



# trasporto pubblico e accessibilità

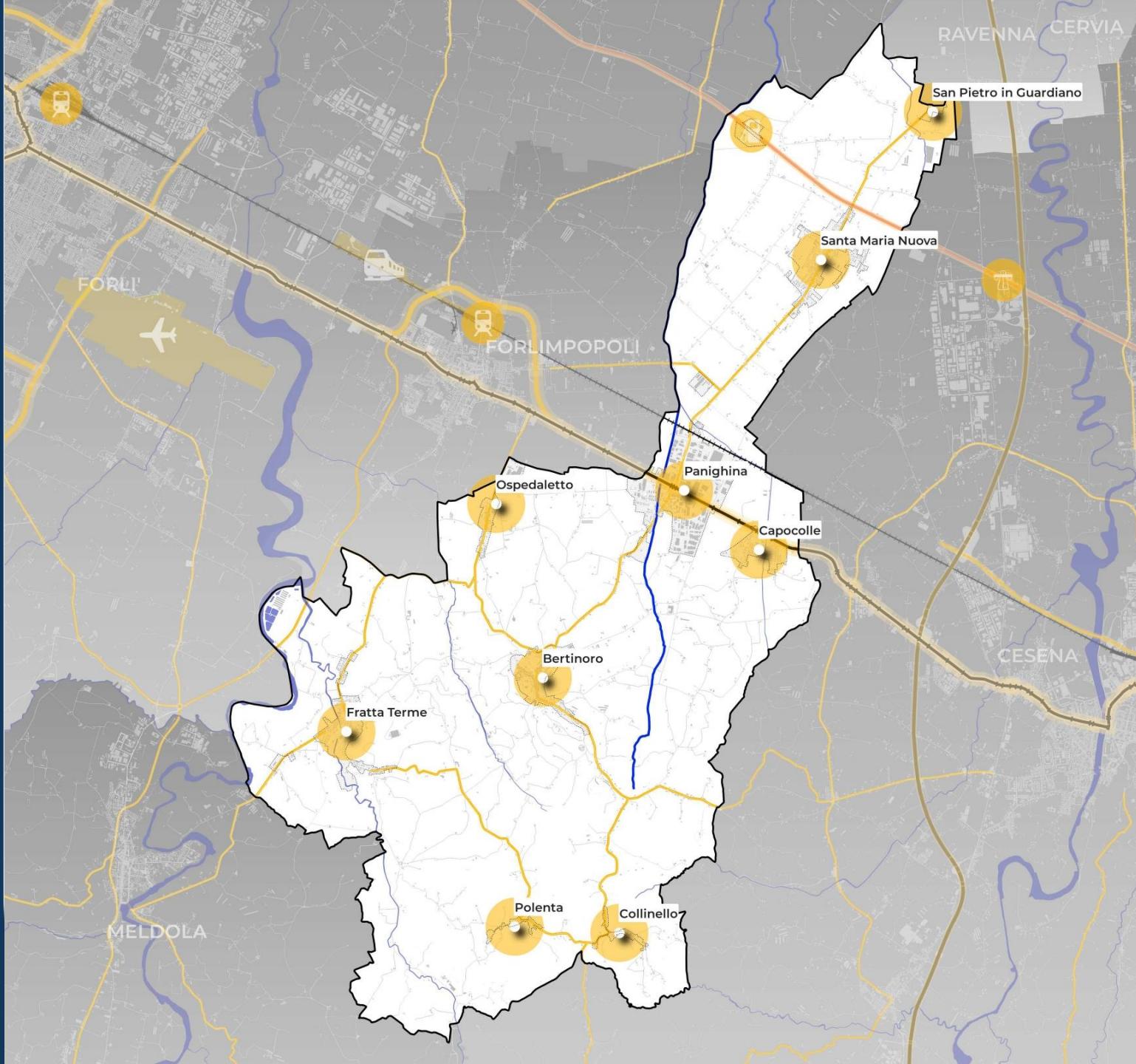
l'esperienza del P.E.B.A. di Bertinoro

il modello a isole per  
rispondere alla  
complessità del  
territorio

il T.P.L. nel P.E.B.A. di  
Bertinoro: principi e  
ruolo strategico

criticità nella  
realizzazione degli  
interventi di  
abbattimento delle  
barriere architettoniche

anche i privati possono  
contribuire  
all'attuazione del  
P.E.B.A.



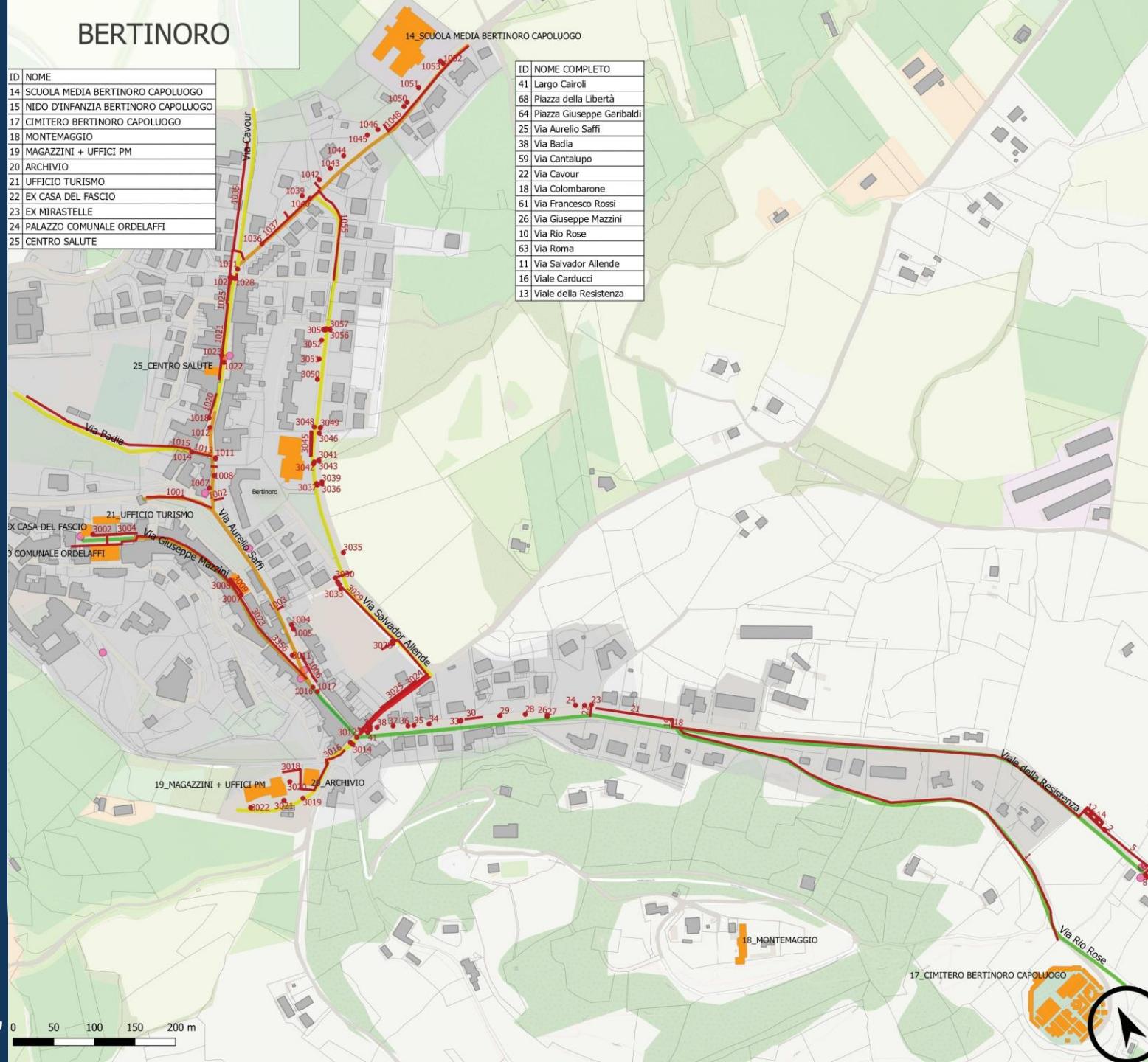
il modello a isole per  
rispondere alla complessità  
del territorio

territorio ampio e  
diversificato  
composto da **più frazioni**  
distanti tra loro

P.E.B.A. strutturato per **isole**  
come risposta ad un  
territorio diversificato

l'elemento che unisce e  
mette in rete queste isole  
dovrebbe essere **il trasporto  
pubblico locale**

# BERTINORO



Il P.E.B.A. del Comune di Bertinoro ha individuato:

**70 unità urbane** per circa 50 km di percorsi pedonali

**36 edifici** di proprietà comunale

Su tutto il territorio comunale sono state rilevate

**più di 600 barriere** negli edifici pubblici

**più di 1000 barriere** in ambito urbano

ANALISI DEL GRADO DI ACCESSIBILITÀ  
suddiviso tra le quattro principali categorie di disabilità, suddividendo  
l'unità edilizia in sette ambiti strategici

disabilità motoria	RAGGIUNGI BILITÀ'	ACCESSO INGRESSO	COLL. VERTICALI	COLL. ORIZZ.	SERVIZI IGIENICI	SICUREZZA	FUNZIONE PRINCIPALE
	1	1	1	1	1	1	1
	2	2	2	2	2	2	2
	1	1	1	1	1	1	1
	2	2	2	2	2	2	2
media	1,5	1,5	1,5	1,5	1,5	1,5	1,5

PARAMETRI UTILIZZATI PER IL  
CALCOLO DELLE PRIORITA'

Grado medio accessibilità unità edilizia	<span style="background-color: red; color: white; padding: 2px;">1,75</span>
Livello strategico edificio da 1 molto strategico - a 4 non strategico	1
Interventi Programmati 0 si programmati - 1 no programmati	0
Segnalazioni Pervenute 0 si segnalazione - 1 no segnalazione	0
Interesse Turistico da 1 alto - a 4 nessuno	2
Edificio Vincolato	<span style="background-color: blue; color: white; padding: 2px;">X</span>

LEGENDA

- Non accessibile
- Parzialmente accessibile con alcune difficoltà
- Accessibile in autonomia con pochi facilitatori
- Completamente accessibile in autonomia

PRIORITA' CALCOLATA

4.75

STRALCIO SUGGERITO

1

il T.P.L. nel P.E.B.A. di  
Bertinoro: principi e ruolo  
strategico

ogni edificio pubblico è stato  
analizzato in relazione alla  
sua **raggiungibilità** dal  
Trasporto Pubblico Locale

il **TPL** come generatore di  
accessibilità territoriale,  
specialmente in un **territorio  
complesso** dalla orografia  
collinare e composto da un  
sistema di isole-frazioni

l'obiettivo deve essere  
garantire un sistema  
integrale **mezzo + fermata +  
percorso pedonale** capace di  
generare accessibilità a scala  
territoriale



ATTUALE



MODIFICATO



ATTUALE



MODIFICATO



**criticità nella realizzazione degli interventi di abbattimento delle barriere architettoniche**

Bertinoro è un **territorio complesso**, sia per la sua conformazione orografica collinare, sia perché composto da un sistema di isole-frazioni

criticità significative legate alla realizzazione degli interventi pubblici: **è difficile mantenere una visione d'insieme** e coordinare la programmazione del P.E.B.A. quando gli interventi dei L.L.P.P. sono spesso di tipo emergenziale

gli interventi legati al trasporto pubblico possono essere **onerosi e complessi**

Via Emilia - Panighina

3

## Descrizione prestazionale dell'intervento

Va previsto di rifacimento della pavimentazione in corrispondenza della fermata del TPL, realizzandola ad un'altezza di almeno 18 cm rispetto dalla quota 0 definita dalla pavimentazione della carreggiata.

La profondità della banchina andrà verificata per consentire l'imbarco e lo sbarco della persona in carrozzina, che dovrà sempre prevedere uno spazio di manovra di almeno 120 cm tra la fine della pedana e il bordo del marciapiede (limite massimo per la svolta a 90° (art. 8.0.2 D.M. 236/89), tenendo comunque in considerazione l'impossibilità del mezzo di affiancarsi alla cordonata, il quale normalmente, in fase di fermata, si posiziona ad una distanza variabile da 20 a 40 cm (eccezionalmente 10 cm).

La pavimentazione rialzata della fermata andrà raccordata all percorso pedonale esistente mediante delle rampe con pendenza massima del 5%. E' necessario intercettare, con una segnaletica tattile a terra (codice direzione rettilinea), la porta anteriore del mezzo, di modo da favorire la salita alle persone cieche ed ipovedenti. Si suggerisce di utilizzare una segnaletica tattile sul piano di calpestio che sia, in tutto il territorio comunale, più omogenea e chiara possibile: la proposta è quindi di utilizzare il Loges Vet Evolution (LVE) come sistema di segnaletica tattile integrati.

In sede di progetto andrà valutata la colorazione del materiale da utilizzare per la segnaletica di orientamento a terra, in modo da garantire il contrasto cromatico più corretto, favorendo la sua individuazione anche da parte degli ipovedenti.

## Riferimenti normativi

## Note integrative:

Piattaforma di attesa con altezza insufficiente e sconnesioni, inoltre è da realizzare con un golfo più ampio.

Va anche spostata la palina in modo da non ostacolare l'accesso alla pensilina

SCHEDA N.

300

codice criticità

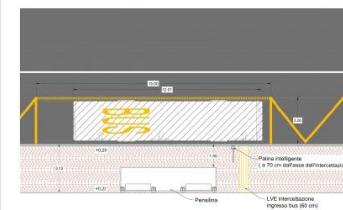
u044

Fermata TPL con altezza inadeguata - tra gli 8 e i 15 cm

## Foto del rilievo



## Immagine esempio soluzione



## Dati dimensionali intervento

## Metri lineari

Cad. ~ a corpo - n. 1

Totale mq. Passo Carraio

Superficie mq. 36,00

Piazzola mq.

Superficie rampe mq.

Data del sopralluogo: 24/04/2024

## Importo totale scheda

€. 5.580,00

## un caso concreto: anche i privati possono contribuire all'attuazione del P.E.B.A.

a Bertinoro la prima attuazione di una scheda di P.E.B.A. è stata portata avanti da un **soggetto privato** come **misura di compensazione** nell'ambito di un Procedimento Unico

### Verso il PUG



considerare il P.E.B.A. come una **strategia strutturale destinata a confluire nel PUG** integrando le politiche per l'accessibilità universale nella pianificazione urbanistica comunale di lungo periodo