



Piano per l'Eliminazione delle Barriere Architettoniche



Comune di Porto Tolle

dicembre 2019

Relazione tecnica



arch. Veronica De Stefani

*via g. matteotti 187/3 -45018- Porto Tolle RO
T. +39 328 6678865; arch-destefani@tiscali.it*

Piano d'Eliminazione delle Barriere Architettoniche

INDICE

1. PREMESSA
2. RIFERIMENTI NORMATIVI
 - 2.1. *NORMATIVA NAZIONALE*
 - 2.2. *NORMATIVA REGIONALE*
 - 2.3. *ALTRI RIFERIMENTI NORMATIVI IN TEMA DI ACCESSIBILITÀ: CODICE DELLA STRADA*
3. METODOLOGIA OPERATIVA PRIMA FASE
4. ELENCO EDIFICI E SPAZI PUBBLICI RILEVATI
5. METODOLOGIA OPERATIVA SECONDA FASE
6. PROGETTO
 - 6.1 AMBITO URBANO: SPAZI PUBBLICI
 - 6.1.1 Situazioni ricorrenti e misure per il superamento delle criticità
 - 6.1.2 Orientamento e segnaletica per le persone disabili
 - 6.2 AMBITO EDILIZIO: EDIFICI PUBBLICI DI PROPRIETÀ COMUNALE
 - 6.2.1 Situazioni ricorrenti e misure per il superamento delle criticità
7. INDIVIDUAZIONE DEGLI INTERVENTI
 - 7.1 LA STRUTTURA DELLE SCHEDE
 - 7.2 Prezziario ed analisi dei costi
 - 7.3 Stima complessiva dei costi
8. ATTUAZIONE DEL PEBA
 - 8.1 Azioni di supporto ed accompagnamento al PEBA
9. MONITORAGGIO
10. CONCLUSIONI

1. Premessa

Il Piano di Eliminazione delle Barriere Architettoniche (PEBA) è uno strumento di programmazione che si pone come obiettivo l'eliminazione delle barriere architettoniche ancora esistenti sia all'interno degli edifici pubblici sia sui percorsi urbani.

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

Nella legge 41/86 si indica che entro un anno dalla data in vigore della legge, le amministrazioni competenti dovranno approvare il loro Piano per l'Eliminazione delle Barriere Architettoniche.

Barriere architettoniche che sono espressione fisica di un handicap, ovvero una caratteristica (presenza di un ostacolo o mancanza di un'indicazione) dell'ambiente che impedisce di poter entrare in relazione con esso. L'handicap, quindi, non è ascrivibile alla persona, ma è espressione antropologica e sociologica dell'ambiente.

A questo concetto fa riferimento anche l'ultima 'Classificazione Internazionale sul funzionamento, disabilità e salute' (International Classification of Functioning, Disability and Health ICF) elaborata nel 2001 dall'Organizzazione Mondiale della Sanità, che ha sostituito le ormai datate classificazioni di disabilità e handicap (ICIDH) proposte dalla stessa OMS negli anni '80. Si tratta di una nuova classificazione che modifica i criteri di accertamento della disabilità passando da un modello medico ad uno di tipo sociale. La disabilità è intesa **come una condizione di salute all'interno di un ambiente sfavorevole** e come tale esperienza umana universale, che tutti possono vivere nel corso della loro esistenza. Ai fini della redazione del PEBA è dunque importante acquisire questa consapevolezza culturale ed ideologica tradotta in modo esauriente nella definizione contenuta alla lettera e) del Preambolo della Convenzione ONU sui diritti delle persone con disabilità (2006) che descrive la disabilità come: **"il risultato dell'interazione tra persone con minorazioni e barriere attitudinali ed ambientali, che impedisce la loro piena ed efficace partecipazione nella società su una base di parità con gli altri"**. Questo estende il concetto di disabilità a tutte quelle condizioni, fisico-motorie, sensoriali, cognitive di natura permanente, temporanea o progressiva che pongono la persona in condizioni di svantaggio rispetto alla fruibilità delle componenti ambientali degli edifici e degli spazi, che possono tradursi in tre tipologie di barriera:

- BARRIERA FISICA (fonte: art. 2 D.P.R. 503 del 1996) definita come: "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".
- BARRIERA SENSORIALE E/O PERCETTIVA (fonte art. 2 D.P.R. 503 del 1996) definita come: "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 e per gli ipovedenti".
- BARRIERA COMUNICATIVA (fonte: Consiglio Nazionale degli Utenti, carta dei servizi per il superamento delle barriere comunicative, maggio 2004) definita come: "la mancanza di accorgimenti che non consentono alla persona con disabilità di comunicare direttamente con l'erogatore dei servizi, in autonomia o con il supporto di strumenti tecnologici, o comunque con l'ausilio di un operatore che funge da "mediatore comunicativo".

Lo scopo del PEBA è la risoluzione delle situazione di conflitto uomo-ambiente per **garantire ad ognuno la possibilità di fruire autonomamente e in sicurezza dei luoghi e degli edifici al di là della condizione fisica, sensoriale e cognitiva.**

L'accessibilità perseguita va oltre il mero adempimento normativo e diventa un valore che si traduce in qualità edilizia e urbana per un ambiente fruibile e solidale che amplia le libertà individuali trasformandosi in risorsa per la collettività attraverso il miglior sfruttamento del tempo, la coesione sociale, la possibilità di ogni cittadino di dare un contributo diretto alla crescita sociale,

Lo scopo è quello di affermare una visione della città e dei rapporti che in essa trovano luogo priva di ostacoli che precludono il raggiungimento dello standard di "bellezza" legato al comfort, alla sicurezza e alla vivibilità.

L'abbattimento delle barriere architettoniche non è dunque un'esigenza legata esclusivamente ad un obbligo normativo ma un "abito mentale" che risponde a requisiti prestazionali, ambientali, tecnici, culturali ed etici.

La L. 6 marzo 2006, n. 67 ('Misure per la tutela giudiziaria delle persone con disabilità vittime di discriminazioni') ha sancito ex lege che la presenza di barriere architettoniche è un atto discriminatorio e dunque incostituzionale.

Art. 3 della Costituzione Italiana: "Tutti i cittadini hanno pari dignità sociale e sono eguali davanti alla legge, senza distinzione di sesso, di razza, di lingua, di religione, di opinioni politiche, di condizioni personali e sociali.

E' compito della Repubblica rimuovere gli ostacoli di ordine economico e sociale, che, limitando di fatto la libertà e l'eguaglianza 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".

Il PEBA è tecnicamente uno strumento urbanistico di programmazione e gestione dei lavori pubblici che analizza e propone soluzioni alle situazioni di impedimento, rischio ed ostacolo alla fruizione di edifici e spazi pubblici e concettualmente un'opportunità positiva finalizzata al raggiungimento di un beneficio generalizzato, esteso a tutti i cittadini. Il rispetto dei requisiti normativi è punto di partenza e non di arrivo per rendere il PEBA uno strumento mutevole, in aggiornamento, che segue l'obiettivo di dare risposta alle esigenze della comunità seguendo l'approccio indicato dai principi dell'Universal Design:

- a) equità d'uso: il progetto prevede spazi ed attrezzature utilizzabili da tutte le persone, indipendentemente dallo stato di salute;
- b) flessibilità d'uso: il progetto prevede spazi ed attrezzature adatti ad un'ampia gamma di abilità e preferenze individuali;
- c) uso semplice ed intuitivo: l'uso degli spazi ed attrezzature deve risultare di facile comprensione;
- d) informazioni accessibili: le informazioni sulla dislocazione degli spazi e sulle modalità d'uso delle attrezzature devono essere facilmente raggiungibili ed interpretabili dalle persone, indipendentemente dallo stato di salute;
- e) sicurezza: gli standard di sicurezza devono essere previsti in modo tale da ridurre al minimo i rischi derivanti da eventuale uso improprio o azione accidentale da parte delle persone, indipendentemente dallo stato di salute;
- f) sforzo fisico: il comfort d'uso deve prevedere un utilizzo efficace ed agevole, con un minimo di fatica, per tutte le persone, indipendentemente dallo stato di salute;

g) dimensioni e spazio per l'uso: gli spazi e le dimensioni previsti per l'avvicinamento, l'accessibilità, la manovrabilità e l'uso sicuro devono essere calcolati secondo persone con stature, posture e mobilità diverse.

Alla base di quanto esposto i destinatari del PEBA diventano tutti i cittadini del comune di Porto Tolle mutuando il concetto **"utenza ampliata"**.

L'utenza ampliata non è un insieme di persone con una particolare caratteristica, né un gruppo socialmente definito, ma un concetto necessario a comprendere la complessità delle situazioni che popolano la realtà urbana quotidiana.

Nell'adozione delle misure progettuali previste dal PEBA i criteri devono perseguire i seguenti obiettivi:

- a) autonomia dell'utente;
- b) flessibilità;
- c) normalità d'immagine;
- d) semplicità;
- e) affidabilità;
- f) sicurezza.

Un interessante considerazione è legata alla tematica del crescente invecchiamento della popolazione, con conseguente declino di alcune funzioni motorie, sensoriali, fisiologiche e cognitive. Il fenomeno è in continuo aumento e porta con sé la comparsa di situazioni di disabilità con conseguente necessità di adattamento del patrimonio immobiliare e di miglioramento della fruibilità e la sicurezza dei servizi. Nei paesi ad economia avanzata, la richiesta di standard più elevati in materia di sostenibilità e domotica è in aumento, sia per gli edifici che per gli spazi pubblici con incremento della salute, dell'autonomia delle persone e del benessere collettivo.

I turisti e visitatori

La vocazione turistica del comune di Porto Tolle richiama la necessità di rendere il territorio fruibile e di intercettare la domanda di turismo accessibile. Le strutture turistiche, gli spazi aperti al pubblico e le infrastrutture andrebbero adeguate in tal modo da agevolare la visita dei luoghi per un'utenza con esigenze specifiche. E' utile segnalare il fatto che il turismo accessibile, sostenibile e culturale è un settore in forte crescita che rappresenta un'opportunità di sviluppo a livello sociale, territoriale, economico ed occupazionale. Secondo lo studio Eurostat 2013, in Europa la domanda potenziale di un turismo accessibile viene stimata in circa 127,5 milioni di persone, di cui 46 milioni di persone con una qualche forma di disabilità e 81 milioni di persone over 65.

2. Riferimenti normativi

2.1 Normativa nazionale

Le disposizioni normative attualmente in vigore sono:

- circ. Min. LL.PP. 29 gennaio 1967, n.425 "Standard residenziali"; in particolare punto 1.6 (Aspetti qualitativi – Barriere architettoniche): è il primo documento che si occupa dell'argomento ma per la natura del provvedimento le indicazioni fornite non sono vincolanti.
- circ. Min. LL.PP. 19 giugno 1968, n.4809 "Norme per assicurare la utilizzazione degli edifici sociali da parte dei minorati fisici e per migliorare la godibilità generale": vengono riportate per la prima volta indicazioni dimensionali.
- legge 30 marzo 1971, n.118 "Conversione in legge del DL 30 gennaio 1971, n.5 e nuove norme in favore dei mutilati ed invalidi civili"; in particolare l'art.27 (barriere architettoniche e trasporti): è il primo vero provvedimento legislativo in materia seppur limitato agli edifici pubblici o aperti al pubblico. Si prescrive l'obbligo di realizzare le nuove costruzioni in conformità alla circolare del Ministero dei Lavori Pubblici 4809/68, anche apportando le possibili e conformi varianti agli edifici appaltati o già costruiti. Il regolamento di attuazione è stato emanato con DPR 384/78 successivamente sostituito dal DPR 503/96
- legge 28 febbraio 1986, n.41 "Disposizioni per la formazione del bilancio annuale e pluriennale dello Stato" (**legge finanziaria 1986**): in particolare il comma 20 dell'art.32, il quale prescrive che non possono essere approvati e finanziati progetti di costruzione di opere pubbliche che non siano conformi alle disposizioni del DPR 384/78. Nello stesso articolo viene, inoltre, introdotto l'**obbligo da parte di tutti gli enti pubblici di dotarsi di uno specifico "Piano per l'eliminazione delle barriere architettoniche" (PEBA)**.
- legge 9 gennaio 1989, n.13 "Disposizioni per favorire il superamento e l'eliminazione delle barriere architettoniche negli edifici privati" e la relativa circolare esplicativa Cir. Min. LL. PP. 22 giugno 1989, n.1669: con questa legge l'obbligo di favorire la fruizione degli edifici di nuova costruzione o in fase di ristrutturazione da parte di persone con disabilità viene esteso anche agli edifici privati indipendentemente dalla loro destinazione d'uso.
- **decreto Ministero dei Lavori Pubblici 14 giugno 1989, n.236** "Prescrizioni tecniche necessarie a garantire l'accessibilità, l'adattabilità e la visitabilità degli edifici privati e di edilizia residenziale pubblica sovvenzionata e agevolata, ai fini del superamento e dell'eliminazione delle barriere architettoniche": regolamento di attuazione della legge 13/89. **Rappresenta un radicale cambiamento rispetto alle norme precedenti: vengono fornite delle nuove definizioni e indicazioni progettuali anche di tipo prestazionale che modificano la filosofia degli obblighi per il superamento delle barriere architettoniche**
- **legge 5 febbraio 1992, n.104** (integrata e modificata con legge 28 gennaio 1999, n.17) "Legge quadro per l'assistenza, l'integrazione sociale e i diritti delle persone handicappate", in particolare l'art.24 (eliminazione o superamento delle barriere architettoniche): rappresenta un ulteriore passo in avanti per ciò che attiene le prescrizioni finalizzate ad agevolare l'accessibilità urbana e l'eliminazione degli ostacoli fisici, apportando alcune modifiche ed integrazioni sia alla legge 118/71 che alla legge 13/89 ed ai relativi decreti di attuazione. In particolare, si rende obbligatorio l'adeguamento degli edifici per qualsiasi tipologia di intervento anche se relativo a singole parti. Viene inoltre **stabilito l'obbligo di estendere il "Piano per l'eliminazione delle barriere architettoniche"**, introdotto dalla legge 41/86, **all'accessibilità urbana**.

- decreto del Presidente della Repubblica 24 luglio 1996, n.503 "Regolamento recante norme per l'eliminazione delle barriere architettoniche negli edifici, spazi e servizi pubblici": sostituisce il precedente DPR 384/78 coordinandosi con le disposizioni normative del DM 236/89 ed estendendo il campo di applicazione anche agli spazi urbani.
- decreto del Presidente della Repubblica 6 giugno 2001, n.380 "Testo unico delle disposizioni legislative e regolamentari in materia edilizia", in particolare il Capo III del Titolo IV Parte II "Disposizioni per favorire il superamento e l'eliminazione delle barriere architettoniche negli edifici privati, pubblici e privati aperti al pubblico", dall'art.77 all'art.82: questa norma, essendo un Testo Unico, ha il merito di aver unito e coordinato in un provvedimento di carattere generale alcune disposizioni delle principali normative in materia.
- decreto legislativo 12 aprile 2006, n.163 "Codice dei contratti pubblici relativi a lavori, servizi e forniture in attuazione delle direttive 2004/17/CE e 2004/18/CE": il decreto rimanda alla normativa vigente per l'accessibilità e il superamento delle barriere architettoniche e inserisce questo tema progettuale (artt.68 e 154), quale criterio determinante della qualità della proposta.

Indicazioni e prescrizioni per il superamento delle barriere architettoniche sono riportate in maniera trasversale anche in numerose normative inerenti specifiche discipline.

Esiste un raccordo tra le norme per il superamento delle barriere architettoniche e le norme di sicurezza e antincendio per la stretta connessione che sussiste tra i concetti di accessibilità e sicurezza nonché per le ripercussioni che esse hanno nel campo della progettazione degli interventi di restauro.

Richiami alla normativa antincendio sono presenti nel DM 236/89, in particolare negli articoli 4.6 (Raccordi con la normativa antincendio), richiamato anche dall'art.18 del DPR 503/96, e 5.2 (Sale e luoghi per riunioni, spettacoli e ristorazione). Le norme tecniche di settore inerenti la sicurezza citano in genere in modo sporadico le problematiche connesse con la presenza di persone con disabilità. A titolo d'esempio, all'art.30 del DLgs 626/94 si prevede che i luoghi di lavoro "siano strutturati in modo da tener conto, se del caso, di eventuali lavoratori portatori di handicap". Riferimenti più precisi si trovano nel DM 10 marzo 1998, emanato ai sensi dell'art.13 del DLgs 626/94 per la valutazione del rischio specifico d'incendio nei luoghi di lavoro, e in particolare al punto 8.3 "Assistenza alle persone disabili in caso di incendio", nonché nella circolare del Ministero dell'Interno n.4 del 1 marzo 2002 "linee guida per la valutazione della sicurezza antincendio nei luoghi di lavoro ove siano presenti persone disabili" e nella successiva Lettera Circolare n.880/4122 del 18 agosto 2006 "La sicurezza antincendio nei luoghi di lavoro ove siano presenti persone disabili: strumento di verifica e controllo (check-list)". In questi ultimi documenti, elaborati in collaborazione con la Consulta Nazionale delle Persone Disabili e delle loro Famiglie, vengono forniti, nell'ambito dei criteri generali stabiliti dal DM 10 marzo 1998, alcuni indirizzi di carattere progettuale, gestionale e d'intervento al fine di facilitare la mobilità, l'orientamento, la percezione dell'allarme e del pericolo nonché la determinazione delle azioni da compiere in caso di emergenza.

2.2 Normativa regionale

- Legge Regionale 12 luglio 2007 n. 16 "Disposizioni generali in materia di eliminazione delle barriere architettoniche";
- DGR n. 2422 del 08/08/2008 "Disposizioni applicative alla LR n. 16/07

- DGR n. 840 del 31/03/2009 "Prescrizioni Tecniche atte a garantire la fruizione di edifici destinati all'istruzione con riferimento al 1° e 2° ciclo statale e paritario dell'ordinamento scolastico e dei Centri di Formazione Professionale". Tale settore è apparso strategico per promuovere l'integrazione sociale delle persone con disabilità e per dare pratica attuazione al concetto di fruibilità, intesa come "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 autonomia", secondo la definizione riportata all'art. 2, comma 1, lett. c) della L.R. 16/2007 stessa.
- DGR n. 841 del 31/03/2009 "Disposizioni per la redazione e la revisione dei piani di eliminazione delle barriere architettoniche (PEBA)". Questo documento sostituisce la pubblicazione "Linee Guida per la redazione del piano di eliminazione barriere architettoniche (P.E.B.A.)", realizzata in precedenza dalla Regione Veneto nell'ambito delle attività del centro di Documentazione sulle barriere architettoniche.
- DGR n. 508 del 02/03/2010 "Criteri per l'attuazione del diritto all'esonero dalla corresponsione degli oneri relativi al costo di costruzione per interventi di incremento volumetrico o di superficie utile abitabile funzionali alla fruibilità di edifici abitati da soggetti riconosciuti invalidi".
- DGR n. 1428 del 06/09/2011 "Aggiornamento delle "Prescrizioni tecniche atte a garantire la fruizione degli edifici residenziali privati, degli edifici residenziali pubblici e degli edifici e spazi privati aperti al pubblico, redatte ai sensi dell'art. 6, comma 1, della LR 12/07/2007 n. 16 approvate con DGR n. 509 del 2/03/2011".
- DGR n. 1898 del 14/10/2014 "Integrazione dell'Aggiornamento delle Prescrizioni tecniche atte a garantire la fruizione degli edifici residenziali privati, degli edifici residenziali pubblici e degli edifici e spazi privati aperti al pubblico, redatte ai sensi dell'art. 6, comma 1, della LR 12/07/2007 n. 16 approvate con DGR n. 509 del 02/03/2010" di cui alla DGR n. 1428 del 06/09/2011, in attuazione di quanto disposto dall'art. 11bis della L.R. 08.07.2009 n. 14 (Primo Piano Casa), così come introdotto dall'art. 12 della L.R. 29.11.2013 n. 32 (Terzo Piano Casa)".

2.3. Altri riferimenti normativi in tema di accessibilità: Codice della Strada

Il Codice della Strada, D.L. 30 aprile 1992, n.285, include il tema dell'accessibilità e dell'uso degli spazi pubblici negli artt.20 e 40, e negli articoli dei regolamenti attuativi. In particolare è prescritta l'accessibilità per utenti non deambulanti ad ogni attraversamento, nonché l'installazione, a tutela degli utenti non vedenti, di segnali a pavimento o altri segnali di pericolo in prossimità degli attraversamenti stessi. L'art.149 del regolamento attuativo n.5 definisce inoltre le caratteristiche degli stalli di sosta riservati agli utenti invalidi: delimitazione con strisce gialle, contrassegno sulla pavimentazione mediante apposito simbolo, segnaletica verticale, spazio libero necessario per consentire l'apertura dello sportello, le manovre di entrata e uscita, l'accesso al marciapiedi.

3. Metodologia operativa prima fase

La prima fase del PEBA è articolata nei seguenti punti:

- individuazione degli edifici di proprietà comunale con rilevanza pubblica;
- individuazione degli spazi urbani pubblici ed aree significative ad uso pubblico;
- realizzazione di schede di supporto alla fase di rilievo con scomposizione in singole unità ambientali ed elementi spaziali con check-list per la verifica dei requisiti;
- rilievo strumentale e fotografico degli edifici e spazi pubblici individuati ai primi due punti;
- predisposizione di schede tipo per l'inserimento dei dati raccolti;
- realizzazione elaborati cartografici con mappatura degli elementi rilevati;
- compilazione delle schede di analisi degli edifici e degli spazi pubblici con attribuzione del livello di accessibilità.

Per i primi due punti si è potuto contare sulla collaborazione degli uffici comunali che hanno messo a disposizione l'elenco degli edifici di proprietà comunale, le chiavi degli edifici e le planimetrie disponibili. Prima di procedere al rilievo strumentale si è ritenuto opportuno predisporre uno strumento di controllo e verifica che si è tradotto nella realizzazione di 15 schede relative alle unità ambientali da esaminare per ogni singolo edificio o spazio pubblico. Ogni scheda riporta i riferimenti normativi relativi alla componente specifica e un elenco di domande per il monitoraggio della rispondenza alla normativa della componente stessa.

Nello specifico le schede sono così strutturate:

Sezione con codice e individuazione unità ambientale e componenti spaziali

Sezione con riferimenti normativi nazionali

Sezione con riferimenti normativi regionali

Sezione con norma ISO/TC 59/SC 16 N 60 - Building construction. Accessibility and usability of the built environment . *Questa norma, in corso di validazione, è stata comunque utilizzata come corredo al patrimonio normativo prescrittivo/prestazionale indicato dalla legislazione nazionale e regionale, con lo scopo di fornire ulteriori indicazioni per la fase di valutazione delle componenti ambientali rilevate.*

Sezione check-list: una lista di domande per l'analisi dei requisiti.


Con i supporti messi a disposizione dell'Amministrazione Comunale e con le schede come sopra illustrate si è proceduto ai rilievi strumentali e fotografici.

I dati raccolti sono stati inseriti nelle schede tipo all'uopo predisposte contenenti gli elementi necessari per fornire la più ampia ed adeguata informazione sullo stato dell'esistente e per permettere di attribuire il grado di accessibilità.

Per la scheda relativa agli edifici gli elementi analizzati, sulla scorta delle schede di verifica sopra citate, sono relativi a:

- presenza di parcheggi e loro caratteristiche
- collegamento al percorso d'ingresso
- caratteristiche dell'accesso
- spazio interno
- collegamenti verticali
- servizio igienico

Si riporta di seguito la scheda tipo per gli edifici pubblici.




Comune di Porto Tolle

CODICE

EP_nn

PEBA - Scheda rilievo edifici pubblici



planimetria

Denominazione:

Categoria:

Funzione:

Indirizzo:

planimetria

SPAZIO ESTERNO

PARCHEGGI

			SI/NO	Note
RISERVATO				
NON A NORMA	Misure minime 3,20-5,00_Nr. min. 1/50			foto
	Segnaletica non conforme alla normativa			
	Assenza di complanarità al percorso			
	Soluzioni per dislivelli			
	Altre criticità			
ASSENTE				

UBICAZIONE

DISTANZA

NR POSTI

arch. Veronica De Stefani

Comune di Porto Tolle_PEBA_Scheda rilievo edifici pubblici

COLLEGAMENTO PARCHEGGIO-PERCORSO	
Complanare	
Raccordato	
Non raccordato	

TIPOLOGIA PERCORSO	
Senza marciapiede	
Sul marciapiede	
A raso	

LARGHEZZA PERCORSO	
> 90 cm	
< 90 cm	

PAVIMENTAZIONE	
Continua - Non sdrucciolevole	
Continua - Sdrucciolevole	
Sconnessa - Non sdrucciolevole	
Sconnessa - Sdrucciolevole	
Mancante	

DISLIVELLI	
Dislivelli inferiori o uguali a cm 2,5	
Dislivelli > cm 2,5 raccordati	
Dislivelli > cm 2,5 non raccordati	

OSTACOLI	
Presenti	
Non presenti	

RAMPE	
Assente	

foto

arch. Veronica De Stefani

Comune di Porto Tolle_PEBA_Scheda rilievo edifici pubblici

NON A NORMA	Pendenza longitudinale	
	Pendenza trasversale	
	Altre criticità	

NOTE

ACCESSO EDIFICIO

PAVIMENTAZIONE	SI	NO
Complanare		
Compatta		

RAMPA	SI	NO
Pendenza a norma		
Corrimano		
Variazione cromatica		

PORTA INGRESSO	
Tipo Principale <input type="checkbox"/> Secondario <input type="checkbox"/>	
Protetto Si <input type="checkbox"/> No <input type="checkbox"/>	
Anta a vetri segnalata Si <input type="checkbox"/> No <input type="checkbox"/>	
Tipologia anta	
Anta Unica Con Apertura Esterna	
Anta Unica Con Apertura Interna	
Doppia Anta Con Apertura Esterna	
Doppia Anta Con Apertura Interna	
Apertura Automatica	
Con Bussola	
Girevole	
Luce netta passaggio	
Altezza soglia	
Altezza maniglia	
Pressione esercitata per apertura >8 kg <input type="checkbox"/> <8 kg <input type="checkbox"/>	

foto

Elementi sporgenti Si <input type="checkbox"/> No <input type="checkbox"/>	
Zona antistante, profondità >150 cm <input type="checkbox"/> <150 cm <input type="checkbox"/>	
Zona retrostante, profondità >150 cm <input type="checkbox"/> <150 cm <input type="checkbox"/>	
Dislivello Si <input type="checkbox"/> No <input type="checkbox"/>	
Campanello per chiamata Si <input type="checkbox"/> No <input type="checkbox"/>	
Altezza campanello/citofono <80 60-130 >130	<input type="text"/> <input type="text"/> <input type="text"/>

foto

SPAZIO INTERNO

PERCORSI ORIZZONTALI		
Luce netta minima passaggio porte	Misura	
Luce netta minima corridoi	Misura	
Dislivelli interni		
Dislivelli Inferiori O Uguali A Cm 2,5	<input type="checkbox"/>	
Dislivelli > Cm 2,5 Raccordati	<input type="checkbox"/>	
Dislivelli > Cm 2,5 Non Raccordati	<input type="checkbox"/>	
Cambi di livello	SI	NO
Segnalati cromaticamente		
Pavimentazione antisdrucciolo		
Collegamenti interni		
Gradino	<input type="checkbox"/>	
Ascensore	<input type="checkbox"/>	
Scala	<input type="checkbox"/>	
Rampa	<input type="checkbox"/>	
Servoscala	<input type="checkbox"/>	
Elevatore Verticale	<input type="checkbox"/>	
Giunti pavimentazione > 5 mm Si <input type="checkbox"/> No <input type="checkbox"/>		
Arredi fissi	SI	NO
Creano ostacolo o strozzatura		

foto

arch. Veronica De Stefani

Comune di Porto Tolle_PEBI_Scheda rilievo edifici pubblici

Utilizzabili da persone con difficoltà motorie e/o sensoriali		Parzialmente
		Non presente
H banco informazioni/biglietteria >90 cm		
Stalli di sosta	Note	
Si <input type="checkbox"/> No <input type="checkbox"/>		
Spazi di manovra	Note	
Si <input type="checkbox"/> No <input type="checkbox"/>		
Segnaletica	Note	
Si <input type="checkbox"/> No <input type="checkbox"/>		
Percorsi tattili	Note	
Si <input type="checkbox"/> No <input type="checkbox"/>		
Note		



COLLEGAMENTI VERTICALI

ASCENSORE	
Dimensioni cabina	
Larghezza porta	
Tipologia anta	
Misure spazio antistante	
Altezza pulsantiera	
Accessori	
Allarme	<input type="checkbox"/>
Luce emergenza	<input type="checkbox"/>
Luce cabina	<input type="checkbox"/>
Segnale sonoro	<input type="checkbox"/>
Tasti non vedenti	<input type="checkbox"/>
Citofono	<input type="checkbox"/>
SCALA	
Larghezza rampa	
Pedata	
Alzata	
Pavimentazione sconnessa o sdruciolevole	
Si <input type="checkbox"/> No <input type="checkbox"/>	
Segnale in rilievo per 30 cm da 1° e ultimo gradino	
Si <input type="checkbox"/> No <input type="checkbox"/>	



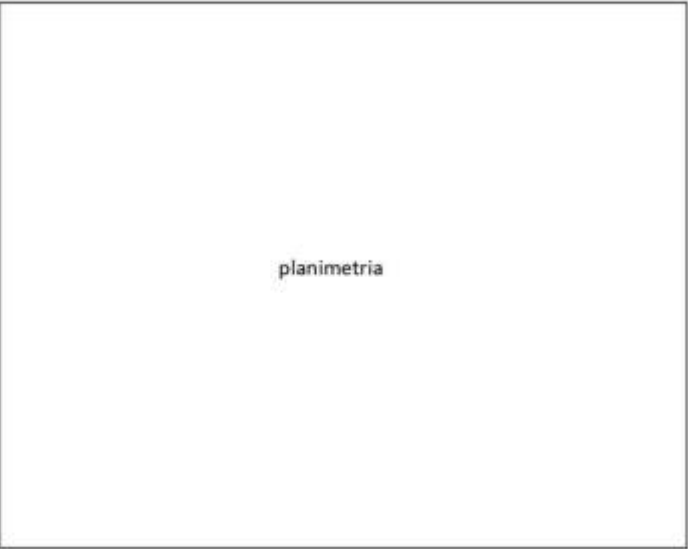
Altezza corrimano da terra	
Presenza entrambi i lati	
Si <input type="checkbox"/> No <input type="checkbox"/>	
Misura oltre primo gradino	
Misura oltre ultimo gradino	
Illuminazione scala	
Altezza parapetto pianerottolo	
Inattraversabile da sfera Ø 10 cm	
Si <input type="checkbox"/> No <input type="checkbox"/>	

SERVIZI IGIENICI

SERVIZIO ACCESSIBILE	
Presente	
Si <input type="checkbox"/> No <input type="checkbox"/>	
Interasse WC-maniglione e/o parete laterale	
Distanza bordo WC-parete retrostante	
Tipologia tazza	
Altezza bordo superiore tazza	
Presenza maniglioni	
Si <input type="checkbox"/> No <input type="checkbox"/>	
Distanza maniglione	
Altezza maniglione	
Tipologia lavabo	
Altezza libera sottostante	
Altezza lavabo	
Distanza da parete retrostante	
Tipologia rubinetto	
Tipologia specchio	
Doccia	
Presente	
Si <input type="checkbox"/> No <input type="checkbox"/>	

foto

Sedile ribaltabile			
Si	<input type="checkbox"/>	No	<input type="checkbox"/>
Altezza da terra		<input type="text"/>	
Maniglioni fissi			
	<input type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>
Maniglioni ribaltabili			
Si	<input type="checkbox"/>	No	<input type="checkbox"/>
Diametro		<input type="text"/>	
Distanza parete		<input type="text"/>	
Altezza		<input type="text"/>	
Portata		<input type="text"/>	
Contrasto cromatico componenti wc e pavimento			
Si	<input type="checkbox"/>	No	<input type="checkbox"/>
Larghezza porta		<input type="text"/>	
Tipologia anta		<input type="text"/>	



planimetria

NOTE

GIUDIZIO SINTETICO

Legenda



Accessibile

Accessibile con assistenza

Accessibile con accompagnatore

Non accessibile

LIVELLO ACCESSIBILITA'

BUONO < 2 n.c. rilevate	
SUFFICIENTE da 3 a 5 n.c. rilevate	
INSUFFICIENTE > 5 n.c. rilevate	

Note

Per la scheda relativa agli spazi pubblici gli elementi analizzati, sulla scorta delle schede di verifica sopra citate, sono relativi a:

- presenza di parcheggi e loro caratteristiche
- caratteristiche dell'accesso
- percorsi interni
- attrezzature

Si riporta di seguito la scheda tipo per gli spazi pubblici.



Comune di Porto Tolle

CODICE

SP_nn

PEBA - Scheda rilievo spazi pubblici

Denominazione:

Ubicazione:

Delimitazione verso esterno:

Grado di frequentazione:

Foto aerea

Legenda

Percorso carrabile

Marciapiede

Percorso pedonale

Parcheggio perpendicolare

Parcheggio a spina

Parcheggio parallelo

Parcheggio riservato

Fermata autobus

Parcheggio disabili a norma

Parcheggio disabili non a norma

Assenza di raccordo

Dislivello raccordato

Pendenza trasversale eccessiva

Rampa a norma

Rampa non a norma

Attraversamento pedonale

Pavimentazione sconnessa

Griglie/Caditoie

Criticità puntuale

arch. Veronica De Stefani

Comune di Porto Tolle_PEBA_Scheda rilievo spazi pubblici

arch. Veronica De Stefani

Comune di Porto Tolle_PEBA_Relazione

PLANIMETRIA



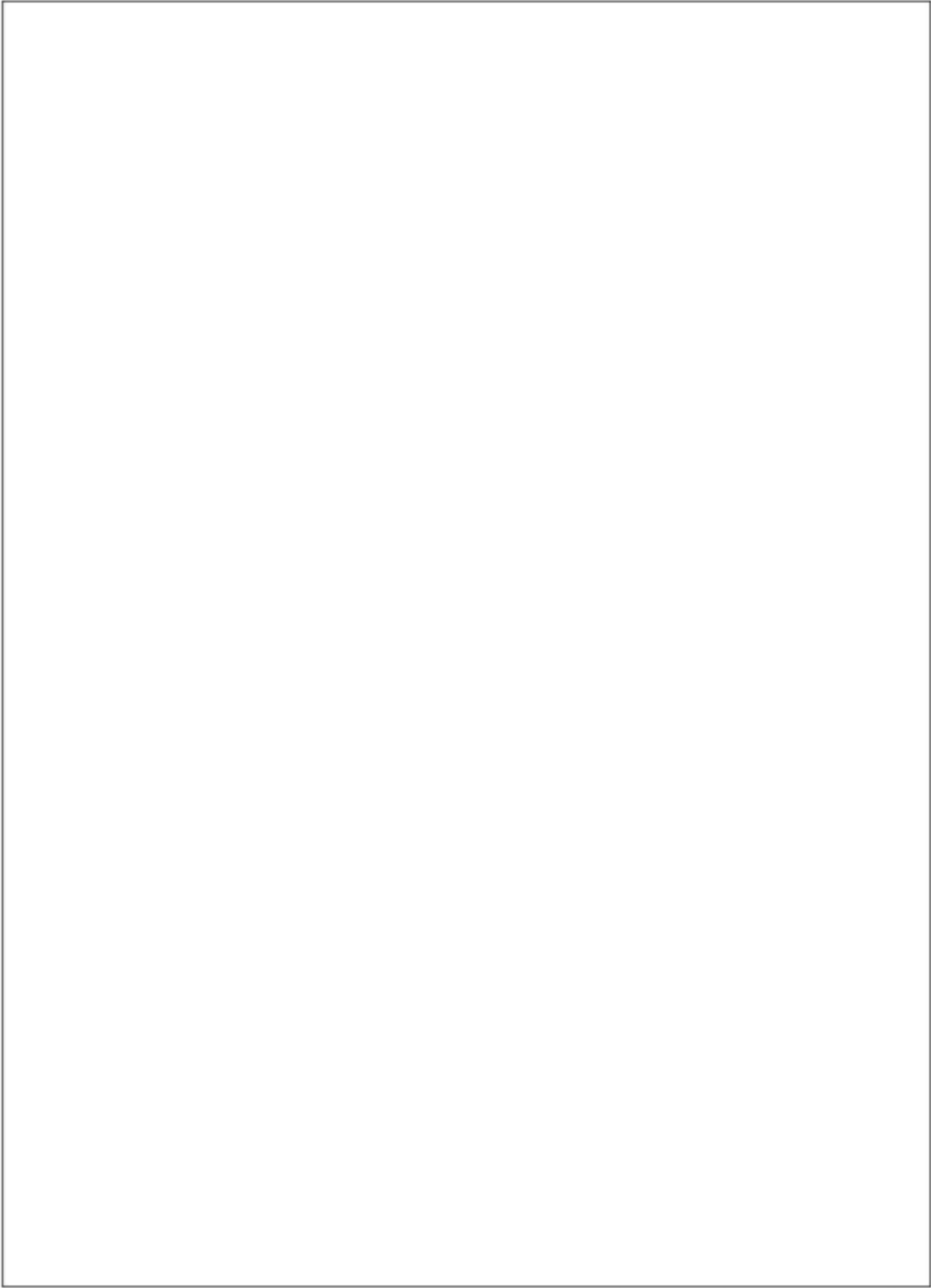
Attrezzature, elementi

	Verde		Panche-fioriere realizzate in opera
	Pavimentazione compatta		Panchina
	Pavimentazione inaccessibile		Fontana
	Palo luce		Fontanella
	Cestino		Parco giochi
	Arredo urbano		
	Monumento		

arch. Veronica De Stefani

Comune di Porto Tolle_PEBA_Scheda rilievo spazi pubblici

FOTO



arch. Veronica De Stefani

Comune di Porto Tolle_PEBA_Schede rilievo spazi pubblici

PARCHEGGI			SI/NO	Note
RISERVATO				
NON A NORMA	Misure minime 3,20*5,00_Nc. min. 1/50			
	Segnaletica non conforme alla normativa Manca palina verticale			
	Assenza di complanarità al percorso			
	Soluzioni per dislivelli			
	Altre criticità			
ASSENTE				

ACCESSO			SI/NO	Note
Lo spazio pubblico è raccordato al parcheggio?				
L'ingresso allo spazio pubblico è accessibile?				
La superficie della pavimentazione risulta essere in buono stato, priva di sconnessioni e antisdrucciolevole?				

PERCORSI INTERNI			SI/NO	Note
Il percorso pedonale ha una larghezza min. di 90 cm lungo tutto il tragitto?				
Il percorso pedonale è dotato di allargamenti per consentire la rotazione della carrozzina? (una piazzola da 140x140cm ogni 10m)				
L'arredo urbano è posto in modo da non ridurre il passaggio netto a meno di 90cm?				
I dislivelli presenti lungo il percorso sono dotati di rampe a pendenza massima 8% e ottimale 5%?				
La pendenza trasversale al senso di marcia è inferiore al 2%?				
La superficie della pavimentazione risulta essere in buono stato, priva di sconnessioni e antisdrucciolevole?				
Il percorso è privo di elementi sporgenti dal piano di calpestio più di 2cm?				
Il percorso presenta elementi rientranti o sporgenti? Pozzetti, griglie, radici?				
Il percorso presenta gradini > 2 cm?				
Ci sono segnali cromatici o tattili nelle variazioni di livello?				
Esistono percorsi Loges?				













arch. Veronica De Stefani

Comune di Porto Tolle_PEBA_Schede rilievo spazi pubblici

ATTREZZATURE	SI/NO	Accessibile	Protetto	Contrasto cromatico	Note
Panchine/sedute					
Cestini					
Giochi					
Altro: Fontanella					

GIUDIZIO SINTETICO

Legenda

			Accessibile
			Accessibile con assistenza
			Accessibile con accompagnatore
			Non accessibile

LIVELLO ACCESSIBILITA'

BUONO < 2 n.c. rilevate	
SUFFICIENTE da 3 a 5 n.c. rilevate	
INSUFFICIENTE > 5 n.c. rilevate	

Note

Come si evince dalle schede sopra riportate è stato dato ampio spazio alla documentazione fotografica, in grado di comunicare in maniera rapida, efficace ed immediata tutte le componenti rilevate

consentendo di mettere a fuoco anche le criticità che talvolta non costituiscono elementi di non conformità normativa.

Per la valutazione del grado di accessibilità, sulla scorta delle definizioni di barriera fisica, sensoriale-percettiva e comunicativa, sono stati identificati i seguenti profili d'utenza:

- LE PERSONE CIECHE TOTALI CHE UTILIZZANO BASTONE LUNGO secondo le indicazioni impartite dalla scuola di mobilità ed orientamento dell'Unione Italiana Ciechi, come condizione paradigmatica per la verifica delle barriere sensoriali e/o percettive.
- LE PERSONE PARAPLEGICHE, CHE UTILIZZANO SEDIA A RUOTA CON TRAZIONE MANUALE ed ELETTRICA come condizione paradigmatica per la verifica dell'esistenza delle così dette barriere fisiche.
- LE PERSONE SORDE, come condizione paradigmatica per la verifica delle barriere comunicative.

Dai profili d'utenza sono stati definiti i seguenti requisiti in termini di accessibilità:

- REQUISITO DI ACCESSIBILITÀ (fonte: norma UNI 0050) definito come: "L'attitudine di un elemento spaziale o di un'unità tipologica ad essere raggiungibile, anche per persone con ridotta o impedita capacità motoria, in tutte le sue singole unità immobiliari e ambientali, di entrarvi agevolmente e di fruire di spazi e attrezzature in condizioni di adeguata sicurezza e autonomia, utilizzando, quando necessario, opportuni ausili in grado di potenziare le capacità funzionali di ogni individuo". Tale requisito è associabile alle barriere fisiche.
- REQUISITO DELLA COMUNICATIVITÀ AMBIENTALE (fonte: norma UNI 0050) definito come: "l'attitudine di un elemento spaziale o di un'unità tipologica ad essere percepibile da tutti e, in particolare, dalle persone con ridotta o impedita capacità sensoriali o cognitiva, e di fruire di spazi e attrezzature in condizioni di adeguata sicurezza e autonomia, utilizzando, quando necessario, opportuni ausili in grado di potenziare le capacità funzionali di ogni individuo". Tale requisito è associabile alle barriere sensoriali e comunicative.


Dall'analisi degli elementi rilevati si esprimono per ogni singolo edificio o spazio le valutazioni di accessibilità in base ai seguenti criteri:

- giudizio "NON ACCESSIBILE": quando l'accessibilità alla struttura, o allo spazio, non è garantita in nessun caso.
- giudizio di accessibilità con "ACCOMPAGNATORE NECESSARIO": viene espresso quando coesistono condizioni di "conflitto diffuso" e/o singoli ostacoli e impedimenti e/o singoli ostacoli e impedimenti che nella loro sommatoria rendono necessaria la presenza di un accompagnatore specifico, in grado di sopperire a tali difficoltà.
- giudizio di accessibilità con "ASSISTENZA": viene espresso quando, esistono condizioni circoscritte di "conflitto" tra persona e ambiente, in grado, eventualmente, di essere superate con l'ausilio di un aiutante.
- giudizio di accessibilità in "AUTONOMIA": viene espresso quando non esistono condizioni di "conflitto" tra la persona e l'accessibilità dell'ambiente rilevato.

Parallelamente all'inserimento dei dati nelle schede di report si sono inseriti gli edifici e gli spazi pubblici negli elaborati cartografici a titolo di indice grafico degli elementi schedati. L'estensione del comune, le sue caratteristiche geografiche e la volontà di rendere il PEBA di utilizzo rapido e semplice infatti ha portato a scartare l'opzione di rappresentare graficamente su elaborati planimetrici gli elementi di conflitto per favorire una consultazione documentale per singole schede.

La campagna di rilievo è stata integrata con la somministrazione alla cittadinanza di un questionario appositamente elaborato allo scopo di far emergere criticità e/o priorità non individuabili tramite il sopralluogo tecnico, ma riscontrabili dagli utenti nella quotidianità.


Il questionario è presente nel sito del comune ed è pubblicizzato in varie forme, la sua utilità è finalizzata soprattutto alla predisposizione della seconda fase del PEBA con l'individuazione degli interventi prioritari.



Comune di Porto Tolle

PEBA_2019

Questionario PEBA



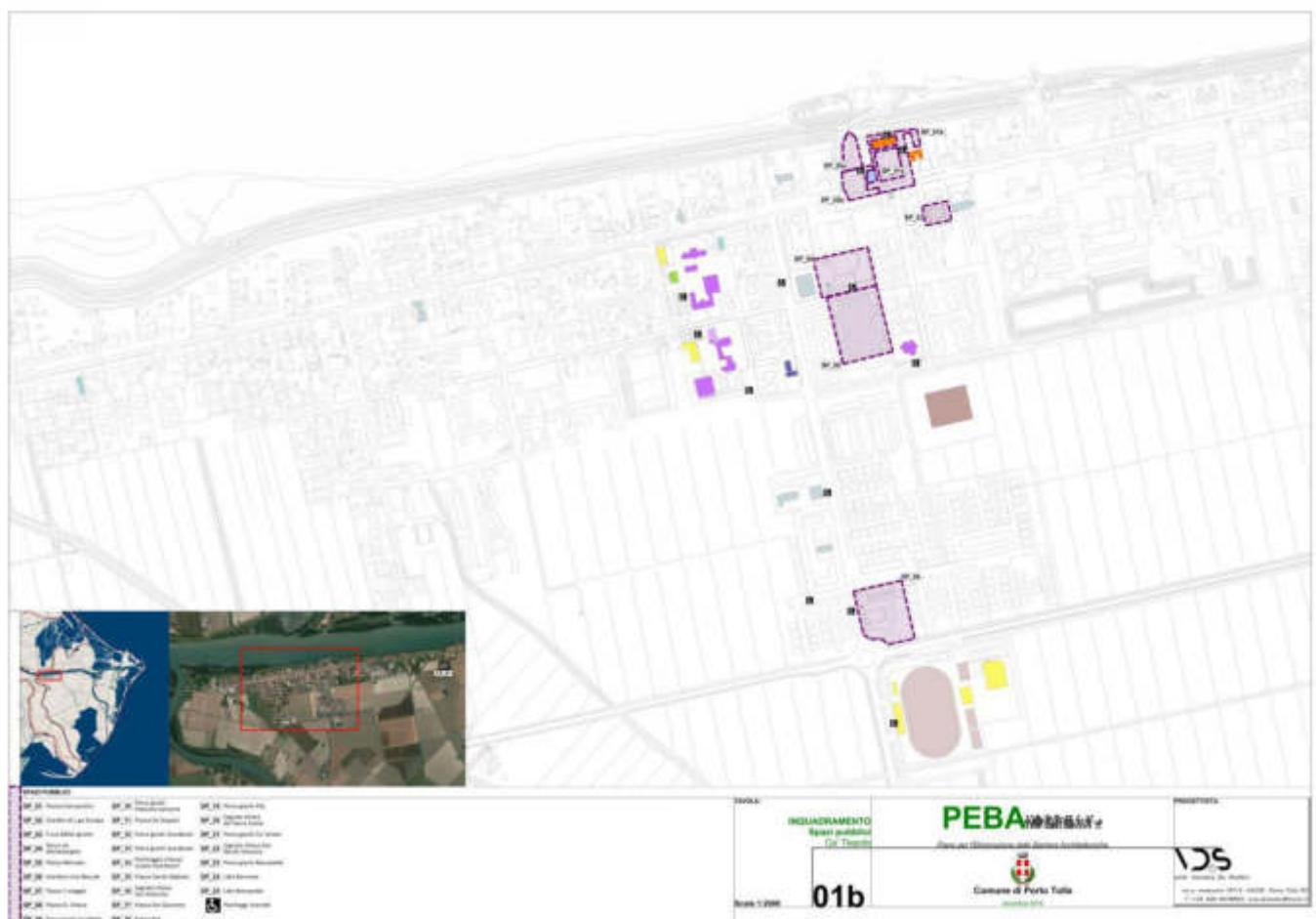
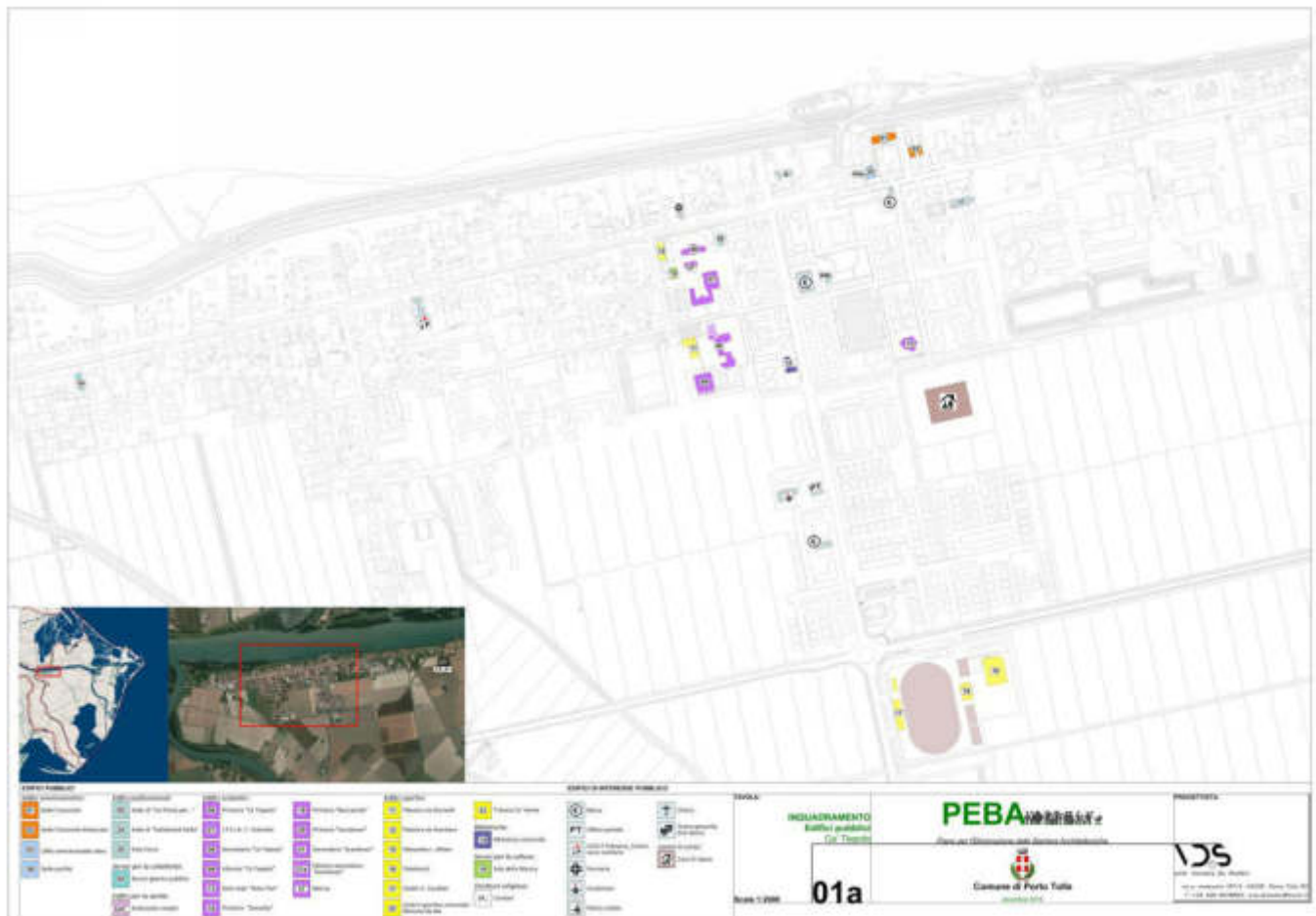
1	Indica in quale località sei residente:	<div><div>Cà Tiepolo</div><div>Donzella</div><div>Tolle</div><div>Cà Mello</div><div>Polesine Camerini</div><div>Santa Giulia</div><div>Scardovari</div><div>Boccasette</div><div>Pila</div><div>Cà Venier</div></div>
2	<p>Ritieni doveroso segnalare la presenza di barriere architettoniche lungo i percorsi pedonali della tua località?</p> <p>Se Sì, compila la parte seguente.</p> <p>MARCIAPIEDE (puoi segnare più caselle)</p> <div><div><div><div>Troppo stretto</div><div>Dissestato</div><div>Assenza di rampa</div></div><div><div>Rampa inadeguata</div><div>Il marciapiede ha pendenza eccessiva</div><div>Altro.....</div></div></div><p>In quali vie?</p><div></div><p>OSTACOLI FISSI CHE RIDUCONO IL PASSAGGIO (puoi segnare più caselle)</p><div><div><div><div>Palo della luce</div><div>Cestino</div><div>Palo per la segnaletica stradale</div><div>Armadietto Enel, Telecom</div></div><div><div>Cartello pubblicitario</div><div>Alberi/cespugli</div><div>Radici</div><div>Altro.....</div></div></div><p>In quali vie?</p><div></div><p>COMPORTAMENTI SCORRETTI (puoi segnare più caselle)</p><div><div><div><div>Veicoli parcheggiati sul marciapiede</div><div>Sacchi o bidoni per rifiuti sul marciapiede</div></div></div><p>In quali vie?</p><div></div></div></div></div>	<div><div>NO</div><div>SI</div></div>
4	<p>Quali sono le vie ed i percorsi più accessibili e sicuri per i pedoni?</p> <div></div> <div></div>	

5	<p>Ci sono incroci che ritieni particolarmente pericolosi? Se Sì, compila la parte seguente.</p> <p>Localizzazione incrocio: _____</p> <div style="display: flex; justify-content: space-between;"> <div> <input type="checkbox"/> Poca visibilità <input type="checkbox"/> Interferenza pista ciclabile <input type="checkbox"/> Mancanza scivolo/rampa </div> <div> <input type="checkbox"/> Assenza strisce <input type="checkbox"/> Attraversamento troppo lungo <input type="checkbox"/> Altro..... </div> </div>
6	<p>In quali tratti stradali, attraversamenti e/o incroci, giardini pubblici consiglieresti di intervenire per migliorare la sicurezza, l'accessibilità e il comfort pedonale?</p> <p>_____</p> <p>_____</p>
7	<div style="display: flex; justify-content: space-between;"> <div> <p>Intendi segnalare la mancanza di parcheggi riservati a persone con disabilità in qualche luogo particolare? Se Sì, indica dove.</p> <p>_____</p> </div> <div> <p>NO <input type="checkbox"/> Sì <input type="checkbox"/></p> </div> </div>
8	<div style="display: flex; justify-content: space-between;"> <div> <p>Ritieni che ci siano edifici pubblici di proprietà comunale per niente o poco accessibili? Se Sì, compila la parte seguente:</p> <p>Nome edificio: _____</p> <p>Hai riscontrato difficoltà nel muoverti o orientarti all'interno di questo edificio? Quali ostacoli hai trovato?</p> <p>_____</p> <p>_____</p> <p>_____</p> <p>ENTRANDO NELL'EDIFICIO (puoi segnare più caselle)</p> <div> <input type="checkbox"/> Sono costretto a superare soglie, gradini o scale con fatica perché non esistono rampe o ascensori <input type="checkbox"/> Sono salito o sceso grazie ad una rampa, ma con fatica, a causa della sua pendenza o della sua lunghezza <input type="checkbox"/> Sono stato costretto a passare con fatica da porte molto strette <input type="checkbox"/> Ho avuto difficoltà a vedere o percepire l'ingresso o il percorso principale per accedere all'edificio </div> <p>ALL'INTERNO DELL'EDIFICIO (puoi segnare più caselle)</p> <div> <input type="checkbox"/> Ho faticato a manovrare la mia carrozzina o il passeggino in un corridoio o in un ambiente troppo stretto <input type="checkbox"/> Non posso accedere agli ambienti e spazi di cui avrei bisogno poiché sono costretto a superare con fatica soglie, gradini o scale <input type="checkbox"/> Non posso accedere agli ambienti e spazi di cui avrei bisogno poiché le porte sono troppo strette <input type="checkbox"/> Fatico ad orientarmi nell'edificio, poiché ho difficoltà nel vedere o percepire i percorsi e gli ambienti </div> <p>Se sei venuto in auto, e hai il permesso di usufruire dei parcheggi riservati (puoi segnare più caselle)</p> <div> <input type="checkbox"/> Ho avuto difficoltà poiché non c'è parcheggio riservato <input type="checkbox"/> Il parcheggio riservato è difficilmente accessibile <input type="checkbox"/> Il parcheggio riservato è molto distante dall'edificio <input type="checkbox"/> Il parcheggio riservato era occupato da un veicolo senza permesso </div> </div> <div> <p>NO <input type="checkbox"/> Sì <input type="checkbox"/></p> </div> </div>

9	<p>Ci sono altri edifici non di proprietà comunale dove sono situate attività aperte al pubblico che ritieni per niente o poco accessibili?</p> <p>Se Sì, indichi quali.</p> <hr/>	<p>NO <input type="checkbox"/></p> <p>SI <input type="checkbox"/></p>
10	<p>Dalla tua abitazione al centro del paese, è presente uno dei seguenti collegamenti utilizzabile in modo sicuro e agevole?</p>	<p>percorso pedonale <input type="checkbox"/></p> <p>percorso ciclabile <input type="checkbox"/></p> <p>trasporto pubblico <input type="checkbox"/></p>
11	<p>Ci sono strutture di proprietà comunale o aperte al pubblico dove ritieni necessario avere delle informazioni in braille o mappe tattili per disabili sensoriali?</p> <p>Se Sì, indica quali.</p> <hr/> <hr/>	
12	<p>Ci sono percorsi/incroci stradali in cui ritieni necessario avere delle informazioni in Braille o mappe tattili per disabili sensoriali?</p> <p>Se Sì, indica quali.</p> <hr/> <hr/>	
13	<p>HAI ALTRE OSSERVAZIONI? SCRIVILE QUI</p> <hr/> <hr/> <hr/>	

Grazie della collaborazione!

4. Elenco edifici e spazi pubblici rilevati





Gli elaborati planimetrici sono suddivisi in tavola 01a e 01b relativa al capoluogo Ca' Tiepolo e 02a e 02b per le frazioni.

Gli edifici sono stati distinti per categoria alla quale è stato assegnato uno specifico colore e numero, mentre gli spazi pubblici hanno un retino a cui è abbinato un codice.

Nelle tavole identificative degli edifici sono riportati anche alcuni edifici privati di interesse pubblico, quali uffici postali, Carabinieri, Polizia Statale, C.S.S. USL 5, banche, farmacie e chiese. Questi, pur non facendo parte degli edifici da rilevare in quanto non di proprietà comunale, risultano di interesse in relazione all'aspetto programmatico degli interventi da prevedere nella fase operativa del PEBA poiché definiscono gli spazi con maggiore concentrazione, quindi aree strategiche dove intervenire con priorità immediata.

Di seguito si riporta l'elenco delle strutture e degli spazi rilevati in ordine numerico.

ELENCO EDIFICI

EP_01 - Sede comunale	Ambulatori medici
EP_02 - Sede comunale distaccata	
EP_03 - Uffici amministrativi-altro	AmP_01 Donzella
EP_04a e 04b- Servizi igienici pubblici	AmP_02 Tolle
EP_05 - Sede di "Un ponte per..."	AmP_03 Polesine Camerini
EP_06 - Primaria "Ca' Tiepolo"	AmP_04 Scardovari
EP_07 - I.P.S.I.A. C. Colombo	AmP_05 Bonelli
EP_08 - Secondaria "Ca' Tiepolo"	AmP_06 Santa Giulia
EP_09 - Infanzia "Ca' Tiepolo"	AmP_07 Ca' Venier
EP_10 - Sala della Musica	AmP_08 Ca' Zuliani
EP_11 - Palestra via Brunetti	AmP_09 Pila
EP_12 - Palestra via Giordano	AmP_10 Boccasette
EP_13 - Asilo nido "Peter Pan"	
EP_14 - Biblioteca	Cimiteri
EP_15 - Palazzetto L. Milani	CP_01 Ca' Tiepolo
EP_16 - Palatennis	CP_02 Donzella
EP_17 - Stadio U. Cavallari	CP_03 Tolle
EP_18 - Primaria "Donzella"	CP_04 Scardovari
EP_19 - Primaria "Boccasette"	CP_05 Ca' Venier
EP_20 - Primaria "Scardovari"	CP_06 Ca' Zuliani
EP_21 - Secondaria "Scardovari"	CP_07 Boccasette
EP_21a - Palestra secondaria "Scardovari"	
EP_22 - Centro sportivo comunale Moreno De Bei	
EP_23 - Tribuna Ca' Venier	
EP_24 - Sede di "Solidarietà Delta"	
EP_25 - Sala civica	
EP_26 - Sede partito Scardovari	
EP_27 - Mensa	

ELENCO SPAZI PUBBLICI

SP_01 - Piazza Ciceruacchio
SP_02 - Largo Europa
SP_03 - Piazza Milite Ignoto
SP_04 - Parco via Michelangelo
SP_05 - Piazza Mercato
SP_06 - Giardino Lino Beccati
SP_07 - Piazza 1° maggio
SP_08 - Piazza D. Chiesa
SP_09 - Parco giochi Ca' Mello
SP_10 - Parco giochi Polesine Camerini
SP_11 - Piazza De Gasperi
SP_12 - Parco giochi Scardovari
SP_13 - Parco giochi Scardovari
SP_14 - Piazza chiesa/scuola Scardovari
SP_15 - Piazza Dante Alighieri
SP_16 - Sagrato chiesa San Giacomo
SP_17 - Piazza San Giacomo
SP_18 - Piazza Pila
SP_19 - Parco giochi Pila
SP_20 - Piazza Costituzione
SP_21 - Parco giochi Ca' Venier
SP_22 - Sagrato chiesa San Nicolò Vescovo
SP_23 - Parco giochi Boccasette
SP_24 - Lido Barricata
SP_25 - Lido Boccasette

5. Metodologia operativa seconda fase

Le schede che costituiscono il quadro analitico del PEBA riportate nei fascicoli indicizzati sono punto di partenza per l'individuazione degli interventi progettuali per l'eliminazione degli ostacoli fisici ed immateriali dalle strutture censite. L'indicazione degli interventi necessari per modificare i "conflitti uomo-ambiente" sono riportati in specifiche schede d'intervento per ogni edificio e ambiente rilevato e contengono tutte le misure necessarie alla mitigazione degli ostacoli rilevati e la quantificazione di massima dei costi.

E' doveroso premettere che gli interventi non sono stati individuati come pedissequo adeguamento alla normativa ma valutati per il raggiungimento di due importanti obiettivi di qualità: l'autonomia e l'inclusività.

Si è cercato di non ragionare nell'ottica di categorie specifiche di "beneficiari" e di non proporre soluzioni troppo specializzate, ma utilizzando elementi e materiali comuni delineare interventi atti a garantire la piena fruibilità di edifici e spazi.

In taluni casi non si è ritenuto conveniente proporre una soluzione ad una difformità, perchè di lieve entità o perchè già valutata come miglior compromesso tra esigenze particolari o per impossibilità tecnica. In questi casi l'approccio progettuale è, nei casi di conformità lievi, non procedere con proposte di modifica qualora sia comunque garantita la fruizione in autonomia delle funzioni principali. Nei casi di difficoltà tecnica o situazioni già frutto di compromesso, demandare a soluzioni alternative o progetti complessi.

Occorre altresì precisare per comprendere la consistenza e la logica degli interventi delineati nelle schede, che esse offrono un quadro sintetico di soluzioni "specialistiche" per l'eliminazione delle barriere architettoniche che non sono da considerarsi esaustive e conclusive ma parte di un ampio programma d'intervento che attui processi di natura multidisciplinare uniti da una visione condivisa in cui il PEBA è elemento d'integrazione tra azioni virtuose per il raggiungimento della qualità edilizia ed urbana e più in generale della qualità della vita. E' ovvio che lo sviluppo di queste prospettive, non necessariamente inerenti solamente l'eliminazione delle barriere architettoniche, deve coinvolgere una pluralità di soggetti e di tematiche e originare progetti complessi.

6. Progetto

6.1 Ambito urbano: Spazi pubblici

Gli interventi previsti nelle schede progettuali del PEBA si propongono come obiettivo il raggiungimento dell'accessibilità e della fruibilità dei percorsi e spazi pubblici attraverso alcune soluzioni "facilmente" realizzabili e contenute nei costi.

Gli interventi per l'ambito urbano sono da considerarsi come "nucleo iniziale" poiché relativo ai luoghi urbani particolarmente significativi per presenza di edifici pubblici o vocazione urbana che si è scelto di analizzare e schedare. Sarà necessario integrare il PEBA con l'analisi di tutti gli spazi urbani (strade, piazze, parchi, giardini, arredo urbano, parcheggi, trasporto pubblico, ecc.) e la conseguente progettazione dei successivi interventi di mitigazione delle barriere e degli ostacoli, realizzando in tal modo il P.A.U. in modo completo.

Le soluzioni suggerite nel PEBA sono frutto di un insieme di valutazioni relative alla funzionalità dei percorsi, al grado di attuabilità concreta ed alla compatibilità degli interventi con l'ambiente circostante partendo dal presupposto di non modificare sostanzialmente l'organizzazione e le caratteristiche strutturali degli spazi urbani.

Alcuni interventi sono risolvibili mediante interventi in ambiti puntuali, laddove la condizione di criticità riguarda singoli problemi superabili con attività localizzate. Alcune attività di riordino non comprendono necessariamente opere edilizie ma mirano ad un riassetto degli spazi pubblici tramite l'arredo urbano, la segnaletica, l'introduzione di ausili e facilitazioni o il semplice riordino di attività presenti sul suolo pubblico. Altri interventi prevedono progetti di manutenzione straordinaria più o meno complessi fino ad arrivare ad interventi nei quali il superamento delle barriere architettoniche avviene assieme ad interventi di ridefinizione e/o nuova progettazione degli ambiti urbani. Ecco perché in base alla tipologia d'intervento prevista cambiano o aumentano gli uffici comunali coinvolti.

6.1.1 Situazioni ricorrenti e misure per il superamento delle criticità

Assenza di raccordo

Molti marciapiedi non risultano raccordati alla sede stradale e/o area pavimentata e costituiscono di fatto percorsi inaccessibili.

Raccordi tra marciapiede e carreggiata con scalino

Generalmente nei raccordi tra marciapiede e carreggiata è presente un piccolo scalino che può essere dovuto al cedimento differenziato tra rampa e carreggiata, alla realizzazione imprecisa dell'asfaltatura, al dissesto per usura della pavimentazione, alla presenza di caditoie o chiusini ribassati nei pressi del raccordo. La misura attiva prevalente è il rifacimento di un piccolo tratto di asfaltatura finalizzato ad eliminare completamente il dislivello, al fine di garantire il superamento in autonomia del passaggio. E' fondamentale una corretta informazione alle ditte esecutrici sulle modalità di intervento, oltre alla sorveglianza sugli interventi di realizzazione e manutenzione.

Tratti di marciapiede dissestato

Il problema è legato alla normale usura del manto di finitura in asfalto, ai cedimenti differenziati nel caso di pavimentazioni in altro materiale (es. betonelle), alla presenza di radici di alberi.

Occorre rifare l'asfaltatura o la pavimentazione, con l'accorgimento di realizzare pavimentazioni permeabili ed elastiche nei pressi degli alberi ed evitando pavimentazioni discontinue come betonelle, piastrelle, ecc.

Presenza di ostacoli fissi sui marciapiedi

Si tratta in prevalenza dei pali per l'illuminazione, dei segnali stradali, alberi, auto in sosta abusiva, biciclette addossate ai muri di fabbricati, strutture ad uso pubblicitario, fioriere, rastrelliere, cassonetti della spazzatura. Bisogna spostare la segnaletica sui bordi del marciapiede, eventualmente utilizzando pali sagomati per rispettare le norme del codice della strada e per evitare l'invasione della carreggiata. Sarebbe opportuno differenziare cromaticamente la paleria, per favorire l'individuazione da parte di ipovedenti e anziani. La segnaletica verticale deve essere collocata dove necessario, affinché sia chiara e leggibile. Altri manufatti vanno collocati in modo da garantire la larghezza del passaggio.

Marciapiedi di larghezza inadeguata

Questo problema è di difficile soluzione perché riscontrato su strade strette e soggette a parcheggio "libero". Dove possibile si deve procedere con l'allargamento del marciapiede.

Elevata pendenza trasversale dei marciapiedi

Alcuni marciapiedi hanno una pendenza trasversale eccessiva. Talvolta si tratta di una soluzione di compromesso tra i livelli della carreggiata e dei lotti privati o degli accessi carrabili, talvolta si tratta di realizzazioni errate. Occorre prevedere il livellamento del marciapiede per mantenere una pendenza trasversale dell'1%. Nei casi in cui la soluzione non è tecnicamente possibile prevedere interventi futuri di manutenzione che comprendano anche le misure risolutive a questa difformità.

Manca di accorgimenti per l'orientamento

La quasi totalità dei percorsi non è dotata di accorgimenti per favorire l'orientamento di persone con disabilità visive o cognitive. La posa di segnale tattile differenziato cromaticamente è una misura efficace non soltanto per non vedenti e ipovedenti, ma anche per altre fasce deboli della popolazione, ad esempio anziani e bambini.

6.1.2 Orientamento e segnaletica per le persone disabili

Per evitare la sensazione di disorientamento, la segnaletica deve essere efficace e di lettura immediata. Uno dei principali problemi riscontrato frequentemente in ambito urbano è la sovrabbondanza della segnaletica verticale per gli automobilisti a scapito di quella pedonale ed orizzontale per gli altri utenti della strada.

Orientamento delle persone ipo vedenti e non vedenti

Per un non vedente sarà la memoria e la sua capacità ad udire, sentire e intercettare l'ambiente con i piedi, il bastone o il cane guida che gli consentiranno di muoversi, orientarsi ed adoperare i corretti comportamenti a seconda dei luoghi e della situazione.

In ogni spazio pubblico, la segnaletica assumerà un ruolo fondamentale per guidare le persone e fornire informazioni puntuali sul contesto attraversato. Negli attraversamenti pedonali solitamente le "linee guida naturali" costituite dal ciglio del percorso sono assenti, pertanto è necessario installare apposite linee guida in grado di migliorare l'accessibilità per le persone con deficit visivo.

Riferimenti visivi: per le persone con una forte riduzione della vista è opportuno garantire dei riferimenti visivi che contrastino con l'intorno, dei formati "large print" nei pannelli segnaletici, pavimentazione bicromatica nei percorsi pedonali.

Contrasto cromatico: oltre che a un forte contrasto di luminanza fra i segnali tattili e l'intorno, occorre una corretta illuminazione degli ambienti e ad una segnaletica visibile con grandezza dei caratteri, posizionamento e illuminazione.

Integrazione di guide artificiali: è opportuno realizzare una pavimentazione differenziata (v. segnali tattili), e installare nei percorsi avvisatori acustici per segnalare le fonti di pericolo, mappe tattili per la rappresentazione dei luoghi (con scritte in braille o touch screen e totem interattivo con messaggio vocale). Evitare ostacoli pendenti e/o sporgenti tali da non poter essere intercettati con il movimento del bastone bianco o del cane guida.

Dislivelli: è necessario evidenziare i dislivelli con differenziazione del materiale e del colore delle pavimentazioni; le scale andranno indicate a inizio e fine rampa con delle strisce di materiale diverso sul pavimento e fornite di corrimani installati su entrambi i lati.

Segnali tattili: il senso tattilo-plantare permette di recepire, mediante l'utilizzo del bastone e del contrasto cromatico, le informazioni circa l'orientamento e la direzione sfruttando le "guide naturali" (muretti, cordoli, siepi, elementi di arredo, traffico) attraverso il tocco del bastone bianco e l'eco sonora. Le piastrelle con codice Loges vanno intese come integrazione alle guide naturali e devono essere comunque posizionate laddove esiste un punto specifico, ad esempio in corrispondenza di una fermata TPL, di un attraversamento pedonale o dell'ingresso a un luogo pubblico oppure in presenza di particolari condizioni (attraversamento, rampa, dislivello, pericolo, ecc)

Orientamento delle persone sorde

La persona con problemi di sordità necessita di un ampio campo visivo sia negli spazi chiusi che aperti. Non potendo udire voci e rumori, la segnaletica deve essere immediata e collocata nel posto giusto. Le informazioni sonore andrebbero ritradotte in informazioni visive (v. segnali di allarme, display digitali nelle fermate dei mezzi di trasporto) e viceversa le informazioni visive andrebbero ritradotte in informazioni sonore o tattili. Si rivela utile inserire nei luoghi di passaggio pedonale intenso ausili visivi tecnologici che facilitano la lettura ad un'ampia utenza.

Orientamento delle persone con problema cognitivo

La semplicità e l'immediata lettura dell'ambiente urbano portano beneficio a tutti ed in particolare ai bambini, agli anziani ed alle persone con problema cognitivo, riducendo o eliminando i fattori ambientali che provocano loro ansia, stress e paura.

Il linguaggio PECS: è un "Sistema di comunicazione mediante scambio per immagini" che si propone di sviluppare la comunicazione funzionale e la comunicazione come scambio sociale. E' un linguaggio adoperato con le persone autistiche che può essere usato in ambienti specifici come ad es. i parchi giochi, gli ambulatori, le biblioteche, le scuole.

6.2 Ambito edilizio: Edifici pubblici di proprietà comunale

Gli interventi previsti nelle schede progettuali del PEBA si propongono come obiettivo la fruizione dell'edificio nelle sue componenti principali e significative dando priorità alle soluzioni che garantiscono l'autonomia e la sicurezza. In questa fase del PEBA sono stati analizzati esclusivamente gli edifici di proprietà comunale con valenza pubblica, ma per avere una città accessibile in tutti i suoi ambiti costruiti sarà necessario integrare la schedatura di analisi e le conseguenti schede di interventi per l'adeguamento delle barriere anche agli edifici pubblici di proprietà di altri enti (USL, Demanio, Provincia, ecc) e a quelli privati aperti al pubblico, quali poste, farmacie, istituti bancari, supermercati, attività commerciali in genere, studi medici, servizi alla persona, assicurazioni, agenzie e uffici in generale.

6.2.1 Situazioni ricorrenti e misure per il superamento delle criticità

Mancanza di posto auto riservato nei pressi dell'immobile

Dove possibile, la realizzazione di un posto auto nelle vicinanze dell'immobile è una misura attiva efficace e di costo contenuto.

Inadeguatezza del percorso di accesso

Quando il percorso di accesso agli edifici risulta inadeguato (tipo o grado di conservazione della pavimentazione, completezza e complessità del tragitto, soluzioni per dislivelli) la misura per il superamento della criticità è generalmente di semplice attuazione mediante la sistemazione della pavimentazione, la formazione di rampe e raccordi, l'installazione di dispositivi per facilitare l'orientamento e di segnaletica per evidenziare le funzioni svolte all'interno; le soluzioni vanno armonizzate con il contesto e devono essere utilizzabili da tutti gli utenti, al fine di evitare la caratteristica di percorso "esclusivo".

Mancanza o inadeguatezza di servizi igienici accessibili

I servizi igienici accessibili, spesso inadeguati o assenti, vanno valutati in funzione della specifica tipologia e funzione di edificio dove vanno inseriti. In particolar modo qualora vi sia un solo servizio igienico questo deve avere accesso da locali non distinti per genere. Occorre inoltre valutare la necessità o meno di prevedere servizi accessibili su più piani dell'edificio in funzione della differenziazione delle funzioni ospitate. In caso di edifici scolastici occorre rispettare le specifiche normative per le caratteristiche dimensionali dei sanitari idonei all'utilizzo da parte degli studenti e valutare l'opportunità di inserire un ulteriore servizio igienico accessibile per gli adulti. In ogni caso l'adeguamento dei servizi igienici deve valutare le manovre di accostamento, gli spazi per l'apertura delle porte e la possibilità di ospitare un accompagnatore.

Mancanza di collegamenti verticali adeguati

I collegamenti verticali per garantire l'accessibilità sono costituiti da ascensore adeguatamente dimensionato e da scale rispondenti ai requisiti normativi (caratteristiche dimensionali, illuminazione, segnalazioni tattili, caratteristiche delle superfici, parapetti e corrimano). Molto spesso gli edifici analizzati presentano scale inadeguati per uno o più aspetti. Gli ascensori, presenti in minore quantità, hanno in proporzione non conformità più lievi, ma rivelano i limiti di essere concepiti in interventi di risanamento. Nell'ambito dei collegamenti verticali l'installazione di servoscala deve essere considerato soltanto qualora non vi siano valide alternative.

Mancanza di accorgimenti per l'orientamento

Su nessuno degli edifici analizzati vengono rilevate misure o accorgimenti per favorire l'orientamento di persone con disabilità sensoriali e cognitive. Gli interventi non possono prescindere dall'analisi dettagliata dei singoli edifici e delle relative componenti, con particolare riferimento a scale, spazi ampi, percorsi con ostacoli, ecc.

7. Individuazione degli interventi

I casi ricorrenti di cui al paragrafo precedente non esauriscono tutte le condizioni di non conformità riscontrate, pur rappresentandone una parte significativa. Ogni spazio ed edificio è stato valutato nella sua complessità e le soluzioni proposte mirano a rendere l'edificio o lo spazio accessibile per tutti. Dove possibile si sono evitate le soluzioni "dedicate" a vantaggio di misure più inclusive. L'obiettivo finale del PEBA è permettere a tutti i cittadini di fruire dei servizi e dei luoghi della città e questa finalità ha permeato di spirito critico l'analisi delle situazioni di difformità e la proposta delle misure risolutive. Alcune difformità sono state valutate più lievi di altre, in quanto la loro presenza non preclude l'utilizzo della componente oggetto di adeguamento. E' ad esempio il caso, assai frequente, dell'altezza delle maniglie delle porte. Molto spesso si è riscontrato che l'altezza varia tra i 100 e i 105 cm anche in porte di recente installazione (nella maggior parte dei casi porte con maniglione antipanico). Di fronte a questi casi, laddove l'anta della porta abbia una larghezza sufficiente, una pressione di manovra idonea e nessun altro elemento di non conformità invalidante, dove non sia possibile modificare l'altezza della maniglia, non si è ritenuto opportuno proporre la sostituzione della porta.

Caso per caso si sono valutati i punti di non rispondenza alla normativa e le misure compensative, anche attraverso l'ausilio di linee guida progettuali realizzate per ogni componente ambientale oggetto di scheda di verifica normativa. Nelle linee guida progettuali, pur in modo sintetico, si è cercato di evidenziare gli approcci in accordo con i principi dell'universal design.

7.1 La struttura delle schede

Le schede relative agli interventi riportano il codice identificativo dell'edificio o spazio pubblico, i principali dati che lo caratterizzano e la descrizione degli interventi individuati suddivisi per macrocategorie ciascuno abbinato al codice di riferimento nel prezziario.

In ogni scheda è presente una tabella di sintesi con i costi subtotali relativi alle macrocategorie, il costo totale degli interventi e l'indicazione del grado di frequentazione, della rilevanza e dello stato manutentivo per riuscire ad individuare la stima costi/benefici.

Si è scelto di non inserire nelle schede la valutazione delle priorità d'intervento e relativa tabella di fasi temporali di esecuzione da inserire programmaticamente nel Piano delle Opere Pubbliche, poichè si ritiene che gli interventi e relativi costi individuati nelle schede siano una base necessaria e non tanto un documento definitivo programmatico.

La scelta delle priorità verrà fatta tenendo conto di quanto emergerà dalla volontà politica dell'Amministrazione Comunale, dai questionari compilati e degli apporti del gruppo di lavoro creato ad hoc, che vede coinvolti i rappresentanti delle associazioni e in genere i portatori d'interesse.

In questa prospettiva sinergica e partecipata le schede d'intervento diventano documenti di valutazione tecnico-professionale conseguenti all'analisi qualitativa e quantitativa delle situazioni esistenti, ma non possono essere valutate senza considerare altri criteri:

- Stima costi/benefici finalizzato all'utilizzo oculato delle risorse disponibili
- Urgenze manutentive
- Sicurezza d'uso (presenza di criticità tali da mettere a rischi l'incolumità della persona)
- Numero di edifici e spazi di pubblico interesse collegati (polarità di servizi urbani fondamentali)
- Reti connettive (ruolo dello spazio/edificio nella valorizzazione della vocazione collettiva)
- Numero di potenziali beneficiari (flussi pedonali, presenza di servizi attrattori)

- Fattibilità economica
- Sinergie con altri progetti e ricadute sulla qualità urbana generale

L'interazione tra questi elementi, oggettivi e soggettivi, permetterà di delineare le priorità in modo efficace e soddisfacente.

7.2 Prezziario e analisi dei costi

Ogni intervento ipotizzato è stato inserito nel prezziario, suddiviso per categorie seguendo la stessa logica delle schede di intervento. Il prezziario contiene la descrizione sommaria dei principali interventi di eliminazione delle barriere architettoniche, il codice di riferimento riportato nelle singole schede e il costo unitario. Il costo unitario sono desunti da un'indagine condotta sui prezzi medi di mercato per interventi analoghi riguardanti l'abbattimento delle barriere architettoniche. E' una stima sommaria calcolata assumendo alla base del calcolo le condizioni più comuni di intervento, suscettibili tuttavia di variazioni anche sostanziali con ricadute sull'effettivo costo complessivo dei lavori. Una stima più esaustiva non può prescindere, infatti, dall'entità complessiva del lavoro appaltato, da analisi più dettagliate dello stato dei luoghi, dalle interferenze non prevedibili e quantificabili in questa fase, dai costi di progettazione e di allestimento del cantiere, dalle variazioni dei prezzi delle materie prime, dalla forte incidenza delle lavorazioni in economia. È da sottolineare che la serie di interventi indicati nelle schede (edifici e spazi) e la quantificazione di massima dei loro costi sono da considerarsi come strumenti di supporto per la successiva e necessaria redazione di progetti di tipo definitivo/esecutivo a cura dell'A.C. e che solo con la stesura di specifici progetti, corredati da capitolati prestazionali con l'indicazione delle modalità di esecuzione delle opere stesse, potrà essere determinata l'effettiva consistenza delle opere da eseguire per l'eliminazione delle barriere architettoniche e l'esatta quantificazione dei costi da sostenere.

7.3 Stima complessiva dei costi

Sulla base dei prezzi unitari sopra descritti, è possibile fare una stima complessiva degli interventi di eliminazione delle barriere architettoniche negli edifici spazi pubblici oggetto di intervento. Tale stima non tiene conto degli interventi particolari e complessi e legati a situazioni specifiche, che richiedono, per poter essere correttamente quantificati, una fase di progettazione di dettaglio che esula dal livello pianificatorio del PEBA. Fatte salve le considerazioni di cui al paragrafo precedente sulle modalità di quantificazione degli interventi, è stato calcolato il numero di interventi previsti nelle schede progettuali per ciascuna categoria, sulla base delle criticità incontrate, ed è stato calcolato il costo complessivo. Il valore ottenuto, pari a circa **1.751.398 euro**, suddiviso in 1.310.858 euro per gli edifici e 440.540 euro per gli spazi pubblici.

Nello specifico i costi sono così suddivisi:

Edifici pubblici

- Adeguamento edifici della pubblica amministrazione: 81.143€
- Adeguamento edifici scolastici: 365.140€
- Adeguamento edifici per la cultura e attività polifunzionali: 110.864€
- Adeguamento edifici sportivi: 347.885€
- Adeguamento servizi igienici: 4.580€

- Adeguamento ambulatori medici: 154.486€

- Adeguamento cimiteri: 246.760€

- Totale: 1.310.858€

Spazi pubblici

- Adeguamento piazze/parcheggi: 170.510€

- Adeguamento parchi gioco: 181.340€

- Adeguamento accesso spiagge: 88.690€

- Totale: 440.540€

Un'ulteriore distinzione è stata operata per individuare la sola incidenza degli interventi di superamento delle barriere percettive da parte di persone cieche:

Edifici pubblici

- Spazi esterni: 87.261€

- Spazi interni: 138.730€

- Totale: 225.991€

Spazi pubblici

- Percorsi: 40.470€

- Segnaletica: 37.880€

- Totale: 78.350€

che corrispondono ad una percentuale del 17% sul costo complessivo degli adeguamenti

Le cifre qui indicate esprimono un valore medio prudenziale che può essere utilizzato, con le precisazioni e i limiti succitati, per avere un parametro orientativo di riferimento ai fini della redazione del cronoprogramma degli interventi e ai fini di una stima più dettagliata dei costi per l'abbattimento delle barriere architettoniche per gli edifici pubblici e spazi urbani sull'intero territorio comunale.

L'indicazione dell'entità delle opere e dei relativi costi effettivi, nonché dei tempi previsti per la realizzazione degli stessi sono demandate ai progetti di fattibilità tecnica ed economica redatti sulla base di quanto contenuto nel PEBA. Le indicazioni progettuali contenute nei rapporti d'intervento sono da considerarsi un puro riferimento parametrico, in quanto, per arrivare all'effettiva esecuzione delle opere saranno necessari progetti esecutivi specifici da realizzarsi in base alle modalità che l'Amministrazione Comunale individuerà.

8. Attuazione del PEBA

Le attività di programmazione e attuazione del piano possono coinvolgere soggetti diversi.

Solitamente le competenze riguardano l'ufficio Tecnico/Lavori Pubblici, che ha l'incarico di attuare il PEBA e impegnare, in occasione della definizione del bilancio annuale e della programmazione delle opere pubbliche, apposite risorse finanziarie.

Per l'attuazione del PEBA possono eventualmente essere coinvolti altri settori dell'amministrazione e in seconda istanza alcune società od associazioni con attività di coordinamento e concertazione.

Saranno quindi coinvolti, in relazione agli interventi i vari uffici competenti, tra cui Urbanistica, Manutenzione, Segnaletica e Viabilità, Informahandicap, Ufficio Vigilanza.

Sarebbe opportuno, oltre che la messa in opera degli interventi indicati nel PEBA, attuare campagne di sensibilizzazione ed educazione alla sicurezza stradale per incentivare la mobilità pedonale e il rispetto del pedone coinvolgendo la Polizia locale ma anche comitati genitori e referenti scolastici. Altrettanto importante è garantire la sicurezza e l'accessibilità delle fermate dei mezzi di trasporto pubblico, soprattutto per quanto concerne le fermate utilizzate dagli studenti sia in termini di eliminazione delle barriere fisiche (fermata non raccordata, fermata troppo esposta senza percorsi pedonali sicuri, fermata non chiaramente individuata, ecc) che sensoriali (segnalatori acustici e segnali podotattili, inserimento di dispositivi di sintesi vocale sugli autobus e display digitali per i non udenti negli autobus e nelle fermate).

Per quanto concerne la vocazione turistica del comune uno spunto interessante sarebbe coinvolgere IAT, settore turismo del comune e referenti delle associazioni disabili per avviare un tavolo di lavoro per realizzare degli itinerari e visite per tutti, a partire dall'ideazione di un sistema di mobilità alternativa, accessibile ed ecologica, per la visitazione delle sommità arginali, delle vie d'acqua e dei numerosi itinerari già strutturati.

L'accessibilità deve passare anche attraverso la fruibilità dell'informazione (es. totem informativi interattivi con audio e touch screen)

Nell'ulteriore fase di sviluppo del PEBA occorre coinvolgere l'ufficio Attività Produttive e le associazioni competenti per promuovere l'accessibilità dei locali e degli spazi aperti aperti al pubblico e avviare una campagna di comunicazione per l'accoglienza, non solo in termini di fruibilità fisica ma anche funzionale (app per comunicazione con persone con deficit uditivi, visivi e dispositivi per la comunicazione con persone con disabilità cognitive -vedi "Città in CAA", "CiboVivo", ecc-), implementando delle forme di comunicazione/interazione che saranno già state utilizzate e messe a punto per gli uffici, servizi comunali e in generali tutti i luoghi dove c'è uno "scambio" con il pubblico (Anche ASL per gli ambienti dedicati alla salute).

Alla base del successo del PEBA, oltre che le procedure attuative messe in atto dall'amministrazione comunale, vanno sicuramente affiancate azioni di supporto, come meglio identificate nel paragrafo successivo.

8.1 Azioni di supporto e accompagnamento al PEBA

a) Istituzione di una consulta per l'accessibilità

Il coinvolgimento delle persone disabili nelle fasi attuative è fondamentale, attraverso la consulta il loro contributo sarà attivo e diretto.

b) Formazione

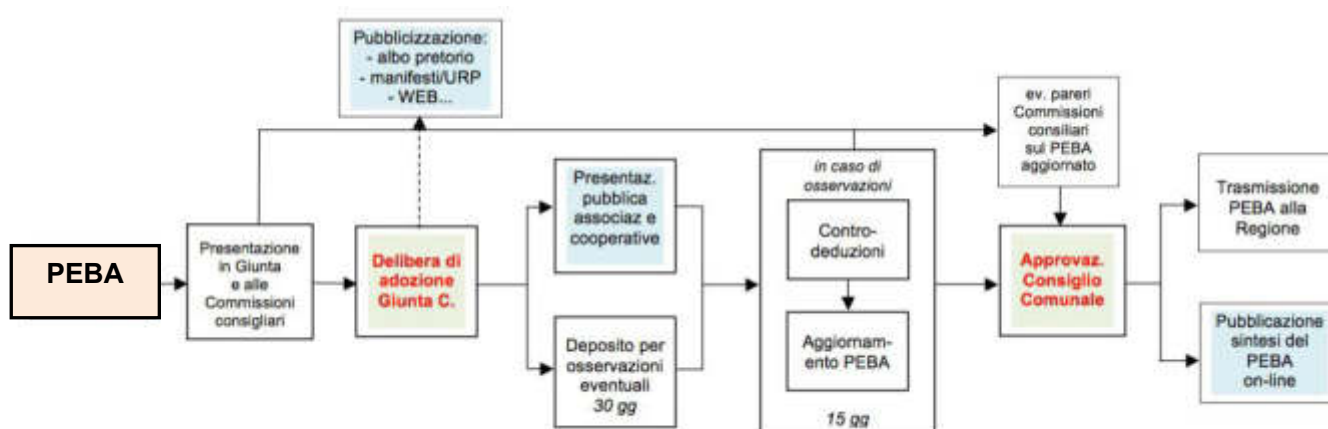
- Formazione dei tecnici e degli operatori del comune con organizzazione di un seminario dedicato alla progettazione inclusiva destinato anche ai tecnici locali, e alle imprese e società che intervengono negli spazi pubblici e nelle opere pubbliche.
- Nomina di un tecnico-referente interno per verificare i progetti in fase di presentazione (controlli sul progetto esecutivo, controlli in corso d'opera e in fase di collaudo) e di gestione .
- L'istruttoria tecnica dei progetti e le deliberazioni di opere pubbliche vanno accompagnate da una valutazione di un tecnico comunale preposto per le tematiche relative all'accessibilità e mobilità delle persone con disabilità.
- Integrazione del regolamento edilizio comunale in materia di barriere architettoniche e design universale con linee guida progettuali. Tutti i nuovi interventi di progettazione architettonica ed urbana devono integrare i concetti del design universale.

c) Organizzazione di un evento sportivo per promuovere l'inclusione dei ragazzi disabili

Avvio di un percorso educativo nelle scuole del primo e secondo grado con la collaborazione delle società sportive del territorio e le associazioni di disabili per migliorare l'inclusione sociale dei disabili.
formazione di tutti quelli che possono essere coinvolti (in ambito amministrativo e/o all'esterno)

8.2. Attuazione e Governance

Fasi di approvazione del PEBA



9. Monitoraggio

Il PEBA, come piano programmatico, va monitorato ed aggiornato sulla base di più fattori: gli interventi di eliminazione, di manutenzione e di adeguamento effettuati, le esigenze sociali, le normative in materia d'accessibilità e di mobilità e l'evoluzione culturale in materia di disabilità.

Il PEBA è un piano definito sulla base del contesto e delle criticità e priorità emerse in materia di accessibilità delle persone disabili e più vulnerabili (anziani, bambini, ecc.) e necessita di un osservatorio periodico sulle politiche e sui progetti in atto che vanno integrati e implementati anche sulla base delle osservazioni dei portatori di interessi (associazioni, cittadini, cooperative) e soggetti direttamente coinvolti nella gestione degli spazi pubblici.

L'assessorato ai lavori pubblici potrebbe organizzare un incontro tecnico a cadenza annuale coinvolgendo gli altri assessorati e i dirigenti degli uffici interessati, i referenti scolastici, i rappresentanti delle associazioni, i portatori d'interesse, per verificare lo stato di avanzamento del PEBA ed eventualmente ridefinire le strategie d'intervento.

Gli interventi attuati potrebbero essere verificati sulla base di alcuni indicatori principali:

- la pertinenza, che misura la congruità degli obiettivi rispetto all'evolversi delle esigenze e delle priorità;
- l'efficienza, che verifica il rapporto tra gli effetti ottenuti e le risorse mobilitate;
- l'efficacia, che stima il rapporto fra quanto è stato realizzato e quanto era stato programmato e misura il conseguimento degli obiettivi del Piano;
- l'utilità, che accerta le ricadute dell'intervento sugli abitanti in generale e sui portatori di interessi specifici, in particolare;
- la sostenibilità, che prefigura il mantenimento nel tempo dei benefici ottenuti.

L'esito delle verifiche sarà inserito in un report e reso pubblico e a disposizione dei cittadini.

Le considerazioni conclusive di seguito esposte potranno

fungere da linee guida per la valutazione ex post dello strumento pianificatorio e dell'efficacia del suo apparato normativo.

10. Conclusioni

Il presente PEBA, oltre a proporre una serie di interventi progettuali sugli edifici e spazi urbani, ha come obiettivo un cambio di prospettiva nella progettazione, gestione ed esecuzione degli interventi di eliminazione delle barriere architettoniche.

Il più importante traguardo da porsi nella progettazione degli interventi è l'inclusione: lo spazio deve essere adatto o adattabile a tutti; vanno il più possibile evitate soluzioni specificatamente dedicate a singole categorie di utenti, che sono divisive e non inclusive.

Si riportano alcuni esempi già citati ma utili per capire la differenza, spesso non sottile tra una soluzione accessibile ed una soluzione inclusiva:

- l'ascensore è un intervento usufruibile da tutti gli utenti, aumenta il valore dell'immobile al contrario del servoscala che è destinato esclusivamente ad alcune categorie di persone, inoltre è spesso in condizioni manutentive e di pulizia scarse, per cui viene scartato, ove possibile, anche dalle persone per cui era stato pensato. In tutti i casi è una componente che enfatizza la separazione tra utenti.
- il pulsante di chiamata non soddisfa il requisito di autonomia e incrementa il disagio di chi è costretto ad utilizzarlo.
- la rampa di accesso in abbinamento agli scalini soddisfa la maggior parte degli utenti.

L'approccio mentale che guida gli interventi deve essere di co-progettazione e multidisciplinarietà: gli spazi e gli edifici della città devono essere adatti e vivibili per tutte a questo fine ogni misura adottata dovrà considerare non soltanto i requisiti normativi e prestazionali dell'obiettivo specifico, ma dovrà valutare i molti aspetti coinvolti dall'intervento stesso. (Es. alberature, percorsi ciclabili, ecc).

Il PEBA è uno strumento programmatico, sia in fase di analisi che in fase di progetto coinvolge know-how tecnici specifici, ma gli esiti della sua applicazione vanno ben oltre le soluzioni quantitative, attuando in contemporanea alle misure che forzatamente devono essere concrete e misurabili anche quelle qualitative che dimostrano quanto l'accessibilità sia condizione imprescindibile per la parità di diritti e di doveri, l'uguaglianza reale che consente la partecipazione dell'individuo alla vita sociale senza alcuna discriminazione possibile, in cui la "tolleranza" attua la reciprocità del rispetto come base del rapporto umano.

Arch. Veronica De Stefani