



COMUNE di S. MARTINO DI LUPARI - PD

PEBA

Piano per l'Eliminazione delle Barriere Architettoniche



1 - RELAZIONE

Marzo 2024

Professionisti incaricati



SCARPA & DROUILLE
ARCHITETTURA + URBANISTICA

urb. Murielle Drouille-Scarpa, arch. Aldo Scarpa

Comune di S. Martino di L.

Sindaco
Resp. Uff. LL.PP.

Nivo Fior
geom. Giuseppe Stefano Baggio



Progettisti

arch. Aldo Scarpa
urb. Murielle Drouille-Scarpa

Comune di S. Martino di Lupari

Resp. 3^a Area tecnica geom. Baggio Giuseppe Stefano
Ref. ambito urbano geom. Enrico Figaro
Ref. ambito edilizio geom. Paolo Abbiendi

stampato il 2/4/2024



INDICE

PARTE 1 - ANALISI PROPEDEUTICHE, CONSULTAZIONI, INDIVIDUAZIONE PERCORSI	5
Premessa e documenti del PEBA	7
1. Riferimenti normativi e destinatari	9
2. Inquadramento socio-territoriale ed urbanistico	14
2.1. Contesto geografico e viabilità	14
2.2. Dati demografici	14
2.3. Correlazioni, coerenza e compatibilità del PEBA con gli strumenti di pianificazione	16
2.4. Ambiente e paesaggio	18
3. Ambito d'indagine, poli attrattori, obiettivi e strategie	19
4. Azioni di partecipazione e individuazione dei percorsi pedonali	23
4.1. Partecipazione	23
4.2. Individuazione dei percorsi pedonali	24
PARTE 2 - RILIEVI: VALUTAZIONI E DEFINIZIONE PRIORITA'	27
1. Spazi pubblici: rilievo e valutazione accessibilità	29
1.1. Sicurezza dei percorsi pedonali	29
1.2. Criticità riscontrate	33
1.3. Piccoli scalini negli attraversamenti	34
2. Valutazione accessibilità di altri edifici pubblici	35
2.1. Uffici postali, banche, supermercati, attività commerciali	35
2.2. Servizi socio sanitari	36
2.3. Luoghi di culto	37
3. Valutazione accessibilità di piazze, parchi e aree verdi	39
3.1. Piazze	39
3.2. Parchi giochi e aree verdi attrezzate	40
4. Valutazione accessibilità parcheggi e fermate TPL	42
5. Edifici comunali: rilievo e valutazione accessibilità	47
6. Priorità d'intervento	49
6.1. Edifici comunali	49
6.2. Spazi pubblici	50
PARTE 3 - INTERVENTI: LINEE GUIDA, COMPUTI, PROGRAMMAZIONE E MONITORAGGIO	57
1. Quantificazione interventi	59
1.1. Computo interventi	59
1.2. Interventi a forfait per l'accessibilità urbana	60
1.3. Quadro economico	63



2. Attuazione e monitoraggio	65
2.1. Programmazione e risorse	65
2.2. Attuazione e governance	68
2.3 Possibili azioni di supporto	69
2.4. Monitoraggio	71
APPENDICE-LINEE GUIDA PER GLI INTERVENTI NEGLI SPAZI URBANI	73
1. Identificazione e qualificazione dei percorsi pedonali	74
2. Tipologia interventi	76
3. Orientamento e segnaletica	77
4. Marciapiedi e pavimentazioni pedonali	81
5. Attraversamenti pedonali	82
6. Sicurezza e moderazione del traffico	86
ALLEGATI	91
A1. Questionario su accessibilità, sicurezza, orientamento	
A2. Linee guida per l'accessibilità delle fermate dei mezzi pubblici di trasporto	
A3. Check-list delle barriere senso-percettive (a cura di INMACI)	





PARTE 1 - ANALISI PROPEDEUTICHE, CONSULTAZIONI, INDIVIDUAZIONE PERCORSI





Premessa e documenti del PEBA

La relazione è articolata in 3 parti, oltre a un'appendice e agli allegati.

La parte 1 illustra le attività di analisi e indagine finalizzate a diversi obiettivi:

- conoscere il contesto territoriale;
- eseguire una ricognizione dei piani urbani e dei progetti;
- individuare i principali percorsi pedonali e gli edifici di proprietà comunale;
- individuare le priorità per gli interventi di eliminazione barriere architettoniche (che di seguito chiameremo “interventi e.b.a.”).

Documenti, progetti e piani comunali consultati

- PROGRAMMA TRIENNALE DEI LAVORI PUBBLICI
- PIANO ASSETTO TERRITORIALE (PAT)
- REGOLAMENTI EDILIZIO
- ZONIZZAZIONE ACUSTICA
- PIANO D'AZIONE PER L'ENERGIA SOSTENIBILE (PAES)
- PIANO COMUNALE DELL'ILLUMINAZIONE (PICIL)

La parte 2 illustra le attività di rilievo e la definizione delle priorità d'intervento; la parte 3 quantifica gli interventi, la loro programmazione e le possibili attività di monitoraggio e realizzazione

Le attività svolte per la redazione del PEBA sono le seguenti:

- Incontri con i referenti politici e i referenti tecnici dell'ufficio lavori pubblici.
- Studio delle correlazioni fra i piani urbani, la programmazione dei lavori pubblici ed il PEBA.
- Individuazione dei poli attrattivi, rilievi degli spazi pubblici e valutazione di sintesi dell'accessibilità dei percorsi pedonali.
- Indagine sull'accessibilità e la mobilità presso la cittadinanza.
- Svolgimento di “interviste spot” nel capoluogo e nelle frazioni durante i rilievi ed osservazione delle pratiche d'uso/spostamenti in alcuni luoghi strategici (piazze, centri urbani, parchi e scuole).
- Individuazione delle caratteristiche territoriali e definizione di obiettivi/strategie del piano.
- Rilievi degli edifici comunali, schedatura e computo interventi e.b.a.



- Computo degli interventi e.b.a. negli spazi pubblici.
- Rilievi e mappatura delle fermate autobus, dei parcheggi riservati ai disabili, e valutazione di sintesi dell'accessibilità degli spazi urbani.
- Valutazione esterna dell'accessibilità dei servizi e degli esercizi pubblici.
- Definizione delle priorità d'intervento.

Il PEBA è composto dai seguenti documenti:

- 1 RELAZIONE
- 2 AMBITO URBANO, RILIEVI
- 3 AMBITO URBANO, MAPPATURA
- 4 AMBITO URBANO, INTERVENTI
- 5 EDIFICI
- quadro economico e programmazione (xls)



Borghetto, piazza Mantiero



1. Riferimenti normativi e destinatari

Riferimenti normativi

Convenzione ONU

Il 23 febbraio 2009, l'Italia ha ratificato la Convenzione ONU sui diritti dei disabili, trattato internazionale che vincola gli stati firmatari a adottare diritti e un nuovo approccio culturale per la disabilità.

UE

European Accessibility Act del 27 giugno 2019/n. 882, Legge Europea sull'Accessibilità, sui requisiti di prodotti e servizi.

UNI/PdR 131 : certificazione accreditata sull'accessibilità di strutture ricettive, stabilimenti termali e balneari, impianti sportivi.¹

UNI ISO 21902:2022: requisiti e linee guida per un "turismo accessibile per tutti"

Costituzione italiana. Articolo 3

"Tutti i cittadini hanno pari dignità sociale e sono uguali 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'uguaglianza 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. "

DPR 384/1978 "Regolamento di attuazione dell'art 27 della legge 118/1971 a favore dei mutilati e invalidi civili, in materia di barriere architettoniche e trasporti pubblici".

Legge 41/1986, art. 32 comma 21

"Per gli edifici pubblici già esistenti non ancora adeguati alle prescrizioni del DPR 384/1978 (ora DPR 503/1996), dovranno essere adottati da parte delle Amministrazioni competenti piani di eliminazione delle barriere architettoniche entro un anno dalla entrata in vigore della presente legge".

Legge 104/1992, art. 24, comma 9

"I piani di cui alla L.41/86, sono modificati con integrazioni relative all'accessibilità degli spazi urbani, con riferimento alla realizzazione di percorsi accessibili, all'installazione di semafori

¹ I parametri del Sistema di certificazione accreditata riguardano diversi ambiti: trasporto; spazi turistici urbani e rurali; attività ricreative; MICE (Meetings, Incentives, Conventions and Exhibitions); strutture ricettive; food & beverage; impianti sportivi.



acustici per non vedenti, alla rimozione della segnaletica che ostacola la circolazione delle persone disabili.”

Note. La legge obbliga i Comuni a integrare il PEBA con il Piano di Accessibilità Urbana (P.A.U.), cioè con lo studio degli spazi urbani finalizzati alla realizzazione di percorsi pedonali (e non solo) sicuri ed accessibili a tutti e in particolare ai diversamente abili.

Nota 2: tale legge è anche il principale riferimento per l'assistenza, l'integrazione sociale ed i diritti delle persone handicappate.

Legge Quadro 13/1989

Stabilisce i termini e i modi in cui deve essere garantita l'accessibilità dell'edilizia abitativa, con particolare attenzione ai luoghi pubblici. Il successivo decreto attuativo D.M. 236/89 indica all'art. 3 i criteri generali di progettazione e i requisiti di accessibilità, visibilità e adattabilità.

REGIONE VENETO

LR 12 luglio 2007 n. 16 "Disposizioni generali in materia di eliminazione delle barriere architettoniche".

DGR n. 841 del 31/03/2009 "Disposizioni per la redazione e la revisione dei piani di eliminazione delle barriere architettoniche (PEBA)".

Regolamento edilizio

Vedi art. 76 passaggi pedonali e art. 85 – Barriere architettoniche -²

Cos'è il PEBA

Il PEBA è uno strumento per la programmazione e la gestione dei lavori pubblici ed è finalizzato al miglioramento della qualità urbana e della qualità della vita rendendo gli spazi accessibili e fruibili a tutti. Il piano va aggiornato periodicamente in concertazione con i settori della pianificazione urbana e dei lavori pubblici, per le implicazioni riguardanti la mobilità, e con l'assessorato alle politiche sociali per il coinvolgimento di portatori d'interesse e l'attivazione di sinergie su progetti territoriali, commerciali, sportivi, culturali ed ambientali.

Il PEBA degli spazi pubblici, ovvero Piano di Accessibilità Urbana o "Pediplan", è un piano inclusivo della mobilità pedonale. Si prefigura come quadro conoscitivo dei percorsi pedonali e come uno strumento per qualificare e rendere fruibile e sicura la rete dei percorsi. L'attuazione del Pediplan è finalizzata a migliorare la sicurezza nelle strade ed a facilitare gli spostamenti in autonomia delle persone più vulnerabili (bambini, anziani, disabili) nei tragitti

² Si suggerisce di integrare il Regolamento dedicando un capitolo sul Design for All.



urbani quotidiani (casa/ scuola – casa/ farmacia – casa/ lavoro – casa/ panificio – casa/ parco, ecc.).

Destinatari

I destinatari del PEBA sono le persone con disabilità fisica, sensoriale e/o cognitiva, gli anziani, i bambini, i genitori con passeggini e altre fasce “deboli” di popolazione, quali ad esempio i cardiopatici, le persone in sovrappeso, le persone in convalescenza.

Poiché nel corso della vita qualsiasi individuo può ritrovarsi ad affrontare condizioni temporanee di inabilità, gli interventi di eliminazione delle barriere architettoniche vanno a beneficio di tutti i cittadini.

DISABILITA' MOTORIA	DISABILITA' SENSORIALE	DISABILITA' COGNITIVA
		

Disabilità motoria: limitazione lieve o grave, permanente o temporanea, alle capacità di movimento di una o più parti del corpo.

Disabilità sensoriale: parziale o totale assenza della vista o capacità di udito (v. sordo muto).

Disabilità cognitiva: limitazione alla comprensione del linguaggio scritto o orale, o disturbi da deficit di attenzione, d'orientamento o difficoltà all'apprendimento e/o relazionarsi socialmente³.

Design universale

“The ‘Universal Design’ approach aims to contribute to a better quality of life by improving human performance, health, wellness and social participation. Designing environments that support health and wellness is increasingly important considering the demographic shift towards an aging population, the increasing numbers of people who are obese and those with sedentary lifestyles. Planning strategies and designs that promote for example, the “walkability” and “cyclability/bikeability” of urban areas encourage walking and exercise and reduce reliance on vehicles, therefore reducing air pollution and traffic accidents” (Fonte: UNI CEI EN 17210:2021, 4.7).

L'approccio dell'Universal Design mira a contribuire ad una migliore qualità della vita mediante il miglioramento della prestazione umana, della salute, del benessere e della partecipazione sociale.

³ L'autismo è una condizione dello sviluppo neurologico caratterizzata da difficoltà nelle relazioni sociali e un approccio comunicativo non codificato.



Progettare ambienti che promuovano la salute e il benessere sta diventando sempre più importante se consideriamo lo spostamento demografico verso una popolazione sempre più anziana, il numero crescente di persone in sovrappeso e con stili di vita sedentari. Le strategie di pianificazione e le progettazioni che promuovono per esempio la “camminabilità/ percorribilità pedonale” e la “ciclabilità/ percorribilità in bicicletta” delle aree urbane incoraggiano gli spostamenti a piedi e l’esercizio fisico e riducono la dipendenza dai veicoli, riducendo in tal modo l’inquinamento dell’aria e gli incidenti stradali. (traduzione e adattamento a cura degli autori delle LG).

Invecchiamento della popolazione e qualità di vita

La questione della disabilità è fortemente correlata all’invecchiamento della popolazione, con il declino di alcune funzioni motorie, sensoriali, fisiologiche e cognitive. Il continuo invecchiamento della popolazione è ormai un dato di fatto e in Italia oltre il 22% della popolazione è over 65 anni e il numero di anziani non autosufficienti si attesta sui 6,3 milioni di persone⁴. Di conseguenza si prevede un aumento delle persone disabili negli anni a venire. Diventa pertanto necessario promuovere interventi per adattare il patrimonio urbano e immobiliare migliorando l’accessibilità e la sicurezza (dai mezzi di trasporto pubblici, ai servizi socio-sanitari, alle strutture ricettive e commerciali e agli spazi pubblici) in modo tale da rendere la città più fruibile, attraente e confortevole per gli abitanti ed i visitatori⁵.

Turismo Accessibile

“per turismo accessibile, si intende l’insieme dei servizi e delle strutture che consentono alle persone con disabilità e o esigenze di accessibilità, di fruire della vacanza e del tempo libero in modo appagante senza ostacoli né difficoltà, potendo esercitare il proprio diritto di consumatore scegliendo quindi in modo informato la struttura ricettiva e la destinazione turistica, in grado di rispondere alle proprie personali esigenze.

*È possibile qualificare la vision dell’accessibilità come un elemento connotativo che migliora la percezione della qualità complessiva dell’**Ospitalità**, intesa come la somma dell’abbattimento delle barriere architettoniche, degli ausili e strumenti per garantire l’autonomia e l’autodeterminazione dell’Ospite indipendentemente dalle sue esigenze di accessibilità certificate o meno”.*⁶

⁴ Fonte: Istat 2021. L’indice di vecchiaia in Italia corrisponde a 182,6 anziani ogni 100 giovani.

⁵ Cfr. “Indicatori della salute pianificazione per la salute”, Sacile 1 dicembre 2017, G. Simon, “Rigenerazione urbana e nuova prassi urbanistiche, Rete città sane”.

⁶ <https://www.handylex.org/una-proposta-di-legge-sul-tema-del-turismo-accessibile/>



La domanda potenziale di “**turismo accessibile**” viene stimata in circa 127 milioni di persone⁷; 46 milioni sono riferiti a persone con una qualche forma di disabilità e 81 milioni a persone over 65.

Secondo il rapporto Istat (2019), le persone disabili in Italia oggi superano 3 milioni di persone. L’Istat prevede un aumento dei viaggiatori con disabilità del 70% entro il 2035.

La finalità del Ministero del turismo e della norma è di fornire servizi e strutture accessibili ed inclusivi aumentando la qualità dei servizi offerti e superando barriere fisiche, cognitive, sensoriali e culturali.



via Pra Lion, Borghetto

⁷ Fonte: Studio Eurostat “*Accessibile è meglio – Primo libro bianco sul Turismo per Tutti in Italia*”, 2013 – Presidenza del Consiglio dei Ministri.



2. Inquadramento socio-territoriale ed urbanistico

2.1. Contesto geografico e viabilità

Il Comune di S. Martino di Lupari è un comune pianeggiante situato in Provincia di Padova adiacente al confine con la provincia di Treviso. Si estende su circa 24 kmq, e conta ca 13.225 abitanti. La popolazione ed i servizi sono prevalentemente concentrati nel centro principale di S. Martino. Oltre ad insediamenti sparsi, ci sono 5 frazioni: Monasterio, Campretto, Borghetto, Campagnalta, Lovari in cui sono presenti anche alcuni servizi tali le scuole, gli impianti sportivi e aree giochi, i cimiteri, la farmacia, la parrocchia o l'ufficio postale.

Il comune confina con i comuni di Loria (TV), Castello di Godego (TV), Castelfranco Veneto (TV), Santa Giustina in Colle, Villa del Conte, Tombolo, Galliera Veneta.

Viabilità, flussi di traffico, infrastrutture e trasporti pubblici

La rete infrastrutturale di San Martino di Lupari si organizza principalmente su assi viari provinciali e regionali di collegamento e attraversamento (la SR53 Postumia che collega Castelfranco con Vicenza; la SP52 Luparense; la SP67 delle Sorgenti; la SP39 dell'Orcone; la SP97e la SP78 che attraversa il territorio da Sud a Nord e che collega le località di Campretto, Monasterio, San Martino e Campagnalta.

La ferrovia attraversa il territorio comunale e collega San Martino Castelfranco con Cittadella.

2.2. Dati demografici

POPOLAZIONE 2022	ETA MEDIA 2023	INDICE VECCHIAIA (2023)	DENSITA ABITATIVA
13.225	44,5	150,9	541,07 ab/km ²

Evoluzione indice vecchiaia

2002	2007	2015	2018	2021	2023
101,6	101,3	117,1	126,9	141,1	150,9



Quadro riassuntivo

Anno	POPOLAZIONE RESIDENTE	0-14 anni	+65 anni	Nascite	Decessi	N. famiglie
2002	11.651	1.731	1.759	132	76	
2010	13.233	2.130	2.161	160	99	4.759
2015	13.177	2.079	2.435	123	113	4.867
2018	13.091	2.017	2.560	107	105	4.941
2020	13.110	1.946	2.696	100	136	5.051
2022	13.225	1.937	2.765	104	118	5.112

In lieve aumento il numero abitanti e delle famiglie. La più alta densità abitativa si verifica nel capoluogo.



Via R. Serato



2.3. Correlazioni, coerenza e compatibilità del PEBA con gli strumenti di pianificazione e i programmi urbani

AMBITI, PIANI, PROGRAMMI	Dati integrati dal PEBA/PEDIPLAN
Piano assetto Territoriale (PAT, 2009)	Le scelte strategiche di assetto e di sviluppo per il governo del territorio del P.A.T. di S. Martino di Lupari, si ispirano ai seguenti principi: a) “sostenibilità”, cioè una pianificazione che risponda alle necessità del presente, senza compromettere la capacità delle generazioni future di soddisfare le proprie esigenze; b) “perequazione; c) “trasparenza d) copianificazione e) “qualità architettonica”, intesa come esito di un coerente sviluppo progettuale che recepisca le esigenze di carattere funzionale (comfort, flessibilità, sicurezza, durata, ecc.) ed estetico posto a base della progettazione e della realizzazione delle opere e che garantisca il loro armonico inserimento nel paesaggio e nell’ambiente circostante.
Zonizzazione acustica	Il comune è dotato di piano di zonizzazione acustica.
PICIL	Il comune è dotato dal Piano dell’illuminazione per il contenimento dell’inquinamento luminoso ed il risparmio energetico (approvato nel 2014).
PAES / PAESC	Il comune è dotato del Piano d’azione per l’energia sostenibile ed il Clima.
Programma Triennale LL.PP 2023/2025	Edifici <ul style="list-style-type: none">• Vulnerabilità sismica scuola primaria di Campagnalta.• Vulnerabilità sismica scuola materna di Monastiero. Spazi pubblici <ul style="list-style-type: none">• Ripristino segnaletica orizzontale.• Manutenzione strade e strade bianche;• Manutenzione pubblica Illuminazione;• Potature piante;
Progetto in corso	“città di 15 minuti”.

Compatibilità e coerenza del PEBA con gli obiettivi e le strategie di Piani sovraordinati

Piano dei trasporti del Veneto (PRT 2020)	Fra gli obiettivi d’interesse diretto o indiretto al Pebas <ul style="list-style-type: none">- La promozione della mobilità in funzione dello sviluppo dell’offerta turistica, migliorando la connessione intermodale tra offerta pubblica, privata e mobilità debole (percorsi pedonali, cicloturismo, escursionismo) e lo sviluppo aeroportuale.- Lo sviluppo di un sistema di trasporti orientato alla tutela dell’ambiente e del territorio, prevedendo di ridurre le emissioni nocive nell’aria, ... al rilancio del trasporto pubblico, allo sviluppo dei carburanti green e dei veicoli ibridi ed elettrici.- Una migliore funzionalità e sicurezza delle infrastrutture e dei servizi di trasporto, tutelando maggiormente la mobilità debole e assicurando il monitoraggio e la manutenzione programmata delle reti e dei percorsi.
---	--



<p>PTRC della Regione Veneto (Adottato con DGR 372 del 17/02/2009, approvato il 30 giugno 2020)</p>	<p>II VENETO REGIONE D'EUROPA</p> <p>La Regione modella le azioni di governi attorno ai principi europei generali seguenti:</p> <ul style="list-style-type: none">- Coesione economica e sociale;- Sviluppo sostenibile;- Competitività equilibrata per il territorio. <p>Linee guida e obiettivi Generali del Piano: Energia, risorse e ambiente: contrastare il cambiamento climatico.</p> <p>Mobilità: garantire la mobilità preservando le risorse ambientali (mobilità sostenibile).</p> <p>Valorizzazione della mobilità slow per migliorare l'accessibilità al territorio ed alla città.</p> <p>Centri storici (PTRC – Art. 24)</p> <p>La tav. n° 1 del P.A.T. "Carta dei vincoli e della Pianificazione territoriale" riporta la perimetrazione dei centri storici di S. Martino, Monastiero, Lovari, Campretto come agglomerati insediativi urbani che conservano nell'organizzazione territoriale, nell'impianto urbanistico o nelle strutture edilizie i segni di una formazione remota e di proprie originarie funzioni economiche, sociali, politiche o culturali.</p>
<p>PPR</p>	<p>Piano paesaggistico regionale</p> <p>Mettere il paesaggio in relazione con il contesto di vita delle comunità, con il proprio patrimonio culturale e naturale, considerandolo quale fondamento della loro identità. (Convenzione EU del Paesaggio firmata a Firenze nel 2000 ed entrata in vigore in Italia il 1° settembre 2006). Un nuovo Piano del paesaggio del Veneto è in corso di definizione.</p>
<p>LR Veneto 50⁸</p>	<p>"Veneto 2050" promuove misure finalizzate al miglioramento della qualità della vita delle persone all'interno della città e al riordino degli spazi urbani, alla rigenerazione urbana in coerenza con i principi del contenimento del consumo di suolo (L.R. 14/2017).</p>
<p>PRT Veneto 2020</p>	<p>Piano Regionale dei trasporti – Mobilità sostenibile per un Veneto connesso e competitivo</p>
<p>PNRR (2021)</p>	<p>Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza</p> <p>Missioni del Piano: digitalizzazione; competitività, Cultura e turismo, rivoluzione verde e transizione ecologica, infrastrutture per una mobilità sostenibile, istruzione e ricerca, inclusione e coesione, salute.</p>

⁸ Legge regionale n. 14 del 4 aprile 2019, avente per oggetto "Veneto 2050: politiche per la riqualificazione urbana e la rinaturalizzazione del territorio e modifiche alla legge regionale 23 aprile 2004, n. 11 "Norme per il governo del territorio e in materia di paesaggio.



2.4. Ambiente e paesaggio

Nel Comune di S. Martino di Lupari è presente un sito “Natura 2000”, ed è il SIC IT3260023 “Muson vecchio, sorgenti e Acqualonga”.

Altri luoghi d’interesse naturalistico presenti nel territorio comunale:

- Parco Muson Vecchio.
- Parco “Le Vae” di Campretto”.
- Parco naturalistico archeologico “Le Motte”.
- Parco naturalistico “Le Vae di Lovari”.

Il PEBA/PEDIPLAN è un piano finalizzato ad incrementare la mobilità pedonale e a limitare la mobilità veicolare con ricadute positive sulla sicurezza e la fruibilità degli spazi pubblici, e la sua attuazione comporta impatti positivi su salute e ambiente.

Si può quindi affermare che il PEBA non presenta impatti ambientali significativi in quanto non sono previsti interventi nelle zone protette o nelle zone con pericolosità idraulica; gli interventi sono di ridotta entità in ambiti già edificati e urbanizzati (riferiti all’allargamento di marciapiedi o alla realizzazione di segnaletica) senza modifiche infrastrutturali e paesaggistiche.



Via Julia



3. Ambito d'indagine, poli attrattori, obiettivi e strategie

Il PAT comunale individua sei Ambiti Territoriali Omogenei (ATO). Il Peba ha indagato gli ambiti urbani nell' ATO 1 – Campagnalta; ATO 3 – San Martino; ATO 4 – Monasterio Campretto; ATO 5; Lovari; ATO 6 – Borghetto.

Il PEBA ha effettuato i rilievi urbani nel centro, area fortemente urbanizzata, e nelle zone residenziali in cui sono presenti i poli attrattori pedonali, costituiti dalle residenze, dalle attività commerciali e diversi servizi pubblici come ad esempio:

- Le piazze e le aree parrocchiali.
- Gli uffici postali e le banche, i negozi, i supermercati e l'area mercato in centro.
- Le aree parcheggio e le fermate autobus.
- I parchi e le aree verdi attrezzate.
- Il municipio, gli uffici pubblici e servizi, la biblioteca, i cimiteri.
- Le scuole e gli impianti sportivi.
- I servizi socio-sanitari
- Le piste ciclopedonali.

Obiettivi

1. Programmare gli interventi per migliorare l'accessibilità, l'orientamento e la sicurezza di alcuni percorsi pedonali e degli spazi pubblici.
2. Favorire la mobilità "lenta" ed inclusiva.
3. Favorire il confort ambientale degli spazi pubblici pedonali.
4. Valutare l'accessibilità degli edifici comunali secondo un approccio "dentro/fuori" (riferito cioè al percorso che collega l'edificio al suo intorno).
5. Valutare l'accessibilità dei giardini e dei parchi giochi.
6. Individuare e valorizzare le aree di "scambio intermodale" (le aree parcheggio con soste riservate ai disabili e le fermate di trasporto pubblico).
7. Favorire l'inclusione sociale e spaziale delle persone vulnerabili (disabili, anziani, bambini) attraverso la fruibilità ed il comfort della rete pedonale e ciclopedonale.
8. Pianificare gli interventi con una logica di "servizi raggiungibili' a piedi".



9. Delineare linee guida per la progettazione e la realizzazione degli interventi.
10. Definire degli indicatori per il monitoraggio del piano e la sua attuazione.

Strategie d'intervento

A. Dentro/ fuori gli edifici comunali

Garantire l'accessibilità esterna degli edifici comunali in una logica di continuità e catena degli spostamenti che includono i percorsi, i parcheggi, i terminal e le fermate bus.

Durante l'indagine è stata riservata un'attenzione particolare alle aree esterne degli edifici scolastici in quanto le scuole svolgono un ruolo primario di educazione e integrazione; il Pedibus è un'iniziativa da potenziare per limitare il traffico automobilistico nelle ore di punta, incentivare gli spostamenti pedonali su brevi distanze, favorire l'autonomia dei bambini e il loro benessere psicofisico. Analoga strategia d'intervento (dentro-fuori) è stata applicata sui percorsi in cui sono presenti dei servizi rilevanti (impianti sportivi, negozi, municipio, biblioteca, ambulatori, parrocchie, piazze, parchi).

B. Servizi accessibili e raggiungibili a piedi

Valutare la presenza di percorsi protetti e di indirizzare la pianificazione sul rafforzamento di centralità urbane, isole commerciali e ambientali con servizi di vicinato che possano limitare il consumo di suolo, e favorire gli spostamenti pedonali e ciclabili a scapito di quelli motorizzati anche nelle vie secondarie dove non sono presenti ciclabili o marciapiedi

C. Integrare o creare ulteriori Z30-20 nei centri attraversati e nelle vie secondarie

Favorire l'uso condiviso delle strade laddove sono assenti percorsi pedonali protetti e ciclopedonali e dove le condizioni lo consentono, con l'inserimento di limite 30 o 20 con conseguente miglioramento del comfort ambientale e della visibilità (segnaletica) di tali zone per indurre un rallentamento dei veicoli e agevolare l'uso delle strade che non sono dotate di marciapiedi da parte dei pedoni

D. Garantire la sicurezza e l'orientamento dei pedoni

Prevedere interventi di segnaletica orizzontale (*street design*) per i pedoni nelle vie e piazze più frequentate e negli attraversamenti pedonali. L'insicurezza è frequentemente dovuta alla scarsa protezione dei percorsi pedonali e alla velocità delle auto (ad. esempio, nelle vie con



carreggiate molto larghe). La segnaletica favorisce l'orientamento e migliora la fruibilità e la sicurezza dei percorsi. La strategia consiste nel focalizzare gli interventi negli attraversamenti pedonali e nelle intersezioni di alcune vie molto frequentate, con l'inserimento puntuale di segnaletica podotattile e di elementi per la "moderazione del traffico" (v. Parte 3).

E. Valorizzare i parchi attrezzati migliorando la percorribilità e la fruibilità delle stesse aree e degli arredi e/o giochi presenti

L'assenza di vialetti preclude l'accesso delle aree giochi e dei parchi presenti nel territorio e la piena fruibilità degli arredi e strutture presenti.

F. Garantire la continuità pedonale dei percorsi e realizzare una rete interconnessa con la rete ciclopedonale (mobilità dolce) principale ed i percorsi secondari

Per venire ad una azione diffusa ed economica per raccordare i piccoli dislivelli presenti nei percorsi e negli attraversamenti al fine di creare una rete di percorsi pedonali (Pediplan) che si interconnetta con la rete ciclopedonale.

G. Individuare delle priorità d'intervento condivise

Partire dalle pratiche d'uso nello spazio osservando le modalità di spostamento pedonali, ciclopedonali e ascoltare gli abitanti ed altri testimoni privilegiati per definire specifiche priorità d'intervento.

H. Individuare azioni di supporto nella fase di attuazione del PEBA

- Promuovere la mobilità pedonale in sicurezza come progetto condiviso della comunità.
- Educare alla mobilità lenta ⁹.
- Migliorare l'accessibilità dei servizi e degli spazi aperti al pubblico.
- Integrare il regolamento edilizio in materia di accessibilità e design for all.
- Avviare un progetto di città in CAA (Comunicazione aumentativa alternativa).
- Creare una consulta con i portatori d'interesse.
- Favorire l'integrazione nello spazio urbano delle persone più vulnerabili.

⁹ Tale azione può essere realizzata con apposito progetto partecipativo finalizzato all'istituzione di quartieri in Z30 o Z20 (v. anche parte 3 della Relazione).



Via Venezia

4. Azioni di partecipazione e individuazione dei percorsi pedonali

4.1. Partecipazione

Le azioni di partecipazione sono finalizzate a:

- conoscere le principali criticità in materia di b.a;
- individuare le priorità d'intervento;
- sensibilizzare sui temi dell'accessibilità e della sicurezza pedonale;

La raccolta di indicazioni è avvenuta mediante più modalità.

A. Brevi interviste ai passanti (interviste spot)

Durante i sopralluoghi negli spazi pubblici, sono state raccolte informazioni puntuali sulla percorribilità e la sicurezza pedonale. L'obiettivo era di integrare i dati raccolti nei rilievi con la collaborazione di alcuni testimoni (genitori con passeggini, disabili in carrozzina, adolescenti, anziani) che vivono nei luoghi oggetto d'indagine. L'attività di "osservazione partecipante" e lo svolgimento di una decina di "interviste spot" ha contribuito alla definizione di alcuni interventi prioritari.

B. Questionario sull'accessibilità e la sicurezza pedonale

Per informare i cittadini della redazione del PEBA e ricevere indicazioni sulle priorità d'intervento, è stato predisposto un questionario pubblicato online nel sito web istituzionale.

Le osservazioni ricevute segnalano la scarsa sicurezza pedonale di via Roma.

Altre segnalazioni pervenute durante le interviste spot sia le lunghe vie di accesso e di collegamento fra il centro e le frazioni che l'area di servizi molto frequentata dai pedoni attorno alla biblioteca, il municipio e viale Europa con frequenti interruzioni.





C. Attività con le scuole

In occasione del rilievo delle scuole, è stato trasmesso all'Istituto comprensivo un questionario per effettuare un'indagine sulle modalità di spostamenti casa-scuola degli alunni (auto, bus, Bici, piedi) nelle cinque scuole primarie e secondarie di 1° del Comune; l'esito del questionario potrà fornire dati quantitativi per le successive fasi di monitoraggio.

4.2. Individuazione dei percorsi pedonali

L'individuazione dei percorsi pedonali da rilevare e/o destinare ad interventi per l'eliminazione delle barriere architettoniche è stata effettuata considerando più parametri:

- Il ruolo e la funzione della via nel contesto locale, sulla base della presenza di "poli attrattori" (tale dato viene riportato nella scheda di rilievo e contribuisce a definire le priorità d'intervento).
- Le segnalazioni pervenute e le "strade scolastiche".
- La programmazione dei lavori pubblici e le indicazioni dei piani e dei programmi urbani.

Sono state predisposte 131 schede di "rilievo e valutazione" degli spazi pubblici, articolate come di seguito (v. dossier n.2 del PEBA)

	<i>strade</i>	<i>piazze</i>	<i>aree giochi/Parchi</i>	<i>somma</i>
S. MARTINO DI LUPARI	60	7	10	77
CAMPAGNALTA	16	2	1	19
MONASTIERO-CAMPRETTO	14	2	2	18
LOVARI	8	1	0	9
BORGHETTO	7	1	0	8
<i>somma</i>	105	13	13	131



Il territorio oggetto di analisi



S. Martino di Lupari/Lovari

con servizi e residenze.

N. vie (tratti) rilevate:	101
N. edifici comunali rilevati:	13
N. piazze rilevate:	8
N. parchi/aree verdi rilevate:	9



Monastiero/Campretto

N. vie (tratti) rilevate:	14
N. edifici comunali rilevati:	4
N. piazze rilevate:	2
N. parchi/aree verdi rilevate:	3



Borghetto

N. vie (tratti) rilevate:	9
N. edifici comunali rilevati:	2
N. piazze rilevate:	1
N. parchi/aree verdi rilevate:	–



Campagnalta

N. vie (tratti) rilevate:	16
N. edifici comunali rilevati:	4
N. piazze rilevate:	2
N. parchi/aree verdi rilevate:	2





PARTE 2 - RILIEVI: VALUTAZIONI E DEFINIZIONE PRIORITA'





1. Spazi pubblici: rilievo e valutazione accessibilità

Le vie sono state rilevate e schedate con due metodologie d'indagine.

A) Una **schedatura di sintesi** (v. dossier n.2 "AMBITO URBANO, RILIEVO") illustrativa del grado di accessibilità facendo riferimento ai seguenti aspetti:

- SICUREZZA DEL PERCORSO PEDONALE
- ORIENTAMENTO E ACCESSIBILITÀ DEL PERCORSO
- ACCESSIBILITÀ E SICUREZZA DEGLI ATTRAVERSAMENTI PEDONALI
- PRESENZA STALLO PARCHEGGIO RISERVATI AI DISABILI
- PRESENZA E VALUTAZIONE FERMATA MEZZI PUBBLICI
- RUOLO E FUNZIONE DELLA VIA
- GRADO DI PRIORITÀ PER GLI INTERVENTI

Le valutazioni vengono poi rappresentate nelle mappe (v. dossier n.4 "MAPPE").

B) Una **schedatura di dettaglio** (v. dossier n.4 "AMBITO URBANO, INTERVENTI") finalizzata a individuare e quantificare le barriere architettoniche del percorso pedonale oggetto d'indagine. Tale schedatura è articolata in tre sezioni:

1. mappatura degli interventi (con localizzazione della b.a.)
2. riferimenti fotografici (con rilievo fotografico della b.a.)
3. descrizione e computo interventi (con quantificazione intervento e.b.a.).

1.1. Sicurezza dei percorsi pedonali

Il rilievo ha verificato le condizioni di sicurezza dei percorsi pedonali nelle strade, riferite alla presenza/assenza del marciapiede o di banchine protette o di percorsi ciclopedonali. Il rilievo, seguendo la logica della "continuità del percorso", considera anche singoli tratti per cui in una via possono sovrapporsi differenti situazioni.

		<i>Marciapiede 2 lati</i>	<i>Marciapiede 1 lato o tratto</i>	<i>Marciapiedi o corsie assenti</i>	<i>Ciclabile /ciclopedonale</i>
	BORGHETTO				
U01	Sp 78 via Sandra (tratto 1)		X	X	X
U02	SP 78 via Sandra (tratto 2)			X	X
U03	SP 78 via Sandra (tratto 3)		X		X



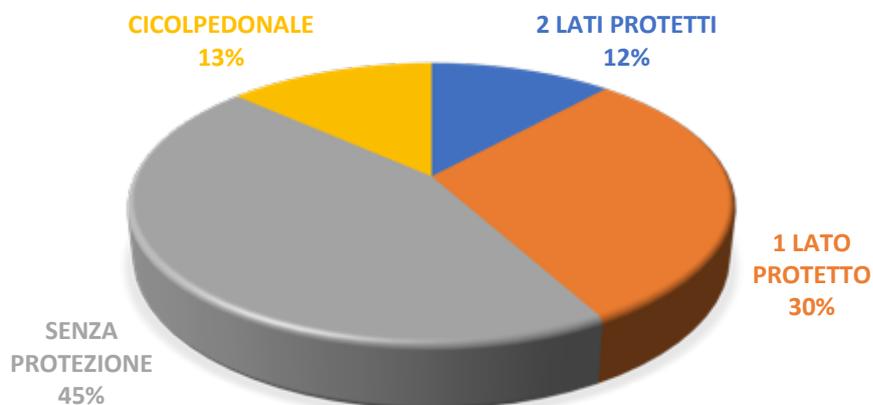
U03	Viale del Cimitero		X	✗	
U05	Via Pra' Lion			✗	
U06	Via Don Favaro			✗	
U07	Via delle Fontane		X	✗	
	MONASTIERO/CAMPRETTO				
U08	Via S. Biagio		X	✗	
U09	Via S. Bertilla		X		
U10	Via Maglio (2)		X	✗	
U11	Via dei Laghi			✗	
U12	Via dell'Usignolo		X	✗	X tratto
U13	Via Camposampietro		X	✗	
U14	Via Papa Luciani (tratto 1)		X	✗	
U15	Via Papa Luciani (tratto 2)		X	✗	
U16	Via Papa Luciani (tratto 3)	X			
U17	Via S. Michele			✗	
U18	Via Antonelli (tratto 1)		X	✗	X tratto
U19	Via Vecchia		X	✗	
U20	Via Bardella			✗	
U21	Via S. Andrea		X	✗	X tratto
		<i>Marciapiede 2 lati</i>	<i>Marciapiede 1 lato o tratto</i>	<i>Marciapiedi o corsie assenti</i>	<i>Ciclabile /ciclopedonale</i>
	CAMPAGNALTA				
U22/23	Via Castellana		X	✗	
U24	Vicolo Ungaretti		X	✗	
U25	Via delle Motte			✗	X
U26	Via Ca' Bertoncello			✗	
U27	Via Montegrappa (tratto 1)		X		
U28	Via Sta Colomba			✗	
U30	Viale dei Martiri (tratto 1)	X	X	✗	
U29/31	Via Postumia/Via Mercante			✗	
U32	Via Col Moschin			✗	
U33	Viale dei Martiri (tratto 2)		X	✗	X
U34	Via Monte Rosa		✗		
U35	Via Regia (SP 28) tratto			✗	X
U36/37	Via delle Streghe		X	✗	X
U38	Via S. Antonio			✗	
U39	Via Stochi	X		✗	
U40	Via Brenta		X	✗	X
	LOVARI				
U41	Via Nozarasse			✗	



U42	Via La Marmora (tratto 2)	X		X	
U43	Via Riazzolo		X	X	
U44	Via Longa			X	
U45	Via Mira			X	
U46	Via Neschi			X	
U47	Via Cadorna (tratto 1)		X	X	X
U48	Via Cadorna (tratto 2)		X	X	X
		<i>Marciapiede 2 lati</i>	<i>Marciapiede 1 lato o tratto</i>	<i>Marciapiedi o corsie assenti</i>	<i>Ciclabile /ciclopedonale</i>
	SAN MARTINO				
U49a	Via Agostini (tratto 1)		X	X	X
U49b	Via Agostini (tratto 2)	X			
U49c	Via Agostini (tratto 3)	X			
U50	Via Mazzini	X			
U51	Vicolo Alfieri		X		X
U52a	Via Serato (tratto 1)	X	X	X	
U52b	Via Serato (tratto 2)		X	X	
U53	Via Nievo			X	
U54	Via Cavour	X	X	X	
U55	Via Michelangelo Buonarroti			X	X
U56	Via La Marmora (tratto 1)	X	X	X	
U57	Via Rizzarda			X	
U58	Via Del Confine			X	
U59	Via Traversagni		X	X	
U60	Via dei Fiori		X	X	X
U61	Via Strozzi	X			
U62	Via Div. Acqui/Via Maglio			X	
U63	Via dei Roveri			X	X
U64	Via Da Vinci (tratto 1)		X		X
U65	Via Da Vinci (tratto 2)	X	X		X
U66	Via Diziani	X			
U67	Via Alighieri (tratto 1,2)		X	X	
U68	Via Leopardi		X	X	X
U69	Via Giotto		X	X	X
U70	Via Pasinato			X	X
U71	Via IV Novembre		X	X	
U72	Via Julia		X	X	
U73	Via Palestro		X	X	
U74	Via Antonelli (tratto 2)		X	X	
U75	Via Filzi foto			X	



U76	Via Pasubio		X	✗	
U77	Via Trento	X	X	✗	
U78	Via Capitello			✗	
U79	Via delle Fornaci		X	✗	
U80	Via Meucci	X			
U81	Via Alberie		X	✗	
U82	Via Passo del Carro			✗	
U83	Via Emanuele II (tratto 1)		X	✗	
U84	Via Emanuele II (tratto 2)			✗	X
U85	Via Delle Dolomiti			✗	X
U86	Via Montegrappa (tratto 1)		X	✗	
U87a	Via Garibaldi (tratto 1)		X	✗	
U87b	Via Garibaldi (tratto 2)	X	X	✗	
U88	Via Galilei		X	✗	
U89	Via Rometta	X	X	✗	
U90a	Viale Europa (tratto 1)	X			
U90b	Viale Europa (tratto 2)	X			
U91	Via Venezia		X	✗	
U92	Via Manin	X			
U93a	Via Firenze (tratto 1)	X			
U93b	Via Firenze (tratto 2)			✗	
U94	Via Foscolo		X	✗	
U95	Via Roma	X			
U96	Via Trieste		X	✗	
U97	Via Torino/Milano			✗	
U98	Via Marconi		X	✗	
U99	Via Tomba			✗	
U100	Via Cava		X	✗	





- | | | | |
|---|----|--------------------------------|----|
| • entrambe i lati protetti: | 22 | • senza protezione per pedoni: | 84 |
| • un lato protetto o protetto a tratti: | 57 | • ciclabile/ciclopedonale: | 25 |



Via Mira



Via Nogarasse



Via Sandra, Borghetto



Via Papa Luciani

1.2. Criticità riscontrate

Le criticità rilevate negli spazi pubblici fanno riferimento ai seguenti aspetti:

- Elevata velocità dei veicoli sulle vie di collegamento fra le località.
- Frequente dissesto dell'asfalto in molti percorsi/marciapiedi.
- Marciapiedi stretti.
- Carreggiate eccessivamente larghe negli incroci.
- Insufficienza di segnaletica per i pedoni.
- Tratti stradali senza percorsi pedonali protetti.
- Presenza interruzioni e sconnessioni dei percorsi pedonali nelle aree residenziali.
- Assenza linee guida per persone non vedenti e ipovedenti negli spazi aperti (attraversamenti, fermate bus, piazze, aree giochi) e negli uffici/ servizi importanti.
- Assenza di segnaletica dedicata alle persone con deficit intellettivo o problemi di natura cognitiva¹.
- Assenza di comfort/ ombreggiatura e di panchine per la sosta ed il riposo in diversi percorsi lunghi e frequentati dai pedoni.

¹ Vedi linguaggio Comunicazione Aumentativa Alternativa (CAA).



Incrocio Via Papa Luciani/Via San Andrea



Via Da Vinci



Via Michelangelo



Via Alighieri

1.3. Piccoli scalini negli attraversamenti

Gli attraversamenti pedonali sono i luoghi critici per il pedone che deve gestire le possibili interferenze con gli automezzi. In tali ambiti sono stati individuati gli scalini con altezza maggiore a 2,5 cm.

LOCALITA	SCALINI
Capoluogo	120
Frazioni (Borghetto, Lovari, Campretto, Monastero, Campagnalta)	37
SOMMA	157

Sono stati riscontrati altri problemi di accessibilità e sicurezza degli attraversamenti pedonali:

- assenza segnaletica orizzontale e linee guida (segnali podotattili) nelle intersezioni.
- Attraversamenti lunghi e carreggiate troppo larghe.
- Presenza di pavimentazione con dissesti.



2. Valutazione accessibilità di altri edifici pubblici

Il rilievo dell'accessibilità è stato esteso ad altri servizi ed esercizi commerciali.

- i luoghi di culto;
- i servizi socio sanitari (ambulatori medici e farmacie);
- gli uffici postali e le banche;
- le attività commerciali e i bar-ristoranti.

In questi edifici è stata effettuata una valutazione esterna (rappresentata con i colori **A** accessibile, **PA** parzialmente accessibile, **NA** non accessibile) considerando i seguenti ambiti:

- parcheggio riservato ai disabili;
- fermata bus nelle vicinanze;
- l'attraversamento pedonale prossimo all'edificio;
- il viale esterno d'ingresso;
- l'atrio d'ingresso;
- la porta di ingresso.

Si riportano di seguito i dati sintetici di tali rilievi.

2.1. Uffici postali, banche, supermercati, attività commerciali

<i>Servizio postale o bancario</i>	<i>Parch. Riservato</i>	<i>Percorso esterno</i>	<i>ingresso</i>	<i>Porta ingresso</i>	<i>Fermata bus</i>	<i>Attraversamento</i>
Ufficio Postale, via Cavour	assente	A	A	A	assente	A
Banca 1, viale Europa	assente	PA	NA	A	assente	NA
Banca 2, viale Europa	assente	A	A	A	assente	NA
Banca via Agostini/ via Roma	A	A	NA	A	assente	A
Supermercato Famila, via Da Vinci	NA	A	A	A	distante	assente
Supermercato Crai, Campretto	assente	NA	A		assente	NA
Supermercato Ali, via Serato	A	A	A	A	assente	NA Via Serato
Supermercato Conad, via Agostini, S. Martino	A	2 ^a	A	A	assente	assente
Supermercato Inns via Emanuele II	assente	PA	A	A	NA	NA



Accessibilità dell'ingresso²

	SENZA SCALINO	CON PICCOLO SCALINO <3 cm	CON SCALINO >3 cm	somma
RISTO-BAR	10	5	2	17
UFFICI	3	4	20	27
NEGOZI	13	7	21	41
somma	26 30,6%	16 18,8%	43 50,6%	85 100%

NOTA: i centri commerciali e i supermercati solitamente offrono un buon livello di accessibilità; nei negozi di prossimità (panificio, alimentare, ecc.), anche a causa della loro localizzazione e/o della loro dimensione, l'accessibilità talvolta è trascurata. Per facilitare la fruibilità dei negozi di prossimità, il Comune può promuovere un'azione di sensibilizzazione rivolta ai commercianti ed eventualmente finanziare interventi di accessibilità degli ingressi (ad es. l'installazione di piccole rampe removibili).

2.2. Servizi socio sanitari

AMBULATORI e FARMACIE	Parch. Riservato	Percorso esterno	Ingresso	Porta Ingresso	Fermata bus	Attraversamento
Farmacia via La Marmora, Lovari	assente	PA	A	A	NA	assente
Farmacia comunale, Campagnalta	A	A	A	A	assente	assente
Farmacia, Viale Europa	assente	PA	A	A	assente	NA
Farmacia Piazza XXIX Aprile	A	A	A	A	assente	A
Parafarmacia Viale Europa	assente	PA	A	PA	assente	
Azienda ULSS N. 6 Via Trento 22	A	A	A ³	NA	A	NA
Casa di riposo Tiepolo via del Confine	A ¹⁰	A	A	NA	assente	A
Dentista P.zza Nassyriya	A	NA assente	A ma rampa NA	A	assente	assente

² Rilievo svolto il 17/2/2024 in viale Europa, via Agostini, via R. Serato, via Roma.

³ Accesso con rampa ma senza corrimano ❌.



Dentista Via Montegrappa	A	A	NA	NA	assente	NA(1 scal)
Poliambulatorio Via Col Moschin 3	assente	area park NA PA	A	NA	assente	assente
Clinica medica via Agostini 15		A	NA	A	assente	A
Ambulatori medici via Europa	assente	A	NA	NA	assente	NA
ReVita life via Montegrappa	A	A	NA	NA	assente	NA
Veterinario Via Serato, 138	PA	A	NA	NA	assente	NA via Serato
Veterinario via Agostini	assente	A	NA	NA	NA	NA



Casa di riposo Tiepolo



Farmacia, via Brenta

2.3. Luoghi di culto

IDENTIFICAZIONE	Percorso esterno	Atrio Ingresso	Porta	Parch. riservato	Attraversamento	Non vedenti	Fermata bus
Chiesa di S. Giovanni Bosco, Borghetto	A	A	NO	A	NA via Sandra	NO	NA
Oratorio in via Maglio	NA	PA	NA	assente	-	NO	assente
Oratorio di S. Biagio Monastero	NA	NA rampa ma percorso in ghiaia	NA	assente	NA	NO	A
Duomo di S. Martino	A	A	-	assente	A	PA	assente
Chiesa di Campagnalta, Viale dei Martiri	A	PA	NA	A	A	NO	assente
Chiesa di Lovari Via Cadorna	NA	A	NA	assente	NA	NO	distante



Chiesa di Lovari, via Cadorna



Oratorio di S. Biagio, Monastiero

3. Valutazione accessibilità di piazze, parchi e aree verdi

Si riportano di seguito le valutazioni contenute nelle schedature di piazze e aree verdi del dossier n.2 "AMBITO URBASO; RILIEVO".

3.1. Piazze

COD	PIAZZE	Percorsi esterni	Orientamento	Area pedonale	Parch. riservato	Fermata bus	Attraversamento	Servizi presenti
P01	P.zza Papa Pio X	NA	NO	SI/NO	PA	assente	A	Chiesa, scuola, parco giochi
P02	Piazzale del Municipio	PA	NO	SI/NO Piazzale e cubetti porfido	A	A	NA viale Europa	Municipio Als
P03	P.zza XXIX Aprile	A	PA	NO piazzale	A	assente	A	Farmacia, banca, parrocchia
P04	P.zza Caduta di Nassiriya	PA/NA	NO	NO piazzale	A	assente		Stadio
P05	P.zza D'Acquisto	PA	NO	NO piazzale	PA	distante	PA	Cimitero negozi
P06	Piazzale della Chiesa, Via Agostini	A	PA	SI	assente	assente	A	Chiesa
P07	Piazzale della Chiesa, MONASTIERO	NA	NO	NA	assente	A	NA	Chiesa
P08	P.zza A. Mantiero, BORGHETTO	A	NO	SI	A	assente	PA	Chiesa Negozi
P09	Piazzale della Chiesa, LOVARI	NA	NO	SI	assente	assente	assente	Chiesa
P10	P.tta del Castellaro, CAMPRETTO	PA/NA	NO	SI/NO piazzale	A	assente	NA	Scuola Piazzale
P11	P.zza della Chiesa, CAMPAGNALTA	PA	PA	SI	A	assente	A	Chiesa e piazzale
P12	P. Madonna di Lourdes CAMPAGNALTA	PA	NO	SI	A	assente	A	Piazzale e chiesa fronte



Via Trento e piazza del Municipio



Piazza Madonna di Lourdes, Campagnalta

Osservazioni

- L'orientamento per le persone ipovedenti o non vedenti è complessivamente assente.
- Integrare elementi di arredi e di riposo fruibili da tutti significa aumentare il comfort degli spazi per tutti gli utenti.

3.2. Parchi giochi e aree verdi attrezzate

COD	Parchi/aree verdi	Viale esterno	Accessi	Viale interno	Arredi	Giochi	Park riservato	Attravers.	Fermata bus
V01	Parco Ae Vae, via Maglio	NA	NA	NA	NA	assente	assente	–	assente
V02	Parco i Fionchi di Lovari, via Confine	PA	NA	NA	NA	assente	assente	–	assente
V03	Parco di via Manin	A	NA	NA	NA	Fitness NA	assente	A	assente
V04	Parco di via Vecchia, Monasterio	PA	NA	NA	NA	NA/PA	assente	assente	distante
V05	Parchetto del Chiling, via S. Biagio	A	A	A	A	assente	assente	assente	assente
V06	Parco in via Camposampiero	A/PA	PA	PA/NA	PA	assente	A	assente	assente
V07	Parco giochi in via Meucci	A	NA	assente	NA	NA	assente	assente	assente
V08	Parco giochi in via Trento	A	A	PA	PA	PA	NA	NA	assente
V09	Parco giochi in via Monte Rosa	A/PA	NA	PA	A	assente	A	assente	assente
V10	Parco giochi in viale Europa	A NA dalla biblioteca	A	A	A NA	NA	PA	assente	assente
V11	Parco giochi in via Palestro	PA	A	A	A	NA	PA	assente	assente
V12	Parco in via Streghe, Campagnalta	A	NA	assente	NA	NA	A	assente	assente
V13	Parco in via Motte, Monasterio	NA	NA	NA	assente	assente	assente	assente	assente



Parco Ae Vae



Parco giochi in via Vecchia, Monasterio



Ciclopedonale Via Maglio



Parco giochi in via delle Streghe, Campagnalta

Note

- Incrementare il numero di viali e vialetti pavimentati.
- In concomitanza con il rinnovo di giochi e attrezzature, Installare giochi inclusivi.

4. Valutazione accessibilità parcheggi e fermate TPL

I parcheggi riservati

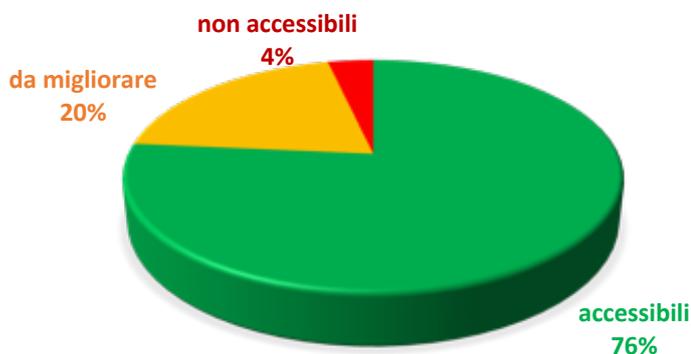
E' stata effettuata la ricognizione dei parcheggi e degli stalli riservati per disabili per una verifica sommaria del rispetto degli standard di norma e dei requisiti di qualità degli stalli (segnaletica, posizionamento, fruibilità).

Il rilievo ha individuato 76 stalli riservati ai titolari CUDE (Contrassegno Unico Disabilità Europeo) e 9 "stalli rosa".

LOCALIZZAZIONE	Aree parcheggi	Stalli riservati CUDE	STALLI RISERVATI DISABILI Valutazione accessibilità	Stalli rosa
Borghetto	SI	4	5 A	1
Campagnalta	SI	14	16 A	2
Lovari	SI	2	1 A - 1 NA	-
Monasterio/Campretto	SI	3	3 A - 1 PA	1
S. Martino	SI	53	40 A - 16 PA - 2 NA	5
somma		76		9

Valutazione stalli parcheggio riservato titolari CUDE

n.65 A Stallo parcheggio riservato a norma.	n.17 PA Stallo poco accessibile o mal posizionato o mal segnalato.	n.3 NA Stallo non a norma per carenza segnaletica, presenza dislivelli, dim. ridotte, assenza raccordo percorso.
--	---	---



Le criticità sono riferibili alla scarsa visibilità di alcuni stalli riservati e puntualmente alla non usabilità di stalli presenti poiché posizionati male non raccordati, poco visibili, ed all'assenza di alcuni parcheggi riservati in alcuni luoghi con servizi rilevanti.



Pav. dissestato (adiacente supermercato Famila)

Note

Lovari: parcheggio riservato assente presso la chiesa.

Campretto: assente presso la chiesa e la scuola (solo stalli "rosa").

Fermate dei mezzi pubblici di trasporto

Sono state individuate 57 fermate autobus⁴.

Per ciascuna fermata è stata effettuata una valutazione espressa con tre livelli qualitativi (buona, parzialmente buona, assente) che ha considerato i seguenti criteri.

- MOBILITÀ, riferita alla presenza di una pedana⁵ e di adeguate dimensioni dell'area d'attesa e del percorso che conduce alla fermata.
- ORIENTAMENTO, riferito in particolare alla presenza di segnali podotattili e alla leggibilità delle informazioni.
- COMFORT, riferito alla presenza di panchina e pensilina.
- SICUREZZA, riferito alla presenza di un percorso protetto per raggiungere la fermata.

LOCALITA'	n. fermate	DIS. MOTORIA (piazcola raccordo)	COMFORT (pensilina panca)	DIS. VISIVA (podotattili info)	SICUREZZA
Borghetto					
SP78 via Sandra	4	NA	NO	NO	NO
SP 78	1	NA	NO	NO	PA
SP 78 h, via Pra' Lion	1	NA	SI/PA	NO	NO
SP 78 centro via Sandra	1	PA	NO	NO	SI
SP 78 h. campo calcio	1	NA	NO	NO	SI
Monastiero e Campretto					
Via Camposampietro (SX)	1	PA	SI	NO	SI
Via Camposampietro (DX)	1	NA	NO	NO	SI
Via Papa Luciani	1	PA	NO	NO	SI

⁴ Fermate situate nei percorsi stradali rilevati dal PEBA.

⁵ Nel caso di interventi di adeguamento delle fermate, i requisiti dimensionali sono indicati nell'Allegato A3 della Relazione; inoltre andranno verificate eventuali disposizioni dell'Azienda dei trasporti locali.



Via Papa Luciani	1	NA	NO	NO	NO
Via Papa Luciani	1	NA	NO	NO	SI
Via Papa Luciani	1	PA	SI	NO	SI
Via S. Andrea (SX/DX)	2	NA	NO	NO	PA
Via S. Andrea	1	NA	NO	NO	NO
Via Antonelli	2	NA	NO	NO	SI
Via Antonelli	1	NA	SI	NO	NO
Lovari					
Via La Marmora (tratto 2)	2	NA	NO	NO	SI
Via La Marmora (tratto 2)	1	A	SI	NO	SI
Via La Marmora (tratto 2)	1	PA	NO	NO	SI
Via Cadorna	1	NA	NO	NO	SI
Via Cadorna	1	NA	SI	NO	SI
CAMPAGNALTA					
Via Brenta SR 53	1	NA	NO	NO	SI
Via Brenta SR 53	1	A	PA	NO	SI
Via Regia SP28	2	NA	SI	NO	PA
S. Martino di Lupari					
Via Agostini	2	NA	NO	NO	PA
Via Agostini	1	NA	NO	NO	NO
Via Agostini	1	NA	NO	NO	SI
Via Trieste	1	NA	NO	NO	PA
Via Trieste	1	PA	NO	NO	SI
Via Trieste	1	A	SI	NO	SI
Via Antonelli (tratto 2)	1	NA	NO	NO	SI
Via Antonelli (tratto 2)	1	NA	SI	NO	NO
Via Garibaldi	1	NA	NO	NO	PA
Via Garibaldi	1	PA	NO	NO	SI
Via Garibaldi	1	NA	NO	NO	SI
Via Garibaldi	1	A	SI	NO	SI
Via Emanuele II (tratto 2)	1	NA	NO	NO	NO
Via Emanuele II (tratto 1)	1	NA	NO	NO	SI
Via Emanuele II (tratto 1)	1	NA	SI	NO	SI
Via Alighieri	1	NA	NO	NO	SI
Via Alighieri	1	NA	NO	NO	PA
Via Da Vinci	1	NA	SI	NO	SI
Via Da Vinci	1	PA	NO	NO	SI
Via Cavour	1	PA	NO	NO	SI
Via Cavour	1	NA	SI	NO	NO
Via Cavour	1	PA	NO	NO	NO
Via La Marmora	1	A	NO	NO	SI



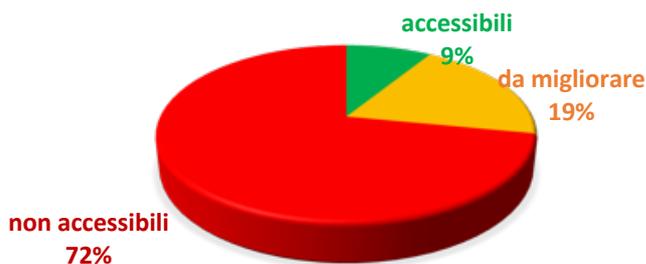
Via La Marmora	1	NA	NO	NO	NO
Via La Marmora	1	NA	NO	NO	PA
Via La Marmora	1	PA	NO	NO	SI
TOTALE		57			

Legenda

SI ACCESSIBILE, REQUISITI A NORMA	PA PARZIALMENTE ACCESSIBILE, REQUISITI INCOMPLETI	NO NON ACCESSIBILE, ACCESSIBILITA' VINCOLATA, REQUISITI ASSENTI
--	--	--

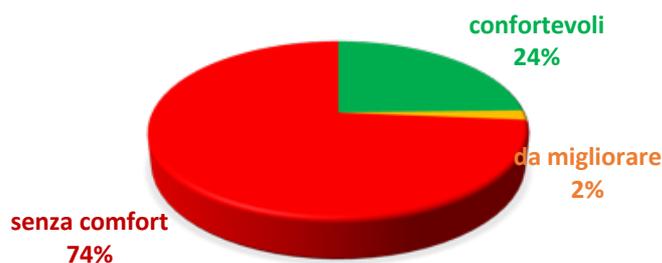
ACCESSIBILITA'

A: 5 PA: 11 NA: 41



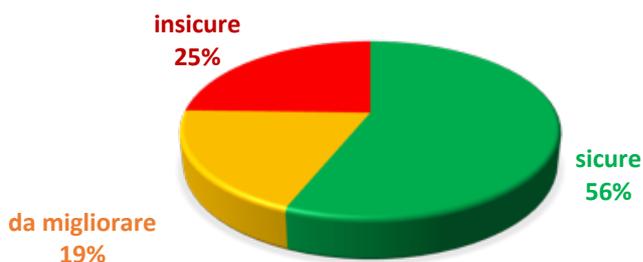
COMFORT

Si: 14 PA: 1 NO: 42



SICUREZZA

SI: 32 PA: 11 NO: 14



Osservazioni

- Presenza di molte fermate bus nel territorio comunale.
- Assenza di linee guida per i non vedenti ed ipovedenti, come ad esempio percorsi tattili o pannelli informativi ad elevata leggibilità.
- Scarsa presenza di elementi di comfort (pensilina, panchina, display per orari e informazioni).



Possibili azioni per il miglioramento della fruibilità dei mezzi pubblici:

- individuazione delle fermate più frequentate nel territorio comunale e intervenire per la loro qualificazione.
- svolgimento indagine presso la popolazione per individuare la necessità di nuove fermate bus e la loro localizzazione.
- verifica con l'Azienda di trasporto locale se gli autobus sono attrezzati di pedane estraibili per incrementare tali dotazioni negli autobus di linea.

Stazione FS

Percorso esterno	Binario 1	Binario 2	Parcheggio riservato	Ufficio stazione chiuso
A	A	NA	assente	NA

L'accesso e l'area della stazione FS non risultano qualificati.



Via Mazzini e Stazione FS



5. Edifici comunali: rilievo e valutazione accessibilità

Il rilievo degli immobili di proprietà comunale aperti al pubblico, che viene descritto nel dossier del PEBA N.5 "EDIFICI", ha riguardato 23 edifici comunali.

Cod.	Cat.	Nome	Indirizzo
E01	SCUOLA	Scuola secondaria "Agostini"	Via Firenze 1
E02	SCUOLA	Scuola primaria "Duca D'Aosta"	Vicolo Vittorio Veneto 3
E03	SCUOLA	Scuola Infanzia di Campagnalta	Viale dei Martiri, Campagnalta
E04	SCUOLA	Scuola primaria di Campagnalta	Viale dei Martiri 10, Campagnalta
E05	SCUOLA	Scuola Infanzia di Campretto	Via Papa Luciani, CAMPRETTO
E06	SCUOLA	Scuola primaria "C. Battisti" di Campretto	Via Papa Luciani 64, CAMPRETTO
E07	SCUOLA	Scuola primaria "A. Diaz" di Borghetto	Via Sandra 27, BORGHETTO
E08	SCUOLA	Asilo Nido di Lovari	Via la Marmora
E09	UFFICI	Istituto Comprensivo	via Firenze 1
E10	UFFICI	Sede Municipale	Largo Europa 5
E11	UFFICI	Caserma Carabinieri	Via Firenze 5
E12	UFFICI	Sede ULSS6	Via Firenze
E13	POLIF.	Biblioteca	via Trento 5
E14	POLIF.	Centro civico e Cucina	Campagnalta
E15	SPORT	Stadio comunale "Gianni Casè"	via Da Vinci 7
E16	SPORT	Palazzetto dello sport	Via Da Vinci 7/9
E17	SPORT	Palestra scuola secondaria	Via Firenze 1
E18	SPORT	Impianto sportivo di Lovari	Via La Marmora
E19	SPORT	Impianti sportivi e Palestrina	Campagnalta
E20	SPORT	Palestra di Campretto	CAMPRETTO
E21	SPORT	Impianti sportivi e Palestrina	CAMPRETTO
E22	CIMIT.	Cimitero Capoluogo	via Da Vinci
E23	CIMIT.	Cimitero Borghetto	via del Cimitero, BORGHETTO

Le schede di rilievo riportano i seguenti dati:

- riferimenti fotografici;
- livello di accessibilità riscontrato;
- individuazione barriera architettonica e descrizione del possibile intervento;
- computo sommario di spesa per l'intervento di e.b.a.;
- priorità d'intervento.



Il rilievo ha indagato i seguenti ambiti:

- PARCHEGGIO RISERVATO DISABILI
- PERCORSO ESTERNO E INGRESSO
- SERVIZIO IGIENICO
- COLLEGAMENTI VERTICALI
- PERCORSI INTERNI E ORIENTAMENTO
- AREE ESTERNE DI PERTINENZA DELL'EDIFICIO

EDIFICIO	AMBITO VALUTATO						
	Parch. riservato	Accesso esterno	Servizio igienico	Colleg. verticali	Fruibilità interna	Aree esterne	Uscite seconda
Scuola secondaria "Agostini"	X	X	X	X	X	X	X
Scuola elem. "Duca D'Aosta"	X	X	X	X	X	X	X
Scuola Infanzia di Campagnalta	X	X	-	-	X	X	-
Scuola primaria di Campagnalta	X	X	X	-	X	X	X
Scuola Infanzia di Campretto	X	X	X	-	X	X	X
Scuola elem. "Battisti" di Campretto	X	X	X	X	X	X	X
Scuola elem. "Diaz" di Borghetto	X	X	X	X	X	X	X
Asilo Nido di Lovari	X	X	X	X	X	X	X
Istituto Comprensivo	X	X	X	X	X	-	X
Sede Municipale	X	X	X	X	X	-	-
Caserma Carabinieri	X	X	X	-	X	-	-
Sede ULSS6	X	X	X	X	X	-	-
Biblioteca	X	X	X	X	X	-	X
Centro civico e Cucina	X	X	X	X	X	-	-
Stadio comunale "Gianni Casèe"	X	X	X	X	X	-	-
Palazzetto dello sport	X	X	X	X	X	-	X
Palestra scuola secondaria	X	X	X	-	X	-	X
Impianto sportivo di Lovari	X	X	X	-	-	-	-
Impianti sportivi e Palestrina	X	X	X	-	-	-	-
Palestra di Campretto	X	X	X	-	X	-	X
Impianti sportivi e Palestrina	X	X	X	-	X	-	X
Cimitero Capoluogo	X	X	X	X	X	-	-
Cimitero Borghetto	X	X	X	-	X	-	-

Legenda

A norma X

Da migliorare X

Non a norma X

Ambito assente -



6. Priorità d'intervento

6.1. Edifici comunali

Il punteggio viene assegnato in funzione di 4 criteri che fanno riferimento ai seguenti aspetti:

- l'importanza funzionale e la frequentazione dell'edificio;
- il rilievo tecnico (entità delle non conformità rilevate);
- le segnalazioni pervenute;
- gli eventuali interventi (manutenzione o ristrutturazione) già programmati.

Con riferimento al rilievo tecnico, il punteggio viene formulato sulla base delle non conformità rilevate. Così come per gli spazi urbani, il punteggio dell'edificio è un dato dinamico, che potrà essere modificato a seconda degli adeguamenti nel frattempo eseguiti nell'edificio.

Punteggio e criteri per il calcolo delle priorità d'intervento negli edifici comunali

A	Categoria/ interesse strategico/ livello di frequentazione	da 0 a 4
B	Rilievo tecnico (entità delle non conformità rilevate)	da 0 a 4
C	Segnalazioni pervenute dall'amministrazione o dai portatori d'interesse	da 0 a 1
D	Interventi di adeguamento o di manutenzione già programmati	da 0 a 1

Con riferimento al criterio A (categoria) il punteggio si articola come di seguito:

scuola primaria / municipio / edificio rappresentativo	4,0
impianto sport / cimitero / biblioteca / sala convegni / locali sociosanitari	3,0
palestra / sedi poli-associative / scuola materna	2,0
residenza / locale associativo / asilo	1,0
rimesse e depositi	0,0

Con riferimento al criterio B (rilievo tecnico) il punteggio si articola come di seguito:

 non a norma	1,0
 da migliorare	0,5
 a norma	0,0



PRIORITA' INTERVENTO NEGLI EDIFICI COMUNALI

EDIFICIO	PRIORITA'				TOT
	Frequentaz.	Barr. arch.	Segnalaz.	Progr. LLPP	
Scuola secondaria "Agostini"	4,0	0,0	0	0	4,0
Scuola elem. "Duca D'Aosta"	4,0	3,0	0	0	7,0
Scuola Infanzia di Campagnalta	2,5	2,0	0	0	4,5
Scuola elem. di Campagnalta	4,0	2,0	0	0	6,0
Scuola Infanzia di Campretto	2,5	0,5	0	0	3,0
Scuola elem. "Battisti" di Campretto	4,0	2,0	0	0	6,0
Scuola elem. "Diaz" di Borghetto	4,0	2,5	0	0	6,5
Asilo Nido di Lovari	2,5	2,5	0	0	5,0
Istituto Comprensivo	3,5	2,0	0	1	6,5
Sede Municipale	4,0	1,5	0	0	5,5
Caserma Carabinieri	2,0	1,0	0	1	4,0
Sede ULSS6	4,0	1,0	0	1	6,0
Biblioteca	3,0	1,5	0	0	4,5
Centro civico e Cucina	2,0	0,0	0	0	2,0
Stadio comunale "Gianni Casèe"	2,5	2,5	0	0	5,0
Palazzetto dello sport	3,5	1,0	0	0,5	5,0
Palestra scuola secondaria	3,0	2,0	0	0,5	5,5
Impianto sportivo di Lovari	1,5	3,0	0	0	4,5
Impianti sportivi e Palestrina	2,0	2,0	0	0	4,0
Palestra di Campretto	2,5	1,0	0	0	3,5
Impianti sportivi e Palestrina	2,0	2,0	0	0	4,0
Cimitero Capoluogo	3,0	2,0	0	0	5,0
Cimitero Borghetto	2,0	2,0	0	1	5,0

6.2. Spazi pubblici

L'individuazione delle priorità considera più parametri:

- il "rilievo tecnico", riferito alla individuazione delle barriere architettoniche, alla sicurezza pedonale rilevata, alla identificazione del percorso;
- le segnalazioni dell'amministrazione, dei portatori d'interesse, della cittadinanza;
- le funzioni e i servizi presenti nella via;
- la programmazione dei lavori pubblici;



- i percorsi di accesso agli edifici pubblici (la cosiddetta "catena degli spostamenti" dentro/fuori l'edificio).

Con riferimento al "rilievo tecnico", i criteri riguardano le condizioni di accessibilità e sicurezza del percorso e degli attraversamenti pedonali, la continuità della pavimentazione, la presenza di un percorso pedonale, di arredo, di linee guida ed elementi di orientamento e confort. In modo generale, il confort ambientale (riconducibile all'impatto acustico e all'inquinamento dei veicoli, al paesaggio e al confort del percorso pedonale) è preso in considerazione nella valutazione

Il punteggio attribuito alla via non è un dato stabile e può essere modificato nel corso del tempo; ad esempio potrebbe diminuire a seguito di interventi migliorativi (es. con la realizzazione di Z30 o di un percorso protetto). Oppure il punteggio potrebbe aumentare con:

- la collocazione di un servizio importante o di un nuovo insediamento residenziale e/o commerciale che modifica il traffico, il numero di residenti;
- l'aumento dell'incidentalità;
- le segnalazioni della cittadinanza riguardanti problemi di manutenzione dei percorsi o scarse condizioni di sicurezza.

Criteri e punteggio per il calcolo delle priorità d'intervento negli spazi urbani

A	Parametri "tecnici": accessibilità, identificazione percorso, sicurezza	da 0 a 3
B	Presenza uffici pubblici, posta, parcheggi, aree verdi, piazze, chiesa, monumenti	da 0 a 2
	Presenza negozi, supermercato, negozio di prossimità (panificio, alimentare...)	da 0 a 3
	Presenza edifici scolastici, municipio, cimitero, stazione FS o TPL	da 0 a 3
	Presenza servizi socio-sanitari (ambulatori, ospedale, casa riposo, farmacia) sedi associazioni disabili-anziani	da 0 a 3
C	Segnalazioni pervenute	da 0 a 4
D	Lavori previsti e/o nuove urbanizzazioni	da 0 a 3
E	Percorso con frequentazione scolastica, commerciale, podistica	da 0 a 3
	Presenza fermata bus scolastico o bus di linea o Pedibus	da 0 a 2

Il punteggio diventa significativo a partire da 11,5/12 punti. Un punteggio basso non significa che la via sia dotata di un percorso pedonale protetto ed accessibile, ma che la via non ha una funzione rilevante nel contesto locale (via senza uscita, via residenziale, via scarsamente urbanizzata). Il dato del punteggio "tecnico" fornisce elementi conoscitivi sullo stato del percorso estrapolato dal contesto.



Viceversa, un punteggio totale “alto” non evidenzia necessariamente una situazione di scarsa accessibilità, ma può sottolineare l'importanza della via nel contesto locale (presenza di commercio, servizi, ambulatori, scuole, ...) o sovracomunale. In questo caso sarà utile verificare il punteggio attribuito ai criteri 1 (accessibilità+ sicurezza+ identificazione percorso pedonale) e 6 (segnalazioni).

La questione della sicurezza assume sempre un peso rilevante in quanto è indispensabile per garantire la fruibilità di un luogo.

Sulla base dei suddetti criteri sono stati definiti i punteggi di priorità per ogni via rilevata e schedata. Si riportano di seguito le vie maggiormente prioritarie (vd. l'elenco completo nel dossier n. 2).

PRIORITA' INTERVENTO NEI PERCORSI PEDONALI

COD.	Nome	Parametri tecnici	PUNTEGGIO
BORGHETTO			
U14	Via Papa Luciani (tratto 1)	2	13,0
U02	SP 78 via Sandra (tratto 2)	1,5/2	12,5/13,0
U03	Viale del Cimitero	3	12,0
U15	Via Papa Luciani (tratto 2)	1,5	11,5
U03	SP 78 via Sandra (tratto 3)	1,5	10,5
U05	Via Pra' Lion	3	7,0
U06	Via Don Favaro	3	7,0
MONASTIERO/CAMPRETTO			
U12	Via dell'Usignolo	1,5/2	11,5/12,0
U21	Via S. Andrea	3	11,0
U16	Via Papa Luciani (tratto 3)	2,5	8,5
U18	Via Antonelli (tratto 1)	2/3	8,5
U10	Via Maglio (2)	3	8,0
U19	Via Vecchia	2/3	7,5
U13	Via Camposampietro	3	7,0
CAMPAGNALTA			
U40	Via Brenta	1,5/2	13,5/14,0
U30	Viale dei Martiri (tratto 1)	1,5	12,5



U32	Via Col Moschin	3	11,0
U36/37	Via delle Streghe	2,5	9,5
U22/23	Via Castellana	3	8,0
U33	Viale dei Martiri (tratto 2)	2	8,0
U35	Via Regia (SP 28) tratto	1	7,5
U25	Via delle Motte	2	7,5
U34	Via Monte Rosa	1,5	7,0
U28	Via Sta Colomba	3	7,0
U39	Via Stochi	1	6,0
U27	Via Montegrappa (tratto 1)	2	6,0

LOVARI

U47	Via Cadorna (tratto 1)	3	13,0
U42	Via La Marmora (tratto 2)	2,5	12,5
U48	Via Cadorna (tratto 2)	1,5/2	9,5/10,0
U41	Via Nogarasse	3	7,0
U43	Via Riazzolo	3	6,0
COD.	Nome	Parametri tecnici	PUNTEGGIO

SAN MARTINO DI LUPARI

U96	Via Trieste	3	16,0
U54	Via Cavour	2	15,0
U72	Via Julia	3	15,0
U90a	Viale Europa (tratto 1)	1,5/2	14,5/15,0
U49a	Via Agostini (tratto 1)	1	14,0
U93a	Via Firenze (tratto 1)	0,5	13,5
U56	Via La Marmora (tratto 1)	2	13,0
U52a	Via Serato (tratto 1)	1,5/2	12,5/13,0
U95	Via Roma	1,5/2	12,5/13,0
U65	Via Da Vinci (tratto 2)	1,5	12,5
U90b	Viale Europa (tratto 2)	1/1,5	12,0/6,5
U52b	Via Serato (tratto 2)	1	12,0
U49b	Via Agostini (tratto 2)	1	12,0
U64	Via Da Vinci (tratto 1)	2	12,0
U77	Via Trento	1,5/2	11,5/12,0
U49c	Via Agostini (tratto 3)	1	11,5



U69	Via Giotto	3	11,0
U87b	Via Garibaldi (tratto 2)	3	11
U93b	Via Firenze (tratto 2)	3	10,0
U50	Via Mazzini	2	10,0
U58	Via Del Confine	2	10,0
U74	Via Antonelli (tratto 2)	3	10,0
U83	Via Emanuele II (tratto 1)	1,5	9,5
U84	Via Emanuele II (tratto 2)	1,5/2	9,5/10
U66	Via Diziani	1,5	9,5
U68	Via Leopardi	3	9,5
U57	Via Rizzarda	3	9,0
U89	Via Rometta	1/3	9,0/5,0
U94	Via Foscolo	1,5	8,5
U76	Via Pasubio	1,5	8,5
U86	Via Montegrappa (tratto 1)	2,5/3	7,5/8,0
U62	Via Div. Acqui/ Via Maglio	3	7,0
U91	Via Venezia	2,5	7,0
U67	Via Alighieri (tratto 1,2)	2/3	6,5
U92	Via Manin	1	6,0
U63	Via dei Roveri	3/1	6,0/9,0
U51	Vicolo Alfieri	1	6,0
U71	Via IV Novembre	2,5	6,0
U81	Via Alberie	2/3	6,0

INTERVENTI PRIORITARI SPAZI PUBBLICI

Sulla base delle priorità sono state selezionate le vie/percorsi pedonali in cui è stata effettuato un rilievo di dettaglio per individuare e quantificare gli interventi; sono state quindi predisposte le seguenti 19 “schede d’intervento (vedi dossier n.4 “AMBITO URBANO, INTERVENTI”), di cui 13 riguardano i tratti stradali e 6 le aree verdi; la lunghezza dei percorsi corrisponde a 8.360 metri.



<i>n.</i>	<i>nome</i>	<i>m. lungh. percorso</i>
1	Via Antonelli	330
2	Via Cavour	680
3	Via Alighieri	370
4	Via Garibaldi	850
5	Via Leopardi	380
6	Via Julia	380
7	Via Da Vinci	1.530
8	Via Rizzieri Serato	720
9	Via Venezia	280
10	Viale Europa	680
11	Via Roma	700
12	Via Trento	260
13	Via Trieste	360
14	Parco giochi viale Europa	260
15	Parco giochi via Manin	360
16	Parco giochi via Meucci	120
17	Parco giochi via Monte Civetta	100
18	Oasi naturalistica Ae Vae	–
19	Parco i Fionchi di Lovari	–
		8.360





PARTE 3 - INTERVENTI: LINEE GUIDA, COMPUTI, PROGRAMMAZIONE E MONITORAGGIO





1. Quantificazione interventi

L'importo degli interventi e.b.a. è stato definito con un computo e con i prezzi del Prezzario Regionale Veneto. Le voci non disponibili nel prezzario sono state ricavate dal prezzario di Veneto Strade, oppure sono stati usati prezzari di altri enti pubblici o listini aziendali, il cui riferimento è riportato nella descrizione della singola voce. Il costo degli interventi comprende solo fornitura e messa in opera; i costi aggiuntivi (IVA, oneri organizzativi, spese tecniche) vengono considerati nelle “somme a disposizione” del quadro economico generale.

1.1. Computo interventi

Gli interventi e.b.a. sono descritti e computati nei dossier n.4 “AMBITO URBANO, INTERVENTI” e n. 5 “EDIFICI”.

La spesa corrisponde a Euro 288.790,00 per gli “edifici” ed Euro 455.304,00 per gli “spazi pubblici”; inoltre è previsto un importo a percentuale per IVA spese tecniche e imprevisti (“SOMME A DISPOSIZIONE”), per un importo di Euro 148.806,00.

EDIFICI

Scuola elem. “Duca D’Aosta”	21.480,00 €
Scuola Infanzia di Campagnalta	5.720,00 €
Scuola elem. di Campagnalta	16.950,00 €
Scuola Infanzia di Campretto	4.500,00 €
Scuola elem. “Battisti” di Campretto	41.600,00 €
Scuola elem. “Diaz” di Borghetto	4.400,00 €
Asilo Nido di Lovari	8.700,00 €
Istituto Comprensivo	35.500,00 €
Sede Municipale	4.250,00 €
Caserma Carabinieri	14.460,00 €
Sede ULSS6	660,00 €
Biblioteca	1.080,00 €
Stadio comunale “Gianni Casèe”	22.800,00 €
Palazzetto dello sport	9.000,00 €
Palestra scuola secondaria	9.000,00 €
Impianto sportivo di Lovari	2.400,00 €
Impianti sportivi e Palestrina	10.200,00 €
Palestra di Campretto	660,00 €
Impianti sportivi e Palestrina	10.180,00 €
Cimitero Capoluogo	56.050,00 €
Cimitero Borghetto	9.200,00 €
	288.790,00 €



SPAZI PUBBLICI

Via Antonelli	16.080,00 €
Via Cavour	30.360,00 €
Via Alighieri	18.276,00 €
Via Garibaldi	48.252,00 €
Via Leopardi	24.180,00 €
Via Julia	18.420,00 €
Via Da Vinci	44.592,00 €
Via Rizzieri Serato	22.320,00 €
Via Venezia	20.940,00 €
Viale Europa	40.284,00 €
Via Roma	21.384,00 €
Via Trento	15.720,00 €
Via Trieste	44.520,00 €
Parco giochi viale Europa	36.420,00 €
Parco giochi via Manin	22.260,00 €
Parco giochi via Meucci	16.680,00 €
Parco giochi via Monte Civetta	14.616,00 €
	455.304,00 €

1.2. Interventi a forfait per l'accessibilità urbana

Oltre al computo analitico degli interventi di cui al paragrafo precedente e che viene illustrato nelle schede di rilievo, il PEBA individua altri sette capitoli di spesa per realizzare azioni integrative correlate alla eliminazione barriere architettoniche e accessibilità negli spazi pubblici.

C1	Realizzazione Z30 e interventi di moderazione del traffico	112.000,00 €
C2	Accessibilità fermate TPL	136.000,00 €
C3	Rimozione puntuale di scalini /dislivelli	12.600,00 €
C4	Giochi inclusivi nei parchi giochi e vialetti	120.000,00 €
C5	Installazione linee guida (fermate bus e attraversamenti) e mappe tattili	11.000,00 €
C6	installazione panchine, alberature (comfort)	12.000,00 €
C7	Interventi formativi e sensibilizzazione (1,5% azioni C)	3.500,00 €
		407.100,00 €

- **Moderazione del traffico e sicurezza pedonale**

Importo forfettario per realizzare interventi di limitazione delle velocità nelle aree residenziali:

- messa in sicurezza di strade, attraversamenti e intersezioni;
- realizzazione Z30/20, nei percorsi pedonali in cui per motivi strutturali (larghezza ridotta della carreggiata) o di traffico limitato (zone residenziali) non si preveda di realizzare un marciapiede o si opta per un uso condiviso della strada; in tali casi, il



pedone percorre la banchina o la carreggiata e la messa in sicurezza della strada è collegata al rallentamento degli automezzi.

L'importo è stato definito prevedendo d'intervenire in 16 strade, con un costo medio di 7.000,00 Euro/cad.

MODERAZ TRAFFICO/ cad. strada	costo un.
Installazione segnaletica verticale e orizzontale; interventi di riconfigurazione della carreggiata (restringimento, piattaforma, parcheggi) da contestualizzare. L'importo medio varia a seconda del progetto da verificare caso per caso. L'intervento andrà coordinato con gli interventi analoghi previsti dal Biciplan ed altri progetti riguardanti la viabilità e la sicurezza pedonale.	7.000,00 €

- **Accessibilità fermate autobus**

Importo forfettario per interventi di accessibilità delle fermate TPL più frequentate.

L'importo è stato definito prevedendo d'intervenire in n. 16 fermate, con la realizzazione di una pedana con scivolo, l'installazione di linee guida-segnali podotattili e pensilina. Il costo unitario medio viene definito come segue:

FERMATE BUS /cad.	costo un.
-Realizzazione piazzola ca. 11 mq con scivolo	5.000,00 €
-8 m segnali podotattili	800,00 €
-Pensilina e panca	2.700,00 €
	<hr/> 8.500,00 €

- **Scivoli di raccordo nei piccoli dislivelli/scalini¹**

Importo forfettario per raccordare i dislivelli nei percorsi, prevedendo un dislivello con h massima 4–5 cm e raccordo con ricarica di asfalto.

L'importo è stato definito prevedendo d'intervenire in n. 70 scalini (che non rientrano negli interventi già previsti nel computo del dossier n. 4) con costo medio di 180,00 Euro/cad.

- **Accessibilità e valorizzazione parchi giochi²**

Importo forfettario per installare giochi inclusivi e pavimentazione anti-trauma in corrispondenza delle aree giochi.

L'importo è stato definito prevedendo d'intervenire in n. 3 parchi giochi con costo medio di 40.000,00 Euro/cad.

¹ L'importo considera anche l'eventuale installazione di fasce adesive colorate su pali e lampioni posizionati nei marciapiedi e poco visibili per persone ipo-vedenti.

² V. "Diritto al gioco ed allo sport dei bambini e dei ragazzi con disabilità":
<https://www.garanteinfanzia.org/sites/default/files/diritto-al-gioco-sport-bambini-ragazzi-disabilita.pdf>



- **Linee guida e mappe tattili**

Importo forfettario per fornitura e installazione di mappe tattili³ in policarbonato e linee guida podotattili⁴ in corrispondenza dei luoghi e dei servizi più frequentati, da prevedere con apposito progetto e con la collaborazione delle associazioni di categoria presenti nel territorio (ad es. UICI - Unione Italiana Ciechi e Ipovedenti Onlus APS).

L'importo è stato definito prevedendo n. 2 mappe tattili con costo medio di 1.800,00 Euro/cad e m 50 di segnali podotattili. Da valutare eventuale installazione di un totem informativo (touch screen con audio presso il municipio).

- **Installazione panchine e alberature**

Importo forfettario per installare panchine per aumentare comfort dei principali percorsi e garantire la sosta ed il riposo presso gli uffici/servizi pubblici e per la messa a dimora di alberature nei percorsi, per favorire il comfort e l'identificazione del percorso pedonale.

L'importo è stato definito prevedendo n. 10 panchine con costo medio 600,00 Euro/cad (fornitura e posa) e la messa a dimora di 12 alberature con costo medio 500,00 €/cad.

- **Azioni di accompagnamento per la promozione e l'educazione alla mobilità lenta**

Importo forfettario per realizzare azioni di sensibilizzazione, informazione, partecipazione (v. capitolo successivo); gli importi sono riferiti ad azioni promosse direttamente dall'amministrazione o al sostegno di azioni sviluppate da associazioni ed enti locali e che rientrano negli obiettivi del PEBA.

L'importo è stato definito definito a percentuale, considerando ca. 1,0% sul totale degli interventi per l'accessibilità urbana.

³ Installazione presso la sede municipale e/o presso il parco giochi in via Mazzini.

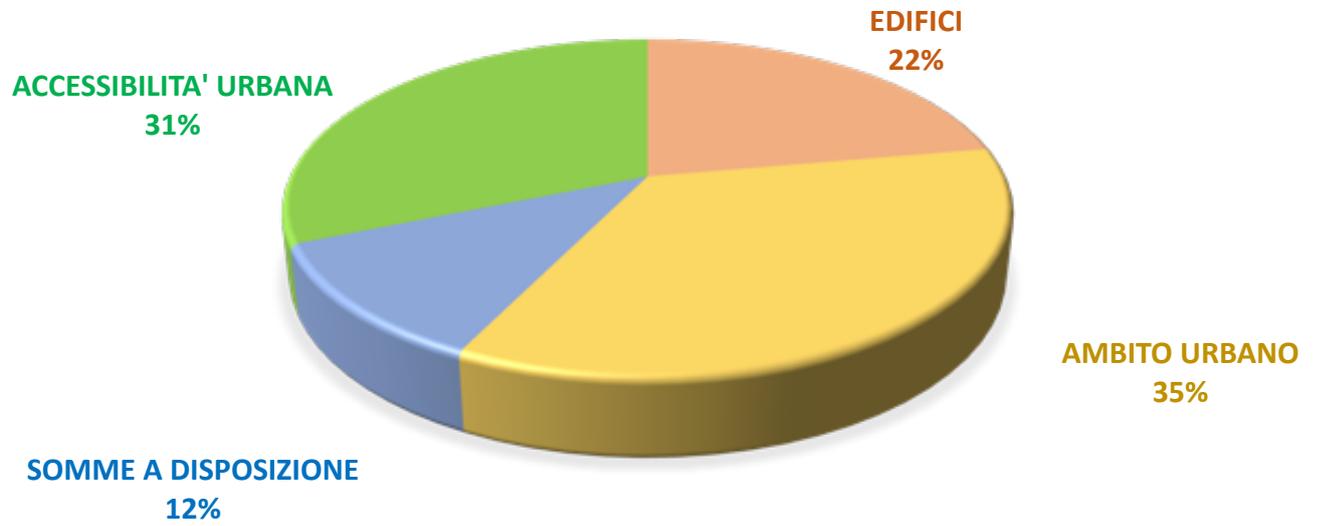
⁴ Piastrelle colorate con contrasto cromatico per essere visibili da una persona ipovedente.



1.3. Quadro economico

Sulla base dei computi si definisce il quadro economico previsionale con costo totale di 1.152.000,00 Euro.

A INTERVENTI LOCALIZZATI		
A1	EDIFICI	288.790,00 €
A2	SPAZI PUBBLICI	455.304,00 €
	TOTALE INTERVENTI	744.094,00 €
B SOMME A DISPOSIZIONE PER INTERVENTI LOCALIZZATI		
B1	IVA 4% su A	29.763,76 €
B2	SPESE TECNICHE 12% su A	89.291,28 €
B3	Imprevisti 4% su A	29.750,96 €
	TOTALE SOMME A DISPOSIZIONE	148.806,00 €
C INTERVENTI PER L'ACCESSIBILITA URBANA (A FORFAIT)		
C1	Moderazione del traffico	112.000,00 €
C2	Accessibilità fermate TPL	136.000,00 €
C3	Rimozione puntuale scalini	12.600,00 €
C4	Installazione giochi inclusivi con pav. antitrauma	120.000,00 €
C5	Linee guida e mappe tattili	11.000,00 €
C6	Installazione panchine e piantumazione alberi in parchi e piazze	12.000,00 €
C7	Formazione e partecipazione	3.500,00 €
	TOTALE AZIONI DI ACCOMPAGNAMENTO	407.100,00 €
A+B+C	COSTO TOTALE	1.300.000,00 €



Via Venezia



2. Attuazione e monitoraggio

2.1. Programmazione e risorse

Il PEBA programma gli interventi e.b.a. che possono essere realizzati nell'arco di 10 anni (periodo di validità del piano) finanziati annualmente con risorse di bilancio che fanno riferimento al settore "Lavori pubblici e manutenzioni" .

Il capitolo di spesa "obbligatorio" fa riferimento all'accantonamento della percentuale del contributo "oneri di costruzione e sanzioni" dell'art. 9, comma 1, della LR Veneto 16/2007.

Legge regionale Veneto 16/2007, art. 9: «I Comuni sono tenuti a destinare una quota, non inferiore al 10 per cento, delle entrate derivanti dall'introito dei contributi di costruzione e delle sanzioni in materia edilizia e urbanistica ai fini dell'abbattimento delle barriere architettoniche»

Soggetti coinvolti

Gli interventi per l'accessibilità e la mobilità delle persone disabili fanno riferimento al settore "Lavori pubblici e manutenzioni" che impegna le risorse finanziarie con la definizione del bilancio e la programmazione delle opere pubbliche. Altri settori potranno essere coinvolti, come ad esempio "l'educazione e formazione" il "trasporto dedicato e la "mobilità" (v. cap. "Azioni di supporto e accompagnamento") coinvolgendo soggetti diversi e altri settori dell'amministrazione (Urbanistica, Politiche sociali, ecc.) e in seconda istanza alcune società di servizi (ad es. l'Azienda di trasporto per interventi nelle fermate TPL) con attività di coordinamento e concertazione.

TIPO DI INTERVENTI EBA

Tipo d'intervento	Avvio	Esecutore	Controllo
Manutenzione ordinaria	Procedura interna uff. LL.PP.	Manutentori interni o affidamento fiduciario ditta esterna	Uff. LLPP, Vigili Municipali
Manutenzione straordinaria	Progettazione, gara, affidamento lavori	Impresa esterna selezionata con le modalità di norma (v. Codice appalti)	Direttore Lavori, RUP



PROGRAMMAZIONE ANNUA

In via preventiva l'importo annuo per attuare il PEBA risulta essere di ca. 130.000,00 Euro. Nel Comune di S. Martino di Lupari, l'importo medio che di norma finanzia gli interventi di e.b.a. che corrisponde al 10% degli oneri di costruzione e sanzioni edilizie-urbanistiche è insufficiente rispetto alla previsione di spesa.

Il PEBA dovrà pertanto essere finanziato con ulteriori risorse, e con la partecipazione a bandi di finanziamento che riguardano l'accessibilità, la sicurezza, la mobilità sostenibile, la riqualificazione. Concorrono al bilancio anche una quota delle spese annue per le asfaltature e segnaletica stradale, considerando che una parte di questi interventi riguarderanno la viabilità pedonale.

La seguente tabella indica i possibili capitoli del bilancio annuale per dare attuazione al piano nel decennio 2025-2034.

CAPITOLI DI BILANCIO PER INTERVENTI E.B.A.

A) proventi del contributo di costruzione e sanzioni in materia edilizia-urbanistica	B) finanziamenti specifici	C) asfaltature e segnaletica stradale	SOMMA
25.000,00 Euro	65.000,00 Euro	40.000,00 Euro	130.000,00 €

- A) Importo percentuale definito a livello normativo.
- B) Importo variabile, sulla base dei finanziamenti e delle disponibilità annuali
- C) Quota parte importi per manutenzione stradale (interventi sui percorsi pedonali).

Nella seguente tabella si ipotizza una programmazione decennale⁵ considerando i capitoli di spesa del quadro economico (escluso il capitolo "somme a disposizione" per IVA spese tecniche e imprevisti che andrà ripartito in ogni annualità).

⁵ L'elenco ha titolo esplicativo, in quanto l'ordine d'intervento può essere modificato sulla base delle priorità.



PROGRAMMAZIONE INTERVENTI E.B.A.

ANNO	EDIFICI	SPAZI PUBBLICI	INTERVENTI DIFFUSI	SOMMA
2025	Scuole primarie 84.430,00 €	- - €	Rimozione scalini. Partecipazione. 16.100,00 €	100.530,00 €
2026	Istituto comprensivo e sede ULS 36.160,00 €	Via Cavour, viale Europa 70.644,00 €	- - €	106.804,00 €
2027	Palestra scuola e Municipio 13.250,00 €	via da Vinci 44.592,00 €	Moderazione traffico 1 56.000,00 €	113.842,00 €
2028	Cimiteri 65.250,00 €	via Leopardi 24.180,00 €	Alberi e panche 1 6.000,00 €	95.430,00 €
2029	- - €	vie Alighieri, Garibaldi, Antonelli, Trento 98.328,00 €	- - €	98.328,00 €
2030	- - €	- - €	Mod. traffico 2. Aree verdi. Linee guida 187.000,00 €	187.000,00 €
2031	- - €	vie Julia, Rizzieri, Venezia 61.680,00 €	Fermate bus 1. Alberi e panchine 2 74.000,00 €	135.680,00 €
2032	- - €	via Roma, via Trieste, parco via Manin 88.164,00 €	- - €	88.164,00 €
2033	Edifici poco prioritari 40.500,00 €	parco via Europa e via Meucci 53.100,00 €	- - €	93.600,00 €
2034	Edifici non prioritari 49.200,00 €	parco via Monte Civetta 14.616,00 €	Fermate bus 2 68.000,00 €	131.816,00 €
	288.790,00 €	455.304,00 €	407.100,00 €	1.151.194,00 €

NOTA: la programmazione considera la **spesa media annua di Euro 115.119,40** netti (esclusa IVA e oneri accessori). Tale programmazione è indicativa in quanto gli interventi vengono definiti annualmente dell'amministrazione comunale a seguito della verifica delle priorità e delle risorse effettivamente disponibili



2.2. Attuazione e governance

Di seguito si riporta un elenco di enti/attori che possono essere coinvolti per l'attuazione del PEBA.

ENTE	ATTIVITÀ-AZIONE
Comune, uff. Lavori Pubblici	Manutenzione straordinaria ed ordinaria per l'accessibilità degli edifici e delle strade. Progettazione ed esecuzione interventi.
Comune, uff. Viabilità – Polizia Municipale	Parcheggi riservati ai disabili: predisporre e mantenere in efficienza gli stalli, migliorare la segnaletica. Controllare la segnaletica orizzontale e verticale e gli stalli di sosta riservata. Incrementare la segnaletica orizzontale pedonale. Garantire la sicurezza pedonale; sensibilizzare alle Z30 e Z20 ed alla mobilità sostenibile e fare rispettare i divieti anche con l'applicazione di sanzioni.
Comune, uff. Attività Commerciali – Ascom – Associazioni disabili	Plateatici: verificare ed eventualmente far sanzionare l'eventuale ingombro nei percorsi pedonali – Promuovere l'accessibilità dei negozi ai portatori di handicap.
Comune, uff. Cultura – Associazioni e comitati genitori – Scuole	Promuovere il Pedibus e il car-pooling per diminuire il traffico sulle strade (assieme alle scuole e alle famiglie). Avviare/potenziare azioni di sensibilizzazione ed educazione alla sicurezza stradale assieme alle Cooperative-associazioni locali, alle Scuole, ed alla polizia locale.
Azienda trasporto pubblico locale (con il Comune settore Lavori Pubblici ed ev. portatori d'interesse)	Messa in sicurezza ed accessibilità delle fermate autobus e scuolabus; ricollocazione o messa in sicurezza di ev. fermate troppo esposte sulle strade. Individuare soluzioni per consentire alle persone ipo/non vedenti di identificare più facilmente le fermate e localizzarle (ad es. inserimento di dispositivi di sintesi vocale sugli autobus + display digitale per i non udenti negli autobus e nelle fermate. Installazione di segnalatori acustici e di segnaletica podotattile nelle fermate bus dei luoghi più frequentati.
Comune, uff. LLPP – ENEL	Ricollocazione pali della luce che intralciano i percorsi pedonali. Applicare nei lampioni fasce adesive rosso-bianche per l'identificazione del palo da parte dei pedoni ipovedenti.
Azienda Servizi per la raccolta rifiuti	Ricollocazione bidoni e cassonetti spazzatura posizionati nei percorsi pedonali.
Cittadini motorizzati, ciclisti e pedoni	Educazione stradale: rispetto dei limiti di velocità e dei parcheggi (evitare soste su marciapiedi e parcheggi riservati).
Comune – Commercianti e Professionisti della sanità (dentista, medici, ortopedici, farmacisti, ...).	Sensibilizzare i gestori, proprietari e professionisti per interventi migliorativi dell'accessibilità e fruibilità dei locali (posa di scivoli rimovibili) e per rendere i locali adattati ad una clientela vulnerabile (bambini, anziani, disabili, ecc.).
Ufficio LL.PP. – tecnici esperti	Azione di formazione sull'accessibilità ed il design universale.

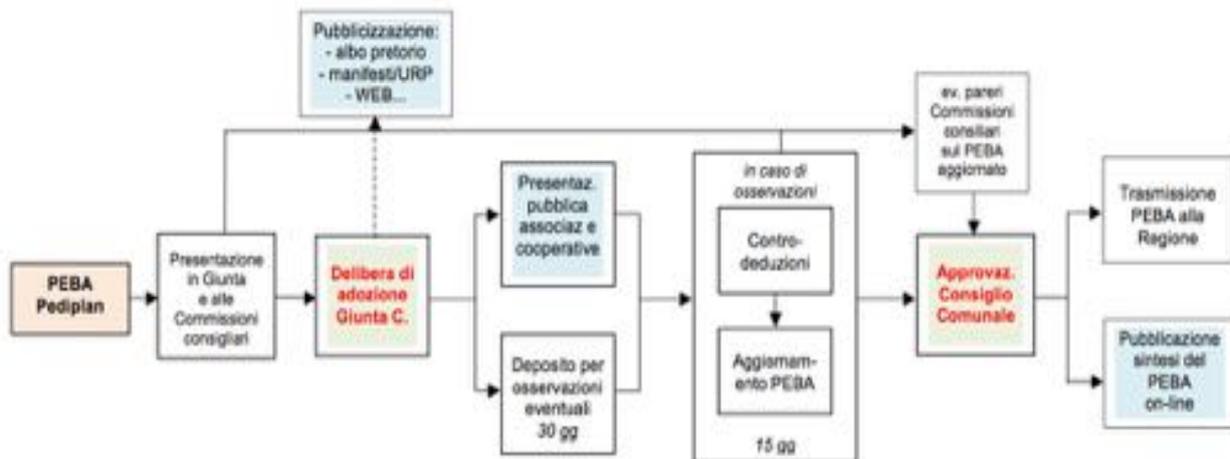


Amm. Comunale (settoe pol. sociali e lavori pubblici) – Associaz. Disabili – Referenti scolastici – Asl	Istituzione di una “CONSULTA” comunale per l’accessibilità e la qualità degli spazi e la salute. Coinvolgimento di persone disabili durante la realizzazione di lavori pubblici.
---	--

Sulla base delle precedenti considerazioni, si elencano di seguito le azioni che il referente comunale del PEBA compie periodicamente per implementare il PEBA.

1	Inserisce a bilancio gli interventi (programma triennale ed elenco annuale).
2	Definisce, sulla base delle schede di intervento e sulla base delle previsioni di entrata, una proposta di risorse da inserire a Bilancio.
3	Utilizza le schede d'intervento per elaborare il progetto di fattibilità tecnico-economica e inserire l’opera nell’elenco annuale o triennali degli interventi.
4	Verifica la congruenza degli interventi EBA con altri eventuali interventi previsti nella stessa area o nello stesso edificio.
5	Aggiorna, con le quantità rilevate periodicamente, gli indicatori di monitoraggio (v. successivo paragrafo).

Fasi di approvazione del PEBA



2.3 Possibili azioni di supporto

Si elencano di seguito altri interventi/azioni che potranno essere avviate dall’amministrazione comunale a seconda delle risorse disponibili.

a) Formazione di tecnici, nomina del tecnico comunale preposto all’accessibilità e istituzione di una “Consulta per accessibilità, mobilità, salute”



- Formazione dei tecnici che operano sulla viabilità e/o intervengono negli spazi pubblici con organizzazione di 1 seminario dedicato alla progettazione inclusiva⁶, aperto anche ai tecnici-professionisti locali e alle aziende che intervengono negli spazi pubblici (trasporto, rifiuti, acqua, telecomunicazione).
- Nomina di un tecnico-referente comunale per l'attuazione del PEBA e per il controllo su progetti-interventi-collaudato per gli aspetti relativi all'accessibilità e mobilità delle persone con disabilità.
- Coinvolgimento di persone disabili durante la realizzazione di opere pubbliche per monitorarne la realizzazione a regola d'arte.

NOTE: Integrare il regolamento edilizio comunale con linee guida progettuali in materia di design universale.

b) Interventi diffusi per migliorare la percorribilità delle parchi/aree verdi attrezzate⁷

Installazione sistematica di giochi inclusivi con il rinnovo delle attrezzature nei parchi già dotati di giochi. Consigliabile l'avvio di un laboratorio di progettazione partecipata e sostenibile con le scuole in cui vengano coinvolte persone disabili e/o cooperative e associazioni, esperti, e referenti tecnici comunali (2 workshop sui temi dell'orientamento, della comunicazione CAA) per realizzare un percorso multisensoriale.

c) Organizzazione di un evento sportivo per promuovere l'inclusione dei ragazzi disabili

Avvio di un percorso educativo nelle scuole del primo e secondo grado con la collaborazione delle società sportive del territorio per migliorare l'inclusione sociale dei disabili attraverso lo sport. L'evento andrebbe svolto in un ambito intercomunale con altri comuni limitrofi.

d) Servizio assistenza intercomunale

Creare uno sportello territoriale itinerante per l'abbattimento delle barriere comunicative per le persone con deficit auditivo e/o sorde mute, e per supporto amministrativo. Da organizzare con altri comuni dell'area.

e) Azioni educative alla mobilità sostenibile ed alla sicurezza pedonale⁶

- Azioni di comunicazione e sensibilizzazione alla mobilità sostenibile rivolta agli abitanti in occasione di interventi di moderazione del traffico e istituzione Z30; l'obiettivo è di migliorare l'uso condiviso della strada (automobilisti, pedoni, ciclisti).

⁶ Opportuno organizzare tali attività in ambito intercomunale.

⁷ Vedi parco giochi in Viale Europa e i parchi non attrezzati in via Maglio e via del Confine (casa di riposo).



- Azioni di comunicazione nelle scuole e nelle famiglie per la promozione del Car-pooling e Pedibus.

f) Informare proprietari e gestori di locali pubblici sui temi dell'accessibilità, della comunicazione e dell'accoglienza

Organizzazione di un incontro con i proprietari e gestori dei locali aperti al pubblico con proposta di linee guida e soluzioni semplici per migliorare l'accessibilità dei negozi, locali e più in generale dei luoghi e servizi sanitari (dentisti, medici poliambulatori, fisioterapisti ed altri liberi professionisti).

In concertazione con gli esercizi commerciali e professionisti, dare l'avvio ad un progetto di comunicazione Aumentativa Alternativa per migliorare accoglienza e comunicazione nei luoghi aperti al pubblico.

2.4. Monitoraggio

Il monitoraggio e l'aggiornamento del PEBA potrà variare sulla base degli interventi e.b.a. effettuati, delle esigenze socioculturali e della mobilità urbana, delle normative in materia d'accessibilità e trasporto pubblico.

Monitoraggio interventi eseguiti

Il PEBA richiede un osservatorio periodico sulle politiche e sui progetti in atto e sulle eventuali esigenze dei portatori di interessi (associazioni, cittadini, cooperative) e dei soggetti coinvolti nella gestione dei luoghi pubblici.

L'assessorato potrà promuovere un incontro periodico/annuo, con il settore politiche sociali, i referenti scolastici e altri portatori d'interesse, per verificare, anche con alcuni indicatori, l'avanzamento del PEBA, ed eventualmente ridefinire le priorità e gli importi di spesa.

A titolo di esempio, si propongono di seguito alcuni indicatori di monitoraggio, che possono essere selezionati e aggiornati sulla base dei dati disponibili.

n.	INDICATORI	MISURA
1.	Spese per interventi di Eliminazione barriere architettoniche e accessibilità	
2.	Spese per interventi di "sicurezza pedonale" negli attraversamenti e nei percorsi	
3.	Spese per realizzazione marciapiedi e percorsi ciclopedonali	



4.	N. interventi di accessibilità nelle aree verdi (vialetti)	
5.	N. giochi inclusivi installati nei parchi	
6.	N. Cartelli inclusivi (CAA)	
7.	N. vie riqualificate con arredo (alberature, aiuole, illuminazione, ecc.)	
8.	N. scalini rimossi negli attraversamenti pedonali e nei percorsi	
9.	N. attraversamenti sicuri con podotattile	
10.	N. vie con limite di velocità inferiore 50 kmh	
11.	N. vie con limite di velocità inferiore 30 kmh	
12.	N. cassonetti ricollocati per non intralciare il percorso pedonale	
13.	N. parcheggi riservati ai disabili creati, ricollocati, messi a norma	
14.	N. fermate bus accessibili e fruibili	
15.	N. allievi iscritti Pedibus	
16.	N. azioni avviate integrative e di sostegno al PEBA	
17.	



Via Venezia



APPENDICE

LINEE GUIDA PER GLI INTERVENTI NEGLI SPAZI URBANI

Gli interventi negli spazi urbani sono stati definiti a partire da un'analisi multi-criteriale⁸ che fa riferimento ai criteri di accessibilità, orientamento-visibilità, sicurezza, comfort.

L'operazione preliminare consiste nell'individuare i percorsi pedonali presenti in un determinato tratto stradale (il percorso non necessariamente corrisponde con il marciapiede ma può anche essere costituito dalla banchina stradale).

Individuato il percorso pedonale (o la sua assenza) si valuta la condizione di percorribilità e di sicurezza considerando i seguenti aspetti:

- grado di accessibilità per le persone con disabilità motoria;
- grado di orientamento per le persone con disabilità sensoriale-cognitiva;
- condizioni di sicurezza e comfort per tutti i pedoni.
- identificazione-visibilità del percorso pedonale.

<i>requisito</i>	<i>quesito di progetto</i>	<i>Finalità dell'intervento</i>	<i>tipi d'intervento</i>
ACCESSIBILITA'	il percorso è percorribile autonomamente da un disabile motorio?	Rendere complanare un percorso.	Raccordo dislivelli; rifacimento pavimentazioni; allargamento percorso...
ORIENTAMENTO COMUNICAZIONE INCLUSIVA	il percorso è percepibile da una persona con problemi sensoriali-cognitivi? il percorso pedonale è visibile?	Segnalare e fornire indicazioni ambientali, su direzione e/o interferenze presenti nel percorso.	Segnaletica (orizzontale, verticale, podotattile, cromatica); delimitazione (parapetti, paletti, cordoli); illuminazione... Segnaletica inclusiva (CAA)
SICUREZZA	il percorso è sicuro per i pedoni?	1) Evitare interferenze con ciclisti o veicoli separando il percorso dalla carreggiata, oppure 2) Consentire l'uso condiviso della carreggiata (es. zone residenziali).	Installazione segnaletica, paletti o cordoli. Moderazione traffico (restringimento carreggiata, attraversamenti rialzati, ecc.). Illuminazione...
COMFORT	il percorso è accogliente e facilmente fruibile dai pedoni?	Qualificare il percorso e l'ambito urbano (dimensioni, materiali, arredo, vegetazione, rumore).	Collocazione panchine, corrimano, pavimentazione, alberi, moderaz. traffico (v. sicurezza), allargamento marciapiede (v. accessibilità). Ricollocazione arredo (pali, cassetta lettere, fioriere, ecc.)...

⁸ Le soluzioni proposte potranno essere rielaborate considerando l'importo di spesa rispetto al diverso livello di qualificazione-comfort che s'intende perseguire.

1. Identificazione e qualificazione dei percorsi pedonali

Si indicano di seguito alcuni elementi e dispositivi stradali che, oltre al marciapiede, concorrono alla identificazione e qualificazione di un percorso pedonale.

dispositivo / elemento	Immagine	note
SEGNALETICA ORIZZONTALE		Strisce. Zebrature. Sagome pedone. Campiture colorate.
ASFALTO COLORATO E STAMPATO ("Street Print")		
ELEMENTI RETRORIFLETTENTI "OCCHI DI GATTO"		Fuminosi LED. Collocazione trasversale solo con velocità <50 km/h
CARTELLI SEGNALETICI STRADALI	<p>percorso pedonale fermata scuolabus</p> <p>attenzione pericolo</p>	
SEGNALI TATTILOPLANTARI		Anche i paletti delimitano l'area di attestamento e concorrono alla identificazione dell'attraversamento pedonale

<i>dispositivo / elemento</i>	<i>Immagine</i>	<i>note</i>
<p>PALETTI PARAPEDONALI Individuazione attraversamento</p>		<p><i>attraversamento con segnali tattilo plantari e paletti con pomello colorato per una migliore percezione da parte delle persone ipovedenti</i></p>
<p>PALETTI FERMATRAFFICO delimitare un percorso pedonale ed evitare parcheggi</p>		<p><i>paletti colorati in prossimità di un edificio scolastico</i></p>
<p>CORDOLI delimitare la banchina e/o la corsia ciclopedonale</p>		
<p>PAVIMENTAZIONE betonelle o porfido</p>		<p><i>Con pav. in masselli prevedere limite velocità automezzi</i></p>
<p>ATTRAVERSAMENTI RIALZATI</p>		<p><i>Intervento da contestualizzare con apposita progettazione</i></p>
<p>CHICANES</p>		<p><i>Intervento di "MODERAZIONE DEL TRAFFICO"</i></p>



2. Tipologia interventi

Si descrivono di seguito alcuni dei principali interventi di eliminazione barriere architettoniche per la realizzazione del Pediplan.

1. Manutenzione pavimentazione sconnessa

Descrizione: presenza di sconnessioni, buche, degrado del piano di calpestio e dei manufatti costituenti il marciapiede e che ne compromettano la percorribilità.

Intervento: di tipo puntuale a seconda della tipologia; pavimento in masselli (es. betonelle o cubetti porfido): sigillatura fughe degli elementi, e/o ricollocazione elementi; pav. in cemento o asfalto: rifacimento tappeto d'usura.

2. Realizzazione segnaletica orizzontale

Descrizione: interruzione fisica (cordolo) o visiva riferita all'assenza di una linea guida, in corrispondenza di passi carrai o intersezioni stradali, o carreggiate stradali.

Intervento: segnalazione orizzontale con linee e/o zebraure, o con street-print o con pavimentazione della carreggiata, o con segnaletica podotattile.

3. Allargamento marciapiedi o banchina pedonale

Descrizione: strettezza del percorso pedonale con larghezza <90 cm; nota: la continuità del percorso può eventualmente essere realizzata su un solo lato della via.

Intervento: allargamento marciapiede (rialzato o a raso) e contestuale restringimento della carreggiata stradale⁹ (eventualmente da realizzare con eliminazione stalli parcheggi e con interventi di moderazione della velocità per favorire la condivisione della carreggiata).

4. Realizzazione marciapiede a raso

Descrizione: in corrispondenza di strade prive di marciapiedi in cui il percorso pedonale si svolge nella banchina stradale.

Intervento: segnaletica orizzontale (strisce e dispositivi retroriflettenti "occhi di gatto"), messa in opera di cordoli e/o transenne o paletti para pedonali, interventi di moderazione del traffico.

5. Realizzazione marciapiedi

Descrizione: in corrispondenza di strade prive di marciapiedi e con banchine poco percorribili, a causa della limitata larghezza della banchina e/o della scarsa sicurezza del pedone.

Intervento: realizzazione di marciapiede in betonelle o con pav. in asfalto con larghezza minima 150 cm.

6. Regolarizzazione pendenze

Descrizione: accentuata pendenza (trasversale o longitudinale) in corrispondenza dei passi carrai con pericolo di ribaltamento per le carrozzina o di inciampo/perdita di equilibrio per le persone anziane o con problemi sensoriali.

Intervento: rifacimento della pavimentazione per la correzione piani altimetrica e l'attenuazione dei dossi.

⁹ La larghezza minima della corsia stradale è 2,75 m; la larghezza complessiva della carreggiata 5,50 m misurata dal centro delle strisce (v. norme attuazione CdS); nel caso in cui è previsto il passaggio di autobus, la larghezza della corsia stradale è 3,50 m.



7. Qualificazione attraversamenti pedonali ¹⁰

Descrizione: l'attraversamento pedonale rappresenta il punto critico del percorso in quanto è il luogo delle interferenze con gli autoveicoli e necessita di attenzioni specifiche per la fruibilità, sicurezza e accessibilità.

Intervento: realizzazione di scivoli o rampe di raccordo. Messa in opera di segnaletica orizzontale e tattilo-plantare. Inserimento avvisatore acustico nei semafori pedonali. Installazione di paletti para-pedonali. "Accorciamento" della lunghezza con avanzamento delle zone di attestamento pedonale o installazione di isole salvagenti. Ricollocazione di stalli che limitano la visibilità dell'attraversamento. Potenziamento illuminazione. Rialzo attraversamento o realizzazione di piattaforma rialzata (particolarmente indicati nei luoghi molto trafficati dai pedoni esposti al traffico, in adiacenza a scuole, parchi, ospedali, ecc.).

8. Realizzazione (o rimozione) di attraversamenti pedonali

Descrizione: dare continuità ai percorsi, laddove un lato della strada non presenta caratteristiche di accessibilità e sia necessario cambiare lato del percorso e/o laddove sia necessario connettere tra loro i percorsi pedonali.

Intervento: realizzazione attraversamento, con segnaletica orizzontale e verticale, e delimitazione dell'area di attestamento con pavimentazione colorata tipo "street-print, segnaletica podotattile, paletti parapedonali.

9. Realizzazione Z30 e/o introduzione senso unico¹¹

Descrizione: con assenza di strade prive di percorsi pedonali (nei piazzali, lottizzazioni residenziali, vie strette del centro storico, strade rurali), in aree ad alta frequentazione pedonale, è opportuno intervenire con la "moderazione del traffico" per favorire un diverso uso della carreggiata, in cui l'utenza debole abbia la priorità sugli automezzi (v. il seguente paragrafo 6).

Intervento: installazione segnaletica orizzontale e verticale, modifiche della sezione stradale quali restringimento carreggiata, installazione dossi/ rallentatori, allargamento puntuale marciapiedi. Collocazione di elementi di arredo e arredo verde (aiuole, siepe, alberature, ecc.).

3. Orientamento e segnaletica

Uno spazio urbano comprende l'insieme degli elementi fissi (geometria di strade e percorsi, configurazione dello spazio edificato, design e arredo urbano, segnaletica, colori, materiali) e degli elementi mobili (le persone, gli animali, i ciclisti e motociclisti, i veicoli). La leggibilità dello spazio è pertanto correlata ad una scenografia fissa ed a degli elementi mobili.

Un ambiente dovrebbe fornire ad ogni utente diverse indicazioni:

- un'immagine facilmente comprensibile della situazione e del contesto;
- la natura del percorso, gli usi e le pratiche, i movimenti possibili o non possibili;

¹⁰ Nelle strade urbane provinciali o regionali l'ente comunale dovrà chiedere autorizzazione all'ente proprietario.

¹¹ Interventi realizzabili nelle strade di proprietà comunale.



- il comportamento da adoperare - o che gli altri utenti si aspettano da lui - riguardo alla velocità, alla traiettoria, alla perdita di priorità, ecc.
- il comportamento che gli altri adoperano.

La leggibilità e la rappresentazione di un ambiente condizionano i comportamenti di ciascuno; i quali andranno adeguati alla situazione (priorità, attesa, stop, rallentamento, attraversamento). Per evitare la sensazione di disorientamento, la segnaletica deve essere efficace e di lettura immediata. Uno dei principali problemi riscontrato in ambito urbano è la sovrabbondanza o sovrapposizione della segnaletica per gli automobilisti a scapito di quella pedonale.

*Orientamento delle persone ipo vedenti e non vedenti*¹²

Per un non vedente sarà la memoria e la sua capacità ad udire, sentire e intercettare l'ambiente con i piedi, il bastone o il cane guida che gli consentiranno di muoversi, orientarsi ed adoperare i corretti comportamenti a seconda dei luoghi e della situazione.

La leggibilità dell'ambiente verrà acquisita attraverso la memorizzazione del percorso, anche previo un corso di orientamento alla mobilità nei percorsi giornalieri compiuti dal singolo soggetto (casa/ scuola/ lavoro/ negozio di prossimità). In ogni spazio pubblico la segnaletica assumerà un ruolo fondamentale per guidare le persone e fornire informazioni puntuali sul contesto attraversato e la “messa in situazione”. Negli attraversamenti pedonali solitamente le “linee guida naturali” costituite dal ciglio del percorso sono assenti, pertanto è necessario installare apposite linee guida in grado di migliorare l'orientamento per le persone con deficit visivo.

Riferimenti visivi: le persone con una forte riduzione della vista necessitano di riferimenti visivi che contrastino con l'intorno, di formati “large print” nei pannelli segnaletici, di una pavimentazione bicromatica nei percorsi pedonali.

Contrasto cromatico: è utile un forte contrasto di luminanza fra i riferimenti visivi e l'intorno.

Guide artificiali: un percorso può essere attrezzato con una pavimentazione differenziata (v. segnali tattili); con degli avvisatori acustici che segnalino le fonti di pericolo (v. impianti semaforici); con delle mappe tattili per la rappresentazione dei luoghi (con scritte in braille o totem interattivo con messaggio vocale). Occorre evitare l'ingombro dei marciapiedi con ostacoli pendenti e/o sporgenti tali da non poter essere intercettati con il movimento del bastone bianco o del cane guida.

Dislivelli: occorre evidenziare i dislivelli con la differenziazione del materiale e del colore delle pavimentazioni; le scale andranno indicate a inizio e fine rampa con delle strisce di materiale

¹² L'ipovisione è una condizione di ridotta capacità visiva, bilaterale ed irreversibile, tale da condizionare l'autonomia dell'individuo e generare notevoli conseguenze sulla vita quotidiana. La legge 138/2001 definisce 3 classi riferite alle minorazioni visive.



diverso sul pavimento (la fascia dovrebbe essere posta ad almeno 30 cm dal primo e dall'ultimo scalino) e fornite di corrimani installati su entrambi i lati.

Segnali tattili¹³: il disabile recepisce le informazioni circa l'orientamento e la direzione mediante lo sfruttamento del senso tattilo-plantare, con l'utilizzo del bastone e del contrasto cromatico. I muretti o i cordoli sono delle guide "naturali". Il non vedente cammina anche basandosi sugli indizi acustici rappresentati dall'eco dei muretti e dal traffico. Il bastone viene usato con movimento pendolare per sondare la presenza di eventuali ostacoli, quali muri bassi, cordoli di aiuole, piccole siepi, pali, arredo. Non è necessario perciò che gli spazi pedonali siano ricoperti per tutta la loro lunghezza da speciali piastrelle, dato che le persone sono in grado di seguire le guide naturali descritte in precedenza. In tal caso, la persona non vedente ha bisogno soltanto di essere avvisata quando viene a trovarsi in un punto specifico, ad esempio in corrispondenza di una fermata TPL, di un attraversamento pedonale o dell'ingresso a un luogo pubblico. Vi sono poi segnali che indicano il cambio di funzione di una zona, ad esempio da zona pedonale a strada carrabile, per cui è necessario fornire un'indicazione con un segnale di "pericolo valicabile" o "arresto pericolo" per informarla che sta per attraversare una strada. Per questi casi si possono installare nella pavimentazione 2 tipi di codici:

- "direzione rettilinea" (superficie con righe in rilievo), utilizzato in modo da essere intercettato trasversalmente al percorso.

- "pericolo valicabile" o "arresto pericolo" (superficie con bolle in rilievo), utilizzato solitamente nell'area di attestamento dell'attraversamento onde evitare il rischio che la persona non vedente si trovi sulla sede stradale.

Orientamento delle persone sorde-mute

La persona con problemi di sordità necessita di un ampio campo visivo sia negli spazi chiusi che aperti. Non potendo udire voci e rumori, la segnaletica deve essere visibile e ben collocata. Le informazioni sonore andrebbero ritradotte in informazioni visive (v. segnali di allarme, display digitali nelle fermate dei mezzi di trasporto) e viceversa le informazioni visive andrebbero ritradotte in informazioni sonore o tattili.

Orientamento delle persone con problema cognitivo

La semplicità e l'immediata lettura dell'ambiente urbano portano beneficio a tutti ed in particolare ai bambini, agli anziani ed alle persone con problema cognitivo, riducendo o eliminando i fattori

¹³ "**Loges Vet Evolution**". Facendo riferimento a sistemi tecnologici innovativi, il sistema "*Loges vet evolution*" (promosso dall'Unione ciechi con sede a Roma) è costituito da elementi di pavimentazione tattilo-plantari integrati da microchips "trasponder". I trasponder di tipo passivo (cioè che non necessitano di alimentazione elettrica) vengono attivati con radiofrequenze emesse dal bastone "ricetrasmittitore" (opportunamente attrezzato) del non vedente. Le informazioni del microchip vengono inviate e ricevute dallo smartphone del non vedente che in tal modo, oltre alle informazioni relative alle linee guida tattilo-plantare, riceverà ulteriori informazioni di contesto attraverso un messaggio vocale dello smartphone.

ambientali che provocano loro ansia, stress e paura.

Il linguaggio PECS (o CAA): è un "Sistema di comunicazione mediante scambio per immagini" che si propone di sviluppare la comunicazione funzionale e la comunicazione come scambio sociale. E' un linguaggio adoperato con le persone autistiche che può essere usato in ambienti specifici come ad es. i parchi giochi, gli ambulatori, le biblioteche, le scuole, l'anagrafe.



Es. attraversamento marciapiede con contrasto cromatico e strisce tattili bianche

Interventi per favorire gli spostamenti degli ipo vedenti e non vedenti

La posa di segnali tattilo-plantari negli attraversamenti e nelle fermate TPL delle vie più frequentate dai pedoni, in prossimità delle scuole, dei servizi pubblici, di piazze e chiese, ha la funzione di migliorare l'orientamento nei luoghi più trafficati.

Oltre ai segnali tattili, per favorire la visibilità e l'orientamento è opportuno attrezzare alcuni attraversamenti pedonali con i paletti para-pedonali con perno terminale bianco. Per la realizzazione di tali interventi è auspicabile il coinvolgimento di persone ipovedenti che vivono nel territorio eventualmente rivolgendosi all'associazione Inmaci (con sede a Roma) o alla delegazione provinciale dell'Unione Ciechi e Ipovedenti che può offrire un supporto in materia di accessibilità anche per attivare convenzioni per servizi di assistenza alle persone ipo/non vedenti nei luoghi pubblici (es. sportello URP del Municipio).

Un ulteriore intervento riguarda l'applicazione di adesivi colorati nei lampioni o pali presenti nei percorsi e nelle piazze, i quali altrimenti possono costituire degli ostacolo poiché non vengono visti dalle persone ipovedenti a causa dell'assenza di contrasto cromatico.

Gli impianti semaforici con attraversamento pedonale devono essere dotati di avvisatori acustici e segnali podotattili per l'intercetto del pulsante di chiamata.



4. Marciapiedi e pavimentazioni pedonali

Nei casi in cui il marciapiede abbia larghezza inferiore a 90 cm, il PEBA prevede l'intervento di allargamento del marciapiede. Si segnala che un marciapiede con larghezza 90 cm (v. DM 236/89) necessita di slarghi ogni 10 metri per consentire l'inversione di marcia per chi è in carrozzina; altri riferimenti normativi (v. DPR 384/78 abrogato, o il DM 5/11/2001 “norme per la realizzazione di nuove strade”), fissano la larghezza minima dei marciapiedi a mt 1.50 affinché sia compatibile con gli spostamenti pedonali effettuati con accompagnatore (ad es. bambini, anziani o disabili motori) o con un carrello della spesa, un passeggino, o da una persona non vedente con cane guida.

Il restringimento della carreggiata a beneficio di banchine stradali più ampie costituisce una soluzione poco onerosa e facilmente attuabile che consente di avere percorsi pedonali confortevoli e al contempo contribuisce a rallentare i veicoli.

Complanarità

Una superficie regolare, uniforme e priva di dislivelli agevola la percorrenza di carrozzine, passeggini e persone ipo/non vedenti. Frequentemente i problemi di sordità vengono associati a problemi di equilibrio, per cui vanno privilegiate le pavimentazioni con superficie regolare.

Nelle superfici in asfalto, il degrado provoca sconnessioni e fessure; in questi casi si prevede la fresatura superficiale con rifacimento dello strato di usura. Nelle superfici con acciottolato o cubetti in porfido, le sconnessioni dei giunti o l'eccessivo rilievo dei ciottoli possono rappresentare una fonte di inciampo; anche i pavimenti in marmo possono essere inadatti per la elevata scivolosità.

Masselli o asfalto stampato

Un intervento efficace per migliorare la sicurezza pedonale e qualificare l'ambito urbano è rappresentato dalla pavimentazione in masselli in cls o in asfalto stampato. Tale intervento viene solitamente accompagnato dall'introduzione di limiti di velocità e favorisce l'uso condiviso della strada¹⁴. Tale pavimentazione può essere realizzata anche in tratti limitati, ad esempio all'innesto della via o negli attraversamenti principali, in modo tale da conferire continuità al percorso pedonale.

¹⁴ Una pavimentazione colorata o in masselli trasmette all'automobilista la percezione di trovarsi in un “ambito pedonale” e lo induce ad assumere un comportamento di attenzione nei confronti dell'ambiente e dei pedoni.



5. Attraversamenti pedonali

Gli attraversamenti pedonali sono i luoghi in cui si verificano la maggior parte degli incidenti che coinvolgono i pedoni (tra il 25 % ed il 30%)¹⁵. Quando i bambini iniziano ad andare a scuola in modo autonomo, la principale raccomandazione riguarda l'attraversamento delle strade. I ragazzi che crescono in città imparano presto la complessità delle regole stradali e si muovono con più scioltezza abbinando più mezzi di spostamenti. Nei centri più piccoli, si osserva una situazione più elastica e si rileva che numerosi pedoni non sempre attraversano in corrispondenza dell'attraversamento. Si rileva che a fronte di rapide trasformazioni del contesto urbano (con aumento del traffico, allargamento delle strade, inserimento rotonde, ecc.), i pedoni più anziani tendono a non cambiare abitudini riguardo alle loro modalità di spostamento.

Attraversare una strada in sicurezza è un problema rilevante per una persona non vedente o anziana. Per un automobilista i problemi sono due: vedere l'attraversamento e rallentare. Per un pedone si tratta di controllare che non arrivi un'auto (anticipare) ed attraversare in un tempo appropriato. Diversi attraversamenti o intersezioni hanno una lunghezza eccessiva o una scarsa visibilità (auto e furgoncini parcheggiati lungo la strada e vicini agli attraversamenti) e rappresentano delle fonti di insicurezza.

Attraversamenti pedonali e zone 30

Con l'introduzione delle Z30 nelle zone residenziali gli attraversamenti andrebbero eliminati; ma sono azioni da avviare e monitorare con attenzione, aspettando che si instaurino delle pratiche di condivisione dello spazio stradale.

Definizione e prescrizioni di norma

Codice della Strada,

Art. 3, comma 1, punto 3 «Attraversamento pedonale: parte della carreggiata, opportunamente segnalata ed organizzata, sulla quale i pedoni in transito dall'uno all'altro lato della strada godono della precedenza rispetto ai veicoli».

Art. 40 comma 11 "Gli attraversamenti pedonali devono essere sempre accessibili anche alle persone non deambolanti su sedie a ruote; a tutela dei non vedenti possono essere collocati segnali a pavimento o altri segnali di pericolo in prossimità degli attraversamenti stessi."

Art. 158, comma 1, lettera g «La fermata e la sosta sono vietate: [...] sui passaggi e attraversamenti pedonali e sui passaggi per ciclisti, nonché sulle piste ciclabili e agli sbocchi delle medesime».

¹⁵ Cfr. progetto EPCA (European Pedestrian Crossing Assessment) sulla sicurezza degli attraversamenti pedonali, nell'ambito del programma Europeo di tutela dei consumatori/utenti della strada, con la partecipazione di 17 paesi europei.



Art. 191, comma 4, «per la mancata precedenza al pedone è prevista una sanzione amministrativa del pagamento di una somma da euro 137,55 a euro 550,20».

Dm 236/89

art. 4.2.1. "Ogni qualvolta il percorso pedonale si raccorda con il livello stradale, o è interrotto da un passo carrabile, devono predisporre rampe di pendenza contenuta e raccordate in maniera continua col piano carrabile, che consentano il passaggio di una sedia a ruote."

Gli "attraversamenti pedonali" sono le parti della carreggiata dedicate al transito dei pedoni per collegare tra loro i marciapiedi sui lati opposti e dare continuità ai percorsi pedonali. Il loro scopo è quello di "raggruppare" i pedoni in luoghi riconoscibili da parte del guidatore il quale deve dare la precedenza al pedone in procinto di attraversare la strada. Gli attraversamenti possono essere considerati un sistema per ridurre la velocità dei veicoli, sia con la segnaletica che attiva l'attenzione dell'automobilista, sia con la eventuale messa in opera di elementi fisici sulla carreggiata (es. il restringimento della carreggiata e/o il rialzo della sede stradale che funge da dosso artificiale).

Illuminazione

Per migliorare la visibilità notturna è prevista l'illuminazione dell'attraversamento con lampioni o con appositi punti luce; inoltre possono essere previste luci lampeggianti giornaliere, che avvisano il conducente di veicolo che sopraggiunge dell'imminenza del passaggio pedonale.

Segnaletica verticale

Gli attraversamenti vengono segnalati con cartelli di attenzione (triangolari) o precedenza (quadrati con fondo blu) e con segnaletica orizzontale (zebrature).

Segnaletica orizzontale

Le zebrature sono realizzate con campiture bianche disegnate sull'asfalto. La pavimentazione dell'attraversamento può essere differenziata rispetto all'asfalto della carreggiata, con masselli o con asfalto stampato (tecnica tipo "street-print"), o con il rialzo della pavimentazione mediante dosso artificiale.

Riduzione lunghezza

Per le persone disabili, i bambini o gli anziani, un attraversamento stradale di oltre 6 metri può rappresentare un percorso impegnativo. La normativa non regola questo aspetto, pertanto il tecnico potrà valutare i possibili interventi per migliorare la percorribilità dell'attraversamento:

- realizzando "**isole salvagente**" al centro della carreggiata, con elementi fissi o mobili; esse consentono al pedone di "mettersi in salvo" qualora dovesse ritardare nell'attraversamento, dandogli la possibilità



di attraversare in due tempi. Le isole consentono, inoltre, di spezzare l'attraversamento in due fasi concentrando di volta in volta l'attenzione del pedone in una sola direzione di provenienza dei veicoli.

- Realizzando una “**zona di attestamento**” leggermente avanzata all’inizio dell’attraversamento, con una pavimentazione diversa e la delimitazione dell’area con paletti parapetonali e segnali podotattili; essa consente al pedone di arrestarsi sul bordo della strada in sicurezza e rendersi visibile all’automobilista prima di intraprendere l’attraversamento.



Attraversamento con “isola salvagente” e attraversamento rialzato

- **Rialzo dell’attraversamento**; l’intervento di sopraelevazione dell’attraversamento (o la posa di rallentatori di velocità) può essere realizzato solo nelle strade comunali e necessita comunque di una prealutazione del contesto e dell’eventuale disagio per i passeggeri di autobus o i mezzi di soccorso. L’intervento di sopraelevazione della piattaforma stradale è consigliato nelle zone molto frequentate dai pedoni (scuole, centro storico, zone residenziali).

Caratteristiche geometriche e dimensionali degli attraversamenti pedonali rialzati: Cfr. “Linee Guida per la Redazione dei Piani della Sicurezza Stradale Urbana” Circ. Min. LL.PP. 3698 del 8/06/2001



Attraversamento colorato



Vernice con microsferi rifrangenti e semaforizzazione



Illuminazione "smart"



illuminazione perimetrata

Impianti semaforizzati

Gli attraversamenti semaforizzati possono essere attrezzati con i seguenti dispositivi:

- segnale sonoro intermittente, che indica ai pedoni e alle persone non vedenti la precedenza dell'attraversamento stradale.
- display con numerazione count-down, che indica ai pedoni, agli anziani e agli audiolesi il tempo necessario per l'attraversamento stradale.
- Segnaletica podotattile che indica la posizione del segnale di chiamata.

Paletti (o transenne) parapetonali

La funzione del paletto pedonale è molteplice:

- delimitare fisicamente un'area pedonale;
- impedire la sosta e il transito degli automezzi;
- fornire un supporto-appoggio al pedone.

Nota: il paletto non è sostitutivo di una barriera di sicurezza stradale.

Solitamente l'elemento è realizzato in alluminio verniciato, dotato di adesivo catarifrangente e di calotta colorata; altrimenti possono essere realizzati in ghisa lavorata come elementi di arredo urbano nei contesti urbani di maggiore pregio. I paletti in materiale plastico, di colore nero antracite e diametro 12 cm, rappresentano una valida alternativa nei contesti in cui l'elemento sia soggetto agli urti degli automezzi e al conseguente ribaltamento-danneggiamento. Rispetto alla possibile criticità del un suo eventuale abbattimento da parte degli automezzi, occorre valutare l'eventuale allontanamento dalla carreggiata e/o l'installazione di altre tipologie (elementi paracarro).

Nota: l'ufficio tecnico, sulla base delle indicazioni del PEBA, individuerà gli attraversamenti pedonali da attrezzare con paletti evitando il possibile intralcio per la mobilità ciclabile e le carrozzine.



6. Sicurezza e moderazione del traffico

Il parametro “sicurezza” rappresenta un elemento fondamentale per rendere accessibili gli spazi pubblici e incrementare gli spostamenti pedonali. Il PEBA individua gli ambiti urbani in cui è opportuno intervenire con misure di moderazione della velocità dei veicoli, con lo scopo di realizzare spazi pubblici fruibili agli utenti vulnerabili.

Misure integrate per la sicurezza dei pedoni

- Interventi di moderazione del traffico per ridurre la velocità degli automezzi e la loro presenza nella strada.
- Realizzazione di infrastrutture inclusive per la mobilità dei pedoni: percorsi, ambiti di interscambio modale quali fermate TPL e parcheggi riservati.
- Interventi di segnaletica per evidenziare il percorso pedonale.
- Interventi per l’educazione alla mobilità sostenibile ed inclusiva.

La tutela del pedone e la “Carta Europea dei diritti del pedone”

La pubblicazione della “Carta europea del pedone” da parte del Parlamento europeo nel 1988, insieme con altri documenti, come ad es. la “Carta Internazionale del Cammino”⁶, sono tappe importanti per la tutela del pedone e lo sviluppo della sicurezza stradale.

Il Parlamento europeo, nella sessione plenaria del 12 ottobre 1988, ha approvato a Strasburgo la “Risoluzione sulla tutela del pedone” e la “Carta europea dei diritti del pedone”. Quest’ultima rappresenta il primo passo verso il riconoscimento del pedone e costituisce un valido incentivo per promuovere la sicurezza di tale categoria di utenti.

Tale documento rileva che **il pedone ha diritto a vivere in un ambiente sano e a godere liberamente dello spazio pubblico nelle adeguate condizioni di sicurezza per la propria salute fisica e psicologica**. È sottolineato che i bambini, gli anziani e i disabili hanno diritto affinché la città rappresenti un luogo di socializzazione e non di aggravamento della loro situazione di debolezza. Il pedone ha diritto a una completa e libera mobilità che si può realizzare attraverso l’uso integrato dei mezzi di trasporto pubblico non inquinante, capillare e attrezzato per rispondere alle esigenze di tutti i cittadini, abili e inabili. Ogni Stato deve garantire la capillare informazione sui diritti del pedone e sulle possibilità di trasporto alternative rispettose dell’uomo e dell’ambiente attraverso i canali più idonei e sin dai primi livelli d’istruzione scolastica.

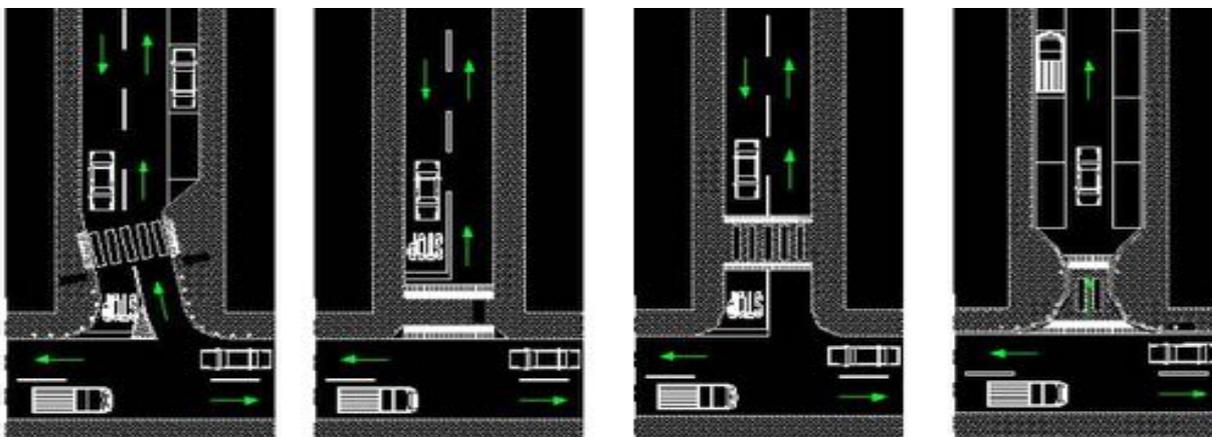
Fonte: Commissione per la protezione dell’ambiente del Parlamento europeo (1988)

Isole ambientali e Z30 o Z20

Lo scopo delle isole ambientali è quello di “rallentare” gli automezzi per far convivere autoveicoli, biciclette, pedoni. Il rallentamento degli automezzi concorre a realizzare ambienti urbani protetti e confortevoli e svolge una importante funzione cognitiva sul benessere psicologico individuale. In alcune vie residenziali, dove il traffico è limitato e i pedoni usano la carreggiata per gli spostamenti, oppure laddove i marciapiedi presentano una larghezza inferiore a 90 cm, l’accessibilità pedonale può essere garantita con la realizzazione di “isole ambientali” (o “zone d’incontro”), in cui vige il limite di velocità degli automezzi a 30 o 20 km/h e dove i pedoni hanno la precedenza negli spostamenti. Tale intervento è alternativo alla realizzazione di nuovi marciapiedi.

La sola collocazione della segnaletica verticale è spesso insufficiente per la realizzazione delle Zone 30; l’efficacia dell’intervento viene garantita con la chiara identificazione dei “varchi” d’ingresso e uscita di tali aree, con segnaletica orizzontale sulla carreggiata, il rialzo della pavimentazione e/o il restringimento della carreggiata in concomitanza con l’attraversamento pedonale e/o la creazione di chicane. Tali elementi inducono l’automobilista a rallentare e a fargli percepire il cambio di regole comportamentali.

Esempi di portali di accesso per la realizzazione di “isole ambientali



Possibili interventi per moderare il traffico nelle Zone 20 o 30 (singoli o in combinazione)

- Dossi artificiali con o senza attraversamenti pedonali rialzati.
- Restringimenti puntuali (Pinch points) con senso unico alternato).
- Chiusura dell’uscita (strada a Cul-de-sac).
- Deviazione della corsia carrabile (Chicanes).
- Mini-rotatorie.
- Dissuasori della sosta lungo la strada.
- Posa di elementi di arredo o verde.

Ingressi nelle località, nuclei abitati e Z30

La qualificazione e la segnalazione degli ingressi delle località abitate tramite il rafforzamento della segnaletica concorre al rallentamento del traffico di attraversamento dei nuclei abitati.

Le zone 30 (*calm traffic*)

Sono indicate in prossimità di scuole e asili, ma anche nei quartieri residenziali. Sono parti del tessuto urbano caratterizzate da flussi veicolari moderati, con il limite di velocità a 30 km/h. Sono zone *slow* delimitate e riconoscibili dove la mobilità lenta (pedonale e ciclabile) prevale; sono aree in cui si vuole evitare flussi di attraversamento.

L'introduzione di **zone 20** (cosiddette zone d'incontro) consente una migliore integrazione e condivisione dello spazio con le biciclette e i pedoni, senza la necessità di pedonalizzare o istituire una ZTL che tende ad escludere altri utenti.

Es. di interventi di trattamento degli ingressi: chicane, restringimenti carreggiata, segnaletica



***Woonerf* ovvero spazio condiviso**

Un *woonerf* (in lingua olandese "area condivisa") è una strada dove pedoni e ciclisti hanno la precedenza e dove, grazie a una serie di accorgimenti, gli automobilisti sono "costretti" ad adottare comportamenti di guida più prudenti.

In Francia, gli spazi condivisi Z20 in cui i pedoni hanno la priorità assoluta sono chiamati "zone d'incontro".



Il concetto di spazio condiviso consiste nel ridurre la segnaletica orizzontale e verticale e ridurre una dimensione “umana” alla strada, come luogo di socialità. Il modello di condivisione dello spazio pubblico richiede preventivamente la sensibilizzazione degli utenti per cambiare le loro abitudini.

L'obiettivo della “moderazione del traffico” è la massima condivisione degli spazi tra pedoni, biciclette e veicoli motorizzati, e la riduzione dell'incidentalità stradale, del rumore, delle emissioni inquinanti.

L'introduzione delle Zone 30 va sostenuta con una campagna informativa e di sensibilizzazione per accrescere l'efficacia delle misure e prevenire eventuali incidenti. Lo svolgimento di un dibattito pubblico e di una campagna di comunicazione facilita l'introduzione di Z30; opportuno prevedere un percorso di progettazione partecipata che consentirà di contestualizzare gli interventi e rispondere alle esigenze dei residenti.

L'installazione di dissuasori di velocità va accompagnata da controlli periodici per accertare la effettiva velocità dei veicoli, emettere sanzioni per il rispetto del limite, ed eventualmente modificare e adattare gli elementi dissuasori.

Misure di controllo velocità per le zone 30

Segnaletica	Informazione e sensibilizzazione, progettazione partecipata Svolgimento di una specifica campagna di comunicazione
Rallentatori (chicane, dossi, restringimenti)	Controllo tecnico nel primo anno
Arredo urbano	Soppressione attraversamenti pedonali previo studio della mobilità nelle zone residenziali a senso unico

Corsie ciclopedonali

In assenza di marciapiedi o banchine pedonali larghe, le piste ciclopedonali costituiscono una risorsa per la mobilità delle persone in carrozzina; occorre però gestire le eventuali interferenze ciclisti/pedoni in modo da non creare nodi conflittuali; in tali casi può essere introdotto un limite per la velocità ciclistica (es. 10 o 15Km/h).

Migliorare la sicurezza pedonale attorno ai poli attrattivi

Le mappe del PEBA individuano un areale di ca. 300 metri di raggio intorno alle scuole ed alle piazze principali, in cui è opportuno intervenire con azioni di moderazione del traffico e il limite 30Km/h; tale limite può riguardare anche vie residenziali per consentire un uso promiscuo delle strade in sicurezza. Nelle vie più strette (ad es. a senso unico) e nelle piazze in cui transitano e parcheggiano gli automobilisti, il limite di 20Km/h risulta più indicato.



Nuovo Codice della Strada ¹⁶

Le strade in prossimità di edifici ad uso scolastico sono classificate come **'strada scolastica'**. Su queste strade i comuni provvederanno a "stabilire limitazioni alla circolazione almeno negli orari di attività didattica e di ingresso e uscita degli alunni" adottando almeno una di queste misure: -limite di velocità di 30 km/h o inferiore; -introduzione di zona a "traffico limitato".

V. UNI CEI EN 17210:2021 è la prima norma europea e il principale standard sull'accessibilità dell'ambiente costruito: con l'approccio Design-for-All, rappresenta lo "stato dell'arte" europeo dei requisiti prestazionali minimi richiesti.

¹⁶ Vedi proposta CdD del 12/7/2019 di modifica all'art.3 del Nuovo Codice della Strada.



ALLEGATI

- A1. Questionario su accessibilità, sicurezza, orientamento
- A2. Linee guida per l'accessibilità delle fermate dei mezzi pubblici di trasporto
- A3. Check-list delle barriere senso-percettive (a cura di INMACI)



ALLEGATO 1

QUESTIONARIO



Città di San Martino di Lupari

PEBA 2024
Piano Eliminazione Barriere Architettoniche

Accessibilità di edifici comunali e spazi pubblici: 6 domande

Il Comune di San Martino di Lupari sta realizzando il **Piano di Eliminazione delle Barriere Architettoniche** (PEBA) per migliorare l'accessibilità e la sicurezza dei percorsi pedonali e degli edifici comunali.

Per individuare le priorità d'intervento vi chiediamo pochi minuti per segnalarci quali sono le principali barriere architettoniche in cui intervenire.

Il questionario è in forma anonima con consegna presso l'ufficio protocollo del Comune avente i seguenti orari:

Lunedì: 09.30 – 13.00

Martedì: 09.30 – 13.00

Mercoledì: Chiuso

Giovedì: 09.30 – 13.00

Venerdì: 09.30 – 11.30

se preferisce, può inviare le segnalazioni scrivendo all'indirizzo e-mail:
lpp@comune.sanmartinodilupari.pd.it

Grazie per la collaborazione!

Alcuni chiarimenti.

Cosa si intende per "**barriera architettonica**"?
E' un ostacolo fisico che crea difficoltà o disagi alla mobilità di chiunque, in particolare delle persone con disabilità motorie, sensoriali o cognitive. E' un ostacolo che limita l'utilizzo di attrezzature o componenti di un edificio. Una "barriera" è anche l'assenza di segnalazioni che indicano le fonti di pericolo e che favoriscano l'orientamento.

Cosa si intende con il termine "**accessibilità**"?
Rappresenta la possibilità per tutte le persone, indipendentemente dal loro stato di salute, di raggiungere un edificio o uno spazio pubblico, di entrarvi in autonomia e in sicurezza, e di fruire dei servizi e delle attrezzature in esso presenti.



Città di San Martino di Lupari

PEBA 2024
Piano Eliminazione Barriere Architettoniche

QUESTIONARIO

Età 41
 Femmina
 Maschio

1- In quale zona risiede?

- San Martino di Lupari (capoluogo)
 Borghetto
 Campagnalta
 Campretto
 Lovari
 Monasterio
 Altre zone (anche fuori dal comune)

2- Lei o qualcuno in famiglia è in una condizione che richiede particolari accorgimenti per la mobilità?

- No
 Neonato o bimbo in passeggino
 Disabilità motoria (temporanea o permanente)
 Disabilità visiva, o cognitiva, o sordità (temporanea o permanente)
 Anziano
 Altro, _____

3- In quali edifici pubblici (scuola, ufficio municipale, impianto sportivo, cimitero, sede associazione...) vorrebbe che il Comune intervenisse per migliorare l'accessibilità?

La tua risposta



Città di San Martino di Lupari

PEBA 2024
Piano Eliminazione Barriere Architettoniche

4- Può nominare tre luoghi del Comune (vie, piazze, parchi) che frequenta e dove le piace passeggiare?

La tua risposta

5- Quali sono le principali criticità che incontra quando passeggia? (possibilmente indicare i luoghi)

<i>criticità</i>	<i>dove</i>
Assenza di marciapiede o di percorso pedonale	
Marciapiede troppo stretto o con pavimento rovinato	Via Roma
Presenza di ostacoli nel marciapiede	
Sosta di veicoli nel percorso pedonale	
Eccessiva velocità dei veicoli	Via Roma



Città di San Martino di Lupari

PEBA 2024
Piano Eliminazione Barriere Architettoniche

<i>criticità</i>	<i>dove</i>
Interferenza con le biciclette o i monopattini	
Assenza di segnaletica che indica il percorso pedonale	
Scarsa illuminazione	
Assenza di fermate autobus	
Assenza di panchine per riposarsi	
Assenza di alberature lungo il percorso	
Assenza di fontane	
Altro ...	



Città di San Martino di Lupari

PEBA 2024
Piano Eliminazione Barriere Architettoniche

6- In quali luoghi pubblici vorrebbe che il Comune intervenisse per migliorare la sicurezza, l'accessibilità e il comfort pedonale?

La tua risposta

In Via Roma mancano i paletti per dare sicurezza ai pedoni, molte volte le auto invadono la zona pedonale/ciclabile risultando pericolosa per i pedoni. Gli attraversamenti pedonali sono in semicurva e per le auto c'è poca visibilità soprattutto se corrono ad alta velocità



ALLEGATO 2

CRITERI PROGETTUALI PER LE FERMATE BUS

LINEE GUIDA PER L'ACCESSIBILITA' DELLE FERMATE AUTOBUS¹

RIFERIMENTI NORMATIVI

L'accessibilità delle fermate di TPL si richiama alla normativa sull'eliminazione delle barriere architettoniche e sul divieto delle discriminazioni (Legge n. 104/1992, DPR n. 503/1996, Convenzione ONU 2009, Legge n. 67/2006).

Inoltre la Legge Europea² sancisce che i passeggeri disabili, che viaggiano in autobus, usufruiscono di diritti nel trasporto a lunga percorrenza. Il regolamento prevede non solo il trasporto non discriminatorio di persone disabili, ma anche l'accesso per persone con mobilità ridotta (PMR). Il regolamento invita i comuni e le aziende di trasporto pubblico a prestare attenzione alla progettazione delle infrastrutture e/o all'acquisto di nuovi veicoli in grado di garantire l'accessibilità.

A livello tecnico le norme fanno riferimento³:

- Nuovo codice della strada (D.Lgs 285 del 30/4/1992) e suo Regolamento di esecuzione ed attuazione (DPR 495 del 16/12/1992).
- Norme funzionali e geometriche per la costruzione delle strade (DM del 5/11/2001).
- Norme funzionali e geometriche per la costruzione delle intersezioni stradali (DM del 19/4/2006).
- Direttive per la redazione, adozione ed attuazione del Piano urbano del traffico del Ministero dei Lavori Pubblici del 12/4/1995.
- Regolamento recante norme per l'eliminazione delle barriere architettoniche negli edifici, spazi e servizi pubblici (DPR del 24/7/1996, n. 503).
- Prescrizioni tecniche necessarie a garantire l'accessibilità, l'adattabilità e la visitabilità degli edifici privati e di edilizia residenziale pubblica sovvenzionata e agevolata, ai fini del superamento e dell'eliminazione delle barriere architettoniche (DM del 14 /6/1989 n.236).

E' comunque necessario prevedere un COORDINAMENTO tra gli operatori e i soggetti che gestiscono il servizio di trasporto e le infrastrutture per garantire l'accessibilità delle fermate, delle linee, dei mezzi, la formazione degli autisti e l'informazione dell'utenza.

TPL e ruoli gestionali

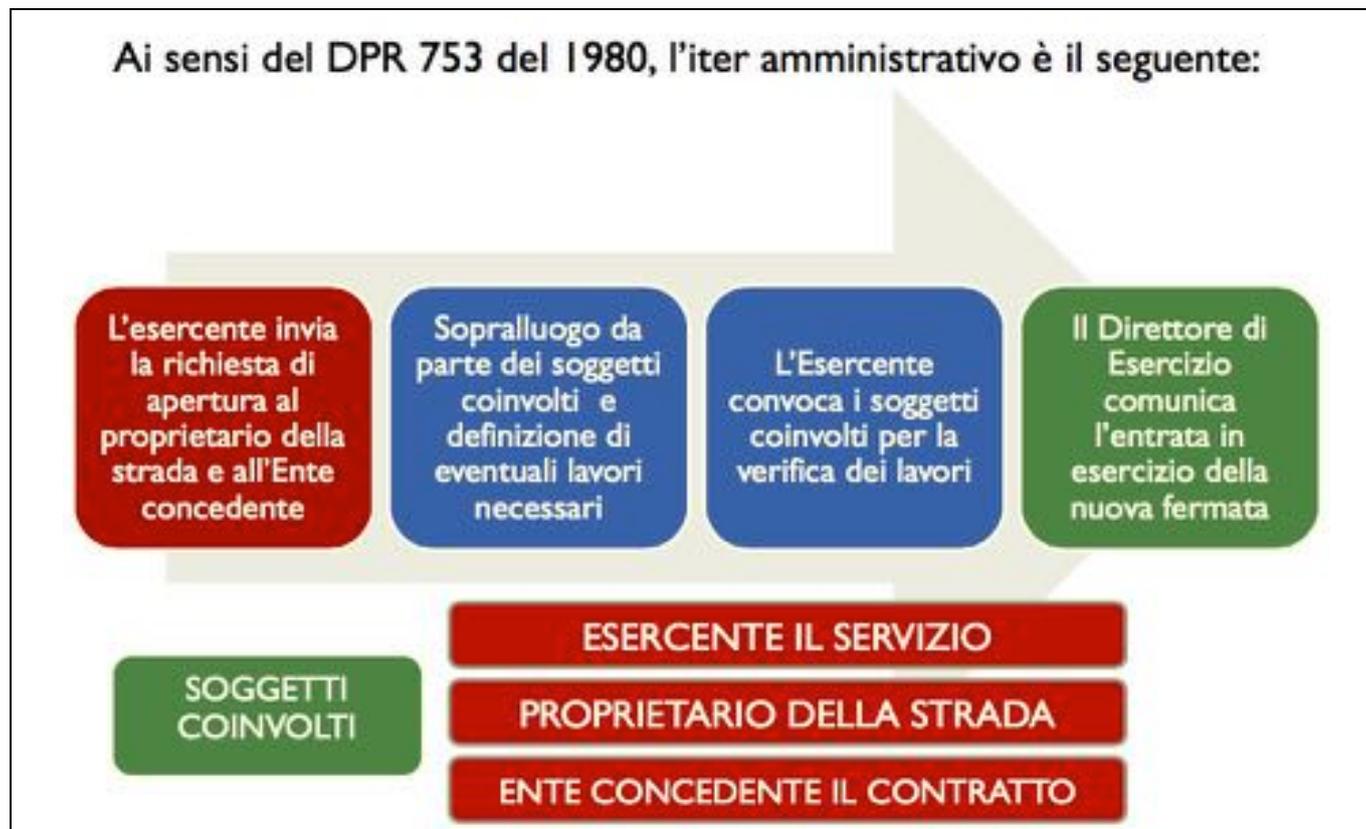
Azienda di trasporto	Gestisce l'esercizio, acquisisce i mezzi e fornisce all'ufficio tecnico del comune le prescrizioni e linee guida per realizzare le fermate
Comune	Progetta e realizza le fermate. Decide la realizzazione di una nuova fermata:
Motorizzazione Civile	Fornisce l'idoneità delle fermate.

¹ vd. "Linee guida per la realizzazione delle fermate" R.Pocci e G. Zottis, convegno "Sistema gomma nel trasporto passeggeri, Roma 6 maggio 2016.

² Regolamento (UE) N. 181/2011 del Parlamento europeo e del Consiglio del 16 febbraio 2011 sui diritti dei passeggeri nel trasporto effettuato con autobus

³ Articolare ed integrare le diverse normative può essere complesso. Ad esempio, il codice della strada definisce delle dimensioni standard per i veicoli; ma se la via è troppo stretta o se circolano gli autobus, questi standard precluderanno l'allargamento di un marciapiede, a scapito della normativa relativa all'accessibilità degli spazi pubblici (1992). Ci si trova in questi casi ad una difficile integrazione fra le norme del Codice della strada e le norme relative all'accessibilità degli spazi pubblici.

ASPETTI AUTORIZZATIVI



REQUISITI FUNZIONALI

RICONOSCIBILITÀ: la palina/pensilina di fermata e il logo dell'esercente identificano il servizio ed il punto di accesso al sistema di TPL;

ACCESSIBILITÀ: alla fermata si deve poter accedere agevolmente e secondo percorsi ben identificati, privi di ostacoli e barriere architettoniche;

SICUREZZA: il posizionamento della fermata deve assicurare idonee condizioni di sicurezza per i clienti in attesa e nella fase di entrata/uscita dal bus;

COMFORT: la dotazione di pensilina per il riparo da sole, pioggia e intemperie, provvista di panchina ed illuminata la notte, costituisce un fattore di rilevante importanza dal punto di vista del cliente.

INDICAZIONI PROGETTUALI

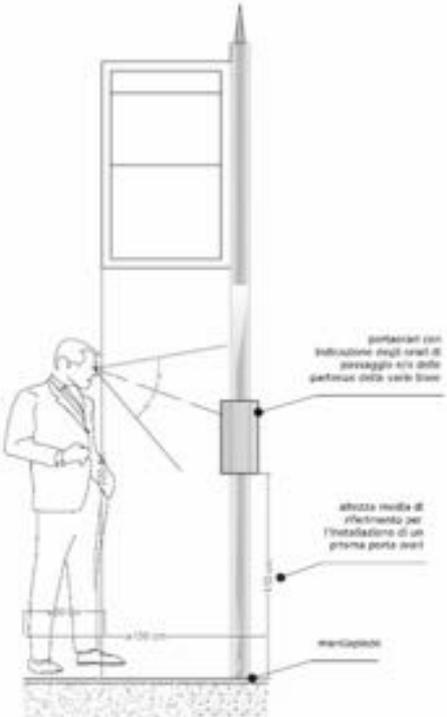
FERMATA CON PALINA A MESSAGGIO FISSO

INDICAZIONI GEOMETRICHE

Larghezza del marciapiede: pari ad almeno 1,5 m

Distanza della proiezione verticale del pannello informativo dal ciglio del marciapiede non inferiore a 0,3 m

Larghezza del corridoio di passaggio pedonale non inferiore a 0,9 m



FERMATA ATTREZZATA CON PENSILINA



DESIGN:

Coerenza tra tutte le fermate

Integrazione anche per le paline e pensiline più vecchie, già esistenti, creando dei "corridoi" lungo le linee.

Scelta di materiali, colori e design in coerenza con altri elementi



MATERIALI: resistenti all'acqua, durevoli e facilmente lavabili. Sono preferibili materiali metallici per la struttura portante, mentre la plastica per le coperture in quanto leggera e facilmente installabile. Per le pareti laterali viene spesso utilizzato il vetro temperato, essendo questo esteticamente più gradevole della plastica ed anche più resistente agli agenti chimici.

ILLUMINAZIONE

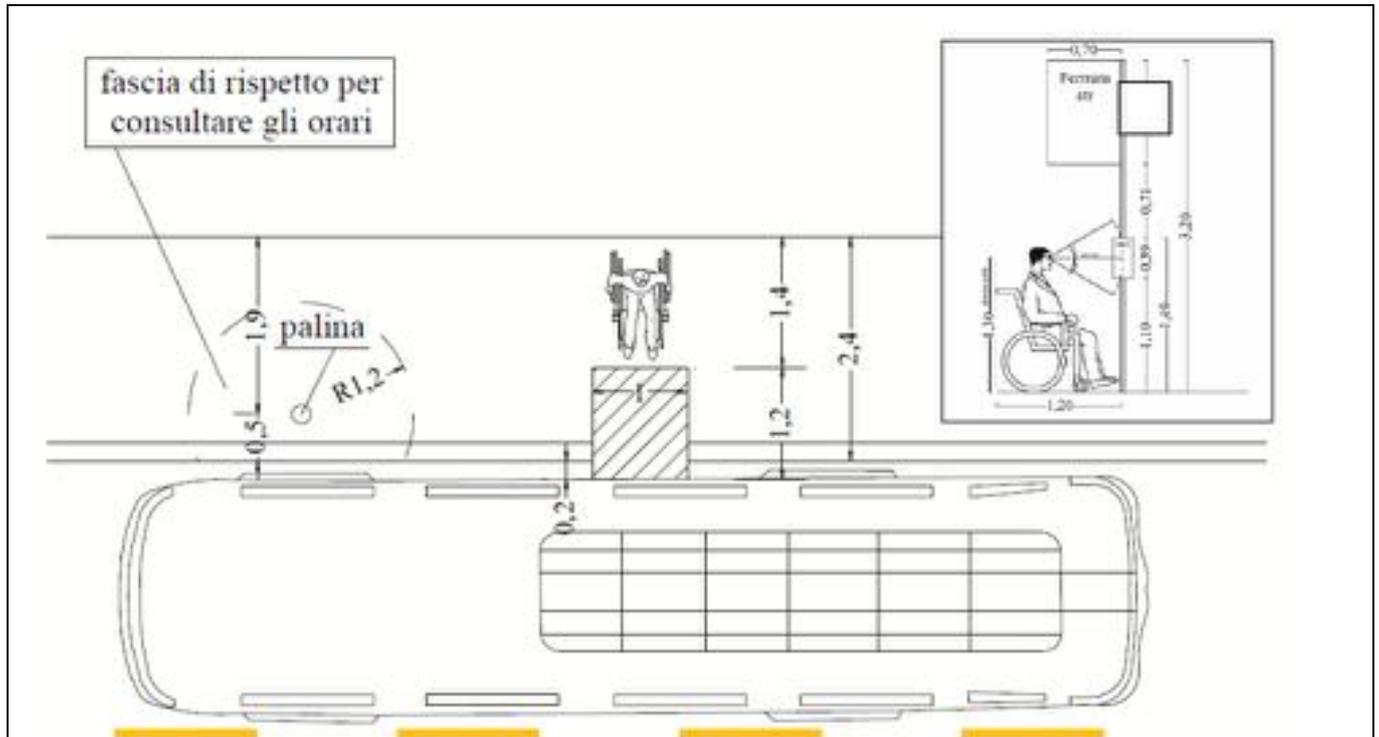
Rende identificabile e visibile la fermata anche da lontano

Aumenta il grado di sicurezza percepito dall'utenza nelle ore notturne

Aiuta gli autisti ad individuare eventuali utenti in attesa



FERMATA ATTREZZATA PER PERSONA CON DISABILITA' MOTORIA



FERMATA ATTREZZATA PER PERSONA CON DISABILITA' VISIVA

ELEMENTI PROGETTUALI

Percorso LOGES: percorso guida o pista tattile per raggiungere un punto d'interesse, come una fermata di autobus o un semaforo.

ACCESSIBILITA'

- Display esterni ad alta visibilità
- Pannelli informativi in alfabeto Braille
- Display interni e altoparlanti per annuncio prossima fermata
- Sistemi a infrarosso per disabilità visiva: i segnali a infrarossi sono progettati per guidare il soggetto dall'esterno alla piattaforma centrale del bus, indicandogli la linea e la direzione di marcia.

ALLEGATO 3

CHECK LIST DELLE BARRIERE SENSO-PERCETTIVE

(a cura del INMACI – Istituto Nazionale per la Mobilità di Ciechi e Ipovedenti)

SCHEDA DI RILEVAZIONE DELLE BARRIERE SENSO-PERCETTIVE:

Si sottolinea che i quesiti sono formulati in modo che all'assenza di barriere corrisponda sempre un "SI" e alla loro presenza corrisponda un "NO": in tal modo basterà scorrere rapidamente le risposte, anche senza leggere le domande, per avere un quadro immediato della situazione positiva o negativa.

CHECK LIST PER LA RILEVAZIONE DI BARRIERE SENSO-PERCETTIVE SUI MARCIAPIEDI.

- Agli attraversamenti pedonali esiste un segnale tattile che guidi il cieco verso le strisce con un tratto di rettilineo LVE? [SI] [NO]
- Il confine tra marciapiede e zona carrabile è indicato con il segnale di Pericolo valicabile? [SI] [NO]
- Se vi sono tratti di marciapiede complanare alla carreggiata, sul confine sono poste le piastre del codice di Pericolo? [SI] [NO]
- Il marciapiede è libero da ostacoli aggettanti al di sotto di 210 cm da terra? [SI] [NO]
- Sono assenti ostacoli mobili (espositori di merci, tavolini di bar, ecc.) che non lasciano un passaggio libero di almeno 90 cm accanto alla parete? [SI] [NO]
- In caso contrario, lo spazio occupato è delimitato da fioriere o altro? [SI] [NO]
- La zona della fermata è indicata con i segnali tattili sulla pavimentazione? [SI] [NO]
- Le entrate di servizi di pubblica utilità sono indicate con segnali tattili? [SI] [NO]

CHECK LIST PER RILEVAZIONE BARRIERE SENSO-PERCETTIVE AI SEMAFORI.

- I semafori sono dotati di avvisatore acustico attivabile mediante pulsante? [SI] [NO]
- Esiste un singolo palo semaforico per ogni attraversamento? [SI] [NO]
- La posizione del palo semaforico recante il pulsante di attivazione è indicata con una pista tattile che guidi il cieco a individuarlo? [SI] [NO]

CHECK LIST PER RILEVAZIONE BARRIERE SENSO-PERCETTIVE NEGLI EDIFICI.

- Sono presenti su ciascun piano piste tattili sul pavimento che conducano un non vedente:
 - - a tutti i locali aperti al pubblico? [SI] [NO]
 - - agli ascensori? [SI] [NO]
 - - a scale fisse? [SI] [NO]
 - - a scale mobili o a rampe mobili? [SI] [NO]
- Tutte le scale, fisse o mobili, recano sulla sommità il segnale di pericolo valicabile? [SI] [NO]
- Sono presenti mappe a rilievo che mostrino la situazione dei luoghi? [SI] [NO]
- Se vi sono mappe a rilievo, sono reperibili dai non vedenti mediante segnali tattili a terra? [SI] [NO]
- Sono presenti accanto alle porte i cartellini in braille e in stampatello a rilievo che indichino la funzione svolta nei singoli locali? [SI] [NO]

CHECK LIST PER RILEVAZIONE BARRIERE SENSO-PERCETTIVE NEI SERVIZI IGIENICI.

- La pista tattile LVE conduce alla porta del servizio igienico H? [SI] [NO]
- All'esterno, accanto alla porta, esiste una piccola mappa tattile? [SI] [NO]
- L'ingresso del locale H è indipendente? [SI] [NO]
- All'interno della porta o accanto ad essa ci sono dei ganci appendi abito, uno a 180 cm da terra e l'altro a 140? [SI] [NO]