

Comune di CONFIENZA

Provincia di Pavia

P E B A

Piano per l'Eliminazione delle Barriere Architettoniche



RELAZIONE



Comune di Confienza

Provincia di pavia

SETTORE LAVORI PUBBLICI E MANUTENZIONI

PIANO ELIMINAZIONE BARRIERE ARCHITETTONICHE - P.E.B.A.

PARTE I

ANALISI PROPEDEUTICHE E CONSULTAZIONI

PREMESSA

La parte 1 del PEBA illustra le attività di analisi, indagine e partecipazione svolte nella prima fase del piano. Tali attività rispondevano a diversi obiettivi:

- conoscere il contesto territoriale;
- raccogliere alcuni dati conoscitivi;
- eseguire una sommaria ricognizione dei piani e dei progetti;
- reperire la documentazione utile per la redazione del PEBA (lista edifici e spazi urbani);
- coinvolgere specifici portatori d'interesse e svolgere delle interviste spot presso alcuni abitanti durante i sopralluoghi negli spazi pubblici;
- individuare le principali criticità e le priorità per gli interventi di eliminazione B.A.;
- individuare dei percorsi pedonali importanti e di collegamento.

ATTIVITÀ PROPEDEUTICHE

Per la redazione del PEBA è opportuno svolgere le seguenti attività:

- Incontri con il responsabile dell'Ufficio Lavori Pubblici e l'assessore preposto.
- Studio delle correlazioni fra i piani urbani, programmazione triennale dei lavori pubblici ed il PEBA.
- Svolgimento di interviste spot.
- Svolgimento di un incontro con alcuni testimoni privilegiati di Confienza nonché portatori d'interesse.
- Osservazione partecipata delle pratiche d'uso del territorio in alcuni punti strategici e focus.
- Individuazione delle caratteristiche territoriali e definizione degli obiettivi/strategie del PEBA di Confienza.
- Ispezioni preventiva degli edifici comunali, per la successiva fase al PEBA di schedatura e computo di determinati interventi di eliminazione B.A.
- Ispezioni negli spazi pubblici e valutazione di sintesi dell'accessibilità e stima dei costi.

DOCUMENTI, PROGETTI E PIANI CONSULTATI¹

- PGT ----- QUADRO CONOSCITIVO
 - Tavola della mobilità, rete viabilità
 - Analisi territorio, popolazione e rete distributiva
- Lista strade a senso unico.
- Elenco strade da rilevare.
- Elenco edifici di proprietà comunale.

Per la redazione del PEBA è anche utile comparare le disposizioni di pianificazione e programmazione territoriale, quali il Programma triennale dei lavori pubblici.

1.1 Riferimenti normativi e destinatari del PEBA

1.1.1 Riferimenti normativi

Il Piano di eliminazione delle barriere architettoniche (PEBA) fa riferimento alle seguenti norme:

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

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

Legge Quadro n.13/89

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

Legge 104/1992, Art. 24, comma 9

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

Legge della Regione Lombardia n.6 del 20 Febbraio 1989

“Norme sull'eliminazione delle barriere architettoniche e prescrizioni tecniche di attuazione”.

Costituzione italiana Articolo 3

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

Convenzione ONU

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

La Legge 104/92,

è il riferimento legislativo "per l'assistenza, l'integrazione sociale e i diritti delle Persone handicappate.

1.1.2 Cosa è il PEBA

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

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

1.1.3 Destinatari

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

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

DISABILITA' MOTORIA	DISABILITA' SENSORIALE	DISABILITA' COGNITIVA
		

Disabilità motoria:	limitazione lieve o grave, permanente o temporanea, alle capacità di movimento di una o più parti del corpo.
Disabilità sensoriale:	parziale o totale assenza della vista o capacità di udito (v. sordo-muto).
Disabilità cognitiva:	limitazione alla comprensione del linguaggio scritto o orale, o disturbi da deficit di attenzione, d'orientamento o difficoltà all'apprendimento, a memorizzare e/o relazionarsi socialmente.

1.1.4 Strutture ricettive e accessibilità

La questione della disabilità è fortemente correlata all'invecchiamento della popolazione, con il declino di alcune funzioni motorie, sensoriali, fisiologiche e cognitive.

Di conseguenza, oltre alla crescita della popolazione anziana, si prevede anche un aumento delle persone disabili negli anni a venire.

Il continuo invecchiamento della popolazione è ormai uno stato di fatto in Europa occidentale. Soprattutto in Italia, oltre il 22% della popolazione ha 65 anni e il numero di anziani non autosufficienti si attesta sui 6,3 milioni di persone.

Pertanto, è necessario adattare il patrimonio immobiliare e migliorare l'accesso e la sicurezza a 360 gradi: dai mezzi di trasporto pubblico, ai servizi socio-sanitari, alle strutture ricettive e commerciali e fino agli spazi pubblici per rendere il territorio più vivibile, fruibile, sicuro, attraente e confortevole⁴, sia per gli abitanti che per visitatori.

Il territorio di Confienza IN PROVINCIA DI PAVIA si trova in zona pianeggiante al confine delle province di Vercelli e Novara- ed ha vocazione prevalentemente agricola pur essendo insediate in paese alcune significative attività industriali quali ad esempio la Mobil Plastic, La Deoflor, la Mylan , la CO.RI.SO. e la Remy Italia.

Non vi sono attività ricettizie ma esistono ristoranti e bar adeguati alle moderne attese di una clientela anche giovane.

1.2 Inquadramento socio-territoriale ed urbanistico

1.2.1 Contesto geografico

Confienza è un comune italiano della provincia di Pavia in Lombardia, di 1.562 abitanti e una superficie di km² 26,73.

Siti di interesse: Chiesa della Madonna del Carmine, Chiesa di San Rocco, Chiesa di San Lorenzo.

Attrazioni: Il territorio comunale offre la possibilità di praticare bicicletate e scampagnate all'aria aperta, grazie alle numerose strade di campagna.

Il territorio comunale confina con i territori comunali in provincia di Pavia di Robbio, Palestro, e Vinzaglio e Granozzo con Monticello, in Provincia di Novara.

La Chiesa della Madonna del Carmine (o del Carmelo) è un piccolo gioiello d'arte. A luglio, in occasione dei festeggiamenti di questa ricorrenza, le celebrazioni si moltiplicano e la gente del rione rinnova la devozione e ritrova i valori della tradizione. Alcuni sposi scelgono questa chiesetta intima per la celebrazione del loro matrimonio.



Il PGT del Comune di Confienza con i documenti di piano offre tavole di analisi e studi di approfondimento, di cui il PEBA tiene conto, in merito ai seguenti temi:

- Mobilità: rete viaria
- Mobilità dolce: percorsi ciclopedonali
- Commercio: analisi del territorio, popolazione e rete distributiva

1.2.2 Popolazione e famiglie

La popolazione residente è in leggera diminuzione. Le previsioni del PGT (Piano di Governo del Territorio) indicano l'insediamento di 1700 abitanti.

POPOLAZIONE 2016	N. FAMIGLIE 2016	ETA' MEDIA 2016	REDDITO MEDIO 2016	ABITANTI /KMQ 2016
1625	729	48,1	14.130,00	60,8

Fonte : Comuni italiani

1.2.3 Correlazione e compatibilità del PEBA con gli strumenti di piano e programmi urbani

PIANO	RELAZIONI / INTEGRAZIONE / CONGRUENZE / CON IL PEBA
Nel Regolamento edilizio vigente si propone di inserire il seguente articolo:	BARRIERE ARCHITETTONICHE – P.E.B.A 1) Nelle progettazioni edilizie e particolarmente negli edifici e negli impianti collettivi e di uso pubblico devono essere adottati tutti quegli accorgimenti atti ad eliminare le barriere architettoniche, favorendo l'accessibilità e l'agibilità alle persone fisicamente impedite e lo studio di percorsi alternativi. 2) Oltre alle provvidenze, di cui al precedente comma, sarà pertanto dedicata particolare cura all'agibilità dei servizi, al dimensionamento ed all'idoneità dei percorsi interni ed esterni, all'accessibilità ed all'uso degli impianti tecnici in genere. 3) Le opere in genere dovranno rispettare quanto previsto dal D.P.R. 27/4/78 n° 384 in attuazione della Legge 30/3/71 n° 118 ed inoltre quanto previsto dalla Legge 13/1989 e del D.M. 14/6/1989 n° 236" e s.m.i
Azioni per la mobilità sostenibile	OBIETTIVO previsto: riduzione delle emissioni di Co2 entro il 2030. Tra le azioni da avviare per la mobilità sostenibile: la redazione del Pedibus per percorsi sicuri.
PTR della Regione Lombardia Aggiornato con D.c.r. 766 del 26-11-2019	LOMBARDIA REGIONE D'EUROPA La Regione modella le azioni di governi attorno ai principi europei generali seguenti: - Coesione economica e sociale; - Sviluppo sostenibile; - Competitività equilibrata per il territorio. Linee guida e obiettivi generali del Piano: <u>Energia, risorse e ambiente</u>: contrastare il cambiamento climatico. <u>Mobilità</u>: garantire la mobilità preservando le risorse ambientali (mobilità sostenibile). Valorizzazione della mobilità slow per migliorare l'accessibilità al territorio ed alla città. Rete dei percorsi ciclopeditoni per migliorare la conoscenza capillare del territorio delle ville e dei loro contesti. <u>Crescita sociale e culturale</u> <u>Paesaggio</u>: necessaria concentrazione sui beni paesaggistici da conservare. La questione dei paesaggi della quotidianità va considerata da due punti di vista: il primo è quello della funzionalità, il secondo della qualità estetico-architettonica. Dal primo punto di vista si tratta di dare ordine a ciò che fino ad ora si è sviluppato in modo caotico, dal secondo di mettere fine ad una disarmonia che colpisce l'osservatore.

Infrastrutture della mobilità: Piste ciclabili – Biciplan e Piano degli Interventi

Rif. Leg.: L.R. 7/2009 - "Interventi per favorire lo sviluppo della mobilità ciclabile"

Il Piano Regionale della Mobilità Ciclistica (PRMC approvato con DR n. X /1657 dell'11.04.2014) definisce indirizzi per l'aggiornamento della pianificazione degli Enti locali e norme tecniche per l'attuazione della rete ciclabile di interesse regionale con l'obiettivo di favorire e incentivare approcci sostenibili negli spostamenti quotidiani e nel tempo libero.

1.2.4 PEBA e possibili impatti su ambiente e paesaggio

Il PEBA prevede alcuni “interventi soft” su aree già edificate o urbanizzate che non comporteranno modifiche strutturali e che non genereranno impatti ambientali. Il PEBA è un piano finalizzato ad incrementare la mobilità pedonale.

I vincoli esistenti nelle unità edilizie e urbane vengono presi in considerazione, con proposte d'intervento compatibili con l'esistente e le specificità architettoniche ed urbanistiche di Confienza.

1.3 Obiettivi e ambito d'indagine

1.3.1 Ambito d'indagine

Il perimetro d'indagine del PEBA è quello del nucleo urbano o vecchio nucleo.

La scelta di realizzare un PEBA nell'area si basa su cinque considerazioni:

- La concentrazione dei servizi, dei poli attrattori e dei pedoni;
- Le esigenze espresse degli abitanti;
- L'aumento costante del traffico veicolare;
- La ricerca di una mobilità lenta dei pedoni e dei ciclisti.

1.3.2 Obiettivi del PEBA

- 1 Migliorare l'accessibilità e la sicurezza di alcuni percorsi pedonali e degli spazi pubblici, con programmazione degli interventi nell'arco temporale di 3÷5 anni.
- 2 Valutare l'accessibilità di alcuni edifici comunali e delle scuole secondo un approccio “dentro/fuori”: aree esterne + percorsi Pedibus.
- 3 Mappare ed indagare le aree verdi/giochi e piazze (accessibilità, percorribilità, frequentazione) più rilevanti.
- 4 Valorizzare l'attrattività di Confienza attraverso il miglioramento/connessione degli spazi pubblici “piazze, percorsi pedonali, aree verdi”, e attraverso la moderazione del traffico per una città sana e a misura di bambino.
- 5 Individuare e valutare le soste riservate ai disabili, le principali fermate di trasporto pubblico, le aree a parcheggi e di scambio intermodale.
- 6 Favorire l'inclusione sociale e spaziale delle persone vulnerabili (disabili, anziani, bambini) migliorando le connessioni, la sicurezza e le relazioni di prossimità.

1.3.3 Strategie d'intervento

A. Dentro/fuori gli edifici comunali

Migliorare l'accessibilità e la messa in sicurezza degli edifici comunali e in particolare degli edifici scolastici.

Durante l'indagine è stata riservata un'attenzione particolare agli edifici scolastici e alle aree esterne in quanto le scuole svolgono un ruolo primario di educazione e d'integrazione. Il Pedibus rappresenta un'iniziativa da realizzare per migliorare l'inclusione di tutte le bambine e i bambini anche attraverso la qualità dei percorsi.

B. Garantire la sicurezza, la visibilità e l'orientamento dei pedoni

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

La sicurezza dei pedoni viene assunta come una priorità. L'insicurezza è dovuta alla velocità delle auto in alcune vie di collegamento in entrata e uscita del centro abitato. Oltre la questione della sicurezza, la mancanza d'orientamento rappresenta una criticità da affrontare per migliorare l'identificazione e la leggibilità dei percorsi pedonali e delle aree "slow" per una mobilità sicura delle persone più vulnerabili.

La strategia è di favorire prioritariamente interventi significativi negli attraversamenti e negli incroci nelle vie più frequentate, attraverso azioni che limitino la velocità dei mezzi.

C. Individuare azioni di supporto al PEBA

- Favorire la collaborazione e la formazione dei gestori e proprietari di esercizi commerciali e di strutture ricettive, trasmettendo dei questionari di autovalutazione presso vari operatori al fine di avviare una riflessione di portata collettiva sulle barriere architettoniche presenti anche negli spazi aperti al pubblico.
- Integrare il regolamento edilizio in materia di accessibilità.

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

1.4 Azioni e strumenti della partecipazione

Con l'avvio del PEBA potranno essere svolte alcune azioni di partecipazione con l'obiettivo di:

- Coinvolgere specifici portatori d'interesse
- Conoscere le criticità in materia di B.A.
- Individuare i luoghi interessati dagli interventi per E.B.A. e le priorità d'intervento
- Sensibilizzare i gestori e i proprietari di esercizi pubblici

1.4.1 Criticità e proposte emerse nel focus-group

Successivamente alle eventuali azioni di partecipazione e dando seguito alle segnalazioni che potranno emergere in occasione dell'incontro di presentazione del PEBA con specifici testimoni privilegiati e portatori di interesse residenti a Confienza, potranno venire precisati luoghi ed edifici da interessare ad ulteriori interventi di miglioria attinenti al PEBA oltre a quelli già individuati, con particolare attenzione a:

EDIFICI

Centro di aggregazione per anziani	• Provvedere alla posa degli scivoli
Negozi	• Diffondere la posa di scivoli • Fornire gli scivoli ai commercianti
Esercizi pubblici	• Diffondere la posa di scivoli • Fornire gli scivoli agli esercenti

SPAZI PUBBLICI – proposte (da 1 a 4 compreso) e criticità (5 e 6)

1) Marciapiedi in cubetti di pietra	• Prevedere percorsi pavimentati facilitati per il disabile in alternativa al cubetto e lastre in pietra che spesso vengono ammalorate dai veicoli
2) Soste auto nelle vie più strette	• Rimozione di alcune soste
3) Marciapiedi	• Ampliare i marciapiedi.
4) Attraversamenti	• Inserire i presidi podotattili per le persone non vedenti/ipovedenti
5) Strisce pedonali	• migliorare illuminazione e/o segnalare con occhi di gatto
6) Strade del vecchio nucleo	• Mancato rispetto dei limiti di velocità degli automezzi. • La sosta invasiva degli automezzi sui percorsi sprovvisti di protezioni per pedoni.

1.5 Individuazione dei percorsi pedonali

1.5.1 I parametri per la scelta

La scelta dei percorsi da rilevare e/o destinare ad interventi per l'eliminazione delle barriere architettoniche, è stata effettuata considerando quattro parametri:

1. Le indicazioni degli organi comunali.
2. Il ruolo e la funzione della via nel contesto locale e i poli attrattori presenti.
3. Le eventuali indicazioni di alcuni portatori d'interesse.
4. Le segnalazioni di alcuni cittadini incontrati durante l'attività di rilevazione.

Principali poli attrattori pedonali

I principali attrattori del nucleo urbano di Confienza, e nello specifico nelle zone in cui sono collocate attività commerciali e servizi pubblici sono :

a. Presenza di piazze e piazzali

Piazza Repubblica
Piazza Cavour

b. Presenza di edifici pubblici : (scuole, chiese, campi-strutture sportive, biblioteche, banche, ecc.)

Municipio	Corso V.Emanuele
Scuola dell'infanzia	Piazza Repubblica
Scuola primaria	Via Scuole
Scuola secondaria di primo grado	Via Scuole
Cimitero	Corso Gramsci
Campo Sportivo	Via Giacomino

c. Presenza aggregata di negozi, farmacia

Negozi alimentari (generi diversi)	Via Roma
	Corso V.Emanuele
	Via Matteotti
	Piazza Cavour
Farmacia	Corso Gramsci
Toelettatura Di Animali Domestici	Corso V.Emanuele
Gioielleria	Corso V.Emanuele
Merceria	Corso V.Emanuele
PT (Uff. Postale)	Via Solferino
Tabacchi	Corso V.Emanuele Via Matteotti
Giornali	Piazza Repubblica

d. Presenza di aree parcheggi

	via/piazza	Stalli per disabili
Parcheggi urbani	Piazza Repubblica	4
	Corso V.Emanuele	2
	Via Vallette angolo Corso Gramsci	2
	Corso Gramsci (Cimitero)	2
	Piazza Cavour	1

e. Presenza di aree verdi attrezzata a giardini per l'infanzia

Area verde attrezzata/giochi	Via Rosasco
	Via Solferino

f. Presenza di strutture di servizio pubblico : (fermate autobus)

Fermata BUS	Via Solferino

g. Esercizi pubblici :

Trattoria Bel Giardino	Via Matteotti
Art Cafè	Via Carelli
Bar Centrale	Corso V.Emanuele
Ristorante La Gera	Corso V.Emanuele
Bar Movida	Piazza Repubblica
Bar Jolly	Corso V.Emanuele
Pizzeria El Fus	Via Roma

h. Ambulatori privati e studi medici :

Ambulatorio medico	Via Josti
Ambulatorio medico	Via Roma
Ambulatorio dentistico	Corso V.Emanuele

Comune di Confienza

Provincia di pavia

SETTORE LAVORI PUBBLICI E MANUTENZIONI

PIANO ELIMINAZIONE BARRIERE ARCHITETTONICHE - P.E.B.A.

PARTE II

RILIEVO, VALUTAZIONE, PRIORITA' D'INTERVENTO

2.1 Gli edifici comunali del centro urbano

2.1.1 Edifici oggetto di rilievo e accertamento

Gli edifici comunali nel perimetro del centro abitato che sono stati oggetto di rilievo e accertamento sono i seguenti:

1. Municipio
 2. Scuola dell'Infanzia
 3. Scuola Primaria e secondaria di primo grado
 4. Palestra comunale
 5. Case residenziali Via Roma
 6. Case ERP Via Vespolate
 7. Case ERP Corso Gramsci
 8. Fabbricato centro di aggregazione per anziani
 9. Ex casa del fascio
 10. Cimitero
-

2.1.2 Categorie d'indagine assunte

Il rilievo svolto in ciascun edificio ha considerato le seguenti categorie di indagine, verificandone l'accessibilità e individuando le barriere architettoniche presenti:

- PRESENZA PARCHEGGIO RISERVATO DISABILI
 - ACCESSO ESTERNO
 - SERVIZIO IGIENICO
 - COLLEGAMENTI VERTICALI
-

2.1.3 Accessibilità dell'edificio

Di seguito si riporta il quadro riassuntivo del grado di accessibilità di ogni edificio rilevato per ogni categoria di indagine.

Id	nome	ascensore	accessibilità	bagni disab.	parch. disabili
E01	Municipio	PRESENTE		si	1
E02	Scuola Infanzia	PT		si	1
E03	Scuola Primaria e Secondaria di primo grado	PRESENTE		si	1
E04	Palestra Comunale	PT		no	1
E05	Cimitero	PT		no	1
E06	Ex Casa del Fascio	no		no	0
E07	Centro di aggregazione per anziani	Piano rialzato		no	0
E08	Case erp Corso Gramsci	no		no	0
E09	Case Via Roma	no		no	0
E10	Case erp Via Vespolate	si		si	0

2.1.4 Priorità e criteri per gli interventi

Si individuano i seguenti edifici che necessitano di interventi urgenti in quanto riguardano fabbricati aperti al pubblico: centro aggregazione per anziani e ex casa del fascio. Per entrambi i fabbricati sono già state presentate domande di contributo attraverso i bandi regionali per ottenere il finanziamento per un importo di 60.000,00 il primo e 520.000,00 il secondo

Per individuare gli edifici che necessitano di interventi urgenti rispetto ad altri, il PEBA definisce alcuni criteri di priorità che definiscono un punteggio e di conseguenza una "classifica".

Il punteggio considera i seguenti criteri:

- La presenza di barriere architettoniche, dando la priorità ai fabbricati aperti al pubblico e nello specifico al Centro di Aggregazione per Anziani e alla ex Casa del Fascio, dove la presenza di barriere architettoniche è più significativa.

2.2 Le vie e gli spazi pubblici del vecchio nucleo

2.2.1 Metodologia d'indagine

Le vie del vecchio nucleo sono state rilevate e risultano prive di barriere architettoniche in quanto già oggetto di interventi per l'abbattimento delle barriere architettoniche. Fanno eccezione pochi marciapiedi che andranno adeguati alle normative per l'accesso ai disabili (in particolare Via Josti, Corso Gramsci lato destro uscendo dal paese e Via Roma, entrambi i lati).

2.2.2 Principali criticità negli spazi pubblici del vecchio nucleo

Non si rilevano particolari criticità in tutte le strade del vecchio nucleo

Nell'intero territorio comunale si rileva come la quasi totalità delle vie siano dotate di percorsi pedonali protetti.

Marciapiedi particolarmente degradati

Non si rilevano particolari situazioni di degrado delle pavimentazioni dei marciapiedi. Di contro spesso hanno larghezza non a norma o ridotta; alcuni raccordi alla sede stradale, come precedentemente rilevato (in particolare Via Josti, Corso Gramsci lato destro uscendo dal paese e Via Roma, entrambi i lati) non rispondono alle prescrizioni di legge per quanto attiene le pendenze dei gradienti di accesso o sortita.

Sistemi di orientamento per ipo-non vedenti

Nel territorio comunale di Confienza i sistemi podotattili e acustici dedicati agli ipo-non/vedenti è assente in tutti gli spazi e aree aperte al libero transito.

E' quindi necessario intervenire seppure con "interventi spot".

Fotografie di alcune Vie urbane del vecchio nucleo e fabbricati oggetto dei prioritari interventi di abbattimento delle barriere architettoniche



Via Scuole



Corso V. Emanuele



Piazza Repubblica



Corso V. Emanuele



Via Solferino



Via Matteotti



Via Verdi



Via Vignone



Via Vignone



Via Carelli



Corso V.Emanuele



Corso V.Emanuele



Corso V.Emanuele



Piazza Cavour



Corso V.Emanuele



Municipio



Corso V.Emanuele



Ex Casa del Fascio



Centro di Aggregazione per Anziani

2.2.3 Piazze e area giochi

Confienza, se si esclude la piazza della parrocchia di San Rocco, dispone di un'altra piazzetta denominata Piazza Cavour. La piazza della parrocchia di San Rocco denominata Piazza Repubblica ed adibita anche al mercato del sabato si presenta anche quale luogo di parcheggio. L'ambito d'indagine del PEBA ha verificato l'accessibilità pedonale di slarghi nonché delle aree verdi:

- Piazza Repubblica con funzione prevalente di parcheggio a servizio del plesso scolastico e del centro cittadino;
- Piazza Cavour con i percorsi pedonali adiacenti verso corso Vittorio Emanuele e Via Vignone;

In entrambi le piazze sono assenti le barriere architettoniche.



Piazza Cavour



Piazza Repubblica

Valutazione accessibilità e percorribilità aree verde attrezzato/giochi

L'area giochi è priva di barriere architettoniche.

La criticità rilevata nell'area giochi è l'assenza di giochi fruibili ai bambini diversamente abili.

L'area giochi è perimetrata da recinti che offrono un buon grado di protezione agli utenti.

L'Amministrazione comunale ha già programmato con l'approvazione di idoneo progetto, di dotare l'area per utenti diversamente abili.



Area giochi

2.3 Accessibilità esterna di negozi e bar-ristoranti del centro storico

2.3.1 Indagine campione, criticità

E' stata effettuata un'indagine in un'area campione.

Sono stati individuati 3 bar/ristoranti (Bar Jolly – Bar Movida – Ristorante La Gera) presenti nel vecchio nucleo.

Il rilievo si è necessariamente limitato a verificare la presenza di scalini nel primo ingresso del locale verso la strada.

Il rilievo si è limitato a verificare la presenza o meno dei dislivelli, ma non ha potuto indagare il grado di accessibilità della porta d'ingresso.



FIG. – vie indagate per l'accessibilità esterna di ristoranti-bar

L'indagine, limitata alla presenza di gradini all'esterno del locale, ha evidenziato soltanto un esercizio pubblico con la presenza di gradini per l'accesso al locale che rappresenta una forte criticità dell'accessibilità dei locali privati aperti al pubblico.

L'indagine ha evidenziato che gli altri due esercizi risultano privi di gradini.

Per tale motivo il PEBA prevede un'iniziativa di sensibilizzazione dei gestori privati, con la diffusione di una lettera informativa e l'azione di sostegno (da valutare sulla base delle risorse disponibili) all'acquisto di pedane in ferro-acciaio da installare negli esercizi interessati all'iniziativa (v. allegato "lettera informativa ai gestori di negozi e bar-ristoranti").

Parcheeggi e fermate autobus nel centro storico

2.1.1 I parcheggi

E' stato effettuato un rilievo dei parcheggi e degli stalli riservati per disabili per una verifica sommaria del rispetto degli standard di norma (**presenza di 1 posto riservato ogni 50 parcheggi**) e dei requisiti di qualità degli stalli (segnalazione, posizionamento, fruibilità), nei seguenti luoghi:

	via/piazza	Stalli per disabili
Parcheggi urbani	Piazza Repubblica	4
	Corso V.Emanuele	2
	Via Vallette angolo Corso Gramsci	2
	Corso Gramsci (Cimitero)	2
	Piazza Cavour	1

Il rilievo ha evidenziato una copertura sufficiente dei parcheggi per disabili, e il sostanziale rispetto dello standard di norma.

Non vi sono problemi anche per la transitabilità nelle strette vie del vecchio nucleo avuto riguardo per lo scarso traffico.

2.1.2 Le fermate dei mezzi pubblici di trasporto

Vi è una sola fermata per autobus per senso di marcia in Via Solferino dove sono poste due pensiline e la strada è molto larga che fanno riferimento alle aziende di trasporti locale per la linea Novara – Mortara e per il periodo scolastico Confienza-Vercelli
Le fermate presentano una buona accessibilità.

FIG. – individuazione delle fermate TPL nel centro abitato principale



Comune di Confienza

Provincia di pavia

SETTORE LAVORI PUBBLICI E MANUTENZIONI

PIANO ELIMINAZIONE BARRIERE ARCHITETTONICHE - P.E.B.A.

PARTE III

PROGETTAZIONE, COMPUTO INTERVENTI, ATTUAZIONE

3.1 Linee guida e metodologia per gli interventi negli spazi urbani

Gli interventi previsti nel PEBA sono stati definiti verificando:

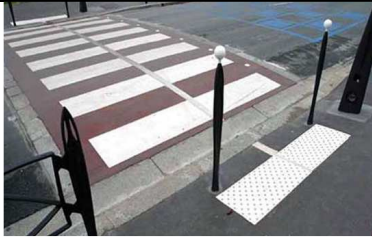
- Il grado di accessibilità da parte delle persone con disabilità.
- Le condizioni di sicurezza, orientamento e comfort pedonale.

Come si è precedentemente rilevato non esistono situazioni di pericolosità o di inadeguatezza delle vie o spazi urbani eccezion fatta per alcuni marciapiedi (in particolare Via Josti, Corso Gramsci lato destro uscendo dal paese e Via Roma, entrambi i lati).

3.1.1 Identificazione e qualificazione dei percorsi pedonali

Si indicano di seguito alcuni materiali, manufatti ed elementi stradali che, oltre al marciapiede, concorrono alla identificazione e qualificazione di un percorso pedonale nelle diverse situazioni, da tenere in considerazione per le necessità che si dovessero presentare in futuro per l'ammaloramento dei percorsi pedonali.

dispositivo / elemento /manufatto	immagine	note
SEGNALETICA ORIZZONTALE Identificazione del percorso		Strisce bianche o gialle Zebrature Pittogrammi Campiture colorate
ASFALTO COLORATO STAMPATO ADESIVO (tipo "Steet Print")	 	
ELEMENTI RETROFLETTENTI "OCCHI DI GATTO"		Catarifrangenti o luminosi fotovoltaici o LED (solo strada 50 km/h)
CARTELLI SEGNALETICI STRADALI	Attraversamento  fermata scuolabus  attenzione   pericolo  	
PAVIMENTAZIONE TATTILOPLANTARE		Indispensabile per l'orientamento degli ipo/non-vedenti, coadiuvati da paletti che delimitano l'area di attestamento

PALETTI PARAPEDONALI Individuano zona di attestamento		Paletti con pomello tattile e colorato offrono una migliore percezione agli utenti ipovedenti
PALETTI PARAPEDONALI Delimitano il percorso		Paletti colorati con pomello tattile
CORDOLI Separazione delle corsie		Cordoli fuoriuscenti la pavimentazione in pietra, calcestruzzo o PVC colorato
PAVIMENTAZIONE Betonelle o cubetti in pietra		Prevedere limitazione velocità automezzi
PAVIMENTAZIONE A RASO		Nelle vie storiche interne dal calibro stradale ridotto
ATTRAVERSAMENTI RIALZATI		Attenzione allo smaltimento acque meteoriche Attento studio dei gradienti di ingresso/sortita
TRAFFIC CALMING		Plurimi interventi fisici per rallentare e controllare la veicolarità (v. Woonerf)

3.1.2 Tipologia interventi

Da attuare nei casi previsti dal punto 3.1.1 anche nel caso di ammaloramento delle sedi stradali. Si descrivono di seguito i possibili interventi di eliminazione barriere architettoniche.

1 Manutenzione della pavimentazione

Descrizione: presenza di sconnessioni, 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 in pietra).

2 Installazione segnaletica orizzontale nelle intersezioni stradali, 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 un "sentiero guida".

Intervento: segnalazione orizzontale, con linee e/o zebraure, o con street-print o con pavimentazione della carreggiata, e con segnale podotattile.

3 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).

4 Separazione del percorso pedonale dalla carreggiata² e della pista ciclabile

Descrizione: in corrispondenza di strade prive di marciapiedi in cui il percorso pedonale si svolge nella banchina stradale.

Intervento: separazione dalla carreggiata con segnaletica orizzontale (strisce e dispositivi retroriflettenti "occhi di gatto"), messa in opera di cordoli e/o transenne o paletti para pedonali, interventi di accompagnamento per la moderazione del traffico.

Per la separazione dei flussi fra ciclisti e pedoni, l'intervento minimo – in presenza di almeno 3 m di larghezza della pista ciclopedonale – consiste nella realizzazione della striscia segnaletica orizzontale.

5 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 (v. punto precedente).

6 Regolarizzazione delle pendenze

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 planialtimetrica della pavimentazione con attenuazione delle prominente.

7 Qualificazione degli attraversamenti pedonali

Descrizione: è riferito al miglioramento della fruibilità, sicurezza e accessibilità del percorso pedonale nei punti critici in corrispondenza delle zone di interferenza con gli autoveicoli.

Intervento: realizzazione di scivoli o rampe di raccordo, messa in opera di segnaletica orizzontale e tattilopiantare, 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.

8 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 negli attestamenti.

3.1.3 Orientamento e segnaletica per le persone disabili

Da programmare ed attuare nel medio e lungo termine.

Uno spazio urbano comprende l'insieme degli elementi fissi (geometria di strade e percorsi, configurazione dello spazio edificato, design e arredo urbano, segnaletica, colori, materiali, manufatti) e degli elementi mobili (le persone, gli animali, i ciclisti e motociclisti, i veicoli). La leggibilità dello spazio è pertanto correlata ad una scenografia fissa ed alla circolazione degli elementi mobili.

Un ambiente urbano dovrebbe fornire ad ogni utente diverse indicazioni:

- un'immagine comprensibile della situazione e del contesto;
- la natura del percorso, gli usi e le pratiche, i movimenti possibili o non possibili;
- il comportamento da adoperare o che gli altri utenti si aspettano da lui, riguardo alla traiettoria, alla perdita di priorità, ecc.;
- il comportamento che gli altri adoperano.

La leggibilità e la rappresentazione di un ambiente condizionano i comportamenti di ciascuno e tali comportamenti andranno adeguati alla situazione da attivare (priorità, attesa, stop, rallentamento, attraversamento).

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. La leggibilità dell'ambiente verrà acquisita con la memorizzazione del percorso, anche previo un corso di orientamento alla mobilità giornalieri (casa, scuola, lavoro, svago, compere, servizi) compiuti dal singolo soggetto.

In ogni spazio pubblico, la segnaletica assumerà un ruolo fondamentale per guidare le persone e fornire informazioni sul contesto attraversato e la "messa in situazione".

Per evitare la sensazione di disorientamento, la segnaletica deve pertanto essere semplice e di immediata interpretazione. Si segua la norma del Codice della Strada che vieta o limita l'uso di testi nei cartelli stradali che sono causa di incomprensione da parte di chi, ormai numerosi anche nel nostro territorio, non ha piena padronanza del lessico locale (stranieri, visitatori o residenti temporanei).

NOTA : 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.

Riferimenti visivi: per le persone con una forte riduzione della vista sarà opportuno garantire negli spazi coperti o aperti dei riferimenti visivi che contrastino con l'intorno; nei pannelli segnaletici, per esempio utilizzando formati dai caratteri sufficientemente visibili ("large print") ed a rilievo o usando negli spazi pubblici delle mattonelle a due colori nella pavimentazione.

Contrasto cromatico: si deve provvedere, oltre che a un forte contrasto di luminanza fra i segnali tattili e l'intorno, ad una illuminazione degli ambienti adeguata sia per intensità che per disposizione dei corpi illuminanti, ad una segnaletica uniforme per tipo e grandezza dei caratteri, per posizionamento e sufficiente illuminazione.

Integrazione di guide artificiali: è opportuno realizzare una pavimentazione differenziata (v. percorsi Tattili o Loges), avvisatori acustici per l'orientamento e per la segnalazione di fonti di pericolo, mappe Tattili di rappresentazione dei luoghi con scritte in braille o messaggio vocale, numerazione in rilievo e braille. Da evitare l'ingombro dei marciapiedi con ostacoli pendenti e/o sporgenti tali da non poter essere intercettati con il movimento del bastone bianco o da parte del cane guida.

Dislivelli e percorsi: occorre evidenziare i dislivelli con differenziazione del materiale ed il colore delle pavimentazioni; le scale andranno indicate a inizio e fine rampa con delle strisce di materiale diverso sul pavimento (la fascia dovrebbe essere posta ad almeno 30 cm! dal primo e dall'ultimo scalino) e fornite di corrimani installati su entrambi i lati per favorire l'attestazione.

Segnali «tattili» : la segnaletica tattilo-plantare, o podotattile, a seconda del contesto in cui si interviene, va realizzata con pavimentazioni in rilievo costituite da piastrelle in gres, o da bande adesive in gomma (solo in spazi coperti), o in pietra naturale e con diversi cromatismi con lo scopo di ottenere un forte contrasto per facilitare la loro visibilità. Le strisce tattili, messe a terra, saranno individuabili da un non vedente con il bastone. Per la scelta dei colori, dei materiali e la tipologia del sistema vanno presi in considerazione il contesto, i vincoli, l'aspetto estetico e la fruibilità dell'intervento da posizionare all'altezza di un passaggio pedonale, ad un'intersezione o attraversamento, e davanti a un ostacolo o indicare una fonte di pericolo, all'altezza dei bancomat, della posta, del municipio, di edifici importanti o di una fermata di trasporto.

Orientamento delle persone sordo-mute

La persona sorda necessita di un ampio campo visivo sia negli spazi chiusi che aperti. Non potendo udire voci e rumori, la segnaletica deve essere corretta, immediata e collocata nel posto più opportuno.

Tutte le informazioni sonore andrebbero ritradotte in informazioni visive (segnali di allarme, display digitale nelle fermate e mezzi di trasporto) e viceversa le informazioni visive andrebbero ritradotte in informazioni sonori o tattili. Si rivela utile inserire nei luoghi di passaggio pedonale molto trafficati l'uso di ausili visivi tecnologici per facilitare la lettura ad un'ampia utenza: segnali luminosi (avvisatori), dispositivi di emergenza, indicatori visivi, segnalazione di indicazione, monitor o semafori che integrano la segnalazione visiva.

Orientamento delle persone con problema cognitivo

La semplicità di lettura/percezione dell'ambiente e la sua sicurezza porta 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 andrebbe usato in ambienti specifici come ad es. i parchi, le aree gioco, gli ambulatori, le biblioteche, le scuole, l'anagrafe, ecc.

Orientamento per le persone ipo-vedenti e non vedenti

Negli attraversamenti pedonali solitamente le linee guida naturali costituite dal ciglio del percorso sono assenti, pertanto è necessario installare apposite tracciati guida in grado di migliorare l'accessibilità per le persone con deficit visivo. Generalmente negli attraversamenti viene usato il "codice di arresto-pericolo" (pavimento a bolle) sull'intera larghezza della zona di attestamento e il "codice a rilievo" (pavimento a righe) nel marciapiede, in corrispondenza della prosecuzione trasversale della zona di attestamento.

PERCORSI TATTILOPLANTARI e sistema “LOGES” (Linea di Orientamento Guida e Sicurezza)

Il disabile recepisce le informazioni circa l'orientamento e la direzione mediante lo sfruttamento del senso tattilo-plantare, l'utilizzo del bastone bianco e del contrasto cromatico tra il percorso ed il resto della pavimentazione. I muretti o i cordoli delle piste sono delle guide “naturali”. Il non vedente cammina anche basandosi sugli indizi acustici rappresentati dall'eco dei muretti battuti col bastone e dal traffico parallelo. Il bastone bianco viene usato con movimento pendolare per sondare la presenza di eventuali ostacoli, quali muri bassi, cordoli di aiuole, piccole siepi. Non è necessario perciò che gli spazi pedonali siano ricoperti per tutta la loro lunghezza da speciali piastrelle, dato che le persone sono in grado di seguire le guide naturali descritte in precedenza. In tal caso, la persona non vedente ha bisogno soltanto di essere avvisata quando viene a trovarsi in un punto specifico, ad esempio in corrispondenza degli attraversamenti pedonali o dell'ingresso a specifici luoghi pubblici. Vi sono poi segnali che indicano il cambio di funzione di una zona, ad esempio da zona pedonale a strada carrabile per cui è necessario fornire un'indicazione con l'apposito segnale di “pericolo valicabile” o “arresto pericolo” per informarla che sta per attraversare una strada, in quanto potrebbe non accorgersi di trovarsi sulla carreggiata in mezzo al traffico. Per questi casi ed altrove, si possono installare nella pavimentazione 2 tipi di codici:

- “direzione rettilinea” (superficie con righe in rilievo), utilizzato in modo da essere intercettato in prossimità degli attraversamenti pedonali e della fermata autobus.
- “pericolo valicabile” o “arresto pericolo” (superficie con bolle in rilievo), utilizzato negli attraversamenti pedonali, in prossimità dell'area di sosta autobus, e nell'area di attraversamento onde evitare il rischio che la persona non vedente si trovi sulla sede stradale o ad interferire con le biciclette.

Loges Vet evolution

Facendo riferimento a sistemi tecnologici innovativi, il sistema “*Loges vet evolution*” (promosso dall'Unione ciechi con sede a Roma) è costituito da elementi di pavimentazione tattilo-plantari integrati da microchips “trasponder”. I trasponder di tipo passivo (cioè che non necessitano di alimentazione elettrica) vengono attivati con radiofrequenze emesse dal bastone “ricetrasmittitore” (opportunamente attrezzato) del non vedente. Le informazioni del microchip vengono inviate e recepite dallo smartphone del non vedente che in tal modo, oltre alle informazioni relative alle linee guida tattilo-plantare, riceverà ulteriori informazioni di contesto attraverso un messaggio vocale dello smartphone.

Interventi previsti in Confienza per favorire gli spostamenti degli ipo-vedenti e non vedenti – Interventi a medio e lungo termine

Il piano prevede gli interventi da effettuare a medio e lungo termine consistenti nella posa di segnali tattili negli attraversamenti delle vie più frequentate dai pedoni, in prossimità delle scuole, del monumento, dei servizi pubblici, delle aree gioco, delle piazze e delle fermate di autobus. Lo scopo è migliorare l'orientamento nei luoghi più frequentati, secondo alcune priorità evidenziate e le indicazioni emerse.

Attraversamenti prioritari per la posa di segnali tattilo/plantari

Piazza Repubblica	Corso V: Emanuele (Municipio)	Corso Gramsci (Farmacia)
Via Scuole (Scuole)	Via Solferino (fermata Bus)	Corso Gramsci (Cimitero)

Oltre ai segnali tattili, si prevede negli attraversamenti la posa di paletti para-pedonali con pomo bianco. In fase di progettazione definitivo/esecutiva e di esecuzione di tali interventi.



Es. di attraversamento marciapiede a raso e contrasto cromatico come linea guida



Es. di zone di attestamento con strisce tattili bianche

3.1.4 Marciapiedi e pavimentazioni – Interventi a medio e lungo termine

Allargamento marciapiedi o delimitazione banchina stradale

Nei casi in cui il marciapiede abbia larghezza inferiore a 90 cm (intesa utile libera da pali, transenne e/o restringimenti), il PEBA prevede l'intervento di allargamento del marciapiede. Si segnala che un marciapiede con larghezza 90 cm (v. DM 236/89) necessita di slarghi ogni 10 metri per consentire l'inversione di marcia per chi è in carrozzina; altri riferimenti normativi (v. DPR 384/78 abrogato, o il DM 5/11/2001 *"norme per la realizzazione di nuove strade"*), fissano la larghezza minima dei marciapiedi a mt 1.50 perché sia compatibile con gli spostamenti pedonali effettuati con accompagnatore (ad es. bambini, anziani o disabili motori) o con un carrello della spesa, un passeggino, un trolley o da una persona non vedente con cane guida.

Il restringimento della carreggiata a beneficio di banchine stradali più ampie costituisce una soluzione poco onerosa e facilmente attuabile che consente di avere percorsi pedonali confortevoli e al contempo contribuisce a rallentare i veicoli.

Regolarizzazione della pavimentazione

Una superficie regolare, uniforme e priva di dislivelli e inciampi, agevola la percorrenza di carrozzine e passeggini e la percorribilità da parte delle persone ipo- non vedenti. Frequentemente i problemi di sordità vengono associati a problemi di equilibrio, per cui vanno privilegiate le pavimentazioni prive di salti di livello con superficie regolare.

Vie con superficie irregolare

In genere le vie del centro urbano di Confienza non presentano irregolarità evidenti o tali da creare disagio alla mobilità dei disabili. Pur tuttavia i percorsi pedonali e le sedi stradali del centro storico andranno monitorate nel tempo affinché non si presentino tali evenienze e, nel caso, provvedere alle dovute riparazioni.

Nelle superfici in asfalto, il degrado provoca sconnessioni e fessure; laddove non risolutivi interventi con colatura di asfalto liquido nelle fessure, si prevede la fresatura e il rifacimento della pavimentazione con binder superficiale. Tale intervento va esteso il più possibile evitando rappezzi localizzati.

I percorsi pedonali pavimentati con acciottolato e cubetti in porfido o smoller, sebbene siano materiali naturali e usati in contesti storici e di pregio, sono poco percorribili, necessitano di manutenzione periodica e rappresentano fonte di rischio per persone affette da disabilità come già

descritto e, in particolare, per quelle in carrozzina. Dal punto di vista progettuale si dovrebbe prevedere l'uso di tali materiali solo come bordo dei percorsi a formare traccia guida. E' sconsigliato l'impiego di pavimentazioni in pietra liscia a causa della scivolosità⁶ causata da eventi meteorici; laddove esistente si proceda con bocciardatura delle superfici transitabili al pedone.

Nuova pavimentazione in pietra naturale o masselli in calcestruzzo

Per migliorare la riconoscibilità dei luoghi negli interventi di riqualificazione dei centri storici e piazzali/aree importanti viene spesso introdotta la soluzione, intesa progettualmente efficace, rappresentata dalla pavimentazione in pietra naturale (lastricato o cubetti) o masselli in calcestruzzo (betonelle).

Tale intervento prevede l'introduzione di limiti di velocità e prospetta l'uso condiviso della strada⁷. Poiché ciò richiede apposita progettazione e costi rilevanti rispetto ad altri tipi d'intervento⁸, la pavimentazione può essere realizzata puntualmente solo in alcuni tratti limitati, ad esempio all'innesto della via o negli attraversamenti principali in modo tale da indicare continuità nella percorribilità pedonale.

Negli spazi ampi, l'individuazione di una pavimentazione idonea per i non vedenti e le persone ipovedenti dovrà rispettare due parametri: contrasto cromatico con la carreggiata stradale e presenza di traccia guida/rilievo percepibile per fornire la direzione/orientamento.

La diversa colorazione del fondo stradale permette di identificare le corsie pedonali o ciclopeditoni e gli attraversamenti. In alcuni contesti (strada rettilinea e/o stretta, scarsa visibilità, traffico veicolare sostenuto, ecc.), gli interventi di pavimentazione vanno abbinati a misure per ridurre la velocità degli automobilisti (woonerf).

3.1.5 Attraversamenti pedonali

E' sempre in corrispondenza degli attraversamenti pedonali che si verifica una quota consistente degli incidenti che coinvolgono i pedoni (tra il 25% ed il 30% del totale).⁹

Quando i bambini iniziano ad andare a scuola in modo autonomo, la principale raccomandazione dei genitori riguarda l'attraversamento delle strade. I ragazzi che crescono in città imparano presto la complessità delle regole stradali e si muovono con più scioltezza su ampia scala abbinando più mezzi negli spostamenti. Nei centri più piccoli, si osserva una situazione più elastica e si rileva che molti pedoni non sempre attraversano in corrispondenza dello attraversamento con tutti i rischi conseguenti.

Attraversare una strada in sicurezza è un problema ancor più rilevante per una persona non vedente o relativamente anziana. Per un automobilista invece, i problemi sono due: vedere l'attraversamento e rallentare in tempo.

Per un pedone, si tratta di controllare che non arrivino auto-veicoli e, nel caso, di attraversare in un tempo appropriato. Diversi attraversamenti di una lunghezza eccessiva o comunque superiore all'ampiezza indicata dalle norme per la geometria stradale (vedi) costituiscono degli ostacoli per gli spostamenti pedonali in sicurezza; in questi casi il PEBA suggerisce attraversamenti in due tempi con isola salvagente intermedia e ben segnalata.

DEFINIZIONE E PRESCRIZIONE DI NORMA

Codice della Strada

Art. 3, comma 1, punto 3 «Attraversamento pedonale: *parte della carreggiata, opportunamente segnalata ed organizzata, sulla quale i pedoni in transito dall'uno all'altro lato della strada godono della precedenza rispetto ai veicoli».*

Art. 40 comma 11 *"Gli attraversamenti pedonali devono essere sempre accessibili anche alle persone non deambulanti su sedie a ruote; a tutela dei non vedenti possono essere collocati segnali a pavimento o altri segnali di pericolo in prossimità degli attraversamenti stessi."*

Art. 158, comma 1, lettera g *«La fermata e la sosta sono vietate: [] sui passaggi e attraversamenti pedonali e sui passaggi per ciclisti, nonché sulle piste ciclabili e agli sbocchi delle medesime».*

Art. 191, comma 4, *«per la mancata precedenza al pedone è prevista una sanzione amministrativa del pagamento di una somma da euro 137,55 a euro 550,20».*

Dm 236/89

art. 4.2.1. *"Ogni qualvolta il percorso pedonale si raccorda con il livello stradale, o è interrotto da un passo carrabile, devono predisporre rampe di pendenza contenuta e raccordate in maniera continua col piano carrabile, che consentano il passaggio di una sedia a ruote."*

Gli attraversamenti pedonali sono le parti della carreggiata dedicate al transito dei pedoni per collegare tra loro i marciapiedi sui lati opposti e dare continuità ai percorsi pedonali.

Il loro scopo è quello di "raggruppare" i pedoni in luoghi riconoscibili da parte del guidatore il quale deve dare la precedenza al pedone in procinto di attraversare la strada. Gli attraversamenti pedonali possono essere considerati un sistema per ridurre la velocità dei veicoli, sia con la segnaletica che attiva l'attenzione dell'automobilista, sia con la eventuale messa in opera di elementi fisici sulla carreggiata (es. il restringimento della carreggiata e/o il rialzo della sede stradale che funge da dosso artificiale). Un attraversamento stradale può inoltre essere composto da altri elementi in base alle condizioni di sicurezza che si vogliono conseguire, in rapporto alle condizioni di traffico veicolare della strada e al contesto attraversato.

Illuminazione

Per migliorare la visibilità crepuscolare e notturna è prevista l'illuminazione dell'attraversamento con lampioni o con appositi punti luce; inoltre possono essere previste luci lampeggianti giornaliere, che avvertono il conducente di veicolo che sopraggiunge dell'imminenza del passaggio pedonale.

Segnaletica verticale

Gli attraversamenti vengono segnalati con cartelli di attenzione (triangolari) o precedenza (quadrati con fondo blu) e con segnaletica orizzontale (zebrature).

Segnaletica orizzontale

La larghezza delle strisce non deve essere inferiore a 2,50 m.

Le zebrature possono essere realizzate con diverse modalità:

- campiture di colore bianco disegnate sull'asfalto;
- campiture disegnate sull'asfalto con sfondo colorato maggiormente visibile (generalmente rosso o azzurro).

Pavimentazione

Oltre alle zebrature anche la pavimentazione concorre a definire la visibilità e la sicurezza dello attraversamento:

- tipo "standard", con dipintura della carreggiata bitumata;
- in betonelle o in cubetto di pietra, o in asfalto con tecnica tipo "street-print";
- rialzato, mediante dosso artificiale.

INTERVENTO : CONTENIMENTO DELLA LUNGHEZZA DEGLI ATTRAVERSAMENTI PEDONALI

Occorre considerare che per le persone disabili, un bambino o un anziano, un attraversamento stradale anche inferiore a 6 metri può rappresentare un percorso impegnativo che genera ansia e confusione al soggetto. Poiché la normativa non regola questo aspetto, sarà il tecnico a valutare i possibili interventi per migliorare la percorribilità e la sicurezza di ciascun attraversamento stradale. Nelle strade larghe e con traffico veicolare elevato, la sicurezza può essere migliorata riducendo la lunghezza del percorso in attraversamento con due possibili soluzioni :

- Realizzando **"isole salvagente"** al centro della carreggiata, con appositi elementi fissi o mobili; le isole salvagente consentono al pedone di "mettersi in salvo" qualora dovesse ritardare nell'attraversamento, dandogli la possibilità di attraversare in due tempi. Le isole consentono,

inoltre, di spezzare l'attraversamento in due fasi distinte concentrando di volta in volta l'attenzione del pedone in una sola direzione di provenienza dei veicoli.

- Realizzando una “**zona di attestamento**” avanzando leggermente il marciapiede all’inizio dell’attraversamento, con una pavimentazione diversa e la delimitazione dell’area con paletti para-pedonali e segnali podo-tattili; la soluzione consente al pedone di arrestarsi sul bordo della strada in sicurezza e rendersi visibile all’automobilista prima di intraprendere l’attraversamento. Si valuti inoltre come questa soluzione sia importante nelle strade con parcheggi ai lati che nascondono alla vista dell’automobilista il pedone che inizia ad attraversare.



Attraversamento con “isola salvagente” e attraversamento rialzato

NB: la foto a Sx mostra come precedere l’esecuzione finale con manufatti provvisori che consentono di sperimentare l’efficacia della soluzione; soluzione raccomandata dal PEBA anche per il coinvolgimento partecipativo della popolazione e valutazione dei costi-benefici di ogni singolo intervento.

INTERVENTO : SOPRAELEVAZIONE DELL’ATTRAVERSAMENTO

Prima di realizzare l’intervento di sopraelevazione dell’attraversamento (o la posa di rallentatori di velocità) occorre valutare il contesto, considerando l’eventuale disagio che la piattaforma può generare per i passeggeri di autobus, per i mezzi di soccorso oppure per genitori con i passeggini o disabili su sedia a ruote, i quali in assenza di un marciapiede si trovano davanti ad un ostacolo nel loro già difficoltoso percorso.

L’intervento di sopraelevazione dell’attraversamento pedonale è consigliato nelle vie dotate di marciapiede nelle zone molto frequentate (scuole, centro storico, zone residenziali).

Caratteristiche geometriche e dimensionali degli attraversamenti pedonali rialzati: Cfr. “Linee Guida per la Redazione dei Piani della Sicurezza Stradale Urbana” Circ. Min. LL.PP. 3698 del 8/06/2001

Per quanto attiene alla transitabilità degli autobus e mezzi di soccorso, in progettista deve prestare attenzione ai gradienti di ingresso e sortita in ragione della velocità consentita sulla strada.

3.1.6 Sicurezza pedonale e moderazione del traffico

Il parametro “sicurezza” rappresenta un elemento fondamentale per rendere accessibili e fruibili gli spazi pubblici poiché favorisce la mobilità e l'autonomia di numerose persone (soggetti con problemi cognitivi, ipo/non vedenti, anziani, bambini e donne gravide).

Il PEBA indica gli interventi per qualificare i percorsi pedonali e individua gli ambiti in cui è opportuno intervenire con misure di moderazione della velocità dei veicoli, con lo scopo di realizzare spazi pubblici socievoli, confortevoli, accessibili agli utenti vulnerabili (disabili, anziani e bambini). In tale prospettiva, il piano si configura come **piano della mobilità pedonale accessibile per tutti (Pediplan)**.

Misure integrate per la sicurezza dei pedoni

- Interventi di moderazione del traffico, rispetto alla velocità degli automezzi e alla loro diminuzione nella strada.
- Realizzazione di infrastrutture inclusive per il trasporto e la mobilità dei pedoni (percorsi, parcheggi, ecc).
- Interventi per la segnalazione e la visibilità dei pedoni nello spazio pubblico.
- Interventi per l’educazione alla mobilità sostenibile ed inclusiva.

La tutela del pedone e la “Carta Europea dei diritti del pedone”

La pubblicazione della “Carta europea del pedone” da parte del Parlamento europeo nel 1988, insieme con altri documenti, come ad es. la “Carta Internazionale del Cammino”⁶, sono tappe importanti per la tutela del pedone e lo sviluppo della sicurezza stradale.

Il Parlamento europeo, nella sessione plenaria del 12 ottobre 1988, ha approvato a Strasburgo la “Risoluzione sulla tutela del pedone” e la “Carta europea dei diritti del pedone”. Quest’ultima rappresenta il primo passo verso il riconoscimento del pedone e costituisce un valido incentivo per promuovere la sicurezza di tale categoria di utenti.

Tale documento rileva che **il pedone ha diritto a vivere in un ambiente sano e a godere liberamente dello spazio pubblico nelle adeguate condizioni di sicurezza per la propria salute fisica e psicologica.**

È sottolineato che i bambini, gli anziani e i disabili hanno diritto a che la città rappresenti un luogo di socializzazione e non di aggravamento della loro situazione di debolezza. Il pedone inoltre, ha diritto a una completa e libera mobilità che si può realizzare attraverso l’uso integrato dei mezzi di trasporto pubblico non inquinante, capillare e attrezzato per rispondere alle esigenze di tutti i cittadini, abili e inabili. Ogni Stato deve garantire la capillare informazione sui diritti del pedone e sulle possibilità di trasporto alternative rispettose dell’uomo e dell’ambiente attraverso i canali più idonei e sin dai primi livelli d’istruzione scolastica.

Fonte: Commissione per la protezione dell’ambiente del Parlamento europeo (1988)

3.2 Quantificazione interventi

3.2.1 Prezziario

L'importo degli interventi E.B.A. è stato definito con un computo di larga massima applicandosi i prezzi unitari del Prezzario Regione Lombardia delle opere pubbliche ed. 2020 : Opere compiute civili, urbanizzazione e difesa del suolo. Per le voci non disponibili nel Prezzario si è fatto riferimento, laddove possibile, ai prezzari di altri enti pubblici o listini aziendali.

Alla determinazione del più probabile valore di mercato dei singoli interventi si quindi è pervenuti attraverso l'applicazione dell'opportuno procedimento, noto alla pratica estimativa, detto "comparativo diretto", basato cioè sul raffronto diretto tra le opere e forniture in questione e una molteplicità di beni similari di cui è stato possibile ricavare il loro prezzo medio in opera.

Attraverso la consultazione di fonti dirette e indirette, sulla base di contatti e indagini condotte presso operatori del mercato, oltre all'esperienza personale, è stato possibile determinare il più probabile valore di mercato unitario delle singole opere

Il costo degli interventi comprende la fornitura e la messa in opera, senza il costo dell'IVA e degli eventuali oneri organizzativi, di progettazione, di gestione sicurezza, di controllo e direzione lavori, che potranno eventualmente essere compresi nell'attività dell'amministrazione qualora gli interventi siano gestiti dall'ufficio tecnico comunale.

3.2.2 Computo interventi e quadro economico

Il PEBA quantifica il costo per primi provvedimenti di adattamento per indicare e rendere accessibili alcuni tratti di vie; lascia il compito di progettare interventi di riqualificazione urbana e stradale a futuri interventi che possano porre allo studio soluzioni di moderazione del traffico (woonerf) e di arredo urbano, non trascurando la ciclabilità.

Il costo di larga massima dei lavori per l'eliminazione delle barriere architettoniche negli spazi urbani del nucleo urbano centrale considerato di Confienza, riguardanti Via Josti, Corso Gramsci lato destro uscendo dal paese e Via Roma, entrambi i lati, per le opere previste di primo intervento, ammonta a Euro 18.000,00.=

3.3.1 Programmazione e risorse

Il PEBA è lo strumento di programmazione degli interventi E.B.A.

Gli interventi, di eliminazione delle barriere architettoniche, possono essere finanziati con l'accantonamento di una percentuale del contributo "oneri di urbanizzazione", in attuazione delle disposizioni di legge regionale vigenti, ma anche attraverso l'accesso a finanziamenti ad hoc con bandi regionali, nazionali o europei che riguardano l'accessibilità, la sicurezza, la mobilità sostenibile o la riqualificazione urbana.

NB: l'organo amministrativo competente verificherà come e se applicabile la previsione regionale che dispone, per l'attuazione del piano e la realizzazione degli interventi per l'eliminazione delle barriere architettoniche, i comuni riservino almeno il dieci per cento dei proventi annuali derivanti dal contributo di costruzione e dalle sanzioni in materia edilizia, paesaggistica ed urbanistica.

Il PEBA è lo strumento per la programmazione degli interventi di eliminazione delle barriere architettoniche negli edifici e negli spazi pubblici. Nel piano ogni scheda d'intervento indica il livello di priorità che, insieme al dato riferito alle risorse disponibili e alle possibili tipologie d'intervento, concorrono a definire la programmazione degli interventi.

3.3.2 Monitoraggio e indicatori

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

Monitoraggio interventi eseguiti

Il PEBA è un piano definito sulla base del contesto e delle criticità e priorità emerse in materia di accessibilità e mobilità delle persone disabili, pertanto richiede un osservatorio periodico sulle politiche e sui progetti in atto. Tali progetti e politiche andranno integrati e implementati anche sulla base delle osservazioni dei portatori di interessi (associazioni, cittadini, cooperative, operatori scolastici) e soggetti direttamente coinvolti nella gestione degli spazi pubblici.

Potranno conseguire azioni di aggiornamento del PEBA con cadenza almeno quinquennale a partire dalla sua adozione; per questo andranno integrate le previsioni di priorità e definita la spesa da impegnare secondo cronoprogramma di intervento.

Comune di Confienza

Provincia di pavia

SETTORE LAVORI PUBBLICI E MANUTENZIONI

PIANO ELIMINAZIONE BARRIERE ARCHITETTONICHE - P.E.B.A.

ALLEGATI

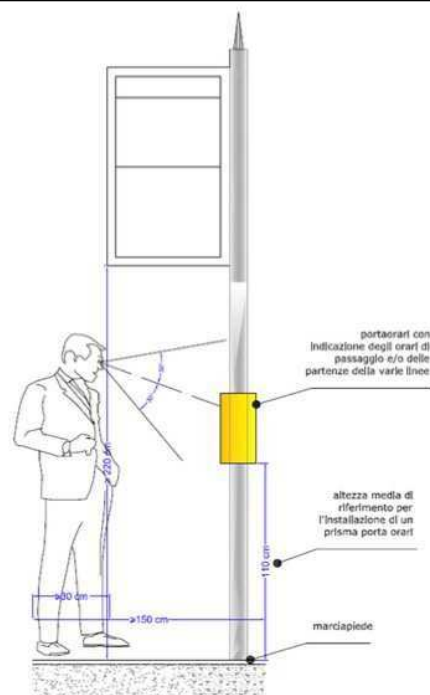
INDICAZIONI PROGETTUALI

INDICAZIONI GEOMETRICHE

Larghezza del marciapiede: pari ad almeno 1,5 m

Distanza della proiezione verticale del pannello informativo dal ciglio del marciapiede non inferiore a 0,3 m

Larghezza del corridoio di passaggio pedonale non inferiore a 0,9 m



FERMATA ATTREZZATA CON PENSILINA

DESIGN : Coerenza tra tutte le fermate



Integrazione anche per le paline e pensiline più vecchie, già esistenti, creando dei "corridoi" lungo le linee

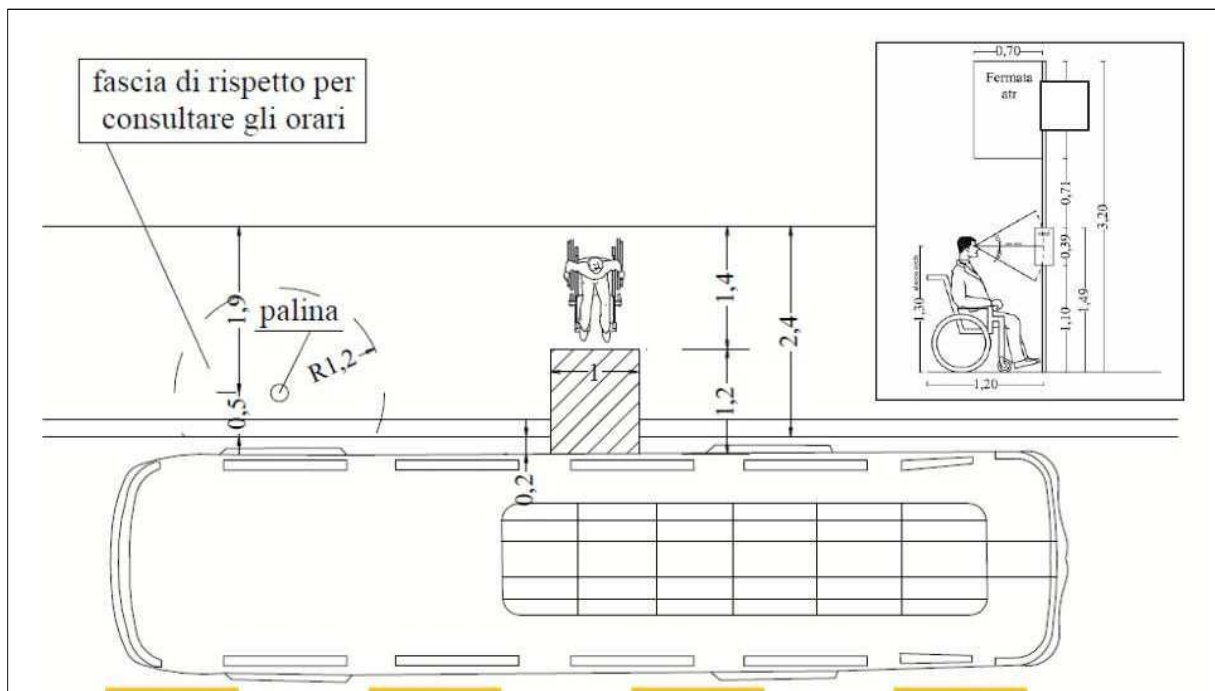
MATERIALI :

resistenti all'acqua, durevoli e facilmente lavabili. Sono preferibili materiali metallici per la struttura portante, mentre la plastica per le coperture in quanto leggera e facilmente installabile. Per le pareti laterali viene spesso utilizzato il vetro temperato essendo questo esteticamente più gradevole della plastica ed anche più resistente agli agenti chimici.

ILLUMINAZIONE

Rende identificabile e visibile la fermata anche da lontano. Aumenta il grado di sicurezza percepito dall'utenza nelle ore notturne. Aiuta gli autisti ad individuare eventuali utenti in attesa.

FERMATA ATTREZZATA PER PERSONA CON DISABILITA' MOTORIA



FERMATA ATTREZZATA PER PERSONA CON DISABILITA' VISIVA

ELEMENTI PROGETTUALI :

Percorso LOGES : percorso guida o pista tattile per raggiungere un punto d'interesse come una fermata di autobus o un semaforo.



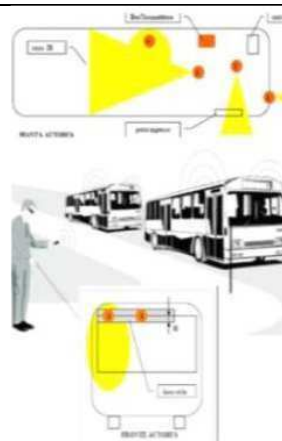
ACCESSIBILITA' :

Display esterni ad alta visibilità.

Pannelli informativi in alfabeto Braille.

Display interni e altoparlanti per annuncio prossima fermata.

Sistemi a infrarosso per disabilità visiva : i segnali infrarossi sono progettati per guidare il soggetto dall'esterno alla piattaforma centrale del BUS, indicandogli la linea e la direzione di marcia.



Testo proposto dal PEBA

CONFIENZA – (PV)

Piano eliminazione barriere architettoniche

PEBA 2022

Prot. n. _____

Spett.li Ditte

Loro sedi

Oggetto: **PEBA** (Piano eliminazione barriere architettoniche)
Questionario informativo sull'accessibilità dei locali pubblici e dei negozi

Gentile signora, egregio signore,

ho il piacere di comunicarLe che il Comune ha avviato la redazione del Piano di Eliminazione delle Barriere Architettoniche–PEBA del Centro Urbano di Confindenza, un documento programmatico per garantire l'accessibilità degli spazi pubblici e degli edifici comunali, con lo scopo di riconoscere i diritti delle persone diversamente abili e migliorare la mobilità pedonale di tutti i cittadini, in particolar modo dei bambini, degli anziani, dei genitori con passeggini e di rispondere alle esigenze del turismo accessibile.

Riteniamo utile sensibilizzare anche gli esercenti commerciali sul tema dell'accessibilità e dell'accoglienza; per questo motivo alleghiamo una breve check-list di autovalutazione. Spesso, a causa della conformazione degli edifici, molti negozi e bar presentano già nell'ingresso sulla strada uno scalino; anche il piccolo dislivello di 3 cm costituisce una barriera architettonica che potrebbe essere eliminata con l'installazione di uno scivolo.

RingraziandoLa comunque per l'attenzione e l'eventuale disponibilità per il raggiungimento di questo importante obiettivo che incide sul miglioramento della qualità degli spazi pubblici e della qualità di vita della nostra città, La saluto cordialmente.

Il Sindaco

Per informazioni contattare dell'ufficio
ai seguenti recapiti: tel. e-mail:

Allegato: questionario informativo e di autovalutazione

AUTOVALUTAZIONE DELL'ACCESSIBILITA' DEI LOCALI PUBBLICI

Per quali persone diversamente abili il suo locale le sembra sufficientemente accessibile e fruibile?

- ☐ persona in carrozzina, o con disabilità motoria
- ☐ donna in gravidanza, o puerpera
- ☐ genitori con passeggino o con bambino piccolo
- ☐ persona anziana
- ☐ persona con problemi cognitivi, o che ha problemi di orientamento
- ☐ persona con problemi di deambulazione
- ☐ persona cieca o ipovedente persona sorda, o sensibili ai rumori forti

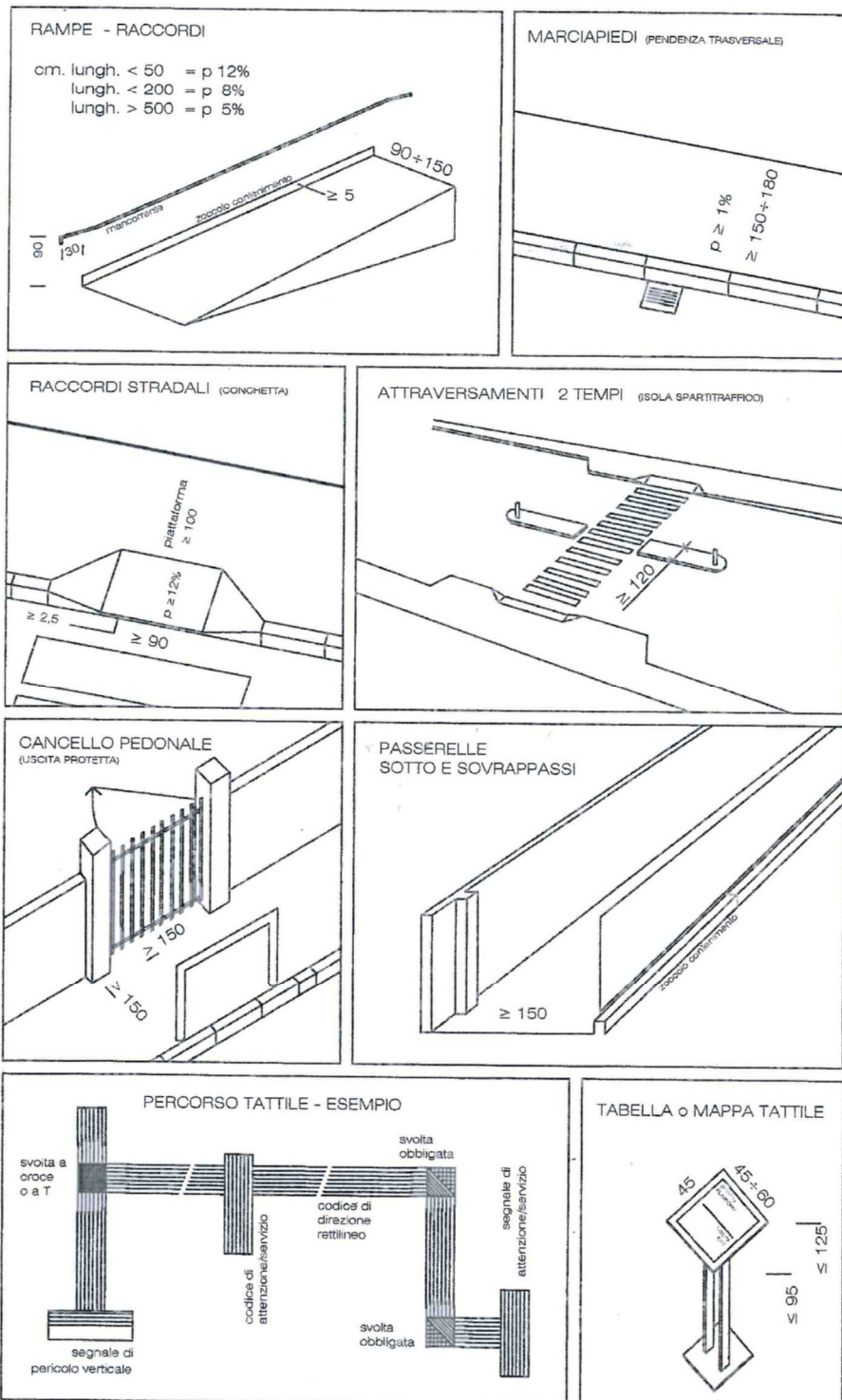
Check-list per l'accessibilità dei locali

- ☐ Nell'ingresso non sono presenti scalini più alti di 2,5 centimetri
- ☐ La maniglia della porta d'ingresso è ad un'altezza "a misura di bambino"
- ☐ La porta d'accesso si apre senza troppi sforzi
- ☐ La larghezza della porta d'ingresso consente il passaggio di carrozzine e passeggini
- ☐ L'altezza del banco e della cassa non è superiore a 1 metro
- ☐ E' stata predisposta una sedia a disposizione dei clienti
- ☐ L'arredo del locale non crea intralcio alla percorribilità delle carrozzine
- ☐ I cartelli e i prezzi sono scritti con caratteri grandi per agevolare la lettura
- ☐ Se necessario il personale è disponibile ad aiutare le persone con disabilità
- ☐ I cani guida che accompagnano le persone non vedenti sono benvenuti

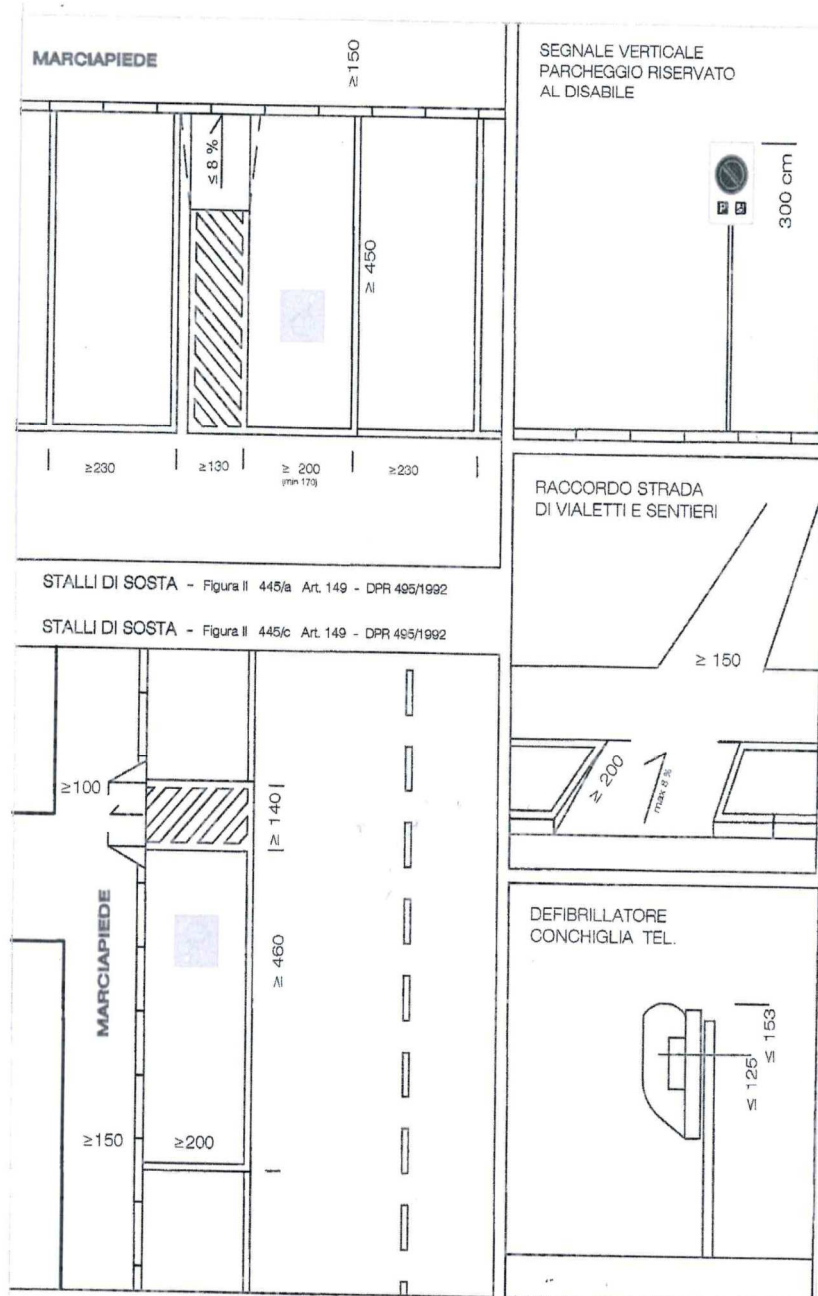
PER BAR E RISTORANTI

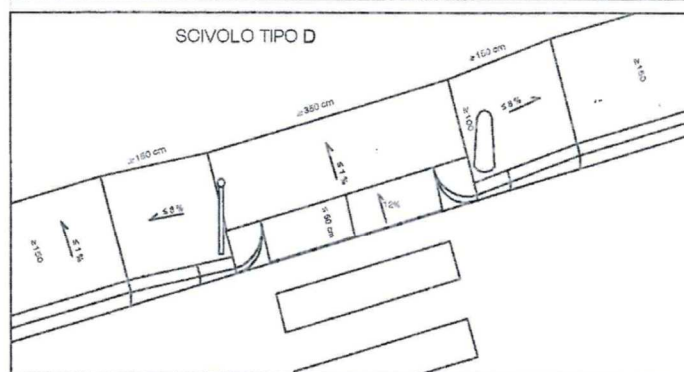
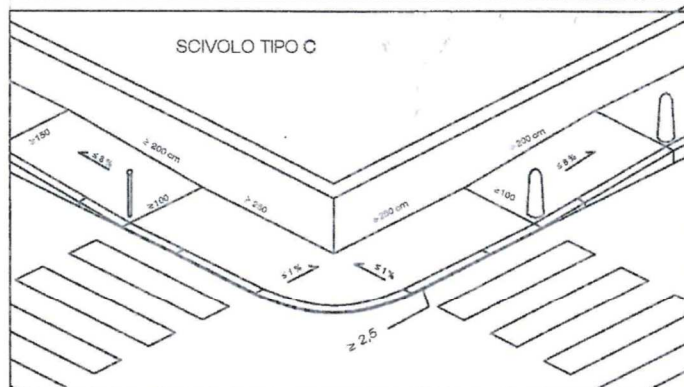
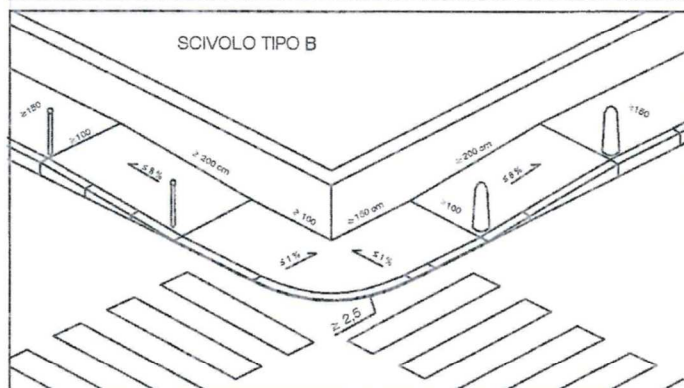
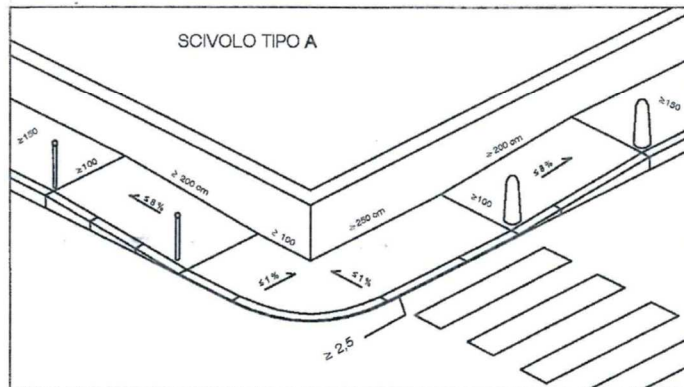
- ☐ La sala ha dei tavoli facilmente accessibili dalle persone in carrozzella
- ☐ C'è un bagno comodo e accessibile per persone con disabilità

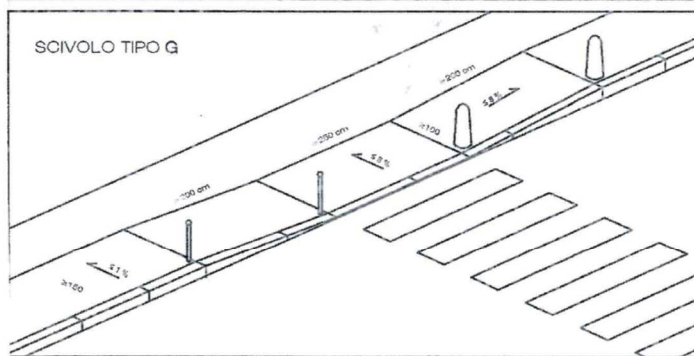
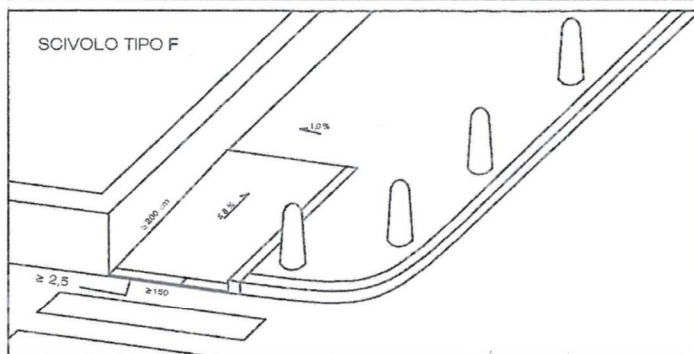
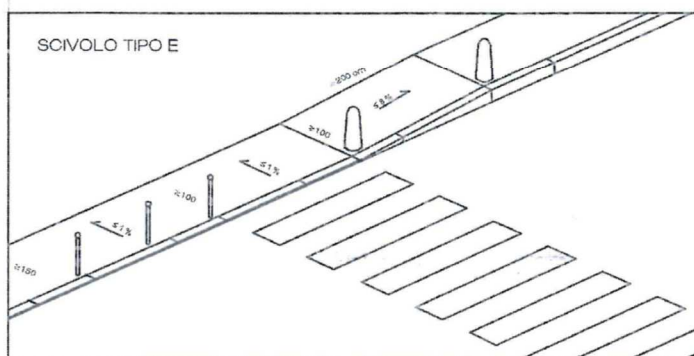
Grazie per la collaborazione



ALLEGATO A3
SCHEMI APPLICATIVI IN PROGETTAZIONE ED ESECUZIONE







ALLEGATO A3
SCHEMI APPLICATIVI IN PROGETTAZIONE ED ESECUZIONE

