



Comune di Vergiate

Via Felice Cavallotti, 46  
21029 Vergiate (VA)

**P.E.B.A.**  
**Piano di Eliminazione delle Barriere Architettoniche**  
*(ai sensi della l.r. n.6/1989, modificata dalla l.r. n. 14/2020;  
DGR n.XI/4139 del 21/12/2020 e DGR n.XI/5555 del 23/11/2021)*



**Relazione**

Aprile 2024



Comune di Vergiate  
Via Felice Cavallotti, 46  
21029 Vergiate (VA)

**Piano di Eliminazione delle Barriere Architettoniche (PEBA)**  
(ai sensi della l.r. n.6/1989, modificata dalla l.r. n.14/2020;  
DGR n.XI/4139 del 21/12/2020 e DGR n.XI/5555 del 23/11/2021)

COMMITTENTE:  
(soggetto proponente)



**COMUNE DI VERGIATE**

Via Felice Cavallotti, 46  
21029 Vergiate (VA)

**Sindaco**  
Daniele Parrino

**Assessore alle Attività economiche e  
produttive, Lavori pubblici, Decoro  
urbano**  
Marino Facchin

**Responsabile Area 4 – Assetto ed uso  
del territorio**  
Marco Balzarini

ELABORATO REDATTO DA:



**ECOSISTEMA TERRITORIO S.T.P. S.R.L.S.**

Dott. pt. Marco Meurat  
Dott. pt. Raffaele Pietro Pisani  
Dott. pt. Luca Terlizzi

Via Carlo Robbioni,2 - 21100 – Varese  
P.IVA – C.F. 03876350129

Dott. pt. Marco Meurat  
Presidente S.T.P.



---

Relazione / Data di emissione: aprile 2024

Committente: Comune di Vergiate |  
Elaborato redatto a cura di: Ecosistema Territorio S.T.P. S.R.L.S.



## INDICE

<b>1.</b>	<b>Premessa</b>	<b>pag. 003</b>
<b>2.</b>	<b>La strategia del PEBA</b>	<b>pag. 005</b>
2.1.	I macro-obiettivi	pag. 005
2.2.	Gli obiettivi generali del PEBA	pag. 006
2.3.	Gli obiettivi specifici del PEBA	pag. 007
<b>3.</b>	<b>I riferimenti normativi</b>	<b>pag. 009</b>
3.1.	La normativa nazionale	pag. 009
3.2.	La normativa regionale e l'importanza del tema dell'accessibilità	pag. 010
3.3.	La coerenza con gli strumenti urbanistici vigenti	pag. 012
3.4.	Gli altri riferimenti normativi in tema di accessibilità: il Nuovo Codice della Strada	pag. 016
3.5.	Le barriere senso-percettive	pag. 017
3.5.1.	<i>La disabilità visiva</i>	<i>pag. 017</i>
3.5.2.	<i>La disabilità uditiva</i>	<i>pag. 020</i>
<b>4.</b>	<b>La metodologia operativa</b>	<b>pag. 025</b>
4.1.	L'individuazione degli edifici e degli spazi pubblici e ad uso pubblico e dei percorsi oggetto di rilievo	pag. 025
4.2.	Le fasi di sopralluogo e di confronto con l'Amministrazione e le realtà comunali, e la costruzione delle schede di analisi	pag. 026
4.3.	La progettazione e programmazione degli interventi	pag. 033
<b>5.</b>	<b>L'analisi dello stato di fatto degli edifici e delle attrezzature pubbliche e di interesse pubblico</b>	<b>pag. 034</b>
5.1.	L'elenco degli edifici e degli spazi pubblici e ad uso pubblico e dei percorsi rilevati	pag. 034
5.2.	Il tema dell'accessibilità delle attrezzature pubbliche e di interesse pubblico: la costruzione degli ambiti di influenza	pag. 040
5.3.	L'analisi dei riscontri utili alla determinazione del grado di accessibilità delle attrezzature	pag. 047
<b>6.</b>	<b>I criteri di progettazione accessibile per disabilità motoria, percettiva e sensoriale</b>	<b>pag. 059</b>
6.1.	Gli spazi e i percorsi esterni	pag. 059
6.2.	Gli ambienti interni e gli spazi di distribuzione	pag. 062
6.3.	Gli ambienti interni e il tema dell'accessibilità associata ai collegamenti verticali	pag. 064
6.4.	Gli ambienti interni e il tema dell'accessibilità e fruibilità dei servizi igienici	pag. 065
6.5.	L'orientamento degli ambienti interni per i disabili sensoriali	pag. 066



<b>7.</b>	<b>La fase di attuazione del PEBA</b>	<b>pag. 068</b>
7.1.	La pianificazione degli interventi per il superamento delle barriere architettoniche	pag. 068
7.2.	La quantificazione dell'investimento economico e la sintesi dell'iter di attuazione del PEBA	pag. 070
<b>8.</b>	<b>Conclusioni</b>	<b>pag. 073</b>



## 1. | Premessa

### **Art.3 della Costituzione Italiana:**

*“Tutti i cittadini hanno pari dignità sociale e sono eguali davanti alla legge, senza distinzione di sesso, di razza, di lingua, di religione, di opinioni politiche, di condizioni personali e sociali.*

*È compito della Repubblica rimuovere gli ostacoli di ordine economico e sociale, che, limitando di fatto la libertà e l'eguaglianza dei cittadini, impediscono il pieno sviluppo della persona umana e l'effettiva partecipazione di tutti i lavoratori all'organizzazione politica, economica e sociale del Paese.”*

Il Comune di Vergiate intende approvare ed attuare il presente Piano di Eliminazione delle Barriere Architettoniche (PEBA) come strumento per la pianificazione e la programmazione coordinata degli interventi ritenuti fondamentali per la piena accessibilità e fruibilità degli spazi e degli edifici di interesse pubblico.

L'azione del Comune di Vergiate trova piena corrispondenza nelle disposizioni contenute nell'ordinamento nazionale dalla legge n.41/1986, che ha stabilito l'obbligo, per le amministrazioni competenti, di dotarsi di adeguati Piani di Eliminazione delle Barriere Architettoniche e nei principi introdotti dalla Convenzione ONU per i diritti delle persone con disabilità, norma recepita a livello nazionale con la legge n.18/2009.

L'art.32 della legge n.41/1986 e l'art.24, comma 9 della legge n.104/1992 definiscono il PEBA come uno strumento urbanistico che ha come finalità la conoscenza delle situazioni di impedimento, rischio ed ostacolo per la fruizione di edifici e spazi pubblici.

Nella legge n.41/1986 si indica che entro un anno dalla data di entrata in vigore della legge, le amministrazioni competenti dovranno approvare il loro Piano di Eliminazione delle Barriere Architettoniche.

Nonostante queste prescrizioni, ogni anno gli Enti pubblici finanziano opere di realizzazione e di sistemazione dell'arredo urbano, di manutenzione stradale e di ristrutturazione di edifici pubblici, che non sempre, però, si compiono prevedendo l'abbattimento delle barriere architettoniche.

Per la progettazione consapevole dei nuovi spazi, non è possibile ignorare questo strumento, che ha come finalità ultima quella di garantire l'accessibilità degli edifici e degli spazi pubblici a tutte le categorie di utenti, per garantire una migliore integrazione sociale ed un più alto livello di qualità della vita. Il presente strumento costituisce uno dei passi verso il compimento di una città inclusiva, che possa offrire pari opportunità a tutti gli abitanti, in linea con gli obiettivi di sviluppo sostenibile dichiarati dalle Nazioni Unite sull'Agenda 2030. L'accessibilità è un modo di investire nella società come parte integrante del programma di sviluppo sostenibile. L'intenzione, infatti, è creare un piano per la sostenibilità ambientale integrata alla sostenibilità sociale, come opportunità per generare spazi pubblici vitali, accoglienti, sicuri e fruibili dal maggior numero di persone possibile.

La Convenzione ONU per i diritti delle persone con disabilità assume il principio del **“design for all” / “universal design”**, in linea con i principi dettati dall'Unione Europea.

*“Per **progettazione universale** si intende la progettazione di prodotti, ambienti, programmi e servizi usabili da tutte le persone, nella misura più estesa possibile, senza il bisogno di adattamenti o di progettazioni specializzate. La progettazione universale non esclude dispositivi di sostegno per particolari gruppi di persone con disabilità ove siano necessari”.* (legge n.18/2009, art.2 Convenzione ONU sui diritti delle persone con disabilità).

La definizione di disabilità espressa dalla Convenzione ONU assume come principio di riferimento la condizione di salute delle persone nell'interazione con l'ambiente. Il fattore spaziale e ambientale è essenziale per ostacolare o facilitare lo svolgimento delle azioni quotidiane più importanti come muoversi, relazionarsi, comunicare, lavorare, divertirsi.



Comune di Vergiate  
Via Felice Cavallotti, 46  
21029 Vergiate (VA)

**Piano di Eliminazione delle Barriere Architettoniche (PEBA)**  
(ai sensi della l.r. n.6/1989, modificata dalla l.r. n.14/2020;  
DGR n.XI/4139 del 21/12/2020 e DGR n.XI/5555 del 23/11/2021)

Il Piano di Eliminazione delle Barriere Architettoniche deve garantire a tutti i cittadini la possibilità di spostarsi autonomamente e in sicurezza, all'interno dell'ambiente urbano, senza discriminazioni di tipo fisico, sensoriale e anagrafico.

Proprio per questo motivo il Comune di Vergiate vuole adottare il presente documento: per disciplinare il complesso tema dell'abbattimento delle barriere architettoniche e utilizzare il PEBA come strumento base per una progettazione futura capace di includere le necessità e i diritti di tutte le categorie di utenti coinvolti.

Il PEBA, essendo la sintesi delle analisi svolte su differenti elementi e caratteri del territorio, prodotto dalla multidisciplinarietà che coinvolge gli aspetti tecnici, sociali, programmatici e normativi, sarà infatti lo strumento operativo di riferimento per tutte le future attività pianificatorie e progettuali della città, documento fondamentale da cui partire per la progettazione di tutti gli interventi futuri.

Grazie alla redazione del PEBA, il Comune di Vergiate intende gettare le basi per l'avvio di un futuro e fondamentale momento di confronto fra soggetti e progetti legati al mondo dell'accessibilità, che è auspicabile possa proseguire anche oltre la conclusione del Piano, nell'ottica di garantire ovunque la maggiore fruibilità possibile a tutti.

La redazione del presente PEBA è il risultato dell'analisi condotta sul territorio di Vergiate tenendo conto delle molteplici e complesse relazioni che esistono tra strutture, infrastrutture e fruitori, individuando, mappando e analizzando le problematiche esistenti per fornire un quadro chiaro e completo della situazione attuale, al fine di progettare e programmare in maniera ottimale e coerente gli interventi futuri.





## 2. | La strategia del PEBA

Per la definizione del Piano di Eliminazione delle Barriere Architettoniche sono stati presi in considerazione tutti quei fattori che hanno permesso di effettuare la pianificazione degli interventi indispensabili alla piena accessibilità degli spazi e degli edifici pubblici.

Questo strumento permette di elaborare una strategia chiara e definita per il raggiungimento di obiettivi generali di autonomia e sicurezza, capaci di garantire a tutti gli utenti una fruizione ottimale degli spazi e degli edifici pubblici presenti sul territorio.

### 2.1. | I macro-obiettivi

L'obiettivo principale del PEBA è quello di mappare gli edifici e gli spazi pubblici ed adibiti ad uso pubblico di maggiore interesse per la comunità di Vergiate ed individuarne le criticità, in modo tale da poter fornire una risposta chiara e definita tramite la programmazione degli interventi necessari.

Questo strumento deve essere utilizzato come base per gli interventi futuri e fornisce le linee guida necessarie per una progettazione più inclusiva, attenta alle esigenze di tutte le categorie di utenti.





È necessario diffondere nella mentalità comune un approccio più inclusivo al tema dell'eliminazione delle barriere architettoniche fondato sul concetto di "utenza ampliata", inteso a concepire e a gestire la complessità del mondo reale.

Tale utenza non è intesa come un gruppo sociale definito o un insieme di cittadini con caratteristiche comuni, ma l'insieme eterogeneo di persone che popolano la realtà urbana, con relativi bisogni e necessità. È quindi necessario pensare ad un progetto che si sforzi di ampliare il più possibile il numero di utenti che possono trovare la giusta compatibilità con le soluzioni adottate nella progettazione, tenendo conto che la complessità umana non è riconducibile a schemi immutabili e che ogni soluzione può presentare delle difficoltà per uno specifico utente.

I destinatari del PEBA non sono solamente le persone affette da disabilità fisiche e le loro famiglie, ma anche i disabili sensoriali, gli anziani, i bambini, i genitori con passeggini e tutte le altre categorie che temporaneamente o permanentemente vedono limitata la propria mobilità. Chiunque nel corso della vita può trovarsi in una di queste condizioni ed è quindi di fondamentale importanza per ogni città la redazione di un Piano di Eliminazione delle Barriere Architettoniche in grado di garantire una piena accessibilità e fruibilità degli spazi agli utenti.

Riconoscere che esistono differenti categorie di disabilità è fondamentale per comprendere che ad ognuna di queste tipologie corrispondono determinati limiti, che hanno pari importanza per la definizione dei corretti interventi di risoluzione.



DISABILITA'	 DISABILITA' MOTORIE	 DISABILITA' SENSORIALI	 DISABILITA' SENSORIALI	 DISABILITA' COGNITIVE
	MOTORIE	SENSORIALI		COGNITIVE
PROBLEMATICHE ACCESSIBILITA'	Presenza di ostacoli fisici	Assenza di elementi riconoscibili		Mancanza di comunicazione
	Difficoltà riscontrate da persone sulla sedia a rotelle o con mobilità limitata a superare dislivelli quali rampe di scale o marciapiedi o a muoversi in spazi di dimensioni ridotte quali marciapiedi, pensiline di trasporto pubblico o servizi igienici non adeguati	Assenza di punti di riferimento visivi, tattili e acustici, che crea nei disabili sensoriali situazioni di disorientamento e difficoltà a percepire le caratteristiche spaziali dell'ambiente in cui si muovono. Difficoltà di questo tipo portano, a volte, alla rinuncia da parte degli utenti a recarsi nel luogo designato, limitando così la sua partecipazione attiva alla vita sociale.		Difficoltà riscontrate nella comprensione del linguaggio usato, derivanti da problemi legati a deficit di apprendimento e di attenzione, oppure da carenze dal punto di vista comunicativo o delle relazioni sociali.

È necessario essere consapevoli delle barriere che ogni giorno rendono difficoltosa la fruibilità degli edifici e degli spazi non solo ai disabili, ma a tutte le categorie di utenti più "deboli", ragionando durante la progettazione su un concetto di utenza ampliata.

Per ottenere dei buoni risultati è necessario superare approcci focalizzati esclusivamente sulle persone con disabilità, per individuare soluzioni che possano assicurare un buon livello di accesso e di fruizione degli spazi per ogni tipo di esigenza, in modo da assicurare al più ampio numero di persone possibile di svolgere autonomamente le attività di vita e di lavoro nel quotidiano.

## 2.2. | Gli obiettivi generali del PEBA

Una volta compreso il macro-obiettivo, è necessario procedere all'identificazione degli obiettivi generali, che garantiscono a tutti gli utenti una corretta fruizione dello spazio.

L'approvazione del Piano di Eliminazione delle Barriere Architettoniche da parte dell'Amministrazione assicura al cittadino la fruizione positiva degli spazi che lo circondano, ottenuta per mezzo dell'attuazione di obiettivi generali che non si limitano alla sola libertà di movimento, ma includono requisiti legati all'immagine, alla sicurezza e all'inclusione sociale.

La definizione di questi obiettivi è ciò che permette di tradurre il macro-obiettivo in principi pratici, è il passaggio fondamentale per rendere il PEBA uno strumento operativo, utile a definire soluzioni progettuali.

A seguire sono riportati gli obiettivi generali, che sono alla base della predisposizione di ogni PEBA:

- **L'autonomia** dell'utente, ovvero la possibilità di muoversi liberamente senza bisogno dell'ausilio di un accompagnatore in un ambiente privo di barriere architettoniche;





- **La fruibilità**, ossia la possibilità di utilizzare gli spazi aperti o costruiti da parte di tutte le categorie di utenti;
- **La normalità d'immagine**, intesa come il superamento del concetto che una soluzione si riferisca con esclusività a determinate categorie;
- **La semplicità**, ovvero l'immediatezza della comprensione e della fruizione dei percorsi accessibili;
- **L'affidabilità**, cioè la garanzia della durata nel tempo e del funzionamento sempre corretto dei dispositivi a garanzia dell'accessibilità;
- **La sicurezza** della soluzione messa a punto per risolvere una criticità, che non può essere essa stessa fonte di pericolo;
- **L'inclusione** sociale e spaziale delle categorie "deboli";
- **La coesione sociale**, in una logica di piena accessibilità alla vita di comunità da parte delle persone con disabilità, nel quadro strategico più ampio di allineamento agli obiettivi dell'Agenda 2030 per lo sviluppo sostenibile.

### 2.3. | Gli obiettivi specifici del PEBA

Dopo aver definito le priorità degli obiettivi generali, entriamo nel dettaglio con la descrizione degli obiettivi specifici, fondamentali per l'elaborazione di un PEBA capace di rendere l'intero territorio accessibile a tutti:

- La fruibilità dei percorsi pedonali e degli spazi pubblici  
Il PEBA analizza diversi problemi legati alla percorrenza dei tragitti principali, come i collegamenti tra gli edifici "centrali", le vie che portano alle scuole o le arterie verdi.
- L'accessibilità di edifici di interesse comunale, di scuole e di impianti sportivi  
Per un corretto studio degli edifici non ci si è limitati alla sola analisi degli spazi interni, ma è stato preso in considerazione anche il tragitto tra parcheggio e ingresso, in modo da avere un quadro completo sull'accessibilità dello stabile.
- L'accessibilità di spazi pubblici  
Per una completa accessibilità degli utenti con disabilità agli spazi della città sono stati rilevati tutti i parchi, le piazze e le aree attrezzate, al fine di garantire l'assenza totale di barriere architettoniche sull'intero territorio.
- La presenza di soste riservate ai disabili e le principali fermate di trasporto pubblico  
Per poter garantire agli utenti la completa autonomia negli spostamenti, è stato necessario mappare le soste riservate ai disabili e le fermate del Trasporto Pubblico Locale (TPL) e mettere in luce le carenze legate al trasporto sia pubblico che privato.

Gli obiettivi precedentemente enunciati sono quindi da intendersi come linee guida di riferimento per la stesura del PEBA per il Comune di Vergiate, che si pone come finalità ultima la fruibilità di edifici e spazi pubblici e ad uso pubblico presenti sul territorio da parte di tutte le categorie di utenti.

Dallo schema che segue si evince come gli obiettivi siano strettamente interdipendenti e come l'elaborazione del PEBA debba considerare tutti questi aspetti, dai macro fino a quelli specifici.



Comune di Vergiate  
Via Felice Cavallotti, 46  
21029 Vergiate (VA)

**Piano di Eliminazione delle Barriere Architettoniche (PEBA)**  
(ai sensi della l.r. n.6/1989, modificata dalla l.r. n.14/2020;  
DGR n.XI/4139 del 21/12/2020 e DGR n.XI/5555 del 23/11/2021)

	MACRO OBIETTIVO	Mappatura degli edifici e degli spazi pubblici di maggior interesse per la comunità ed individuazione delle criticità
	OBIETTIVI GENERALI	Accessibilità – Fruibilità – Normalità di immagine – Semplicità – Affidabilità – Sicurezza – Inclusione
	OBIETTIVI SPECIFICI	Fruibilità dei percorsi pedonali e dei servizi Accessibilità degli edifici di interesse Accessibilità degli spazi pubblici Presenza di fermate TPL adeguate



### 3. | I riferimenti normativi

Il quadro strategico più ampio di riferimento sono gli obiettivi dichiarati dell'Agenda globale 2030 delle Nazioni Unite, che individuano il tema dell'accessibilità come parte integrante delle strategie di sviluppo sostenibile.

Lo standard europeo di riferimento è la **UNI CEI EN 17210:2021** "Accessibilità e usabilità dell'ambiente costruito – requisiti funzionali", pubblicata a febbraio 2021. Si tratta della prima norma europea e del principale standard orizzontale sull'accessibilità dell'ambiente costruito. Descrive i requisiti minimi funzionali di base e le raccomandazioni per un ambiente costruito accessibile e usabile secondo l'approccio "design for all" / "universal design" a favore di un utilizzo equo e sicuro per il maggior numero di utenti, incluse le persone con disabilità. Tale normativa rappresenta lo stato dell'arte europeo dei requisiti prestazionali minimi richiesti riguardo al tema dell'accessibilità e usabilità, sui diversi elementi e tipologie del costruito.

Di seguito si riportano i riferimenti alle normative nazionali e regionali in merito al tema dell'accessibilità degli edifici e degli spazi pubblici, unitamente alle indicazioni contenute negli strumenti urbanistici adottati dal Comune di Vergiate.

#### 3.1. | La normativa nazionale

Il primo testo normativo in materia è costituito dalla **Legge n.118 del 30/03/1971** recante "Norme in favore di mutilati ed invalidi civili", la quale pone attenzione alla fruibilità, da parte di utenti con handicap, di edifici pubblici o aperti al pubblico, di nuova edificazione, imponendo la rispondenza di questi ai criteri per il superamento delle barriere architettoniche. La legge trova attuazione con il **DPR n.384 del 27/04/1978**, il quale determina le prime prescrizioni tecniche per le soluzioni progettuali. Tale regolamento non è più in vigore, essendo stato soppresso nel 1996 dal DPR n.503.

La **Legge Finanziaria n.41 del 28/02/1986** impone l'obbligo da parte delle Amministrazioni competenti di adottare i PEBA, Piani di Eliminazione delle Barriere Architettoniche.

Alla fine degli anni '80 è emanata la **Legge n.13 del 09/01/1989** allo scopo di normare il superamento e l'eliminazione delle barriere architettoniche negli edifici privati, prevedendo contributi per i privati cittadini e definendo disposizioni tecniche per gli interventi attraverso il testo attuativo emanato nello stesso anno: il **DM n.236 del 14/06/1989**, che attua la legge n.13/1989, introducendo le definizioni di **accessibilità** (la possibilità, anche da parte di persone con ridotta o impedita capacità motoria o sensoriale di fruire liberamente di qualsiasi ambiente dell'edificio), **visitabilità** (la possibilità, anche da parte di persone con ridotta o impedita capacità motoria o sensoriale, di accedere agli spazi di relazione e ad almeno un servizio igienico di ogni unità immobiliare), **adattabilità** (la possibilità di modificare nel tempo lo spazio costruito a costi limitati, allo scopo di renderlo accessibile). Il Decreto definisce inoltre le prescrizioni tecniche necessarie a garantire accessibilità, visitabilità, adattabilità di edifici privati e di edilizia residenziale pubblica sovvenzionata.

Alla legiferazione in materia di edifici privati fa presto seguito, nei primi anni '90, un aggiornamento dei testi relativi agli edifici pubblici. Viene così emanata la **Legge n.104 del 05/02/1992** recante "Legge-quadro per l'assistenza, l'integrazione sociale e i diritti delle persone handicappate" che contiene una serie di richiami all'obbligo di eliminazione delle barriere architettoniche. La legge ribadisce norme sugli edifici pubblici e privati aperti al pubblico ed estende il campo di attenzione anche agli spazi e servizi pubblici (aree edificabili, marciapiedi, spazi pedonali, ecc.), estendendo di fatto l'obbligo del PEBA agli spazi urbani. Analogamente alla legge n.13/1989 riguardante gli edifici privati, la legge n.104/1992 trova attuazione in un decreto successivo: il **DPR n.503 del 24/07/1996** "Regolamento recante norme per l'eliminazione delle barriere architettoniche negli edifici, spazi e servizi pubblici", che attua la Legge n.104/1992 e abroga il vecchio DPR n.384/1978. Il PDPR è dunque simile al DM n.236/1989 nel definire disposizioni tecniche atte a garantire accessibilità e visitabilità, ma si occupa di edifici e spazi pubblici, in particolare definendo i requisiti per: costruzione nuovi edifici pubblici,



accessibilità degli spazi (parcheggi, rampe e scale, arredo urbano, marciapiedi, attraversamenti, semafori, ecc.), fruizione dei servizi di pubblica utilità (trasporti, stazioni, ecc.).

È da sottolineare, inoltre, come l'attuale normativa tecnica (DPR n.503/1996 e DMI n.236/1989) ha finalmente considerato in maniera positiva il problema dell'uso dello spazio, superando il concetto restrittivo di barriere architettoniche e ponendo invece l'accento sul requisito dell'accessibilità per tutti.

Le due leggi fondamentali dell'89 e del '92 vengono confluite nel 2001 nel **DPR n.380 del 06/06/2001** recante "Testo unico delle disposizioni legislative e regolamentari in materia edilizia".

Dopo il 2001 i principali testi normativi prodotti a livello nazionale sono stati, nel 2008, il Decreto del Ministero dei Beni e delle Attività Culturali, **DM del 28/03/2008**, contenente "Linee guida per il superamento delle barriere architettoniche nei luoghi di interesse culturale", e riguardante nello specifico il PEBA, e il **DPR n.132 del 04/10/2013**, col quale si adotta il Programma di azione biennale per la promozione dei diritti e integrazione delle persone con disabilità e si sollecitano le istituzioni ad adottare gli strumenti individuati, tra cui il PEBA (già obbligatorio dal 1986).

Riassumendo, il quadro normativo nazionale di riferimento in tema di barriere architettoniche è, ad oggi, costituito dalla combinazione dei seguenti testi fondamentali:

- **Legge n.13/1989**, attuata dal **DM n.236/1989** (per gli edifici privati);
- **Legge n.104/1992**, attuata dal **DPR n.503/1996** (per gli edifici pubblici, edifici privati aperti al pubblico, spazi e servizi pubblici);
- **DPR n.380/2001** "Testo unico in materia di edilizia" (dove confluiscono le due leggi precedenti).

Per quanto riguarda specificamente il PEBA:

- **Legge Finanziaria n.41/1986** (obbligo per le Amministrazioni di dotarsi di un PEBA);
- **Legge n.104/1992** (PEBA esteso a spazi pubblici);
- **DPR n.132/2013** (sollecito per le Amministrazioni ad osservare quanto prescritto dalla legge n.41/1986).

Inoltre, si segnalano come ulteriore riferimento nazionale per l'accessibilità:

- Le linee guida per l'accessibilità del MIBAC (Ministero per i Beni e le Attività Culturali) per i siti museali (DM 28/03/2008);
- "Linee guida su politiche integrate per città accessibili a tutti" elaborate dall'Istituto Nazionale di Urbanistica nel 2019.

### 3.2. | La normativa regionale e l'importanza del tema dell'accessibilità

Allo scopo di promuovere l'abbattimento delle barriere architettoniche, la maggior parte delle Regioni ha stanziato risorse nel quadro di specifiche leggi regionali, nel cui campo di applicazione rientrano:

- edifici di uso residenziale abitativo realizzati da soggetti pubblici e privati;
- spazi urbani;
- infrastrutture di trasporto pubblico;
- edifici e locali destinati ad attività produttive e commerciali di qualunque tipo.

Tali leggi contengono spesso anche disposizioni tecniche che tuttavia rinviano ai testi di livello nazionale.

Si precisa che in qualsiasi caso si verifichi una discordanza tra disposizioni vigenti di diverso livello, deve essere applicata la norma più restrittiva.

A livello regionale possono essere inoltre definite le linee guida per la redazione del PEBA. Non tutte le Regioni si stanno dimostrando parimenti attive in tema di barriere architettoniche. Si segnala la Regione Veneto, la più avanzata nell'utilizzo del Piano, e la prima ad aver definito e diffuso le linee guida ("Linee Guida per la redazione del piano di eliminazione barriere architettoniche", 2003), poi sostituito nel 2009 da "Disposizioni per la redazione e la revisione dei piani di eliminazione delle barriere architettoniche" (DGR n.841 del 31/03/2009).



Il presente documento è stato redatto sulla base delle “Linee guida per la redazione dei piani per l’accessibilità, usabilità, inclusione e benessere ambientale (PEBA)” di Regione Lombardia, approvate in data 23/11/2021 con deliberazione n.XI/5555, sulla base della DGR n.XI/4139 del 21/12/2020 “Predisposizione dei piani di eliminazione delle barriere architettoniche” e in conformità alla **Legge Regionale n.6 del 20/02/1989** recante “Norme sull’eliminazione delle barriere architettoniche e prescrizioni tecniche di attuazione”, come modificata dalla legge regionale n.14/2020. La legge detta norme e dispone interventi diretti ad assicurare l’eliminazione delle barriere architettoniche in:

- edifici pubblici o di uso pubblico
- edifici privati
- edifici a destinazione produttiva industriale, agricola, artigianale, nonché adibiti ad attività commerciale o terziaria
- aree e percorsi pedonali urbani
- parcheggi
- mezzi, strutture ed impianti del trasporto pubblico
- strutture e impianti di servizio di uso pubblico
- segnali ottici, acustici e tattili da utilizzare negli ambienti sopra elencati

La **Legge Regionale n.14 del 09/06/2020** modifica la sopra citata Legge Regionale n.6/1989, ponendo come elemento fondante l’istituzione del Registro Regionale Telematico dei Piani di Eliminazione delle Barriere Architettoniche (PEBA)<sup>1</sup>, atto a monitorare e promuovere l’adozione di questo strumento di pianificazione da parte dei comuni, delle province e della Città Metropolitana di Milano. Nel registro dei PEBA, per ciascun comune sono indicati:

- l’atto amministrativo di adozione del Piano
- il cronoprogramma degli interventi
- la data di aggiornamento
- l’ammontare delle risorse stanziare

Per la redazione del PEBA i comuni possono convocare una conferenza dei servizi composta da enti locali, ATS, ordini professionali interessati, con competenza a livello territoriale di ente sovracomunale (Provincia o Comunità Montana). La conferenza dei servizi può essere indetta anche da un ente capofila con valenza per più comuni. L’assessore trasmette, con cadenza annuale, alla commissione consiliare competente in materia e pubblica sul sito istituzionale una relazione con l’elenco delle amministrazioni adempienti. La Regione assicura la verifica e il controllo da parte dei cittadini in merito all’adozione e all’aggiornamento dei PEBA e a tal fine pubblica sul proprio sito istituzionale il Registro.

Questa legge regionale ha un impatto importante, perché consente ai Comuni che hanno adottato i PEBA per il loro territorio, di poter accedere in via preferenziale alla partecipazione ai bandi regionali in tema di accessibilità e di abbattimento delle barriere architettoniche.

Infine, proprio riguardo l’importanza data al concetto di ‘accessibilità’, sono state approvate due delibere regionali in attuazione alla legge regionale n.6/1989, così come modificata dalla legge regionale n.14/2020.

La prima è la **DGR n.XI/4139 del 21/12/2020**, che approva lo schema di intesa tra Regione Lombardia, le Province lombarde, rappresentate da UPL e Città Metropolitana, per regolamentare l’attuazione di una misura di sostegno ai Comuni con popolazione residente fino a 5.000 unità (al 31/12/2019) per la predisposizione dei PEBA, in accordo con quanto definito dalle leggi regionali in materia sopra citate. Il sostegno ai Comuni fino a 5.000 abitanti si inquadra tra gli interventi programmati da Regione Lombardia per concorrere agli obiettivi di coesione sociale, in una logica di piena accessibilità alla vita di comunità da parte delle persone con disabilità e delle loro famiglie, nel quadro strategico più ampio di allineamento agli obiettivi collocati nell’Agenda 2030 a scala europea per lo sviluppo sostenibile.

La seconda è la **DGR n.XI/5555 del 23/11/2021**, che approva le linee guida per la redazione dei ‘Piani per l’accessibilità, usabilità, inclusione e benessere ambientale (PEBA)’. Questi piani, come intesi dalla delibera,

---

<sup>1</sup> Cfr. art. 8bis della l.r. n.6/1989 così come modificata dalla l.r. n.14/2020.



devono essere rivolti verso il concetto più ampio di 'accessibilità', integrando gli strumenti urbanistici generali e la pianificazione attuativa, ambiti nei quali i temi dell'accessibilità acquisiscono un significato sempre più esteso nell'impegno comune per una città accessibile a tutti. Le linee guida regionali intendono contribuire a dare attuazione alla definizione di 'disabilità' così come definita dalla Convenzione ONU<sup>2</sup> che richiama, come valore fondamentale, la condizione di salute della persona nell'interazione con l'ambiente. La presenza di barriere o di facilitatori può infatti pesantemente impedire o favorire la partecipazione alla vita sociale dei cittadini.

Le linee guida approvate dalla DGR rappresentano un supporto metodologico per accompagnare i Comuni nella predisposizione e adozione dei Piani per l'Accessibilità, e che possono integrare gli strumenti urbanistici generali assumendo ai temi dell'accessibilità un ruolo strategico. Questi Piani così concepiti si declinano secondo questi concetti:

- un Piano per un ambiente accessibile, usabile e inclusivo, che può essere utile per il maggior numero di persone possibile, secondo l'approccio europeo di 'Design for All' e le connesse norme europee sul tema, che riguardano accessibilità e usabilità dell'ambiente costruito e della comunicazione;
- un Piano condiviso e partecipato, assieme alla comunità e alla cittadinanza, con il coinvolgimento attivo della rappresentazione dei portatori di interesse (stakeholders) nelle principali fasi del processo formativo, ossia durante:
  - o l'individuazione delle esigenze e dei bisogni;
  - o l'individuazione delle criticità;
  - o la redazione del Piano;
  - o la verifica;
  - o il monitoraggio.
- un Piano interdisciplinare e integrato, in quanto il tema dell'accessibilità non può essere trattato solo alla scala edilizia, ma che sia inquadrato in un processo pianificato, quale componente di una strategia coerente e a scala più ampia, integrandosi all'interno della pianificazione generale, come un requisito prestazionale dei piani urbanistici, al pari di altri requisiti già assimilati nelle prassi ordinarie (tecnici, funzionali, dimensionali); così, negli strumenti di progettazione complessa e nelle operazioni di rigenerazione urbana, all'accessibilità va riconosciuto un ruolo cardine, anche attraverso specifiche valutazioni dell'efficacia delle trasformazioni in riferimento al miglioramento delle condizioni di mobilità, inclusione sociale, fruibilità estesa e inclusiva;
- un Piano digitalizzato, dinamico e aggiornabile, monitorato, in grado di condividere informazioni sul grado di accessibilità e fruibilità della città attraverso una forma di consultazione costante che possa ottimizzare l'efficacia delle soluzioni adottate.

### 3.3. | La coerenza con gli strumenti urbanistici vigenti

Lo studio delle normative nazionali e regionali deve essere integrato con la conoscenza degli strumenti urbanistici locali per elaborare delle soluzioni che non solo tengano in considerazione quanto prescritto dalle leggi generali in materia di accessibilità, ma vengano anche calate sul caso della città analizzata.

Affinché il PEBA abbia efficacia operativa è infatti necessario che sia conforme a quanto prescritto dalla normativa a tutti i livelli, dalla direttiva nazionale fino al caso locale, in modo da formulare un quadro di prescrizioni coerente, che non crei contraddizioni nel processo di progettazione.

Negli strumenti di progettazione complessa e nelle operazioni di rigenerazione urbana, all'accessibilità va riconosciuto un ruolo cardine, anche attraverso specifiche valutazioni dell'efficacia delle trasformazioni in riferimento al miglioramento delle condizioni di mobilità, inclusione sociale, fruibilità estesa e inclusiva.

L'accessibilità deve entrare a far parte sempre più dell'agenda programmatica del governo della città. Il PEBA non deve essere l'unico Piano ad occuparsi di accessibilità, ma al contrario deve essere messo a sistema ed in

---

<sup>2</sup> Approvata dall'Assemblea Generale delle Nazioni Unite in data 13/12/2006, sottoscritta dall'Italia in data 30/03/2007 e ratificata dal Parlamento italiano con legge n.18 del 03/03/2009.





sinergia con altri strumenti e Piani della città. Le progettualità e pluralità di interventi tesi a rendere la nostra città accessibile a tutti potranno essere più facilmente coordinabili e incisive se poste in un sistema, una rete di azioni, piani e strategie in sinergia tra loro. In questo modo ne deriva che il ruolo di regia dell'Amministrazione Comunale sarà facilitato, così come anche singole iniziative avranno maggiori capacità di assurgere a pratiche ordinarie e replicabili.

Il Piano di Eliminazione delle Barriere Architettoniche (PEBA) è stato sviluppato nel rispetto del principio di conformità con gli altri strumenti vigenti di pianificazione territoriale e di programmazione dell'attività dell'ente. Il PEBA deve essere considerato come un Piano integrato dunque agli strumenti pianificatori della città (PGT, ecc.).

Lo strumento urbanistico vigente del Comune di Vergiate è il Piano di Governo del Territorio (PGT) approvato con delibera di Consiglio Comunale n.22 del 20/06/2014 e pubblicato sul BURL – Serie Avvisi e Concorsi n.17 del 22/04/2015<sup>3</sup>. L'atto che tratta il tema della città pubblica e del sistema dei servizi pubblici e di interesse pubblico e generale è il Piano dei Servizi (disciplinato dall'art.9 della l.r. n.12/2005 e smi). Il Piano dei Servizi è redatto al fine di assicurare una dotazione globale di aree per attrezzature pubbliche e di interesse pubblico o generale, le eventuali aree per l'edilizia residenziale pubblica e le dotazioni a verde, i corridoi ecologici e il sistema del verde di connessione tra territorio rurale e quello edificato ed una loro razionale distribuzione sul territorio comunale, a supporto delle funzioni insediate e previste. Le previsioni contenute nel Piano dei Servizi, concernenti le aree necessarie per la realizzazione dei servizi pubblici e di interesse pubblico o generale, hanno carattere prescrittivo e vincolante.

Il Piano dei Servizi pone, tra gli obiettivi principali, quello della *“verifica della qualità dei servizi pubblici erogati, comprendendo anche quelli non esprimibili rigidamente in termini di spazi o di attrezzature, in relazione alla loro idoneità alla destinazione prevista sia riguardo alle strutture, sia riguardo alle modalità, sia riguardo alla corrispondente accessibilità e fruibilità da parte della specifica fascia cittadina alla quale sono rivolti.”*

Tra i concetti fondamentali che il PGT vigente del comune di Vergiate si propone per lo sviluppo della città in termini di miglioramento della città pubblica nel contesto di *“una società caratterizzata dal movimento”*, si precisa che *“il concetto di servizio si modifica e non si identifica esclusivamente nella “staticità” delle attrezzature presenti all'interno dei confini amministrativi, rispondenti ad un mero indice quantitativo, ma va oltre, considerando e potenziando la fruibilità, la sostenibilità e soprattutto la connessione di tutte quelle attrezzature fisse presenti sul territorio allargato estendendo l'osservazione all'intero ambito territoriale in cui si colloca il comune amministrativo osservato.”*

Di seguito vengono estratti gli elaborati cartografici più significativi che fanno parte del Piano dei Servizi e che rappresentano il sistema della città pubblica costruito per la realizzazione del PGT.

---

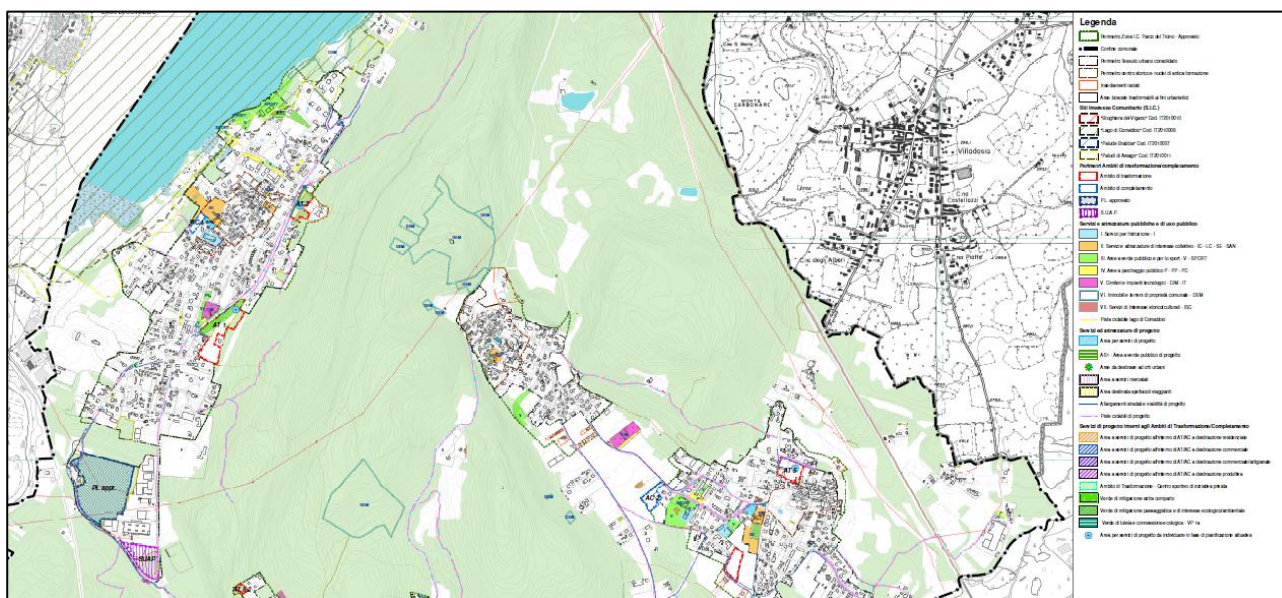
<sup>3</sup> A cui sono seguite una serie di varianti puntuali relative all'approvazione di piani attuativi, susseguitesesi tra il 2021 e il 2023.



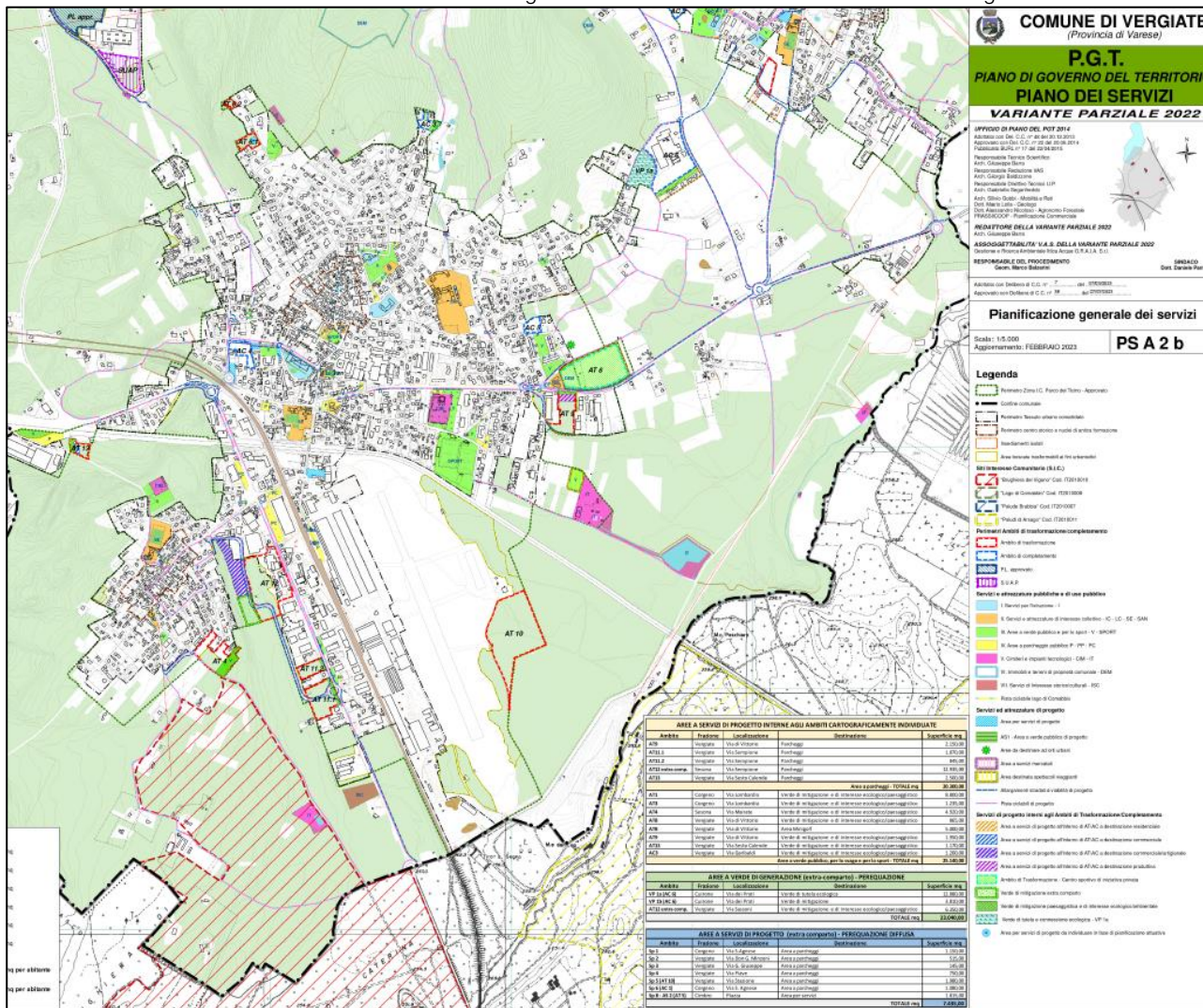
Comune di Vergiate  
Via Felice Cavallotti, 46  
21029 Vergiate (VA)

## Piano di Eliminazione delle Barriere Architettoniche (PEBA)

(ai sensi della l.r. n.6/1989, modificata dalla l.r. n.14/2020;  
DGR n.XI/4139 del 21/12/2020 e DGR n.XI/5555 del 23/11/2021)



Estratto tav. PS A2a 'Pianificazione generale dei servizi' – Piano dei Servizi PGT Vergiate



Estratto tav. PS A2b 'Pianificazione generale dei servizi' – Piano dei Servizi PGT Vergiate

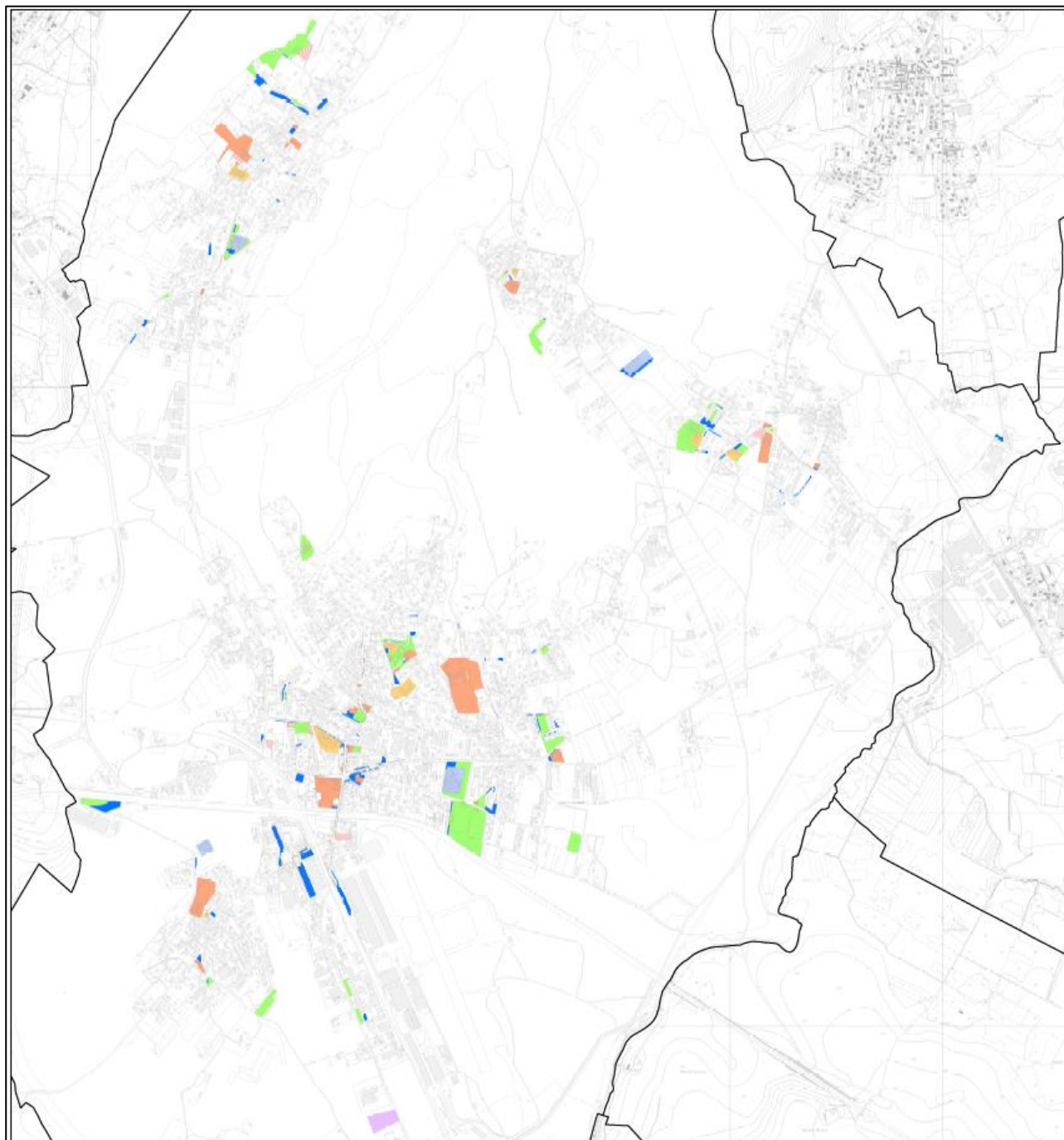




Comune di Vergiate  
Via Felice Cavallotti, 46  
21029 Vergiate (VA)

**Piano di Eliminazione delle Barriere Architettoniche (PEBA)**  
(ai sensi della l.r. n.6/1989, modificata dalla l.r. n.14/2020;  
DGR n.XI/4139 del 21/12/2020 e DGR n.XI/5555 del 23/11/2021)

La ricognizione della pianificazione urbanistica comunale vigente è stato il punto di partenza per l'analisi del sistema dei servizi che si struttura all'interno del Comune di Vergiate, ai fini della costruzione delle politiche e delle pratiche progettuali che definiscono il disegno del presente PEBA.

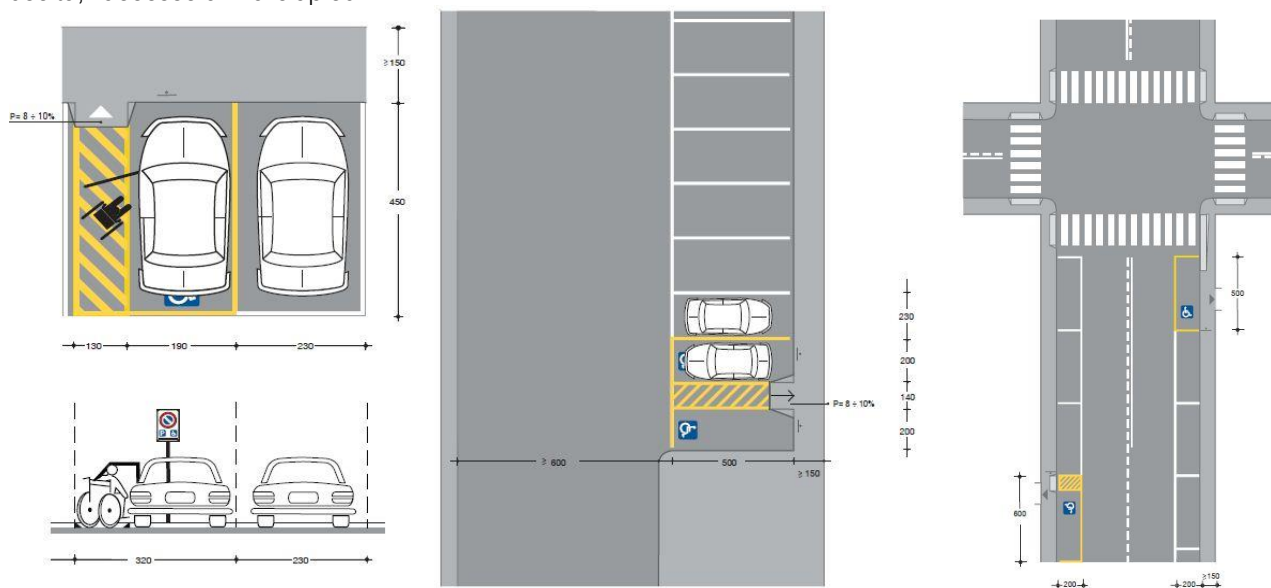




Estratto tav.1 'Sistema della città pubblica da Piano dei Servizi vigente' – PEBA Vergiate

### 3.4. | Gli altri riferimenti normativi in tema di accessibilità: il Nuovo Codice della Strada

Il Nuovo Codice della Strada (**DL n.285 del 30/04/1992**) include il tema dell'accessibilità e dell'uso degli spazi pubblici negli artt.20 e 40, e negli articoli dei regolamenti attuativi. In particolare è prescritta l'accessibilità per utenti non deambulanti ad ogni attraversamento, nonché l'installazione, a tutela degli utenti non vedenti, di segnali a pavimento o altri segnali di pericolo in prossimità degli attraversamenti stessi. L'art.149 del regolamento attuativo n.495/1992 definisce inoltre le caratteristiche degli stalli di sosta riservati agli utenti invalidi: delimitazione con strisce gialle, contrassegno sulla pavimentazione mediante apposito simbolo, segnaletica verticale, spazio libero necessario per consentire l'apertura dello sportello, le manovre di entrata e uscita, l'accesso ai marciapiedi.



Delimitazione degli stalli di sosta riservati agli invalidi (art.2, c.1, p.to V) DPR n.151/2012) che sostituisce la fig. II. 445/a, art.149 del DPR n.495/1992)

Delimitazione degli stalli di sosta riservati agli invalidi (art.2, c.1, p.to V) DPR n.151/2012) che sostituisce la fig. II. 445/b, art.149 del DPR n.495/1992)

Delimitazione degli stalli di sosta riservati agli invalidi (art.2, c.1, p.to V) DPR n.151/2012) che sostituisce la fig. II. 445/c, art.149 del DPR n.495/1992)



## 3.5. | Le barriere senso-percettive

Si ritiene opportuno dedicare speciale attenzione alle barriere senso-percettive, ovvero quelle situazioni che rendono difficile la mobilità autonoma dei minorati sensoriali, di solito più per la mancanza di idonei segnali e ausili informativi che per la presenza di veri e propri ostacoli. A causa dell'invisibilità di tali barriere e della minore (o apparentemente tale) presenza di disabili sensoriali rispetto a quelli motori, il riconoscimento e quindi l'eliminazione delle barriere senso-percettive è ancora una questione sulla quale vertono ignoranza e disattenzione, da parte non solo di tecnici e professionisti ma in generale della comunità.

### 3.5.1. | La disabilità visiva

Mentre le barriere fisiche, come gradini o porte strette, sono ben visibili e facilmente riscontrabili, quelle percettive spesso possono non essere immediatamente evidenti dato che non consistono nella presenza di un problema (ostacoli) ma nella mancanza di qualcosa utile alle sole persone con difficoltà visive.

Si può affermare che quando la conformazione di un luogo o le sue caratteristiche sono in grado esse stesse di inviare informazioni utili all'orientamento di una persona che non vede o che vede male, esso è da considerarsi funzionalmente accessibile e quindi autonomamente fruibile. In questi casi la persona disabile della vista è in grado di crearsi una rappresentazione mentale di quel certo luogo, ed essa sarà utilizzata, implicitamente o consapevolmente, per muoversi in autonomia.

Allo scopo di garantire questa prerogativa la vigente normativa in materia sancisce che in tutti gli edifici/spazi pubblici di nuova realizzazione o in occasione del rifacimento di opere preesistenti (siano essi di natura pubblica o privata aperta al pubblico), debbano essere eliminate, oltre alle barriere fisiche, anche quelle percettive/sensoriali che impediscono l'autonomia delle persone cieche e ipovedenti.

La progettazione dell'andamento delle piste tattili e del posizionamento dei segnali tattilo-plantari rappresenta concretamente la via più efficace per garantire questo diritto ma, considerata la complessità del problema, è richiesta la conoscenza di alcune nozioni basilari sulle modalità di orientamento utilizzate dai disabili visivi e sui canali sensoriali vicarianti da loro sfruttati. Un classico esempio può essere rappresentato da un marciapiede che sia fiancheggiato dal muro continuo di un edificio, che non presenti rientranze o sporgenze notevoli e che non sia interrotto da ostacoli fissi o pericoli. In una tale situazione un cieco cammina basandosi anche sugli indizi acustici come quelli rappresentati dall'eco del muro e dal rumore del traffico parallelo, se presente, o su altri indizi. Il bastone bianco viene usato durante la marcia con movimento pendolare per sondare la presenza di eventuali ostacoli, per percepire il suolo antistante, oltre che come "segnale sociale". Anche un muretto basso, il cordolo di un'aiuola o una piccola siepe possono costituire una guida naturale, ma in questo caso la loro presenza può essere avvertita soltanto per mezzo del bastone, in quanto acusticamente sono difficilmente rilevabili.

#### ***Il sistema LOGES***

È dunque opportuno ricordare come il **DPR n.503 del 24/07/1996** stabilisca all'art. 1, comma 2, l'obbligatorietà di installare sul piano di calpestio i segnali tattili contenenti i codici necessari ai non vedenti per *"l'orientamento e la riconoscibilità dei luoghi e delle fonti di pericolo"*, identificati con Parere emanato il 18/07/2012 dalla Commissione di Studio per le Barriere Architettoniche presso il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti.

Gli interventi concernono l'installazione degli appositi **codici tattili del sistema LOGES-VET-EVOLUTION (LVE)**, l'unico sistema omologato dalle associazioni di categoria come rispondente alla prescrizione del DPR n.503/1996. Si tratta di piastrelle di PVC o di agglomerato cementizio o di gres, la cui superficie presenta segni in rilievo percepibili dalla pianta del piede, e codificati in modo da comunicare per via tattile le sei informazioni precedentemente elencate (ad esempio, strisce in rilievo continue e parallele alla direzione di marcia indicano un percorso rettilineo, sfere in rilievo disposte in file trasversali al senso di marcia indicano un arresto o un ostacolo, ecc., come da figura sottostante) e corredate inoltre dai "TAG-RFID" che comunicano al disabile visivo, mediante messaggi vocali nel suo smartphone personale, informazioni sul luogo in cui si trova e sui servizi ivi



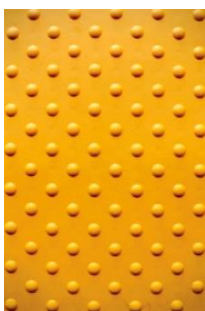
presenti. Esse devono essere sovrapposte (nel caso del PVC) o inserite nella pavimentazione, per segnalare la posizione degli attraversamenti pedonali e dei semafori acustici, delle fermate dei mezzi di trasporto e della direzione da tenere in piazzali e altre zone pedonali ampie in cui manchino indicazioni di altro tipo idonee a favorire l'orientamento di chi non vede.

I segnali tattili di orientamento per gli utenti non vedenti / ipovedenti si distinguono nei seguenti codici:

“Codici fondamentali o di primo livello”:

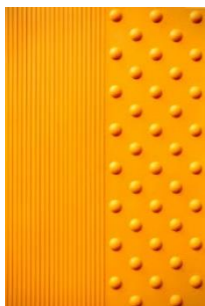


*“Direzione rettilinea”*: è costituito da una serie di scanalature parallele al senso di marcia. I cordoli che delimitano i canali hanno una larghezza ed un rilievo necessari e sufficienti per essere facilmente percepiti, senza peraltro costituire impedimento o disagio nella deambulazione. Il fondo dei canali è assolutamente liscio per consentire un migliore scivolamento alla punta del bastone bianco, mentre la parte alta dei cordoli è ruvida in funzione antiscivolo. La larghezza del percorso guidato o pista tattile è di 60 cm.



*“Arresto/Pericolo”* (detto anche *“Pericolo non valicabile”*): è una banda larga 40 cm e lunga secondo le necessità, recante delle calotte sferiche poste in rilievo per circa 5 mm rispetto al piano dal quale si sollevano, disposte a reticolo diagonale. Tale altezza è necessaria affinché esse vengano sicuramente avvertite sotto i piedi e per rendere scomoda una prolungata permanenza sopra di esse. Questo segnale è internazionalmente usato anche per segnalare la zona di rispetto sul margine delle banchine ferroviarie o delle metropolitane e in questi casi la sua colorazione è gialla. Qualora si presentasse una situazione particolare in cui si ravvisa l'opportunità di marcare con maggiore evidenza il divieto di procedere oltre, sia per la particolare pericolosità che per la non prevedibilità del pericolo, sarà possibile aumentare la larghezza del segnale a 60 o 80 cm o addirittura a marcare con le calotte sferiche una intera vasta zona di interdizione.

“Codici di secondo livello”:



*“Pericolo valicabile”*: è costituito dalla combinazione di due codici. Da una parte una striscia di codice di “Attenzione” di 20 cm, seguita immediatamente da una striscia di codice di “Arresto/Pericolo”, anch'essa di 20 cm. Si pone a protezione di una zona che deve essere impegnata con molta cautela come un attraversamento pedonale o una scalinata in discesa. Il codice di Pericolo valicabile può anche essere installato al di fuori di una pista tattile e in questo caso, per maggiore sicurezza, è opportuno ripetere il segnale 2 volte di seguito.

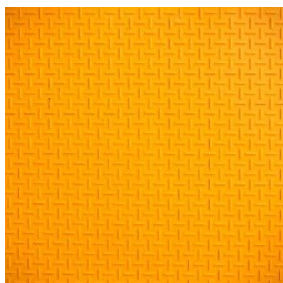


*“Attenzione/Servizio”*: serve a far prestare una generica attenzione o a segnalare la presenza di un servizio adiacente alla pista tattile. Esso ha ragione di essere impiegato soltanto quando sia inserito in un percorso guidato o pista tattile. Se il Codice di “Attenzione/Servizio” ha lo scopo di segnalare la presenza di un oggetto di interesse (macchina obliteratrice dei biglietti, mappa a rilievo, colonnina SOS, ecc.), è posto ad interrompere per 60 cm il percorso rettilineo e sporge di lato verso il servizio di cui si tratta. E' costituito da una superficie fittamente righettata posta in senso perpendicolare rispetto alle scanalature del codice di Direzione rettilinea. Se la distanza che separa il percorso-guida dall'oggetto o dal servizio supera i 100/120 cm, sarà invece opportuno sostituire il codice di Attenzione/Servizio con un raccordo di Incrocio a “T” e con un percorso rettilineo che conduca fino all'oggetto o al servizio e che termini con un segnale di Attenzione/Servizio posto ai piedi dell'oggetto. Se però il servizio è costituito da una mappa a rilievo, la soluzione precedente va evitata, essendo particolarmente importante che la mappa sia il più possibile adiacente al percorso guidato. Quindi, tranne casi del tutto eccezionali, la





mappa sarà sempre segnalata mediante il codice di Attenzione/Servizio che sbarra la pista tattile e giunge fino alla base della mappa, posta a non più di 100/120 cm. Quando il Codice di "Attenzione/Servizio" è utilizzato come segnale di inizio scale in salita, esso occuperà tutto il fronte delle scale per una larghezza di 20 cm. Quando si vuole segnalare soltanto l'opportunità di prestare attenzione e quindi, ad esempio, si vuole suggerire di rallentare la marcia (come di fronte a porte, specie se ad apertura automatica), questo codice sarà inserito nel percorso rettilineo per una lunghezza di 40 cm e per la larghezza della luce della porta.



*"Incrocio a + o a T"*: E' costituito da una superficie di forma quadrata, di 60cm di lato, recante dei segmenti di piccole dimensioni disposti a scacchiera, perpendicolarmente gli uni rispetto agli altri, in modo che la punta del bastone avverta un ostacolo di lieve entità attraverso la percezione di una serie di leggeri urti.



*"Svolta obbligata a 90°"*: E' utilizzato per raccordare efficacemente ad angolo retto due tratti di percorso rettilineo; è un quadrato di cm 60 di lato, recante canali curvilinei, perfettamente in asse con quelli del Codice di direzione rettilinea, molto apprezzati dai non vedenti perché agevolano l'incanalamento della punta del bastone e rendono l'effettuazione della curva del tutto automatica.

Ciò riguarda sia i marciapiedi e l'ambiente urbano in generale, ma anche i rifacimenti di pavimentazioni all'interno degli edifici pubblici o privati aperti al pubblico, nei quali è possibile risolvere il problema col semplice incollaggio sul pavimento esistente di apposite piastre di materiale plastico conformi al linguaggio standard LVE.

Vanno considerati in particolare gli attraversamenti pedonali e soprattutto gli scivoli o rampe di raccordo, doverosamente realizzati per favorire gli spostamenti dei disabili motori; essi infatti, in mancanza della necessaria segnalazione tattile di "Pericolo Valicabile", costituiscono una grave insidia per l'incolumità dei disabili visivi, i quali possono venirsene a trovare, senza accorgersene, nella carreggiata stradale.

Anche gli interni di edifici pubblici o privati aperti al pubblico vanno dotati sia dei necessari segnali tattili, che guidino il disabile visivo fino alle varie possibili destinazioni, che delle mappe tattili a rilievo con la codificazione standard, in conformità alla norma **UNI 8207**.

### ***Le mappe tattili***

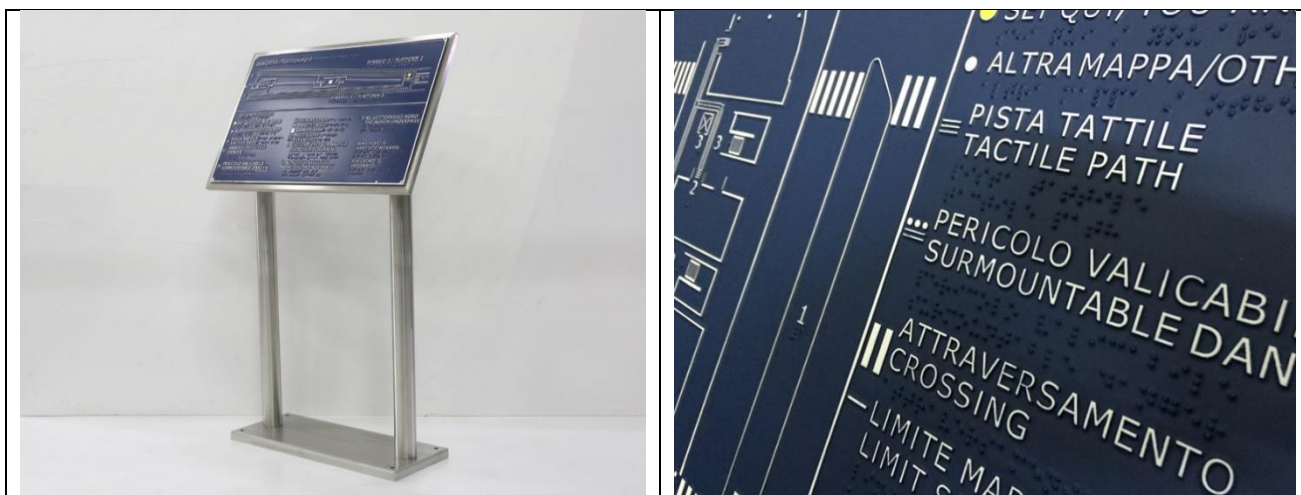
Un percorso guidato per disabili visivi, però, non è necessariamente composto solo da pavimentazioni speciali in codice LOGES, ma da elementi complementari come segnali tattili e mappe a rilievo. La sola presenza di una pista tattile, con le sue varie diramazioni, non consentirebbe al non vedente di raggiungere le destinazioni desiderate, se non avesse la possibilità di esplorare una mappa a rilievo che rappresenti lo sviluppo delle piste tattili e la cui legenda gli consenta di individuare le cose che lo interessano. D'altra parte, una mappa a rilievo la cui collocazione non fosse indicata mediante l'apposito codice di Attenzione/Servizio inserito all'interno di una pista tattile, non potrebbe in alcun modo essere trovata da un disabile visivo.

Così come i percorsi guida, le mappe tattili dovranno tener conto anche delle esigenze degli ipovedenti e quindi adottare i necessari contrasti di luminanza e le tipologie dei caratteri meglio percepibili, sia al tatto che a un limitato residuo visivo. Il Piano dispone che le mappe a rilievo siano installate preferibilmente su appositi leggii inclinati di circa 30°, il cui bordo inferiore non sia ad un'altezza da terra inferiore ai 75 cm. Nei casi in cui non sia possibile, le mappe possono essere poste sulla parete, ad un'altezza compresa fra i 110 cm e i 160 cm. E' importante che l'asse del percorso tattile sulla mappa sia orientato nello stesso identico senso del percorso



reale, onde facilitarne la memorizzazione da parte del non vedente e non obbligarlo a complicate rotazioni mentali che possano disorientarlo.

La mappa dovrà indicare con lettere tutti i servizi o luoghi raggiunti dal percorso e riportarne il nome su un'apposita legenda. Tutte le indicazioni dovranno essere scritte in caratteri normali ingranditi, in rilievo e contrastati, oltre che con caratteri Braille, in modo da essere perfettamente consultabili da ciechi che non conoscono tale linguaggio e dai normo-vedenti. Una piccola mappa tattile/visiva dei servizi igienici dovrà essere apposta sul muro accanto al loro ingresso, segnalandone la presenza con l'apposito codice di Attenzione/servizio posto lungo la pista tattile.



Esempio e dettaglio di mappa tattile

### 3.5.2. | La disabilità uditiva

In termini medici, la sordità è definita come una patologia dell'orecchio che si manifesta con la perdita parziale o totale dell'udito. In termini reali, la sordità è una disabilità sensoriale, invisibile agli occhi del mondo perché è difficile riconoscere; un sordo infatti non viene riconosciuto come tale a meno che non porti vistose protesi o gesticoli con le mani.

La sordità incide sul mondo della comunicazione e coinvolge indirettamente anche coloro che non ne sono affetti, in ogni ambiente e contesto. La barriera causata dalla sordità risulta nascosta, forse ancor più che per le persone non vedenti, invisibile ad uno sguardo superficiale e difficile da mettere a fuoco in tutti i suoi aspetti. La sordità non si vede: è riconoscibile solo al momento di comunicare. Così le persone sorde non sempre ricevono da parte degli udenti tutte quelle attenzioni e quella disponibilità necessarie. Le normative in materia di barriere sensoriali per non udenti sono molto scarse, ed anche la manualistica indica spesso soluzioni limitate alla sfera della comunicazione, prevedendo al più la presenza di interpreti dei linguaggi dei GESTI" (LIS, Lingua dei Segni Italiana) e l'installazione di avvisatori luminosi per la segnalazione di fonti di pericolo.

Questo approccio, comunque irrinunciabile, dovrebbe essere integrato da una serie di accorgimenti progettuali ed organizzativi in grado di massimizzare l'autonomia della persona non vedente anche all'interno di ambienti complessi.

Come detto lo spazio pubblico può costituire un'insidia pericolosa. La mancata segnalazione di suoni e rumori che sopraggiungono all'istante porta il non udente a trovarsi in situazione di costante pericolo. L'obiettivo nella progettazione degli interventi deve essere quello di stimolare il canale visivo nella percezione totale degli spazi con ogni ausilio, in quanto il disagio che si può creare dalla non comprensione di quanto accade nell'ambiente in cui ci si trova è equiparabile a quello dei disabili visivi.

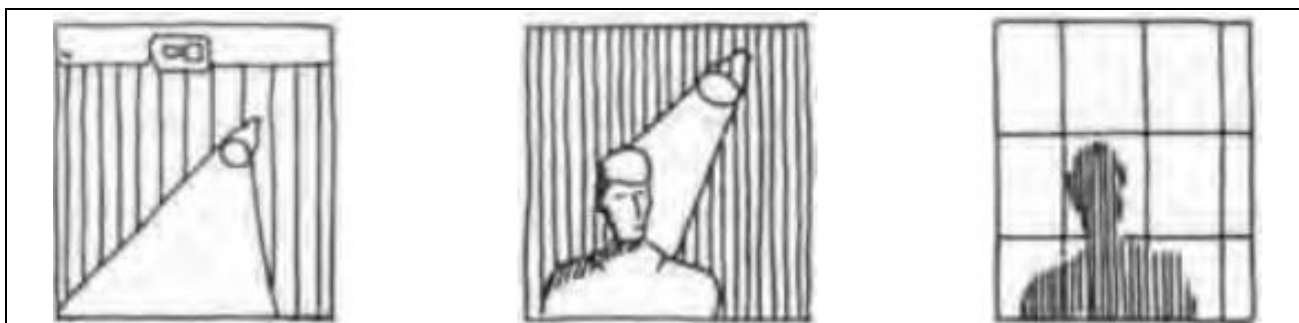
#### ***Soluzioni di tipo architettonico***

Le soluzioni di tipo architettonico sono definite attraverso due opzioni fondamentali per una progettazione di base dell'organizzazione dello spazio:



- la disposizione ideale del sistema di illuminazione;
- il ruolo della segnaletica, che aiutano il non udente ad acquisire autonomia.

Per ciò che concerne l'illuminazione sono da evitare situazioni in cui l'interlocutore venga eccessivamente illuminato provocando fenomeni di abbagliamento che non permettono al non udente di cogliere il movimento delle labbra, evitare la creazione di ombre sia verso l'utente che verso l'interlocutore, evitare l'effetto silhouette. Per quanto riguarda invece la segnaletica è bene precisare che spesso i non udenti associano alla perdita d'udito anche un senso di disorientamento, per cui nei luoghi pubblici i loro occhi seguono le indicazioni scritte per raggiungere determinati servizi.



Evitare una cattiva illuminazione che provochi abbagliamento sul viso degli interlocutori.

Evitare la creazione di ombre sia verso l'utente che verso l'interlocutore.

Evitare l'effetto silhouette.

(fonte: "Designing for accessibility", Thomas Palfreyman, London 1993)

Per la completa autonomia del non udente la segnaletica deve essere efficace sia dal punto di vista dell'orientamento che da quello del messaggio contenuto. Si consiglia un italiano diretto ed essenziale od un'adeguata mappatura grafica in posti strategici. È importante che la segnaletica risponda ai requisiti richiesti (forma, colore, rappresentazione) per consentire l'agevole comprensione dei luoghi stessi.

Si riporta di seguito un elenco indicativo e non esaustivo di caratteristiche relative alla segnaletica:

- *Segnaletica orientativa:*
  - o ben posizionata.
  - o di facile comprensione (anche per persone anziane o con ritardo nelle funzioni intellettive).
  - o possibile concentrazione di informazioni generali in appositi 'punti informativi' in cui si possono disporre mappe tattili o modelli tridimensionali.
  - o nei punti informativi con presenza di personale, lo stesso deve essere sensibilizzato alla comunicazione con persone non udenti o con difficoltà nella parola.

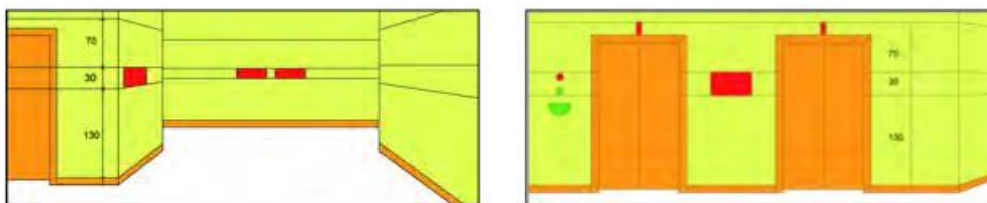


Punto informativo con operatore

(fonte: "Orientation and Wayfinding in Public Buildings", Paul e Frank Arthur Newton, Public Works Canada, Ottawa 1988)



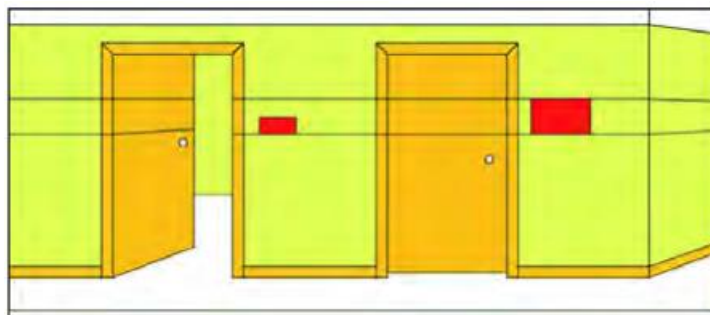
- **Segnaletica direzionale:**
  - o sequenza logica che va dal punto iniziale alla destinazione.
  - o informazione ripetuta nei cambi di direzione e qualvolta sia necessario.
  - o differenziazione con colori diversi e testi ben separati.
  - o rappresentazioni schematiche e pittogrammi di facile apprendimento.



Collocazione della segnaletica in corrispondenza degli ascensori

(fonte: "Orientation and Wayfinding in Public Buildings", Paul e Frank Arthur Newton, Public Works Canada, Ottawa 1988)

- **Segnaletica identificativa:**
  - o identificazione del luogo in cui ci si trova e delle funzioni ivi svolte.
  - o accurata scelta dei materiali, dei colori e dei livelli di illuminazione della segnaletica stessa.
  - o apposizione dei simboli internazionali di accessibilità.
  - o progettazione mirata al buon senso del progettista per evitare discriminazioni non volute.
  - o specifiche funzionali e dimensionali della segnaletica (posizione, distanza e dimensioni carattere,
  - o uso del colore, contrasto tra carattere e sfondo ed illuminazione).



Disposizione della segnaletica identificativa

(fonte: "Orientation and Wayfinding in Public Buildings", Paul e Frank Arthur Newton, Public Works Canada, Ottawa 1988)

### **La lingua dei segni italiana – LIS**

La lingua dei segni italiana, in acronimo LIS, è una lingua naturale veicolata attraverso il canale visivo-gestuale ed utilizzata nel territorio italiano da parte delle persone non udenti.

Il canale di informazione di ogni lingua dei segni può essere scomposto in quattro componenti essenziali quali:

- **Configurazione:** forma della mano
- **Luogo:** spazio dove si esegue il segno
- **Movimento:** caratteristiche del movimento eseguito per formulare un segno
- **Orientamento:** riferito a una linea ideale perpendicolare al palmo della mano, che indica la posizione della mano.

Un altro parametro funzionale sono le *Componenti non manuali*. Sono essenziali in molti segni anche se non sempre presenti. Si possono esprimere con:

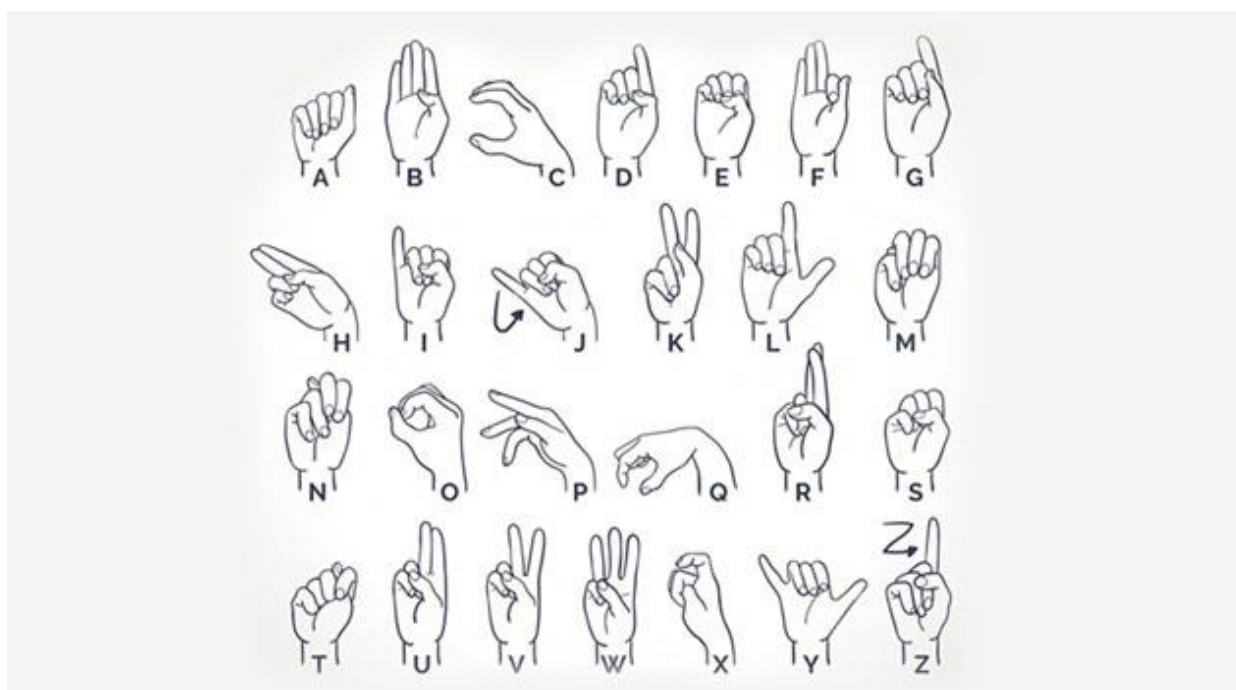
- *Capo*
- *Sopracciglia, fronte*
- *Occhi*
- *Guance*



- *Naso*
- *Labbra, denti, lingua*
- *Spalla*

Quando si compone un segno si saldano insieme i cinque elementi.

Il P.E.B.A. intende sensibilizzare all'uso di tecniche, comportamenti e particolari accorgimenti che consentano di rafforzare la comunicazione vocale, facilitando la comprensione dei non udenti. Si tratta di tecniche che non necessitano di specifiche conoscenze nel campo della comunicazione con le persone affette da disabilità uditiva e, ancora meno, una conoscenza dettagliata del linguaggio LIS. Prevedono l'uso di particolari espressioni facciali, di posture particolari, di un corretto posizionamento rispetto al non udente e rispetto alle fonti luminose e di altri accorgimenti come già specificati, a sostegno della lingua parlata, per meglio veicolare il messaggio che si intende esporre.



Segni con le mani della lingua dei segni LIS

### ***Dispositivi acustici per impianti semaforici***

Non va poi dimenticato l'obbligo di dotare tutti gli impianti semaforici di nuova installazione o di sostituzione, dei dispositivi acustici conformi alla norma **CEI 214-7** e omologati dal competente Ministero. L'attivazione del dispositivo acustico deve avvenire mediante pulsante posto sul palo semaforico, la cui localizzazione da parte dei non vedenti è possibile solo mediante la pista tattile, con l'apposito codice rettilineo, che deve condurre al palo stesso.





Comune di Vergiate  
Via Felice Cavallotti, 46  
21029 Vergiate (VA)

**Piano di Eliminazione delle Barriere Architettoniche (PEBA)**  
(ai sensi della l.r. n.6/1989, modificata dalla l.r. n.14/2020;  
DGR n.XI/4139 del 21/12/2020 e DGR n.XI/5555 del 23/11/2021)



Esempi di dispositivi acustici installati sui semafori





## 4. | La metodologia operativa

La programmazione del PEBA è un'attività complessa e multidisciplinare, che non si può esaurire nella sola analisi delle problematiche e nella conseguente programmazione degli interventi. Perché tutto ciò funzioni correttamente è necessario il continuo confronto con la cittadinanza e con i referenti locali, profondi conoscitori delle realtà territoriali; solo queste categorie di utenti sono in grado di evidenziare problematiche e criticità della città in esame.

Si procede quindi alla redazione del PEBA per fasi strettamente interconnesse, alcune contemporanee, altre invece complementari e programmate in momenti distinti, ma tutte ugualmente importanti per la definizione del Piano.

### 4.1. | L'individuazione degli edifici e degli spazi pubblici e ad uso pubblico e dei percorsi oggetto di rilievo

Qualsiasi attività pianificatoria deve partire da una preliminare ricognizione dell'esistente. L'elaborazione del PEBA ha richiesto innanzitutto la mappatura sul territorio comunale di:

- edifici pubblici / ad uso pubblico
- spazi pubblici / ad uso pubblico
- fermate del Trasporto Pubblico Locale
- parcheggi dedicati ad utenti con disabilità

A partire dalla panoramica generale degli edifici pubblici e ad uso pubblico esistenti, l'amministrazione ha focalizzato quelle strutture strategiche per le quali considera perentorio l'avvio di un'azione pianificatoria volta all'abbattimento delle barriere architettoniche. L'individuazione degli edifici ha tenuto conto in particolare della prossimità al centro cittadino e dei poli di maggior fruizione ed attrazione, ma anche ampliando il raggio d'azione per strutture più "esterne", ma comunque importanti per funzione e tipologia di utenza (ad esempio, strutture scolastiche, attrezzature religiose, ecc.).

Tra gli spazi pubblici oggetto di rilievo sono le piazze più importanti del territorio e quelle in corrispondenza degli edifici già individuati come strategici.

Relativamente ai percorsi oggetto di analisi, questi sono individuati di conseguenza alla preliminare individuazione di edifici e spazi: sono rilevati gli itinerari più diretti di collegamento tra gli edifici, gli spazi, e tra questi e le più vicine fermate del TPL e i parcheggi riservati.

Edifici, spazi, percorsi, fermate TPL e parcheggi oggetto di rilievo sono evidenziati in una serie di tavole di inquadramento, nelle quali ad ogni elemento verrà assegnato un codice identificativo. Gli edifici e le aree pubbliche e di interesse pubblico inoltre sono catalogati in base alla funzione; per il comune di Vergiate è stata impostata la seguente categorizzazione:

- Servizi dell'istruzione (IS);
- Attrezzature di interesse collettivo (AIC);
- Attrezzature socio-sanitarie (ASS);
- Attrezzature sportive (ASP);
- Attrezzature cimiteriali (CIM);
- Parcheggi pubblici e di uso pubblico (PA);
- Aree verdi attrezzate (V);
- Percorsi di connessione tra i servizi esistenti (PE).



## 4.2. Le fasi di sopralluogo e di confronto con l'Amministrazione e le realtà comunali, e la costruzione delle schede di analisi

Per il sopralluogo di rilievo si è proceduto predisponendo apposite schede nelle quali viene analizzata ciascuna struttura, spazio, percorso preso in esame individuando la presenza di barriere architettoniche attraverso un elenco di domande puntuali a risposta sintetica (SI/NO) sempre accompagnate dagli specifici riferimenti normativi.

Quanto riscontrato durante la campagna di rilievo (criticità, ma anche punti di forza, ove presenti) è stato riassunto, per ogni edificio, spazio e percorso, in apposite schede strutturate in modo da fornire una lettura facile ed immediata dello stato di fatto di ogni oggetto censito.

Ogni scheda contiene:

- nome dell'edificio/spazio/percorso, il corrispondente codice identificativo (per semplificare l'individuazione nelle tavole) e l'indirizzo (solo per le schede degli edifici);
- estratto della tavola di individuazione delle centrali erogative (tav.2) con localizzazione dell'oggetto di rilievo;
- descrizione generale dell'oggetto di rilievo;
- elenco delle criticità rilevate, con relativi riferimenti normativi e riferimenti alla corrispondente documentazione fotografica inserita nella scheda;
- elenco degli eventuali punti di forza, con relativi riferimenti normativi e riferimenti alla corrispondente documentazione fotografica inserita nella scheda;
- documentazione fotografica.

Nelle schede dei percorsi, oltre alla descrizione puntuale e alla documentazione fotografica esplicativa, è presente la pianta schematica del percorso con la localizzazione delle criticità riscontrate.

In tutte le schede, infine, è indicato il giudizio finale di accessibilità, sulla base delle seguenti definizioni:

	Accessibilità scarsa
	Accessibilità media
	Accessibilità alta

Il giudizio è attribuito sulla base della tipologia e quantità delle barriere riscontrate. Fornisce una prima indicazione circa la necessità e l'urgenza di intervento su ogni struttura, risultando dunque di aiuto in fase di programmazione degli interventi. Il giudizio è formulato sulla base dei seguenti criteri:

Accessibilità scarsa	Accessibilità media	Accessibilità alta
Presenza dislivelli e scalini in aree esterne o interne	Pavimento poco percorribile	Assenza di problemi rilevanti
Dimensione insufficiente delle porte	Segnaletica o orientamento carente	
Pavimento degradato o non percorribile	Servizi igienici parzialmente accessibili e con carenza di elementi di sostegno	
Assenza ascensore nei piani superiori	Presenza di servoscala o ascensore non indispensabile	
Problemi rilevanti di sicurezza	Elementi di arredo o giochi all'aperto non fruibili	
Servizi igienici non accessibili		



Comune di Vergiate  
Via Felice Cavallotti, 46  
21029 Vergiate (VA)

**Piano di Eliminazione delle Barriere Architettoniche (PEBA)**  
(ai sensi della l.r. n.6/1989, modificata dalla l.r. n.14/2020;  
DGR n.XI/4139 del 21/12/2020 e DGR n.XI/5555 del 23/11/2021)

Si riporta a titolo di esempio un estratto delle schede per il rilievo predisposte. Le schede complete per ciascuna categoria di servizi analizzati sono allegate al Piano.

PEBA – SCHEDE RILIEVO ATTREZZATURE DI INTERESSE COLLETTIVO		AIC.xx
Estratto cartografico:	Foto:	
Indirizzo:		
Descrizione struttura:		

	Elemento	Rif. normativa	SI / NO	Note
<b>1</b>	<b>PARCHEGGI</b>			
1.1	Ci sono parcheggi riservati per persone con disabilità in prossimità del percorso di collegamento all'accesso? (min. 1 ogni 50) (3,20x6,00 m) (***)	DPR n.503/1996 Artt.10-16	SI NO	
<b>2</b>	<b>ACCESSO</b>			
2.1	Il percorso pedonale che collega l'edificio al parcheggio e ai punti di fermata dei mezzi di trasporto è privo di barriere? - gradini, dislivelli - segnalatori tattili/colorati per ipovedenti (cambiamento di pavimentazione, sfere di 4-5 mm, griglie in corrispondenza degli attraversamenti)	DPR n.503/1996 Art.16 DM n.236/1989 Art. 4.2.3	SI NO	
2.2	La finitura della pavimentazione dei percorsi pedonali esterni è in buono stato, priva di sconessioni e antisdrucchiolevole?	DPR n.503/1996 Art.15 DM n.236/1989 Artt. 4.2.2 – 8.2.2	SI NO	
2.3	I dislivelli presenti lungo il percorso pedonale sono dotati di rampe con	DPR n.503/1996	SI	

Relazione / Data di emissione: aprile 2024



	pendenza adeguata (pendenza massima = 8%, pendenza ottimale = 5%)	art.5 DM n.236/1989 Artt. 4.2.1 - 8.2.1	<b>NO</b>	
2.4	Il percorso di accesso ha una larghezza minima di 90 cm lungo il tragitto?	DPR n.503/1996 Artt. 4-5  DM n.236/1989 Artt. 4.2.1 - 8.2.1	<b>SI</b>  <b>NO</b>	
2.5	La zona antistante e retrostante la porta di ingresso è complanare con una piattaforma libera di min. 140x140 cm?	DPR n.503/1996 Art.16  DM n.236/1989 Art. 8.1.1	<b>SI</b>  <b>NO</b>	
2.6	L'ingresso all'edificio presenta dei dislivelli (es. gradini, rampa di raccordo, ecc.)?	DPR n.503/1996 art.16  DM n.236/1989 Art. 4.1.1 - 8.1.1	<b>SI</b>  <b>NO</b>	
2.7	La luce netta della porta di ingresso è almeno 80 cm?	DPR n.503/1996 Art.15  DM n.236/1989 Artt. 4.1.1 - 8.1.1	<b>SI</b>  <b>NO</b>	
2.8	Il percorso è privo di elementi che sporgono dalla quota del pavimento più di 2,5 cm?	DPR n.503/1996 Artt.15-16  DM n.236/1989 Artt. 4.1.2 - 8.1.2	<b>SI</b>  <b>NO</b>	
2.9	Il campanello e/o citofono si trovano ad un'altezza da terra compresa tra 40 e 130 cm?	DPR n.503/1996 Art.15  DM n.236/1989 Art. 8.1.5	<b>SI</b>  <b>NO</b>	
<b>3</b>	<b>SERVIZI IGIENICI</b>			
3.1	La struttura è dotata di servizi igienici con caratteristiche e dimensioni minime tali da essere utilizzabili anche da persone con disabilità e in	DPR n.503/1996 Art.15	<b>SI</b>  <b>NO</b>	



	numero adeguato?	DM n.236/1989 Artt. 4.1.6 - 8.1.6		
3.2	La porta di ingresso al servizio igienico ha una larghezza minima di 80 cm?		SI NO	
3.3.	I sanitari hanno dimensioni e distanze previsti dalla norma? (*)		SI NO	
3.4	Sono presenti maniglioni e corrimano in vicinanza degli apparecchi, con posizione e caratteristiche adeguate? (*)		SI NO	
3.5	Il bagno o spogliatoio è dotato di doccia accessibile? (solo per le strutture in cui serve: impianti sportivi, alloggi, ecc.) (*)		SI NO	
<b>4</b>	<b>COLLEGAMENTI VERTICALI</b>			
4.1	La struttura è dotata di adeguati sistemi per il raggiungimento dei vari livelli dell'edificio anche a persone con disabilità? (ascensore, piattaforma, servoscala, ecc.)	DPR n.503/1996 Artt. 13-15  DM n.236/1989 Artt. 4.1.12 - 8.1.12	SI NO	
4.2	L'ascensore esistente possiede tutti i requisiti previsti dalla norma? (**)	DM n.236/1989 Artt. 4.1.12 - 8.1.12	SI NO	
4.3	La rampa del corpo scala ha larghezza minima 120 cm (80 cm se la scala non è ad uso pubblico o parte comune)?		SI NO	
4.4	Il corpo scala è dotato di corrimano su entrambi i lati? È posto ad un'altezza di 90-100 cm? È dotato di doppio corrimano a 75 cm da terra (edifici con prevalenza bambini)		SI NO	
4.5	Il parapetto del corpo scala rispetta i requisiti richiesti dalla norma? (altezza 90-100 cm, non attraversabile da una sfera di diametro 10 cm)	DPR n.503/1996 Artt. 7-15  DM n.236/1989 Artt. 4.1.10 - 8.1.10	SI NO	
4.6	I gradini delle scale hanno caratteristiche conformi alla norma? (pedata min. 30 cm; 2H+P = 62-64 cm; fasce antiscivolo; fasce per non vedenti 30 cm da inizio a fine rampa)		SI NO	
4.7	L'illuminazione del corpo scala è sufficiente? (corpi illuminanti, interruttori visibili al buio, ecc.)		SI NO	





5				
PERCORSI INTERNI				
5.1	La finitura della pavimentazione è in buono stato e antisdrucchiolevole?	DPR n.503/1996 Art.16  DM n.236/1989 Artt. 4.2.2 - 8.2.2	SI  NO	
5.2	I corridoi hanno una larghezza minima di 90 cm? Gli elementi di arredo sono posizionati in modo da non creare ostacolo o strozzature lungo i percorsi?	DPR n.503/1996 Art.15  DM n.236/1989 Artt. 4.1.9 - 8.1.9	SI  NO	
5.3	La segnaletica informativa e di sicurezza è chiara, esauriente e facilmente leggibile?	DPR n.503/1996 Art.17  DM n.236/1989 Art. 4.3	SI  NO	
5.4	La luce netta delle porte interne è almeno uguale o superiore a 75 cm?	DPR n.503/1996 Art.15  DM n.236/1989 Artt. 4.1.1 - 8.1.1	SI  NO	
5.5	I corridoi sono dotati di sufficiente illuminazione?		SI  NO	
5.6	La struttura è dotata di segnaletica per i non vedenti?		SI  NO	
5.7	La segnaletica di sicurezza è sufficiente a garantire la corretta individuazione anche ai disabili sensoriali?		SI  NO	
<b>Note:</b>				

FOTO	
N.	N.



N.	N.
----	----

GIUDIZIO COMPLESSIVO	ACCESSIBILITA' ALTA	ACCESSIBILITA' MEDIA	ACCESSIBILITA' SCARSA
----------------------	------------------------	-------------------------	--------------------------

<b>CRITICITA'</b>
<b>PUNTI DI FORZA</b>

Come si evince dall'esempio di scheda soprastante, ogni oggetto schedato è associato al codice assegnatogli nella tavola n.2 di inquadramento.

In queste schede di analisi vengono presentati i "punti di verifica", che si riferiscono alle varie categorie di elementi oggetto di rilievo che caratterizzano la struttura di ogni edificio/spazio/percorso analizzato, e che vengono elencati come segue:

- Edifici:
  - o 1. Parcheggi
  - o 2. Accesso
  - o 3. Servizi igienici
  - o 4. Collegamenti verticali
  - o 5. Percorsi interni
- Parcheggi/spazi:
  - o 1. Parcheggi
  - o 2. Spazi e percorsi
  - o 3. Attraversamenti
- Percorsi:
  - o 1. Parcheggi
  - o 2. Percorso
  - o 3. Attraversamenti

Ad ogni punto di verifica corrisponderanno le relative "voci di verifica", che saranno oggetto di valutazione 'positiva (SI)' e/o 'negativa (NO)', in base al rispetto della normativa specifica sull'eliminazione delle barriere architettoniche. Le voci di verifica che riferiranno di elementi valutazione assenti in specifici edifici/spazi/percorsi saranno considerate 'non valutabili' ai fini del giudizio finale di accessibilità, che sarà quindi dato dall'incrocio dei dati esaminati tra "punto di verifica" e corrispondente "voce di verifica" e che darà una sintesi statistico-qualitativa che evidenzierà il grado di accessibilità per ogni elemento rilevato.

La campagna di rilievo è stata integrata con la somministrazione all'Amministrazione comunale di richieste di contributi e pareri da parte dell'Ente pubblico, rivolte anche alle associazioni presenti sul territorio, al fine di fare emergere criticità non individuabili tramite il sopralluogo tecnico, ma riscontrabili dagli utenti nella quotidianità.



A tale scopo, per avviare un percorso efficace finalizzato all'elaborazione del Piano ed alla sua attuazione nel tempo, è necessario istituire all'interno del Comune due strumenti di riferimento per la consultazione cittadina e dei portatori di interesse, come indicato dalle Linee guida di Regione Lombardia approvate in data 23/11/2021 con DGR n.XI/5555. Gli strumenti sono:

1. **Ambito di consultazione permanente sull'accessibilità cittadina** – E' uno strumento permanente di condivisione e partecipazione della cittadinanza e luogo di ascolto di tutti gli attori sul tema dell'accessibilità e della piena fruibilità dei servizi cittadini. A titolo esemplificativo, si può realizzare attraverso focus group, tavoli tematici, interviste o questionari.
  - Nei comuni medio-grandi, superiori a 5.000 abitanti (come nel caso del Comune di Vergiate), questo strumento sarà composto da:
    - rappresentanti di tutti gli assessorati;
    - dirigenti del settore Lavori pubblici / Urbanistica / Edilizia;
    - dall'ambito di coordinamento e riferimento tecnico accessibilità;
    - dalle associazioni che rappresentano le persone con disabilità;
    - da enti che rappresentano cittadini con esigenze specifiche;
    - altri attori dell'amministrazione locale o enti che erogano servizi sul territorio.
  - Nei piccoli comuni, con popolazione inferiore a 5.000 abitanti, lo strumento può costituirsi anche in Unione tra Comuni.
  
2. **Ambito di coordinamento e riferimento tecnico accessibilità** – E' uno strumento di riferimento tecnico interno del Comune per sensibilizzare e guidare verso politiche, azioni e progetti inclusivi e accessibili.
  - Nei comuni medio-grandi, superiori a 5.000 abitanti (come nel caso del Comune di Vergiate), questo strumento si dovrà strutturare in relazione alle dimensioni del Comune, con la finalità di individuare un punto di coordinamento per promuovere l'accessibilità o avvalendosi di pareri esterni qualificati.
  - Nei piccoli Comuni, con popolazione inferiore a 5.000 abitanti, l'ambito può essere rappresentato da una figura interna all'Amministrazione formata sul tema dell'accessibilità.

Visto l'avviso pubblico del 30/01/2024 recante oggetto "PIANO PER L'ELIMINAZIONE DELLE BARRIERE ARCHITETTONICHE P.E.B.A. – COSTITUZIONE DELL'AMBITO DI CONSULTAZIONE PERMANENTE SULL'ACCESSIBILITÀ CITTADINA", con il quale è stato invitato chiunque fosse interessato partecipare alla redazione del PEBA del Comune di Vergiate, ad apportare i propri contributi inviando la propria candidatura entro il 14/02/2024 alle ore 23:59, e dato atto che entro il termine del 14/02/2024 non sono pervenute candidature e che sempre nell'avviso citato è stato disposto che "scaduti i termini per le candidature, provvederà con proprio atto alla costituzione degli strumenti di consultazione pubblica riservandosi di procedere autonomamente nel caso in cui non pervengano candidature e/o contributi validi", con Determina del Responsabile dell'Area n.4 – Assetto ed Uso Territorio n.176 del 07/03/2024 sono stati nominati i componenti dell'Ambito di consultazione permanente sull'accessibilità cittadina, rappresentati dalle seguenti figure:

- **Facchin Marino Assessore alle attività economiche e produttive - Lavori Pubblici - Decoro Urbano del Comune di Vergiate, in qualità di rappresentante di tutti gli assessorati;**
- **Balzarini Geom. Marco in qualità di Responsabile dell'Area Assetto ed Uso del Territorio del Comune di Vergiate;**
- **Maffioli Geom. Claudia Istruttore tecnico dell'Area Assetto ed Uso del Territorio del Comune di Vergiate, quale coordinatrice e riferimento tecnico dell'Ambito, qualificata sui temi dell'Accessibilità;**
- **Associazione nazionale famiglie di persone con disabilità intellettiva e/o disturbi del neurosviluppo (ANFFAS), in rappresentanza delle persone con disabilità;**



### 4.3. | La progettazione e programmazione degli interventi

Le criticità rilevate in fase di sopralluogo sono state raggruppate in macro-categorie e per ognuna si sono indicate le relative indicazioni progettuali di intervento, corredate da documentazione fotografica, elaborati grafici e indicazione dei costi.

Al fine di rendere operativo il Piano, l'Amministrazione comunale ipotizzerà una programmazione pluriennale degli interventi previsti, definita assegnando priorità sulla base della funzione degli edifici, dei percorsi e degli spazi, sul grado di accessibilità, sulla tipologia e quantità di utenza dei diversi edifici, su questioni di sicurezza stradale e sulla base di considerazioni circa costi, velocità e ottimizzazione delle lavorazioni.

In maniera propositiva e nel rispetto degli obiettivi e delle esigenze economico-finanziarie in seno all'Amministrazione comunale, la programmazione della fattibilità degli interventi sarà incentrata prioritariamente su quegli edifici e spazi urbani che presenteranno, in primo luogo, una scarsa accessibilità: il criterio sarà quello di eliminare le voci di verifica che presenteranno una valutazione negativa, in base a quanto esaminato all'interno delle singole schede di rilievo di cui agli allegati del presente PEBA, attraverso mirati interventi di abbattimento delle specifiche barriere architettoniche rilevate. Si proseguirà poi a concentrarsi su quegli edifici, spazi e percorsi che attualmente presentano un'accessibilità media; anche in questo caso il criterio da seguire sarà quello di andare ad individuare quelle specifiche voci di verifica evidenziate come barriere architettoniche non ancora superate/abbattute.

Il fine ultimo sarà quello di giungere alla completa eliminazione di ogni voce di verifica che presenterà una valutazione negativa.



## 5. | L'analisi dello stato di fatto degli edifici e delle attrezzature pubbliche e di interesse pubblico

### 5.1. | L'elenco degli edifici e degli spazi pubblici e ad uso pubblico e dei percorsi rilevati

Dall'inquadramento preliminare del comune di Vergiate, di cui riportiamo in seguito un estratto della tavola n.2, sono stati individuati quali oggetto di analisi i seguenti servizi ed attrezzature pubbliche e di interesse pubblico:

#### Servizi dell'istruzione

- **Scuola dell'infanzia - Sesona** (via Sesto Calende 4) (codice identificativo **IS.1**)
- **Asilo nido comunale – Scuola dell'infanzia “Gianni Rodari”** (via Stoppani 20) (codice identificativo **IS.2**)
- **Scuola primaria “Edmondo De Amicis”** (via Torretta 5) (codice identificativo **IS.3**)
- **Scuola secondaria di I° grado “Don Milani”** (largo Lazzari 2) (codice identificativo **IS.4**)
- **Scuola primaria “Karol Wojtyla”** (via Volta 15) (codice identificativo **IS.5**)
- **Scuola primaria “Medaglie d’Oro”** (via Sant’Agnese 1) (codice identificativo **IS.6**)
- **Scuola dell'infanzia - Corgeno** (via Sant’Agnese 5) (codice identificativo **IS.7**)

#### Attrezzature di interesse collettivo

- **Sede CISR – Centro sociale anziani – Sede Protezione Civile – Ambulatorio medico** (via Golasecca, angolo via Mairate 3) (codice identificativo **AIC.1**)
- **Piazza Enrico Baj** (piazza Enrico Baj) (codice identificativo **AIC.2**)
- **Uffici amministrativi - Corpo Forestale dello Stato** (via Stoppani 29) (codice identificativo **AIC.3**)
- **Comando Polizia Locale** (via Uguaglianza 1) (codice identificativo **AIC.4**)
- **Salone polivalente – Uffici associazioni** (via Cavallotti 12) (codice identificativo **AIC.5**)
- **Stazione ferroviaria** (via Roma 42) (codice identificativo **AIC.6**)
- **Biblioteca comunale** (piazza Enrico Baj) (codice identificativo **AIC.7**)
- **Municipio** (via Cavallotti 46) (codice identificativo **AIC.8**)
- **Centro di Aggregazione Giovanile – Ambulatorio – Centro sociale** (piazza San Martino 2) (codice identificativo **AIC.9**)
- **Centro sociale – Medici di base** (piazza Turati 2) (codice identificativo **AIC.10**)
- **Centro di Aggregazione Giovanile** (via Giacomo Leopardi 28) (codice identificativo **AIC.11**)
- **Uffici associazioni** (via Giacomo Leopardi 24) (codice identificativo **AIC.12**)
- **Centro raccolta rifiuti** (via Sant’Eurosia) (codice identificativo **AIC.13**)

#### Attrezzature socio-sanitarie

- **Farmacia di Corgeno – Azienda Speciale Servizi Sanitari** (via Giacomo Leopardi 39) (codice identificativo **ASS.1**)
- **Farmacia Comunale di Vergiate – ASST Vergiate Punto prelievi** (piazza Giacomo Matteotti 24) (codice identificativo **ASS.2**)

#### Attrezzature sportive

- **Campo sportivo “Landoni”** (via Pasquè) (codice identificativo **ASP.1**)
- **Minigolf** (via Cusciano) (codice identificativo **ASP.2**)
- **Bocciodromo** (via Cavallotti) (codice identificativo **ASP.3**)
- **Palestra di Cimbro** (via Volta 11) (codice identificativo **ASP.4**)
- **Torretta campo di gara canottaggio** (via Franzetti) (codice identificativo **ASP.5**)





- **Centro sportivo Canottieri Corgeno** (via Vigna 8) (codice identificativo **ASP.6**)
- **Area verde attrezzata per lo sport Corgeno** (via Vigna) (codice identificativo **ASP.7**)

#### Attrezzature cimiteriali

- **Cimitero di Sesona** (via Sesto Calende) (codice identificativo **CIM.1**)
- **Cimitero di Vergiate** (via Di Vittorio – via Uguaglianza) (codice identificativo **CIM.2**)
- **Cimitero di Cuirone** (via Cuirone) (codice identificativo **CIM.3**)
- **Cimitero di Corgeno** (via Lombardia – via Fratelli Rosselli) (codice identificativo **CIM.4**)

#### Parcheggi pubblici e ad uso pubblico

- **Parcheggio via Golasecca, angolo via Garzonera** (codice identificativo **PA.1**)
- **Parcheggio via Treves** (codice identificativo **PA.2**)
- **Parcheggio via Garzonera** (codice identificativo **PA.3**)
- **Parcheggio via Sesto Calende** (codice identificativo **PA.4**)
- **Parcheggio via Piave** (codice identificativo **PA.5**)
- **Parcheggio via Giuseppe Di Vittorio** (codice identificativo **PA.6**)
- **Parcheggio via Don Enrico Locatelli** (codice identificativo **PA.7**)
- **Parcheggio via Canavè, angolo via Giuseppe Di Vittorio** (codice identificativo **PA.8**)
- **Parcheggio via Giuseppe Di Vittorio** (codice identificativo **PA.9**)
- **Parcheggio via Piave** (codice identificativo **PA.10**)
- **Parcheggio via delle Rane** (codice identificativo **PA.11**)
- **Parcheggio via Cusciano** (codice identificativo **PA.12**)
- **Parcheggio via Stoppani** (codice identificativo **PA.13**)
- **Parcheggio via Stoppani** (codice identificativo **PA.14**)
- **Parcheggio via Stoppani** (codice identificativo **PA.15**)
- **Parcheggio via Stoppani** (codice identificativo **PA.16**)
- **Parcheggio via Uguaglianza** (codice identificativo **PA.17**)
- **Parcheggio via Uguaglianza – via Giuseppe Di Vittorio** (codice identificativo **PA.18**)
- **Parcheggio via Roma** (codice identificativo **PA.19**)
- **Parcheggio via Pasquè (campo sportivo)** (codice identificativo **PA.20**)
- **Parcheggio via Roma** (codice identificativo **PA.21**)
- **Parcheggio via Sant'Eurosia** (codice identificativo **PA.22**)
- **Parcheggio via Torretta, angolo via Donda** (codice identificativo **PA.23**)
- **Parcheggio via Cavallotti** (codice identificativo **PA.24**)
- **Parcheggio via Corgeno** (codice identificativo **PA.25**)
- **Parcheggio via Stoppani, angolo via Peschiera** (codice identificativo **PA.26**)
- **Parcheggio attività commerciali via Sempione** (codice identificativo **PA.27**)
- **Parcheggio attività commerciali via Sempione – via Treves** (codice identificativo **PA.28**)
- **Parcheggio attività commerciali via Dante Alighieri** (codice identificativo **PA.29**)
- **Parcheggio via Salvador Allende** (codice identificativo **PA.30**)
- **Parcheggio via dei Tigli** (codice identificativo **PA.31**)
- **Parcheggio via Salvador Allende** (codice identificativo **PA.32**)
- **Parcheggio via dei Tigli** (codice identificativo **PA.33**)
- **Parcheggio via Torretta** (codice identificativo **PA.34**)
- **Parcheggio via Torretta** (codice identificativo **PA.35**)
- **Parcheggio via Vergiate** (codice identificativo **PA.36**)
- **Parcheggio via Vergiate** (codice identificativo **PA.37**)
- **Parcheggio via Vergiate** (codice identificativo **PA.38**)
- **Parcheggio via Alessandro Volta** (codice identificativo **PA.39**)
- **Parcheggio via Alessandro Volta** (codice identificativo **PA.40**)
- **Parcheggio piazza San Martino** (codice identificativo **PA.41**)
- **Parcheggio via Vai** (codice identificativo **PA.42**)



Comune di Vergiate  
Via Felice Cavallotti, 46  
21029 Vergiate (VA)

**Piano di Eliminazione delle Barriere Architettoniche (PEBA)**  
(ai sensi della l.r. n.6/1989, modificata dalla l.r. n.14/2020;  
DGR n.XI/4139 del 21/12/2020 e DGR n.XI/5555 del 23/11/2021)

- Parcheggio via Edmondo De Amicis (codice identificativo PA.43)
- Parcheggio via Cuirone (codice identificativo PA.44)
- Parcheggio via Fratelli Rosselli (codice identificativo PA.45)
- Parcheggio via Giacomo Leopardi (codice identificativo PA.46)
- Parcheggio via Vigna (codice identificativo PA.47)
- Parcheggio via Franzetti (codice identificativo PA.48)
- Parcheggio via Giacomo Leopardi (codice identificativo PA.49)
- Parcheggio via Mercallo (codice identificativo PA.50)
- Parcheggio via Fratelli Rosselli (codice identificativo PA.51)
- Parcheggio via Franzetti (codice identificativo PA.52)
- Parcheggio via San Rocco (codice identificativo PA.53)
- Parcheggio via San Rocco (codice identificativo PA.54)
- Parcheggio via Don Enrico Locatelli – via Corgeno (codice identificativo PA.55)
- Parcheggio via Sant’Agnese (codice identificativo PA.56)
- Parcheggio attività produttive via San Rocco (codice identificativo PA.57)

#### Aree verdi attrezzate

- Area verde via Garzonera, angolo via Mairate (codice identificativo V.1)
- Area verde Chiesetta di Sant’Eurosia (codice identificativo V.2)
- Area verde via delle Rane (codice identificativo V.3)
- Area verde via Stoppani (codice identificativo V.4)
- Area verde autosilos interrato e piazza via Piave (codice identificativo V.5)
- Parco via dei Tigli (codice identificativo V.6)
- Parco via dei Quadri (codice identificativo V.7)
- Area verde Chiesetta di San Gallo (codice identificativo V.8)
- Area verde via Vergiate (codice identificativo V.9)
- Giardino pubblico via San Giacomo (codice identificativo V.10)
- Area a verde attrezzato via Vai (codice identificativo V.11)
- Area verde via Franzetti (codice identificativo V.12)
- Parco urbano via Vigna (codice identificativo V.13)
- Area verde viale Lombardia (codice identificativo V.14)

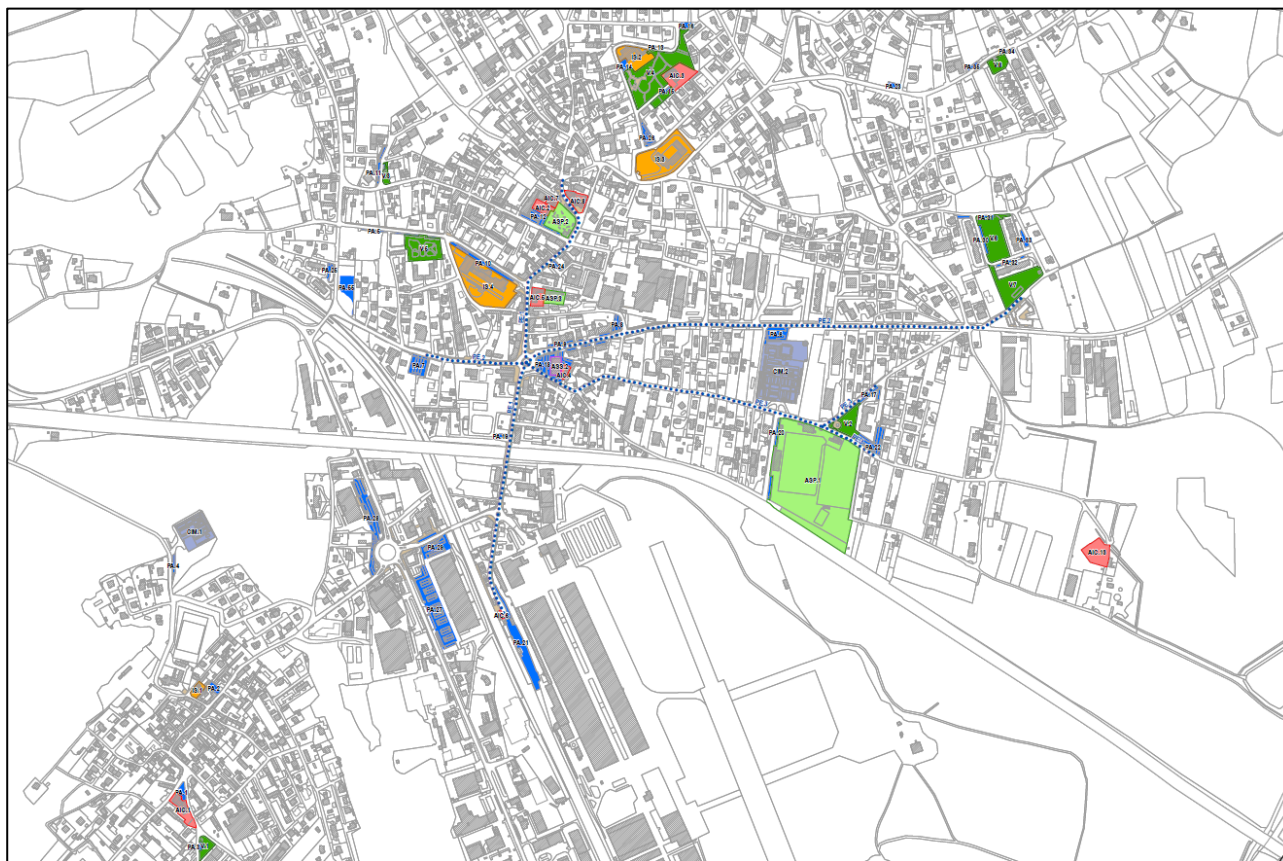
#### Percorsi di connessione tra i servizi esistenti

- Via Roma – Piazza Matteotti – Via Cavallotti – Piazza Beia (codice identificativo PE.1)
- Via Locatelli – Piazza Matteotti – Via Di Vittorio – Via dei Quadri (codice identificativo PE.2)
- Via Uguaglianza – Via Sant’Eurosia (codice identificativo PE.3)



Comune di Vergiate  
Via Felice Cavallotti, 46  
21029 Vergiate (VA)

**Piano di Eliminazione delle Barriere Architettoniche (PEBA)**  
(ai sensi della l.r. n.6/1989, modificata dalla l.r. n.14/2020;  
DGR n.XI/4139 del 21/12/2020 e DGR n.XI/5555 del 23/11/2021)



Estratto tav.2 'Definizione delle attrezzature pubbliche e di uso pubblico' - PEBA Vergiate: frazioni di Vergiate e Sesona



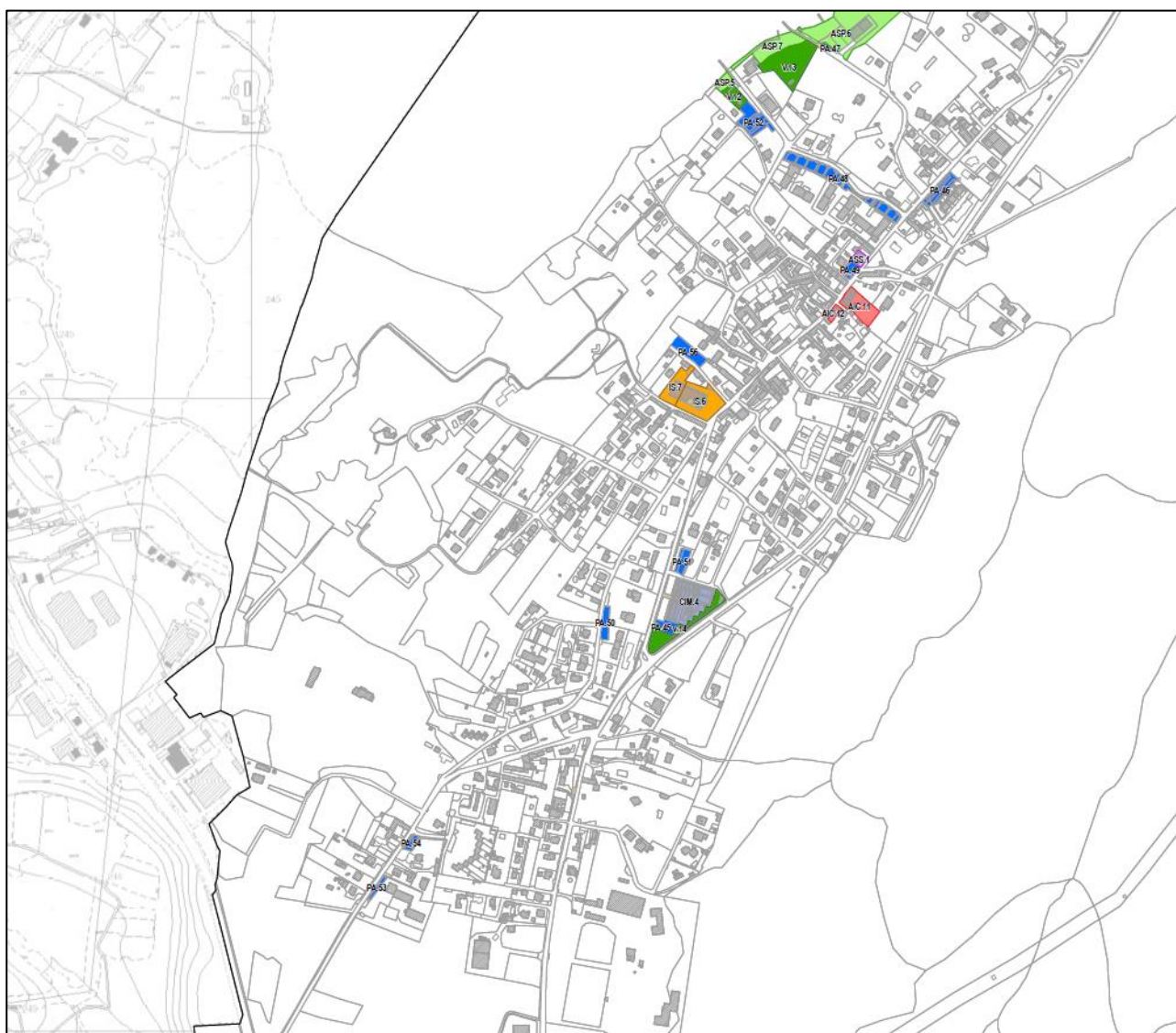
Comune di Vergiate  
Via Felice Cavallotti, 46  
21029 Vergiate (VA)

**Piano di Eliminazione delle Barriere Architettoniche (PEBA)**  
(ai sensi della l.r. n.6/1989, modificata dalla l.r. n.14/2020;  
DGR n.XI/4139 del 21/12/2020 e DGR n.XI/5555 del 23/11/2021)



Estratto tav.2 'Definizione delle attrezzature pubbliche e di uso pubblico' - PEBA Vergiate: frazioni di Cuirone e Cimbro





- Limite amministrativo Comune di Vergiate
- Area di circolazione veicolare (fonte: Database Topografico)
- Area di circolazione pedonale (fonte: Database Topografico)
- Individuazione delle attrezzature pubbliche e di uso pubblico finalizzate all'attuazione del PEBA
- Servizi dell'istruzione
- Attrezzature di interesse collettivo
- Attrezzature socio-sanitarie
- Attrezzature sportive
- Attrezzature cimiteriali
- Parcheggi pubblici e di uso pubblico
- Aree verdi attrezzate
- ..... Principali percorsi di connessione tra i servizi esistenti

Estratti tav.2 'Definizione delle attrezzature pubbliche e di uso pubblico' - PEBA Vergiate: frazione di Corgeno





## 5.2. Il tema dell'accessibilità delle attrezzature pubbliche e di interesse pubblico: la costruzione degli ambiti di influenza

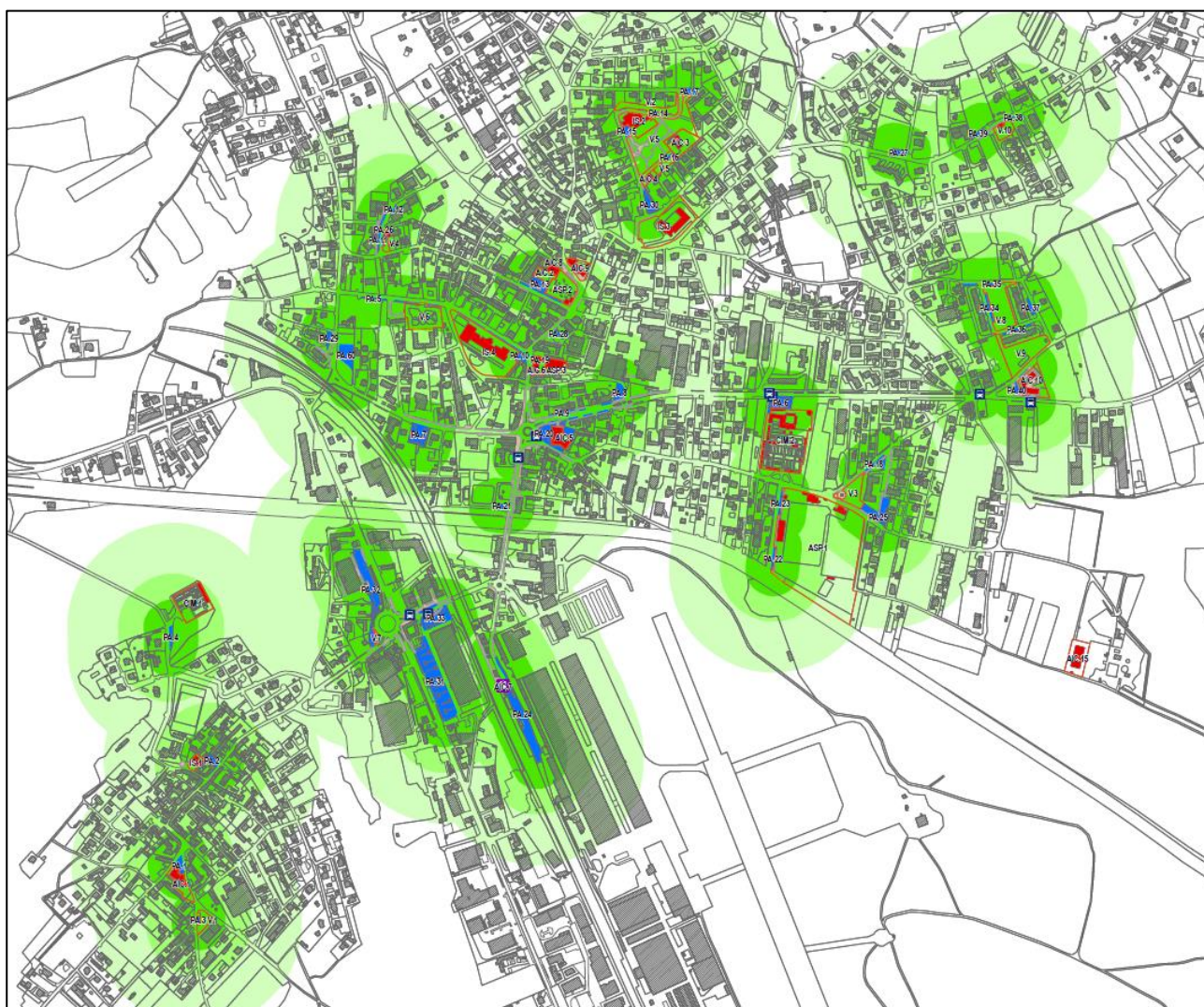
Riprendendo quanto evidenziato nel paragrafo 3.2 riguardante l'importanza e la centralità, anche dal punto di vista normativo e regolamentare, del tema dell'accessibilità e della fruibilità degli spazi pubblici per le persone con disabilità e limitazioni, all'interno del presente PEBA viene fatta un'analisi delle attrezzature pubbliche e di interesse pubblico e generale e della loro effettiva accessibilità e raggiungibilità entro determinate distanze, al fine di costruire un sistema di ambiti di influenza dell'intero PEBA tale da poter raggiungere e coinvolgere un'utenza il più possibile allargata, e allo stesso tempo porgere una particolare attenzione verso quei servizi e attrezzature che possono presentare sia delle potenzialità da valorizzare, che delle criticità da analizzare e risolvere in tema di barriere architettoniche e del loro superamento.

In via preliminare e propedeutica al lavoro di analisi del sistema della città pubblica e della presenza di barriere architettoniche, è stata compiuta una duplice visuale per la costruzione degli ambiti di influenza del PEBA. La prima visuale coinvolge il sistema delle attrezzature per la mobilità, in particolare le aree destinate a parcheggio (sia pubbliche, che asservite all'uso pubblico), le fermate delle linee di trasporto pubblico locale e la stazione ferroviaria di Vergiate. Attorno a questi elementi, allo scopo di analizzare l'effettiva fruibilità degli stessi, sono state prodotte delle isocrone di diverso raggio di influenza che stabiliscono a quale distanza (con criterio geometrico e in linea d'aria) sono situati determinati servizi pubblici e attrezzature per la mobilità rispetto ad un determinato punto nel centro abitato e nel tessuto urbano. Per ogni elemento individuato nel presente PEBA sono state costruite isocrone di raggio che varia tra 50, 100 e 200 metri dai confini delle aree a parcheggio e dal punto coincidente sia con le fermate del TPL, sia con la stazione ferroviaria.



Comune di Vergiate  
Via Felice Cavallotti, 46  
21029 Vergiate (VA)

**Piano di Eliminazione delle Barriere Architettoniche (PEBA)**  
(ai sensi della l.r. n.6/1989, modificata dalla l.r. n.14/2020;  
DGR n.XI/4139 del 21/12/2020 e DGR n.XI/5555 del 23/11/2021)

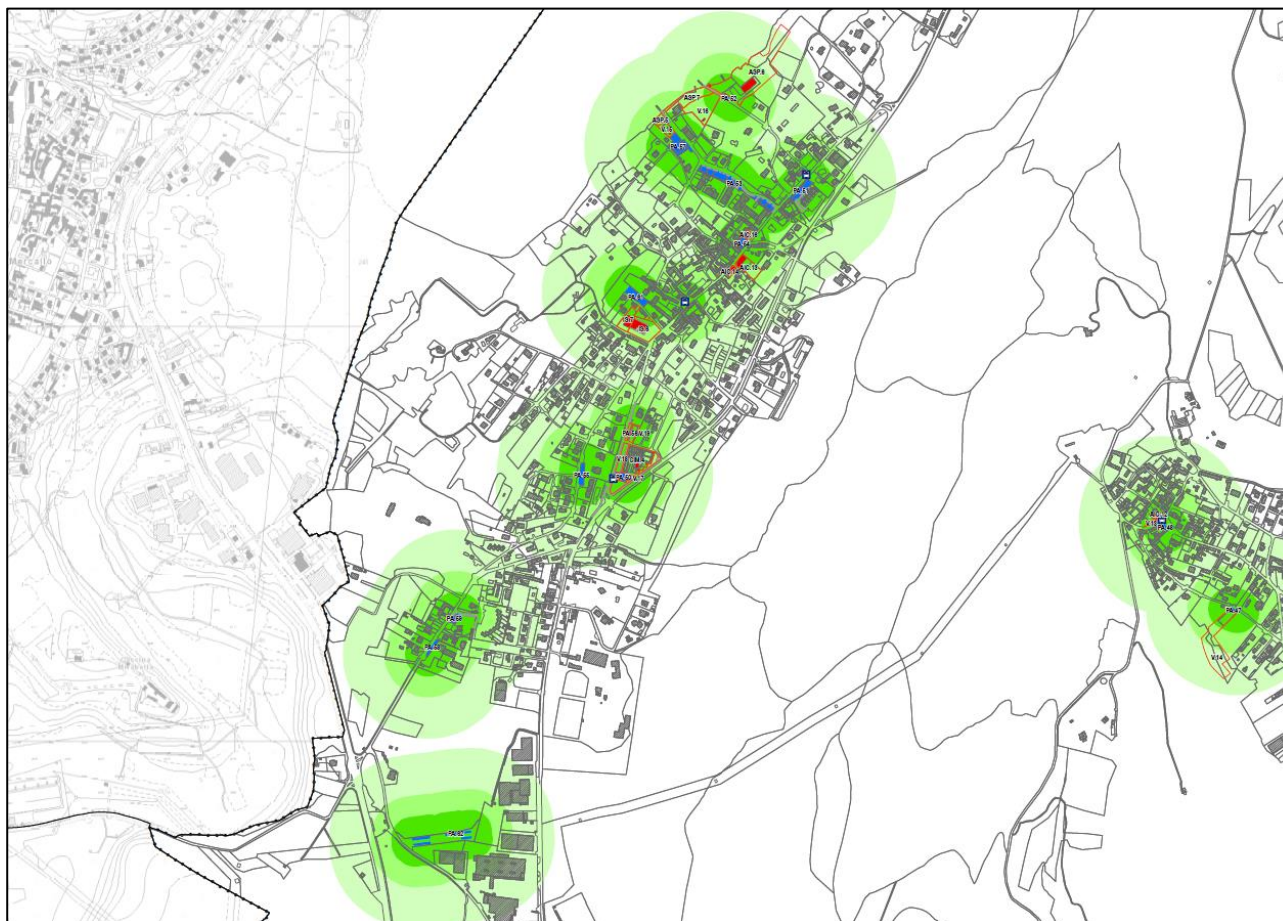


Estratto tav.3 'Ambiti di influenza del sistema della mobilità locale' – PEBA Vergiate: frazioni di Vergiate e Sesona



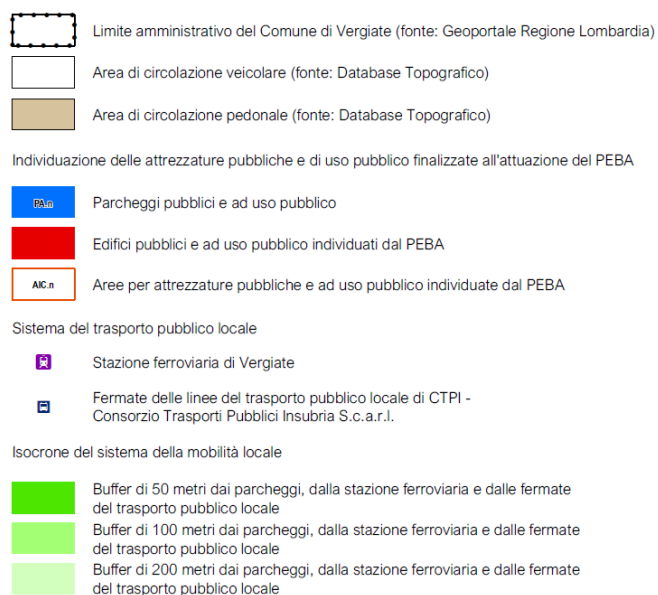
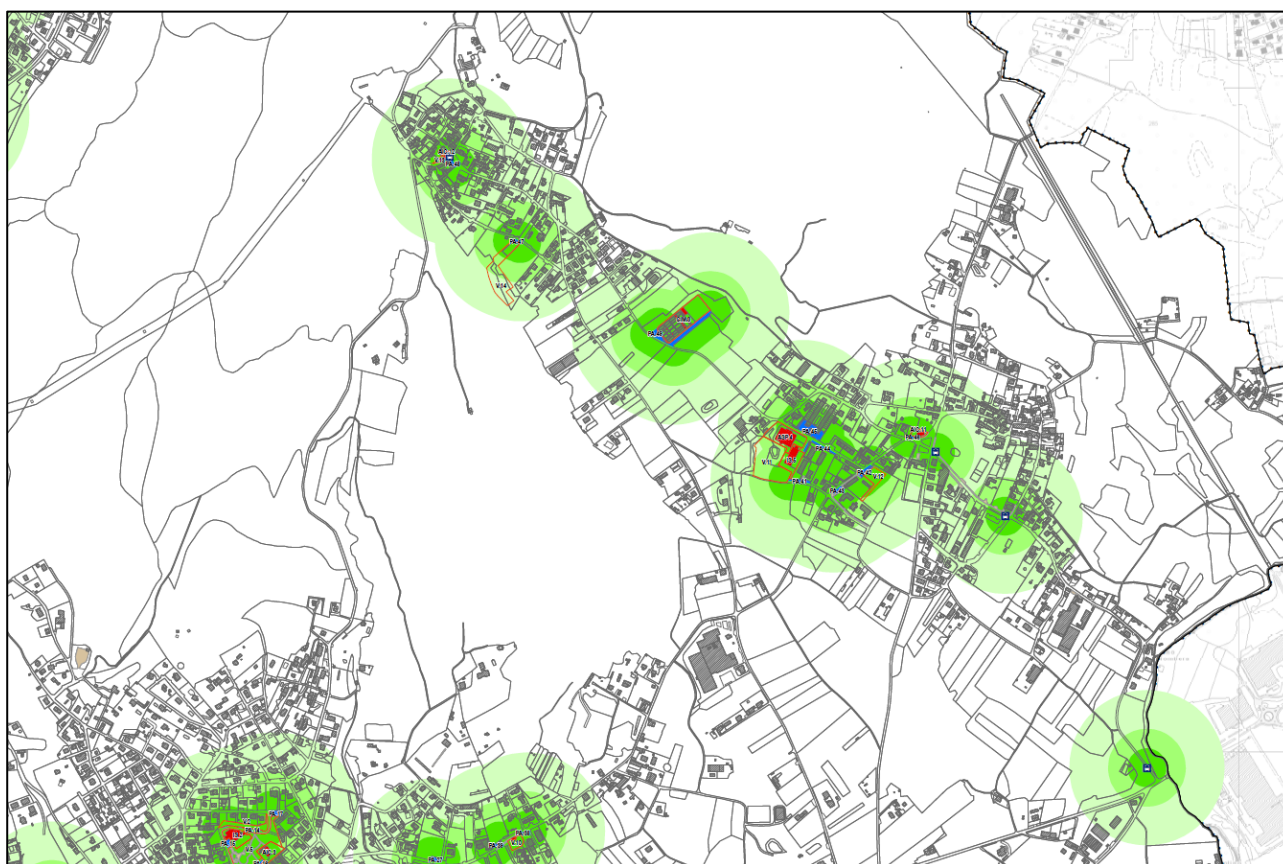
Comune di Vergiate  
Via Felice Cavallotti, 46  
21029 Vergiate (VA)

**Piano di Eliminazione delle Barriere Architettoniche (PEBA)**  
(ai sensi della l.r. n.6/1989, modificata dalla l.r. n.14/2020;  
DGR n.XI/4139 del 21/12/2020 e DGR n.XI/5555 del 23/11/2021)



Estratto tav.3 'Ambiti di influenza del sistema della mobilità locale' – PEBA Vergiate: frazioni di Corgeno e Cuirone





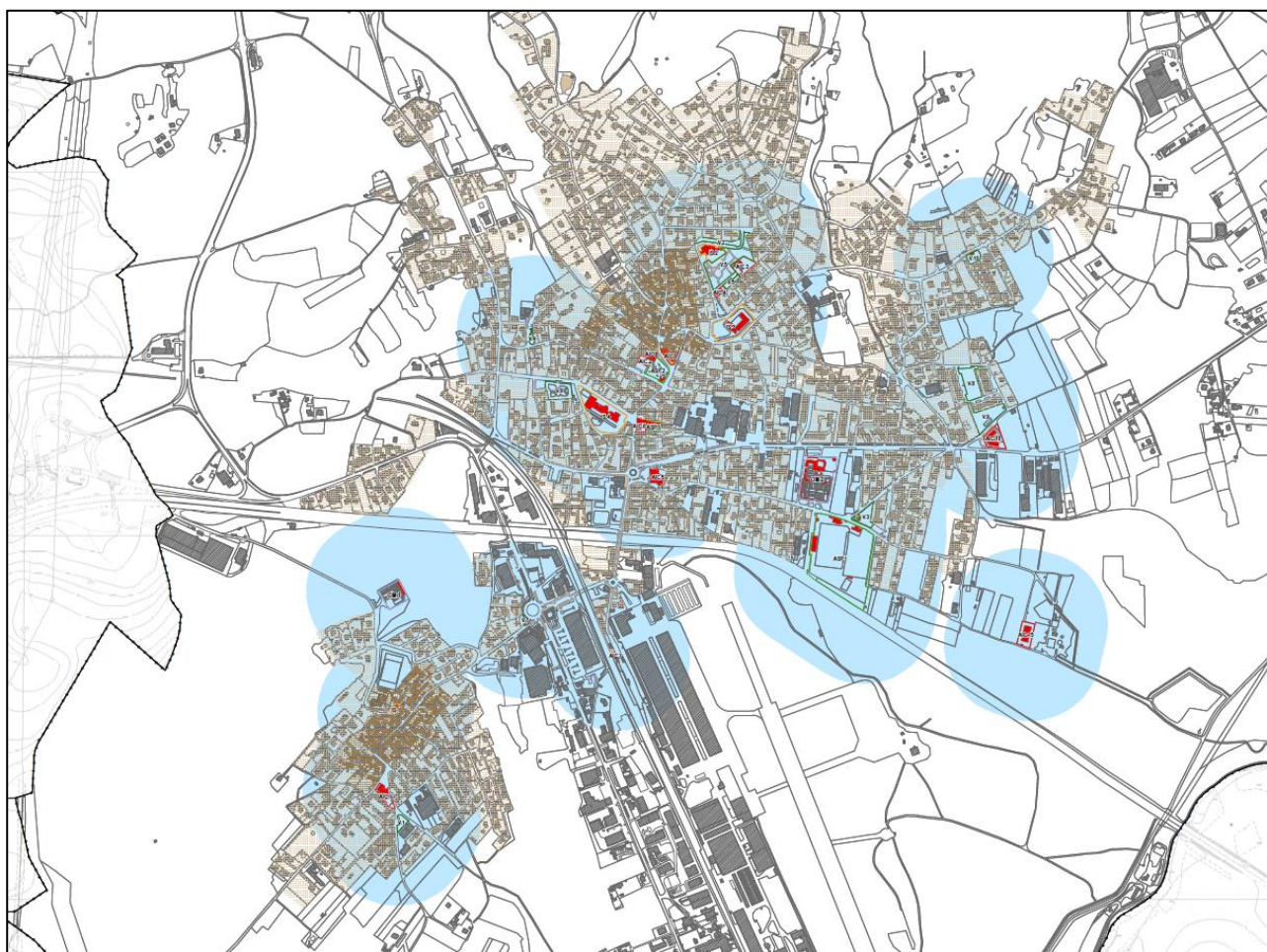
Estratto tav.3 'Ambiti di influenza del sistema della mobilità locale' – PEBA Vergiate: frazioni di Cuirone e Cimbro

Dall'analisi della tavola si evince che la totalità dei servizi pubblici ed a uso pubblico sono raggiungibili entro un raggio di 200 metri dalle aree a parcheggio individuate, a conferma della loro facile e totale raggiungibilità. La quasi completa totalità dei servizi pubblici e ad uso pubblico risulta raggiungibile entro un raggio di 50 metri dalle aree a parcheggio individuate, dato che constata la buona funzionalità del servizio offerto sia nel nucleo principale di Vergiate, che all'interno delle frazioni. Discorso differente lo si deve, invece, fare per quanto riguarda



la raggiungibilità dei servizi dalle fermate del trasporto pubblico locale (sia su gomma, che ferroviario), in quanto circa il 45% dei servizi individuati risulta compreso entro un raggio di 200 metri dalle fermate TPL, che toccano principalmente una serie di attrezzature di interesse collettivo (ad eccezione del Municipio), un paio di attrezzature sportive, parte del sistema scolastico ed alcune aree verdi attrezzate.

La seconda visuale viene costruita a partire, invece, proprio da quegli edifici, aree ed attrezzature pubbliche e di interesse pubblico che sono stati poc' anzi toccati per l'esame della raggiungibilità dai parcheggi e dalle fermate TPL, e che in questo caso si rivolgono verso il tessuto prevalentemente residenziale del comune di Vergiate, per analizzare l'effettiva accessibilità degli stessi da parte dei residenti, e quindi anche delle persone con disabilità che abitano a Vergiate. In questo caso, sono state costruite delle isocrone (usando lo stesso metodo compiuto per la prima visuale) di raggio fissato a 200 metri dall'ingombro esterno degli edifici, e dal perimetro delle aree verdi attrezzate.



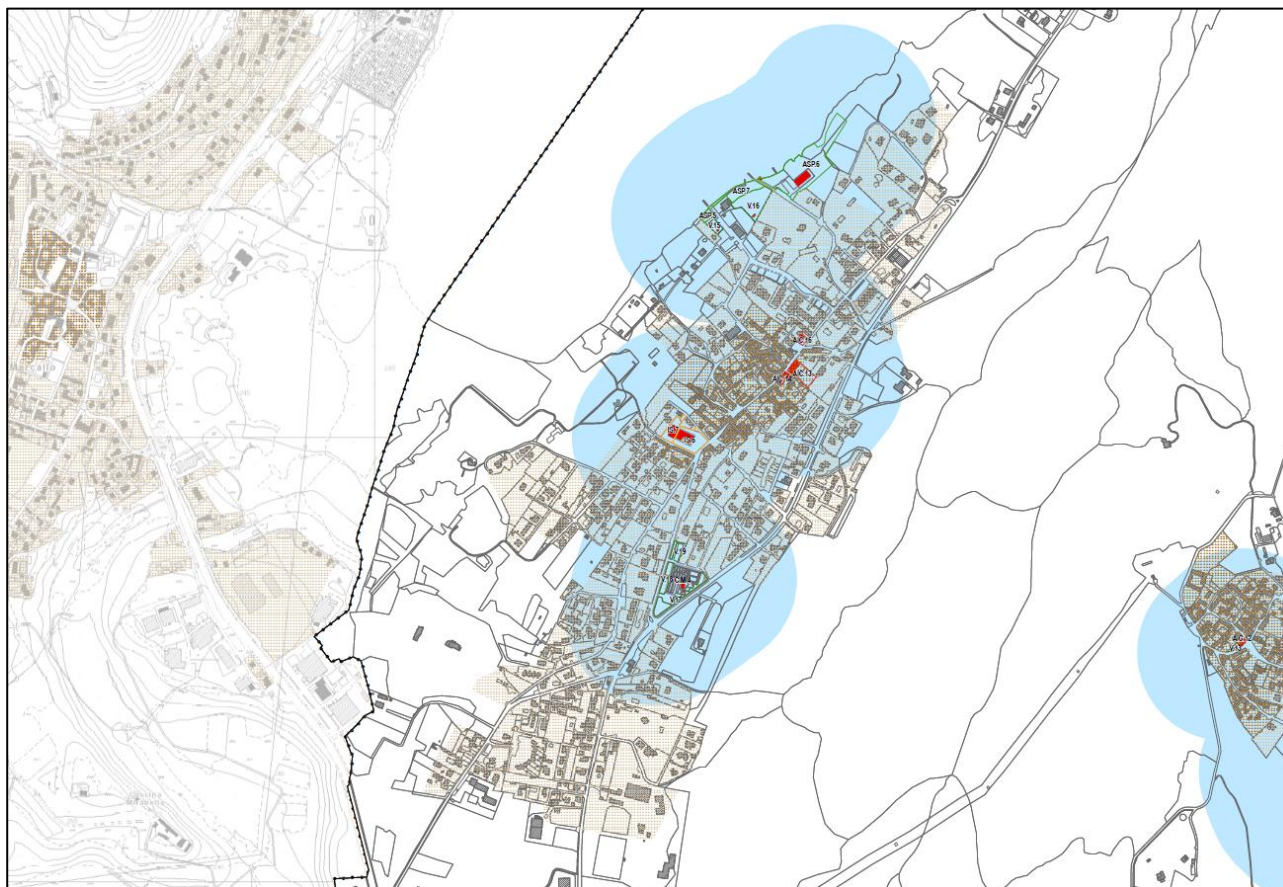
Estratto tav.4 'Definizione degli ambiti di influenza delle attrezzature pubbliche e di uso pubblico' – PEBA Vergiate: frazioni di Vergiate e Sesona



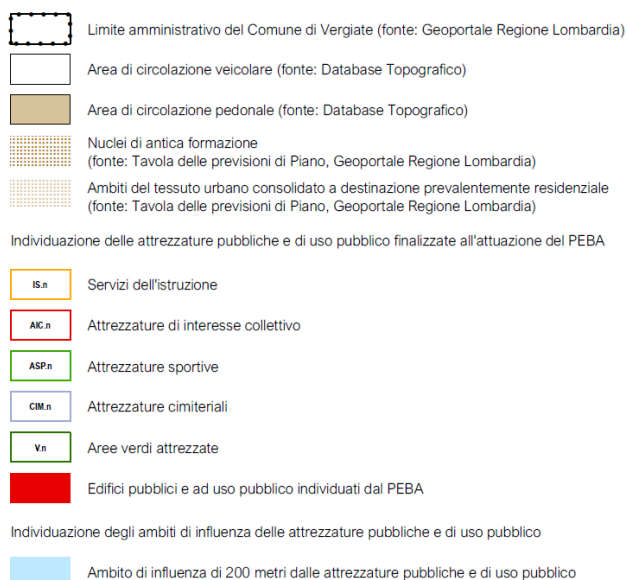
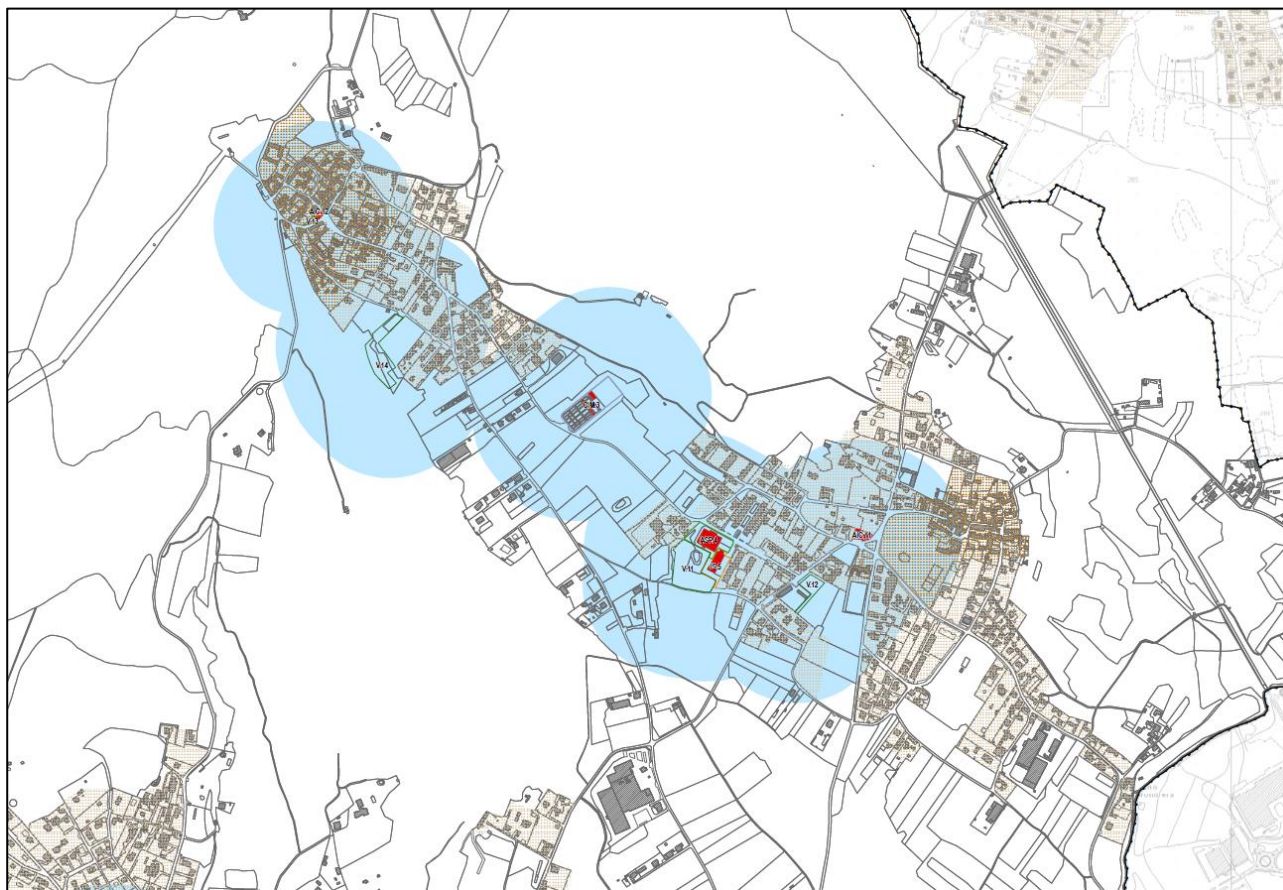


Comune di Vergiate  
Via Felice Cavallotti, 46  
21029 Vergiate (VA)

**Piano di Eliminazione delle Barriere Architettoniche (PEBA)**  
(ai sensi della l.r. n.6/1989, modificata dalla l.r. n.14/2020;  
DGR n.XI/4139 del 21/12/2020 e DGR n.XI/5555 del 23/11/2021)



Estratto tav.4 'Definizione degli ambiti di influenza delle attrezzature pubbliche e di uso pubblico' – PEBA Vergiate: frazione di Corgeno



Estratto tav.4 'Definizione degli ambiti di influenza delle attrezzature pubbliche e di uso pubblico' – PEBA Vergiate: frazioni di Cuirone e Cimbro

Dall'analisi della tavola si evince che buona parte del tessuto urbano residenziale di Vergiate si trova all'interno dell'ambito di influenza del sistema dei servizi pubblici e ad uso pubblico individuati per la definizione del presente PEBA (al netto delle aree a parcheggio). Risultano tuttavia presenti una serie di tessuti e di isolati



residenziali che sono situati ad una distanza superiore a 200 metri dai servizi, a causa della scarsa compattezza dei nuclei urbani. I nuclei di antica formazione sono distanti entro un raggio di 200 metri dai servizi, quasi per la loro interezza; fa eccezione la parte orientale del nucleo storico di Cimbro, che risulta essere l'agglomerato di antica formazione più distante rispetto al sistema della città pubblica.

### 5.3. L'analisi dei riscontri utili alla determinazione del grado di accessibilità delle attrezzature

Per ogni edificio, spazio e percorso di interesse pubblico rilevati nel presente PEBA è stata chiesta la presenza/assenza di determinati elementi che caratterizzano il livello di fruibilità e usabilità delle singole attrezzature da parte delle persone disabili e con limitazioni motorie e sensoriali, incrociando quindi i dati creati dalla relazione tra punti di verifica e voci di verifica. A seconda della quantità dei riscontri positivi e negativi ricevuti, e degli approfondimenti aggiuntivi che riguardano particolari elementi che attengono alla sfera del superamento delle barriere architettoniche, è stato dato un giudizio complessivo di accessibilità che determina quanto il sistema della città pubblica di Vergiate sia effettivamente alla portata delle persone con disabilità.

Si riportano di seguito per ogni edificio, per ogni spazio e per ogni percorso individuati e raggruppati nelle categorie presentate al par. 5.1, il giudizio complessivo di accessibilità<sup>4</sup>. Per un'analisi più esaustiva delle attrezzature di interesse pubblico rilevate si rimanda alle schede inserite nell'Allegato 1 del presente PEBA. La quantità delle risposte date può variare in funzione del regime proprietario degli edifici ad uso pubblico rilevati: gli edifici di proprietà comunale hanno potuto avvalersi di un maggior numero di punti oggetto di verifica, mentre gli edifici di proprietà privata (ad es. parrocchia, associazionismo in genere, ecc.) per motivi di privacy hanno potuto avvalersi di un numero più ristretto di punti da verificare.

<i>Servizi dell'istruzione</i>				
Attrezzatura	Risposte positive	Risposte negative	Punti non verificati	Livello di accessibilità
Scuola dell'infanzia - Sesona (codice identificativo IS.1)	12	16	1	Accessibilità scarsa
Asilo nido comunale – Scuola dell'infanzia "Gianni Rodari" (codice identificativo IS.2)	-	-	-	Non rilevabile
Scuola primaria "Edmondo De Amicis" (codice identificativo IS.3)	20	8	1	Accessibilità media
Scuola secondaria di I° grado "Don Milani" (codice identificativo IS.4)	20	9	-	Accessibilità media
Scuola primaria "Karol Wojtyła"	18	3	2	Accessibilità alta

<sup>4</sup> Per il calcolo dell'accessibilità relativo agli edifici, sono stati sviluppati un massimo di 29 quesiti che riguardano i seguenti gruppi di elementi: parcheggi, accesso, servizi igienici, collegamenti verticali, percorsi interni. In funzione della tipologia di servizio esaminato, sono stati calibrati i singoli quesiti, con la possibilità che alcuni di questi non vengano presi in considerazione, data la struttura dei servizi. Il giudizio di accessibilità è stato dato a seguito del seguente riscontro: risposte positive < 50% = accessibilità scarsa; risposte positive tra 50% e 80% = accessibilità media; risposte positive > 80% = accessibilità alta. Nei casi in cui non si è potuto rispondere ad alcune sezioni, a causa dell'assenza di elementi di valutazione necessari, si è provveduto ad una rimodulazione del calcolo, mantenendo inalterata la metodologia di valutazione e cercando di limitare al massimo le alterazioni di percentuale. Per il calcolo dell'accessibilità relativo ai parcheggi, ai percorsi ed alle aree verdi urbane, sono stati sviluppati un massimo di 15 quesiti che riguardano i seguenti gruppi di elementi: parcheggi, spazi e percorsi, attraversamenti. Il giudizio di accessibilità è stato dato a seguito del seguente riscontro: risposte positive < 50% = accessibilità scarsa; risposte positive tra 50% e 80% = accessibilità media; risposte positive > 80% = accessibilità alta. Anche in questo caso, si è presentata la necessità di calibrare il numero e la tipologia di quesiti in funzione delle caratteristiche dei singoli servizi. Nei casi in cui si è provveduto ad una valutazione dell'accessibilità diversa da quella derivante dal calcolo qui spiegato, si veda il contenuto inserito nella sezione 'Note' delle schede che compongono l'Allegato 1.





<i>Servizi dell'istruzione</i>				
Attrezzatura	Risposte positive	Risposte negative	Punti non verificati	Livello di accessibilità
(codice identificativo IS.5)				
Scuola primaria "Medaglie d'Oro" (codice identificativo IS.6)	23	6	-	Accessibilità alta
Scuola dell'infanzia - Corgeno (codice identificativo IS.7)	17	4	2	Accessibilità alta

<i>Attrezzature di interesse collettivo</i>				
Attrezzatura	Risposte positive	Risposte negative	Punti non verificati	Livello di accessibilità
Sede CISR – Centro sociale anziani – Sede Protezione Civile – Ambulatorio medico (codice identificativo AIC.1)	19	10	-	Accessibilità media
Piazza Enrico Baj (codice identificativo AIC.2)	15	5	2	Accessibilità media
Corpo Forestale dello Stato (codice identificativo AIC.3)	7	3	-	Accessibilità media
Comando Polizia Locale (codice identificativo AIC.4)	9	8	-	Accessibilità media
Salone polivalente – Uffici associazioni (codice identificativo AIC.5)	10	7	-	Accessibilità media
Stazione ferroviaria (codice identificativo AIC.6)	11	13	-	Accessibilità scarsa
Biblioteca comunale (codice identificativo AIC.7)	20	8	1	Accessibilità media
Municipio (codice identificativo AIC.8)	18	10	1	Accessibilità media
Centro di Aggregazione Giovanile – Ambulatorio – Centro sociale (codice identificativo AIC.9)	22	7	-	Accessibilità media
Centro sociale – Medici di base (codice identificativo AIC.10)	10	18	1	Accessibilità scarsa
Centro di Aggregazione Giovanile (codice identificativo AIC.11)	15	6	2	Accessibilità media
Uffici associazioni (codice identificativo AIC.12)	11	10	2	Accessibilità media
Centro raccolta rifiuti (codice identificativo AIC.13)	9	7	1	Accessibilità media

<i>Attrezzature socio-sanitarie</i>				
Attrezzatura	Risposte positive	Risposte negative	Punti non verificati	Livello di accessibilità
Farmacia di Corgeno – Azienda Speciale Servizi Sanitari (codice identificativo ASS.1)	23	6	-	Accessibilità alta
Farmacia Comunale di Vergiate – ASST Vergiate Punto prelievi	13	9	1	Accessibilità media



(codice identificativo ASS.2)				
-------------------------------	--	--	--	--

<i>Attrezzature sportive</i>				
Attrezzatura	Risposte positive	Risposte negative	Punti non verificati	Livello di accessibilità
Campo sportivo "Landoni" (codice identificativo ASP.1)	15	3	-	Accessibilità alta
Minigolf (codice identificativo ASP.2)	12	5	1	Accessibilità media
Bocciodromo (codice identificativo ASP.3)	12	5	1	Accessibilità media
Palestra di Cimbro (codice identificativo ASP.4)	14	4	-	Accessibilità media
Torretta campo di gara canottaggio (codice identificativo ASP.5)	5	3	-	Accessibilità media
Centro sportivo Canottieri Corgeno (codice identificativo ASP.6)	15	3	-	Accessibilità media <sup>5</sup>
Area verde attrezzata per lo sport Corgeno (codice identificativo ASP.7)	9	4	-	Accessibilità media

<i>Attrezzature cimiteriali</i>				
Attrezzatura	Risposte positive	Risposte negative	Punti non verificati	Livello di accessibilità
Cimitero di Sesona (codice identificativo CIM.1)	10	14	1	Accessibilità scarsa
Cimitero di Vergiate (codice identificativo CIM.2)	14	10	1	Accessibilità media
Cimitero di Cuirone (codice identificativo CIM.3)	9	8	2	Accessibilità media
Cimitero di Corgeno (codice identificativo CIM.4)	12	12	1	Accessibilità media

<i>Parcheggi pubblici e ad uso pubblico</i>				
Attrezzatura	Risposte positive	Risposte negative	Punti non verificati	Livello di accessibilità
Parcheggio via Golasecca, angolo via Garzonera (codice identificativo PA.1)	5	9	1	Accessibilità scarsa
Parcheggio via Treves (codice identificativo PA.2)	8	6	1	Accessibilità media
Parcheggio via Garzonera (codice identificativo PA.3)	5	9	1	Accessibilità scarsa
Parcheggio via Sesto Calende (codice identificativo PA.4)	7	7	1	Accessibilità media
Parcheggio via Piave (codice identificativo PA.5)	10	4	1	Accessibilità media
Parcheggio via Giuseppe Di Vittorio (codice identificativo PA.6)	8	6	1	Accessibilità media

<sup>5</sup> Per il giudizio di accessibilità, vedasi le note inserite nella scheda ASP.6 dell'Allegato 1 del presente PEBA.





<i>Parcheggi pubblici e ad uso pubblico</i>				
Attrezzatura	Risposte positive	Risposte negative	Punti non verificati	Livello di accessibilità
Parcheggio via Don Enrico Locatelli (codice identificativo PA.7)	8	6	1	Accessibilità media
Parcheggio via Canavèe, angolo via Giuseppe Di Vittorio (codice identificativo PA.8)	9	5	1	Accessibilità media
Parcheggio via Giuseppe Di Vittorio (codice identificativo PA.9)	12	2	1	Accessibilità alta
Parcheggio via Piave (codice identificativo PA.10)	13	1	1	Accessibilità alta
Parcheggio via delle Rane (codice identificativo PA.11)	9	5	1	Accessibilità media
Parcheggio via Cusciano (codice identificativo PA.12)	10	4	1	Accessibilità media
Parcheggio via Stoppani (codice identificativo PA.13)	7	7	1	Accessibilità media
Parcheggio via Stoppani (codice identificativo PA.14)	-	-	-	Non rilevabile
Parcheggio via Stoppani (codice identificativo PA.15)	6	8	1	Accessibilità scarsa
Parcheggio via Stoppani (codice identificativo PA.16)	7	7	1	Accessibilità media
Parcheggio via Uguaglianza (codice identificativo PA.17)	10	4	1	Accessibilità media
Parcheggio via Uguaglianza – via Giuseppe Di Vittorio (codice identificativo PA.18)	12	2	1	Accessibilità alta
Parcheggio via Roma (codice identificativo PA.19)	9	5	1	Accessibilità media
Parcheggio via Pasquèe (campo sportivo) (codice identificativo PA.20)	12	2	1	Accessibilità alta
Parcheggio via Roma (codice identificativo PA.21)	7	7	1	Accessibilità media
Parcheggio via Sant'Eurosia (codice identificativo PA.22)	4	10	1	Accessibilità scarsa
Parcheggio via Torretta, angolo via Donda (codice identificativo PA.23)	7	7	1	Accessibilità media
Parcheggio via Cavallotti (codice identificativo PA.24)	9	5	1	Accessibilità media
Parcheggio via Corgeno (codice identificativo PA.25)	10	4	1	Accessibilità media
Parcheggio via Stoppani, angolo via Peschiera (codice identificativo PA.26)	8	6	1	Accessibilità media
Parcheggio attività commerciali via Sempione (codice identificativo PA.27)	8	6	1	Accessibilità media
Parcheggio attività commerciali via	6	8	1	Accessibilità scarsa



<i>Parcheggi pubblici e ad uso pubblico</i>				
Attrezzatura	Risposte positive	Risposte negative	Punti non verificati	Livello di accessibilità
Sempione – via Treves (codice identificativo PA.28)				
Parcheggio attività commerciali via Dante Alighieri (codice identificativo PA.29)	8	6	1	Accessibilità media
Parcheggio via Salvador Allende (codice identificativo PA.30)	8	6	1	Accessibilità media
Parcheggio via dei Tigli (codice identificativo PA.31)	7	7	1	Accessibilità media
Parcheggio via Salvador Allende (codice identificativo PA.32)	7	7	1	Accessibilità media
Parcheggio via dei Tigli (codice identificativo PA.33)	7	7	1	Accessibilità media
Parcheggio via Torretta (codice identificativo PA.34)	10	4	1	Accessibilità media
Parcheggio via Torretta (codice identificativo PA.35)	9	5	1	Accessibilità media
Parcheggio via Vergiate (codice identificativo PA.36)	6	8	1	Accessibilità scarsa
Parcheggio via Vergiate (codice identificativo PA.37)	12	2	1	Accessibilità alta
Parcheggio via Vergiate (codice identificativo PA.38)	9	5	1	Accessibilità media
Parcheggio via Alessandro Volta (codice identificativo PA.39)	10	4	1	Accessibilità media
Parcheggio via Alessandro Volta (codice identificativo PA.40)	7	7	1	Accessibilità media
Parcheggio piazza San Martino (codice identificativo PA.41)	7	7	1	Accessibilità media
Parcheggio via Vai (codice identificativo PA.42)	7	7	1	Accessibilità media
Parcheggio via Edmondo De Amicis (codice identificativo PA.43)	7	7	1	Accessibilità media
Parcheggio via Cuirone (codice identificativo PA.44)	7	7	1	Accessibilità media
Parcheggio via Fratelli Rosselli (codice identificativo PA.45)	9	5	1	Accessibilità media
Parcheggio via Giacomo Leopardi (codice identificativo PA.46)	10	4	1	Accessibilità media
Parcheggio via Vigna (codice identificativo PA.47)	5	9	1	Accessibilità scarsa
Parcheggio via Franzetti (codice identificativo PA.48)	7	7	1	Accessibilità media
Parcheggio via Giacomo Leopardi (codice identificativo PA.49)	7	7	1	Accessibilità media
Parcheggio via Mercallo (codice identificativo PA.50)	7	7	1	Accessibilità media
Parcheggio via Fratelli Rosselli (codice identificativo PA.51)	6	8	1	Accessibilità scarsa

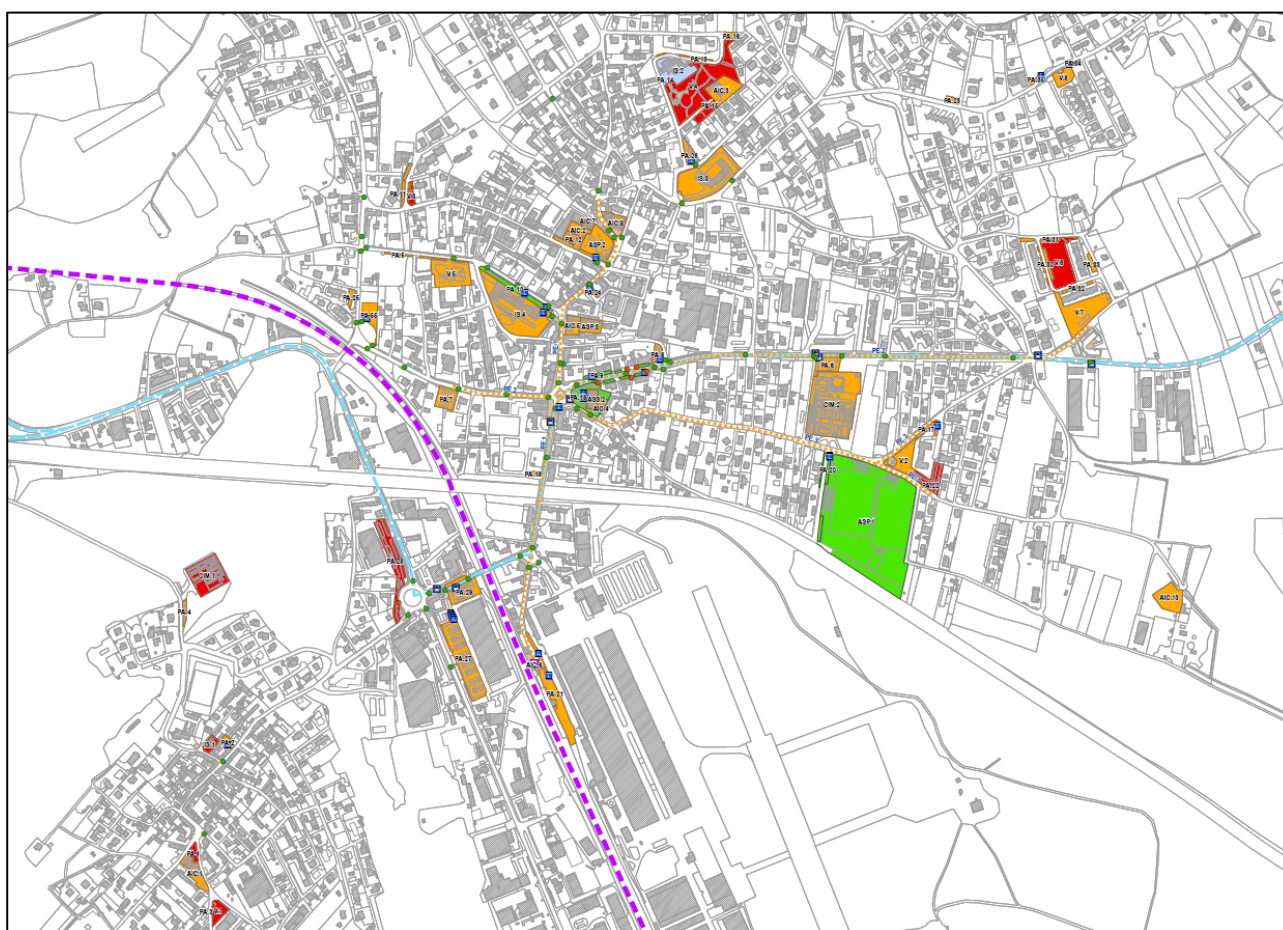


<i>Parcheggi pubblici e ad uso pubblico</i>				
Attrezzatura	Risposte positive	Risposte negative	Punti non verificati	Livello di accessibilità
Parcheggio via Franzetti (codice identificativo PA.52)	5	9	1	Accessibilità scarsa
Parcheggio via San Rocco (codice identificativo PA.53)	7	7	1	Accessibilità media
Parcheggio via San Rocco (codice identificativo PA.54)	6	8	1	Accessibilità scarsa
Parcheggio via Don Enrico Locatelli – via Corgeno (codice identificativo PA.55)	11	3	1	Accessibilità media
Parcheggio via Sant’Agnese (codice identificativo PA.56)	10	4	1	Accessibilità media
Parcheggio attività produttive via San Rocco (codice identificativo PA.57)	10	4	1	Accessibilità media

<i>Aree verdi attrezzate</i>				
Attrezzatura	Risposte positive	Risposte negative	Punti non verificati	Livello di accessibilità
Area verde via Garzonera, angolo via Mairate (codice identificativo V.1)	5	8	-	Accessibilità scarsa
Area verde Chiesetta di Sant’Eurosia (codice identificativo V.2)	8	5	-	Accessibilità media
Area verde via delle Rane (codice identificativo V.3)	3	10	-	Accessibilità scarsa
Area verde via Stoppani (codice identificativo V.4)	6	7	-	Accessibilità scarsa
Area verde autosilos interrato e piazza via Piave (codice identificativo V.5)	10	3	-	Accessibilità media
Parco via dei Tigli (codice identificativo V.6)	5	8	-	Accessibilità scarsa
Parco via dei Quadri (codice identificativo V.7)	9	4	-	Accessibilità media
Area verde Chiesetta di San Gallo (codice identificativo V.8)	8	5	-	Accessibilità media
Area verde via Vergiate (codice identificativo V.9)	11	2	-	Accessibilità alta
Giardino pubblico via San Giacomo (codice identificativo V.10)	9	4	-	Accessibilità media
Area a verde attrezzato via Vai (codice identificativo V.11)	7	6	-	Accessibilità media
Area verde via Franzetti (codice identificativo V.12)	8	5	-	Accessibilità media
Parco urbano via Vigna (codice identificativo V.13)	10	3	-	Accessibilità alta
Area verde viale Lombardia (codice identificativo V.14)	5	8	-	Accessibilità scarsa



<i>Percorsi di connessione tra i servizi esistenti</i>				
Percorsi	Risposte positive	Risposte negative	Punti non verificati	Livello di accessibilità
Via Roma – Piazza Matteotti – Via Cavallotti – Piazza Beia (codice identificativo PE.1)	7	4	1	Accessibilità media
Via Locatelli – Piazza Matteotti – Via Di Vittorio – Via dei Quadri (codice identificativo PE.2)	6	5	1	Accessibilità media
Via Uguaglianza – Via Sant'Eurosia (codice identificativo PE.3)	7	4	1	Accessibilità media



Estratto tav.5 'Grado di accessibilità del sistema delle attrezzature' – PEBA Vergiate: frazioni di Vergiate e Sesona





Estratto tav.5 'Grado di accessibilità del sistema delle attrezzature' – PEBA Vergiate: frazioni di Cuirone e Cimbro





Comune di Vergiate  
Via Felice Cavallotti, 46  
21029 Vergiate (VA)

**Piano di Eliminazione delle Barriere Architettoniche (PEBA)**  
(ai sensi della l.r. n.6/1989, modificata dalla l.r. n.14/2020;  
DGR n.XI/4139 del 21/12/2020 e DGR n.XI/5555 del 23/11/2021)



Estratto tav.5 'Grado di accessibilità del sistema delle attrezzature' – PEBA Vergiate: frazione di Corgeno



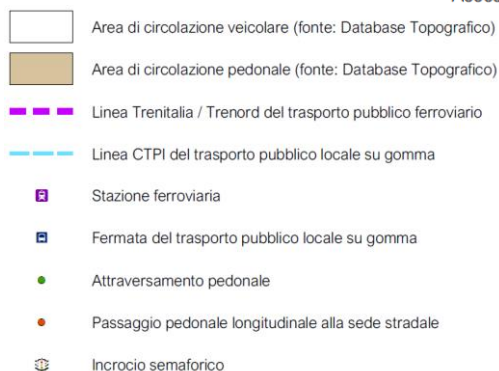
Grado di accessibilità delle attrezzature pubbliche e di uso pubblico



Grado di accessibilità dei percorsi di connessione delle attrezzature di interesse pubblico

Principali percorsi di connessione tra i servizi esistenti

●●●●●●●● Accessibilità media



Facendo un computo delle attrezzature di interesse pubblico individuate, associate ai rispettivi gradi di accessibilità, si determina quanto segue:

Giudizio complessivo		Attrezzature individuate
	Accessibilità alta	12 (11,2%)
	Accessibilità media	74 (69,2%)
	Accessibilità scarsa	19 (17,8%)
	Accessibilità non rilevata	2 (1,9%)
TOTALE		107 (100%)

Dai dati sopra elencati si evince che il 70% delle attrezzature analizzate nel presente PEBA hanno una media accessibilità, riscontrando quindi una serie di criticità dal punto di vista della loro fruibilità da parte delle persone con disabilità, tuttavia risolvibili mediante una serie di interventi elencati nei capitoli 6 e 7 della presente relazione, nonché catalogati all'interno dell'Allegato 3 del PEBA che richiama la 'Tabella degli interventi', e che possono risultare sostenibili sotto il profilo economico-finanziario. Meno del 10% delle attrezzature pubbliche e di interesse pubblico rilevate presentano, nel complesso, un'alta accessibilità; la restante parte delle attrezzature presenta, invece, una serie maggiore di criticità da risolvere attraverso un insieme sistematico di interventi che possono assumere un ordine di priorità maggiore rispetto ad altri servizi. Il 90% circa delle attrezzature rilevate presenta, in generale, un grado di accessibilità medio-alto, ritenendo quindi importante poter concentrare le risorse finanziarie maggiori sul restante 10% del sistema dei servizi.

Ai fini di un maggiore dettaglio dello stato dell'accessibilità delle attrezzature di interesse pubblico, si elenca di seguito il livello di accessibilità suddiviso per singole categorie.



<i>Servizi dell'istruzione</i>		<b>Attrezzature individuate</b>
	Accessibilità alta	3 (42,9%)
	Accessibilità media	2 (28,5%)
	Accessibilità scarsa	1 (14,3%)
	Accessibilità non rilevata	1 (14,3%)
TOTALE		7 (100%)

<i>Attrezzature di interesse collettivo</i>		<b>Attrezzature individuate</b>
	Accessibilità alta	0 (0%)
	Accessibilità media	11 (84,6%)
	Accessibilità scarsa	2 (15,4%)
TOTALE		13 (100%)

<i>Attrezzature socio-sanitarie</i>		<b>Attrezzature individuate</b>
	Accessibilità alta	1 (50%)
	Accessibilità media	1 (50%)
	Accessibilità scarsa	0 (0%)
TOTALE		2 (100%)

<i>Attrezzature sportive</i>		<b>Attrezzature individuate</b>
	Accessibilità alta	1 (14,3%)
	Accessibilità media	6 (85,7%)
	Accessibilità scarsa	0 (0%)
TOTALE		7 (100%)

<i>Attrezzature cimiteriali</i>		<b>Attrezzature individuate</b>
	Accessibilità alta	0 (0%)
	Accessibilità media	3 (75%)
	Accessibilità scarsa	1 (25%)
TOTALE		4 (100%)

<i>Parcheggi pubblici e ad uso pubblico</i>		<b>Attrezzature individuate</b>
	Accessibilità alta	5 (8,8%)
	Accessibilità media	41 (71,9%)
	Accessibilità scarsa	10 (17,5%)
	Accessibilità non rilevata	1 (1,8%)
TOTALE		57 (100%)

<i>Aree verdi attrezzate</i>		<b>Attrezzature individuate</b>
	Accessibilità alta	2 (14,3%)
	Accessibilità media	7 (50,0%)
	Accessibilità scarsa	5 (35,7%)
TOTALE		14 (100%)

<i>Percorsi di connessione tra i servizi esistenti</i>		<b>Attrezzature individuate</b>
	Accessibilità alta	0 (0%)
	Accessibilità media	3 (100%)
	Accessibilità scarsa	0 (0%)
TOTALE		3 (100%)



Comune di Vergiate  
Via Felice Cavallotti, 46  
21029 Vergiate (VA)

**Piano di Eliminazione delle Barriere Architettoniche (PEBA)**  
(ai sensi della l.r. n.6/1989, modificata dalla l.r. n.14/2020;  
DGR n.XI/4139 del 21/12/2020 e DGR n.XI/5555 del 23/11/2021)

Si può notare in particolare per la categoria afferente al sistema dei parcheggi pubblici e di uso pubblico una generale media criticità a livello di accessibilità, presenti sia all'interno del nucleo principale di Vergiate, sia all'interno delle singole frazioni, e che si caratterizzano in particolare per questioni riferite alla scarsa segnaletica soprattutto orizzontale e alla presenza di diversi ostacoli e dislivelli all'accesso.

Dall'analisi del sistema dei percorsi di connessione si evince infine una generale media accessibilità, dovuta a fattori quali: la presenza diffusa di posti auto per disabili in coincidenza dei parcheggi rilevati; una diffusa presenza di attraversamenti pedonali opportunamente segnalati (sebbene siano da migliorare in fatto di segnaletica); una sostanziale uniformità nelle pendenze, con pochi punti dove questa risulta più accentuata. Criticità maggiori di rilevano, invece, per ciò che riguarda lo stato della pavimentazione, inficiato dalla presenza di sconessioni e di buche, nonché della presenza di ostacoli lungo i percorsi.





## 6. I criteri di progettazione accessibile per disabilità motoria, percettiva e sensoriale

### 6.1. Gli spazi e i percorsi esterni

#### Percorsi pedonali

In caso di nuova realizzazione di percorsi esterni o l'adeguamento degli esistenti, siano essi parte della viabilità urbana in generale, di avvicinamento agli immobili pubblici e/o agli spazi di aggregazione, al fine di consentire una più sicura ed agevole fruizione da parte delle persone con disabilità, il PEBA prevede la realizzazione di percorsi dedicati, preferibilmente rialzati (marciapiedi) di larghezza minima pari a 1,50 metri; i percorsi così dimensionati dovranno essere preferibilmente privi di strettoie, arredi e ostacoli di qualsiasi natura. Soltanto nei casi in cui tali interventi dovessero comportare un restringimento del calibro minimo della strada al di sotto dei limiti di legge (2,75 metri), il Piano, in coerenza con la norma, consente una larghezza minima di 0,90 metri. Nel caso di percorsi non rettilinei che prevedano cambi di direzione e/o tratti curvilinei è necessario prevedere la realizzazione di uno spazio di manovra per le persone su sedia a rotelle largo 1,50 metri e profondo 1,50 metri. Nel caso di marciapiedi e/o percorsi complanari al piano della carreggiata è necessario che questi ultimi vengano differenziati dal percorso vero e proprio sia per materiale, che per colore della pavimentazione; dovranno essere dotati di cordolature prive di spigoli vivi, interrotte ogni 10/15 metri circa, da varchi che consentano l'accesso e/o l'uscita alle zone adiacenti. Tutti i percorsi ed i marciapiedi dovranno avere una pendenza longitudinale non superiore al 5% e una pendenza trasversale non superiore all'1%.

#### Attraversamenti pedonali complanari al piano viabile o rialzati

Come previsto dalla normativa vigente in materia, il PEBA prevede che gli attraversamenti pedonali esistenti e di futura realizzazione, qualora non rialzati rispetto alla sede stradale, siano dotati di rampe di accesso ai marciapiedi. Ad integrazione della segnaletica verticale e orizzontale, da realizzare in conformità al "Nuovo Codice della Strada" ed al relativo Regolamento di attuazione, il PEBA prevede, a seconda delle condizioni di visibilità e sicurezza della zona di attraversamento e dei volumi di traffico in transito sulle strade convergenti, una o più delle seguenti soluzioni:

- posa di segnaletica luminosa fissa o mobile;
- tracciamento di segnaletica orizzontale colorata per una migliore individuazione, anche a distanza, dell'attraversamento;
- installazione di bande sonore in prossimità dell'attraversamento per la differenziazione della texture/rugosità del fondo stradale, al fine di segnalare all'utenza stradale la necessità di moderare la velocità;
- realizzazione di percorsi guida LOGES per facilitare l'attraversamento ai non vedenti.

Con specifico riferimento a quest'ultimo punto, in corrispondenza degli attraversamenti, il PEBA prevede la messa in atto di misure adeguate a segnalare la zona di svincolo anche a persone con minorazioni visive, tramite la posa in opera di segnalazioni tattilo-plantari utilizzando i codici LOGES descritti nel paragrafo 3.5, assicurando in questo modo variazioni cromatiche del fondo stradale e pavimentazioni realizzate in materiali con differenziazioni ben percepibili al calpestio e alla percussione.

#### Manufatti ed elementi di arredo urbano

Considerata la frequente presenza lungo i percorsi della viabilità cittadina di manufatti collocati in posizioni interferenti con la viabilità pedonale, riconducibili agli impianti ed alle reti tecnologiche (linee elettriche, telefoniche, della rete di distribuzione del gas metano, dei pali di pubblica illuminazione, di dissuasori del traffico e dell'arredo urbano in generale, ecc.), il PEBA suggerisce l'opportunità di attivare, in condivisione con i soggetti pubblici o privati gestori dei sottoservizi, di appositi programmi di spostamento di tali strutture interferenti.



In occasione di interventi di installazione di nuovi arredi urbani dovranno essere individuate zone esterne alle aree di passaggio ed elementi di arredo idonei per forma e dimensioni a consentire il facile uso anche a persone con ridotta capacità motoria o sensoriale. Nel caso di parchi e giardini pubblici o viali dotati di aree di sosta, gli elementi di arredo (panchine, cestini, ecc.) dovranno essere facilmente fruibili per dimensioni e altezze, anche mediante la predisposizione di aree di sosta (piazzole), di dimensioni tali da garantire lo stazionamento di una carrozzina. In particolare le panchine dovranno consentire un agevole e comodo rialzarsi alla persona seduta. Le bacheche, le tabelle e i segnali dovranno essere installati in posizione tale da essere facilmente visibili.

### **Pavimentazioni esterne dei percorsi**

Negli interventi di manutenzione dei percorsi pedonali è fondamentale prevedere l'uso di materiali antisdrucciolevoli e antiscivolo, dalle superfici ben levigate. In caso di pavimentazioni in materiale lapideo, il materiale impiegato dovrà essere posato in complanarità con l'intorno, con giunture (fughe) non superiori ai 5 mm. Le pavimentazioni dovranno essere realizzate preferibilmente in materiali lapidei con superfici prive di scabrosità, evitando lavorazioni "a spacco", la posa di acciottolati o di cubetti in porfido. In particolare è fondamentale evitare l'utilizzo dell'acciottolato, per quanto architettonicamente apprezzabile e molto diffuso in special modo all'interno del centro storico, in quanto faticoso da percorrere e potenzialmente rischioso per tutti e a maggior ragione per persone con difficoltà nella deambulazione. Saranno quindi da preferirsi materiali rispondenti alle esigenze dei disabili motori, vale a dire pavimentati in lastre di pietra a piano di sega e giunti baciati o con altre soluzioni materiche adeguate e coordinate. In caso di percorsi realizzati in materiale inerte (accessi a giardini pubblici e parchi), il misto granulare dovrà essere opportunamente stabilizzato con calce e/o cemento, compattato e rullato, per garantire un piano di calpestio regolare e stabile, senza avvallamenti o cedimenti, evitando in questi casi pavimentazione in ghiaia o in terra battuta.

### **Dislivelli (rampe e scivoli)**

In caso di brevi dislivelli negli spazi esterni, siano essi di pertinenza degli edifici comunali aperti al pubblico oppure all'interno di parchi o aree pubbliche di aggregazione, il PEBA indica, come misura più efficace di limitazione degli effetti sulla mobilità delle persone disabili, la realizzazione di scivoli e rampe. Gli elementi di raccordo, indispensabili a superare questi dislivelli, dovranno avere le dimensioni minime di legge e individuando il materiale da impiegare tenendo conto della funzionalità e dell'economicità.

Per quanto riguarda la pendenza di questi manufatti sarà necessario, non solo in caso di nuova progettazione complessiva dell'edificio o dello spazio pubblico, per cui il Piano prevede l'obbligo, ma anche negli interventi di adeguamento dell'esistente, viene richiesto al progettista di verificare la possibilità di realizzare raccordi con pendenze facilmente superabili in autonomia e senza sforzo e più precisamente:

- rampe con sviluppo fino a 0,50 metri con pendenza minore del 12%;
- rampe con sviluppo fino a 2,00 metri con pendenza minore del 8%;
- rampe con sviluppo fino a 5,00 metri con pendenza minore del 7%;
- rampe con sviluppo oltre i 5,0 metri con pendenza minore del 5%.

Il rispetto delle indicazioni contenute nel DM n.236/1989 sarà quindi consentito nei casi in cui sussistano vincoli (strutturali, dimensionali, ecc.) non superabili attraverso opportune scelte progettuali.

### **Posti auto riservati a persone disabili**

La normativa nazionale in materia di eliminazione delle barriere architettoniche individua nella misura di un posto auto riservato ogni cinquanta posti auto liberi, la dotazione minima per ogni parcheggio. Posti auto che dovranno avere una lunghezza minima non inferiore a 5,00 metri e larghezza minima non inferiore a 3,20 metri (nei casi di parcheggio in linea è possibile realizzare stalli con lunghezze non inferiori a 6,50 metri e larghezze pari a 2,00 metri, collocando la parte zebra pari a 1,50 metri nella parte posteriore dello stallone rispetto al senso di marcia ed in corrispondenza del collegamento con il marciapiede), per consentire il movimento del disabile nelle fasi di trasferimento. Tale spazio dovrà essere evidenziato con appositi segnali orizzontali e verticali.



In corrispondenza dei posti auto riservati dovrà essere realizzato, quando necessario, un elemento di raccordo con l'eventuale marciapiedi con pendenza longitudinale massima non superiore all'8% e pendenza trasversale massima non superiore al 2%. Per la realizzazione del piano di posa, i progettisti dovranno scegliere materiali dalla superficie priva di scabrosità, preferibilmente asfalto o materiali lapidei posti in opera in lastre a piano di sega, con giunti (fughe) di spessore inferiore a 5 mm.

### **Orientamento con percorsi guida esterni con sistema LOGES**

Il PEBA prevede la realizzazione di percorsi guida con sistema LOGES in tutti gli ambiti che sono stati oggetto di indagine e valutazione ogni qualvolta si rilevi l'assenza di percorsi guida naturali o nei tratti in cui questi ultimi si interrompono per distanze superiori ai 3 metri. Si consiglia di evitare di estendere tali pavimentazioni speciali lungo i percorsi per tutta la loro lunghezza, in quanto i disabili visivi sono in grado di seguire le cosiddette guide naturali (ad esempio un muro continuo, un marciapiede che non presenti slarghi, pericoli o particolari ostacoli, ecc.). in situazioni come queste, il disabile ha bisogno soltanto di essere avvisato quando egli venga a trovarsi in prossimità di un punto specifico, ad esempio in corrispondenza dell'ingresso all'edificio di riferimento o in prossimità di un ostacolo fisico.

In ogni caso, sarà discrezione del progettista, valutato il caso specifico e in particolare il numero e la tipologia degli ostacoli fisici presenti lungo il percorso, verificare l'effettiva necessità di posa del percorso LOGES e degli elementi più idonei a comporlo, creando la pista tattile più opportuna a indirizzare correttamente il disabile.

Di fronte alla presenza di guide naturali è opportuno che il progettista si assicuri che le indicazioni esistenti in una determinata parte del percorso siano veramente sufficienti a consentire ai disabili visivi l'orientamento e la sicurezza nella deambulazione e a segnalare tutti gli eventuali pericoli presenti. Il PEBA, comunque, definisce le caratteristiche essenziali che un sistema di guida costituito da pavimentazione speciale deve presentare perché si dimostri in grado di garantire l'autonomia completa e la sicurezza negli spostamenti dei non vedenti. Tali indicazioni si possono riassumere nei punti di seguito elencati:

- qualora lungo un percorso dotato di guida artificiale si incontri una guida naturale, è opportuno interrompere la guida artificiale soltanto se la guida naturale si prolunga almeno per una quindicina di metri; in caso contrario conviene proseguire con la guida artificiale per favorire una deambulazione più continua e spedita da parte della persona disabile;
- è opportuno evitare l'installazione di segnali acustici in tutte quelle aree in cui il rumore ambientale può facilitare l'orientamento del disabile, o fornire informazioni utili;
- i codici di primo livello impiegati devono essere idonei, per rilievo e per forma, ad essere facilmente percepiti e riconosciuti mediante il senso cinestesico e quello tattile plantare. Ad esempio, nel caso di segnale di "Direzione rettilinea", si deve poter avere la conferma che esso è orientato secondo l'asse del percorso, che nel sistema LOGES è assicurato dal profilo trapezoidale dei canaletti. L'altro codice di primo livello, quello di pericolo, valicabile o non valicabile, viene avvertito immediatamente grazie al profilo a calotta sferica;
- i codici di secondo livello devono essere percepiti, in prima battuta, come mancanza di canaletti o di calotte sferiche e identificati poi con la punta del bastone bianco o del piede;
- i codici devono essere pochi, ma in numero sufficiente per fornire le informazioni essenziali;
- i codici devono essere intuitivi e di significato univoco e deve essere sufficiente una preventiva informazione di carattere generale per consentire all'utilizzatore di seguire la pista tattile e riceverne i messaggi elementari;
- il codice di "Arresto/Pericolo" deve essere riconoscibile immediatamente e senza possibilità di errori. Questo requisito si dimostra utilissimo anche a favore di persone normo-vedenti o con capacità visive momentaneamente ridotte. Per tale motivo l'uso di forme a tronco di cono è da escludere, in quanto presentano sotto il piede delle superfici piatte e non immediatamente riconoscibili;
- è da evitare, come causa di confusione e disorientamento, l'uso di codici diversi da quelli LOGES; infatti la generalità e l'uniformità sono requisiti essenziali di ogni sistema di comunicazione per simboli;



- è essenziale che i segnali tattili siano riconosciuti come tali senza possibilità di errori o incertezze. Per i motivi sopra esposti il sistema LOGES è stato progettato per non essere confuso con elementi di normale pavimentazione o con fregi ornamentali. Per le medesime ragioni, è del tutto da evitare l'utilizzazione di materiali di comune impiego, i quali non posseggono nessuna delle caratteristiche sopra indicate, come ad esempio cubetti di porfido, superfici granulari, ecc. Essendo queste ultime diffusamente impiegati per la realizzazione di normali pavimentazioni esterne, il cielo non potrà mai essere sicuro che in un certo punto esse siano state installate specificamente per fornirgli un'informazione o un'indicazione di percorso e non sarà quindi indotto ad affidare il proprio orientamento e la propria sicurezza ad indizi che potrebbero non essere tali;
- un sistema di guida e sicurezza, per essere affidabile e certo nella sua fruibilità da parte di tutti i disabili visivi, non deve dipendere dal possesso o meno di particolari apparecchi elettronici. I cosiddetti sistemi elettronici di guida possono essere aggiunti, ma non sostitutivi, al sistema integrato, costituito dagli indicatori tattili a terra (LOGES) e dalle mappe a rilievo.

È importante segnalare come l'utilizzo del sistema LOGES all'interno delle aree verdi sia da intendere come parte importante, ma non unica, di un ampio e complesso sistema di segnaletica che comprende anche segnali tattili, mappe tattili e altra segnaletica testuale, anch'essi utili al visitatore non vedente per potersi muovere autonomamente all'interno dell'area. Ad esempio, un percorso guida integrato da un chiaro sistema di segnaletica tattile può servire per collegare l'ingresso dell'area naturale con la più vicina fermata di mezzi pubblici di trasporto, mentre se sviluppato all'interno dell'area verde, un percorso guida può essere utile a condurre persone con disabilità visive verso eventuali strutture ricettive presenti (chioschi per la vendita di alimenti e/o prodotti vari, servizi igienici, ecc.). In alcuni casi può essere utile prevedere un percorso guidato anche solo per consentire a fini ricreativi passeggiate in un ambiente che abbia caratteristiche idonee di percorribilità e semplicità.

Le guide tattili installate avranno larghezza minima pari a 60 cm. Le singole mattonelle potranno essere realizzate in vari materiali e poste in leggero rilievo (da 2 a 5 mm) rispetto al piano della pavimentazione esterna.

## 6.2. | Gli ambienti interni e gli spazi di distribuzione

### Ingressi

Laddove fossero presenti problematiche che limitano l'accessibilità ai luoghi dovute alla non conformità degli ingressi, il PEBA deve prevedere, all'interno dei piani annuali di manutenzione ordinaria degli edifici comunali, la sostituzione delle porte di accesso in modo da avere modelli facilmente manovrabili, tali da consentire un agevole transito anche da parte di persone su sedia a ruote. Sarà necessario prevedere vani delle porte di ingresso e spazi antistanti e retrostanti, ove possibile, complanari fra loro di dimensioni adeguate a consentire alle persone su sedia a ruote qualsiasi tipo di manovra. Nel caso di interventi di ristrutturazione sono ammessi dislivelli contenuti (al massimo pari a 2,5 cm), e comunque tali da non ostacolare il transito di una persona su sedia a ruote. La luce netta della porta di accesso di ogni edificio sarà almeno di 80 cm, con altezza delle maniglie compresa tra 85 e 95 cm. In caso di ingressi con serramento a doppia anta, si dovranno prevedere soluzioni per le quali le singole ante non abbiano larghezza superiore a 1,20 m, preferibilmente senza aree vetrate. Nel caso siano presenti nel serramento porzioni a vetri, questi ultimi dovranno essere anti intrusione e dovranno essere collocati ad un'altezza minima pari ad almeno 40 cm dal piano di pavimento.

### Ambienti interni e spazi di distribuzione

Il PEBA prescrive, nel caso in cui la situazione preveda la necessità di adeguamento di disimpegni e spazi di distribuzione in genere, che venga rispettata la larghezza minima di 1,20 m. E' necessario altresì prevedere allargamenti dei disimpegni e dei corridoi, per una larghezza non inferiore a 1,40 m, in corrispondenza delle





soglie di ingresso agli ambienti laterali per consentire le manovre di svolta, di rotazione e di inversione di marcia parte di persona su sedia a ruote. I corridoi e i passaggi dovranno essere pensati con uno sviluppo il più possibile rettilineo e continuo, con variazioni di direzione ben evidenziate e senza variazioni di livello. Gli ambienti interni dovranno avere dimensioni adeguate e geometrie regolari. Nel caso della progettazione di nuovi ambienti, ma anche negli interventi di adeguamento di quelli esistenti, dovranno essere evitati setti murari inclinati, e ambienti interni di forme irregolari, e comunque soluzioni spaziali non idonee al completo utilizzo dell'edificio da parte di persone disabili, secondo quanto previsto dai principi della Progettazione Universale.

### **Infissi interni ed esterni e relativi meccanismi di funzionamento**

In analogia a quanto sopra descritto per le porte di accesso, per consentire un'accessibilità agevole ai singoli ambienti interni anche alle persone con disabilità, il PEBA prevede, nel caso in cui la limitata larghezza delle porte interne costituisca impedimento al libero e agevole accesso, la necessità di procedere all'installazione di nuove porte di ingresso alle singole unità ambientali di larghezza minima non inferiore a 80 cm, in sostituzione delle esistenti. Gli spazi antistanti e retrostanti le porte dovranno essere in piano e dimensionati nel rispetto dei valori minimi previsti dalla vigente normativa (DM n.236/1989). L'altezza delle serrature e delle maniglie dovrà essere compresa tra gli 85 e i 95 cm e la forma delle stesse dovrà essere tale da consentire un facile utilizzo.

### **Pavimentazioni interne e arredi**

Per garantire adeguate condizioni di accessibilità, la pavimentazione interna ai locali dovrà avere le seguenti caratteristiche:

- piano di calpestio liscio e senza disconnessioni;
- materiali non sdruciolevoli e antiscivolo;
- assenza di differenze di livello, eventuali dislivelli dovranno essere raccordate con pendenza tale da non costituire ostacolo al transito di una persona su sedia a ruote ed essere segnalate con adeguati contrasti di luminanza;
- chiara individuazione dei percorsi, mediante una differenziazione del materiale, del colore e delle pavimentazioni con segnalazioni tattili percepibili al calpestio e alla percussione.

Anche la sistemazione ed il posizionamento degli arredi fissi dovrà essere finalizzato a consentire il transito delle persone disabili e l'agevole utilizzabilità di tutte le attrezzature contenute. In particolare:

- i banconi e i piani di appoggio utilizzati per le normali operazioni del pubblico dovranno essere predisposti in modo che almeno una parte di essi sia utilizzabile da persone con disabilità, permettendole di espletare tutti i servizi;
- nel caso di adozione di bussole, percorsi obbligati, ecc., occorre che questi siano dimensionati in modo da garantire il passaggio di una sedia a ruote;
- se necessario, dovrà essere predisposto un idoneo spazio di attesa per lo stazionamento di persone in carrozzina.

### **Piccoli scivoli o altri elementi di raccordo**

Nel caso fossero riscontrati ostacoli alla piena mobilità delle persone disabili negli ambienti interni dovuti alla presenza di brevi dislivelli o salti di quota tra un corpo fabbrica e l'altro, sarà necessario realizzare interventi che possono andare dal semplice raccordo in calcestruzzo (nel caso di presenza di soglie e/o dislivelli contenuti entro i 5 cm), fino alla realizzazione di scivoli di collegamento in materiali idonei (per dislivelli superiori compresi tra i 2,5 ed i 30 cm). Si tratta di interventi puntuali di sistemazione delle pavimentazioni esistenti.



### Impianti tecnologici

Per garantire una libera ed agevole fruizione degli ambienti da parte di persone con limitata capacità motoria e/o sensoriale è importante garantire alcuni requisiti, sia di natura tipologica che dimensionale, riguardanti gli impianti tecnologici. È di fondamentale importanza che si prevedano, nei casi segnalati e nei nuovi progetti, il posizionamento degli interruttori e, più in generale, dei comandi ad un'altezza compresa tra gli 85 e i 95 cm dal piano di calpestio, in modo tale da risultare agevolmente fruibili anche da persone su sedia a ruote.

In generale gli apparecchi elettrici, i quadri generali, i comandi di avvio e spegnimento e di regolazione degli impianti di riscaldamento e condizionamento, nonché i pulsanti di comando, i citofoni o gli eventuali videocitofoni, verranno posizionati ad un'altezza tale da permettere un loro uso autonomo ed agevole. Dovranno inoltre essere facilmente individuabili anche in condizioni di scarsa visibilità o luminosità, grazie all'apposizione di opportuna segnaletica.

## 6.3. | Gli ambienti interni e il tema dell'accessibilità associata ai collegamenti verticali

### Ascensori, piattaforme, servoscala

Il PEBA, in accordo con la vigente normativa in materia, prevede che tutti gli edifici pubblici che prevedano collegamenti verticali tra i vari piani debbano essere installati impianti ascensore con le seguenti caratteristiche dimensionali:

- cabina di 1,40 m di profondità;
- cabina di 1,10 m di larghezza;
- cabina con porta di luce netta minima di 80 cm posta sul lato corto.

In caso di interventi puntuali di adeguamento/manutenzione di edifici pubblici preesistenti, nell'ipotesi in cui non fosse possibile l'installazione di ascensori delle dimensioni sopra indicate, è possibile prevedere l'installazione di ascensori con le seguenti caratteristiche dimensionali:

- cabina di 1,25 m di profondità;
- cabina di 1,00 m di larghezza;
- cabina con porta di luce netta minima di 80 cm, posta sul lato corto.

Le porte delle cabine e le porte di piano saranno del tipo automatico e di dimensioni tali da permettere l'accesso a persone su sedia a ruote. I tempi di apertura e chiusura delle porte assicureranno un agevole e comodo accesso all'impianto ascensore alle persone con problemi di deambulazione. La pulsantiera di comando interna ed esterna dovrà essere dotata di comandi la cui parte più alta non sia superiore a 1,30 m, adeguata per consentire l'uso agevole ad una persona su sedia a ruote e/o non vedente. I pulsanti di comando dovranno prevedere anche la numerazione in alfabeto braille ed i numeri arabi in rilievo (con altezza non inferiore a cm 2 e con contrasto di luminanza). Dovrà altresì essere posizionata in adiacenza alla pulsantiera esterna una placca di riconoscimento di piano in caratteri braille e ad alto contrasto di luminanza. Gli spazi antistanti gli ascensori dovranno avere una dimensione non inferiore a 1,50 m sia in larghezza che in profondità, in modo da garantire la possibilità di eseguire le manovre necessarie.

In alternativa all'installazione di ascensori, qualora tale intervento fosse impossibile, il PEBA prevede la possibilità di utilizzare pedane, sedili o piattaforme servoscala. È bene precisare che tali soluzioni tecniche debbano essere utilizzate solo in casi di reale impossibilità tecnica ad installare elevatori o ascensori in quanto, seppur permettendo un accesso ai piani diversi dal piano terra altrimenti non accessibili, non soddisfano appieno al requisito di fruibilità autonoma ed agevole più volte richiamato sia dai principi dell'Universal Design che nella presente trattazione. In caso di utilizzo comunque il pavimento della piattaforma dovrà garantire l'accesso e lo stazionamento della persona su sedia a ruote. I comandi dovranno essere di agevole manovrabilità, di immediata



leggibilità e regolati ad un'altezza tale da consentirne l'uso alle persone sedute su sedia a ruote ed il suo funzionamento non dovrà essere soggetto all'ottenimento di chiavi di azionamento o all'aiuto del personale presente.

### **Rampe di raccordo**

Il PEBA deve prevedere, in presenza di dislivelli che non superino un metro di altezza, la possibilità di realizzare rampe di collegamento, siano esse raccordo tra il piano esterno in corrispondenza dell'ingresso oppure a collegamento tra i piani principali ed interpiani (ammezzati, ecc.). Fatti salvi i casi in cui i vincoli non lo permettano, così come già previsto per le rampe esterne, anche all'interno dei fabbricati sarà necessario rispettare le pendenze massime di seguito riportate:

- pendenza minore del 12% per rampe con sviluppo fino a 0,50 metri;
- pendenza minore del 8% per rampe con sviluppo fino a 2,00 metri;
- pendenza minore del 7% per rampe con sviluppo fino a 5,00 metri;
- pendenza minore del 5% per rampe con sviluppo oltre i 5,00 metri.

Lungo il loro sviluppo verrà inserito un ripiano orizzontale di sosta, con profondità di 1,50 metri, in corrispondenza di ogni interruzione della rampa dovuta alla presenza di porte e all'inizio ed alla fine della rampa stessa o, nel caso di sviluppi rilevanti, ogni 10 metri.

### **Scale esistenti e di nuova realizzazione**

Nel caso di scale esistenti gli interventi di sistemazione potranno riguardare i gradini, che dovranno avere una pedata antisdrucchiabile a pianta preferibilmente rettangolare, con un profilo continuo a spigoli arrotondati e fascia marca-gradino. Dovranno essere installati su entrambi i lati della scala corrimani doppi ad altezze adeguate per essere utilizzati in sicurezza sia da persone adulte che da bambini, inoltre dovranno essere facilmente percepibili anche da persone non vedenti o ipovedenti. La scala dovrà inoltre essere dotata di un'illuminazione artificiale con comando individuabile al buio, disposto su ogni pianerottolo.

In linea generale alle estremità della mappa, la scala dovrà essere facilmente percepibile anche persone non vedenti attraverso la posa in opera di fasce tattilo-plantari di segnalazione del pericolo sia alla partenza (codice LOGES di "attenzione servizio") che all'arrivo in quota (codice LOGES di "pericolo valicabile").

## **6.4. | Gli ambienti interni e il tema dell'accessibilità e fruibilità dei servizi igienici**

### **Servizi igienici**

A differenza di quanto avviene per gli stalli di sosta riservati, per quanto concerne la dotazione dei servizi igienici si sottolinea che, sia secondo le prescrizioni della normativa vigente che secondo i concetti alla base della Progettazione Universale, non si debbano prevedere ambienti e servizi riservati alle persone con disabilità. Al contrario, alla base del percorso "creativo" del professionista, durante la fase di progettazione, deve essere perseguito l'obiettivo della massima inclusione; pensare gli ambienti, compresi i servizi igienici in modo che gli stessi possano essere utilizzati indistintamente da qualsiasi persona. Per fare questo il progettista, oltre ad avere chiari i requisiti funzionali e dimensionali necessari, dovrà compiere "lo sforzo" di svincolarsi da una prassi concettuale, purtroppo molto consolidata, che tende a sottolineare le diversità ideando ambienti che si caratterizzano spesso solo dall'aspetto funzionale e per nulla per l'aspetto estetico.

Tutto ciò premesso, gli interventi per l'adeguamento o la nuova realizzazione di servizi igienici accessibili non possono prescindere dai seguenti requisiti:



- uno spazio sufficiente per l'accostamento di una persona su sedia a ruote, sia fronte che laterale al wc e al bidet, spazio minimo indicativamente pari a 1 misurato dall'asse del sanitario;
- l'installazione di lavabi ad altezze adeguate all'utilizzo di persone su sedia a ruote stimabile in 80 cm dal pavimento assicurando uno spazio libero sotto il lavello che permette un corretto accostamento;
- la dotazione di opportuni corrimano all'interno del bagno di garantire non solamente il passaggio di una persona dalla carrozzina al sanitario in condizioni di sicurezza ma anche utili ad un'utenza diversa che richieda punti di appoggio e di ancoraggio per garantire condizioni sicure e comode a tutti (ad es. persone anziane con difficoltà nei movimenti);
- la dotazione di accessori complementari (specchi, appendiabiti, dispenser, porta asciugamani, ecc.) posti ad altezze tale da consentire comodo utilizzo anche da parte di persone su sedia a ruote;
- nella scelta delle rubinetterie, in via preferenziale, il ricorso a modelli del tipo a leva;
- i sanitari posizionati in modo tale da essere fruibili dalle persone su sedia a ruote;
- le porte dei servizi igienici dovranno essere scorrevoli o apribili verso l'esterno. Nel caso dell'uso di porte scorrevoli dovrà essere garantita la prensilità delle maniglie.

Come previsto dalla vigente normativa, il PEBA impone, inoltre, che negli edifici di proprietà comunale aperti al pubblico almeno un locale igienico per ogni nucleo di servizi sia accessibile e comunque fruibile.

## 6.5. | L'orientamento degli ambienti interni per i disabili sensoriali

### Realizzazione di percorsi guida interni con sistema LOGES

Tutto quanto già descritto nel paragrafo riguardante la realizzazione di percorsi guida con sistema LOGES lungo i percorsi esterni e le aree esterne pertinenziali, si può ripetere con riferimento agli spazi distributivi interni agli edifici. Per quanto attiene quindi alle caratteristiche essenziali di un percorso guida costituito da pavimentazione speciale si rimanda allo specifico capoverso qui sopra richiamato. Le piste tattili a pavimento dovranno condurre i non vedenti e gli ipovedenti a tutti i servizi presenti nell'edificio. L'esclusione di alcuni di essi costituirebbe una discriminazione ai danni delle persone con disabilità visiva. All'ingresso e in altri punti di passaggio della struttura dovranno essere collocate mappe tattili a rilievo con indicazioni in linguaggio braille e in lettere stampatello a rilievo e contrastate cromaticamente. La loro posizione andrà indicata sul percorso tattile mediante il segnale di "attenzione/servizio". Il percorso tattile dovrà connettere la porta di ingresso con tutti i corpi scale e gli ascensori dell'edificio e dovrà guidare il disabile verso i locali destinati alle attività principali e ai servizi comuni (come, per esempio, nel caso di un edificio scolastico, la segreteria, le aule informatiche, le palestre, gli spogliatoi, ecc.) qualora questi non siano raggiungibili per mezzo di affidabili guide naturali.

Gli elementi che costituiranno la guida a pavimento dovranno avere larghezza minima pari a 60 cm. Le singole mattonelle potranno essere realizzate in vari materiali e poste in leggero rilievo (da 2 a 5 mm) rispetto al piano di calpestio. In alternativa alle mattonelle in gres è possibile utilizzare elementi per percorsi tattili in gomma da incollare sulla pavimentazione esistente.

Come già descritto nel paragrafo dedicato alle scale, all'inizio di ogni scala dovrà essere installato il segnale tattile di "pericolo valicabile", posto fra i 30 e i 50 cm di distanza dal bordo del primo gradino e per tutta la luce della scala. Inoltre, 30 cm prima del primo gradino in salita, verrà posto il segnale di "attenzione servizio". L'illuminazione dovrà essere ben distribuita e sufficiente a consentire l'orientamento degli ipovedenti, con particolare riferimento all'individuazione delle scale. Infine, a titolo di ulteriore esempio, in corrispondenza degli ascensori il Piano prevede la posa di una pista tattile diretta alla porta, ma non al centro della medesima, bensì spostata verso il montante sul quale è collocato il pulsante di chiamata. La luce della porta è sbarrata con il codice di Attenzione/Servizio. Nel caso di due ascensori adiacenti, molto vicini fra loro, la pista tattile potrà condurre verso il pulsante di chiamata comune a entrambi. In questo caso il segnale di Attenzione/Servizio dovrà comprendere entrambe le porte e lo spazio fra le medesime. La presenza di un ascensore non deve implicare





che il percorso guida conduca soltanto ad esso, considerato che, in orari e situazioni di scarsa presenza di pubblico, può risultare preoccupante per una persona non vedente chiudersi in un ascensore. Inoltre, per ragioni costruttive, gli ascensori sono spesso ubicati in zone lontane dalle normali uscite e il raggiungerli implica la necessità di lunghi spostamenti.

Il percorso tattile dovrà infine condurre alle uscite di emergenza o al luogo statico sicuro (punti di raccolta, come individuati nel piano di emergenza), utile e funzionale a tutte le persone in situazioni emergenziali di scarsa visibilità.

### **Potenziamento delle modalità di informazione agli utenti mediante segnaletica luminosa, acustica e tattile**

La percepibilità della segnaletica informativa interna avviene principalmente mediante il contrasto visivo, tattile e acustico del segnale rispetto al contesto adiacente. A integrazione dei percorsi guidati interni, necessari a condurre il disabile sensoriale lungo gli spazi comuni e nelle singole unità ambientali, il PEBA prevede una seconda azione, ovvero l'installazione di opportuna segnaletica complementare luminosa negli atri o bussole di ingresso, lungo gli spazi di distribuzione, i disimpegni, all'uscita di vani scala e ascensori. La segnaletica dedicata ai disabili sensoriali (sia visivi, sia uditivi) può comprendere anche totem informativi, segnali tattili e mappe a rilievo che riportano l'indicazione schematica della localizzazione del disabile sensoriale all'interno dell'edificio, servendosi del linguaggio Braille, da posizionare agli ingressi e negli spazi comuni di maggior passaggio. In via generale, la segnaletica tattile prevista dal PEBA e alla valutazione del progettista di volta in volta individuato, comprenderà:

- almeno una mappa tattile per ogni piano dell'edificio. Ogni mappa indicherà i luoghi di uso comune, come sotto indicati, e la posizione dell'eventuale uscita di emergenza;
- segnali tattili di "pericolo valicabile" in cima alle scale e di "attenzione servizio" alla base delle medesime, anche se non comprese in un percorso tattile;
- segnali tattili per l'individuazione dei servizi igienici;
- eventuale piccola mappa tattile all'esterno dei servizi igienici.

### **Posa di segnali adesivi cromatici a pavimento**

Il PEBA prevede di integrare la segnaletica tattile di cui sopra con indicazioni adesive a pavimento, in colori vivaci, fortemente contrastanti con la pavimentazione. Si tratta di dispositivi utili per gli ipovedenti ma anche utile per un miglior orientamento di persone con problematiche di natura uditiva o cognitiva.

### **Trattamento antiscivolo delle pavimentazioni**

Nelle pavimentazioni interne, il PEBA evidenzia l'opportunità di impiegare materiali antiscivolo e antiscivolo, privi di scabrosità o, in alternativa applicare con regolarità trattamenti alle pavimentazioni esistenti che garantiscano il giusto grado di attrito.



## 7. | La fase di attuazione del PEBA

### 7.1. | La pianificazione degli interventi per il superamento delle barriere architettoniche

Dall'analisi svolta nella fase di rilievo dello stato di fatto, sono emerse alcune criticità sia per quanto riguarda gli edifici, sia per gli spazi urbani esterni (marciapiedi, rete viaria e pedonale, parcheggi, piazze).

Le scelte di intervento proposte in questo capitolo e da sottoporre all'Amministrazione comunale di Vergiate, nel rispetto della situazione economica attuale e del tetto di spesa ad oggi disponibile, sono state condizionate dai seguenti criteri: la fattibilità, la tempistica dei lavori da realizzare, i costi di intervento. Il tutto con l'obiettivo di risolvere i principali problemi di accessibilità di parti comuni e spazi di aggregazione, che impediscono gravemente la fruibilità di tali spazi alle persone disabili o con ridotte capacità motorie e senso-percettive. Sarà compito dell'Amministrazione comunale, con il supporto degli uffici preposti, analizzare le potenzialità e le criticità sintetizzate all'interno delle schede contenute nell'Allegato 1 e seguenti del presente PEBA, e determinare quali categorie di attrezzature dovranno essere interessate dagli interventi che seguono sulla base di una corretta programmazione pluriennale che indichi le maggiori priorità.

Gli interventi si raccolgono nelle seguenti macro-categorie:

- **Interventi esterni**
- **Interventi interni**

Nell'Allegato 2 del presente PEBA sono contenute le tabelle con le soluzioni progettuali che esaminano le varie criticità presenti o determinate nei singoli edifici, spazi e percorsi esaminati nel presente PEBA, per i quali necessitano interventi risolutivi. Ogni singola tabella individua la criticità specifica e ne prospetta le soluzioni progettuali; la determinazione del costo preventivo, derivante dalle stime dei lavori in base al Prezzario regionale lombardo delle opere pubbliche<sup>6</sup>, è descritta nel dettaglio all'interno dell'Allegato 4 del presente PEBA, ed è redatta al fine di poter programmare nel bilancio comunale e nel programma triennale delle opere pubbliche i rispettivi progetti affidabili. L'Amministrazione comunale, attraverso il servizio fornito dagli uffici competenti e con il supporto del Responsabile Unico del Procedimento (RUP), analizzando le proposte progettuali del PEBA e valutando gli esiti forniti dal grado di accessibilità stabilito a valle dei rilievi dettagliati nelle schede dell'Allegato 1 e seguenti del PEBA e, in sintesi, nel par. 5.3 della presente relazione, assegnerà le pertinenti priorità, sicché possano essere attuati nel triennio (o comunque in un'ottica pluriennale) gli interventi, fermo restando le disponibilità finanziarie comunali.

Gli **Interventi esterni**, descritti in maniera più approfondita all'interno dell'Allegato 2 del presente PEBA, vengono elencati, con i relativi codici, come segue:

CODICE	CRITICITA'
IE.01	Presenza di sconnessioni e deformazioni diffuse di porzioni della pavimentazione esistente
IE.02	Presenza di sconnessioni in corrispondenza di pozzetto o chiuso
IE.03	Percorso con sconnessioni puntuali, buche, mancata finitura, deformazioni della pavimentazione
IE.04	Assenza o inadeguatezza di percorso/pavimentazione accessibile
IE.05	Assenza di attraversamento pedonale a raso compreso di segnaletica podo-tattile.
IE.06	Assenza di protezione del percorso pedonale
IE.07	Assenza di segnaletica orizzontale attraversamento pedonale (strisce zebra)
IE.08	Inadeguatezza di impianto semaforico esistente
IE.09	Assenza di impianto semaforico in prossimità di attraversamento strada ad alto traffico

<sup>6</sup> Edizione 2023.



IE.10	Presenza di marciapiede/percorso con dimensioni non accessibili (larghezza <90 cm)
IE.11	Presenza di ostacolo a restringimento del percorso
IE.12	Presenza di ostacolo costituito da elemento arboreo
IE.13	Presenza di irregolarità di percorso dovute alle radici degli alberi
IE.14	Presenza di ostacolo costituito da base fissa a corredo di indicazione segnaletica o cartello pubblicitario o cartello di fermata autobus
IE.15	Presenza di restringimento del marciapiede
IE.16	Assenza di segnalazione tattilo-plantare ad inizio e fine rampa scale (attenzione / servizio / pericolo valicabile)
IE.17	Presenza su percorso pedonale di dislivello causato da gradino/i di altezza complessiva 2,5/30 cm in corrispondenza di un attraversamento pedonale
IE.18	Presenza su percorso pedonale di dislivello causato da gradino/i di altezza complessiva 2,5/30 cm
IE.19	Presenza su percorso pedonale di dislivello causato da gradino/i di altezza massima 5 cm
IE.20	Presenza di porzione di percorso/marciapiede con pendenza eccessiva
IE.21	Presenza su percorso pedonale di dislivello causato da gradino/i di altezza complessiva 2,5/100 cm
IE.22	Presenza su percorso pedonale di pendenza trasversale eccessiva
IE.23	Presenza su percorso pedonale di dislivello causato da gradini/rampe di altezza complessiva 2,5/100 cm
IE.24	Presenza su percorso in pendenza privo di corrimano
IE.25	Assenza di segnalazione tattile per non vedenti in prossimità di attraversamento pedonale posto in senso ortogonale al senso di marcia
IE.26	Assenza di segnalazione tattile per non vedenti (intercettazione attraversamento)
IE.27	Assenza di segnalazione tattilo-plantare per l'intercettazione di pubblici servizi
IE.28	Assenza di segnalazione tattilo-plantare come linea guida alle persone non vedenti
IE.29	Assenza di panca per la seduta
IE.30	Assenza di spazio per la sosta di persona su sedia a ruote o adeguamento dimensionale dello stallo a corredo di seduta preesistente
IE.31	Assenza di segnaletica informativa esterna
IE.32	Assenza di fontana accessibile
IE.33	Assenza di parcheggio riservato o sprovvisto di segnaletica orizzontale e/o verticale
IE.34	Assenza di spazi a bordo campo per assistere alle manifestazioni sportive accessibili da persone su sedia a rotelle
IE.35	Assenza/inadeguatezza dell'illuminazione pubblica

Gli **Interventi interni**, descritti in maniera più approfondita all'interno dell'Allegato 2 del presente PEBA, vengono elencati, con i relativi codici, come segue:

CODICE	CRITICITA'
II.01	Assenza/inadeguatezza di sistema di chiamata esterno (citofono)
II.02	Sportello pubblico con altezza non adeguata
II.03	Assenza di collegamento verticale accessibile tra i piani (ascensore)
II.04	Assenza di collegamento verticale accessibile tra i piani con sedia a rotelle (servoscala)
II.05	Presenza di dislivello causato da gradini (piattaforma elevatrice)
II.06	Presenza di dislivello (max 1 metro) causato da gradini non risolvibile attraverso l'installazione di una rampa
II.07	Presenza di dislivello interno causato da gradini o da rampa con pendenza non conforme



II.08	Assenza o inadeguatezza degli elementi a corredo della scala di collegamento
II.09	Assenza di segnaletica sonora di arrivo al piano interno della cabina
II.10	Assenza di segnaletica interna alla cabina. Pulsantiera non idonea ad un uso agevole da parte dei non vedenti per la mancanza di scritte in Braille
II.11	Assenza/inadeguatezza di servizio igienico accessibile al piano
II.12	Assenza/inadeguatezza di maniglioni nei servizi igienici
II.13	Mancanza/carenza di accessori per bagno (specchio, ganci appendiabiti, dispenser sapone, portarotolo, dispenser salviettine asciugamano usa e getta)
II.14	Assenza di segnalazione tattilo-plantare per interni come linea guida all'orientamento delle persone non vedenti
II.15	Assenza di segnalazione tattilo-plantare per non vedenti per interni di segnalazione presenza rampa/scala
II.16	Assenza di segnaletica informativa e di orientamento su supporto (mappa tattile)
II.17	Assenza di segnalazione informativa e di orientamento
II.18	Assenza di impianto di allarme acustico/visivo all'interno dell'intera struttura
II.19	Assenza di impianto di allarme acustico/visivo all'interno dei blocchi bagni
II.20	Assenza di spazio calmo interno alla struttura
II.21	Assenza di spazio calmo su scala antincendio esterna
II.22	Presenza di serramento interno non adeguato
II.23	Presenza di serramento vetrato non conforme
II.24	Presenza di pavimento e/o gradini sdruciolevoli
II.25	Assenza di sedute negli spazi di attesa
II.26	Assenza sistema di comunicazione con l'esterno del luogo sicuro
II.27	Presenza di aperture con dimensioni non adeguate o assenza di apertura di collegamento
II.28	Presenza di piattaforma elevabile/ascensore dotato di porta a battente sprovvista di apertura automatica
II.29	Assenza di tecnologie per l'ausilio a persone con deficit uditivo (induzione magnetica per apparecchi acustici)

## 7.2. | La quantificazione dell'investimento economico e la sintesi dell'iter di attuazione del PEBA

Nell'Allegato 3 del presente PEBA sono stati selezionati, per ciascun servizio pubblico e di interesse pubblico e generale, nonché per i percorsi di connessione tra questi servizi, una serie di interventi che interessano sia le aree esterne e di accesso agli edifici, sia le parti interne agli edifici stessi, utili soprattutto ad aumentare il grado di accessibilità del sistema della città pubblica che è stato valutato. Questa selezione degli interventi proposti è stata suddivisa in funzione delle singole categorie di servizi analizzati. Nelle righe che seguono è stata fatta una quantificazione economica degli interventi per ciascuna categoria, calcolata in base alle caratteristiche del singolo servizio ed alle quantità che possono essere messe in gioco per una realizzazione compiuta degli interventi, cercando di coprire l'intero ambito di intervento. Il calcolo dei costi è stato effettuato stimando un costo minimo di intervento, rispettando quanto contenuto nel 'Prezzario regionale delle opere pubbliche' di Regione Lombardia, aggiornato al 2023, e ricavando quindi i prezzi unitari in esso contenuti.

Per la categoria dei **Servizi dell'istruzione (IS)** si è stimato un costo minimo di intervento, calcolato secondo i prezzi unitari contenuti nel Prezzario 2023 di Regione Lombardia, pari a **€ 82.440,78**. In funzione delle caratteristiche proprie degli edifici e delle aree di immediata pertinenza in cui si propongono gli interventi, soprattutto in termini di superfici oggetto di intervento, si ipotizza un'incidenza complessiva pari al 20% da implementare al costo minimo di intervento calcolato. Si stima quindi che l'investimento complessivo per gli



interventi di abbattimento delle barriere architettoniche relative al sistema dei servizi dell'istruzione, opportunamente arrotondato, risulta pari a **€ 99.000**.

Per la categoria delle **Attrezzature di interesse collettivo (AIC)** si è stimato un costo minimo di intervento pari a **€ 90.112,96**. In funzione delle caratteristiche proprie degli edifici e delle aree di immediata pertinenza in cui si propongono gli interventi, soprattutto in termini di superfici oggetto di intervento, si ipotizza un'incidenza complessiva pari al 20% da implementare al costo minimo di intervento calcolato. Si stima quindi che l'investimento complessivo per gli interventi di abbattimento delle barriere architettoniche relative al sistema delle attrezzature di interesse collettivo, opportunamente arrotondato, risulta pari a **€ 108.200**.

Per la categoria delle **Attrezzature socio-sanitarie (ASS)** si è stimato un costo minimo di intervento pari a **€ 10.882,07**. In funzione delle caratteristiche proprie degli edifici e delle aree di immediata pertinenza in cui si propongono gli interventi, soprattutto in termini di superfici oggetto di intervento, si ipotizza un'incidenza complessiva pari al 10% da implementare al costo minimo di intervento calcolato. Si stima quindi che l'investimento complessivo per gli interventi di abbattimento delle barriere architettoniche relative al sistema delle attrezzature socio-sanitarie, opportunamente arrotondato, risulta pari a **€ 12.000**.

Per la categoria delle **Attrezzature sportive (ASP)** si è stimato un costo minimo di intervento pari a **€ 24.768,10**. In funzione delle caratteristiche proprie degli edifici e delle aree di immediata pertinenza in cui si propongono gli interventi, soprattutto in termini di superfici oggetto di intervento, nonché delle attrezzature caratterizzate da spazi prevalentemente aperti, senza alcun tipo di manufatto edilizio, si ipotizza un'incidenza complessiva pari al 10% da implementare al costo minimo di intervento calcolato. Si stima quindi che l'investimento complessivo per gli interventi di abbattimento delle barriere architettoniche relative al sistema delle attrezzature sportive, opportunamente arrotondato, risulta pari a **€ 27.300**.

Per la categoria delle **Attrezzature cimiteriali (CIM)** si è stimato un costo minimo di intervento pari a **€ 19.608,67**. In funzione delle caratteristiche proprie degli edifici e delle aree di immediata pertinenza in cui si propongono gli interventi, soprattutto in termini di superfici oggetto di intervento, si ipotizza un'incidenza complessiva pari al 15% da implementare al costo minimo di intervento calcolato. Si stima quindi che l'investimento complessivo per gli interventi di abbattimento delle barriere architettoniche relative al sistema delle attrezzature cimiteriali, opportunamente arrotondato, risulta pari a **€ 22.600**.

Per la categoria dei **Parcheggi pubblici e di uso pubblico (PA)** si è stimato un costo minimo di intervento pari a **€ 72.884,12**. Ipotizzando un'incidenza delle aree soggette ad intervento pari al 25% della superficie totale delle aree destinate a parcheggio, si stima che l'investimento complessivo per gli interventi di abbattimento delle barriere architettoniche relative al sistema dei parcheggi pubblici e di uso pubblico, opportunamente arrotondato, risulta pari a **€ 91.200**.

Per la categoria delle **Aree verdi attrezzate (V)** si è stimato un costo minimo di intervento pari a **€ 14.454,99**. In funzione delle caratteristiche proprie degli edifici e delle aree di immediata pertinenza in cui si propongono gli interventi, soprattutto in termini di superfici oggetto di intervento, si ipotizza un'incidenza complessiva pari al 15% da implementare al costo minimo di intervento calcolato. Si stima quindi che l'investimento complessivo per gli interventi di abbattimento delle barriere architettoniche relative al sistema delle aree verdi attrezzate, opportunamente arrotondato, risulta pari a **€ 16.700**.

Per la categoria dei **Percorsi di connessione tra i servizi esistenti (PE)** si è stimato un costo minimo di intervento pari a **€ 3.458,44**. Ipotizzando un'incidenza delle aree soggette ad intervento tale da far decuplicare il costo minimo di intervento, in ragione del fatto che il sistema dei percorsi individuati dal PEBA si sviluppa per una lunghezza complessiva pari a circa 3.000 metri, si stima che l'investimento complessivo per gli interventi di abbattimento delle barriere architettoniche relative al sistema dei percorsi di connessione tra i servizi, opportunamente arrotondato, risulta pari a **€ 34.600**.

La somma degli investimenti definiti per ciascuna categoria di servizi individuati dal presente PEBA e che fanno parte del sistema della città pubblica del territorio di Vergiate viene definita come segue:





CATEGORIA	INVESTIMENTO ECONOMICO
Servizi dell'istruzione (IS)	€ 99.000
Attrezzature di interesse collettivo (AIC)	€ 108.200
Attrezzature socio-sanitarie (ASS)	€ 12.000
Attrezzature sportive (ASP)	€ 27.300
Attrezzature cimiteriali (CIM)	€ 22.600
Parcheggi pubblici e di uso pubblico	€ 91.200
Aree verdi attrezzate (V)	€ 16.700
Percorsi di connessione tra i servizi esistenti (PE)	€ 34.600
<b>TOTALE</b>	<b>€ 411.600</b>

Gli importi così stimati saranno successivamente oggetto di opportuni accorgimenti in fase di progettazione esecutiva degli interventi stessi, e saranno inoltre rivalutati in funzione del regime proprietario e della gestione sia degli spazi aperti di uso pubblico, che degli edifici pubblici e di interesse pubblico e generale, per permettere all'Amministrazione comunale di avere un riscontro più preciso rispetto all'investimento pubblico da effettuarsi.

L'elenco dei costi unitari e preventivi relativi a ciascun intervento proposto sono presenti nell'Allegato 4 del presente PEBA.

Le priorità di intervento verranno definite in funzione del diverso grado di accessibilità valutato per ciascun servizio analizzato e per ciascun percorso definito, come opportunamente elencato al paragrafo 5.3 della presente relazione e come rappresentato nella tavola n.5 del presente PEBA.

L'iter di attuazione del PEBA è sintetizzabile nei seguenti passaggi:

- Determinazione del frazionamento annuale del Piano
- Approvazione da parte degli organi competenti
- Previsione di bilancio delle misure finanziarie
- Progettazione esecutiva (secondo passaggi e modalità definite dalla legge n.163/2006)
- Inoltro della eventuale richiesta di finanziamento (secondo il tipo di bando, verificare se è necessaria la progettazione preliminare, definitiva o esecutiva)
- Impegno di spesa (da effettuarsi anche prima dell'inoltro della richiesta di finanziamento)
- Appalto dei lavori
- Esecuzione delle opere
- Collaudo



## 8. | Conclusioni

Il PEBA è stato essenzialmente concepito come lo strumento utile per l'eliminazione delle barriere architettoniche esistenti negli spazi e negli edifici pubblici oggetto di analisi, ma la sua validità non si esaurisce in questa azione.

Attraverso questo processo, il Comune di Vergiate avvia un importante momento di confronto tra soggetti appartenenti a realtà differenti legate al mondo dell'accessibilità, che deve proseguire anche oltre la conclusione del Piano, integrando al suo interno non soltanto gli edifici di competenza comunale, ma anche gli altri spazi del paese. L'efficacia delle fasi di analisi e programmazione è vana se non è seguita da una fase di progettazione consapevole e di monitoraggio.

La normativa a garanzia dell'accessibilità punta alla realizzazione di nuovi spazi privi di barriere architettoniche, accessibili da parte degli utenti affetti da disabilità. Nell'ottica di estendere questo requisito all'intero territorio, il PEBA si pone l'obiettivo di analizzare ed adeguare gli edifici e gli spazi pubblici esistenti, al fine di legare il patrimonio esistente con quello di nuova costruzione e creare una rete di collegamenti fruibile a tutti gli utenti in sicurezza ed autonomia. La pianificazione vuole andare oltre la logica del singolo intervento di abbattimento delle barriere e delle disuguaglianze attraverso la costruzione di tale rete di collegamenti, che contribuiscono a creare un paese maggiormente inclusivo.

Per il raggiungimento di questi obiettivi è necessario che il PEBA non sia fine a sé stesso, ma sia coerente agli altri strumenti di piano ed insieme ad essi sia in grado di definire un insieme di normative e principi base utili ad una progettazione più inclusiva. Il PEBA può essere il punto di partenza per definire ed applicare soluzioni integrate per migliorare la qualità della vita urbana, attraverso diversi strumenti, come ad esempio i piani per la mobilità sostenibile.

Tramite la redazione di questo Piano, si è cercato di sensibilizzare il più possibile i cittadini al tema dell'accessibilità, perseguendo non solo obiettivi di tipo quantitativo, ma anche obiettivi qualitativi tramite la definizione di un concetto più ampio di disabilità. Solo partendo da questi presupposti è possibile effettuare una corretta progettazione degli interventi, capace di coinvolgere tutte le categorie di utenza nel modo più corretto.

Ci si augura quindi che, per mezzo di questo strumento, si aprano dei nuovi tavoli di confronto che possano portare a maggiore conoscenza e comprensione dei problemi legati all'accessibilità. Perché questo avvenga e perché il PEBA diventi uno strumento effettivamente operativo, è stato necessario individuare tre tipologie di possibili azioni successive:

- **Partecipativo:**

L'elaborazione del presente Piano può essere uno spunto per organizzare degli incontri con le realtà interessate dal tema della disabilità, al fine di elaborare un giudizio che tenga in considerazione tutte le necessità dell'utenza. Nello specifico si possono realizzare dei momenti di condivisione come:

- Focus group con gli utenti affetti da disabilità;
- Confronto con le associazioni sensibili al tema;
- Progettazione partecipata.

- **Tecnico:**

Il PEBA deve essere lo strumento base per la progettazione dei futuri interventi, servirà anche per l'adeguamento dell'esistente alle normative in materia di accessibilità.

- **Comunicativo:**

Sarà fondamentale continuare a sensibilizzare e informare i cittadini sui temi dell'accessibilità e disabilità, per giungere alla condivisione di un linguaggio comune, attraverso azioni come:

- Incontro con i cittadini;
- Comunicazione attraverso materiale cartaceo, come brochure esplicative;



- Elaborazione di strumenti innovativi capaci di rendere il PEBA alla portata di tutti attraverso l'elaborazione di contenuti digitali. Il PEBA diventa così uno strumento smart, sempre disponibile per i suoi utenti, che possono consultarlo direttamente da casa.

Di seguito si riporta lo schema riassuntivo delle azioni svolte durante la redazione e l'applicazione del PEBA e delle successive fasi di monitoraggio:



Infine, il presente documento viene caricato sul Registro telematico regionale dei PEBA, una piattaforma istituita da Regione Lombardia con legge regionale n.14/2020 in cui i Comuni possono inserire i propri piani e i programmi degli interventi che intendono realizzare in tema di accessibilità. Anche i cittadini possono accedere al Registro dei PEBA per consultare e scaricare documenti relativi ai territori. Si accede al Registro attraverso il seguente link:

[https://www.bandiservizi.it/procedimenti/servizi/registri\\_albi/registro\\_peba](https://www.bandiservizi.it/procedimenti/servizi/registri_albi/registro_peba)