



L'ESPERIENZA DEI COMUNI NELL'APPLICAZIONE DELLE LINEE GUIDA REGIONALI PER I PEBA

17 DICEMBRE 2025 BOLOGNA

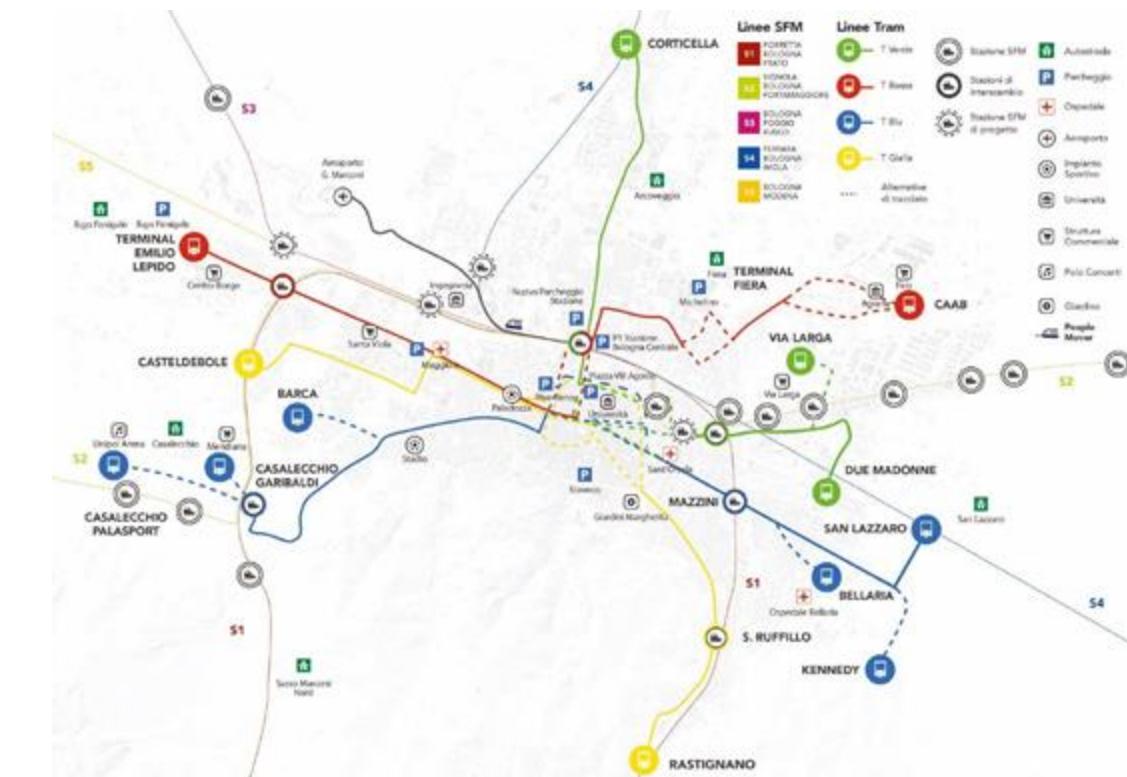
PEBA Comune di Bologna

Arch. Umberto Casadio – Settore Mobilità Sostenibile e Infrastrutture

Da dove siamo partiti

“L'approccio integrato nei casi di importanti programmi di intervento”

Le Linee Guida Regionali definiscono una serie di approcci differenti per la redazione del PEBA: il comune di Bologna ha seguito quello indicato nel capitolo 2.8.5: **“L'approccio integrato nei casi di importanti programmi di intervento”** in quanto la redazione del PEBA è stata promossa **ad integrazione della realizzazione delle prime due linee del tram**, attualmente in costruzione.



Tram = accessibilità

Il trasporto pubblico come facilitatore dell'accessibilità



Il tram è considerato uno dei mezzi di trasporto pubblico con la migliore accessibilità per chi ha una mobilità ridotta, grazie al **pianale ribassato** e all'**accostamento a raso** garantito dai binari. Inoltre, la presenza di **segnalética podotattile** e di **segnalamento acustico** garantisce un elevato livello di accessibilità anche per persone con disabilità sensoriale (visiva e uditiva).

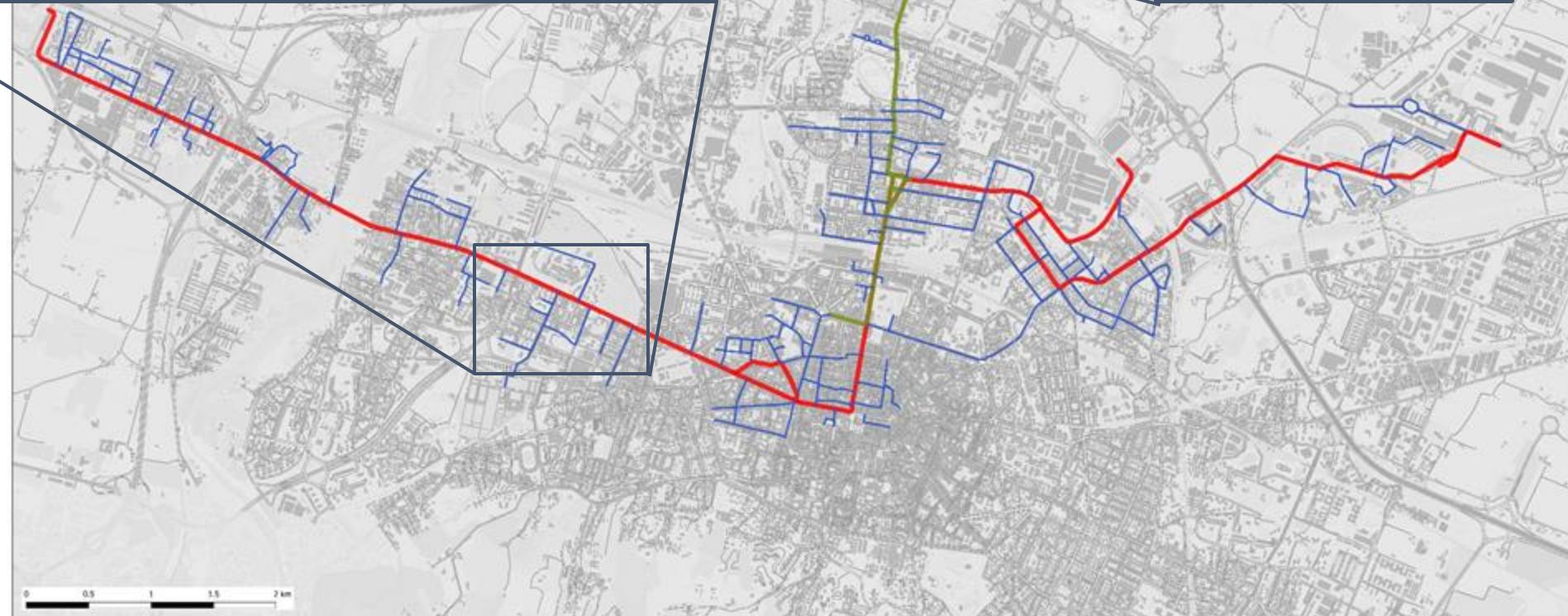
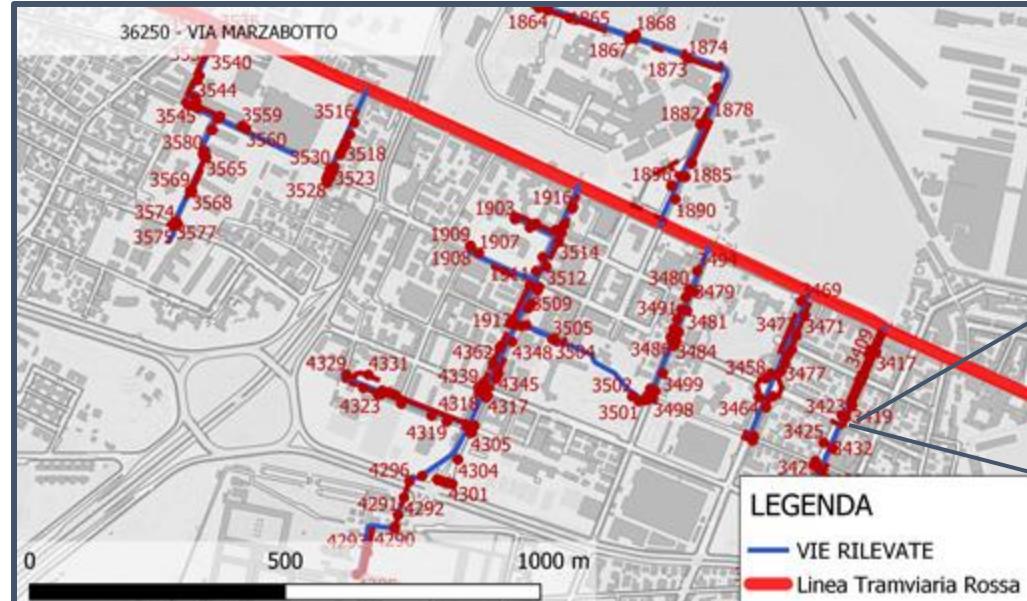
Dalla fermata al servizio

Il primo passo per accedere a un luogo è arrivarcì

Il PEBA è stato sviluppato connettendo le fermate della tranvia ai principali punti di interesse localizzati entro un raggio indicativo di 200 metri dalle stesse: scuole, università, poli ospedalieri e presidi sanitari, uffici comunali, aree mercatali, parchi e luoghi di aggregazione...

Il percorso di selezione delle tratte, così come le fasi successive del rilievo, è stato sviluppato a stretto contatto con le associazioni riunite nella Consulta sulla Disabilità, le organizzazioni sindacali dei pensionati e il Diversity Team comunale.





Gli esiti del percorso

- 100 km di strade analizzati
- 3510 barriere rilevate
- Linee Guida

Temi aperti:

- Portici
- 9,5 mln di euro da stanziare per gli interventi

Caratteristiche principali:

- Piattaforma di attesa posta ad una quota tra i 15 e i 25cm (ottimali) rispetto alla carreggiata, in modo da favorire l'accesso ai mezzi dotati di pianale ribassato e di pedana estraibile.
- Pannello informativo variabile con informazioni chiare sugli orari dei mezzi.
- Segnaletica tattile a pavimento per segnalare la presenza del servizio, collocata a 70cm rispetto alla palina informativa. Posizionata in asse alla porta di accesso al mezzo.
- Pensilina per la protezione dagli agenti atmosferici, dotata di sedute e barre per appoggio ischiatrico, più facilmente utilizzabili da parte degli utenti che hanno difficoltà a sedersi e rialzarsi da sedute ad altezze standard.
- Gli autobus dovrebbero essere dotati di sistema Kneeling, che permette una inclinazione dell'intero mezzo di circa 6cm in modo da ridurre il dislivello tra piattaforma di attesa e pianale interno. La pedana estraibile dovrebbe avere una pendenza che può variare in una forbice tra il 3 e il 15%.

