

**REGIONE AUTONOMA FRIULI VENEZIA GIULIA
COMUNE DI CORMONS**

P.E.B.A.

Piano per l'eliminazione delle barriere architettoniche

RELAZIONE PRELIMINARE

**Gruppo di lavoro
Emma Taverna architetto
Filippo Cargnello architetto**

Sommario

1. PREMESSA.....	3
1.2 Inquadramento normativo	3
1.3 Inquadramento territoriale	4
1.4 Analisi popolazione	5
2. Il Piano per l'Eliminazione delle Barriere Architettoniche (PEBA)	7
2.1 Obiettivi del PEBA di Cormons.....	7
2.2 Il percorso partecipato.....	7
2.3 I risultati del percorso partecipato.....	8
2.4. Struttura del PEBA	9
3.Gli ambiti prioritari	9
3.1 Le schede di analisi.....	13
3.2 Le criticità.....	14
3.3 Il grado di accessibilità: metodologia e valutazione 	15

1. PREMESSA

Il Comune di Cormons ha intrapreso i lavori per la redazione del Piano di Eliminazione delle Barriere Architettoniche (in seguito PEBA) strumento per la pianificazione e la programmazione coordinata degli interventi ritenuti fondamentali per l'accessibilità e fruibilità degli spazi urbani.

L'obiettivo principale è garantire progettare senza barriere gli spazi urbani pubblici per tutti, secondo i principi dell'inclusività. Il PEBA si pone quindi l'obiettivo di garantire il raggiungimento del maggiore grado di mobilità di tutte le persone.

Infatti le finalità del PEBA non sono riservate solo alle persone affette da disabilità, ma anche cittadini che si possono trovare, dal punto di vista psicofisico, in condizioni di fragilità temporanee donne in stato di gravidanza, i cardiopatici, la popolazione anziana, persone con compromissione di una funzione fisica temporanea, ed altri ancora.

I P.E.B.A. sono uno strumento di programmazione generale e una guida alla progettazione, contenente criteri generali di progettazione finalizzati al limitare dell'insorgere di B.A. Inoltre essi consentono all'Amministrazione Pubblica di programmare Piani pluriennali di attuazione degli interventi di abbattimento delle barriere architettoniche.

1.2 Inquadramento normativo

A livello nazionale le leggi di riferimento sono:

Legge 30 marzo 1971, n. 118, introduce all'art. 27 l'obbligo di costruire edifici pubblici e aperti al pubblico che tengano conto delle esigenze degli invalidi civili e dei mutilati, e il suo regolamento di attuazione (Decreto del Presidente della Repubblica 27 aprile 1978, n. 384) introduce delle norme volte ad eliminare gli impedimenti fisici comunemente definiti "barriere architettoniche" che sono di ostacolo alla vita di relazione dei minorati'.

Legge 28 febbraio 1986, n. 41, all'articolo 32, comma 20, si prescrive che anche la ristrutturazione di edifici pubblici già esistenti, deve essere conforme al già citato D.P.R. 384. Inoltre al comma 21, si prescrive che per gli edifici pubblici già esistenti, non ancora conformi al D.P.R. 384, dovranno essere adottati, dalle Amministrazioni Competenti Piani di Eliminazione delle Barriere Architettoniche, entro un anno dall'entrata in vigore della legge stessa.

Legge 104/1992, art. 24, comma 9, si è passati a porre attenzione anche agli spazi urbani, prescrivendo che Piani di cui all'art. 32, comma 21, della già citata L. 41/1986, debbano contenere "integrazioni relative all'accessibilità degli spazi urbani, con particolare riferimento all'individuazione e alla realizzazione di percorsi accessibili, all'installazione di semafori acustici per non vedenti, alla rimozione della segnaletica installata in modo da ostacolare la circolazione delle persone handicappate".

La L. 104/1992, inoltre, ha esteso l'applicazione agli interventi di ristrutturazione totale e parziale e di manutenzione straordinaria dell'esistente.

A livello regionale

L.R. n. 10 del 19/03/2018 "Principi generali e disposizioni attuative in materia di accessibilità" la Regione si impegna a migliorare l'accessibilità dello spazio aperto e dell'ambiente costruito riconoscendo il valore primario dei principi costituzionali di uguaglianza e pari dignità a tutti i cittadini, e garantendo a tutti pari condizioni di fruizione, indipendentemente dalle abilità e capacità psico-fisiche di ciascuno.

Con la L.R. 10/2018, la Regione sostiene la formazione degli operatori del settore sui criteri metodologici della progettazione universale, la promozione della cultura su cui insiste la metodologia della Progettazione universale, l'attuazione di un progetto di mappatura generale dell'accessibilità, le attività di progettazione e realizzazione degli interventi di superamento e abbattimento delle barriere architettoniche svolta anche in applicazione dei criteri metodologici della Progettazione universale.

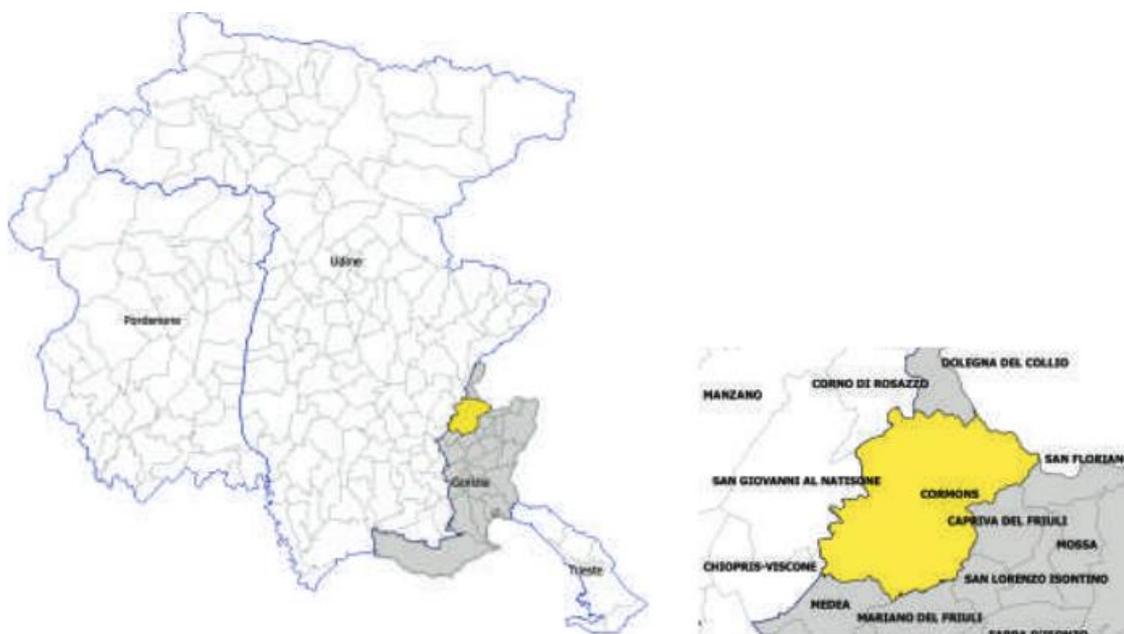
La Legge stabilisce che qualora i Comuni abbiano già adottato i piani per l'abbattimento delle barriere architettoniche di cui all'art. 32, comma 21, della legge 28 febbraio 1986, n. 41, il progetto di mappatura prenda avvio in relazione ai percorsi e agli edifici in esso individuati.

La Regione FVG ha emanato le Linee guida per la predisposizione delle Piano per l'Eliminazione delle Barriere Architettoniche nel 2021, un'importante documento operativo voluto dalla Regione "per offrire ai Comuni un supporto metodologico ed operativo rispetto alle fasi di preparazione, elaborazione, approvazione ed aggiornamento dei PEBA, affinché gli stessi PEBA garantiscano requisiti di qualità e omogeneità su tutto il territorio"

1.3 Inquadramento territoriale

Il Comune di Cormons è posto nella fascia nord della Provincia di Gorizia, si estende su una superficie territoriale di 34,67 kmq e ha un'altitudine di 63 slm.

La popolazione residente nel capoluogo e nelle località e frazioni di Borgnano, Brazzano, Giassico, Monticello, Plessiva, San Quirino, Villaorba, Zegla al 31.12.2019 è di 7162 abitanti.



Inquadramento territoriale

Per quanto riguarda le infrastrutture il Comune di Cormons è attraversato nella fascia centrale dalla SR 356 di Cividale che si immette in prossimità dell'abitato sulla SR 56 di Gorizia. Nella fascia ovest del Comune si dirama il tracciato della SR 305 di Redipuglia mentre verso est si snoda la SR 409 di Plessiva che collega Cormons al confine sloveno.

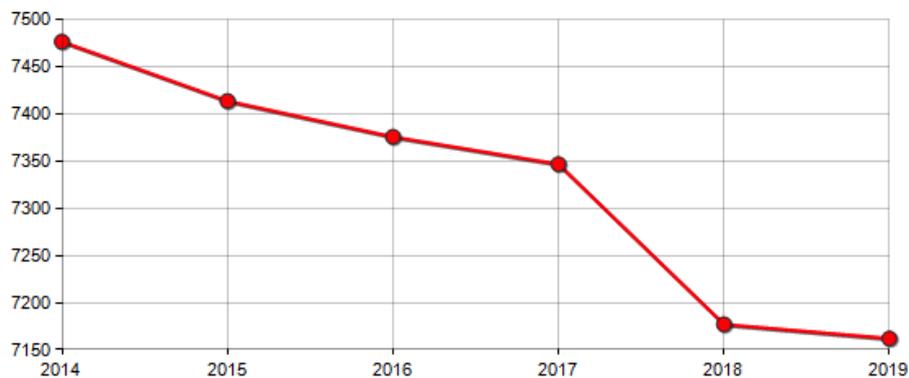
1.4 Analisi popolazione

Si riporta un'analisi della popolazione del Comune di Cormons per una completezza dei dati di analisi (fonte Urbistat riferiti al 2019).

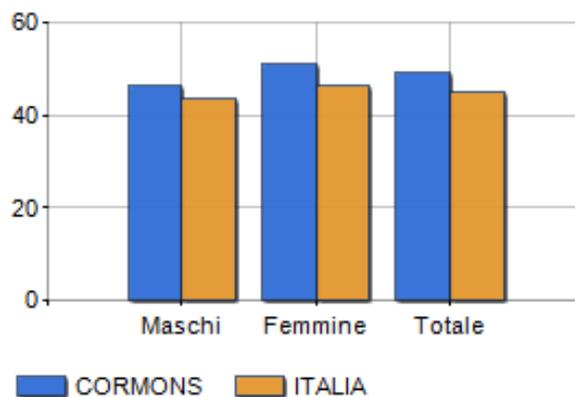
L'età media della popolazione risulta: maschi 46,7 anni, femmine 51,22 anni.

Popolazione (N.)	7.162
Famiglie (N.)	3.386
Maschi (%)	46,9
Femmine (%)	53,1
Stranieri (%)	5,7
Età Media (Anni)	49,1
Variazione % Media Annuale (2014/2019)	-0,86

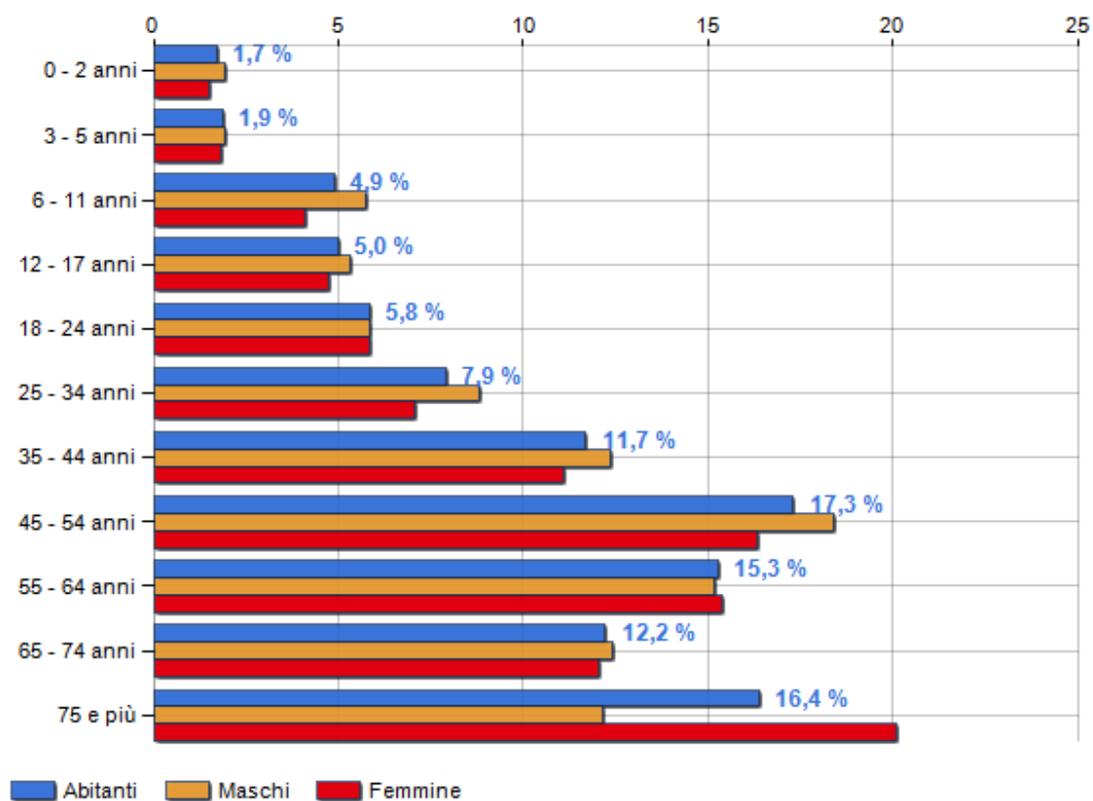
Dati demografici (anno 2019)



Trend popolazione



Età media (anni)



Popolazione per età

2. Il Piano per l'Eliminazione delle Barriere Architettoniche (PEBA)

2.1 Obiettivi del PEBA di Cormons

Il presente Piano per l'Eliminazione delle Barriere Architettoniche (PEBA) si prefigge di migliorare l'accessibilità degli spazi urbani, con particolare riferimento all'individuazione e realizzazione di percorsi accessibili, e di migliorare l'accessibilità dello spazio aperto e dell'ambiente costruito, per garantire a tutti pari condizioni di fruizione, indipendentemente dalle abilità e capacità psicofisiche di ciascuno.

Di fatto il Piano per l'eliminazione delle barriere architettoniche si sviluppa attraverso un censimento delle situazioni di non accessibilità (in termini di barriere architettoniche), per gli assi di spostamento a piedi lungo le vie del paese, per gli spazi pubblici all'area aperta.

Il PEBA elaborato per il Comune di Cormons nasce da un confronto con l'Amministrazione Comunale che ha fornito ai progettisti le prime indicazioni relative e dall'incontro con i portatori di interesse presenti sul territorio.

L'obiettivo esplicito del PEBA di Cormons è, quindi, garantire il raggiungimento di un soddisfacente grado di mobilità di tutte le persone all'interno dell'ambiente urbano. Nello specifico il PEBA del Comune di Cormons approfondisce in modo preponderante la mobilità pedonale, al fine di favorire l'autonomia delle persone indipendentemente dall'età e dello stato di salute, e di privilegiare un'utenza pedonale della città, coerentemente con criteri di sostenibilità ambientale e sociale.

Si riportano gli ostacoli che possono rappresentare un impedimento o una limitazione alla mobilità nei luoghi rilevati non solo per le persone con disabilità ma per un'utenza ampliata che va da bambino all'anziano alle mamme con passeggino.

Problematiche
spostarsi su lunghe distanze senza poter riposare;
superare delle pendenze importanti;
stare in piedi per molto tempo;
raggiungere determinate altezze;
spostarsi in sicurezza;
percepire la velocità di un veicolo (importante per definire l'accessibilità di un attraversamento pedonale);
leggere e/o capire segnaletica e informazioni complesse;
vedere o leggere le scritte poste troppo in alto
difficoltà d'uso di sistemi tecnologici;
orientarsi negli spazi ampi
spostarsi su pavimentazione scivolosa o sconnessa;
superare gli ostacoli, i dislivelli, pendenze, scalini, i passaggi stretti;

2.2 Il percorso partecipato

Il PEBA è un documento che scaturisce da un percorso partecipato con le associazioni di rappresentanza e con la cittadinanza e mira a favorire l'integrazione sociale, la sicurezza, la qualità della vita e l'indipendenza delle persone.

Trattando una materia complessa, il PEBA è uno strumento multidisciplinare e prevede il coinvolgimento di una molteplicità di soggetti con varie competenze necessarie di tipo tecnico, urbanistico, sociale, culturale. In quest'ottica è stato elaborato l'elenco dei soggetti invitati al processo partecipativo che sarà composto da due parti:

- una parte iniziale di confronto con gli stakeholders
- una parte di comunicazione e informazione alla cittadinanza

Per la fase di confronto delle finalità, dell'articolazione del PEBA e della scelta dei percorsi e degli spazi sono stati invitati a partecipare:

- assessorati e uffici comunali: ambito urbanistico, dei lavori pubblici e delle manutenzioni, assessorato all'urbanistica, assessorato alle politiche sociali
- enti e associazioni di riferimento di gruppi di persone con disabilità: CRIBA FVG e Consulta

- provinciale disabili
- associazioni in ambito socio-culturale : Protezione civile, Associazione di volontariato Gruppo Volontari del Traffico, Associazione Nazionale Alpini, ANMIC di Gorizia, Confraternita della Misericordia, Auser Associazione
- cittadini
- CRIBA FVG

2.3 I risultati del percorso partecipato

Il percorso partecipativo ha avuto avvio attraverso una serie di riunioni con l'assessorato all'urbanistica e al sociale e con i responsabili degli uffici comunali coinvolti (ufficio urbanistica e ufficio lavori pubblici). Questa operazione propedeutica ha reso possibile una prima condivisione dei luoghi e delle priorità con l'Amministrazione Comunale al fine di conoscere la situazione dello stato di fatto.

Il percorso partecipativo, quindi, è stato attivato attraverso l' intervento dei cittadini e ha avuto come obiettivo principale quello di rilevare indicazioni puntuali per individuare le problematiche esistenti da parte delle persone che abitualmente si muovono nei luoghi del territorio.

Il 26 gennaio 2022 si è svolta, in modalità telematica a causa dell'emergenza sanitaria, la riunione per la condivisione degli obiettivi del PEBA di Cormons.

In sintesi le osservazioni, indicazioni e le proposte emerse durante gli incontri.

Dove	Criticità
Le 2 principali piazze cittadine	Migliorare la fruibilità anche attraverso indicazioni chiare per tutti
Via Friuli Via Nazario Sauro Via Gorizia	Migliorare l'accessibilità e la sicurezza della percorrenza
Accessibilità delle scuole	Migliorare l'accessibilità del plesso scolastico e soprattutto degli ingressi e dei parcheggi
I parcheggi	Migliorare le aree a parcheggio per utenze deboli
I giardini pubblici	Mancano giochi inclusivi
I marciapiedi	Interventi per migliorare la percorrenza, spesso le pavimentazioni sono sconnesse anche per le radici di alberi
La stazione FFSS	Non c'è la possibilità di arrivare ai treni per le persone disabili e/o mamma con i passeggini perché non c'è ascensore solo scalinate
Ostacoli	Migliorare la percorrenza dei marciapiedi, spesso i cassonetti dell'immondizia si trovano lungo i percorsi pedonali
Attraversamenti pedonali	Prevedere interventi finalizzati a migliorare la segnaletica orizzontale e verticale degli attraversamenti

Teatro	Migliorare l'accesso al teatro
Monte Quarin	Manca una cartellonistica e una segnaletica chiara

2.4. Struttura del PEBA

La struttura del PEBA segue le indicazioni delle Linee guida della Regione FVG si articola in tre fasi principali

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

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

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

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

Nello specifico il PEBA si compone di:

1. analisi preliminare delle esigenze dei cittadini e dell'Amministrazione ;
2. analisi tecnica del contesto territoriale;
3. sinergie con altri piani o progetti;
4. individuazione dell'ambito di piano;
- 5 rilievo dello stato di fatto;
6. elaborazione dei dati raccolti;
7. individuazione delle soluzioni progettuali;
8. stima dei costi.

Un PEBA così configurato diventa uno strumento utile nelle mani dell'Amministrazione per la programmazione degli interventi in quanto fornisce un quadro ampio della situazione dell'accessibilità urbana.

3. Gli ambiti prioritari

Il rilievo urbano ha interessato alcune specifiche zone del territorio, in base alle segnalazioni emerse durante le riunioni del percorso partecipato e alle necessità individuate preliminarmente dall'Amministrazione Comunale

All'interno delle zone individuate, l'analisi si è concentrata su un rilievo di tipo urbano suddividendo le aree in:

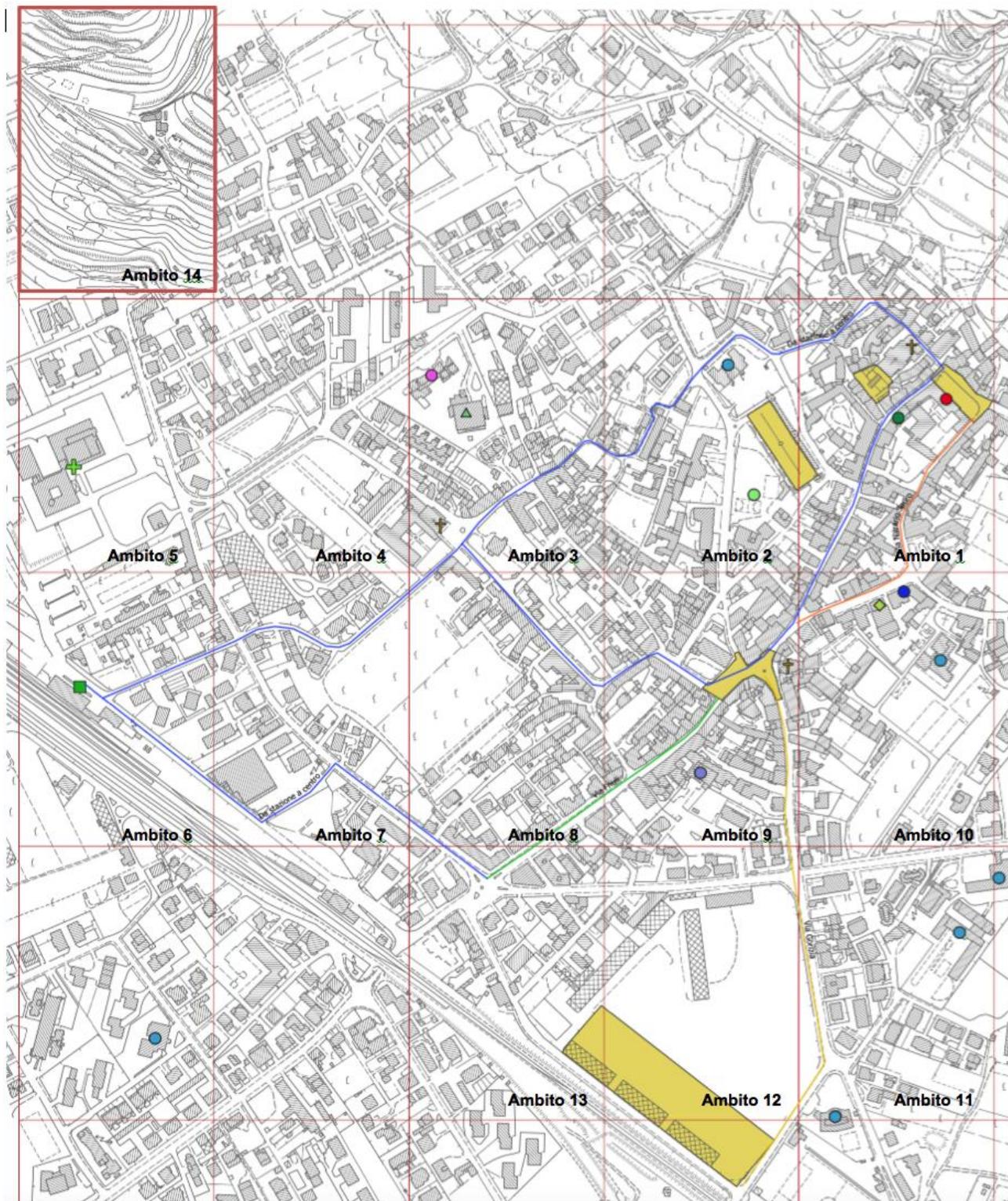
1. Spazi, le piazze/aree in corrispondenza degli edifici già individuati come strategici oppure le aree verdi (parchi e giardini pubblici)
2. Percorsi, gli itinerari più diretti di collegamento tra gli edifici strategici, gli spazi pubblici e i parcheggi riservati.

Per il sopralluogo di rilievo sono state, quindi, predisposte delle apposite schede, strutturate in modo da fornire una lettura immediata dello stato di fatto.

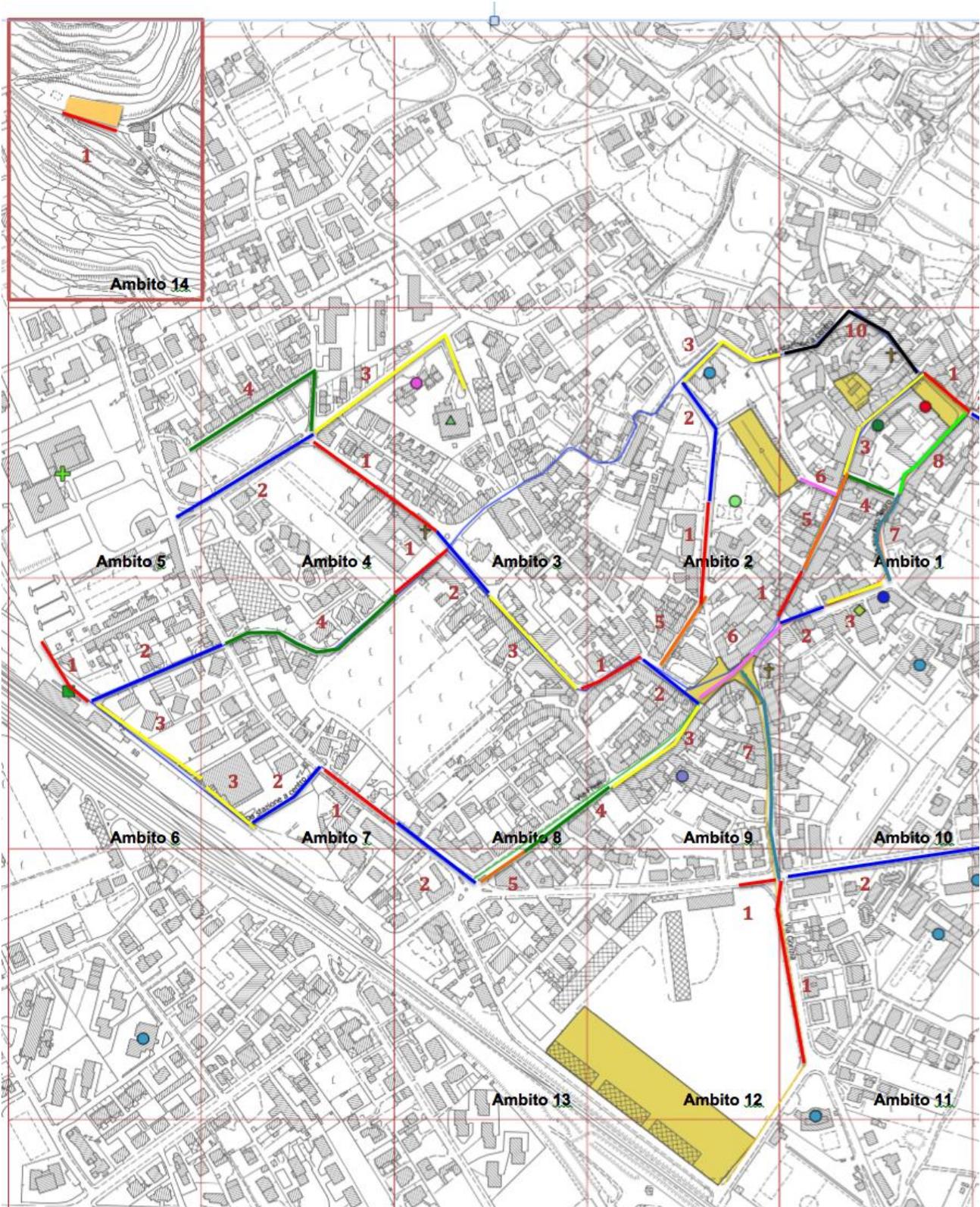
Si riporta una prima analisi degli ambiti dei percorsi e degli spazi pubblici oggetto di rilievo prioritario in base alle esigenze dell'Amministrazione e dei cittadini.

L'individuazione ambiti prioritari di indagine urbana interessa il capoluogo e, come individuato attraverso gli incontri con l'Amministrazione e i cittadini, interessa i percorsi che collegano i luoghi primari per la vita sociale della cittadinanza. La numerazione è progressiva e in senso anti-orario da 1 a 14.

Gli ambiti di analisi



I percorsi e i tratti oggetto di indagine

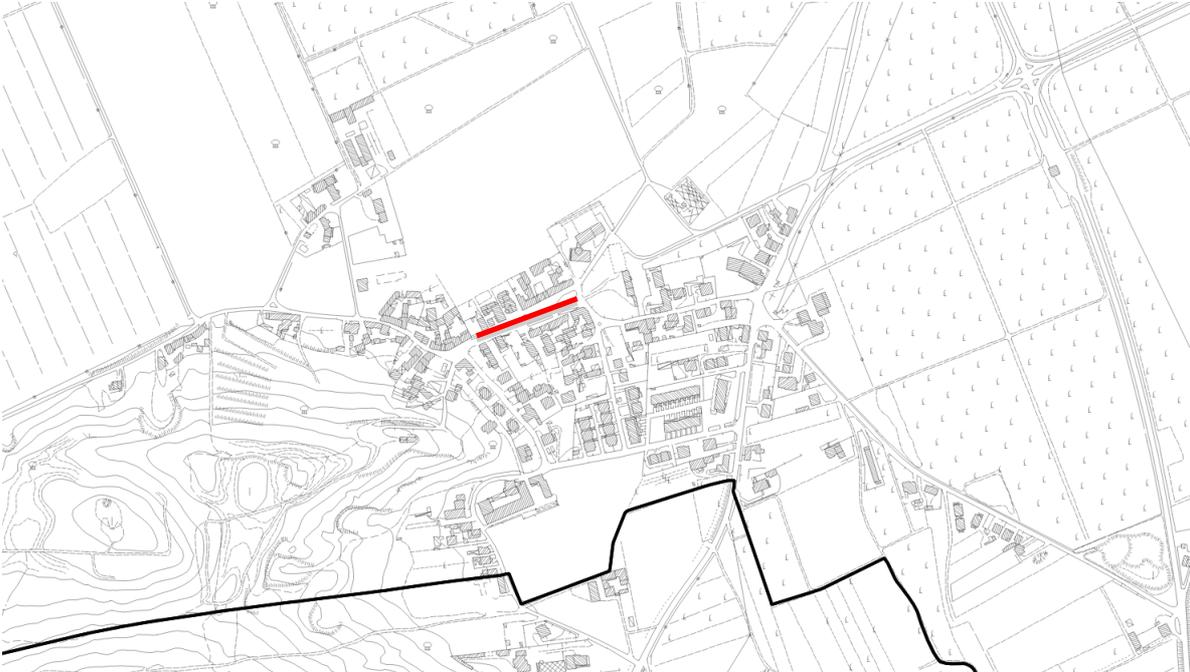


I percorsi e i tratti oggetto di indagine delle frazioni

Ambito Brazzano



Ambito Borgnano



3.1 Le schede di analisi

Il primo step della fase di analisi del P.E.B.A., quindi, ha visto la definizione puntuale, e la relativa mappatura, degli spazi urbani e dei relativi percorsi pubblici di primario interesse per la collettività. In concerto con gli Uffici e l'Amministrazione Comunale, sono stati individuati e analizzati gli assi principali della mobilità soprattutto i collegamenti con gli edifici pubblici (municipio, biblioteca) e gli spazi urbani di maggiore interesse (piazze-giardini).

In questa prima fase sono state analizzate complessivamente 14 ambiti e 50 situazioni urbane, distinte in schede.

Ambito	Luogo – Percorso (tratti)
1	Piazza XXIV maggio- Via Dante- Via Nazario Sauro- Via Matteotti – Riva Torre – Via dei Patriarchi
2	Via Cancelleria vecchia –Via Francesco di Manzano - parcheggio Piazzale A. Sfiligoi -
3	Via Armistizio- Piazzale Marconi – Via della Braida
4	Via Foro Boario- Via S Daniele -via Armistizio – via Piave
5	via Armistizio
6	Piazzale della stazione FFSS – Via Einaudi – via De Gasperi
7	Via della Braida – Parcheggio COOP- Viale Venezia Giulia
8	Viale Venezia Giulia – Viale Friuli –Piazzale Marconi –Via Zorutti -
9	Viale Friuli – via Brolo- Via Udine – Via Cumano – via Pozzetto – Piazza Massimiliano –Via Gorizia
10	Via Nazario Sauro
11	Viale Roma
12	Viale Gorizia
13	Viale Venezia Giulia – Viale Friuli
14	Parcheggio e aree di sosta del Monte Quarin
-	Borgnano
-	Brazzacco

3.2 Le criticità

Gli spazi ed i percorsi pubblici sono stati analizzati con un sopralluogo in loco e attraverso la compilazione di una specifica scheda; i risultati delle varie “indagini” permettono di stabilire le criticità ed i possibili interventi da attuare per eliminare le barriere architettoniche.

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

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

Sinteticamente principali dati di riferimento per il rilievo delle criticità:

Elemento	Riferimenti
Stato della pavimentazione	Buono Intermedio pessimo
Larghezza	>90cm <90cm
Altezza scalino	<1cm <2.5cm >2.5cm
Inclinazione rampe	<5% 5-8% >8%
Presenza di pavimentazione tattile e/o sonora	Si No

Si rimanda alle “Schede di analisi” specifiche per il dettaglio.

Nelle schede di analisi vengono anche riportate le fotografie dei punti critici rilevati lungo il percorso al fine di agevolare l'individuazione delle criticità e la corretta determinazione degli interventi necessari.

3.3 Il grado di accessibilità: metodologia e valutazione

L'ambiente urbano è decisivo nel benessere e nella qualità di vita dei suoi abitanti: esso ne favorisce le abilità, le competenze, la serenità l'autonomia ma anche l'inclusione e la partecipazione alla vita di comunità. Il concetto di inclusione rappresenta un approccio al progetto che supera la sola accessibilità e richiede interventi a più e diversi livelli: sociale, culturale, politico, economico, ambientale e progettuale fra loro integrati alle diverse scale d'intervento. L'accessibilità diventa così uno dei fattori di benessere, insieme a sicurezza, riconoscibilità, comunicatività, comfort e piacevolezza, riferito all'ambiente che, come stabilito anche dall'O.M.S., concorrono al raggiungimento del cosiddetto 'benessere inclusivo'. (P. Nobili, 2019

L'analisi sull'accessibilità viene, quindi, esplicitata attraverso una mappa di dettaglio che attribuisce una valutazione del livello di accessibilità: buona, limitata o nulla, in base al rispetto o meno dei parametri prima citati e delle relative combinazioni

Accessibilità nulla	impossibilità di fruizione, tratto di marciapiede fortemente dissestato attraversamento con scalino superiore a 2,5cm, un ostacolo che riduce la larghezza a meno di 90 cm	
Accessibilità limitata	fruizione scomoda, pericolosa, o con basso livello di autonomia per alcune persone, elevata pendenza trasversale, assenza di segnalazioni tattili sugli attraversamenti pedonali, dislivello minore di 2,5 cm ma superiore a 1cm,	
Accessibilità buona	fruizione agevole per la maggior parte delle persone, marciapiede con larghezza e inclinazioni adeguate, altezza dalla sede stradale non superiore a 15cm, assenza di ostacoli che riducono a meno di 90cm il passaggio, superficie in buono stato, presenza di adeguati accorgimenti per non vedenti e ipovedenti.	

L'accessibilità urbana ha come finalità principale l'incremento del comfort dello spazio urbano per tutti i cittadini, questo obiettivo si concretizza attraverso l'eliminazione e riduzione degli ostacoli, delle fonti di pericolo e delle situazioni di affaticamento o di disagio.

Tuttavia, per le caratteristiche morfologiche del centro storico di Cormons, l'attuazione di alcune delle previsioni progettuali terrà conto della impossibilità, per alcuni "oggetti urbani", di una soluzione al problema, per la importanza culturale-artistico-architettonica di alcuni edifici o luoghi.