stati firmatari a adottare diritti e un nuovo approccio culturale per la disabilità.

LEGGE	TITOLO	NOTE o ART.
L. 30/03/1971, n.118	"Norme in favore dei mutilati ed invalidi civili"	
L. 28/02/1986, n.41	Legge Finanziaria anno 1986	Art.32, comma 21: per la prima volta è citato il PIANO DI ELIMINAZIONE DELLE BARRIERE ARCHITETTONICHE
L. 09/01/1989, n.13	"Disposizioni per il superamento e l'eliminazione delle barriere Architettoniche negli edifici privati"	
D.M. 14/06/1989, n.236	"Prescrizioni tecniche necessarie a garantire l'accessibilità, l'adattabilità e la visitabilità degli edifici privati e di edilizia residenziale pubblica, sovvenzionata ed agevolata"	Costituisce all'oggi il riferimento tecnico per la progettazione accessibile di edifici pubblici e privati
L. 05/02/1992, n.104	Legge quadro per l'assistenza, l'integrazione sociale e i diritti delle persone handicappate"	Ribadisce l'obbligo di redigere P.E.B.A. da parte dei Comuni, che devono anche procedere a studi relativi all'accessibilità di percorsi urbani



BARBARANO MOSSANO

Piano di Eliminazione Barriere Architettoniche

PEBA 2020

NAZIONALE	D.P.R. 24/07/1996, n.503	"Regolamento recante norme per l'eliminazione delle barriere architettoniche negli edifici, spazi e servizi pubblici"	Estende il riferimento tecnico costituito dal D.M.236/1989 al settore pubblico; evoluzione nella terminologia e definizioni
	D.P.R. 06/06/2001 n. 380	Sezioni I e II del Capo III "Eliminazione delle barriere architettoniche negli edifici privati" e "Eliminazione o superamento delle barriere architettoniche negli edifici pubblici e privati aperti al pubblico"	Raccoglie e organizza quando previsto dalla normativa precedente in materia di abbattimento barriere
REGIONALE	L.R. 10/04/1998, n.13	Modifica dell'art.7 della L.R.41/1993	
	L.R. 12/07/2007, n. 16	Norme per l'eliminazione delle barriere architettoniche. P.E.B.A.: (art. 8 comma 1)	
	DGR n. 841 del 31 marzo 2009	Disposizioni per la redazione e la revisione dei P.E.B.A.	
	DGR n. 1428 del 6 settembre 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. (L.R. 16/07, art. 6, comma 1)	

Tabella riassuntiva delle norme di riferimento

SINOSI DEI CONTENUTI NORMATIVI

L'analisi dell'evoluzione legislativa in materia di progettazione accessibile conduce ai primi anni 1970, ma se si riduce l'ambito di interesse al P.E.B.A., è sufficiente ricorrere alla Legge 28/02/1986, n.41, che all'art. 32 stabilisce l'obbligo per le amministrazioni pubbliche di adottare piani di eliminazione delle barriere architettoniche. Qualche anno dopo, con la Legge 05/02/1992, n.104, viene ribadito l'obbligo di redigere P.E.B.A. da parte dei Comuni, che sono tenuti ad integrarlo con studi relativi agli spazi urbani e previsione di percorsi pedonali accessibili, ponendo l'attenzione anche alla presenza di ostacoli - come la segnaletica - per la circolazione delle persone.

Va subito chiarito che non è possibile prescindere dall'evoluzione normativa che durante gli anni 1980-1990 ha visto la costituzione di un quadro legislativo piuttosto articolato in riferimento all'integrazione delle persone disabili a livello sociale, all'abbattimento delle barriere architettoniche ed alla progettazione accessibile, giungendo con il 1996 (D.P.R. 24/07/1996,



n.503) all'uniformazione del riferimento normativo tecnico per gli edifici privati e pubblici, chiarendo finalmente una situazione di confusione legislativa.

Sul piano regionale nel 1993 con la Legge 30/08/1993, n.41 il Veneto ha ribadito i campi di applicazione delle norme in materia di accessibilità e ha introdotto la concessione di contributi per gli interventi di eliminazione delle barriere architettoniche a favore degli enti pubblici e dei soggetti privati; si evidenzia inoltre l'importanza di una modifica apportata a tale norma nel 1998, con la quale si obbligano i Comuni a riservare almeno il 10% dei proventi annuali derivanti dagli oneri concessori e dalle sanzioni in materia edilizia ed urbanistica all'attuazione degli interventi previsti dai P.E.B.A.

DESTINATARI DEL P.E.B.A.

I destinatari del P.E.B.A. sono le persone con disabilità fisica, sensoriale e/o cognitiva, gli anziani, i bambini, i genitori con passeggini e altre fasce "deboli" di popolazione, quali ad esempio i cardiopatici, le persone sovrappeso o convalescenti.

Alla luce del fatto che nel corso della vita qualsiasi individuo può ritrovarsi ad affrontare condizioni temporanee di inabilità, gli interventi di eliminazione delle barriere architettoniche vanno a beneficio di tutti i cittadini.

DISABILITA' MOTORIA	DISABILITA' SENSORIALE	DISABILITA' COGNITIVA
		

Disabilità motoria: limitazione lieve o grave, permanente o temporanea, alle capacità di movimento di una o più parti del corpo.

Disabilità sensoriale: parziale o totale assenza della vista o capacità di udito (v. sordomuto).

Disabilità cognitiva: limitazione alla comprensione del linguaggio scritto o orale, o disturbi da deficit di attenzione, d'orientamento o difficoltà all'apprendimento, a memorizzare e/o relazionarsi socialmente.

DEFINIZIONE DI DISABILITÀ SECONDO L'OMS E PROGETTAZIONE UNIVERSALE

Nel corso del 1980 l'Organizzazione Mondiale della Sanità ha proposto la definizione di disabilità all'interno della *International Classification of Impairments, Disabilities and Handicaps*



(Classificazione Internazionale delle Menomazioni, Disabilità e Handicap), l'oggetto del documento è la sequenza di concetti che portano dalla menomazione all'handicap, dove veniva fatta particolare attenzione alla distinzione del termine "menomazione" dai termini "disabilità" ed "handicap"

- Per *menomazione* è inteso il danno biologico che una persona riporta a seguito di una malattia (congenita o meno) o di un incidente;
- La *disabilità* è l'incapacità di svolgere le normali attività della vita quotidiana a seguito della menomazione;
- L'*handicap* è lo svantaggio sociale che deriva dall'avere una disabilità.

Come si può facilmente osservare la presente classificazione poteva essere ritenuta valida nel censire il numero di disabili ma non soggetti portatori di handicap, la cui condizione è prettamente soggettiva e dipende dalle aspettative di vita e dalle esigenze della persona disabile. L'importanza dell'ICIDH è stata quella di associare la condizione di un individuo a funzioni e strutture del corpo umano ad attività a livello individuale o di partecipazione nella vita sociale.

Successivamente all'ICIDH l'OMS pubblicò un secondo documento dal titolo *International Classification of Functioning, Disability and Health (ICF)* proponendo l'unificazione nelle forme di descrizione dello stato di una persona. Non ci si riferisce più a un disturbo, strutturale o funzionale, senza prima rapportarlo a uno stato considerato di "salute". Viene inoltre costruita una nuova terminologia in sostituzione i vecchi "impairment", "disability" e "handicap", che indicano una mancanza per raggiungere il pieno "funzionamento". La nuova classificazione proposta si struttura su 4 categorie:

- Funzioni corporee: funzioni fisiologiche dei sistemi corporei, incluse le funzioni psicologiche,)
- Strutture corporee: parti anatomiche del corpo come organi, arti e loro componenti.
- Attività e partecipazione: esecuzione di un compito o di un'azione da parte di un individuo e coinvolgimento di un individuo in una situazione di vita
- Fattori ambientali: caratteristiche – del mondo fisico, sociale e degli atteggiamenti –, che possono avere impatto sulle prestazioni di un individuo in un determinato contesto

È evidente quanto il ICF definisca l'individuo non esclusivamente in base alle proprie funzionalità e ma estendendo il proprio ambito di analisi nella contestualizzazione del soggetto nell'ambiente vitale.



Per completare l'individuazione dei destinatari è quindi utile richiamare la Convenzione delle Nazioni Unite sui diritti delle persone con disabilità all'art. 2 in cui si definisce la Progettazione Universale: *“Per progettazione universale si intende la progettazione di prodotti, strutture, programmi e servizi utilizzabili da tutte le persone, nella misura più estesa possibile, senza il bisogno di adattamenti o di progettazioni specializzate. La “progettazione universale” non esclude dispositivi di sostegno per particolari gruppi di persone con disabilità ove siano necessari”*.

IL CONCETTO DI BARRIERA

La lettura della normativa vigente con riferimento specifico allo strumento P.E.B.A. in realtà non fornisce indicazioni in merito alla metodologia da adottare nella redazione dello stesso: non vengono definite le modalità di rilievo delle barriere, non viene definito il livello di accessibilità che le soluzioni proposte dovrebbero garantire, non vengono indicati i criteri utili per una definizione di gradi di priorità di intervento, e così via... e molto probabilmente a queste "lacune" oggi va attribuita valenza positiva, in quanto consentono di accogliere le modificazioni che l'evoluzione culturale in materia propone nel corso degli anni.

Visto che il P.E.B.A. ha tra le finalità la descrizione delle barriere presenti, è evidente che il rilievo di tali ostacoli assume importanza primaria: questo lavoro di censimento presuppone indubbiamente la conoscenza della normativa in materia, ma anche una capacità di lettura dell'ambiente fisico, non solo in termini tecnici. Cosa bisogna rilevare? Cosa si intende per barriera architettonica? Quando o quale situazione può essere considerata causa da limitare o impedire la comoda, sicura e libera fruizione di spazi ed attrezzature.

Emerge subito che il concetto di barriera, se letto in funzione dell'accessibilità, non può limitarsi alla connotazione di "architettonica": il senso comune attribuisce al termine barriera significato di limite, impedimento che comporta una situazione di svantaggio, disagio per le persone che non riescono a superarlo; è relativamente semplice quindi definire barriera architettonica ogni ostacolo fisico in ambiente costruito, che impedisce o rende difficile o non sicuro alle persone con disabilità la mobilità a livello urbano, l'accesso agli edifici, la fruibilità di servizi. Un ambiente d'altro canto può comportare disagio e confusione mentale anche se privo di ostacoli fisici: possiamo definire barriere di ordine concettuale, emotivo, le situazioni sfavorevoli che hanno attinenza con la sfera della percezione individuale; le discipline deputate a "mettere ordine" nello spazio a livello urbano ed edilizio sono architettura, urbanistica e comunicazione.

L'attenzione rivolta ad un concetto di accessibilità comprensivo di altri aspetti oltre al fisico e



sensoriale, va oggi ritenuta indispensabile nei casi di adeguamento alle condizioni di accessibilità di un determinato manufatto e spazio urbano: il P.E.B.A., come ribadito, non ha questa finalità, e il rilievo delle barriere è finalizzato all'indicazione di soluzioni minime necessarie per favorire un miglioramento della fruibilità di un ambiente.

Le definizioni riportate dall'art.1 del D.P.R. 503/1996 risultano adeguate:

Definizioni ed oggetto

1. *Le norme del presente regolamento sono volte ad eliminare gli impedimenti comunemente definiti barriere architettoniche.*
2. *Per barriere architettoniche si intendono:*
 - a) *Gli ostacoli fisici che sono fonte di disagio per la mobilità di chiunque ed in particolare di coloro che, per qualsiasi causa, hanno una capacità motoria ridotta o impedita in forma permanente o temporanea;*
 - b) *Gli ostacoli che limitano o impediscono a chiunque la comoda e sicura utilizzazione di spazi, attrezzature o componenti;*
 - c) *La mancanza di accorgimenti e segnalazioni che permettono l'orientamento e la riconoscibilità dei luoghi e delle fonti di pericolo per chiunque e in particolare per i non vedenti, per gli ipovedenti e per i sordi.*

Tutti gli edifici di proprietà comunale oggetto di rilievo sono connotati nel P.E.B.A. da un numero d'ordine. Si specifica che il P.E.B.A., proprio per questi aspetti, si presenta quale strumento "aperto" e dinamico, oggetto cioè di aggiornamento periodico con particolare attenzione alle mutate condizioni patrimoniali dell'ente comunale.

Anche le eventuali acquisizioni di edifici rientrano nel P.E.B.A. attraverso il suo aggiornamento periodico.

Sono adesso definiti i destinatari del presente Piano e la linea progettuale da adottare per gli interventi che verranno proposti all'Amministrazione.



PARTE 2 – DESCRIZIONE DEL TERRITORIO E MODALITÀ OPERATIVE

CONTESTO GEOGRAFICO: POPOLAZIONE E FAMIGLIE

L'attuale Comune di Barbarano Mossano è nato dalla fusione dei due comuni istituita dalla L.R. del 17 febbraio 2018, Il comune ha redatto un Piano di Assetto Territoriale (e successiva Variante) che rappresenta il nuovo strumento urbanistico, sostituendo il P.R.G. ed i singoli piani antecedenti alla fusione. Il P.A.T.I. costituisce "la carta dell'autonomia urbanistica attuale"

Il P.A.T.I. fornisce i dati demografici che risultano utili nell'ottica di una qualsiasi attività di pianificazione come nel caso specifico del P.E.B.A.:

Popolazione per Barbarano Vicentino

Su questo territorio si insedia al 31.12.2010 una popolazione totale di 4.602 abitanti.

I dati dei censimenti ISTAT evidenziano un andamento di crescita quasi sempre costante della popolazione. Se nel periodo tra gli anni 1870-1920 la popolazione aumentò in modo esponenziale, negli anni successivi la crescita fu molto modesta. Solo negli anni 1991-2001 si è avuto un incredibile balzo dove la popolazione è cresciuta di 588 unità.

Popolazione per Mossano

Su questo territorio si insedia al 31.12.2010 una popolazione totale di 1.791 abitanti.

I dati dei censimenti ISTAT evidenziano un andamento altalenante di crescita e cali improvvisi della popolazione. Se nel periodo tra gli anni 1870-1936 la popolazione aumentò in modo esponenziale arrivando al massimo di 2.401 abitanti, nel ventennio del dopoguerra 1951-1981 si ebbe un sostanzioso calo passando al limite minimo di 1.424 abitanti. Negli anni 1991-2001 il trend è ritornato a crescere con aumenti importanti.

[...] Per entrambi i Comuni di P.A.T.I. si può concludere:

Considerazioni di carattere Demografico:

a) Il "Saldo Naturale" si è mantenuto negativo negli anni (Iasn).

b) La Media Annuale del Saldo Sociale (Mass) si è sempre mantenuta positiva, con variazione di valori altalenanti negli intervalli di tempo considerati.

CORRELAZIONI E COMPATIBILITÀ P.E.B.A. CON STRUMENTI DI PIANO E PROGRAMMI URBANI

PIANO	RELAZIONI/INTEGRAZIONE/CONGRUENZE CON IL P.E.B.A.
P.A.T.I.	Temi dominanti e Obiettivi Tutela e riqualifica dei caratteri e valori naturali e culturali dell'ambiente e degli insediamenti esistenti. Il P.I. promuove specifiche azioni, orientate al mantenimento e alla valorizzazione della varietà, ricchezza e riconoscibilità paesaggistico-ambientale e rurale.



BARBARANO MOSSANO

Piano di Eliminazione Barriere Architettoniche

PEBA 2020

	<p>Nello specifico tra le azioni di diretto interesse con il P.E.B.A. e la mobilità: Disciplinare attraverso piani di iniziativa pubblica, gli spazi che costituiscano collegamento tra il centro antico e le zone di più recente edificazione. Realizzare un sistema di parcheggi efficace ed efficiente - con particolare riguardo al valore dei luoghi e del contesto architettonico - ai fini di limitare il carico urbanistico prodotto dagli abitanti e dalle attività. Contabilizzare gli interventi con azioni di mitigazione del sistema insediativo, ambientale e paesaggistico. Tutelare la salute umana rispetto all'inquinamento atmosferico attraverso il PUT. Prevedere la realizzazione di una rete ciclopedonale, connessa con il sistema dei percorsi naturalistici degli ambiti naturalistico ambientali del territorio.</p>
PAT E VINCOLI 2013	<p>Ricognizione di vincoli paesaggistici locali aree d'interesse, ville Venete, Edifici tutelati, Corsi d'acqua). Ricognizione di vincoli paesaggistici regionali (centri storici, Parchi e giardini, Ambiti Naturalistici, manufatti). V. Invarianti di natura idrogeologica, paesaggistica, ambientale, storico monumentale.</p>
Piano della circolazione	<p>La sosta e classificazione funzionale della strada; i flussi del traffico/direttrici di penetrazione ed i nodi/Criticità.</p>
Regolamento edilizio	<p>BARRIERE ARCHITETTONICHE</p> <p>1) Nelle progettazioni edilizie e particolarmente negli edifici e negli impianti collettivi e di uso pubblico devono essere adottati tutti quegli accorgimenti atti ad eliminare le barriere architettoniche, favorendo l'accessibilità e l'agibilità alle persone fisicamente impedito e lo studio di percorsi alternativi. 2) Oltre alle provvidenze, di cui al precedente articolo 74, sarà pertanto dedicata particolare cura all'agibilità dei servizi, al dimensionamento ed all'idoneità dei percorsi interni ed esterni, all'accessibilità ed all'uso degli impianti tecnici in genere. 3) Le opere in genere dovranno rispettare quanto previsto dal D.P.R. 27/4/78 n° 384 in attuazione della Legge 30/3/71 n° 118 ed inoltre quanto previsto dalla Legge 13/1989 e del D.M. 14/6/1989 n° 236".</p>
PAES (2011) – Piano d'azione per l'energia sostenibile	<p>Obiettivo: riduzione delle emissioni di Co2 entro il 2020. Tra le azioni avviate per la mobilità sostenibile: a redazione del biciplan e di percorsi Pedibus sicuri.</p>
Pedibus+ Gruppi di cammino	<p>n.2 Linee attive di Pedibus - Gruppi di cammino (Ulss 22) -</p>
Zone 30 istituite	<p>Lista (via Powell, Murari, Via San Rocco, Zamboni, Foroni, Castello, Sala, Goito, Marconi).</p>
PTRC della Regione Veneto adottato con DGR 372 del 17/02/2009	<p>IL VENETO REGIONE D'EUROPA</p> <p>La Regione modella le azioni di governi attorno ai principi europei generali seguenti: Coesione economica e sociale; Sviluppo sostenibile; Competitività equilibrata per il territorio.</p>



	<p>Linee guida e obiettivi Generali del Piano:</p> <p>Energia, risorse e ambiente: contrastare il cambiamento climatico.</p> <p>Mobilità: garantire la mobilità preservando le risorse ambientali (mobilità sostenibile).</p> <p>Valorizzazione della mobilità slow per migliorare l'accessibilità al territorio ed alla città.</p> <p>Rete dei percorsi ciclopedonali per migliorare la conoscenza capillare del territorio delle ville e dei loro contesti.</p> <p>Crescita sociale e culturale</p> <p>Paesaggio: necessaria concentrazione sui beni paesaggistici da conservare.</p> <p>La questione dei paesaggi della quotidianità va considerata da due punti di vista: il primo è quello della funzionalità, il secondo della qualità estetico-architettonica. Dal primo punto di vista si tratta di dare ordine a ciò che fino ad ora si è sviluppato in modo caotico, dal secondo di mettere fine ad una disarmonia che colpisce l'osservatore.</p> <p>Individuazione del PTRC dell'ambito territoriale fluviale del Mincio, di elevato pregio naturalistico ai fini dell'istituzione di un "parco di interesse interregionale".</p>
--	--

OBIETTIVI DEL P.E.B.A.

Il P.E.B.A. è uno strumento per la programmazione e la gestione dei lavori pubblici e degli interventi di manutenzione finalizzato anche al miglioramento della qualità urbana; occorre però segnalare che i contenuti del piano vengono definiti e aggiornati in concertazione con il settore della pianificazione urbana, della mobilità, per le implicazioni riguardanti la mobilità pedonale e le politiche sociali, per il necessario coinvolgimento dei portatori d'interesse locali per fare emergere criticità e priorità.

L'ambito di applicazione del P.E.B.A. è definito dal DPR 503/1996 e dalla Legge Regionale 16/2007, che dispongono la necessità di garantire l'accessibilità e la visitabilità degli edifici pubblici, l'accessibilità degli spazi urbani costruiti o naturali e la fruizione dei trasporti da parte di tutti. Il P.E.B.A., inoltre, deve fare propri i principi di Design-For-All, inclusione e diritto alla partecipazione, introdotti a livello internazionale, e adottare modalità di comunicazione, sviluppo e di azione inclusive e partecipate, senza perdere di vista il contenuto tecnico proprio del piano. Il P.E.B.A. del Comune di Barbarano Mossano intende:

- Definire obiettivi di qualità, sulla base delle indicazioni e delle proposte delle associazioni coinvolte, superando il concetto vincolistico derivante dalla mera applicazione delle norme di settore;
- Avviare iniziative di informazione e sensibilizzazione;
- Avviare azioni concrete di prevenzione alla formazione di nuove barriere architettoniche;



- Individuare modalità e criteri di intervento sull'esistente, demandando ai progettisti la definizione degli aspetti di dettaglio del progetto sui singoli interventi. 3.1.1 Spazi urbani. L'obiettivo esplicito del P.E.B.A. è garantire il raggiungimento di un soddisfacente grado di mobilità di tutte le persone all'interno dell'ambiente urbano.

METODOLOGIA DI INTERVENTO

Come previsto dalla normativa di riferimento, gli ambiti di intervento del P.E.B.A. sono due: l'ambito edilizio e l'ambito urbano.

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

Lo svolgimento del Piano è stato contraddistinto dalle seguenti fasi operative, emblematiche per la messa a regime di una metodologia ormai consolidata:

1. Inquadramento e analisi conoscitiva del contesto urbano;
2. Individuazione degli edifici pubblici e individuazione dei tratti urbani principali per la mobilità pedonale;
3. Individuazione dei tratti urbani di collegamento con gli edifici pubblici individuati, al fine di creare una rete di percorsi pedonali;
4. Rilievo delle barriere architettoniche degli edifici pubblici e dei tratti urbani individuati;
5. Progettazione degli interventi con stima dei costi;
6. Individuazione delle priorità di intervento attraverso l'analisi della concentrazione delle funzioni nelle vie e negli edifici;
7. Restituzione del materiale su base informatica, stampabile.

La modalità e la metodologia di lavoro adottate fanno sì che si possa garantire una qualità del lavoro restituito, sia per gli strumenti informatici specifici messi a punto, sia per la tipologia di rilevazione effettuata in campo (barriera per barriera, con specifiche tecnologie, e restituzione degli interventi e stima dei costi di intervento), per la possibilità da parte delle amministrazioni di utilizzare, nel tempo e in modo dinamico, il materiale consegnato.

Si fa presente che, a differenza di quanto previsto dalle schede dell'allegato A del D.G.R. 841 del 31 marzo 2009 "Disposizioni per la redazione e la revisione dei piani di eliminazione delle



barriere architettoniche (P.E.B.A.)”, non si è proceduto con la restituzione delle informazioni sul grado di accessibilità complessiva “a semaforo” (accessibile, parzialmente accessibile, non accessibile) poiché in tale metodologia è insito un giudizio espresso in modo soggettivo. Seguendo i principi dell’I.C.F., infatti, ciascun individuo ha caratteristiche, potenzialità e funzionalità proprie, diverse da chiunque altro, messe in relazione all’ambiente costruito.

Si è, pertanto, impossibilitati nel dare “giudizi” soggettivi sul “cosa sia accessibile”, e soprattutto “accessibile per chi”. La metodologia adottata, pertanto, è quella di una “rilevazione oggettiva” del costruito, attraverso la lettura delle barriere, individuate attraverso la conoscenza e la sensibilità acquisite dagli operatori sulle tematiche trattate e di una restituzione delle eventuali soluzioni suggerite per la risoluzione delle criticità individuate, con relativa stima dei costi.

Analisi dei principali tratti urbani

- Individuazione, classificazione e descrizione di qualsiasi barriera od ostacolo presente lungo i percorsi individuati;
- Descrizione degli interventi necessari per l'eliminazione delle barriere architettoniche individuate;
- Stima di massima per la realizzazione degli interventi individuati ed atti a favorire la fruibilità dei Percorsi pedonali.
- Individuazione delle priorità d'intervento: in questa fase verranno espresse idonee e circostanziate valutazioni su una programmazione sistematica degli interventi, anche per fasi successive di attuazione, al fine di consentire all'Amministrazione Comunale l'attuazione del piano.

Analisi degli edifici pubblici di proprietà Comunale:

- Individuazione, classificazione e descrizione di qualsiasi barriera od ostacolo presenti all'interno di ciascun edificio;
- Descrizione degli interventi necessari per l'eliminazione delle barriere individuate;
- Stima di massima per la realizzazione degli interventi individuati, atti a garantire l'accessibilità dell'edificio;
- Individuazione delle priorità d'intervento.

In questa fase (individuazione priorità di intervento), sono espresse idonee e circostanziate valutazioni per una programmazione sistematica degli interventi, anche per fasi successive di attuazione, al fine di consentire all'Amministrazione Comunale l'attuazione del piano; ogni anno l'Amministrazione Comunale finanzia opere di realizzazione e/o manutenzione stradali, lavori di



sistemazione dell'arredo urbano, ristrutturazioni di edifici pubblici (scuole, strutture sanitarie, centri polivalenti, teatri), con adeguamento delle strutture alle normative vigenti in materia di sicurezza, prevenzione incendi, e così via; di fatto non sempre tali interventi vengono eseguiti prevedendo l'abbattimento delle barriere architettoniche presenti. D'altronde anche gli interventi ad hoc, vengono nella maggioranza dei casi decisi puntualmente, senza una programmazione strategica, in grado di dare risposta alle esigenze prioritarie.

Lo strumento finalizzato ad ovviare a tali problematiche è il Piano di Eliminazione delle Barriere Architettoniche (P.E.B.A.): esso prevede l'analisi della situazione dell'accessibilità a livello edilizio ed urbano, con il rilievo delle barriere presenti negli edifici e percorsi urbani, l'individuazione delle possibili soluzioni con stima di massima dei costi, configurando in tal modo la fase preliminare della progettazione di lavori pubblici ai sensi della normativa vigente in materia, nonché la definizione di esigenze prioritarie, consentendo quindi una programmazione degli interventi collegata il più possibile con quelli previsti in altri ambiti di competenza.

Nella definizione delle politiche di gestione del territorio l'amministrazione pubblica oggi attribuisce rilevante considerazione al concetto di qualità della vita dei cittadini; i parametri che concorrono alla definizione dei vari livelli di vivibilità delle aree urbanizzate sono molteplici, ma tra gli indicatori più sensibili annoveriamo indubbiamente la mobilità delle persone, intesa quale possibilità di spostamento e di fruibilità di spazi ed edifici pubblici situati nel contesto urbano. L'accessibilità dei percorsi di collegamento tra aree ad elevata densità di servizi di pubblico interesse e delle strutture che "contengono" tali funzioni, oltre a costituire un obbligo di legge, va considerata quale condizione che consente ad uno spettro quanto più ampio possibile di persone di muoversi in città e fruire dei servizi in condizioni di autonomia e sicurezza.

Nella verifica dei dati e nella proposta degli interventi, il P.E.B.A. si propone inoltre di attribuire adeguata attenzione alle problematiche legate alle disabilità di tipo sensoriale, acquisendo in tal modo gli spunti che l'evoluzione più recente del dibattito culturale ha fornito su questi temi.

Per quanto attiene ai contenuti, il P.E.B.A., oltre a "fotografare" la situazione delle barriere presenti, si propone di fornire degli accorgimenti tecnici, ritenuti minimi indispensabili al fine di migliorare per quanto possibile il livello di fruibilità degli edifici e tratti urbani analizzati; il P.E.B.A. contiene quindi delle soluzioni, indicazioni, con relative stime dei costi di massima, costituendo la base per avviare il processo che prosegue nella progettazione specifica degli interventi di eliminazione delle barriere architettoniche rilevate.



Assume di conseguenza maggiore rilevanza l'aspetto strumentale del P.E.B.A., che consente di avere una mappatura della situazione dell'accessibilità dell'intero territorio comunale, ed una base per la programmazione degli interventi, la gestione di tale strumento affidata all'Ufficio Lavori Pubblici deve pertanto garantire non solo l'informazione delle problematiche emerse nel P.E.B.A. ai vari soggetti che operano nella gestione della città, ma anche un adeguato livello di flessibilità nell'apportare correzioni per la ridefinizione periodica delle priorità di intervento, attraverso la programmazione e finanziamento triennale delle opere pubbliche.

RACCOLTA DATI

Definito l'ambito di intervento, la prima fase operativa prevede la raccolta di informazioni relative alle condizioni di accessibilità degli edifici e dei tratti urbani: tali dati possono essere acquisiti tramite il rilievo in loco delle barriere presenti e la consultazione di enti e soggetti che, detenendo un ruolo nella trasformazione e gestione del territorio e dei servizi pubblici, possono contribuire a fornire notizie utili in riferimento all'aggiornamento dei dati disponibili e/o all'esplicitazione delle esigenze delle persone che vivono o frequentano un determinato edificio o percorso.

Il rilievo costituisce probabilmente la fase più importante nella redazione di un P.E.B.A., comporta l'individuazione della barriera in sé, ma anche una valutazione, nella maggior parte dei casi immediata, della soluzione adeguata per risolverla, o meglio per diminuirne il livello ostativo.

Si sono già evidenziate in precedenza le difficoltà che la realizzazione di un rilievo comporta; non sono sufficienti la conoscenza della normativa in materia e la capacità di lettura dell'ambiente fisico: è l'esperienza a completare la capacità di comprendere le cause di disagio e le possibili soluzioni.

Proprio l'esperienza ha dimostrato che il rilievo sistematico delle barriere, che si ripetono in molti casi, può rispondere ai requisiti di accuratezza ed ottimizzazione dei tempi solo tramite una relazione descrittiva il quanto più possibile completa per fornire contemporaneamente un'analisi riassuntiva dello stato di fatto, le ipotesi di intervento "leggibile" non solo da un tecnico del settore ma anche dagli amministratori o per esempio nel caso di edifici scolastici dal personale che gestisce la scuola.

Qui di seguito descriviamo ed illustriamo alcune delle barriere ricorrenti rilevate nell'ambiente



urbano che edilizio:

- **Pavimentazione:** può presentarsi sconnessa, irregolare, sdruciolevole, inesistente, dotata di elementi sporgenti;
- **Rampe:** la loro assenza è tra gli ostacoli più diffusi, ma se presenti possono avere dimensioni non conformi alla normativa (pendenza eccessiva, larghezza insufficiente), oppure finitura non adeguata. È bene ricordare che il superamento di un dislivello verticale deve avvenire sia tramite percorso in pendenza o rampa (max 8%, ottimale 5%) e sia superando una serie di gradini. Infatti, la persona che deambula con difficoltà “trascinando” i piedi o chi usa il bastone, preferisce nettamente superare una serie di gradini rispetto ad un percorso inclinato, in quanto l’appoggio a terra dà più stabilità alla persona e anche la sosta e quindi il conseguente riposo avviene in piano. Se, per mancanza di spazio, non sussiste la possibilità di realizzare la rampa abbinata ai gradini ad essa affiancata, si consiglia di non superare una pendenza del 3%.
- **Gradini:** il dislivello anche se minimo può impedire l’accesso ad un edificio o la libera fruizione di spazi e attrezzature; la finitura può essere sdruciolevole o sconnessa, il rapporto alzata-pedata scorretto;
- **Collegamenti verticali:** la presenza esclusiva di rampe di scale per collegare due livelli in un edificio o per superare un ponte è considerata "barriera", e comunque può presentare inadeguatezze come assenza di parapetto, dimensioni non adeguate; l'assenza di meccanismi quali ascensore, piattaforma elevatrice, servoscala, montascale autonomo mobile su ruote (tipo "scoiattolo"), comporta ostacolo; si specifica che nel rilievo sono state verificate anche le caratteristiche tecniche e dimensionali di tali sistemi, quindi tra le barriere rilevate potremo ad esempio trovare un ascensore con cabina o porta di accesso di dimensioni inadeguate;
- **Segnaletica:** nella maggior parte dei casi è l'assenza di adeguata segnaletica a provocare difficoltà per la mobilità delle persone: l'assenza di segnalazioni di pericolo costituisce ad esempio seri rischi per persone con disabilità sensoriali, ma ci sono anche casi in cui la segnaletica può costituire ostacolo fisico (segnali verticali stradali scorrettamente posizionati);
- **Ostacoli:** possono essere a terra (fioriera, panchina, palo per l’illuminazione pubblica) o sporgenti dal filo muro (estintore), molto spesso si tratta di elementi di arredo urbano di tipo o posizione inadeguati; costituiscono "barriera" per la mobilità di persone con disabilità motoria e sensoriale.
- **Serramenti:** spesso l'accesso ad un fabbricato risulta problematico per l'inadeguatezza del portoncino di ingresso (dimensioni limitate, peso), oppure perché non dotato di maniglione

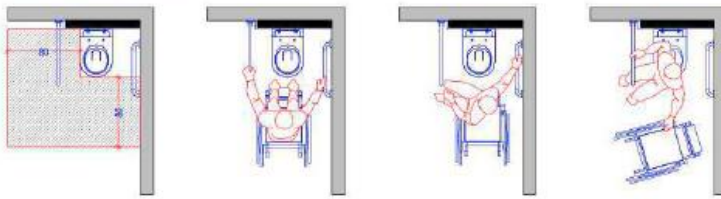


antipanico anche costituendo uscita di sicurezza; i serramenti interni possono essere fonte di pericolo (vetro frangibile, posizione inadeguata) o non utilizzabili da molte persone; l'utilizzo di ampie specchiature in vetro può rendere il serramento non percepibile da persone ipovedenti;

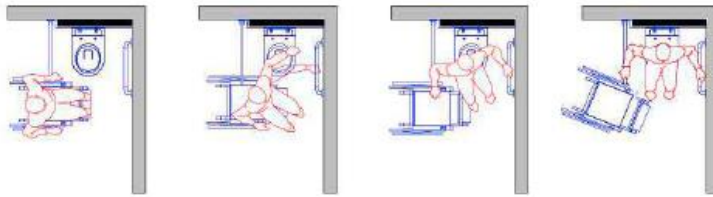
- **Servizi igienici:** risulta tra i luoghi che limitano in modo più rilevante la fruibilità di un edificio o una struttura che accoglie servizi pubblici: l'assenza di un bagno adeguato costituisce una limitazione diffusa, ma spesso la barriera è data dalla posizione non corretta di un accessorio (tazza wc, bidet, lavabo) o attrezzatura (specchio, maniglioni). Spesso e volentieri, vengono realizzati i bagni "riservati" all'interno delle strutture pubbliche ma vengono poi lasciati chiusi a chiave o utilizzati come sgabuzzini o depositi detersivi. Sugeriamo di superare l'idea della necessità di realizzare singoli bagni "riservati" e di pensare all'accessibilità dell'intero nucleo dei servizi igienici. Nella necessità di dover chiudere a chiave il servizio igienico, è fondamentale indicare tramite apposita segnaletica dove è possibile reperire la chiave.
- **Impianti:** le apparecchiature di impianti di illuminazione, termico o telefonico, possono costituire ostacolo, ma spesso è l'assenza di meccanismi quali l'avvisatore acustico ed il segnale d'emergenza per l'ascensore, l'interruttore luminoso e il citofono, a limitare la fruibilità di un ambiente;
- **Ostacoli:** possono essere a terra (fioriera, panchina, palo per l'illuminazione pubblica) o sporgenti dal filo muro (estintore), molto spesso si tratta di elementi di arredo urbano di tipo o posizione inadeguati; costituiscono "barriera" per la mobilità di persone con disabilità motoria e sensoriale.



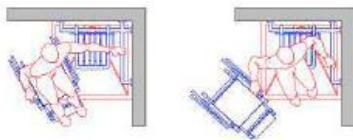
ACCOSTAMENTO FRONTALE



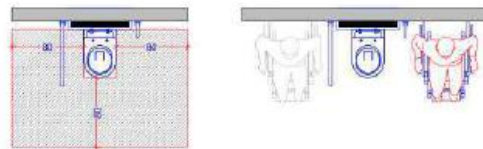
ACCOSTAMENTO PERPENDICOLARE



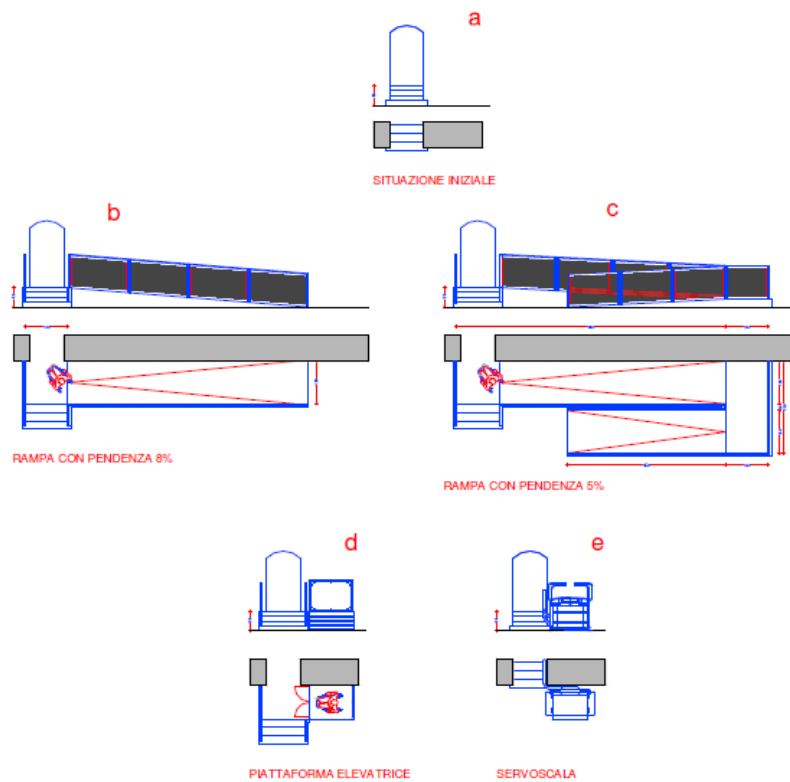
ACCOSTAMENTO LATERALE



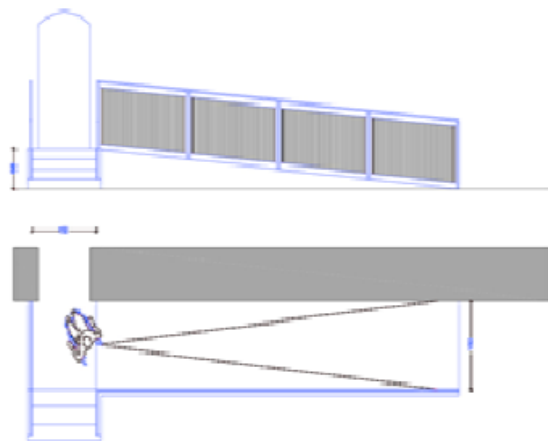
ACCOSTAMENTO BILATERALE



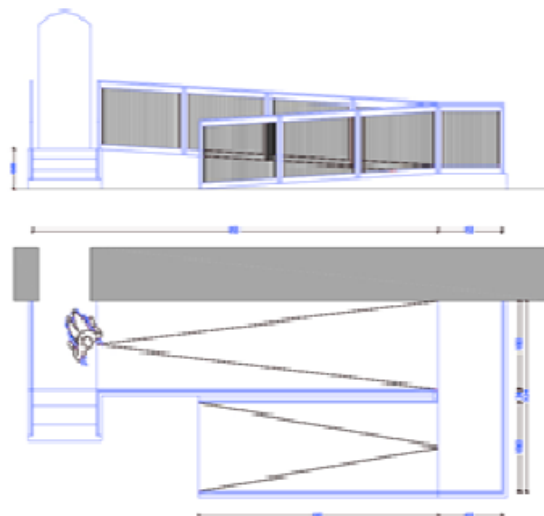
Schemi dei diversi tipi di accostamento al sanitario che prevedono il trasferimento della carrozzina



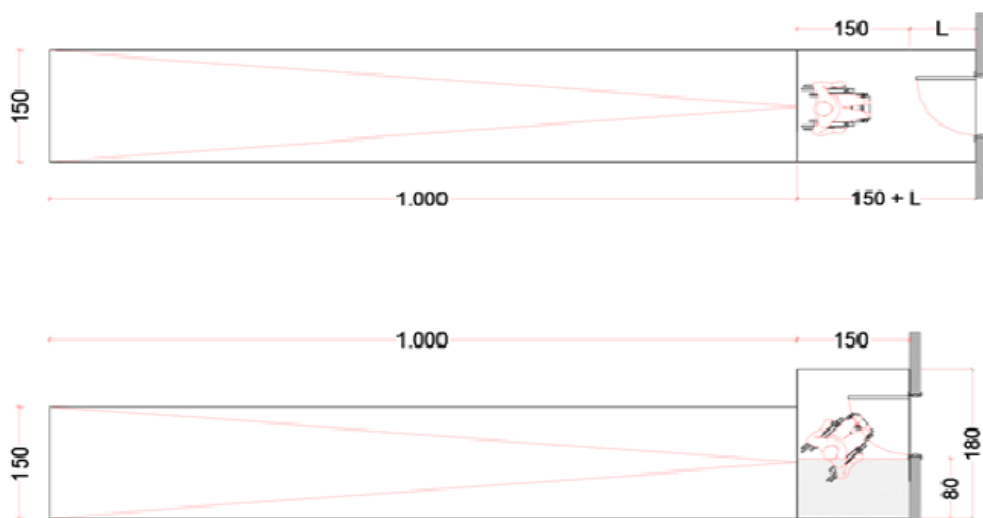
Collegamenti verticali



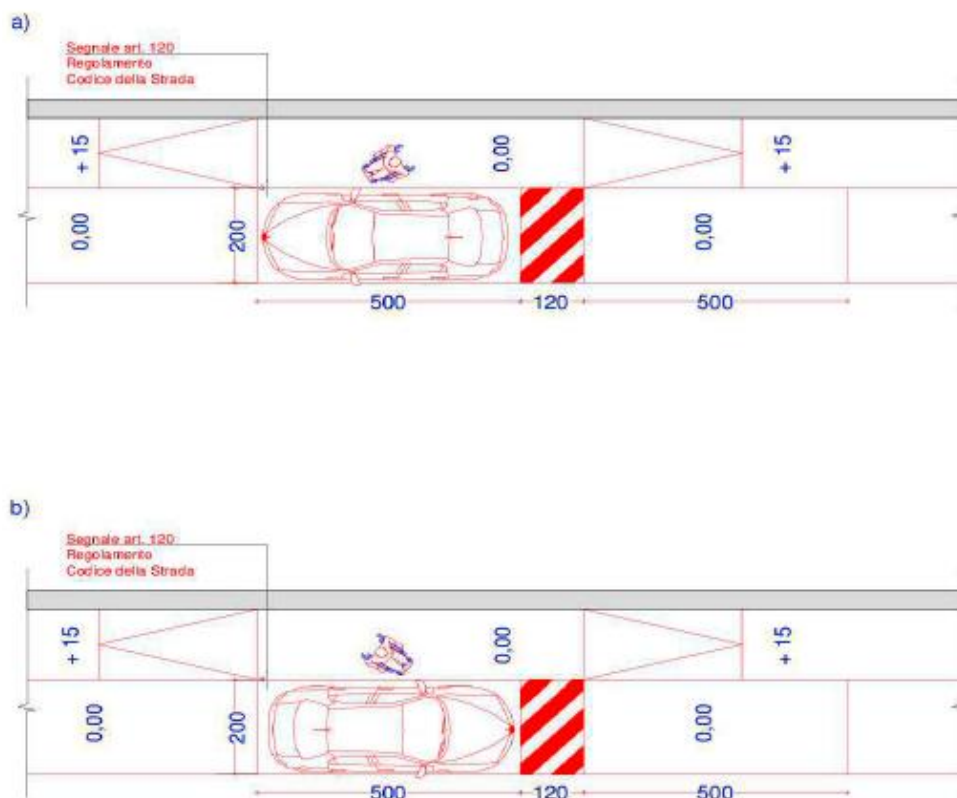
RAMPA CON PENDENZA 8%



RAMPA CON PENDENZA 5%



Ascensori



Spazi esterni

STRATEGIE D'INTERVENTO

Dentro/fuori gli edifici comunali (V. percorsi casa-scuola)

Migliorare l'accessibilità e la messa in sicurezza degli edifici comunali e in particolare degli edifici scolastici, considerando le aree esterne, i parcheggi, le fermate bus ed i percorsi, in una logica di continuità e catena degli spostamenti (dal fuori al dentro).

Durante l'indagine è stata riservata un'attenzione particolare agli edifici scolastici e alle aree esterne in quanto le scuole svolgono un ruolo primario di educazione e d'integrazione.

La stessa strategia d'intervento è stata applicata su altri percorsi molto frequentati in cui sono presenti degli edifici/servizi rilevanti, e di richiamo sia per i residenti (municipio, mercato, biblioteca, farmacia, chiese, banche, parcheggi).

Fare istituire nuove Garantire la sicurezza, la visibilità e l'orientamento dei pedoni

Prevedere interventi finalizzati a migliorare la segnaletica orizzontale (*street design*) e verticale per i pedoni nelle vie più frequentate e negli attraversamenti.



La sicurezza dei pedoni viene assunta come una priorità. L'insicurezza è dovuta alla scarsa presenza e/o inadeguatezza dei percorsi pedonali nel centro e nelle vie principali ma anche alla velocità delle auto in alcune vie di collegamento in entrata e uscita del centro storico e in alcuni incroci/nodi stradali.

Oltre la questione della sicurezza, la mancanza d'orientamento rappresenta una criticità da affrontare per migliorare l'identificazione e la leggibilità dei percorsi pedonali e delle aree "slow" per una mobilità sicura delle persone più vulnerabili.

La strategia è di favorire prioritariamente interventi significativi negli attraversamenti e negli incroci nelle vie più frequentate con l'inserimento di segnaletica e del limite a 30 Km/h.

Garantire la continuità pedonale nei percorsi così da formare una rete interconnessa con la rete ciclopedonale esistente e prevista.

Con la rimozione delle barriere architettoniche e delle discontinuità, la finalità è di pervenire ad una macro-azione diffusa di "racordi" nei percorsi ed attraversamenti più importanti. Lo scopo è di favorire delle soluzioni d'intervento a basso costo sia per agevolare l'attuazione successiva del piano nei tempi brevi che per creare una rete di percorsi pedonali accessibili (Pediplan) senza interferenze (o con meno interferenze possibili) con le piste ciclopedonali esistenti o previste.

Individuare azioni di supporto al P.E.B.A.

- Promuovere la mobilità pedonale; Educare alla mobilità lenta;
- Migliorare l'accessibilità degli spazi aperti al pubblico;
- Favorire la collaborazione e la formazione dei gestori e proprietari di esercizi commerciali e di strutture ricettive, trasmettendo dei questionari di autovalutazione presso vari professionisti al fine di avviare una riflessione di portata collettiva sulle barriere architettoniche presenti anche negli spazi aperti al pubblico;
- Integrare il regolamento edilizio in materia di accessibilità.



PARTECIPAZIONE

L'approvazione del P.E.B.A. da parte dell'Amministrazione passa attraverso la partecipazione e la concertazione con enti territoriali pubblici e privati, con associazioni rappresentative di persone con disabilità, con associazioni economiche e sociali portatrici di rilevanti interessi nonché gestori di servizi pubblici presenti sul territorio. Inoltre, una più approfondita analisi dello stato attuale degli edifici e degli spazi urbani può efficacemente effettuata chiamando in causa la popolazione attuale.

Lo strumento utilizzato per raccogliere e convogliare verso l'Amministrazione la maggiore quantità di dati e punti di vista in vista della formazione del P.E.B.A. è individuato in un questionario che potrà essere distribuito in occasione di assemblee cittadine.

Unendo i punti di vista dell'Amministrazione pubblica con le osservazioni estrapolabili dai questionari compilati si avrà una completa sinossi relativa alla presenza delle barriere comunali sull'intero territorio comunale.

Gli obiettivi del coinvolgimento della popolazione tramite la formulazione del questionario sono riassumibili nei seguenti quattro punti:

- Coinvolgere specifici soggetti interessati;
- Evidenziare le criticità dovute alla presenza di barriere architettoniche;
- Individuare i luoghi e le priorità di intervento per l'eliminazione delle barriere architettoniche;
- Sensibilizzare la cittadinanza.



PARTE 3 – FORMAZIONE DEL P.E.B.A.

1. BARBARANO-MOSSANO: SPAZI ESTERNI URBANI ED EDIFICI PUBBLICI

Gli Ambiti Territoriali Omogenei del Comune di Barbarano Mossano sono i seguenti.

- A.T.O. A.1. – Ambito agricolo – ambientale – paesaggistico di Barbarano Vicentino.
- A.T.O. A.2. - Ambito agricolo – ambientale – paesaggistico di Mossano.
- A.T.O. R.1. – Capoluogo di Barbarano Vicentino.
- A.T.O. R.2. – Ponte di Barbarano Vicentino.
- A.T.O. R.3. – Capoluogo di Mossano.
- A.T.O. R.4. – Ponte di Mossano.
- A.T.O. P.1. – Area produttiva “Via Rampezzana” di Barbarano Vicentino.
- A.T.O. P.2. – Zincol.
- A.T.O. P.3. – Area produttiva di Ponte di Mossano.

ANALISI DEGLI SPAZI URBANI

Gli A.T.O. oggetto di indagine del presente P.E.B.A. saranno i due capoluoghi e le rispettive frazioni di Ponte e San Giovanni in Monte. L’indagine si concentrerà sull’analisi degli edifici pubblici situati nei quattro ambiti evidenziando gli interventi necessari per raggiungere il requisito dell’accessibilità.

Riguardo gli spazi urbani l’Amministrazione ha avviato un programma di riqualificazione di marciapiedi esistenti e realizzazione di nuovi collegamenti pedonali che consentano ai cittadini di attraversare il territorio comunale in piena sicurezza, di conseguenza all’interno del P.E.B.A ci si limiterà a suggeriranno eventuali ulteriori interventi a quanto l’Amministrazione ha già realizzato o sta realizzando.

Nel presente capitolo vengono presi in analisi gli spazi urbani e gli edifici pubblici relativi a due Comuni, oggetto di fusione con L.R. del 17 febbraio 2018, allo scopo di aver una ordinata distinzione degli interventi da pianificare per l’eliminazione delle barriere architettoniche attualmente rilevabili.

La maglia viabilistica di ambito urbano che collega il territorio del comune di Barbarano-Mossano ai comuni limitrofi è composta da strade con carreggiata, in alcuni casi, inferiore ai 6.00 metri



affiancate da fossati o terrapieni a causa della conformazione morfologica del luogo.

Dal centro cittadino di Mossano si raggiunge il comune di Villaga percorrendo la S.P. 13 per circa un chilometro e mezzo. A metà di questo percorso trova posto il cimitero cittadino, per raggiungere il quale il pedone deve occupare la carreggiata stradale non essendo presente un marciapiede protetto o rialzato rispetto al piano stradale.

ANALISI DEGLI EDIFICI DI PROPRIETÀ COMUNALE

Ci si è impegnati dunque ad individuare un metodo sufficientemente preciso e compatibilmente veloce che consentisse il rilievo della barriera architettonica, l'individuazione della soluzione tecnica per la sua eliminazione, ed infine la definizione del suo costo.

Precisamente:

- Il censimento delle barriere architettoniche rilevate;
- La descrizione delle possibili opere d'adeguamento;
- Una stima di massima per la realizzazione di tali opere;
- La programmazione delle priorità d'intervento.

Acquisiti tutti i dati relativi al campo d'indagine si è proceduto al rilievo sistematico delle barriere architettoniche presenti all'interno di ogni edificio: la scheda edificio simula un percorso dall'esterno verso l'interno del manufatto attraverso una descrizione degli ostacoli ed una ipotesi di soluzione. La scelta per il Comune di San Bellino è stata quella di predisporre un prodotto facilmente leggibile da chiunque che trasmettesse con immediatezza i limiti più importanti del singolo edificio.

Il Piano d'Eliminazione delle Barriere Architettoniche prevede la programmazione pluriennale, per fasi successive d'attuazione, degli interventi d'adeguamento di tutte quelle barriere che si sono riscontrate durante la fase di rilievo.

Come già accennato nella premessa, la suddivisione in stadi del piano era stata pensata per soddisfare le esigenze più immediate della popolazione e considerava di intervenire prioritariamente in quell'area ad elevata concentrazione di servizi e strutture pubbliche.

Gli elementi presi in considerazione, concorrenti alla formulazione della priorità sono:

1. Valutazione complessiva dell'accessibilità dell'edificio;
2. Interventi in edifici destinati alla amministrazione;
3. Interventi in edifici destinati alla istruzione;
4. Interventi sui edifici destinati alla sanità;



BARBARANO MOSSANO

Piano di Eliminazione Barriere Architettoniche

PEBA 2020

5. Lo stato del degrado;
6. Eventuali vincoli esistenti;
7. Interventi in edifici destinati alla attività sportiva;
8. La facilità di raggiungimento utilizzando i trasporti pubblici.

Tecnici incaricati

Arch. DALLA COSTA GIOVANNI PIETRO



BARBARANO MOSSANO

Piano di Eliminazione Barriere Architettoniche

PEBA 2020

ELENCO STRUTTURE PUBBLICHE

N	DESCRIZIONE	VIA	NOTE
Barbarano			
1	Municipio	Piazza Roma	Servoscala
2	Palazzo dei Canonici (biblioteca e sale mostre)	Piazza Roma	Ascensore
3	Ex Casa del Fascio (sede consiglio comunale + sala pol.)	Via 4 Novembre	Elevatore
4	Scuola media	Via 4 Novembre	Servoscala e rampe
5	Scuola elementare	Via G.B. Zonato	Servoscala e elevatore
6	Scuola materna	Via G.B. Zonato	Servoscala
7	Asilo nido	Viale Vittorio Veneto	Piano terra
8	Impianto sportivo all'aperto	Viale Vittorio Veneto	Rampe
9	Cimitero	Via Castello	Rampe
Ponte di Barbarano			
1	Scuola elementare	Via Crispi	Progetto per rampa esterna
2	Scuola materna	Via Giovanni XXIII	Piano terra
3	Sala civica	Piazza Breganzato	Piano terra e rampa esterna
4	Palestra	Via Giovanni XXIII	Accesso privo di barriere
5	Ex distretto	Via Giovanni XXIII	Piano terra e rampa esterna
6	Cimitero	Via Monticello	Accesso privo di barriere
Mossano			
1	Ex Municipio	Via Garibaldi	Due rampe esterne, una per piano
2	Scuola elementare	Via Garibaldi	Rampa esterna esistente, presente vano per ascensore
3	Cimitero	Via Fontanella	Accesso privo di barriere
Ponte di Mossano			
1	Scuola materna	Via Ca' Montanare	Prevedere servoscala
2	Biblioteca – ambulatorio	Via Divisione Julia	Piano terra + rampa
3	Palestra	Via Ore	Elevatore
San Giovanni in Monte			
1	Ex Scuole	Via Bonati	
2	Cimitero	Via Mori	

**ELENCO SPAZI PUBBLICI**

N	DESCRIZIONE	VIA	NOTE
Barbarano			
A	Attraversamento pedonale	Via 1° Maggio	Creazione di scivolo con pendenza minore del 4% tramite abbassamento cordolo marciapiede
Ponte di Barbarano			
B	Attraversamenti pedonali	Via Riviera Berica, Via Ponte e Via Crispi	Creazione di scivolo con pendenza minore del 4% tramite abbassamento cordolo marciapiede
Ponte di Mossano			
C	Attraversamento pedonale	Via Riviera Berica, Via Ca' Montanare, Via Ore	Creazione di scivolo con pendenza minore del 4% tramite abbassamento cordolo marciapiede



BARBARANO MOSSANO

Piano di Eliminazione Barriere Architettoniche

PEBA 2020

PIANO ELIMINAZIONE BARRIERE ARCHITETTONICHE (P.E.B.A.)

(D.G.R.V. 841/2009)

SCHEDA DEGLI INTERVENTI RELATIVI SPAZI URBANI

Amministrazione	COMUNE DI BARBARANO-MOSSANO
Descrizione spazio urbano	ATTRAVERSAMENTO PEDONALE
Indirizzo	BARBARANO - Via 1° Maggio



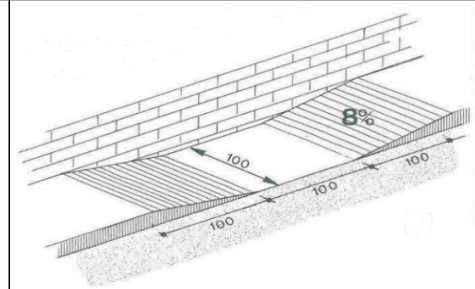
STATO ATTUALE

È presente un attraversamento segnalato che collega il marciapiede lungo Via I Maggio al percorso ciclopedonale

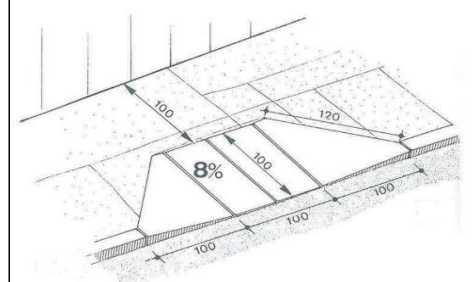


INTERVENTO PROPOSTO

Abbassamento del cordolo del marciapiede in corrispondenza delle strisce dell'attraversamento e creazione di pendenze non superiori all'8% per garantire la piena accessibilità a persona con ridotta capacità motoria.



In alternativa è possibile utilizzare uno scivolo trapezoidale in cls prefabbricato



PIANO ELIMINAZIONE BARRIERE ARCHITETTONICHE (P.E.B.A.)

(D.G.R.V. 841/2009)

SCHEDA DEGLI INTERVENTI RELATIVI SPAZI URBANI

Amministrazione	COMUNE DI BARBARANO-MOSSANO
Descrizione spazio urbano	ATTRAVERSAMENTO PEDONALE
Indirizzo	PONTE DI BARBARANO - Incrocio S.P. Riviera Berica

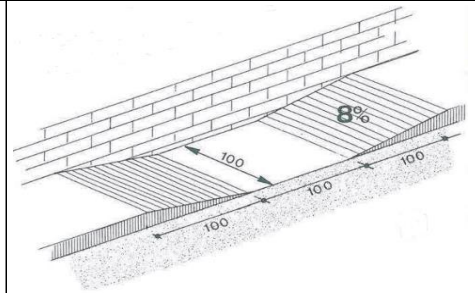


STATO ATTUALE

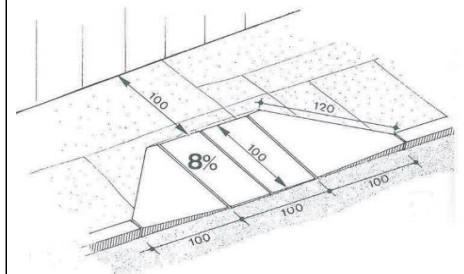
Attraversamento pedonale non accessibile a persona con ridotta capacità motoria su Via Ponte	
Attraversamento pedonale non accessibile a persona con ridotta capacità motoria su S.P. Riviera Berica direzione Noventa Vicentina	
Attraversamento pedonale non accessibile a persona con ridotta capacità motoria su S.P. Riviera Berica direzione Vicenza	
Attraversamento pedonale non accessibile a persona con ridotta capacità motoria su Via Crispi	

INTERVENTO PROPOSTO

Abbassamento del cordolo del marciapiede in corrispondenza delle strisce dell'attraversamento e creazione di pendenze non superiori all'8% per garantire la piena accessibilità a persona con ridotta capacità motoria.



In alternativa è possibile utilizzare uno scivolo trapezoidale in cls prefabbricato



PIANO ELIMINAZIONE BARRIERE ARCHITETTONICHE (P.E.B.A.)

(D.G.R.V. 841/2009)

SCHEDA DEGLI INTERVENTI RELATIVI SPAZI URBANI

Amministrazione	COMUNE DI BARBARANO-MOSSANO
Descrizione spazio urbano	ATTRAVERSAMENTO PEDONALE
Indirizzo	PONTE DI MOSSANO - Via Ca' Montanare



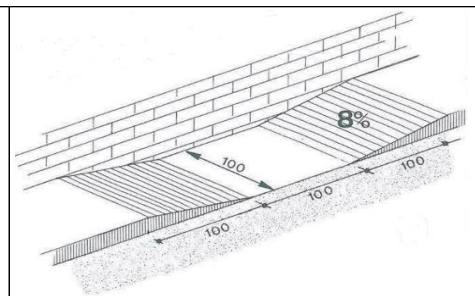
STATO ATTUALE

Marciapiedi di larghezza ridotta presenti su entrambi i lati del ponte. Presenza di un attraversamento pedonale su la S.P. Riviera Berica

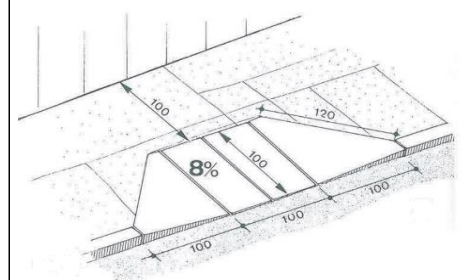


INTERVENTO PROPOSTO

Allargamento almeno uno dei marciapiedi ai lati del ponte.
Abbassamento del cordolo del marciapiede in corrispondenza delle strisce dell'attraversamento e creazione di pendenze non superiori all'8%.



In alternativa è possibile utilizzare uno scivolo trapezio in cls prefabbricato





OSSERVAZIONI PER IL SUPERAMENTO DELLE BARRIERE ARCHITETTONICHE COME DALLE LINEE GUIDA

Le seguenti osservazioni integrano il presente PEBA approvato in merito al superamento delle barriere percettive come indicato nelle linee guida LVE “Loges-Vet-Evolution” (pubblicate dall’Istituto Nazionale per la Mobilità Autonoma di Ciechi e Ipovedenti) al cui interno vengono fornite le istruzioni per la progettazione del sistema di indicatori tattili a terra, integrati con tecnologia elettronica per i messaggi vocali, per l'accessibilità autonoma e sicura dei disabili visivi in edifici e spazi pubblici e in strutture private aperte al pubblico.

Dal sito dell’I.N.M.A.C.I. estrapoliamo questa breve descrizione al sistema LVE: *“Il suo aspetto particolarmente innovativo sta nella sua attitudine a fornire, oltre alle indicazioni tattili, anche informazioni vocali mediante l’integrazione con il sistema elettronico di messaggi vocali.”*

“La parte tattile consiste, come è noto, in superfici dotate di rilievi studiati appositamente per essere percepiti sotto i piedi, ma anche visivamente contrastate, da installare sul piano di calpestio, per consentire a non vedenti e ipovedenti - l’orientamento e la riconoscibilità dei luoghi e delle fonti di pericolo-, come prescritto dalla normativa vigente (D.P.R. 503/1996, D.M. 236/1989, ecc.), da installarsi in spazi e strutture pubbliche e private.”

“Queste superfici sono articolate in codici informativi di semplice comprensione, che consentono la realizzazione di percorsi-guida o piste tattili, e cioè di veri e propri itinerari guidati, come anche di semplici segnali tattili, e cioè delle indicazioni puntuali necessarie a far individuare un punto di interesse, come una fermata di autobus o un semaforo.”

*“I sei codici, ritenuti necessari anche dalla commissione barriere architettoniche presso il ministero delle infrastrutture e dei trasporti, sono: **"direzione rettilinea"**, **"arresto/pericolo"**, **"pericolo valicabile"**, **"incrocio"**, **"attenzione/servizio"** e **"svolta obbligata a 90°"**.”*

Il concetto col quale si è ritenuto necessario integrare il PEBA è ottenere un duplice superamento, architettonico e percettivo, degli elementi che costituiscono ostacolo alla circolazione e alla fruizione degli spazi pubblici di persone con ridotta capacità motoria



e sensoriale.

La presente integrazione fornisce le necessarie indicazioni per il superamento delle barriere percettive degli attraversamenti inseriti nelle schede allegate al PEBA approvato.

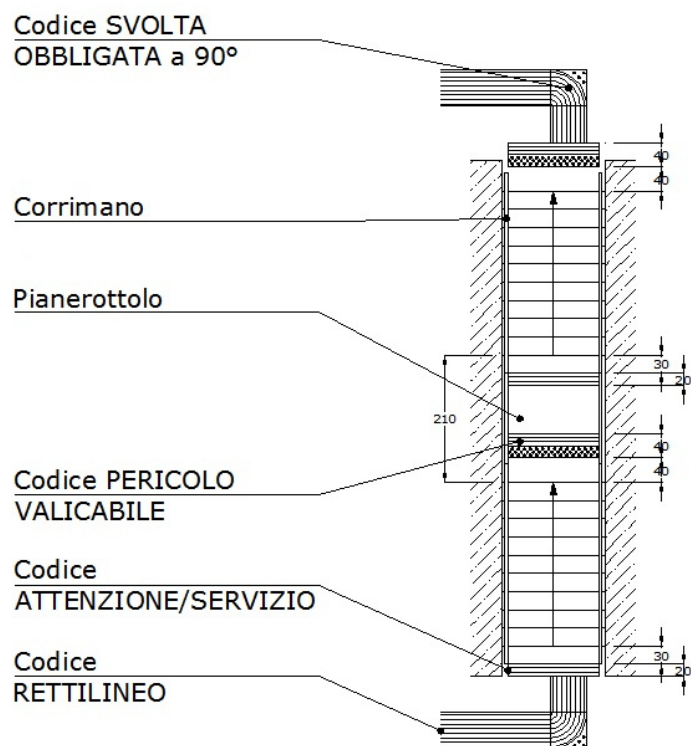
Dal lato pratico, quanto descritto sopra si traduce nell'utilizzo di segnali acustici (diffusori audio) e tattili (piastre a pavimento e corrimano) grazie ai quali per la persona ipovedente è possibile raggiungere in piena sicurezza il palo sul quale è presente il pulsante di chiamata e quindi attraversare in sicurezza la carreggiata.

Inoltre, al di sotto di queste piastre vengono inseriti dei tag a radio frequenza che predispongono il sistema ad essere programmato a fornire in auricolare informazioni vocali di qualsiasi genere sulla posizione in cui ci si trova, sull'ambiente circostante, sulla presenza di uffici o strutture di pubblico interesse, di esercizi commerciali, fornendo anche orari di apertura e ogni altra informazione che si ritenga utile.

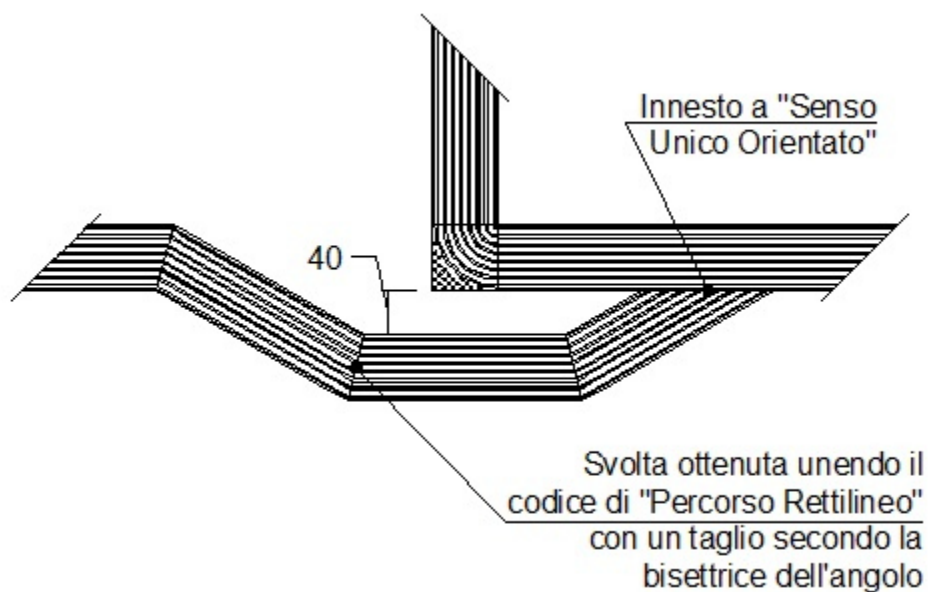
I segnalatori acustici saranno conformi a quanto previsto dalla norma C.E.I. 214-7 "semafori acustici a pulsante o a telecomando" e al Decreto 27 aprile 2017 (G.U. n.140 del 19-6-2017).

Per quanto concerne il presente PEBA, gli attraversamenti individuati nelle schede precedentemente allegate saranno quindi dotati di semafori con segnalatore acustico e di percorsi guida costruiti esclusivamente in base ai 6 codici la cui realizzazione si otterrà tramite l'impiego di piastre tattili.

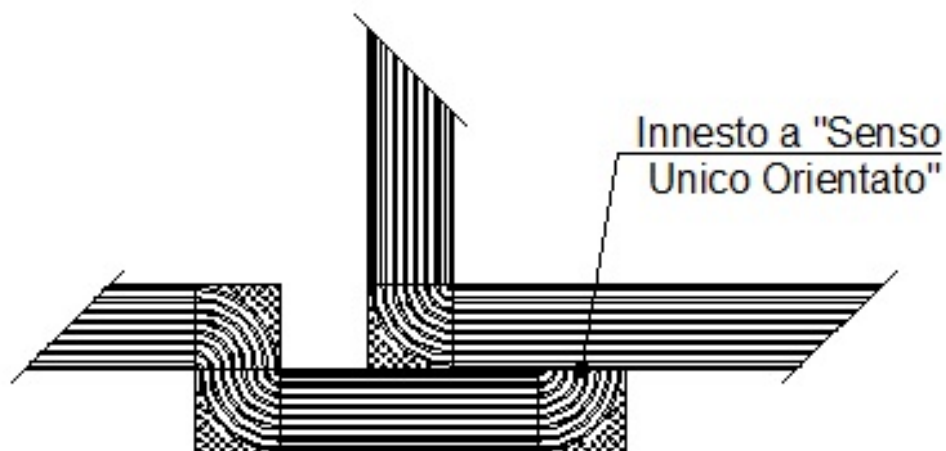
Si allegano di seguito schema sintetico dei 6 codici tattili ed alcune immagini esplicative di esempi realizzati.



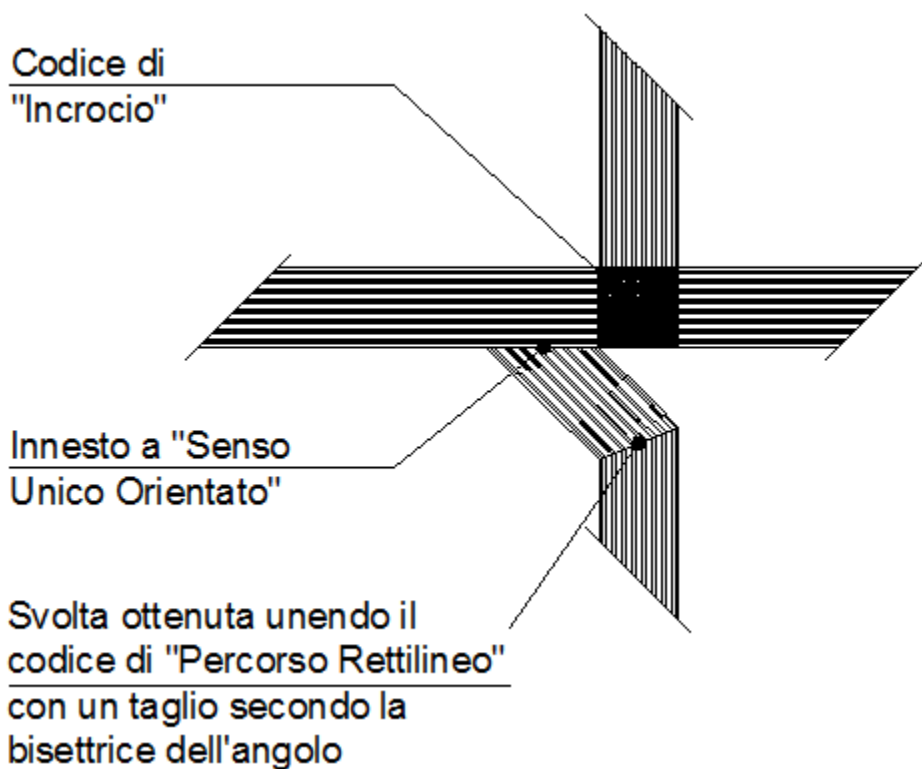
Segnalazione delle scale con pianerottolo di profondità superiore a 180 cm.



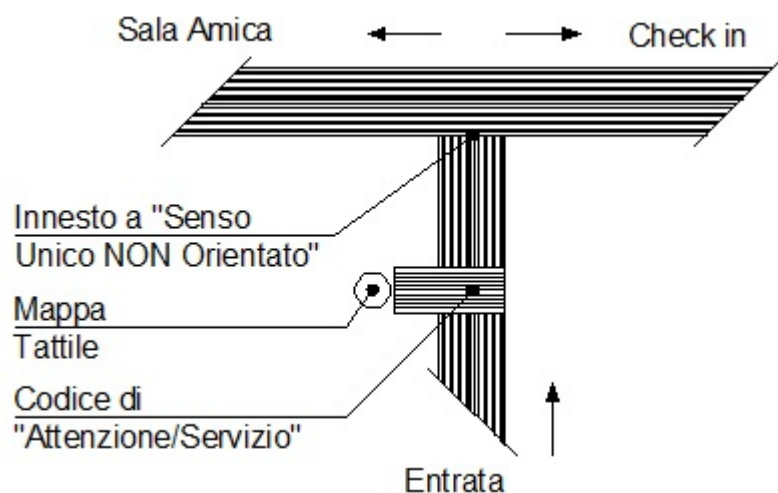
Percorso rettilineo a senso unico con percorsi affiancati ma distanziati.



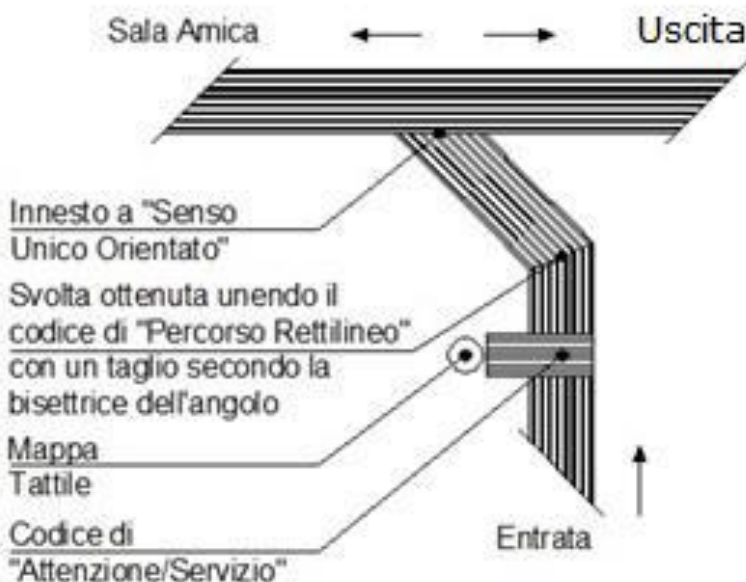
Percorso rettilineo a senso unico con percorsi affiancati ma adiacenti.



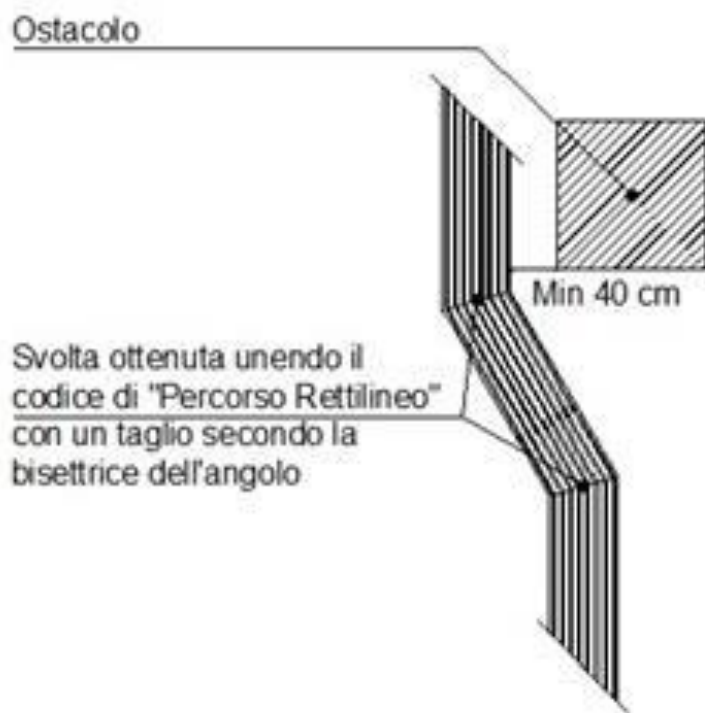
Percorso rettilineo a senso unico innestato in un segnale di INCROCIO



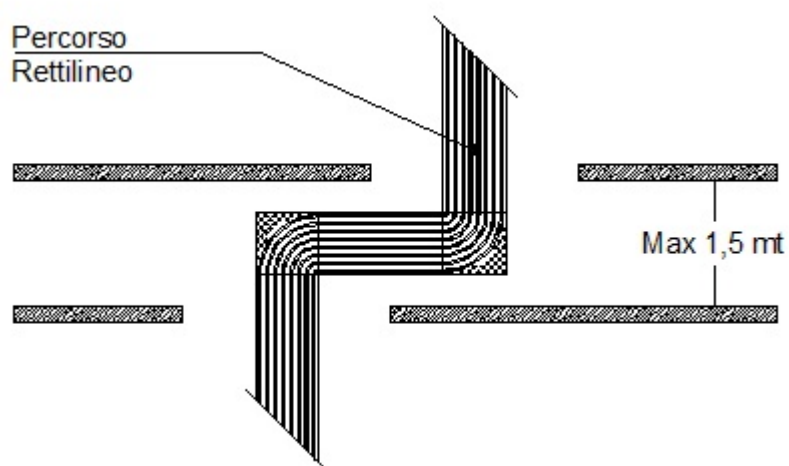
Innesto a senso unico NON orientato: chi proviene dall'entrata può imboccare il percorso trasversale in entrambe le direzioni.



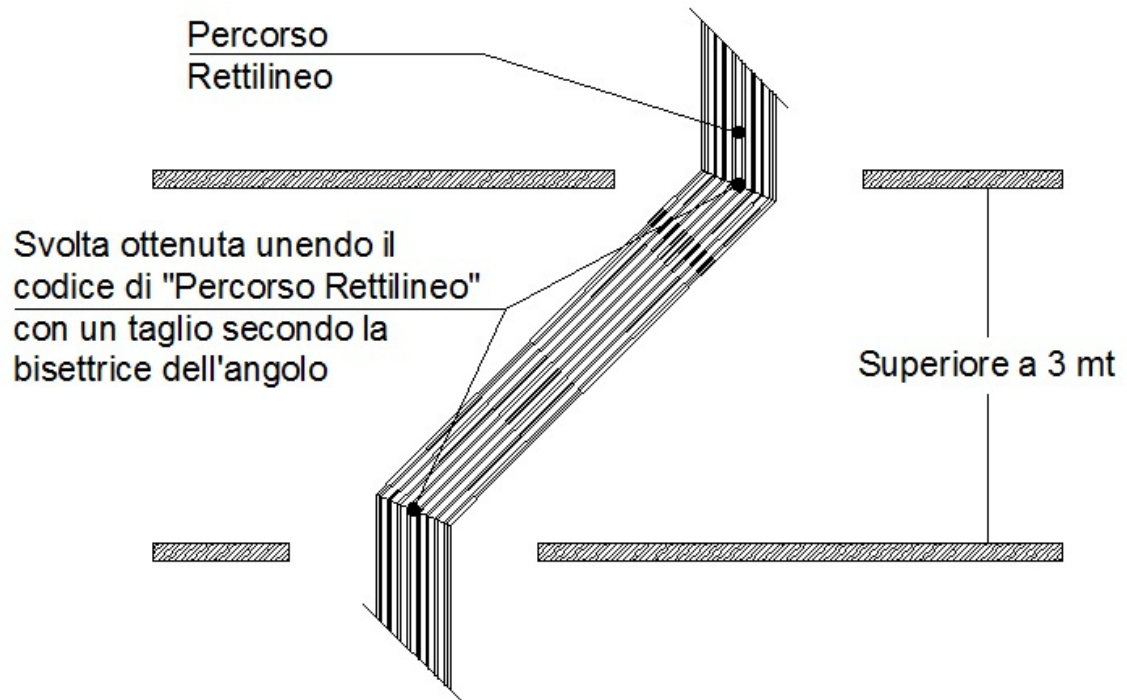
Innesto a senso unico orientato: a chi proviene dall'entrata si suggerisce di dirigersi a sinistra.



Disassamento del percorso di 3 mt.



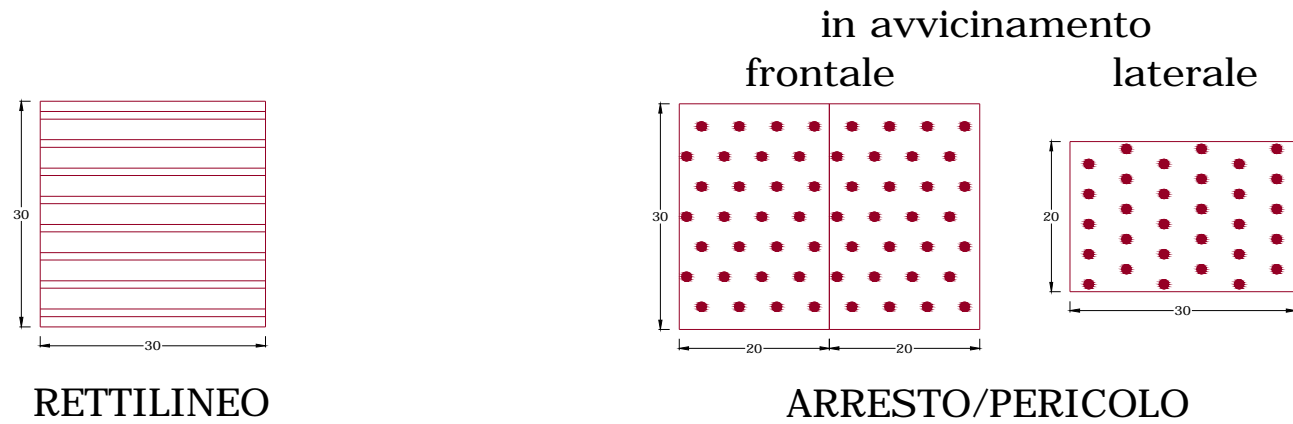
Comunicazione tra due passaggi non collocati in asse con il metodo delle svolte obbligate.



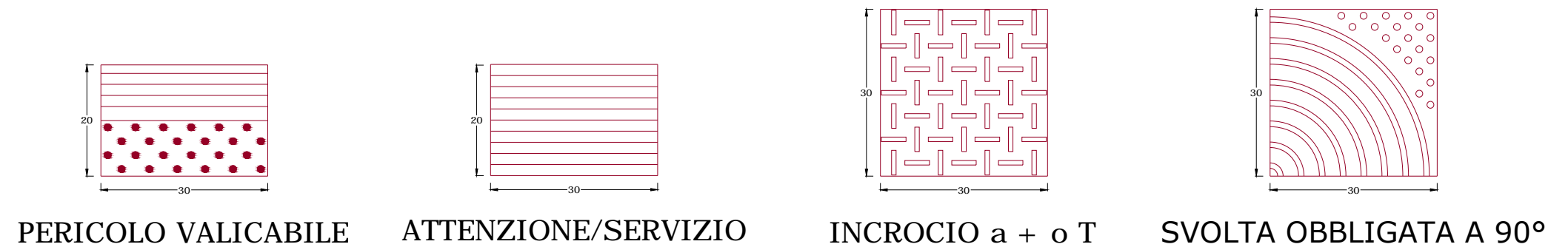
Comunicazione tra due passaggi non collocati in asse con il metodo del tratto obliquo.

Legenda Codici LOGES-VET-EVOLUTION in PVC

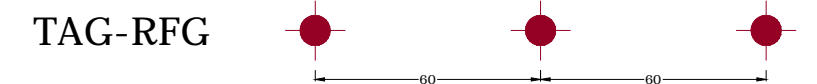
Codici di 1[^] LIVELLO



Codici di 2[^] LIVELLO



Simboli generici



Legenda Codici TAVOLE TATTILI

 MTP Mappa Tattile a Parete	 MTA Mappa Tattile Ascensore	 TD Targa destinazione
 MTB Mappa Tattile di Binario		 TC Targhetta su corrimano
 MTW Mappa Tattile Bagno	 LEG Mappa Tattile su Leggio	 TU Targa direzione uscita