

PROGETTO PAESE CITTÀ ACCESSIBILI A TUTTI BUONE PRATICHE DELLE CITTÀ ACCESSIBILI A TUTTI

INU
Istituto Nazionale
di Urbanistica

Maggio 2018

Proposta di PEBA

LAVAGNO (VR)

Il contributo, nato come tesi di laurea, ha per obiettivo la progettazione di un PEBA in grado di mettere in luce le criticità relative all'accessibilità, alla sicurezza e all'utilizzazione dei percorsi e degli attraversamenti pedonali rilevati. Lo studio, effettuato tramite un sistema GIS, si è concentrato su una frazione, restringendo il campo d'azione alle zone territoriali più popolate e limitrofe alle principali aree di interesse pubblico.

L'obiettivo di questa esperienza è promuovere gli spostamenti pedonali e migliorare l'accessibilità di tutti i possibili fruitori attraverso la realizzazione di elaborati necessari al P.E.B.A. Con l'ausilio di un modello GIS appositamente progettato è stato possibile restituire attributi qualitativi (protezione, utilizzo, manutenzione) e quantitativi (ad esempio la velocità di percorrenza della carreggiata adiacente), sia dei percorsi pedonali sia degli attraversamenti, da valutare ad elementi singoli o aggregati. Il modello, suddiviso per sezioni, riporta domande specifiche alle quali il rilevatore deve rispondere utilizzando possibili risposte multiple. Le schede di rilevazione dei dati sono state realizzate a partire dalle linee guida regionali, dai casi studio analizzati (P.E.B.A. del Comune di Venezia e il P.E.B.A. del centro storico del Comune di Isola della Scala) e successivamente ampliate e riorganizzate a seguito dell'elaborazione definitiva del modello logico e fisico per l'analisi e la valutazione dei percorsi e degli attraversamenti pedonali. Nello specifico il lavoro ha analizzato le caratteristiche dei percorsi pedonali (tipologia, ubicazione e velocità di percorrenza dalla carreggiata veicolare adiacente, livello di protezione del percorso, localizzazione del percorso rispetto al quartiere e l'intensità del flusso pedonale) e la presenza di barriere architettoniche come la larghezza inferiore a 90 cm, la pendenza longitudinale superiore all'8% o trasversale maggiore dell'1%, la finitura del materiale di pavimentazione, lo stato di manutenzione e conservazione, gli ostacoli orizzontali

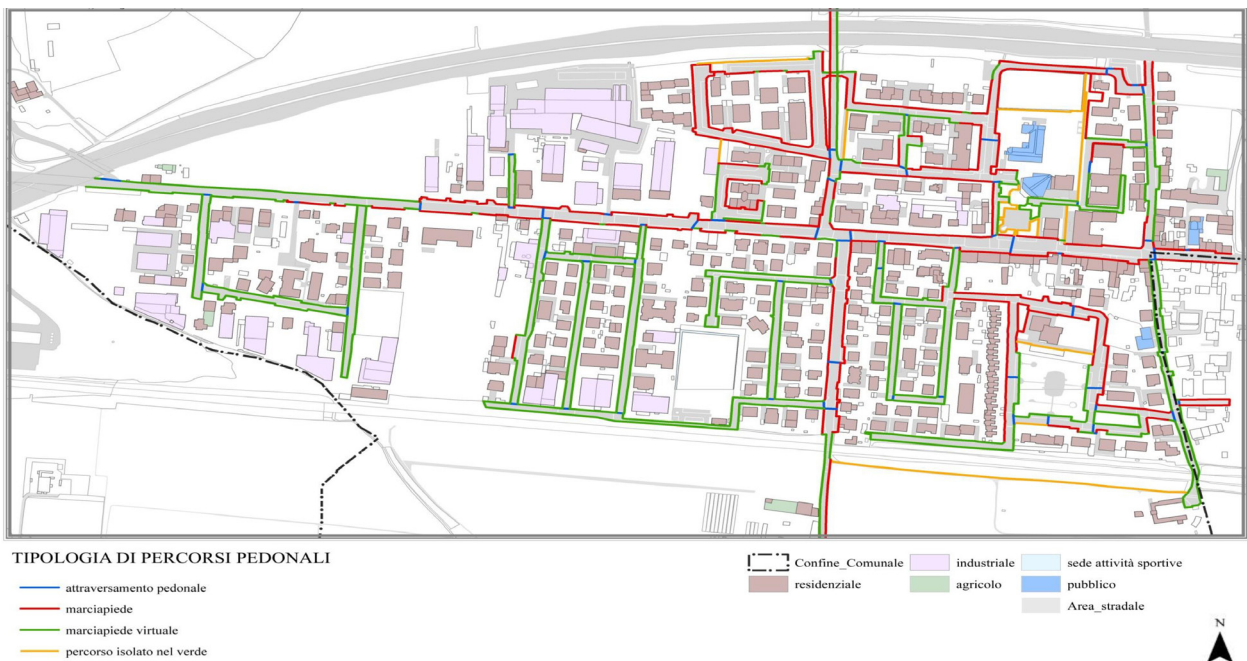
e verticali alla superficie di transito (griglie, piastre sporgenti, radici, presenza di vegetazione, pali di supporto alla segnaletica stradale o all'illuminazione) e i dislivelli. Successivamente sono state valutate le criticità degli attraversamenti presenti lungo i percorsi pedonali rilevati a partire dalla localizzazione e dalle loro caratteristiche, cioè la segnalazione (presenza di impianti semaforici e se adeguati) il grado di illuminazione, la colorazione della pavimentazione e la presenza di speciali dispositivi di segnalazione (segnaletica luminosa, dispositivi acustici, ecc.).

Dall'aggregazione di questi dati è stato infine possibile ottenere una serie di tavole tematiche in grado di mostrare tre livelli di criticità (agibile, parzialmente agibile e inagibile) e, in base al grado di urgenza, effettuare una possibile previsione e quantificazione dei principali interventi da attuare unitariamente o per stralci funzionali per l'eliminazione delle barriere architettoniche.

Il database GIS, oltre a stabilire un quadro cognitivo stabile, può svolgere un ruolo di supporto nell'aggiornamento e nel monitoraggio delle reti pedonali esistenti e futura. Nel caso di questa

	CODICE IDENTIFICATIVO DEL PERCORSO PEDONALE	P. 108
	CODICE IDENTIFICATIVO DELL'ATTRAVERSAMENTO	A. 42
GENERALE	1. IMPIANTO SEMAFORICO Indicare la presenza dell'impianto semaforico ☐ Presente ☐ Presente con dispositivi acustici ☒ Assente	
	2. TIPO Indicare il tipo di attraversamento in base alle caratteristiche identificative di ognuno di essi ☒ Attraversamento pedonale ☐ Attraversamento pedonale/ciclabile ☐ Attraversamento ciclabile	
ATTRAVERSAMENTO	3. DISLIVELLO Indicare se la tipologia di superamento del dislivello (se esiste) per accedere alla zona di attraversamento. ☐ Dislivello senza rampa ☐ Rampa con p < 8% ☐ Rampa con p > 8% ☒ Nessun dislivello	
	4. SEGNALETICA RAMPE Indicare se l'eventuale variazione di livello dei percorsi tramite raccordo (rampa) risultino evidenziati con variazione cromatica della superficie ☐ Sì ☒ No	
	5. ILLUMINAZIONE Indicare la presenza o assenza di illuminazione nel tratto dell'attraversamento pedonale e se presente se essa risulti sufficiente ☒ Presente e sufficientemente illuminato ☐ Presente ma non sufficientemente illuminato ☐ Assente	
	6. SEGNALETICA Indicare la presenza di adeguata segnaletica volta ad indicare ai pedoni la presenza dell'attraversamento ☐ Orizzontale (strisce pedonali) ☐ Verticale ☒ Orizzontale e verticale ☐ Nessuna	
	7. DISPOSITIVI SPECIALI Indicare la presenza di eventuali dispositivi speciali per la segnalazione dell'attraversamento pedonale ☐ Segnaletica luminosa lampeggiante ☐ Dispositivi luminosi a terra ☐ Diversa colorazione del manto stradale ☐ Rugosità del manto stradale ☐ Sode rialzate ☒ Nessuna	
	8. PAVIMENTAZIONE Indicare se la pavimentazione dell'attraversamento pedonale risulta segnalata con colorazione diversa dalla carreggiata ☒ Stessa colorazione della carreggiata ☐ Colorazione differente dalla carreggiata	

Esempio scheda di rilievo.



Tipologia dei percorsi pedonali. Tratti pedonali rilevati 339.
esperienza è auspicabile estendere il progetto a tutto il territorio del Comune di Lavagno e alle frazioni di San Pietro e San Briccio.

Date
2016/2017.

Stato di fatto
Fase di studio.

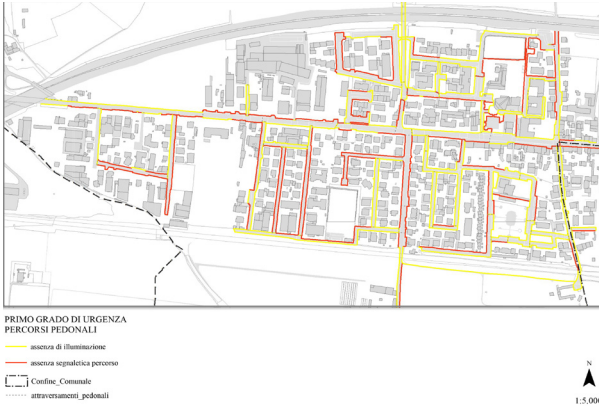
Investimento
n.d.

Soggetto proponente
Università di Parma, Dipartimento di Ingegneria e Architettura.

Autore
Michele Zazzi, Barbara Caselli, Martina Carra,
Università di Parma – Dipartimento di Ingegneria e Architettura, Alessandra Sponda, Consigliere comunale, Comune di Lavagno.

Processo
L'esperienza nasce da una tesi di laurea. Si è preceduto in prima battuta all'analisi storico-normativa nazionale e regionale, e di alcuni esempi della provincia di Verona e Venezia. Successivamente, seguendo il procedimento metodologico previsto dalla "Linea guida per la redazione del P.E.B.A." della regione Veneto (2003) indirizzata ai Comuni con meno di 15.000 abitanti, è stato elaborato un modello GIS idoneo in grado di restituire un quadro generale dello stato di fatto.

Strumenti



Primo grado di urgenza dei percorsi pedonali.

Piano per l'eliminazione delle barriere architettoniche (PEBA)
Linea guida per la redazione del P.E.B.A. della regione Veneto (2003)
Sistema Informativo Territoriale (GIS).

Finanziamenti
n.d.

Info
michele.zazzi@unipr.it
Tel. 0521906381