



Regione del Veneto
Provincia di Padova
Comune di Merlara

ELABORATO

A

Piano Eliminazione Barriere Architettoniche

Relazione preliminare

AMMINISTRAZIONE DI MERLARA:

Sindaco
Claudia Corradin

Assessore ai Lavori Pubblici
Matteo Migliorin

RESPONSABILE SERVIZI TECNICI
Arch. Federico Bonacci

appc Udine
ordine degli architetti
pianificatori paesaggisti
e conservatori della
provincia di Udine
ramo gianluca
albo sez. A/b - numero 1730
pianificatore



PROGETTO:

"MRM plus"

Dott. Pian. Gianluca Ramo
Dott.sa Urb. Sara Malgaretto

Giugno 2021



INDICE

1.PREMESSA	3
1.1 IL P.E.B.A.	3
1.1.2 IL GLOSSARIO	5
1.2 INQUADRAMENTO NORMATIVO	7
1.3 P.E.B.A.: I PRINCIPALI STRUMENTI A LIVELLO TEORICO CULTURALE	10
1.4 LA STRUTTURA DEL P.E.B.A.	14
1.4.1 ELENCO ELABORATI.....	14
1.5 IL CICLO DI PROGETTO DEL P.E.B.A.	15
1.6 GLI OBIETTIVI DEL P.E.B.A.	16
1.7 STRATEGIE D’INTERVENTO.....	17
2.SINTESI DELLE ANALISI	19
2.1 IL TERRITORIO DI MERLARA	19
2.1 BREVE ANALISI DEMOGRAFICA	20
2.2 LE SCHEDE DI ANALISI: EDIFICI, SPAZI E PERCORSI PUBBLICI	22
2.3 LE CRITICITÀ RILEVATE	26
2.4 GRADO DI ACCESSIBILITÀ: METODOLOGIA E VALUTAZIONE	31
3. UNA PRIMA IPOTESI DI INTERVENTI.....	36



Comune di Merlara (PD)
Piano Eliminazione Barriere Architettoniche (P.E.B.A.)
Elaborato RP – Relazione Preliminare



1. PREMESSA

1.1 Il P.E.B.A

Nel vasto panorama della pianificazione, il Piano di Eliminazione delle Barriere Architettoniche (P.E.B.A.) costituisce uno strumento pluridisciplinare, *in primis* di tipo conoscitivo, degli impedimenti originati da cause naturali o antropiche allo svolgimento di una vita sociale di qualità per le persone colpite da disabilità.

In particolare, esso si concretizza in un documento che attesta tutte quelle situazioni interne agli edifici ospitanti servizi collettivi, e che caratterizzano spazi pubblici esterni, in cui vi siano degli impedimenti ad una vita di relazione ordinaria per le persone aventi difficoltà motorie, visive o sensoriali, ma anche per una più estesa compagine sociale.

Al segmento delle persone affette da disabilità, si deve infatti aggiungere anche quella porzione di cittadini che si può trovare, dal punto di vista psico-fisico, in condizioni di fragilità temporanee: tra questi, donne in stato di gravidanza, i cardiopatici, la popolazione anziana, persone con compromissione di una funzione fisica temporanea, ed altri ancora.

Come destinatari del PEBA si possono quindi definire cinque macro-profil di utenza, a ciascuno dei quali competono particolari esigenze e difficoltà negli spostamenti, esse sono:

- 1) persone con ridotta o impedita capacità di movimento (anziani, bambini...);
- 2) persone con necessità di ausili per la deambulazione (sedia a rotelle);
- 3) persone con disabilità sensoriali (ipovedenti o con disfunzioni dell'apparato uditivo);
- 4) persone con disabilità mentali;
- 5) persone con altre forme di disabilità invisibili.

Alla classificazione delle disabilità, che sta alla base della definizione del quadro delle esigenze dei cittadini, si affianca una classificazione delle diverse tipologie di barriere architettoniche, basata invece sul quadro delle criticità presenti nei vari ambienti, edifici o spazi pubblici; queste si possono genericamente suddividere in situazioni che presentano:

⇒ ostacoli o impedimenti fisici;



- ⇒ barriere percettive;
- ⇒ fonti di disagio;
- ⇒ fonti di pericolo;
- ⇒ situazioni che generano affaticamento.

La conoscenza e la comprensione delle molteplici tipologie esistenti di barriere architettoniche, la cui definizione più recente è riportata all'art. 1 del D.P.R. 503/96, risulta fondamentale per la redazione della seconda parte del P.E.B.A., ovvero la predisposizione degli interventi non solo di eliminazione di tutti quegli ostacoli fisici che sono fonte di disagio per la mobilità di chiunque ed in particolare di chi ha una capacità motoria ridotta, che limitano la comoda e sicura utilizzazione di parti, attrezzature o componenti, ma anche di installazione di tutti quegli accorgimenti e segnalazioni che permettono l'orientamento e la riconoscibilità dei luoghi e delle fonti di pericolo.

Il P.E.B.A., infatti, si pone l'obiettivo primario di dare una risposta alle criticità rilevate negli edifici, definendo e programmando l'attuazione di interventi da inserire nella programmazione triennale e annuale delle opere pubbliche (art. 32 comma 21 della Legge 28 febbraio 1986, n. 411); l'obbligatorietà della redazione del PEBA viene invece estesa agli spazi urbani con la Legge 5 febbraio 1992 n. 104 art. 24 comma 9.

All'interno degli edifici pubblici, sia nelle aree di pertinenza di immobili privati ma di primario interesse per la comunità, così come lungo i percorsi urbani, va quindi attuato un miglioramento dell'accessibilità degli spazi e della fruibilità, a favore di tutte le utenze e a prescindere dalla condizione fisica anagrafica o sensoriale; ciò, garantendo un aumento generale della qualità della vita ed il coinvolgimento attivo dei cittadini e delle istituzioni tramite il ricorso ad un ampio ventaglio di strumenti di partecipazione.

Il P.E.B.A., in questo senso, si configura come uno strumento per far sì che gli spazi pubblici vengano sempre progettati con l'attenzione alle utenze deboli, infatti, dev'essere predisposto un quadro omogeneo di azioni tra loro integrate che consenta non solo di creare degli spazi accessibili, bensì di collegare spazi e contesti razionalizzando le risorse e perseguendo l'ideale di praticabilità, intesa come comfort ambientale.



1.1.2 Il Glossario

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

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 persone con disabilità, di utilizzare, anche con l'ausilio di apprestamenti ambientali e strumentali, le proprie capacità funzionali per la fruizione degli spazi ed attrezzature in essi 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.

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.

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.



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.

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.

Accessibilità equivalente: laddove sia dimostrata l'impossibilità (in interventi su beni sottoposti a vincolo di tutela o in aree soggette a vincolo paesaggistico) 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:

- muoversi anche se con l'aiuto di un accompagnatore o, nel caso di grandi aree, di mezzi "leggeri" attrezzati;
- 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;
- avere a disposizione idoneo materiale tattile e visivo, audioguide, ecc. (facilitatori).

Adattabilità: la possibilità di modificare nel tempo lo spazio costruito a costi limitati, ovvero senza dover intervenire sulle strutture portanti e sulla principale dotazione impiantistica (es. le colonne di scarico) dell'edificio, allo scopo di renderlo completamente ed agevolmente fruibile a tutte le persone, indipendentemente dal loro stato di salute. L'adattabilità rappresenta un livello ridotto di qualità, potenzialmente suscettibile, per originaria previsione progettuale, di trasformazione in livello di accessibilità; l'adattabilità è, pertanto, un'accessibilità differita nel tempo.



1.2 Inquadramento normativo

NORMATIVA NAZIONALE

- Legge 30 marzo 1971, n. 118 "Conversione in legge del D.L. 30 gennaio 1971, n. 5 e nuove norme in favore dei mutilati ed invalidi civili";
- D.P.R. 27 aprile 1978, n. 384 "Regolamento recante norme per l'eliminazione delle barriere architettoniche negli edifici, spazi e servizi pubblici", abrogato dal D.P.R. 503/96, al quale si rimanda.
- Legge 28 febbraio 1986, n. 41, che introduce l'idea del P.E.B.A., con riferimento esclusivamente agli edifici pubblici già esistenti e non ancora adeguati.
- Legge 9 gennaio 1989, n.13 "Disposizioni per favorire il superamento e l'eliminazione delle barriere architettoniche negli edifici privati" si amplia il regolamento sull'accessibilità degli edifici a quelli non interessati dalla Legge 118/71, per quel che riguarda sia le ristrutturazioni che le nuove realizzazioni.
- D.M. LL.PP. 14 giugno 1989, n. 236 "Prescrizioni tecniche necessarie a garantire l'accessibilità,
- l'adattabilità e la visitabilità degli edifici privati e di edilizia residenziale pubblica sovvenzionata e agevolata, ai fini del superamento e dell'eliminazione delle barriere architettoniche" è il decreto attuativo della Legge 13/89.
- Legge 104/92 "Legge-quadro per l'assistenza, l'integrazione sociale e i diritti di persone handicappate" estende, come già detto nel capitolo precedente, agli spazi urbani in generale la necessità di garantire l'accessibilità, con particolare riguardo alle persone disabili, e integra e modifica le prescrizioni contenute nelle precedenti disposizioni.
- D.P.R. 24 luglio 1996, n. 503 "Regolamento recante norme per l'eliminazione delle barriere architettoniche degli edifici, spazi e servizi pubblici" abroga e sostituisce il D.P.R. 384/78. La norma raccorda ed unifica le normative esistenti in merito all'abbattimento delle barriere architettoniche nei diversi ambiti.
- D.P.R. 6 giugno 2001, n. 380 "Testo unico delle disposizioni legislative e regolamentari in materia edilizia" al Capo III presenta una serie di "Disposizioni per favorire il superamento e l'eliminazione delle barriere architettoniche negli edifici



privati, pubblici e privati aperti al pubblico", suddivise in due sezioni che riprendono in gran parte i contenuti delle leggi 13/89, 41/86 e 104/92.

- Circolare l " marzo 2002, n. 4 del Ministero dell'Interno - Dipartimento dei Vigili del Fuoco, del Soccorso pubblico e della Difesa civile, che riporta le "Linee guida per la valutazione della sicurezza antincendio nei luoghi di lavoro ove siano presenti persone disabili".

NORMATIVA REGIONALE VENETO

- Legge Regionale 30 agosto 1993, n. 41 *"Norme per l'eliminazione delle barriere architettoniche e per favorire la vita di relazione"*.
- Legge regionale 12 luglio 2007, n. 16 *"Disposizioni generali in materia di eliminazione delle barriere architettoniche"*, entrata in vigore il 31/07/2007, che ha abrogato la normativa regionale previgente di cui alla L. R. 30.08.1993, n. 41.
- D.G.R. n. 2422 del 08/08/2008 *"Disposizioni generali in materia di eliminazione delle barriere architettoniche"*.
- L. R. n. 16/07 - Approvazioni Disposizioni applicative", allegato A alla deliberazione, *"Disposizioni generali in materia di eliminazione delle barriere architettoniche. Legge Regionale 12.07.07 n. 16 - Disposizioni applicative che sostituisce la precedente circolare n. 37 del 19 dicembre 1994 "Norme per l'eliminazione delle barriere architettoniche e per favorire la vita di relazione. Legge Regionale 30.08.93 n. 41. Disposizioni applicative"*.
- D.G.R. n. 840 del 31/03/2009 *"Prescrizioni Tecniche atte a garantire la fruizione di edifici destinati all'istruzione con riferimento allo e 2° ciclo statale e paritario dell'ordinamento scolastico e dei Centri di Formazione Professionale"*.
- D.G.R. n. 840 del 31/03/2009, le *"Prescrizioni Tecniche atte a garantire la fruizione di edifici destinati all'istruzione con riferimento allo e 2° ciclo statale e paritario dell'ordinamento scolastico e dei Centri di Formazione Professionale"* in attuazione della L.R. 16/2007.
- D.G.R. n. 841 del 31/03/2009 *"Disposizioni per la redazione e la revisione dei piani di eliminazione delle barriere architettoniche (PEBA)"*, che è il principale riferimento normativo locale da cui il presente P.E.B.A. prende i fondamentali indirizzi operativi. Si tratta di un documento che disciplina la redazione e la revisione dei Piani di



Eliminazione delle Barriere Architettoniche (PEBA), di cui all'art. 32, comma 21, della Legge 28.02.1986 n. 41 e all'art. 24, comma 9, della Legge 05.02.1992 n. 104, volti a garantire l'accessibilità e la visitabilità di edifici pubblici e di spazi urbani. Questo documento sostituisce la pubblicazione

- *"Linee Guida per la redazione del piano di eliminazione barriere architettoniche (P.E.B.A.)"*, realizzata nel 2003 dalla Regione Veneto nell'ambito delle attività del centro di Documentazione sulle barriere architettoniche.
- D.G.R. n. 509 del 02/03/2010, le *"Prescrizioni 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"*. Il dispositivo è stato oggetto di una serie di osservazioni presentate da Federazioni professionali, Associazioni e Imprese operanti nel settore dell'edilizia e da Associazioni rappresentative delle persone con disabilità, a seguito delle quali la competente Direzione regionale Lavori Pubblici ha ritenuto opportuno sottoporre alla valutazione della Commissione Tecnico Scientifica, istituita con DGR n. 173 del 23/01/1996 nell'ambito del Centro di Documentazione sulle Barriere Architettoniche di cui all'art. 18 della L.R. n. 16/07, una parziale revisione delle prescrizioni tecniche. L'aggiornamento delle prescrizioni tecniche è stato approvato con DGR n. 1428 del 06/09/2011.
- D.G.R. 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"*.
- Allegato "A" alla D.G.R. n. 1428/11 sono riportate, in forma comparativa con il testo originale, alcune modifiche di specifici articoli e schemi grafici del documento, tali da garantire una migliore efficacia e la piena attuazione dello stesso.
- Allegato "B" alla D.G.R. n. 1428/11 *"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 e approvate con D.G.R. n. 509 del 02/03/2010"*.



1.3 P.E.B.A.: i principali strumenti a livello teorico culturale

I principali strumenti a cui si deve far riferimento per comprendere ciò che sottende, sia dal punto di vista teorico che culturale, ad un Piano di Eliminazione delle Barriere Architettoniche (PEBA) sono :

- la Convenzione Internazionale sui diritti delle persone con disabilità
- lo strumento denominato I.C.F.
- l'Universal Design e il Design for All

1. La Convenzione Internazionale sui diritti delle persone con disabilità, approvata dall'Assemblea Generale delle Nazioni Unite (ONU) il 13 dicembre 2006, vigente dal 3 maggio 2008, firmata dai rappresentanti di 160 paesi (tra cui l'Italia che l'ha sottoscritta il 30 marzo 2007) e ratificata da 88 (con la legge del 3 marzo 2009 n.18 il Parlamento Italiano ha autorizzato la ratifica della Convenzione ONU sui diritti delle persone con disabilità) rappresenta un importante risultato raggiunto dalla comunità internazionale in quanto strumento internazionale vincolante per gli Stati Parti.



Mappa dei Paesi con indicazione delle firme e delle ratifiche della Convenzione ONU (CRPD), luglio 2015. Fonte www.un.org

In questa nuova prospettiva, la Convenzione si inserisce nel più ampio contesto della tutela e della promozione dei diritti umani, definito in sede internazionale fin dalla Dichiarazione Universale dei diritti umani del 1948 e consolidatosi nel corso dei decenni, confermando in favore delle persone con disabilità i principi fondamentali in tema di riconoscimento dei diritti di pari opportunità e di non discriminazione.



Nei suoi principi ispiratori la Convenzione non riconosce "nuovi" diritti alle persone con disabilità, intende piuttosto assicurare che queste ultime possano godere, sulla base degli ordinamenti degli Stati di appartenenza, di tutti i diritti riconosciuti agli altri consociati, in applicazione dei principi generali di pari opportunità.

La Convenzione ONU impegna testualmente tutti i Paesi che l'hanno sottoscritta ad *"intraprendere o promuovere la ricerca e lo sviluppo di beni, servizi, apparecchiature e attrezzature progettati universalmente"* e chiede di *"incoraggiare la progettazione universale nell'elaborazione di norme e linee guida"*.

La legge italiana di ratifica della Convenzione ha contestualmente istituito l'Osservatorio Nazionale sulla condizione delle persone con disabilità che ha, tra gli altri, il compito di promuovere l'attuazione della Convenzione ed elaborare il rapporto dettagliato sulle misure adottate di cui all'art. 35 della stessa Convenzione, in raccordo con il Comitato Interministeriale dei Diritti Umani (CIDU).

2. Lo strumento della Classificazione Internazionale del Funzionamento, della Disabilità e della Salute (ICF) fa parte della Famiglia delle Classificazioni Internazionali dell'OMS insieme all'International Statistical Classification of Diseases and Related Health Problems 10th revision (ICD-10), all'International Classification of Health Interventions (ICHI), e alle Classificazioni derivate.

"ICF fornisce sia un linguaggio unificato e standard, sia un modello concettuale di riferimento per la descrizione della salute e degli stati ad essa correlati" (ICF, WHO 2001, pag 3). *Tra i suoi obiettivi principali vi è quello di migliorare la comunicazione fra i diversi fruitori - professionisti e non - tra cui gli operatori sanitari, i ricercatori, gli insegnanti, gli amministratori, i politici e la popolazione, incluse le persone con diverse abilità* (prof.ssa Marisa Pavone).

ICF rappresenta una revisione della Classificazione Internazionale delle Menomazioni, delle Disabilità e degli Handicap (ICIDH) pubblicata dall'Organizzazione Mondiale della Sanità (OMS) nel 1980 a scopo di ricerca.

Il testo dell'ICF è stato approvato dalla 54 World Health Assembly (WHA) il 22 Maggio 2001 e ne è stato raccomandato agli Stati Membri l'uso nella ricerca, negli studi di popolazione e nella reportistica. È stata accettata come una delle Classificazioni delle Nazioni Unite.



In quanto tale, costituisce lo strumento adeguato per la realizzazione di mandati internazionali a difesa dei diritti umani nonché di normative nazionali.



ICF è stata tradotta e pubblicata in molti Paesi. Una prima traduzione italiana è del 2002 relativa alla prima edizione OMS del 2001 (per maggiori approfondimenti si rimanda al portale italiano delle classificazioni sanitarie).

3. L'Universal Design : il termine è stato introdotto nel 1985 dall'architetto americano Ronald L.Mace della North Carolina State University che ne diede questa definizione : *"Universal design is the design of products and environments to be usable by all people, to the greatest extent possible, without the need for adaptation or specialized design"*. Per l'architetto il design universale non rappresentava una disciplina che realizzasse oggetti ad hoc per persone con specifiche esigenze ma piuttosto che generasse prodotti adatti alla più ampia gamma di utenti.

Nel 1997 l'Universal design si è ulteriormente definito attraverso la formulazione dei 7 principi sviluppati dal Centre for Universal Design da tecnici e progettisti specializzati in materia.

I sette punti si pongono come orientamenti e suggerimenti a cui attenersi per realizzare una progettazione accessibile, uguale per tutti e sicura. Essi sono:



Equità – uso equo: utilizzabile da chiunque



Flessibilità – uso flessibile: si adatta a diverse abilità



Semplicità – uso semplice ed intuitivo: l'uso è facile da capire



Percettibilità: il trasmettere le effettive informazioni sensoriali



Tolleranza all'errore: minimizzare i rischi o azioni non volute



Contenimento dello sforzo fisico: utilizzo con minima fatica



Misure e spazi sufficienti: rendere lo spazio idoneo per l'accesso e l'uso

4. La definizione Design for All è stata elaborata dall'EIDD (Istituto Europeo per il Design e la Disabilità) nel 2004, in occasione dell'Assemblea Annuale tenutasi a Stoccolma in quell'anno.

Viene definito come *“il design per la diversità umana, l'inclusione sociale e l'uguaglianza”* e il suo scopo è quello di facilitare per tutti le pari opportunità di partecipazione in ogni aspetto della società.

Per l'EIDD ogni cosa progettata deve essere:

- accessibile
- comoda da usare per ognuno
- capace di rispondere all'evoluzione della diversità umana

Come ben spiegato nella definizione, il Design for all è la progettazione per la diversità umana e diventa ogni giorno più rilevante in quanto l'invecchiamento progressivo della popolazione mondiale ci spinge a costruire ambienti e servizi sempre più attenti alla fruibilità e usabilità. (Fonte: <https://www.architutti.it/progettare-per-tutti/>).



1.4 La struttura del P.E.B.A.

Pur nell'ambito di una proposta progettuale unitaria, a livello operativo il P.E.B.A. si riferisce, in relazione ai due principali settori di intervento, ai seguenti ambiti:

- ⇒ ambito edilizio;
- ⇒ ambito urbano.

La struttura del Piano, secondo le disposizioni dell'Allegato "A" alla D.G.R.V. n. 841 del 31 marzo 2009, si articola in tre fasi principali:

- ⇒ prima fase: analisi dello stato di fatto;
- ⇒ seconda fase: progettazione degli interventi;
- ⇒ terza fase: programmazione degli interventi.

La prima fase prevede l'individuazione degli edifici pubblici o privati di interesse primario, l'individuazione degli spazi urbani e la analisi del grado di accessibilità di questi edifici o aree. Contestualmente è prevista, durante tale fase di analisi, un momento di partecipazione pubblica con il coinvolgimento degli *stakeholders* locali attraverso questionari, *focus group* e incontri pubblici.

La seconda fase, quella più propriamente progettuale, si concretizza nella definizione degli interventi necessari all'eliminazione delle barriere architettoniche negli edifici e degli spazi urbani e nella stima dei costi necessari per attuare gli interventi rivolti a determinare una condizione generale di accessibilità e fruizione dei siti analizzati.

Definiti interventi e costi, la terza ed ultima fase prevede la priorità degli interventi e la programmazione temporale degli stessi in base alla loro fattibilità e alla disponibilità economica dell'Amministrazione comunale.

1.4.1 Elenco elaborati

Il P.E.B.A. del Comune di Merlara è strutturato secondo quanto descritto precedentemente e secondo i contenuti minimi definitivi dalla D.G.R.V. n. 841/2009.

Il Piano di Eliminazione delle Barriere Architettoniche è composto dei seguenti elaborati:



STATO DI FATTO

- Relazione Preliminare
- A1. Schede analisi edifici pubblici
- A2. Schede analisi spazi pubblici
- Tav. 1 “Inquadramento stato di fatto: planimetria con individuazione edifici, spazi e percorsi pubblici analizzati” (scala 1:2.000)
- Tav. 2 “Inquadramento stato di fatto: planimetria con individuazione gradi di accessibilità edifici, spazi e percorsi pubblici analizzati” (scala 1:2.000)
- Tav. 3 “Inquadramento stato di fatto: “Inquadramento stato di fatto: sistema dell’accessibilità” (scala 1:2.000)

PROGETTO

- B. Relazione generale
- PN. Prontuario Normativo
- SC. Stima dei costi
- QI: Quadro generale degli interventi
- Tav. 4 “Inquadramento interventi di progetto: planimetria di progetto (scala 1:2.000)

PROGRAMMAZIONE

PP. Programma pluriennale degli interventi

1.5 Il ciclo di progetto del P.E.B.A.

L'approvazione del P.E.B.A. deve essere effettuata secondo le procedure indicate dalle Linee Guida Regionali in particolare:

1. Il PEBA viene adottato dall'Organo Esecutivo dell'Ente, nella fattispecie dalla Giunta Comunale. L'adozione del PEBA è preceduta, in attuazione del metodo di partecipazione, da forme di concertazione e consultazione.
2. Entro otto giorni dall'adozione, il piano è depositato presso la sede dell'Ente a disposizione del pubblico per trenta giorni consecutivi, decorsi i quali chiunque può formulare osservazioni entro i successivi trenta giorni; dell'avvenuto deposito è data notizia mediante avviso pubblicato nell'albo pretorio dell'Ente e mediante l'affissione



di manifesti. Qualora l'Ente disponga di un sito internet deve provvedere a pubblicarne la notizia; l'Ente può inoltre attuare ogni altra di divulgazione ritenuta opportuna.

3. Nei sessanta giorni successivi alla scadenza del termine per la presentazione delle osservazioni, l'organo politico-amministrativo (Consiglio Comunale) decide sulle stesse ed approva il P.E.B.A.
4. Copia integrale del Piano per l'Eliminazione delle Barriere Architettoniche (PEBA) approvato è trasmessa, in formato elettronico, alla Regione - Direzione Lavori Pubblici, corredata di copia del relativo provvedimento di approvazione ed è depositata presso la sede dell'Ente per la libera consultazione.
5. I piani approvati ai sensi delle presenti disposizioni hanno una validità di 10 anni ed entro tale termine ne deve essere prevista la completa attuazione.

1.6 Gli obiettivi del P.E.B.A.

Il Piano per l'Eliminazione delle Barriere Architettoniche di Rovolon si propone i seguenti obiettivi:

- ⇒ dotare l'amministrazione comunale di uno **strumento** di pianificazione e **programmazione territoriale** per **migliorare l'accessibilità** del comune e la sicurezza pedonale nei prossimi 3/5 anni;
- ⇒ **integrare**, come una sorta di "schema direttore", le politiche sulla mobilità pedonale accessibile recependo le esigenze dell'utenza debole (disabili, anziani, bambini) per favorire la mobilità pedonale di tutti ed ampliare la rete dei percorsi per tutti;
- ⇒ eseguire una **diagnosi** della percorribilità e della fruibilità delle vie e degli spazi pubblici tenendo conto delle esigenze e pratiche degli abitanti;
- ⇒ **migliorare** l'accesso, la percorribilità e la fruizione degli spazi pubblici alle **persone più vulnerabili**;
- ⇒ **indagare** l'accessibilità interna ed esterna degli edifici comunali ed ottenere una valutazione complessiva dello stato di fatto per potere intervenire a breve, e medio termine secondo delle priorità condivise ed una programmazione in coerenza con le risorse e gli interventi già previsti;



- ⇒ **migliorare** prioritariamente l'accessibilità delle vie e degli edifici comunali più frequentati, fungendo da "piano" per la manutenzione degli spazi e degli edifici;
- ⇒ **rispondere** alla domanda di maggiore sicurezza pedonale e qualità degli spazi urbani.

1.7 Strategie d'intervento

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 urbanistica, della mobilità, per le implicazioni riguardanti la mobilità pedonale, e delle politiche sociali, per il necessario coinvolgimento dei portatori d'interesse locali per fare emergere criticità e priorità.

LE PRINCIPALI STRATEGIE DEL P.E.B.A.

A. Dentro/fuori gli edifici comunali

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, 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 (elementari e medie) ed alle aree esterne di tutte le scuole, in quanto questi immobili 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.

B. Garantire la sicurezza e l'orientamento dei pedoni

Si propone di migliorare la segnaletica orizzontale e verticale per i pedoni nelle vie più frequentate e negli attraversamenti. La sicurezza pedonale viene assunta come priorità. Insicurezza dovuta alla scarsa presenza e/o inadeguatezza (interruzioni, pavimentazione sconnessa, scarsa manutenzione, non visibilità della segnaletica orizzontale, assenza percorsi pedonali, ecc.) dei percorsi pedonali ma anche all'insicurezza generata dal traffico e dalla velocità delle auto in alcune vie di collegamento e in alcuni incroci/nodi stradali.

Oltre la questione della sicurezza, la mancanza d'orientamento è una criticità da affrontare per migliorare sia l'identificazione e leggibilità dei percorsi pedonali o delle



aree “slow” (*traffic calming*) che la mobilità sicura delle persone ipo/non vedenti, dei bambini e degli anziani.

La strategia è di favorire prioritariamente interventi significativi negli attraversamenti, le fermate bus e negli incroci nelle vie più importanti oggetto di schede d'intervento con la posa di segnaletica podotattile.

C. Garantire la continuità pedonale dei percorsi per formare una rete interconnessa con la rete ciclopedonale

Con la rimozione delle “microbarriere” (numerose interruzioni nelle interruzioni) e delle discontinuità, la finalità è di pervenire ad una azione diffusa di “raccordi” nei percorsi ed attraversamenti più frequentati. 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 senza interferenza che possa anche integrare la rete delle piste ciclopedonali e migliorare la presenza dei pedoni. In assenza di percorsi pedonali protetti o in presenza di marciapiedi troppo stretti, le piste ciclopedonali risultano essere delle infrastrutture molto usate dai disabili motori e dagli anziani, però la loro sicurezza va migliorata.

D. Definire priorità d'intervento condivise

Partire dalle pratiche d'uso nello spazio, osservare le modalità di spostamento a piedi per giungere a delle priorità reali, condivise individuando degli interventi tecnicamente ed economicamente fattibili.

F. Individuare azioni di supporto al PEBA

- ⇒ La promozione della mobilità pedonale come progetto condiviso della comunità.
- ⇒ L'educazione alla mobilità lenta.
- ⇒ La promozione dell'inclusione sociale dei disabili attraverso la scuola e lo sport.
- ⇒ Il miglioramento dell'accessibilità degli spazi aperti al pubblico La trasmissione dei questionari di autovalutazione presso i professionisti, proprietari e gestori di negozi, bar o ambulatori è finalizzata ad avviare una riflessione di portata collettiva sulle barriere architettoniche presenti anche negli spazi aperti al pubblico.



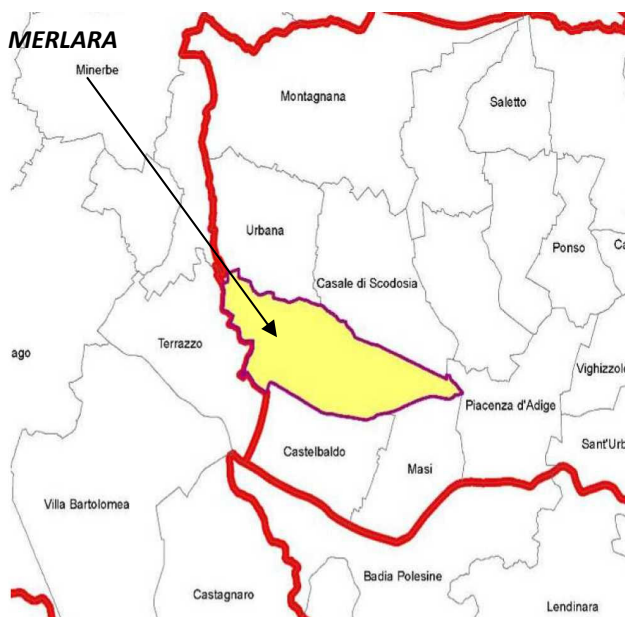
2.SINTESI DELLE ANALISI

2.1 Il territorio di Merlara

Il territorio DI Merlara si colloca nell'area Sud occidentale della Provincia di Padova a confine con la Provincia di Verona, lungo l'asta fluviale del Fratta-Gorzone e nell'ambito del Montagnanese.

Merlara si colloca a pochi passi dalle cittadine di Montagnana (PD), Legnago (VR) e Badia Polesine (RC), alle quali è collegata dalla SP n.19 "Stradona" e la SP n.42 "della Merlara". L'estensione di Merlara è pari a 21,36 Km², con una densità per Km² pari a 125,1; è un territorio interamente pianeggiante e il Comune più esteso tra i Comuni della "Sculdascia"¹ nonchè l'unico che confina con tutti gli altri territorio di questa antica circoscrizione longobarda.

Oltre al capoluogo, sono ricompresi i nuclei abitati di Parisata e Barberigo in località Minotte.



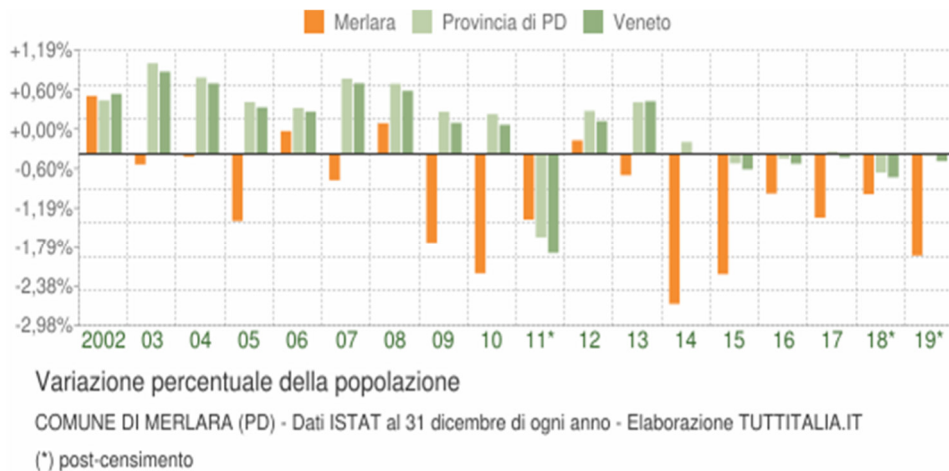
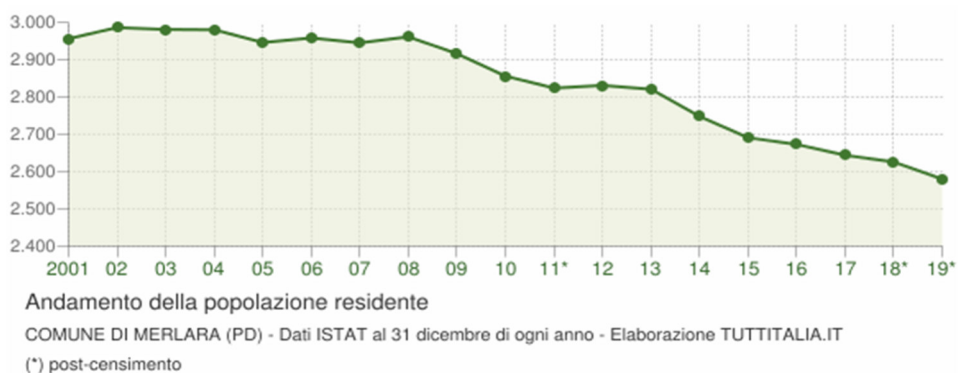
¹ **Sculdascio:** Ufficiale longobardo (dal longobardo skuldhaiso, «capo di una circoscrizione»), con poteri militari e civili, dipendente dallo iudex. Tale carica si mantenne a lungo assumendo con il tempo anche il carattere territoriale (da cui Sculdascia, circoscrizione dipendente dallo sculdascio). (Fonte Treccani)



2.1 Breve Analisi Demografica

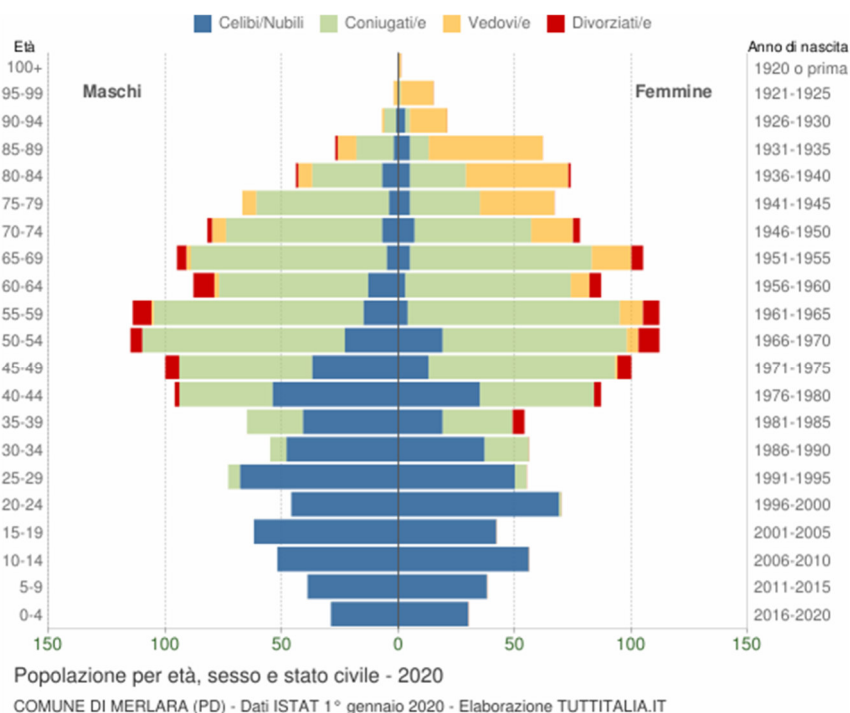
Analizzando i dati dal 2001 al 2019 si nota che il trend evolutivo della popolazione residente presenta un andamento decrescente ma con una decisa inflessione a partire dal 2014 che non accenna a invertire la rotta.

Infatti, nel 2014 risultavano 2.748 abitanti mentre nel 2019 ne risultano insediati 2.580. come sotto riportati graficamente.

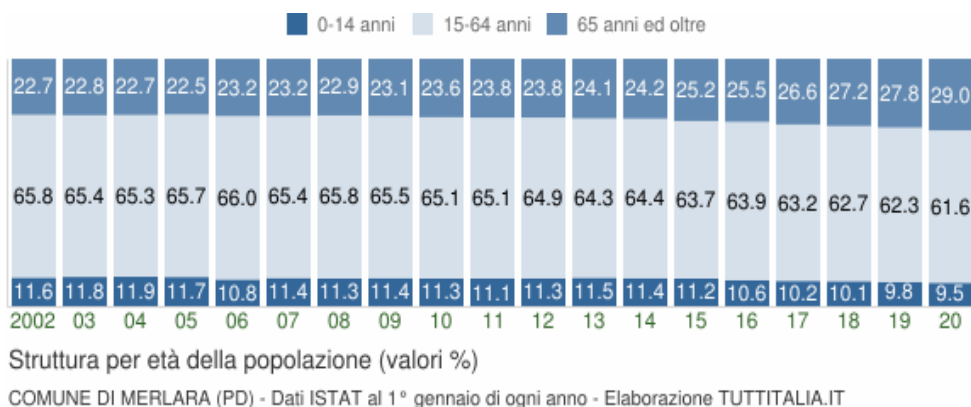




Comune di Merlara (PD)
Piano Eliminazione Barriere Architettoniche (P.E.B.A.)
Elaborato RP – Relazione Preliminare



Per quanto riguarda la popolazione è interessante la suddivisione in classi di età. In particolare, si nota come la popolazione dal 1970 si sia spostata verso le classi di maggiore età; questo è giustificabile per due fenomeni: il primo è l'invecchiamento demografico, ovvero il progressivo aumento della consistenza assoluta e relativa dei contingenti delle età anziane; il secondo è dovuto ad una maggiore speranza di vita delle donne dovuta al progresso degli ultimi anni.





2.2 Le schede di analisi: edifici, spazi e percorsi pubblici

Il primo *step* della fase di analisi del P.E.B.A. ha visto la definizione puntuale, e la relativa mappatura, degli edifici e di tutti gli spazi urbani (e relativi percorsi pubblici) di primario interesse per la collettività.

In concerto con gli Uffici e l'Amministrazione Comunale, sono stati individuati n.10 edifici pubblici mentre, per quanto riguarda gli spazi pubblici, sono stati individuati ed analizzati n. 36 siti nel territorio; all'interno di questa categoria, sono stati considerati anche gli ambiti di connessione degli edifici indagati ma anche gli assi principali della mobilità.

I vari edifici e spazi pubblici sono stati classificati con dei codici; per quanto riguarda gli immobili ("EP"), sono state utilizzate le seguenti codifiche:

- ⇒ M: edifici pubblici comunali;
- ⇒ I: edifici scolastici e dedicati all'istruzione in genere;
- ⇒ S: edifici ospitanti attività sportive e ludico ricreative;
- ⇒ A: edifici pubblici ospitanti associazioni, ecc.

Le codifiche che distinguono invece gli spazi pubblici ("SP") sono:

- ⇒ C: luoghi di culto e cimiteri;
- ⇒ U: ambiti urbani centrali e piazze;
- ⇒ P: piazza principale
- ⇒ L: Ambiti laterali
- ⇒ I: ambiti delle strutture scolastiche;
- ⇒ S: ambiti delle strutture ed impianti sportivi e funzionali ad attività ludico ricreative;
- ⇒ D: ambiti esterni ai centri abitati, di conformazione urbana "rada" o "diffusa"
- ⇒ V Aree verdi attrezzate

Le tabelle che seguono riportano l'elenco completo di edifici, spazi e percorsi pubblici indagati nell'ambito delle analisi del P.E.B.A.



EDIFICI PUBBLICI

Codice identificativo	Descrizione	Ubicazione
EP.01.M	Sede Municipale	Piazza Martiri della Libertà 9
EP.02.A	Casa delle Associazioni	via di Roma 47
EP.03.A	Sala Polivalente Mons. Celotto	via Motta 452
EP.04.M	Magazzino e autorimessa comunale adiacente alla Sala Polivalente Mons. Celotto	via Motta 452
EP.05.M	Magazzino comunale	via Zurlara 302
EP.06.S	Impianti sportivi, campo da calcio con tribuna e edificio spogliatoi e palestra	via di Roma (impianto retrostante sede municipale di Piazza Martiri della Libertà)
EP.07.I	Scuola dell'infanzia "Scarmigna"	via Marconi 118
EP.08.I	Plesso scolastico "D. Alighieri" - Scuola Primaria e Secondaria di primo grado	via Stradona 88
EP.09.A	Edificio ospitante la Struttura denominata "Passo dopo Passo"	Piazzale Italia 258
EP.10.A	n. 5 appartamenti in condominio	Via Mafalda di Savoia 45

Tabella 1: elenco edifici

SPAZI PUBBLICI

Codice identificativo	Descrizione	Ubicazione
SP.U.01	Ambito "Via Bindola I tratto"	Merlara
SP.U.02	Ambito "Via Bindola II tratto"	Merlara
SP.U.03	Ambito "Via Bindola III tratto"	Merlara
SP.U.04	Ambito "Via Bindola IV tratto"	Merlara
SP.U.05	Ambito "Via Marconi"	Merlara
SP.U.06	Ambito "Via Roma"	Merlara
SP.U.07	Ambito "Via Stradona I tratto"	Merlara
SP.U.08	Ambito "Via Stradona II tratto"	Merlara
SP.L.09	Ambito "Via S. Rocco I tratto"	Merlara
SP.L.10	Ambito "Via S. Rocco II tratto"	Merlara



SP.L.11	Ambito "Via Perarolo I tratto"	Merlara
SP.L.12	Ambito "Via Perarolo II Tratto"	Merlara
SP.L.13	Ambito "Via Perarolo III tratto"	Merlara
SP.L.14	Ambito "Via Perarolo IV tratto"	Merlara
SP.L.15	Ambito "Via Piave I tratto"	Merlara
SP.L.16	Ambito "Via Piave II tratto"	Merlara
SP.L.17	Ambito "Via Piave III tratto"	Merlara
SP.L.18	Ambito "Via Piave IV tratto"	Merlara
SP.L.19	Ambito "Via Mazzini	Merlara
SP.L.20	Ambito "Via Motta I tratto"	Merlara
SP.L.21	Ambito "Via Motta II tratto"	Merlara
SP.L.22	Ambito "Via Motta III tratto"	Merlara
SP.U.23	Ambito "Via Piazza I tratto"	Merlara
SP.U.24	Ambito "Via Piazza II tratto"	Merlara
SP.P.25	Piazza Martiri della Libertà 01	Merlara
SP.P.26	Piazza Martiri della Libertà 02	Merlara
SP.V.27	Area verde di via Mazzini	Merlara
SP.C.28	Piazza Chiesa della Natività della BVM	Merlara
SP.V.29	Via Aldo Moro e area verde	Merlara
SP.V.30	Area verde di Via Piave	Merlara
SP.L.31	Via Tagliamento	Merlara
SP.L.32	Via Isonzo	Merlara
SP.C.33	Cimitero	Merlara
SP.V.34	Parco di Villa Barbarigo	Merlara
SP.P.35	Via Argine Vecchio	Minotte
SP.C.36	Piazza Chiesa Maria A.	Minotte




Tabella 2: elenco spazi pubblici

Tutti gli edifici, gli spazi ed i percorsi pubblici sono stati analizzati con un sopralluogo in loco e attraverso la compilazione di una specificata scheda; i risultati delle varie "indagini"



permettono di stabilire le criticità ed i possibili interventi da attuare per eliminare le barriere architettoniche.

Sono state definite due diversi tipi di scheda, una per gli edifici ed una per spazi e percorsi pubblici sulla base di quanto indicato dall'allegato "A" alla D.G.R.V. 841/2009.

N. scheda	Codice edificio Es	Foto
Nome e funzione		
Indirizzo		
PARCHEGGIO RISERVATO		
PRESENTE	PRESENTE MA NON A NORMA	ASSENTE
	Dimensioni: largo < 3,20 m, lungo 0,60 m se in linea	Segnaletica: verticale e/o orizzontale assente
		Accessibilità: raccordo al percorso di collegamento
ACCESSO EDIFICIO		
1	Pavimento	Con finitura degradata, sconnessa o sdrucciolevole
		In buono stato
2	Rampa	Assente
3	Rampa	Non a norma: ripida (pendenza > 8%), o priva di variazione cromatica, o priva di corrimano
4		Zona anti/retrostante non complanare e/o con profondità 140cm x 140 cm
5	Porta accesso	Luce netta < 80 cm o può essere aperta solo con una forte pressione
6		Presenza di elementi che sporgono (specificare quali) più di 2,50 cm da quota pavimento
7		Campanello e/o citofono si trovano ad un'altezza da terra tra 40 cm e 130 cm
8	Porta a vetri	Priva dell'elemento di segnalazione della trasparenza
9	Segnaletica	Non è chiara, esauriente, facilmente leggibile
10		Edificio accessibile privo del simbolo di accessibilità (all. A-B-C D.P.R. 503/96)
SERVIZI IGIENICI		
11	Assenza servizio igienico a norma:	100 cm per accostamento laterale a wc – 80 cm davanti a lavabo – porta con luce netta 75 cm
12	Sanitari e accessori non a norma:	specchio h persona seduta, maniglioni, campanello allarme, altezza lavabo 80 cm dal pavimento
13	WC di tipo sospeso non a norma:	tazza distante 40 cm da parete laterale; corrimano e bordo anteriore a 75 – 80 cm dalla parete posteriore; piano superiore a 45 cm dal pavimento
14	DOCCE negli sportivi e palestre scolastiche: non accessibili (poss. con seggiolino)	
COLLEGAMENTI VERTICALI		
15	Assente un sistema di sollevamento ai livelli superiori (ascensore o piattaforma elevatrice)	
16	Ascensore	Cabina con dimensioni non a norma (120 mc di profondità x 80 mc di larghezza)
17		Porta non automatica e/o con dimensioni non a norma (75 mc sul lato corto)
18		Piattaforma antistante la porta con dimensioni non a norma (140 cm x 140 cm)
19		Accessori non ad altezza adeguata o assenti (citofono, allarme, indicazioni braille, luce emergenza, luce pulsanti, segnale sonoro di arrivo)
20	Rampa scala	Larghezza inferiore a 120 cm
21		Gradini con pedata < 30 mc e alzata > 16 cm
22		Finitura pavimentazione sconnessa e/o sdrucciolevole
23		Assente segnale a pavimento in rilievo e a 30 cm dal primo e ultimo gradino
24		Assenza corrimano su entrambi i lati ad h 90 cm da terra e che prosegue per 30 cm oltre il primo e ultimo gradino (opportuno un secondo corrimano ad h 75 cm per bambini)
25		Illuminazione debole
26	Parapetto	Non a norma: h 100 cm da terra e inattraversabile da sfera diametro 10 cm
PERCORSI INTERNI		
27	Arredamento e attrezzature non utilizzabili da persone con difficoltà motorie/sensoriali e/o sportello informazioni con piano h > 90 cm da terra	
28	L'arredo crea ostacolo o strozzature; assenza di slarghi per la rotazione delle carrozzine ogni 10 m e/o nelle parti terminali dei percorsi e dei corridoi	
29	I radiatori, gli estintori necessitano di un alloggiamento in nicchia	
30	Segnaletica informativa non chiara, esauriente e facilmente leggibile	
31	Luce netta delle porte interne inferiore a 75 cm	
32	Presenza di gradini > 2,50 cm	
33	Giunti della pavimentazione con spessore > 5 mm	
34	Corridoio con larghezza < 1,00 m	
35	Grigliati nelle pavimentazioni con interasse > 2,00 cm e non ortogonali al senso di marcia	
36	Cambi di livello non differenziati cromaticamente e pavimento non antisdrucciolo	
LEGENDA		
 Elemento a norma		
 Non valutato per assenza dell'elemento		
 elemento non a norma		

NOTE:



Comune di Merlara (PD)
Piano Eliminazione Barriere Architettoniche (P.E.B.A.)
Elaborato RP – Relazione Preliminare


N. scheda	Codice	Foto	
Riferimento luogo			
Indirizzo			
Limite velocità	30 Km/h		
PENDENZA PERCORSO		Percorso piano	
SICUREZZA PERCORSO		Lato sx	Lato dx
Protetto (percorso su marciapiede o su ciglio separato dalla carreggiata con cordolo o paletti)			
Non protetto (percorso pedonale senza marciapiede su ciglio stradale non separato dalla carreggiata o esposto su corsi d'acqua)			
Percorso assente			
CONFORT DEL PERCORSO		Lato sx	Lato dx
Presenza di panchine			
Percorso ampio > 150 cm			
Buon orientamento (presenza di segnali toponomastici e/o linee guida)			
Complanarità (assenza di buche e/o sconnessioni)			
PARCHEGGI RISERVATI			
Presente	Presente ma non a norma		Assente
	Dimensioni: larghezza 3,20 m x 0,60 m se in linea	Segnaletica: verticale e/o orizzontale assente	Accessibilità: raccordo al percorso
FERMATE MEZZI DI TRASPORTO PUBBLICI	Mobilità Presenza pedana e raccordo al percorso	Orientamento Visibilità segnaletica e informazioni leggibili	Confort Presenza di pensilina e/o panca
ACCESSIBILITA' PERCORSO			
Barriere architettoniche		Lato sx	Lato dx
Larghezza percorso < 90 cm			
Elemento che riduce il passaggio < 90 cm (palo, lampione, albero, auto, ecc.)			
Assenza di allargamenti per consentire rotazione carrozzina (dim. 1,40 m x 1,40 m ogni 10 m)			
Elemento sporgente o rientrante nel pavimento (pozzetto, griglia, ecc.)			
Pendenza trasversale al senso di marcia < 2% (in particolare nei passai carrai)			
Pavimentazione degradata, sdruciolevole, sconnessa, ecc.			
Gradino h > 2,50 cm (percorso interrotto)			
Presenza di elemento h da terra < 1,90 m (tenda, insegne, ecc.)			
Assenza di segnali cromatici e/o tattili nelle variazioni di livello (intersezione tra percorso pedonale e zona carrabile)			
ATTRAVERSAMENTI PEDONALI			
	NON ACCESSIBILI Assenza raccordo percorso (gradino > 2,50 cm) e/o assenza slargo	INSICURO Elevata velocità auto e/o segnaletica orizzontale o verticale carente	
Ubicazione			
VARIE		SI	NO
Dove il livello del passaggio pedonale coincide con quello della carreggiata risulta opportunamente delimitato			
I semafori che regolano gli attraversamenti pedonali sono dotati di segnalazione acustica per non vedenti			
Illuminazione pubblica sufficiente			

Figura: scheda tipo rilievo spazi e percorsi pubblici

2.3 Le criticità rilevate

Attraverso i sopralluoghi e la compilazione delle schede, è stato possibile valutare puntualmente tutti gli “elementi” indagati così da rilevare per ognuno la presenza di criticità relativamente alla loro accessibilità.

Di seguito si riporta l’elenco degli edifici, degli spazi e dei percorsi pubblici di cui alle tabelle precedenti con indicati gli elementi di criticità rilevati.



EDIFICI PUBBLICI

CATEGORIA	ELEMENTO ANALIZZATO	CRITICITA' RILEVATE
EP.01.M	Sede Municipale	<ul style="list-style-type: none"> Assenza campanello chiamata Assenza di simbolo accessibilità Servizi igienici non a norma Assenza corrimano scale
EP.02.A	Casa delle Associazioni	<ul style="list-style-type: none"> Rifacimento sistemazione percorso esterno (sistemazione gradini > 2,50 cm) Assenza rampa Assenza campanello chiamata Assenza di simbolo accessibilità Servizi igienici non a norma
EP.03.A	Sala Polivalente Mons. Celotto	<ul style="list-style-type: none"> Rifacimento sistemazione percorso esterno sistemazione gradini > 2,50 cm) Assenza posto auto riservato Assenza campanello chiamata Assenza di simbolo accessibilità Servizi igienici non a norma
EP.04.M	Magazzino e autorimessa comunale adiacente alla Sala Polivalente Mons. Celotto	<ul style="list-style-type: none"> Assenza posto auto riservato Assenza rampa Assenza campanello chiamata Servizi Igienici non a norma
EP.05.M	Magazzino comunale	<ul style="list-style-type: none"> Rifacimento sistemazione percorso esterno sistemazione gradini > 2,50 cm) Assenza posto auto riservato Assenza campanello chiamata Assenza di simbolo accessibilità Rifacimento pavimentazione interna
EP.06.S	Impianti sportivi, campo da calcio con tribuna e edificio spogliatoi e palestra	<ul style="list-style-type: none"> Assenza posto auto riservato Assenza campanello chiamata Assenza rampa Assenza di simbolo accessibilità Servizi igienici non a norma
EP.07.I	Scuola dell'infanzia "Scarmigna"	<ul style="list-style-type: none"> Assenza posto auto riservato Assenza campanello chiamata Assenza rampa Assenza di simbolo accessibilità Servizi igienici non a norma
EP.08.I	Plesso scolastico "D. Alighieri" - Scuola Primaria e Secondaria di primo grado	<ul style="list-style-type: none"> Assenza campanello chiamata Assenza rampa Assenza di simbolo accessibilità Servizi igienici non a norma
EP.09.A	Edificio ospitante la Struttura denominata "Passo dopo Passo"	<ul style="list-style-type: none"> Assenza posto auto riservato Assenza campanello chiamata Assenza rampa



		<ul style="list-style-type: none"> Assenza di simbolo accessibilità Servizi igienici non a norma Assenza servoscala
EP.10.A	n. 5 appartamenti in condominio	<ul style="list-style-type: none"> Rifacimento sistemazione percorso esterno Assenza posto auto riservato Assenza campanello chiamata Assenza di simbolo accessibilità Installazione servoscala

Tabella 3 : elenco criticità edifici pubblici

SPAZI PUBBLICI

Categoria	Descrizione	Criticità rilevate
SP.U.01	Ambito "Via Bindola I tratto"	<ul style="list-style-type: none"> Assenza posto auto riservato Pavimentazione degradata, sdruciolevole esterna Assenza attraversamento pedonale
SP.U.02	Ambito "Via Bindola II tratto"	<ul style="list-style-type: none"> Pavimentazione degradata, sdruciolevole esterna Assenza attraversamento pedonale
SP.U.03	Ambito "Via Bindola III tratto"	<ul style="list-style-type: none"> Pavimentazione degradata, sdruciolevole Assenza attraversamento pedonale
SP.U.04	Ambito "Via Bindola IV tratto"	<ul style="list-style-type: none"> Pavimentazione degradata, sdruciolevole esterna Assenza attraversamento pedonale Adeguamento marciapiede esistente
SP.U.05	Ambito "Via Marconi"	<ul style="list-style-type: none"> Assenza posto auto riservato Adeguamento marciapiede esistente/percorso esistente Mancanza segnaletica orizzontale e verticale Assenza paletti parapetonali
SP.U.06	Ambito "Via Roma"	<ul style="list-style-type: none"> Assenza posto auto riservato Mancanza segnaletica orizzontale e verticale Assenza panchina
SP.U.07	Ambito "Via Stradona I tratto"	<ul style="list-style-type: none"> Assenza posto auto riservato Mancanza segnaletica orizzontale e verticale Assenza panchina Assenza rampa di raccordo (tra marciapiede e carreggiata)



SP.U.08	Ambito "Via Stradona II tratto"	<ul style="list-style-type: none"> Assenza posto auto riservato Adeguamento marciapiede esistente/percorso esistente Assenza attraversamento pedonale Assenza rampa di raccordo (tra marciapiede e carreggiata)
SP.L.09	Ambito "Via S. Rocco I tratto"	<ul style="list-style-type: none"> Assenza percorso protetto Adeguamento marciapiede esistente Assenza attraversamento pedonale Assenza rampa di raccordo (tra marciapiede e carreggiata)
SP.L.10	Ambito "Via S. Rocco II tratto"	<ul style="list-style-type: none"> Assenza percorso protetto Adeguamento marciapiede esistente Assenza attraversamento pedonale Assenza rampa di raccordo (tra marciapiede e carreggiata) Assenza panchina
SP.L.11	Ambito "Via Perarolo I tratto"	<ul style="list-style-type: none"> Mancanza segnaletica orizzontale e verticale Assenza attraversamento pedonale Assenza posto auto riservato Assenza rampa di raccordo (tra marciapiede e carreggiata)
SP.L.12	Ambito "Via Perarolo II tratto"	<ul style="list-style-type: none"> Mancanza segnaletica orizzontale e verticale Assenza attraversamento pedonale Assenza posto auto riservato Assenza rampa di raccordo (tra marciapiede e carreggiata)
SP.L.13	Ambito "Via Perarolo III tratto"	<ul style="list-style-type: none"> Mancanza segnaletica orizzontale e verticale Assenza attraversamento pedonale Assenza posto auto riservato Assenza rampa di raccordo (tra marciapiede e carreggiata)
SP.L.14	Ambito "Via Perarolo IV tratto"	<ul style="list-style-type: none"> Mancanza segnaletica orizzontale e verticale Assenza attraversamento pedonale Assenza posto auto riservato Assenza rampa di raccordo (tra marciapiede e carreggiata)
SP.L.15	Ambito "Via Piave I tratto"	<ul style="list-style-type: none"> Assenza attraversamento pedonale Assenza rampa di raccordo (tra marciapiede e carreggiata)



SP.L.16	Ambito "Via Piave II tratto"	<ul style="list-style-type: none"> Assenza attraversamento pedonale Assenza posto auto riservato Assenza rampa di raccordo (tra marciapiede e carreggiata)
SP.L.17	Ambito "Via Piave III tratto"	<ul style="list-style-type: none"> Assenza attraversamento pedonale Assenza rampa di raccordo (tra marciapiede e carreggiata)
SP.L.18	Ambito "Via Piave IV tratto"	<ul style="list-style-type: none"> Adeguamento marciapiede esistente Assenza attraversamento pedonale Assenza rampa di raccordo (tra marciapiede e carreggiata)
SP.L.19	Ambito "Via Mazzini"	<ul style="list-style-type: none"> Adeguamento marciapiede esistente Assenza posto auto riservato Assenza attraversamento pedonale Assenza rampa di raccordo (tra marciapiede e carreggiata)
SP.L.20	Ambito "Via Motta I tratto"	<ul style="list-style-type: none"> Adeguamento marciapiede esistente Assenza attraversamento pedonale
SP.L.21	Ambito "Via Motta II tratto"	<ul style="list-style-type: none"> Adeguamento marciapiede esistente
SP.L.22	Ambito "Via Motta II tratto"	<ul style="list-style-type: none"> nessuna
SP.U.23	Ambito "Via Piazza I tratto"	<ul style="list-style-type: none"> Assenza attraversamento pedonale Assenza panchina
SP.U.24	Ambito "Via Piazza II tratto"	<ul style="list-style-type: none"> Adeguamento marciapiede esistente Assenza attraversamento pedonale Assenza rampa di raccordo (tra marciapiede e carreggiata)
SP.U.25	Ambito "Via Martiri della Libertà I tratto"	<ul style="list-style-type: none"> nessuna
SP.U.26	Ambito "Via Martiri della Libertà II tratto"	<ul style="list-style-type: none"> nessuna
SP.V.27	Aree Verde di Via Mazzini	<ul style="list-style-type: none"> Mancanza di un percorso protetto Adeguamento marciapiede esistente
SP.C.28	Piazza Chiesa della Natività della Beata Vergine Maria	<ul style="list-style-type: none"> Assenza posto auto riservato Assenza panchina
SP.V.29	Area verde Via Aldo Moro	<ul style="list-style-type: none"> Mancanza di un percorso protetto Adeguamento marciapiede esistente
SP.V.30	Area verde di Via Piave	<ul style="list-style-type: none"> nessuna
SP.L.31	Ambito "Via Tagliamento"	<ul style="list-style-type: none"> Assenza posto auto riservato Assenza rampa di raccordo (tra marciapiede e carreggiata)
SP.L.32	Ambito "Via Isonzo"	<ul style="list-style-type: none"> nessuna
SP.C.33	Ambito "Cimitero"	<ul style="list-style-type: none"> Adeguamento percorso-marciapiede Assenza rampa



SP.V.34	Ambito “ Parco Villa Barbarigo”	<ul style="list-style-type: none">• Adeguamento percorso-marciapiede• Installazione segnaletica verticale
SP.V.35	Ambito “ Via argine Vecchio”	<ul style="list-style-type: none">• Adeguamento marciapiede esistente• Assenza posto auto riservato• Assenza attraversamento pedonale
SP.V.36	Ambito “ Piazza Chiesa Maria Assunta”	<ul style="list-style-type: none">• Assenza panchine• Assenza posto auto riservato

Tabella: elenco criticità spazi pubblici

Dalla lettura delle analisi e delle valutazioni, riportate nelle precedenti tabelle, emergono sinteticamente quali sono i principali elementi di criticità rilevati:

- ⇒ **ridotta leggibilità** dei percorsi e dello spazio per i pedoni dovuta ad interruzioni nei percorsi e alla scarsa leggibilità della segnaletica orizzontale dovuta all'usura o incompletezza;
- ⇒ **ostacoli** lungo i marciapiedi in alcune vie (per esempio la collocazione temporanea dei bidoncini della spazzatura, fioriere o gradini di accesso alle abitazioni che riducono lo spazio, ecc.);
- ⇒ **manca di sicurezza** dei pedoni alle intersezioni e agli attraversamenti, nelle vie centrali (a sezione ridotta ed in alcune strade senza percorsi pedonali);
- ⇒ **stato di degrado** della pavimentazione di marciapiedi e percorsi pedonali in centro storico e nelle frazioni;
- ⇒ presenza di **attraversamenti pedonali** privi di abbassamento del marciapiede o di una rampa di pendenza adeguata, che garantisca la continuità dei percorsi pedonali, essi risultano completamente **assenti segnalazioni tattili** che rendono inattuabile l'attraversamento degli ipo-non vedenti nelle aree trafficate e semafori con segnalazione acustica per non vedenti.

2.4 Grado di accessibilità: metodologia e valutazione

Ogni scheda redatta esprime un giudizio sintetico circa l'accessibilità dell'edificio, dello spazio e del percorso analizzato.

I principali criteri utilizzati per la valutazione circa il grado di accessibilità hanno preso in esame i seguenti fattori:

- ⇒ accessibilità dei percorsi esterni (presenza di rampe e/o ostacoli altimetrici);
- ⇒ orientamento esterno (presenza di cartellonistica/seгнаletica adeguata);



- ⇒ accessibilità del percorso interno (area di pertinenza dell'edificio);
- ⇒ orientamento nell'edificio/spazio pubblico (presenza di cartellonistica/segnaletica adeguata all'interno dell'immobile);
- ⇒ sicurezza e vie d'esodo;
- ⇒ accessibilità ai vari piani, ovvero raggiungibilità dall'entrata (possibilità di raggiungerli e di percorrerli);
- ⇒ presenza di almeno un bagno attrezzato.
- ⇒ raggiungibilità dall'entrata (possibilità di raggiungere aule, spogliatoi, uffici, depositi, etc;
- ⇒ accessibilità all'area di attività;

Per determinare i gradi di accessibilità di edifici, spazi pubblici e percorsi urbani è stato attribuito un punteggio a ciascun elemento il cui risultato darà il grado di accessibilità.

I punteggi e i gradi possono così essere brevemente descritti:

1) Punteggi:

- ⇒ "1": elemento indagato positivo;
- ⇒ "0" elemento indagato negativo;
- ⇒ "0.5" elemento indagato leggermente negativo o lieve consistenza della problematica riscontrata;

2) Gradi di accessibilità a seguito dell'attribuzione del punteggio:

- ⇒ punteggio compreso tra 0 e 0.39 = **NA** (non accessibile):
- ⇒ punteggio compreso tra 0.40 e 0.68 = **MA** (mediamente accessibile)
- ⇒ punteggio compreso tra 0.69 e 1 = **A** (accessibile):

L'esito della valutazione finale viene espresso quindi con n.3 giudizi che comporteranno una determinata azione da parte dell'Amministrazione Comunale:

⇒ **ACCESSIBILE**

La struttura e lo spazio pubblico sono stati considerati nel loro complesso accessibili per la categoria di portatori di handicap motori. L'Amministrazione Comunale può considerare tali strutture visitabili ed usufruibili da tutti i cittadini.

⇒ **MEDIAMENTE ACCESSIBILE**

La struttura e lo spazio pubblico sono stati considerati nel loro complesso mediamente accessibili in quanto è stato rilevato che essi non sono accessibili nel loro complesso e



quindi esistono ad esempio parti di edificio non adeguate oppure si necessita di piccoli adeguatamente per arrivare alla soglia minima di accessibilità per la categoria di portatori di handicap motori. L'Amministrazione comunale dovrà programmare, nel piano triennale delle opere pubbliche, gli interventi necessari per portare il giudizio da parzialmente accessibile ad ACCESSIBILE.

⇒ **NON ACCESSIBILE**

La struttura e lo spazio pubblico sono stati considerati nel loro complesso non accessibili e quindi l'Amministrazione Comunale dovrà esaminare puntualmente le opere necessarie all'adeguamento per poterle mettere a bilancio.

Di seguito si riporta la sintesi dei gradi di accessibilità a seguito dei rilievi effettuati.

Le tabelle sono state suddivise per grado di accessibilità edifici pubblici e spazi pubblici.

Grado accessibilità edifici pubblici:

Categoria	Descrizione	Grado Accessibilità
EP.01.M	Sede Municipale	A
EP.02.A	Casa delle Associazioni	A
EP.03.A	Sala Polivalente Mons. Celotto	A
EP.04.M	Magazzino e autorimessa comunale adiacente alla Sala Polivalente Mons. Celotto	A
EP.05.M	Magazzino comunale	MA
EP.06.S	Impianti sportivi, campo da calcio con tribuna e edificio spogliatoi e palestra	MA
EP.07.I	Scuola dell'infanzia "Scarmigna"	MA
EP.08.I	Plesso scolastico "D. Alighieri" - Scuola Primaria e Secondaria di primo grado	MA
EP.09.A	Edificio ospitante la struttura denominata "Passo dopo Passo"	MA
EP.10.A	n.5 appartamenti in condominio	A

Grado accessibilità spazi pubblici:

Categoria	Descrizione	Grado Accessibilità
SP_U01	Via Bindola 01 -Ambito in prossimità del Cimitero	A
SP_U02	Via Bindola 02--Ambito Bindola SP n.19	A
SP_U03	Via Bindola 03--Ambito Bindola SP n.19	A



SP_U04	Via Bindola 04-Ambito Bindola SP n.19	A
SP_U05	Via Marconi -Fronte Scuola dell'infanzia Scarmigna	A
SP_U06	Via Roma -Fronte Villa Barberigo	A
SP_U07	Via Stradona 01-Tratto compreso tra Via Motta e Via Palack	A
SP_U08	Via Stradona 02 -Fronte Plesso scolastico "D. Alighieri"	A
SP_L09	Via S. Rocco 01 - Da incrocio con Via Stradona	MA
SP_L10	Via S. Rocco 02- Da incrocio Via Piave a Via Perarolo	MA
SP_L11	Via Perarolo 01- Da incrocio Via Rocco	MA
SP_L12	Via Perarolo 02- Tratto in prossimità di incrocio con Via Piave	MA
SP_L13	Via Perarolo 03- Tratto in prossimità dopo incrocio con Via Piave	MA
SP_L14	Via Perarolo 04- Tratto in prossimità incrocio con Via Bindola	MA
SP_L15	Via Piave 01- Tratto in prossimità incrocio con Via Perarolo	A
SP_L16	Via Piave 02- Tratto in prossimità incrocio con Via Mazzini	A
SP_L17	Via Piave 03 - Tratto compreso tra le intersezioni con Via Mazzini	A
SP_L18	Via Piave 04- Tratto in prossimità intersezione tra Via Mazzini e Via S. Rocco	A
SP_L19	Via Mazzini- Tratto in prossimità intersezione Via Piave	A
SP_L20	Via Motta 01- Tratto in prossimità intersezione con Via Stradona	MA
SP_L21	Via Motta 02- Tratto compreso tra le intersezioni Via Zurlara e Via Aguzzan	A
SP_L22	Via Motta 03- Tratto compreso tra le intersezioni o Via Zurlara e la Via Piazza	A
SP_U23	Via Piazza 01- Tratto in prossimità con Via Motta	A
SP_U24	Via Piazza 02 - Tratto in prossimità intersezione con Via Roma	MA
SP_P25	Piazza Martiri della Libertà 01- Centro	A
SP_P26	Piazza Martiri della Libertà 02- Centro	AA
SP_V27	Area verde di via Mazzini Centro	A
SP_C28	Piazza Chiesa della Natività della Beata Vergine Maria - Centro	A
SP_V29	Via Aldo Moro e area verde- Area verde fronte Via Motta	A
SP_V30	Area verde di Via Piave	A
SP_L31	Via Tagliamento- Adiacente Area verde di Via Piave	A
SP_L32	Via Isonzo- Adiacente Area verde di Via Piave	A



SP_C33	Cimitero	A
SP_V34	Parco di Villa Barbarigo	A
SP_U35	Via Argine Vecchio- Chiesa Santa Maria Ausiliatrice	MA
SP_C36	Piazza Chiesa Santa Maria Ausiliatrice	A

Sulla base delle considerazioni effettuate nei paragrafi precedenti e dei criteri utilizzati per assegnare le classi di accessibilità, viene di seguito riportata la valutazione di sintesi dei punti di rilievo con una serie di grafici e tabelle intuitive.

I gradi di accessibilità sono stati tradotti graficamente nell' elaborato grafico "T2"
"Inquadramento stato di fatto: planimetria con individuazione gradi di accessibilità edifici, spazi e percorsi pubblici analizzati - scala 1:5.000"



3. UNA PRIMA IPOTESI DI INTERVENTI

Rifacimento-allargamento marciapiedi- eliminazione discontinuità altimetriche esistenti lungo i percorsi e spostamento dei manufatti, ove possibile.



Esempio di sconnessioni del piano di calpestio e dei manufatti costituenti il marciapiede che ne compromettono di fatto la percorribilità.



Esempio di presenza di elementi che impediscono il passaggio



MANUTENZIONE DELLA PAVIMENTAZIONE

- ⇒ Descrizione: presenza di sconnessioni, fughe, buche, con degrado del piano di calpestio e dei manufatti costituenti il marciapiede e che ne compromettano la percorribilità.
- ⇒ Intervento: a seconda della tipologia di pavimentazione, si prevede il rifacimento del tappeto d'usura (in asfalto o cemento) o la ricollocazione degli elementi di pavimentazione (es. betonelle o cubetti porfido).

INSTALLAZIONE SEGNALETICA ORIZZONTALE NELLE INTERSEZIONI STRADALI E NEI PASSI CARRAI

- ⇒ Descrizione: in corrispondenza dei passi carrai o di incroci con altre vie, il marciapiede è interrotto con dislivello, o (visivamente) a causa del diverso tipo di pavimentazione tra la carreggiata in asfalto e il marciapiede; tale situazione rappresenta anche un ostacolo per le persone ipovedenti o non vedenti, a causa dell'assenza improvvisa di una linea guida.
- ⇒ Intervento: segnalazione orizzontale, con linee e/o zebraure, o con *street-print* o con pavimentazione della carreggiata, e con segnale podotattile.

ALLARGAMENTO MARCIAPIEDI O COMPLETAMENTO CORSIA PEDONALE

- ⇒ Descrizione: situazione riscontrabile in ambito urbano nel caso in cui i percorsi su entrambi i lati della strada siano stretti; per garantire la continuità del percorso solitamente si propone di intervenire su un solo lato della via.
- ⇒ Intervento: restringimento della carreggiata stradale (eventualmente da realizzare con eliminazione stalli parcheggi, o con interventi di moderazione della velocità per favorire la condivisione della carreggiata).

REALIZZAZIONE O RIFACIMENTO MARCIAPIEDI O PERCORSI PEDONALI

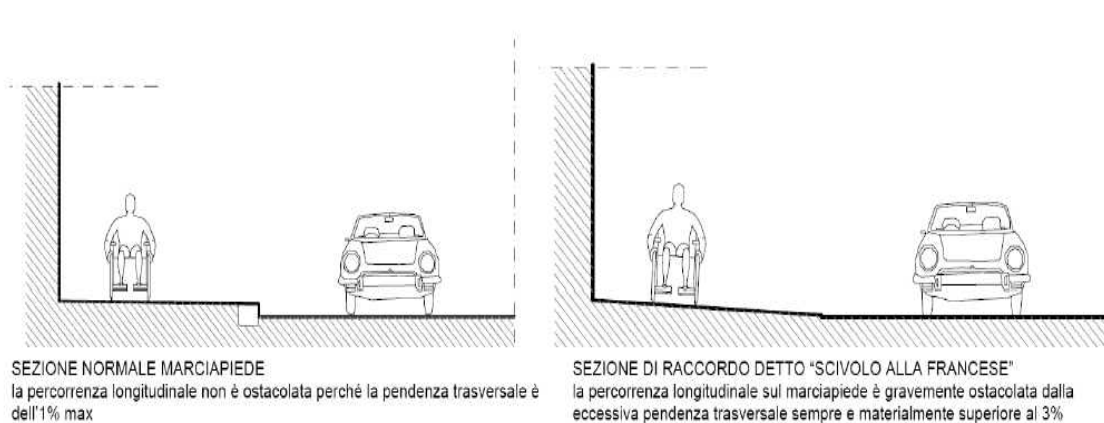
- ⇒ Descrizione: in corrispondenza di strade prive di marciapiedi e con banchine poco percorribili, a causa della limitata larghezza della banchina e/o della scarsa sicurezza del pedone.
- ⇒ Intervento: realizzazione di marciapiede a raso o sopraelevato in betonelle in cls; in alternativa può essere previsto un percorso nella banchina stradale.



REGOLARIZZAZIONE DELLE PENDENZE ED AVVALLAMENTI

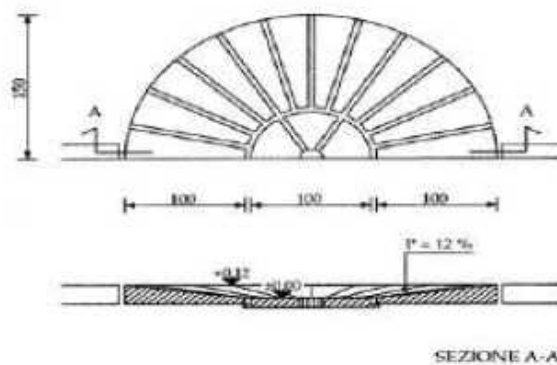
- ⇒ Descrizione: in corrispondenza dei passi carrai solitamente l'accentuata pendenza (trasversale o longitudinale al marciapiede) per il raccordo delle quote costituisce un rischio per le persone in carrozzina (ribaltamento) e per le persone con problemi sensoriali (rischio d'inciampo e perdita di equilibrio).
- ⇒ Intervento: correzione piani altimetrica della pavimentazione con attenuazione dei dossi.

Esempi sulla corretta dimensione minima accessibilità dei marciapiedi

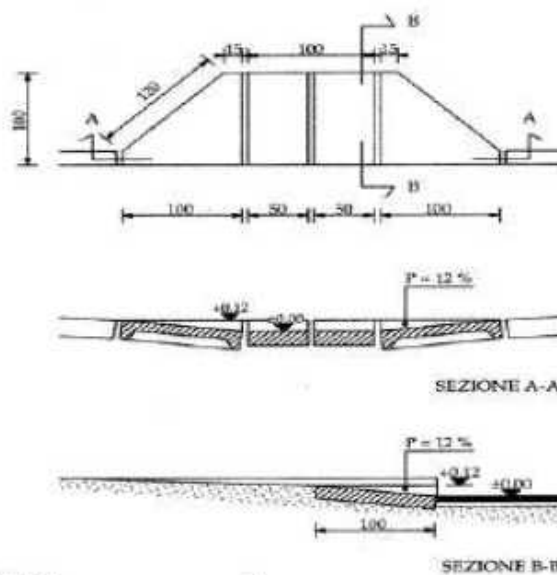




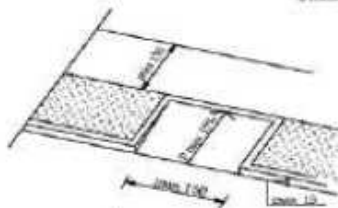
SOLUZIONE 1



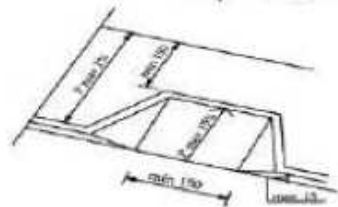
SOLUZIONE 2



SOLUZIONE 3



SOLUZIONE 4



Esempi scivoli di raccordo passaggio pedonale marciapiede



Rifacimento-adeguamento attraversamenti pedonali



Scivoli attraversamenti pedonali non conformi o in cattivo stato



Scarsa visibilità dell'attraversamento pedonale dovuta a cattivo stato di manutenzione della segnaletica



QUALIFICAZIONE DEGLI ATTRAVERSAMENTI PEDONALI

- ⇒ Descrizione: è riferito al miglioramento della fruibilità, sicurezza e accessibilità del percorso pedonale nei punti critici che coincidono con le zone di interferenza con gli autoveicoli.
- ⇒ Intervento: realizzazione di scivoli o rampe di raccordo, messa in opera di segnaletica orizzontale e tattilo-plantare, installazione di paletti para pedonali, “accorciamento” della lunghezza dell’attraversamento con l’avanzamento delle zone di attestamento ‘pedonale o con installazione di isole salvagenti al centro della carreggiata.

REALIZZAZIONE DI NUOVI ATTRAVERSAMENTI PEDONALI

- ⇒ Descrizione: si rilevano necessari per dare continuità ai percorsi, laddove un lato della strada non presenta caratteristiche di accessibilità e sia necessario cambiare lato del percorso e/o laddove sia necessario connettere tra loro i percorsi pedonali.
- ⇒ Intervento: realizzazione attraversamento con segnaletica orizzontale e verticale e/o pavimentazione colorata tipo “*street-print*” e percorso podotattile.

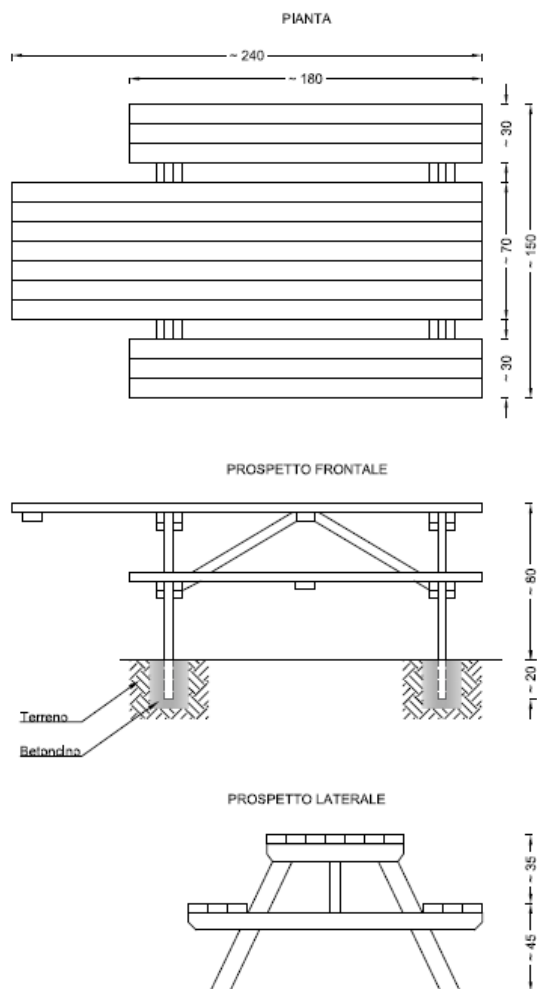
MANUTENZIONE DELLA PAVIMENTAZIONE

- ⇒ Descrizione: presenza di materiali non adatti, buche e sconnessioni, con degrado del piano di calpestio costituente il percorso di accesso o interno al parco pubblico; in alcuni casi il percorso è completamente assente.
- ⇒ Intervento: si prevede il rifacimento della pavimentazione in stabilizzato o bettonelle.



INSTALLAZIONE ARREDO URBANO ADEGUATO

- ⇒ Descrizione: all'interno dei parchi pubblici sono presenti elementi di arredo urbano in stato di degrado o non conformi.
- ⇒ Intervento: utilizzo, per esempio, di nuovi tavoli senza schienale e adatti anche ai diversamente abili.





REALIZZAZIONE O ADEGUAMENTO PARCHEGGI RISERVATI

Caratteristiche e dimensioni minime di uno stallone di sosta riservato agli invalidi con uno spazio libero laterale (sinistro o destro) necessario alla completa apertura della portiera anteriore e alla manovra di entrata e di uscita della persona con limitazione di movimento.

ES.DELIMITAZIONE DEGLI STALLI DI SOSTA RISERVATI AGLI INVALIDI (dimensioni in centimetri) .
P = pendenza



Esempio SEGNALETICA ORIZZONTALE/CARTELLONISTICA



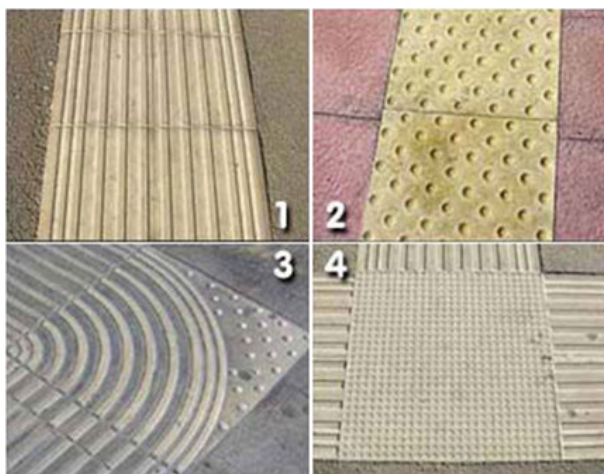
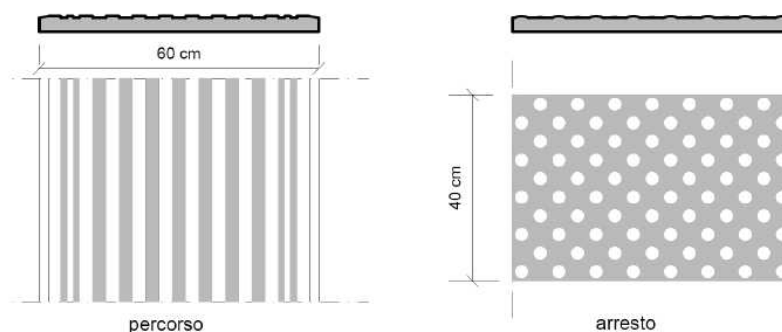
I PERCORSI TATTILI

Il modo più sicuro per un cieco di muoversi in un ambiente non conosciuto e senza riferimenti volumetrici è dunque, senza dubbio, quello di seguire un percorso tattile, vale a dire una pista che, per caratteristiche fisiche della sua superficie guida letteralmente il bastone e i piedi del disabile tra punti topici dello spazio pubblico.

Molte modalità di indirizzamento dell'utenza colpita dalla disabilità visiva in determinati ambienti tendono ad adottare l'applicazione del sistema di codifica LOGES.

Questo sistema (il cui nome è acronimo della definizione *Linea di Orientamento, Guida e Sicurezza*), evoluto a seguito di ricerche e approfondimenti non solo italiani, si basa su di una codifica di linguaggio riassumibile in rigature continue per i tratti di percorso lineare e rilievi a bolle per i punti di segnalazione del pericolo valicabile o assoluto.

L'essenza del linguaggio LOGES :



1 - direzione rettilinea **2 - arresto pericolo**
3 - svolta ad angolo **4 - incrocio**

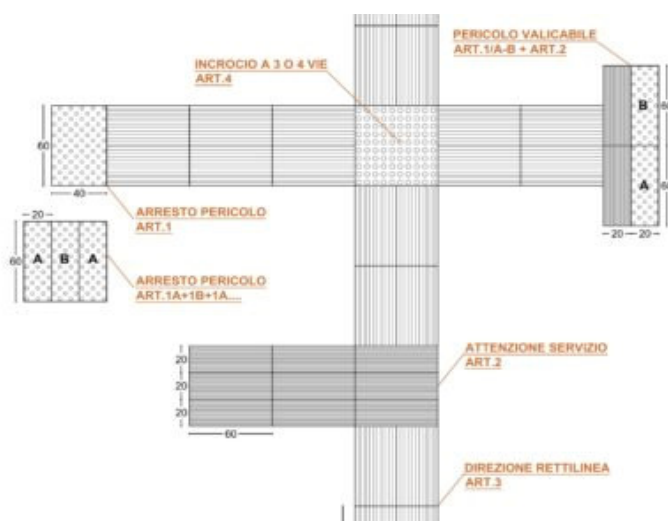
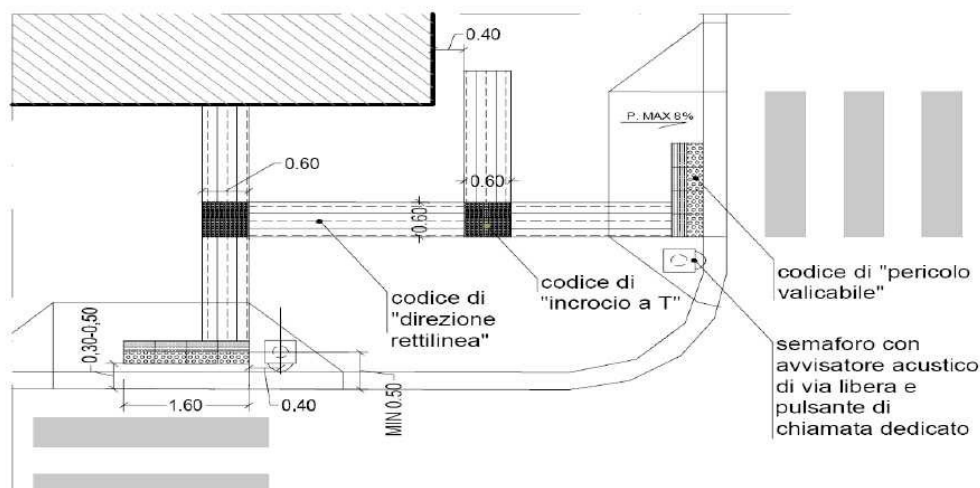
Esempio materiale percorso linguaggio LOGES



Le specifiche situazioni di cambiamento di direzione, incrocio di percorsi, segnale di servizio, pericolo valicabile hanno richiesto un rispetto rigoroso di una precisa conformazione del rilievo del percorso tattile atto a non indurre confusioni.

Il linguaggio Loges comporta ampi gradi di incertezza in un suo uso diffuso sullo spazio pubblico. In primo luogo per la difficoltà di individuare i più idonei materiali da impiegare all'aperto.

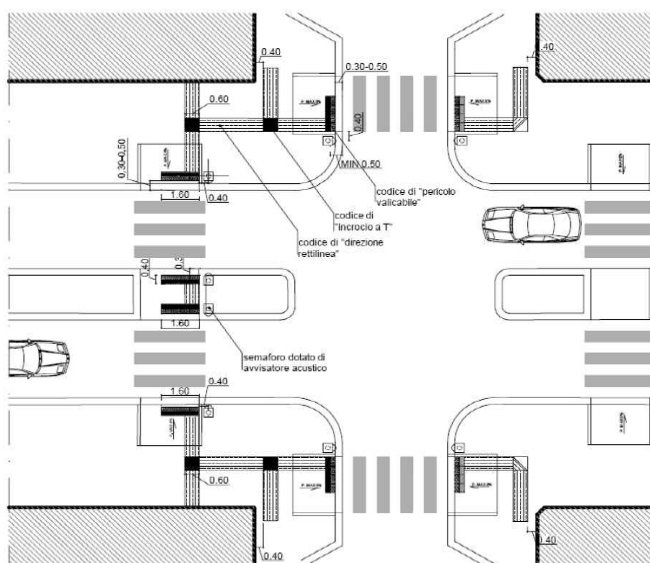
Le alternative al linguaggio Loges sono, eventualmente, da individuare in una ponderata scelta di materiali che segnalino un percorso tattile con materiali diversi dalle pavimentazioni ordinarie. Ma è sempre da ricordare che il linguaggio Loges deve sempre essere basato sui due messaggi fondamentali di percorso e di arresto.





GLI ATTRAVERSAMENTI SEMAFORIZZATI (RIF: ART. 4.3, D.M. 236/89; ART. 6, COMMA 4, DPR 503/96 E NORMA C.E.I. 214-7)

Per ovviare all'impossibilità di percezione sensoriale da parte dei non vedenti dell'ordinario messaggio luminoso delle lanterne semaforiche, si sono diffusi dei sistemi paralleli al funzionamento luminoso dell'impianto semaforico che prevedono l'impiego di sorgenti acustiche lungo la direzione dell'attraversamento, per permettere ai disabili visivi di "sentire" il messaggio dell'impianto ed essere dallo stesso guidati. E' da ricordare poiché l'emissione sonora, per quanto opportunamente tarata, ha efficacia entro una certa distanza (definibile solamente individuo per individuo) e, conseguentemente, i tratti di attraversamento delle carreggiate possibilmente non dovrebbero mai essere superiori a dodici metri. Per maggior chiarezza, di seguito si riporta un esempio di soluzione per attraversamenti pedonali accessibili ai disabili visivi tramite l'impiego del linguaggio LOGES:



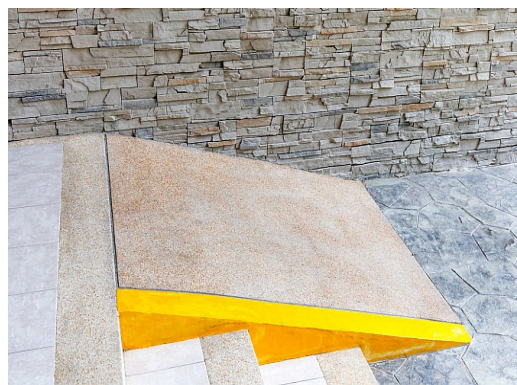
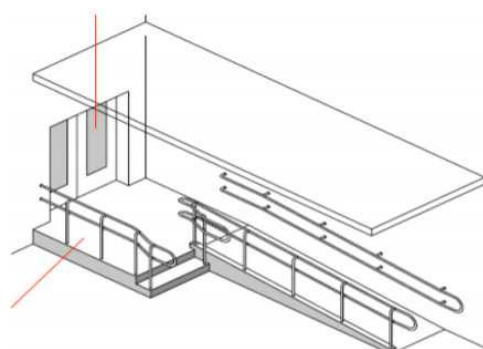
Esempio utilizzo di percorsi tattili e semafori con segnalatore acustico



ELIMINAZIONE DISLIVELLI IN ACCESSO I INTERNI AGLI EDIFICI O AREE

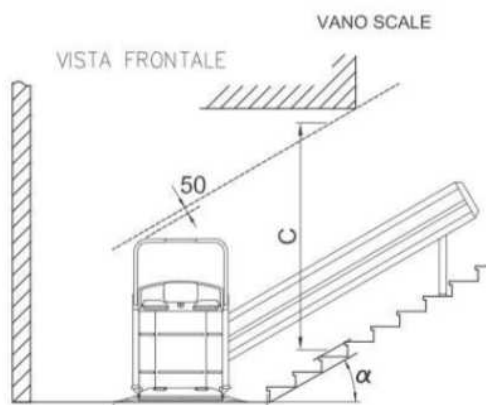
L'eliminazione delle barriere in accesso o interne agli edifici relative ai percorsi verticali prevedono una ampia gamma di interventi che posso passare dall'installazione di elevatori o servoscala alla realizzazione di piccole o grandi rampe a seconda del dislivello.

ESEMPIO RAMPE DI ACCESSO ESTERNE



ESEMPIO SERVOSCALA

Si tratta di apparecchiature che consentono il superamento delle scale con la carrozzina ma presentano una serie di svantaggi per i quali si ritiene debbano essere installati solo dove non siano utilizzabili soluzioni alternative. Quando si inserisce un servoscala a piattaforma è fondamentale considerare anche lo spazio di sbarco e manovra della carrozzina sui pianerottoli di partenza e di arrivo.





ELEVATORI

Si tratta di piattaforme, il più delle volte dotate di pareti o anche di una vera e propria cabina, che si muovono verticalmente su guide, con trazione elettrica o idraulica molto simile a quella di un normale ascensore. La caratteristica principale della piattaforma elevatrice è quella di FUNZIONARE A “uomo presente” e di avere una velocità limitata (max 0,15m/sec).

