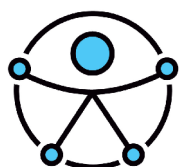




COMUNE DI ZOLA PREDOSA

Provincia di Bologna



Intervento:

Piano Eliminazione Barriere Architettoniche



Zola Predosa per tutti ...

progetto a cura di:



Bruno De Pietri

via Circonvallazione sud,50 41049 Sassuolo (MO)

Tel. 0536872042 cell. +39 347.6364441 email: bruno@depietri.eu - PEC: bruno.depietri@archiworldpec.it

STRUMENTO DI PIANIFICAZIONE

n° tavola

**RA
06**

Elaborato:

**DOCUMENTO
DI CONTRODEDUZIONE
ALLE OSSERVAZIONI**

Scala:

data:

03/09/2025

Rev. del:

1. PREMESSA

Il Piano per l'Eliminazione delle Barriere Architettoniche (PEBA) del Comune di Zola Predosa è stato adottato con Del. G.C. n. 44 del 09/04/2025 nel rispetto delle Linee Guida approvate dalla Regione Emilia Romagna con Del. G.R. n. 1326 del 31/07/2023.

Il Piano è stato presentato pubblicamente in occasione della seduta della Commissione Pianificazione, Gestione e Controllo del Territorio del 02/04/2025.

Il Piano adottato è stato depositato per 60 giorni a decorrere dal 11/04/2025 presso l'Ufficio referente del Comune di Zola Predosa, ed è stato pubblicato sul sito del Comune. Dell'avvenuta adozione e deposito è stato dato avviso con pubblicazione all'Albo Pretorio on line del Comune. Successivamente il deposito del Piano è stato prolungato per ulteriori 30 giorni a decorrere dal 12/06/2025 e lo stesso è rimasto visionabile e consultabile nelle stesse modalità di cui sopra, nell'ottica di favorire il più possibile la partecipazioni ed il miglioramento del documento di Piano adottato.

Durante il periodo di pubblicazione e deposito del PEBA sono pervenute al Comune le seguenti osservazioni, così protocollate:

Osservazione n.	Proponente	Categoria	Prot. e data
1	-	Cittadini	n. 22027 del 02/07/2025
2	Dott.sa Ferri Fiorenza Responsabile ASC Insieme	Associazioni	n. 27579 del 01/09/2025

È opportuno precisare che la scelta di pubblicare le schede proponenti relative ai cittadini in forma "anonima" è stata operata nel rispetto del D.lgs. 30 giugno 2003, n.1961 "Codice in materia di protezione dei dati personali"; pertanto anche le schede di controdeduzione sono pubblicate senza indicazioni dei dati personali delle persone fisiche proponenti le osservazioni stesse, bensì rimane il riferimento del relativo Protocollo Generale.

Inoltre sono state raccolte le osservazioni d'ufficio predisposte dal Servizio scrivente, contenenti principalmente modifiche al testo legate a necessità di allineamento ed omogeneizzazione tra piani (in particolare tra PGTU e PUMS), approfondimenti e chiarimenti di contenuti, errori materiali di tipo cartografico e testuale, oltre ai necessari adeguamenti relativi ai più recenti indirizzi ministeriali.

Osservazione d'ufficio n.	Proponente	Prot. e data
1	Area Gestione del Territorio - Lavori Pubblici e Mobilità	n. 27579 del 01/09/2025
2	Area Gestione del Territorio - Lavori Pubblici e Mobilità	n. 27579 del 01/09/2025

Tali modifiche, data la loro genesi, non prevedono una modalità di accoglimento dal momento che rappresentano intrinsecamente dei perfezionamenti apportati dal Servizio ai documenti del PEBA. A tali auto-osservazioni è dedicata una specifica scheda di sintesi che consente l'identificazione del numero di Protocollo Generale con cui sono state catalogate, il contenuto dell'osservazione d'ufficio e la modifica che hanno comportato nei documenti del Piano adottato.

Non risultano presentate osservazioni fuori termine.

Il presente documento nasce dunque con lo scopo di fornire un resoconto della fase di raccolta e controdeduzione alle osservazioni pervenute durante tale periodo di pubblicazione dei documenti costituenti il PEBA.

2. OSSERVAZIONI

Osservazione n.	1
Proponente	- (cat. Cittadini)
Protocollo n.	22027 del 02/07/2025
Contenuto dell'osservazione	
Cosi sintetizzabile: A. Segnala la necessità di intervenire sui marciapiedi di via Predosa, nel tratto tra viale della Pace e via Respighi, in quanto presentano: una pavimentazione danneggiata e sconnessa sul lato destro ed una dimensione ridotta e con presenza di ostacoli/gradini sul lato sinistro; B. Segnala l'assenza di un attraversamento pedonale su viale della Pace in corrispondenza dell'incrocio con via Predosa.	
Modifica al Piano	
In merito all'osservazione di cui al punto: A. si rileva che le criticità segnalate sono già individuate nella scheda n. 08 dell'elaborato "EA01 Individuazione degli ostacoli" e nelle relative schede di rilievo n. 64, 66, 67, 68 e 69 dell'elaborato "SC01 Schede di rilievo aree urbane - Zola Predosa"; B. si provvederà a sottoporre la criticità segnalata alla valutazione della Commissione Traffico comunale.	

Osservazione n.	2
Proponente	Dott.sa Ferri Fiorenza, Responsabile ASC Insieme - (cat. Associazioni)
Protocollo n.	27576 del 01/09/2025
Contenuto dell'osservazione	
Restituiti n.7 questionari compilati.	
Modifica al Piano	
Si provvede ad aggiornare l'elaborato "RA02 Questionario pubblico" integrandolo con i questionari compilati raccolti.	

3. OSSERVAZIONI D'UFFICIO

Osservazione n.	1
Proponente	Area Gestione del Territorio - Lavori Pubblici e Mobilità
Protocollo n.	27579 del 01/09/2025
Contenuto dell'osservazione	
Si ritiene necessario inserire un inquadramento programmatico dei contenuti del Piano con le più ampie strategie sulla mobilità pedonale e sullo spazio condiviso individuate dal Piano Urbano della Mobilità Sostenibile (PUMS) di Bologna metropolitana.	
Modifica al Piano	
Si provvede ad aggiornare l'elaborato "RA01 Relazione generale" con l'inserimento del capitolo: 3.3 INQUADRAMENTO PROGRAMMATICO RISPETTO ALLE POLITICHE SOVRAORDINATE Si evidenzia come l'elaborazione del PEBA a livello locale rappresenti un'azione pienamente in linea con la programmazione sovraordinata regionale, ed in particolare con le Linee Guida Regionali, così come con le più ampie strategie metropolitane per la pedonalità, così come individuate nel Piano Urbano della Mobilità Sostenibile (PUMS) della Città Metropolitana di Bologna, approvato con Delibera di Consiglio metropolitano di Bologna n. 54/2019. 3.3.1 La pianificazione Metropolitana Il PUMS, al capitolo "3.2 Le strategie per la pedonalità", individua le strategie per la promozione e la diffusione della mobilità pedonale all'interno della Città Metropolitana, basate sui seguenti principi: • promuovere l'accessibilità universale; • creare un ambiente pedonale sicuro e piacevole; • incrementare la qualità e l'efficienza della mobilità pedonale nei nodi del trasporto pubblico metropolitano; • favorire la creazione di aree dedicate alla pedonalità; • promuovere iniziative di educazione alla mobilità pedonale. Tra queste, al paragrafo 3.2.1, è trattato il concetto di accessibilità universale che supera, estendendoli, i temi propri dell'eliminazione delle barriere architettoniche, sostituendoli con un'attenzione generalizzata alla progettazione di spazi e percorsi universalmente accessibili. In questa prospettiva il Piano propone le seguenti azioni prioritarie, da perseguire anche nei diversi contesti locali: • Progettare una città senza barriere; • Definire una rete di itinerari universalmente accessibili; • Progettare un sistema di orientamento per i disabili, anche attraverso l'elaborazione dei PEBA.	

Altro aspetto decisivo trattato dal PUMS è la transizione da una visione della strada come spazio conteso a quella di spazio condiviso, come trattato al capitolo “6.1 La visione del PUMS sullo spazio condiviso”.

L'approccio progettuale innovativo dello "Spazio Condiviso" vuole garantire la sicurezza di tutte le componenti di mobilità, in particolare dell'utenza vulnerabile, su tutta la rete stradale.

Occorre costruire in generale un impianto complessivo dell'organizzazione della mobilità che garantisca un generale miglioramento percettivo delle condizioni di sicurezza e fruibilità degli spazi a disposizione delle diverse categorie di utenza.

Tra le azioni promosse dal Piano per il perseguimento di questo obiettivo c'è l'ampliamento della rete dei percorsi ciclabili e della rete dei percorsi pedonali, garantendone la completa ricucitura per creare un effetto rete e prevedendo l'abbattimento delle barriere architettoniche presenti, in conformità con le risultanze dei PEBA elaborati anche nei diversi contesti locali.

Si richiama infine la rete ciclabile metropolitana della Bicipolitana, infrastruttura pensata per stimolare l'uso della bicicletta garantendo percorsi sicuri e continui e facilitare così la scelta della mobilità attiva, sia per il pendolarismo che per il turismo e il tempo libero, e contestualmente occasione, a livello locale, di ragionamento progettuale allargato a pedoni e ciclisti in un'ottica di massimizzazione del concetto di accessibilità universale.

Nello specifico il territorio di Zola Predosa è attraversato dalla Linea 3 (tra le linee per tutti i giorni), corrispondente tra l'altro alla Ciclovia Pedemontana (tra le linee per il tempo libero), che collega trasversalmente i centri pedecollinari a ovest del capoluogo lungo la storica via Bazzanese, intercettando la Linea 2 - Ciclovia del Sole a Casalecchio di Reno e la Ciclovia Samoggia a Valsamoggia, oltre alla linea Bologna-Vignola del SFM che permette un facile interscambio treno-bici.

3.3.2 Le iniziative della Regione

La Regione Emilia Romagna ha approvato il Bando regionale 2023 relativo alla “Concessione di risorse per la Progettazione di Piani per l'eliminazione delle barriere architettoniche (PEBA)” e le “Linee guida interdisciplinari per la redazione dei PEBA”, come strumenti per supportare gli Enti locali nella redazione dei Piani sopracitati.

Nello specifico le Linee guida, approvate con Delibera della Giunta Regionale n. 1326/2023, rappresentano un documento importante nell'ottica di garantire uniformità nelle modalità di elaborazione dei PEBA per tutti i Comuni della Emilia-Romagna, oltre a fornire importanti aggiornamenti concettuali relativi alle terminologie come, ad esempio: disabilità, inclusione, accessibilità, ecc., basati anche sull'ICF (Classificazione Internazionale del Funzionamento, della Disabilità e della Salute dell'Organizzazione Mondiale della Sanità del 2001), dalla Convenzione delle Nazioni Unite sui diritti delle persone con disabilità del 2006 (ratificata dall'Italia con la Legge 3 marzo 2009 n. 18) e sui principi dell'Universal Design.

Le Linee guida inoltre suggeriscono, in modo non vincolante, la procedura e le modalità di adozione ed approvazione del Piano, attualmente non disciplinate dalla normativa nazionale:

a. adozione in Giunta Comunale;

b. deposito del PEBA per la raccolta delle eventuali osservazioni: il PEBA viene tempestivamente pubblicato sul sito istituzionale del Comune e messo a disposizione di chiunque - presso gli uffici comunali - per la visione e la presentazione di eventuali osservazioni, entro i successivi 60 giorni;

c. dalla scadenza dei 60 giorni di cui al punto b., nei 30 giorni successivi viene data risposta alle osservazioni pervenute motivandone l'esclusione e l'accoglimento;

d. entro i successivi 30 giorni il PEBA viene approvato dal Consiglio Comunale;

e. il PEBA approvato, solo nel caso in cui sia stato oggetto di finanziamenti regionali, è trasmesso alla Regione Emilia-Romagna per l'avvio delle fasi di monitoraggio di competenza.

In caso di osservazioni recepite, le valutazioni relative possono essere raccolte in un apposito fascicolo da integrare agli elaborati costituenti il PEBA da approvare.

Il PEBA di Zola Predosa è stato redatto coerentemente alle Linee Guida Regionali, perseguendo il più ampio coinvolgimento dal basso realizzabile a partire da cittadini, associazioni di volontariato, operatori economici e loro associazioni di categoria, e sulla base di risorse proprie dell'Ente scrivente.

Lo stesso potrà inoltre costituire un'importante risorsa per il Piano Generale del Traffico Urbano di prossima approvazione, in qualità di piano di settore.

Osservazione n.	2
Proponente	Area Gestione del Territorio - Lavori Pubblici e Mobilità
Protocollo n.	27579 del 01/09/2025
Contenuto dell'osservazione	
Si ritiene necessario individuare una scala generale di priorità degli interventi.	
Modifica al Piano	
Si provvede ad aggiornare l'elaborato "RA01 Relazione generale" con l'inserimento del capitolo: 11. PROGRAMMI D'INTERVENTO Intenzione dell'Amministrazione è individuare, in linea generale: • una priorità di intervento che favorisca la qualificazione dei collegamenti verso le funzioni pubbliche, a partire dalle scuole, ma anche verso fermate e stazioni del trasporto pubblico, in modo da favorire la mobilità attiva e pubblica negli spostamenti di tutti i giorni; • per poi volgersi verso le funzioni maggiormente legate al tempo libero quali spazi verdi ed ambiti sportivi; • favorendo comunque la ricucitura dei percorsi e la loro continuità, a partire dall'asse di via Riorgimento al quale corrisponde la Linea 3 della Bicipolitana metropolitana.	

Parte integrante del Piano è la stima dei costi degli interventi, che costituisce uno dei parametri di riferimento per la programmazione delle fasi di attuazione del Piano permettendo all'Amministrazione di orientarsi nella valutazione delle risorse da mettere a disposizione per l'esecuzione, tra tutti quelli previsti dal PEBA, degli interventi selezionati.

Si tratta tuttavia di un dato indicativo, seppur quanto più possibile realistico, in riferimento al momento della sua definizione; esso è correlato alla specifica proposta meta progettuale e non può, pertanto, avere valore di computo metrico estimativo. Per la sua determinazione si dovrà fare riferimento al più recente prezzo regionale di concerto con il RUP.

Oltre alla programmazione di interventi in base alle priorità, qualora vi siano finanziamenti specifici disponibili, l'eliminazione delle barriere individuate dal PEBA può avvenire anche nell'ambito di interventi programmati anche per altri obiettivi, con l'intento di attuare più rapidamente anche interventi di minore priorità, ma che rientrano all'interno di lavori già programmati.

Al momento della redazione del Piano non sono noti bandi di finanziamento dedicati all'abbattimento delle barriere architettoniche.

In seguito al recepimento delle osservazioni pervenute si modificano quindi i seguenti elaborati:

- RA01 Relazione generale
- RA02 Questionario pubblico

Il Responsabile
Area Gestione del Territorio
Dott. Roberto Costa