



COMUNE di SAN PIETRO DI FELETTO – TV

P E B A

Piano per l'Eliminazione delle **B**arriere **A**rchitettoniche



1 - RELAZIONE

Marzo 2024

Professionisti incaricati



SCARPA & DROUILLE
ARCHITETTURA + URBANISTICA

urb. Murielle Drouille-Scarpa, arch. Aldo Scarpa

Comune di S. Pietro di F.

Sindaco
Resp. servizio tecnico

Maria Assunta Rizzo
arch. Erika Dal Pont



Progettisti

arch. Aldo Scarpa
urb. Murielle Drouille-Scarpa

Comune di S. Pietro di Feletto

Resp. Area tecnica arch. Erika Del Pont
Amm. Area tecnica Ferdinanda Moro

stampato il 29/3/2024



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. Correlazioni, coerenza e compatibilità del PEBA con gli strumenti di pianificazione	15
2.2. Possibili impatti su ambiente e paesaggio	17
3. Ambito d'indagine, poli attrattori, obiettivi e strategie	19
3.1. Ambiti d'indagine	19
3.2. Obiettivi e strategie d'intervento	20
4. Azioni di partecipazione e individuazione dei percorsi pedonali	23
4.1. Azioni di 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 e identificazione dei percorsi pedonali	29
1.2. Criticità riscontrate	33
2. Valutazione accessibilità di piazze e piazzali, parchi giochi	36
3. Valutazione accessibilità di parcheggi e fermate TPL	38
4. Edifici comunali: rilievo e valutazione accessibilità	42
5. Valutazione accessibilità di altri edifici pubblici	44
5.1. Uffici postali, banche, negozi e supermercati	44
5.2. Servizi socio sanitari	45
5.3. Luoghi di culto	46



6. Priorità d'intervento	47
6.1. Edifici comunali	47
6.2. Spazi pubblici	48
PARTE 3 - INTERVENTI: LINEE GUIDA, COMPUTI, PROGRAMMAZIONE E MONITORAGGIO	51
1. Quantificazione interventi	53
1.1. Computo interventi	53
1.2. Altri interventi a forfait	54
1.3. Quadro economico	57
2. Attuazione e monitoraggio	59
2.1. Programmazione e risorse	59
2.2. Governance	62
2.3. Possibili azioni di supporto	63
2.4. Monitoraggio	65
APPENDICE: LINEE GUIDA PER GLI INTERVENTI NEGLI SPAZI URBANI	67
1. Identificazione e qualificazione dei percorsi pedonali	68
2. Tipologia interventi	70
3. Orientamento e segnaletica	71
4. Marciapiedi e pavimentazioni pedonali	75
5. Attraversamenti pedonali	76
6. Sicurezza e moderazione del traffico (Z20 o Z30)	80
ALLEGATI	85
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.”).

I documenti, progetti e principali piani comunali consultati sono i seguenti:

- PROGRAMMA TRIENNALE DEI LAVORI PUBBLICI
- PAT
- REGOLAMENTI EDILIZIO
- PIANO COMUNALE DI CLASSIFICAZIONE ACUSTICA (PCCA)
- 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 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, aree verdi 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, RILIEVO
- 3 AMBITO URBANO, MAPPATURA
- 4 AMBITO URBANO, INTERVENTI
- 5 EDIFICI



Via Roma



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.

Unione Europea

European Accessibility Act 2019/n. 882, Legge sull'accessibilità, sui requisiti di prodotti e servizi.

UNI/PdR 131: certificazione 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 acustici per non vedenti, alla rimozione della segnaletica che ostacola la circolazione delle persone disabili."

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.



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. Tale legge è anche il principale riferimento per l'assistenza, l'integrazione sociale ed i diritti delle persone disabili.

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.

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

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

Regolamento Edilizio comunale (2023²)

Vedi Art. 48 Piazze e aree pedonalizzate; Art. 49 Passaggi marciapiedi; Art. 81 Superamento delle barriere architettoniche.

PEBA e spazi pubblici

Il PEBA è uno strumento per la programmazione e la gestione dei lavori pubblici finalizzato al miglioramento della qualità urbana e della qualità di vita. 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 specifici portatori d'interesse e l'attivazione di sinergie con altri servizi e progetti (culturali, sanitari, ecc.).

Il PEBA degli spazi pubblici, ovvero "Pediplan" è un piano inclusivo della mobilità pedonale. Si prefigura come quadro conoscitivo per qualificare i percorsi pedonali esistenti e come uno strumento per rafforzare la rete dei percorsi accessibili. L'attuazione del Pediplan permette di migliorare la sicurezza nelle strade e di facilitare gli spostamenti in autonomia delle persone più vulnerabili (bambini, anziani, disabili) nei tragitti urbani quotidiani (casa/ scuola – casa/ farmacia – casa/ lavoro – casa/ panificio – casa/ area verde, 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.

² Adeguamento al R.E.T.



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.



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. 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.

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



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 il territorio 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

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.

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/>

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



Via Mire



2. Inquadramento socio-territoriale ed urbanistico

Contesto geografico e viabilità

Il Comune di San Pietro di Feletto conta ca 5.131 e si estende su 19,25 kmq tra le colline trevigiane nella parte centro-settentrionale della provincia, confinando con i comuni di Conegliano, Vittorio Veneto, Refrontolo, Susegana, Tarzo.

I residenti sono dislocati prevalentemente in sette frazioni: Bagnolo; Casotto; Crevada (che corrispondono alle zone pianeggianti e di più recente urbanizzazione, con la presenza della zona artigianale-industriale) e S. Pietro, Rua, S.ta Maria di Feletto, San Michele di Feletto (zona collinari, con una minore densità abitativa e con attività prevalentemente agricola e vitivinicola); la sede comunale è collocata a Rua.

La viabilità principale è di livello provinciale e comprende le seguenti infrastrutture: SP 635 "Passo San Ubaldo, SP 37 "Antiga", SP 38 "Fabbri", SP 130 "Felettana", SP86 "Mire"; la Variante SP 38 (via Crevada), posta a Sud della direttrice Conegliano- Pieve di Soligo, che attraversa la zona industriale.

Dati demografici

POPOLAZIONE 2022	ETA MEDIA	INDICE VECCHIAIA 2023 ⁸	DENSITA ABITATIVA 2022
5.131	47,7	247,9	267 ab./km ²

Evoluzione indice vecchiaia

2002	2007	2015	2018	2021
153,8	145,6	180,3	212,3	234,4

Quadro riassuntivo⁹

Anno	RESIDENTI	0-14 anni	+65 anni	Nascite	Decessi	N. famiglie
2002	4.925	640	984	48	61	
2010	5.416	784	1.149	35	62	2.138
2015	5.321	705	1.271	25	66	2.158
2018	5.203	628	1.333	14	60	2.167

⁸ <https://www.tuttitalia.it/veneto/45-san-pietro-di-feletto/statistiche/indici-demografici-struttura-popolazione/>

⁹ <https://www.tuttitalia.it/veneto/45-san-pietro-di-feletto/statistiche/popolazione-andamento-demografico/>



2020	5.092	578	1.376	25	96	2.173
2023	5.131	566	1.403	24	73	2.203

Si registra un lieve aumento degli abitanti e dell'indice di vecchiaia.

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

AMBITI, PIANI, PROGRAMMI	Dati integrati dal PEBA/PEDIPLAN
PAT (2013)	<p>Fra gli obiettivi: Il PAT sostiene il paesaggio delle comunità, la riconoscibilità dei luoghi, riqualificando gli spazi pubblici, le strade, le piazze, i parchi per restituire bellezza alla città ed al territorio, favorendo la qualità architettonica degli edifici e dei quartieri, nonché la sicurezza del territorio.</p> <p>Con l'individuazione e la tutela di una rete capillare di Itinerari paesaggistici di rilievo provinciale e locale;</p> <p>La rigenerazione e qualificazione dei tessuti consolidati: per i tratti stradali all'interno dei principali centri urbani, è prevista una tematizzazione quali "gallerie urbane" ove rinforzare i caratteri formali e funzionali legati alla dimensione urbana sia per quanto riguarda l'infrastruttura stessa che le cortine edilizie di riferimento: affacci commerciali, parcheggi, aree pedonali, spazi pubblici, servizi.</p>
Piano per il contenimento dell'inquinamento luminoso (PICIL) 2016	<p>Il PICIL persegue differenti finalità, le principali si possono elencare come segue: a) la riduzione dell'inquinamento luminoso e ottico, nonché la riduzione dei consumi energetici da esso derivanti; b) l'uniformità dei criteri di progettazione per il miglioramento della qualità luminosa degli impianti per la sicurezza della circolazione stradale;</p>
Piano di zonizzazione acustica comunale (2000)	<p>Il comune è dotato di un piano di zonizzazione acustica comunale.</p> <p>La Piazza Papa Giovanni XXIII è individuata come zona di interesse storico e paesaggistico vincolata ed è una zona in classe 1. Le altre zone residenziali sono in classe 2 o 3.</p>
Programma Triennale LL.PP 2024/26	<p>Edifici</p> <ul style="list-style-type: none"> • Opere complementari alla realizzazione della biblioteca. • Realizzazione magazzino comunale. • Ristrutturazione con messa in sicurezza ed efficientamento energetico edificio denominato "ex canonica" per finalità socio-culturali. • Lavori di adeguamento sismico per messa in sicurezza scuola media "Luigi Bazzo". • Adeguamento e messa in sicurezza di patrimonio pubblico - sede municipale <p>Spazi pubblici</p> <ul style="list-style-type: none"> • Manutenzione straordinaria strade.



	<ul style="list-style-type: none">• Opere di riduzione del rischio idrogeologico territorio comunale - secondo stralcio.• Adeguamento sismico ponte in via Salera.• Percorso pedonale protetto lungo la s.p. 130 "Felettana" da Borgo Lozzo all'incrocio con via Salera.
--	--

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

Piano dei trasporti del Veneto (PRT 2020)	<p>Fra gli obiettivi d'interesse diretto o indiretto al Pebas</p> <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.
PTRC della Regione Veneto (Adottato con DGR 372 del 17/02/2009, approvato il 30 giugno 2020)	<p>Il 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>Rete dei percorsi ciclopedonali per migliorare la conoscenza capillare del territorio delle ville e dei loro contesti.</p> <p>Per l'area del comune di Cavallino Treporti risulta inserita l'asse di riqualificazione del collegamento litoraneo e nel sistema "Metromare", sistema di collegamento nautico tra le diverse località turistiche della fascia costiera del Veneto Orientale.</p> <p>La tavola relativa a "sviluppo economico ricettivo, turistico e rurale" raccoglie elementi e contesti da valorizzare e tutelare, al fine di sviluppare armonicamente i diversi turismi ridefinendo il legame tra ospitalità e l'armatura culturale e ambientale del territorio</p>
Piano paesaggistico regionale (PPR)	<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>



Veneto 50 ¹⁰	“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).
PNRR (2021) Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza	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.

2.2. Possibili impatti su ambiente e paesaggio

Nel territorio comunale sono presenti due Siti di Importanza Comunitaria (SIC): a Est il SIC IT3240005 “Perdonanze e corso del Monticano” ed a Sud-Ovest il SIC IT3240029 “Ambito fluviale del Livenza e corso inferiore del Monticano”.

Il PEBA non riguarda tali aree protette, e prevede interventi di ridotta entità su aree pubbliche (riferiti all'allargamento di marciapiedi o alla realizzazione di segnaletica) in ambiti già urbanizzati.



Via Pianale

¹⁰ 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.





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

3.1. Ambiti d'indagine

Il PAT comunale individua i seguenti Ambiti Territoriali Omogenei (ATO):

- a) ATO di tipo insediativo collinare ATO 2 "Dorsale Felettana" ATO 3 "Colle di Rua".
- b) ATO di tipo insediativo di valle ATO 5 "Piana Bagnolo, Casotto, Moro".
- c) ATO di tipo Ambientale ATO 1 "Versante Crevada" ATO 7 "Versante Valbona".
- d) ATO di tipo paesaggistico ATO 4 "Versante Cervano" ATO 6 "Manzana".
- e) ATO di tipo Insediativo e Produttivo ATO 8 "Crevada e Zona industriale".

"Il sistema insediativo è articolato nel seguente modo: a) La città contemporanea in pianura, Bagnolo, Casotto e Crevada strutturate lungo le due strade provinciali. b) La città storica più su, in collina, con le sue declinazioni: il nucleo monumentale di San Pietro polarizzato attorno alla Pieve, la frazione di Rua quale centralità urbana rinforzata sulla sua componente residenziale e dei servizi, la dorsale collinare da San Pietro a San Michele quale nuova organizzazione insediativa di tipo lineare con punti di densificazione e localizzazione dei servizi in corrispondenza delle frazioni e dei principali nuclei residenziali, il sistema dei borghi e della residenza puntuale, quale presidio diffuso del territorio."

Il PEBA ha effettuato i rilievi nei centri abitati in cui sono presenti i principali poli attrattori pedonali, costituiti dalle residenze, dalle attività commerciali e dai servizi pubblici come ad esempio:

- Le piazze e le aree parrocchiali.
- Gli uffici postali e le banche, i negozi e i locali.
- Le aree parcheggio e le fermate autobus.
- I parchi giochi e i cimiteri.
- Il municipio, gli uffici pubblici, la biblioteca.
- Le scuole, con gli impianti sportivi.
- I servizi socio-sanitari
- Le piste ciclopedonali.



3.2. Obiettivi e strategie d'intervento

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 in 10' 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.

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 di prossimità 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 più frequentate e negli attraversamenti pedonali. L'insicurezza è frequentemente dovuta alla scarsa protezione dei percorsi pedonali ma anche alla velocità delle auto (ad. esempio, nelle vie con un'ampia geometria stradale e nelle principali vie di accesso). La segnaletica favorisce l'orientamento e migliora la fruibilità, la visibilità 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

Pervenire 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 ¹¹.
- Migliorare l'accessibilità dei servizi aperti al pubblico.
- Integrare il regolamento edilizio in materia di accessibilità e design for all.
- Creare una consulta con i portatori d'interesse.
- Favorire l'integrazione nello spazio urbano delle persone più vulnerabili.



Via dei Pascoli

¹¹ Tale azione può essere realizzata con apposito progetto partecipativo finalizzato all'istituzione di quartieri in Z30 o Z20 (v. anche parte 3 della Relazione).



4. Azioni di partecipazione e individuazione dei percorsi pedonali

4.1. Azioni di partecipazione

Le azioni di partecipazione perseguono i seguenti obiettivi:

- conoscere le principali criticità in materia di b.a;
- individuare le priorità d'intervento;
- sensibilizzare la cittadinanza.

La raccolta di indicazioni della cittadinanza è avvenuta con diverse 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 dei 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 individuazione di alcuni interventi prioritari.

B. Diffusione di un questionario sull'accessibilità e la sicurezza pedonale

Per informare i cittadini della redazione del PEBA e ricevere indicazioni critiche, è stato predisposto un breve questionario (v. allegato) reso disponibile on-line nel sito web istituzionale.

C. Attività con le scuole

In occasione del rilievo delle scuole, è stato trasmesso all'Istituto comprensivo Conegliano 3 "A. Brustolon" un questionario per effettuare un'indagine sulle modalità di spostamenti casa-scuola degli alunni (auto, bus, Bici, piedi) nelle quattro scuole primarie e secondarie di 1° del Comune; l'esito del questionario potrà fornire dati quantitativi per le successive fasi di monitoraggio (si segnala che nel comune non è ad oggi presente il servizio "Pedibus").



Sculabus, Rua

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 76 schede di “rilievo e valutazione” degli spazi pubblici, articolate come di seguito (v. dossier n.2 del PEBA)



	Strade	Piazze e piazzali	Parchi giochi	somma
	BAGNOLO, CASOTTO, MORO			
	13	3	6	22
	RUA			
	12	3	2	17
	S. MICHELE DI F., CREVADA			
	10	2	2	14
	S. PIETRO DI F.			
	9	2	1	12
	S.TA MARIA DI F.			
	8	2	1	11
	52	12	12	76





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:

- GRADO DI PROTEZIONE E SICUREZZA DEL PERCORSO PEDONALE
- PENDENZA
- ORIENTAMENTO E GRADO DI ACCESSIBILITÀ DEL PERCORSO
- GRADO DI ACCESSIBILITÀ E SICUREZZA ATTRAVERSAMENTI PEDONALI
- PRESENZA PARCHEGGI RISERVATI AI DISABILI
- PRESENZA E VALUTAZIONE FERMATE MEZZI PUBBLICI
- RUOLO E FUNZIONE DELLA VIA
- GRADO DI PRIORITÀ PER GLI INTERVENTI

B) Una **schedatura di dettaglio** (v. dossier n.4 "AMBITO URBANO, INTERVENTI") finalizzata a individuare e quantificare le singole barriere architettoniche del percorso pedonale oggetto d'indagine (v. anche Parte 3 della Relazione). 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. facendo riferimento ad apposito prezzario).

1.1. Sicurezza e identificazione 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", evidenzia le caratteristiche anche di singoli tratti, per cui in una via possono sovrapporsi differenti situazioni.

Nei percorsi pedonali sono state rilevate le seguenti situazioni:

- DUE LATI PROTETTI n. 2
- UN LATO PROTETTO n. 25
- PERCORSO PEDONALE ASSENTE¹ n. 45

¹ In molti casi si tratta di strade con traffico limitato.

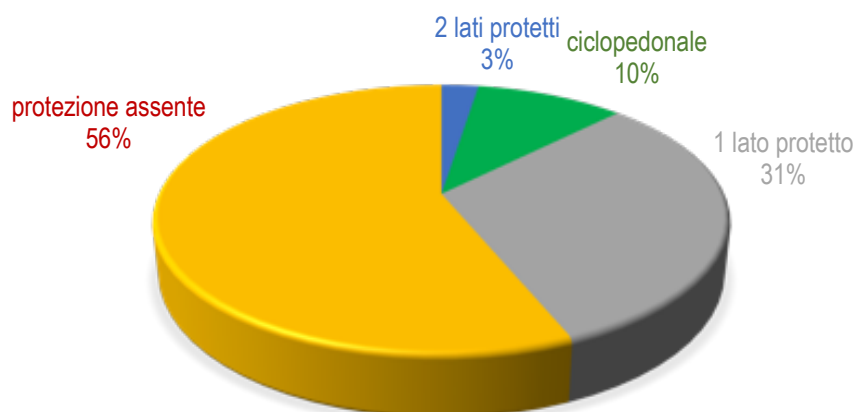


• **CICLOPEDONALE** n. 8
SICUREZZA DEI PERCORSI PEDONALI

		Marciapiede 2 lati	Marciapiede 1 lato o tratto	Marciapiedi o corsie assenti	Ciclabile/ Ciclopedonale
BAGNOLO E CASSOTTO					
U01a	Via Cervano (tratto 1)		X		X
U01b	Via Cervano (tratto 2)			✗	X
U02a	Via S. Marco		X	✗	
U02b	Via Udine		X	✗	
U03	Via De Gasperi			✗	
U04a	Via Castella (tratto 1)		X		X
U04b	Via Castella (tratto 2)			✗	
U05	Via Manzana			✗	
U06	Via Maset, Casotto			✗	X
U07	Via Isonzo, Casotto			✗	
U08	Via IV Novembre, Casotto			✗	
U09	Via Pascoli, Casotto			✗	
RUA					
U10	Via Giusti		X	✗	
U11	Via Antiga			✗	
U12	Via della Guizza			✗	
U13	Via Colle Capriolo			✗	
U14	Via della Libertà		X	✗	
U15	Via Veneto		X	✗	
U16a	Via Salera			✗	
U16b	Via F.lli Miraval	X	X		
U17	Via Roma		X	✗	
U18	Via Pisone			✗	
U19	Via Marconi			✗	
U20	Via Castella (tratto 3)		X	✗	
SANTA MARIA DI F.					
U21a	Via Pianale (tratto 1)		X	✗	
U21b	Via Pianale (tratto 2)		X	✗	
U21ab	Via Borgo Anese		X	✗	
U22	Via Luciani Albino		X	✗	



U23	Via Chiesa		X	✗	
U24	Via Fontane			✗	
U25	Via Valbona			✗	
		Marciapiede 2 lati	Marciapiede 1 lato o tratto	Marciapiedi o corsie assenti	Ciclabile/ Ciclopedonale
S. MICHELE E CREVADA					
U26	Via Del Rocol			✗	
U27	Via S. Michele (tratto 1)		X	✗	
U28	Via S. Michele (tratto 2)		X	✗	
U29	Via Zanardo			✗	X
U30	Via Po			✗	
U31	Via Piave		X	✗	
U32	Via Adige		X	✗	
U33	Via Sile		X	✗	
U34	Via Crevada			✗	X
SAN PIETRO					
U35	Via Borgo Antiga	X			
U36	Via Colle (tratto 1)		X	✗	
U36	Via Colle (tratto 2)		X	✗	
U37	Via Roncalli		X	✗	
U38	Via Brandolini			✗	
U39	Via Mire Basse		X	✗	
AL MORO					
U40	Via Manzana (tratto 1)/Via Podgora			✗	X
U41	Via Vecelio		X	✗	X
U42	Via Dolomiti	X			





Via Roma, Rua



Via Veneto, Rua



Via Castella, Bagnolo



Via Colle, S. Pietro

PENDENZA



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.
- Pendenze in diverse strade anche nelle strade con marciapiedi nella zona collinare.
- Tratti di carreggiate ed incroci con corsie eccessivamente larghe per gli automezzi.
- Segnaletica insufficiente per delimitare i percorsi-ambiti pedonali.
- Numerosi tratti stradali senza percorsi pedonali protetti.
- Nei parchi giochi e presso i giochi, una accessibilità limitata (vialetti assenti).



- Assenza di linee guida per le persone non vedenti e ipovedenti negli spazi aperti (attraversamenti pedonali, fermate bus, aree giochi) e presso gli edifici pubblici importanti.
- Assenza di segnaletica dedicata alle persone con deficit intellettuale o problemi di natura cognitiva².



Via Cervano, Bagnolo

Gli attraversamenti pedonali

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

<i>località</i>	<i>SCALINI/DISLIVELLI/SCIVOLI RIPIDI</i>
San Pietro e Rua	23
Bagnolo, Moro, Casotto	20
Sta Maria, San Michele, Crevada	21

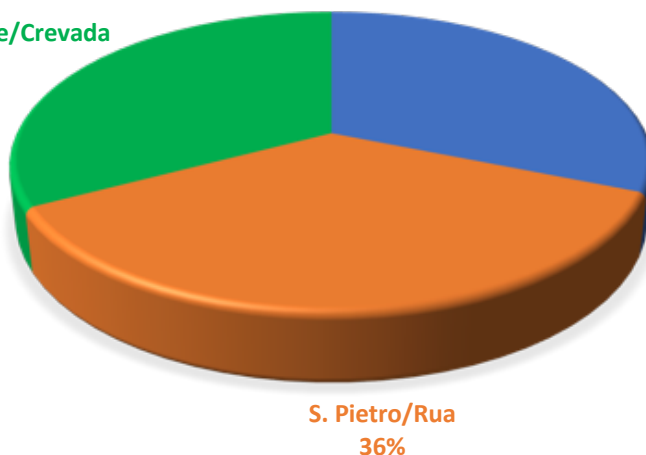
SOMMA 52

² Vedi linguaggio Comunicazione Aumentativa Alternativa (CAA).

GRADINI/DISLIVELLI/SCIVOLI RIPIDI

S.ta Maria/S. Michele/Crevada
33%

Bagnolo/Moro/Casotto
31%



S. Pietro/Rua
36%

Negli attraversamenti pedonali sono stati inoltre verificati gli elementi che concorrono alla accessibilità e alla sicurezza:

- la segnaletica orizzontale nelle intersezioni e la presenza di linee guida (segnali podotattili).
- La presenza di piccoli scalini nelle aree residenziali.
- La lunghezza dell'attraversamento, in particolar modo nelle principali vie di collegamento, spesso correlata alla eccessiva larghezza della carreggiata.



Esterno scuola in via Cervano



farmacia di Bagnolo



Area commerciale a Bagnolo





Altimetria nei percorsi pedonali

La pendenza nella zona collinare limita gli spostamenti in autonomia delle persone con una disabilità motoria e degli anziani per i quali si rende necessario l'uso dell'automezzo anche per distanze brevi.

Nel comune molte strade presentano un'altimetria variabile condizionando l'accessibilità pedonale delle frazioni collinari di Rua, S. Pietro, S.ta Maria, S. Michele. La pendenza spesso si associa all'insicurezza stradale dovuta all'assenza di percorsi pedonali protetti. In questi casi gli interventi di e.b.a. saranno limitati e parzialmente risolutivi.

La diversa altimetria limita l'accessibilità di alcune aree abitate e degli spazi pubblici e conseguentemente favorisce gli spostamenti motorizzati anche su tragitti brevi.



Via Roma, Rua

Sulle strade con pendenza elevata una persona in carrozzina elettrica può trovarsi in una posizione instabile e pericolosa.



Via Mire, S. Pietro di Feletto

2. Valutazione accessibilità di piazze e piazzali, parchi giochi

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

Piazze e piazzali

COD	PIAZZE	Percorsi esterni	Orientamento	Area pedonale	Parch. riservato	Fermata bus	Attraversamento	Servizi presenti
P01	Piazzale in via Castella, Bagnolo	A	NO	NO	PA	assente	NA	Area parcheggi
P02	Sagrato della chiesa parrocchiale di Bagnolo	PA	NO	SI	assente	assente	assente	Parrocchia
P03a	Piazzale con attività commerciali a Bagnolo	PA/NA Raccordo assente	PA/A	NO	A	NA	PA	Negozi
P04	Piazzale della chiesa parrocchiale di Rua	assente	NO	SI	assente	NA	assente	Chiesa
P05	Piazzale del municipio ("dell'eremo"), Rua	NA	NO	NO	assente	assente	assente	Municipio Sede associazioni
P06	P.zza Donatori del Sangue, S.ta Maria di F.	PA	NO	PA/A	assente	A	PA scuola	Scuola e area parcheggi
P07	Piazzale della chiesa di S.ta Maria di F.	assente	NO	PA Area parcheggi	assente	assente	assente	Chiesa
P08	P.zza Papa Giovanni XXIII, S. Pietro di F.	A	NO	SI	A	A	assente NA parco	Chiesa, parco, area parcheggi
P09a	Piazzale della chiesa di S. Michele di F.	PA	NO	SI/NO	assente	A	assente	Chiesa
P09b	P.zza S. Biagio, S. Michele di F.	A	NO	NO	assente	A	assente	Chiesa
P10a	Piazzale in via Roma, Rua	A	PA	A	A	assente	NA	Area parcheggi
P10b	P.zza Feletto, Rua	A	PA	NO	assente	assente	NA	Birreria



Piazzale del Municipio, Rua



Piazzale via Castella, Bagnolo

Note

- L'orientamento per le persone ipovedenti o non vedenti è complessivamente assente.
- Si suggerisce di integrare elementi di arredi e di riposo fruibili da tutti per aumentare il comfort e la fruibilità degli spazi pubblici.

Parchi giochi e aree verdi attrezzate

COD	PARCHI	Viale esterno	Accessi	Viale interno	Arredi	Giochi	Park riservato	Attravers.	Fermata bus
V01	Parco di Bagnolo, Via Cervano	PA/NA	PA	Assente attorno giochi	NA	NA	NA	assente	NA
V02	Parco via S. Marco, Bagnolo	PA	NA	assente	NA	NA	A		assente
V03	Parco Via Roncalli, S. Pietro	PA/A	A	PA/A	A	assente	A	assente	assente
V04	Parco via della Libertà, Rua	A	NA	assente	PA	NA	PA	NA	A scolastico
V05	Parco, Piazza Giovanni XXIII, S. Pietro	A	A	A/PA	PA; A	NA	A	NA	A
V06	Parco Crevada, Via Adige, Crevada	A/PA	A	PA	A	NA	assente	assente	assente



Parco giochi di via Adige, Crevada



Parco giochi e area verde di S. Pietro di Feletto

Note

- Incrementare il numero di viali e vialetti con pavimentazione percorribile nei parchi e nelle aree giochi per consentire la percorribilità ed alla fruibilità alle carrozzine.
- Quando si provvede a sostituire o incrementare i giochi, Installare giochi "inclusivi".



3. Valutazione accessibilità parcheggi e fermate TPL

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 (1 stallo riservato ogni 50) e dei requisiti di qualità (segnalazione, posizionamento, raccordo).

Il rilievo ha individuato 35 stalli riservati ai titolari CUDE (Contrassegno Unico Disabilità Europeo) con le seguenti valutazioni.

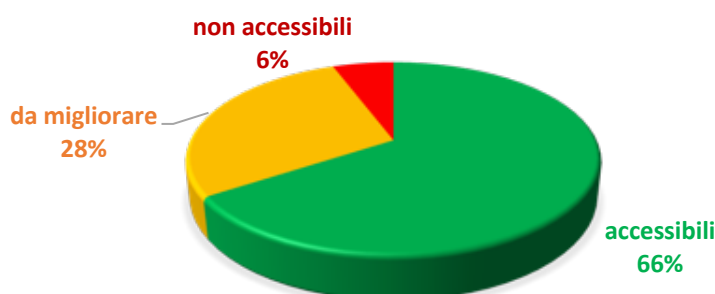
LOCALIZZAZIONE	Aree parcheggi	STALLI RISERVATI DISABILI Valutazione accessibilità
Piazza commerciale Bagnolo	SI	1 A
Parco, via Cervano, Bagnolo	SI	2 NA non raccordato; 1 PA (da riposizionare); 1 A
Cimitero e Piazza della Chiesa		assente
H. Rotonda via Valbona, Sta Maria		1 A
Via della Libertà, scuola, Palestra e impianti, Rua	SI	2 A ; 2 PA (cart. assente)
Lottizzazione Miraval, Rua	SI	1 A
Via della Guizza e cimitero Rua		1 PA ; 1 A
Via Roma (ufficio postale, e cimitero), Rua	SI	3 A ; 1 PA (poco visibile e assente cart.)
Municipio		assente
Parco via Borgo Anese (interna)	SI	1 PA (non visibile e assenza cart.)
Via Castella 2 (ingresso), Rua Piazzale	SI	1 A
Scuola via Maset, Bagnolo/Casotto		-
Via Cervano basso contro viale	SI	1 A
Via S. Marco, Bagnolo	SI	2 A
Via Gorizia (scuola)		assente
Via Udine	SI	1 A
Via Castella (piazzale e oratorio)	SI	2 PA (pendenza; dimensione)
Via Dolomiti	SI	1 A
Antica Piave, parco, Via Antiga, S. Pietro	SI	1 A
Via Colle, S. Pietro	SI	1 PA posizione
Piazza Giovanni XXIII	SI	1 A



Via Roncalli, S, Pietro	SI	1 A ; 1 PA (assente cart. e pendenza)
Via Zanardo	SI	2 A
Via Manzana, Moro	SI	1 A
Via Pianale, Piazza/scuola, Sta Maria		assente
Via Pianale ingresso frazione, Sta Maria	SI	1 A

Quadro riassuntivo

n.23 A Stallo parcheggio riservato a norma.	n.10 PA Stallo poco accessibile o mal posizionato o mal segnalato.	n.2 NA Stallo non a norma per carenza segnaletica, presenza dislivelli, dim. ridotte, assenza raccordo percorso.
---	--	--



Le criticità sono riferite alla scarsa visibilità di alcuni stalli e/o al loro posizionamento e al raccordo con il percorso pedonale (presenza scalini o pavimentazione dissestata o pendenza). Inoltre considerando la difficoltà di accesso della “parte alta” de territorio comunale, è opportuno implementare la presenza degli stalli riservati.

Fermate dei mezzi pubblici di trasporto

Sono state individuate 36 fermate autobus negli spazi rilevati ³.

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 pedana⁴ 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.

³ Fermate situate nei percorsi stradali rilevati dal PEBA.

⁴ I caratteri dimensionali sono descritti in allegato nella relazione; inoltre si raccomanda di verificare eventuali disposizioni in merito all’accessibilità delle fermate fornite dall’Azienda trasporti locali.



- **SICUREZZA**, riferito alla presenza di un percorso protetto per raggiungere la fermata.

LOCALITA'	n. fermate	DIS. MOTORIA (piazzola e raccordo)	COMFORT (pensilina panca)	DIS. VISIVA (podotattili e info)	SICUREZZA
Via Pianale, Sta Maria (SX/DX)	2	NA	NO	NO	NO
Via Pianale, Sta Maria (SX/DX)	2	NA	NO	NO	PA
Via Pianale, Sta Maria (SX) Civ 64	1	A	NO	NO	SI
Via Pianale, Sta Maria (DX) Civ 64	1	NA	NO	NO	PA/NO
Via Pianale /scuola-Casa di riposo SX	1	PA	NO	NO	SI
Via Pianale /scuola-Casa di riposo DX	1	NA	NO	NO	SI
Centro Sta Maria, Piazza SX	1	A	SI	NO	SI
Centro Sta Maria, Piazza SX	1	PA	NO	NO	SI
Via della Libertà, Rua fermata scolastica	1	A	NO	NO	SI
Via Veneto SX	1	NA	NO	NO	NO
Via Veneto DX	1	NA	NO	NO	SI
Via Salera h. Borgo Castegne	1	NA	NO	NO	NO
Via Cervano, Bagnolo	1	NA	PA	NO	SI
Via Cervano, Bagnolo	1	PA	NO	NO	SI
Via Cervano, Bagnolo	1	NA	NO	NO	PA
Via Manzana (angolo via Cervano)	1	NA	NO	NO	SI
Via Cervano/Maset, Casotto	3	NA	NO	NO	SI
Via Cervano/Maset, Casotto	1	NA	NO	NO	NO
Via Borgo Antiga, Piazza, S. Pietro	1	A	SI	NO	SI
Via Borgo Antiga, S. Pietro	1	NA	NO	NO	NO
Via Borgo Antiga, S. Pietro	1	NA	NO	NO	SI
Via Colle, S. Pietro	1	A	NO	NO	SI
Via Colle, S. Pietro	1	NA	NO	NO	SI
Via S. Michele tratto 1 SX/DX	2	NA	NO	NO	NO
Via S. Michele tratto 1 SX/DX	1	NA	PA	NO	SI
Via S. Michele tratto 2 SX/DX	1	A	PA	NO	SI
Via S. Michele tratto 3 SX/DX	1	NA	NO	NO	NO



Via S. Michele tratto 3 SX/DX	1	PA	NO	NO	SI
Via Crevada / centro medico	1	A	A	NO	SI
Via Crevada / Agropiave	1	PA	NO	NO	SI
Via Crevada /DX	1	NA	PA	PA	SI

Legenda

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

Osservazioni

- Assenza di ausili per i non vedenti ed ipovedenti, come ad esempio percorsi tattili e mappe informative ad elevata leggibilità.
- Scarsa presenza di elementi di comfort (es. pensilina; panchina, display per orari e informazioni).
- Assenza di scivoli-rampe di raccordo.
- Assenza sicurezza delle fermate lungo strada e sprovviste di un percorso protetto.

Si segnalano le possibili azioni finalizzate al miglioramento della fruibilità dei mezzi pubblici:

- individuare le fermate più frequentate per renderle accessibili e confortevoli;
- svolgere un'indagine presso la popolazione per valutare l'eventuale carenza di fermate nel territorio.
- avviare con l'Azienda di trasporto locale una verifica sugli autobus attrezzati di pedane sollecitando l'azienda per incrementare tali dotazioni negli autobus di linea.



Fermata bus in via Cervano, Bagnolo



4. 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 i seguenti 14 edifici comunali.

COD.	CAT.	Edificio	Indirizzo
E01	UFFICI	Sede Municipale	RUA DI F., via Marconi 3
E02	POLIF.	Barchessa	RUA DI F., via Marconi 3
E03	POLIF.	Ex Canonica (<i>non agibile</i>)	RUA DI F., via Marconi 3
E04	SCUOLA	Scuola media "L. Bazzo"	RUA DI F., via della Libertà 27
E05	SCUOLA	Scuola elementare "S. Pellico"	RUA DI F., via della Libertà 27A
E06	SCUOLA	Scuola elem. "F. Fabbri"	S. MARIA DI F., via Pianale 2
E07	SCUOLA	Scuola elementare "Papa Luciani"	BAGNOLO, via Gorizia 1
E08	SPORT	Impianti sportivi Bagnolo	BAGNOLO
E09	SPORT	Impianti sportivi Rua	RUA DI F.
E10	SPORT	Struttura polif. e palestra Rua	RUA DI F.
E11	CIMIT.	Cimitero di San Pietro di F.	S. PIETRO DI F., p.zza Giovanni XXIII
E12	CIMIT.	Cimitero di Rua	RUA DI F.
E13	CIMIT.	Cimitero di Bagnolo	BAGNOLO
E14	CIMIT.	Cimitero di Santa Maria di F.	S. MARIA DI F.

Il dossier del PEBA contiene le schede di rilievo in cui vengono riportati 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
Sede Municipale	X	X	X	X	X	X	–
Barchessa	X	X	X	X	X	–	–
Ex Canonica	X	X	X	X	X	–	–
Scuola media "L. Bazzo"	X	X	X	X	X	X	X
Scuola elementare "S. Pellico"	X	X	X	X	X	X	X
Scuola elem. "F. Fabbri"	X	X	X	–	X	X	X
Scuola elementare "Papa Luciani"	X	X	X	–	X	X	X
Impianto sportivo Bagnolo	X	X	X	–	X	X	–
Impianto sportivi Rua	X	X	X	–	X	X	–
Struttura polif. e palestra Rua	X	X	X	–	X	X	X
Cimitero di San Pietro di F.	X	X	X	X	X	–	–
Cimitero di Rua	X	X	X	X	X	–	–
Cimitero di Bagnolo	X	X	X	X	X	–	–
Cimitero di Santa Maria di F.	X	X	X	X	X	–	–

Legenda

A norma X

Da migliorare X

Non a norma X

Ambito assente –



5. Valutazione accessibilità di altri edifici pubblici

Il rilievo dell'accessibilità, oltre agli edifici comunali, è stato esteso ad altri servizi ed esercizi commerciali.

- i luoghi di culto;
- i locali/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 solo 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.

5.1. Uffici postali, banche, negozi e supermercati

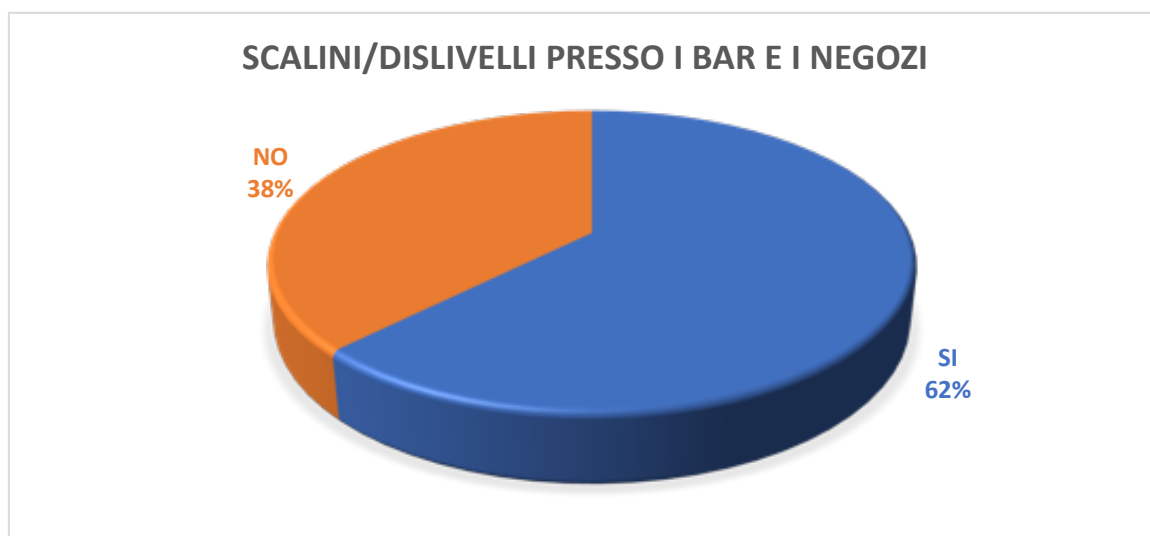
<i>Servizi</i>	<i>Parch. Riservato</i>	<i>Percorso esterno</i>	<i>ingresso</i>	<i>Porta ingresso</i>	<i>Fermata bus</i>	<i>Attraversamento</i>
Ufficio Postale, via Roma, Rua	PA	PA/NA	A	NA	assente	assente
Banca a Bagnolo	A	A	NA Bancomat troppo alto	A	NA	PA
Supermercato A&O in via Colle, S. Pietro	assente	assente	A	A	NA	assente

E' stata verificato il raccordo esterno della porta d'ingresso nei negozi e bar-ristoranti in un'area campione (a Bagnolo, Rua e S.ta Maria).

	SENZA SCALINI	CON SCALINO	
RISTO-BAR	2	3	5
NEGOZI	13	22	35
somma	15	25	40



NOTA: l'accesso facilitato nei negozi di prossimità (panificio, alimentare, ecc.) e nei locali pubblici favorisce l'autonomia di persone con disabilità motorie. I centri commerciali e i supermercati offrono un buon livello di accessibilità. Il PEBA suggerisce un'iniziativa di sensibilizzazione dei commercianti, con la diffusione di una lettera informativa ed eventuali azioni di sostegno per l'installazione di scivoli removibili e/o per migliorare la fruibilità dei locali e incentivare la realizzazione di bagni accessibili alle carrozzine.



5.2. Servizi socio sanitari

AMBULATORI FARMACIE	Parch. Riservato	Percorso esterno	Ingresso	Porta Ingresso	Fermata bus	Attraversa- mento
Farmacia, Bagnolo	NA	NA	A assente raccordo NA	PA	NA	PA
Osteopata e dentista, Bagnolo	PA dissesto	PA/NA No raccordo parch./strada	A	PA	NA	-
Psicologo, Bagnolo	PA	PA/NA	A	PA	NA	-
Pediatra, via Cervano, Bagnolo	assente	PA	NA	NA	NA	distante
Farmacia, via Roma, Rua	assente	NA	A	NA	assente	NA PA
Casa di riposo, via Pianale, S.ta Maria (accesso esterno)	assente	PA/NA	A	A	A	NA
Centro medico, via Crevada	assente	PA/NA raccordo assente	A	A	A via Crevada	PA/NA



Centro medico, Crevada



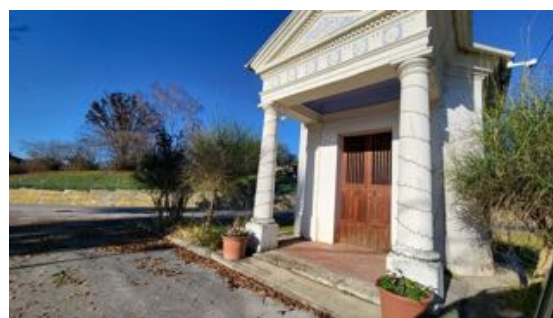
Farmacia, Bagnolo

5.3. Luoghi di culto

IDENTIFICAZIONE	Percorso esterno	Atrio Ingresso	Porta	Parch. riservato	Attraversamento	Non vedenti	Fermata bus
Chiesa, Bagnolo	A/PA Area parcheggi	PA	NA	assente	assente	NO	assente
Chiesa Rua, via Marconi	assente	NA	NA	assente	assente	NO	assente
Chiesa, via Chiesa, Sta Maria	A	NA	NA	assente	assente	NO	assente
Chiesa, S. Pietro Antica Pieve	NA ghiaia e salita	NA	NA	A	assente	NO	Distante A



Chiesa parrocchiale Bagnolo



Chiesetta S.ta Maria di Feletto



Chiesa di S. Michele di Feletto



Chiesa parrocchiale di Rua



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	
Sede Municipale	4,0	3,0	–	1	8,0



Barchessa	3,0	3,0	–	–	6,0
Ex Canonica	1,0	4,0	–	1	6,0
Scuola media "L. Bazzo"	4,0	1,0	–	1	6,0
Scuola elementare "S. Pellico"	4,0	0,5	–	–	4,5
Scuola elem. "F. Fabbri"	4,0	3,0	–	–	7,0
Scuola elementare "Papa Luciani"	4,0	2,5	–	–	6,5
Impianto sportivo Bagnolo	2,5	2,0	–	–	4,5
Struttura polif. e palestra Rua	2,0	1,5	–	–	3,5
Palazzetto sport Rua	3,5	1,0	–	–	4,5
Cimitero di San Pietro di F.	2,5	2,0	–	–	4,5
Cimitero di Rua	2,5	2,0	–	–	4,5
Cimitero di Bagnolo	2,5	2,5	–	–	5,0
Cimitero di Santa Maria di F.	2,5	1,5	–	–	4,0

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).



COD	NOME VIA	PARAMETRI tecnici (presenza b.a. e sicurezza)	Punteggio
<i>BAGNOLO E CASSOTTO</i>			
U01a	Via Cervano (tratto 1)	1,5	14,5
<i>RUA</i>			
U10	Via Giusti	3,0	11,0
U12	Via Guizza	3,0	11,0
<i>SANTA MARIA</i>			
U21a	Via Pianale (tratto 1)	2,0	14,0
U23	Via Chiesa	1,5- 3,0	11,5-8,0
U24	Via Fontane	3,0	11,0
<i>S. MICHELE E CREVADA</i>			
U28a	Via S. Michele (tratto 2)	2,0	10,0
<i>SAN PIETRO</i>			
U37	Via Roncalli	2,0	12,0
U36b	Via Colle (tratto 2)	1,5/2,0	11,5

Sulla base delle priorità sono stati selezionati sette percorsi pedonali con lunghezza totale 3.200 metri, in cui è stato effettuato un rilievo di dettaglio che ha individuato e quantificato gli interventi (vedi dossier n.4 "AMBITO URBANO, INTERVENTI").

<i>n.</i>	<i>nome</i>	<i>m. lungh. percorso</i>
1	S. Pietro di Feletto, P.zza Giovanni XXIII	330
2	Santa Maria di F., P.zza Donatori di Sangue	570
3	San Michele di F., P.zza San Biagio	200
4	Crevada, via Crevada	820
5	Bagnolo, via Cervano e via Castella	450
6	Rua, via Roma e via Castella	530
7	Casotto e Bagnolo, via Maset e via Cervano	300

3.200



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 del 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 (v. cap. 2.4).

1.1. Computo interventi

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

L'importo di spesa corrisponde a Euro 85.520,00 per gli "edifici" ed Euro 179.280,00 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 53.100,00.

EDIFICI

Sede Municipale	15.040,00 €
Barchessa	630,00 €
Ex Canonica ¹	— €
Scuola media "L. Bazzo"	1.520,00 €
Scuola elementare "S. Pellico"	600,00 €
Scuola elem. "F. Fabbri"	6.480,00 €
Scuola elementare "Papa Luciani"	3.220,00 €
Impianto sportivo Bagnolo	16.600,00 €
Impianto sportivi Rua	4.800,00 €
Struttura polif. e palestra Rua	2.360,00 €
Cimitero di San Pietro di F.	11.750,00 €
Cimitero di Rua	9.720,00 €
Cimitero di Bagnolo	10.600,00 €
Cimitero di Santa Maria di F.	1.200,00 €
	84.520,00

¹ Gli interventi di accessibilità sono già ricompresi nel progetto esecutivo di ristrutturazione dell'immobile.



SPAZI PUBBLICI

<i>nome</i>	<i>costo</i>
S. Pietro di Feletto, P.zza Giovanni XXIII	22.080,00 €
Santa Maria di F., P.zza Donatori di Sangue	27.384,00 €
San Michele di F., P.zza San Biagio	10.560,00 €
Crevada, via Crevada	20.760,00 €
Bagnolo, via Cervano e via Castella	44.352,00 €
Rua, via Roma e via Castella	33.408,00 €
Casotto e Bagnolo, via Maset e via Cervano	20.736,00 €
	179.280,00 €

1.2. Altri interventi a forfait

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/integrazione Z30 e interventi di moderazione del traffico	98.000,00 €
C2	Interventi per l'accessibilità nelle fermate TPL ²	- €
C3	Rimozione puntuale di scalini /dislivelli nei percorsi ed attraversamenti	11.000,00 €
C4	Interventi di accessibilità nelle aree verdi/Parco	96.000,00 €
C5	Installazione linee guida, segnali podotattili nei percorsi (presso le fermate e gli attraversamenti) e mappa tattile in. Piazza Giovanni XXIII	6.500,00 €
C6	installazione panchine, corrimano, alberature ³ , per il comfort dei percorsi	9.000,00 €
C7	Interventi formativi e di sensibilizzazione (ca. 2,0% azioni C)	3.600,00 €

224.100,00 €

² Gli interventi di accessibilità da effettuare nelle fermate più frequentate sono già stati previsti dall'amministrazione comunale con altro progetto.

³ La messa a dimora di nuove essenze potrà riguardare anche i parchi e le aree verdi.



- **Interventi per la moderazione del traffico e la sicurezza pedonale**

L'importo forfettario per realizzare interventi di limitazione delle velocità nelle aree residenziali:

- messa in sicurezza di strade, attraversamenti e intersezioni;
- realizzazione Z30 o 20, nei percorsi pedonali in cui per motivi strutturali (larghezza ridotta della carreggiata) o di traffico limitato (zone residenziali) non si realizza un marciapiede e si opta per un uso condiviso della strada; in tali casi, il pedone percorre la banchina stradale e la messa in sicurezza è collegata al rallentamento degli automezzi.

L'importo è stato definito prevedendo d'intervenire (integrazione o nuovi interventi) in n. 14 vie/tratti con un costo minimo forfettario di 7.000,00 Euro/cad.

MODERAZ TRAFFICO/ cad. strada	costo un.
Installazione segnaletica verticale e orizzontale; riconfigurazione della carreggiata (restringimento, piattaforma, stalli). L'importo medio varia a seconda del progetto da contestualizzare.	7.000,00 €

Strade in cui intervenire: quartieri residenziali, tratti stradali che attraversano le località abitate, strade scolastiche, aree parrocchiali e con servizi di prossimità.

- **Rimozione scalini/dislivelli in corrispondenza dei percorsi**⁴

Importo forfettario per raccordare i dislivelli nei percorsi, prevedendo una ricarica di asfalto con altezza massima dello scalino ca. 4 cm. L'importo è stato definito con un costo medio di 220,00 Euro/cad. prevedendo di raccordare ca.50 piccoli scalini e sconnessioni individuati nei rilievi degli spazi pubblici (v. schede di sintesi degli spazi pubblici e parte II) e che non rientrano negli interventi già previsti nel computo degli spazi pubblici.

- **Accessibilità e valorizzazione di parchi giochi**⁵

Importo forfettario per intervenire in 3 parchi giochi⁶ realizzando vialetti larghi 1,6 metri e lunghezza media 25 metri, pavimentazione anti-trauma installazione di giochi inclusivi (n.1 parco).

⁴ L'importo considera anche l'eventuale installazione di fasce adesive per contrasto cromatico su lampioni posizionati nei marciapiedi e poco visibili per persone ipo vedenti.

⁵ 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>

⁶ Interventi prioritari nel parco in Piazza Giovanni XXIII e nell'area sport-parco di Bagnolo.



<i>AREE VERDI /cad.</i>	costo un.
- Vialetto in betonelle a secco	10.000,00 €
- Giochi e attrezzature	10.000,00 €
- Pavimento anti trauma	12.000,00 €
	<hr/>
	32.000,00 €

- ***Linee guida, mappa tattile***

Fornitura e installazione di una mappa tattile e ca. 60 m di segnali pododotattili, con costo unitario di 80,00 €/cad negli ambiti più frequentati e nei percorsi prioritari, presso le fermate bus e negli attraversamenti.

- ***Installazione panchine, corrimano, alberature***

Importo forfettario per installare 15 elementi di arredo e/o mettere a dimora alberature per aumentare comfort e fruibilità dei principali percorsi e delle zone verdi. Si considera il costo forfettario di 600,00 Euro/cad.

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

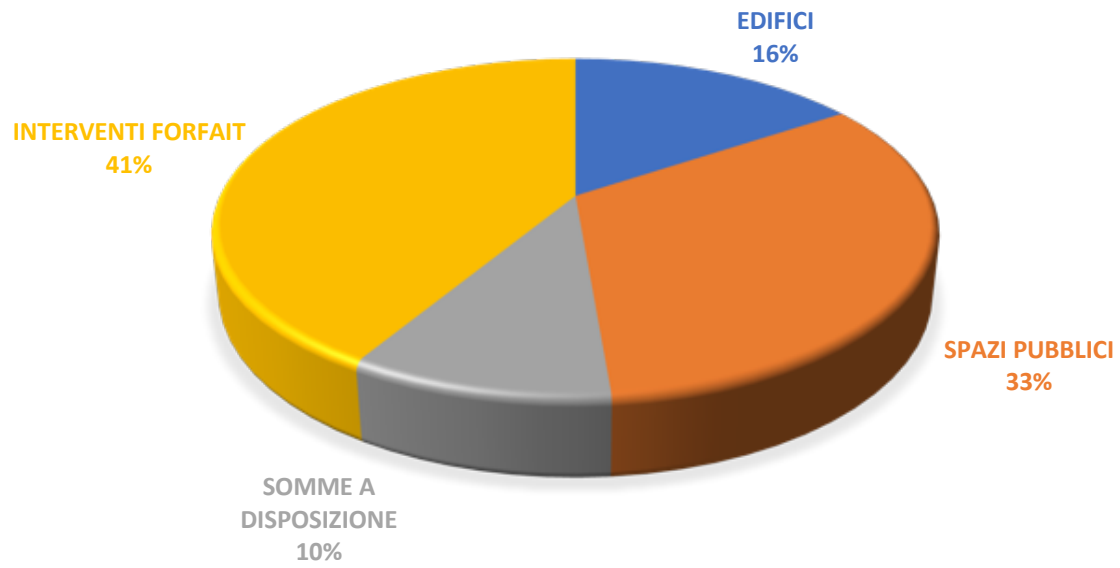
Importo forfettario a percentuale (ca. 1,2%) sul totale degli interventi di accompagnamento, per realizzare e promuovere azioni di sensibilizzazione, informazione, partecipazione; gli importi sono riferiti ad azioni promosse dall'amministrazione o al sostegno di azioni sviluppate da associazioni ed enti locali e che rientrano negli obiettivi del PEBA.



1.3. Quadro economico

Sulla base dei computi degli interventi, delle somme a percentuale (IVA e spese extra), e degli importi forfettari, si definisce il quadro economico con costo totale di 541.000,00 Euro.

A	INTERVENTI LOCALIZZATI	
A1	EDIFICI	84.520,00 €
A2	SPAZI PUBBLICI	179.280,00 €
	TOTALE INTERVENTI	263.800,00 €
B	SOMME A DISPOSIZIONE PER INTERVENTI	
B1	IVA 4% su A	10.552,00 €
B2	SPESE TECNICHE 12% su A	31.656,00 €
B3	Imprevisti 4% su A	10.892,00 €
	TOTALE SOMME A DISPOSIZIONE	53.100,00 €
C	ALTRI INTERVENTI (A FORFAIT)	
C1	Moderazione del traffico	98.000,00 €
C2	Accessibilità fermate TPL	– €
C3	Rimozione puntuale piccoli scalini nei percorsi	11.000,00 €
C4	Accessibilità parchi giochi	96.000,00 €
C5	Installazione linee guida e mappe a rilievo	6.500,00 €
C6	installazione panchine, corrimano, alberature	9.000,00 €
C7	Formazione e partecipazione (1,5% azioni C)	3.600,00 €
	TOTALE INTERVENTI DIFFUSI E A FORFAIT	224.100,00 €
A+B+C	COSTO TOTALE	541.000,00 €





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 17/2017, 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

<i>Tipo d'intervento</i>	<i>Avvio</i>	<i>Esecutore</i>	<i>Controllo</i>
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. 54.100,00 Euro. Nel Comune di San Pietro di Feletto l'importo medio che di norma finanzia gli interventi di e.b.a. corrisponde al 10% degli oneri di costruzione e sanzioni edilizie-urbanistiche e ammonta a ca. 14.000,00 €/anno⁷, un importo insufficiente rispetto alla prevista spesa annua.

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
14.000,00 Euro	22.000,00 Euro	18.100,00 Euro	54.100,00 €

- 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 decennale⁸ 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).

⁷ Nel bilancio comunale 2023 l'importo complessivo di tali entrate corrisponde a 134.373,74 Euro, oltre a 6.808,79 Euro per sanzioni paesaggistiche.

⁸ 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	Sede Municipale, Scuole elem.	24.740,00 €	-	- €	Fermate bus 1. Aree verdi 1	24.000,00 €	48.740,00 €
2026	Barchessa, Ex canonica, Scuola media	2.150,00 €	-	- €	Linee guida, Mod. traffico 1	39.166,67 €	41.316,67 €
2027	-	- €	P.zza Donatori di Sangue, P.zza S. Biagio	37.944,00 €	Formazione e partecipaz.	3.600,00 €	41.544,00 €
2028	-	- €	Bagnolo, via Cervano e via Castella	44.352,00 €	Fermate bus 2	- €	44.352,00 €
2029	-	- €	-	- €	Aree verdi 2. Moderazione traffico 2	56.666,67 €	56.666,67 €
2030	-	- €	P.zza Giovanni XXIII	22.080,00 €	Moderazione traffico 3	32.666,67 €	54.746,67 €
2031	-	- €	via Maset e via Cervano, via Crevada	41.496,00 €	Installazione arredi. Fermate bus 3	9.000,00 €	50.496,00 €
2032	-	- €	-	- €	Aree verdi 3	48.000,00 €	48.000,00 €
2033	Cimitero di Bagnolo	10.600,00 €	via Roma e via Castella	33.408,00 €	Rimozione piccoli scalini	11.000,00 €	55.008,00 €
2034	Edifici non prioritari	47.030,00 €	-	- €	-	-	47.030,00 €
		84.520,00 €		179.280,00 €		224.100,00 €	487.900,00 €

NOTA: la programmazione considera la **spesa media annua di Euro 48.790** netti (esclusa IVA e oneri accessori). Tale programmazione è indicativa in quanto gli interventi vengono definiti annualmente dall'amministrazione comunale a seguito della verifica delle priorità e delle risorse effettivamente disponibili.



2.2. 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, Proloco	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.

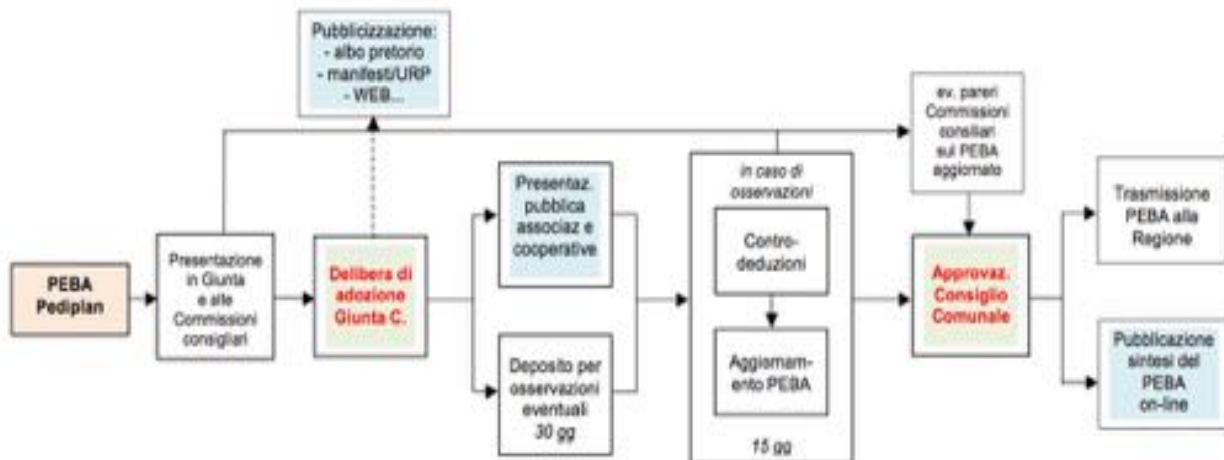


Amm. Comunale (settoe pol. sociali e lavori pubblici) – Associaz. Disabili – Referenti scolastici – Asl	Istituzione di una “CONSULTA” comunale per l’accessibilità e la qualità degli spazi e la salute. Coinvolgimento di persone disabili durante la realizzazione di lavori pubblici.
---	--

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 inclusiva⁹, aperto anche ai tecnici-professionisti locali e alle aziende che intervengono negli spazi pubblici.
- 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.

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

b) Inserimento di giochi inclusivi con interventi di completa percorribilità in un'area verde attrezzata (ad esempio nell'area in via Latisana presso l'auditorium).

Installazione giochi inclusivi ed individuazione di un percorso sensoriale accessibile (strutturazione dell'ambiente "plurisensoriale" anche usando la segnaletica inclusiva – CAA-). 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 (1 workshop sui temi dell'orientamento, dell'arredo, dei giochi e delle attrezzature¹⁰).

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 e comunicazione inclusiva

Avvio di 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.

⁹ E' opportuno organizzare queste attività congressuali-formative in ambito intercomunale.

¹⁰ In previsione degli interventi che verranno attuati con la realizzazione di una nuova area fitness.



Prevedere anche delle visite del centro storico in linguaggio LIS o altri sistemi di software traduttore simultaneo presso gli ambulatori e gli sportelli aperti al pubblico.

e) Azioni educative alla mobilità sostenibile ed alla sicurezza pedonale

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

Organizzare un incontro con i proprietari e gestori dei locali aperti al pubblico interessati a recepire linee guida e consigli per migliorare l'accessibilità dei negozi, locali e più in generale dei luoghi e servizi sanitari (dentisti, medici poliambulatori, ed altri liberi professionisti).

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 nelle aree verdi	
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.	



APPENDICE

LINEE GUIDA PER GLI INTERVENTI NEGLI SPAZI URBANI

Gli interventi negli spazi urbani sono stati definiti a partire da un'analisi multi-criteriale¹¹ 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	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...
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.)...

¹¹ 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. Zebraure. 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>
PALETTI PARAPEDONALI Individuazione attraversamento		<i>attraversamento con segnali tattilo plantari e paletti con pomello colorato per una migliore percezione da parte delle persone ipovedenti</i>
PALETTI FERMATRAFFICO delimitare un percorso pedonale ed evitare parcheggi		<i>paletti colorati in prossimità di un edificio scolastico</i>
CORDOLI delimitare la banchina e/o la corsia ciclopedonale		
PAVIMENTAZIONE betonelle o porfido		<i>Con pav. in masselli prevedere limite velocità automezzi</i>
ATTRAVERSAMENTI RIALZATI		<i>Intervento da contestualizzare con apposita progettazione</i>
CHICANES		<i>Intervento di "MODERAZIONE DEL TRAFFICO"</i>



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 stradale ¹² (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.

¹² 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 ¹³

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 unico¹⁴

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;

¹³ Nelle strade urbane provinciali o regionali l'ente comunale dovrà chiedere autorizzazione all'ente proprietario.

¹⁴ 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*¹⁵

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

¹⁵ 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 tattili¹⁶: 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

¹⁶ "**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 strada¹⁷. 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.

¹⁷ 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%)¹⁸. 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».

¹⁸ 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.

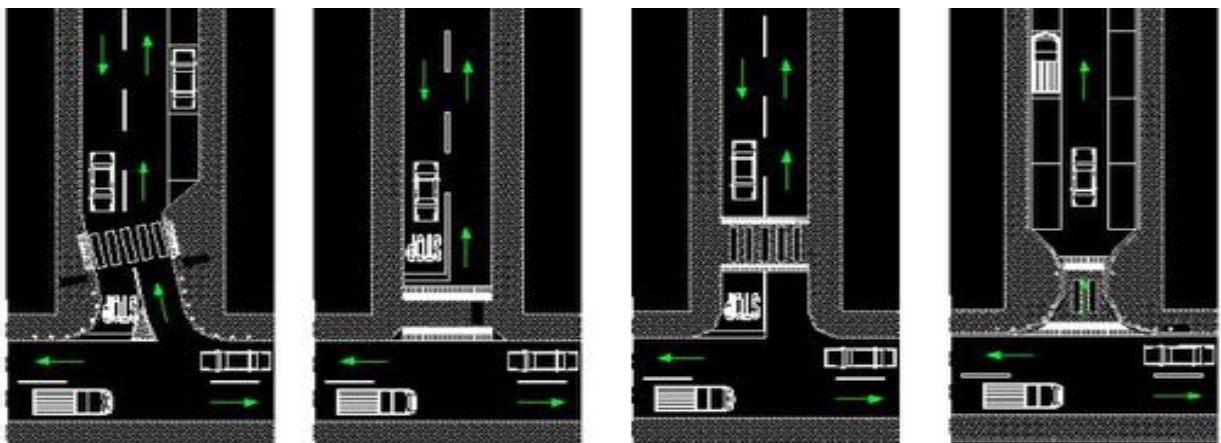
Fonte: Commissione per la protezione dell’ambiente del Parlamento europeo (1988)

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 ridare 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 ¹⁹

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.

¹⁹ 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



accessibilità e qualità degli spazi pubblici nel Comune di **S. Pietro di Feletto**: 5 domande

Il Comune di **S. Pietro di Feletto** sta realizzando il **Piano di Eliminazione delle Barriere Architettoniche (PEBA)**, per indirizzare gli investimenti per una migliore accessibilità di spazi ed edifici pubblici.

Per farlo non basta il lavoro dei tecnici ma serve anche il contributo dei cittadini e degli imprenditori locali. Chiediamo pochi minuti per segnalarci le principali barriere architettoniche presenti nel territorio comunale e per indicarci le vostre priorità d'intervento.

Il questionario è in forma anonima. Se preferisce, può inviare le segnalazioni scrivendo all'indirizzo email _____

Grazie per la collaborazione!

Facciamo un po' di chiarezza!

Cosa si intende per "barriera architettonica"?

E' un ostacolo fisico che crea difficoltà o disagi alla mobilità di chiunque. E' un ostacolo che limita l'utilizzo di attrezzature o componenti di un edificio. Per "barriera" si intende anche l'assenza di segnalazioni delle fonti di pericolo e per l'orientamento, in particolare per coloro che presentano disabilità di tipo sensoriali o cognitive.

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.

QUESTIONARIO

Età e sesso:

Età _____

- Femmina
 Maschio

In quale zona risiede e/o lavora:

- Bagnolo
 Casotto
 Rua
 San Pietro di F.



- Crevada
 San Michele di F.
 Santa Maria di F.
 Altre zone nel comune
 Altre zone fuori dal comune

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, cognitiva, sordità
 Anziano
 Altro

1- Ritene che ci siano **edifici pubblici comunali** (municipio, scuola, impianto sport, cimitero, sede associazione...) con barriere architettoniche e quindi poco accessibili?

- No
 Sì (indica quale) _____
 Non saprei

2- In quali di questi **servizi e locali pubblici** consiglierebbe di migliorare l'accessibilità?

- bar-ristoranti, agriturismi ambulatorio _____
 negozio _____ chiesa _____
 ambulatorio _____ ufficio postale _____
 banca _____ altro _____
 cantina, azienda vitivinicola

3- In quali **luoghi pubblici** (vie, piazze, parchi...) consiglierebbe di intervenire per migliorare la sicurezza, l'accessibilità o il comfort dei pedoni?

La tua risposta



4- Quando passeggia quali difficoltà incontra (se possibile indicare il luogo)?

	<i>dove</i>
assenza di marciapiede o di un percorso pedonale protetto	
presenza di ostacoli nel marciapiede	
scarsa manutenzione del pavimento pedonale	
sosta dei veicoli nel percorso pedonale	
eccessiva velocità dei veicoli e insicurezza negli attraversamenti	
scarsa illuminazione	
interferenza con biciclette o monopattini	
assenza di panchine per riposarsi	
assenza alberature	
assenza fontane	
assenza di segnaletica che delimita e individua il percorso pedonale	
assenza di fermate autobus	
altro ...	

5- Conosce il progetto "Cantine senza barriere"?

- NO
 SI

INVIA

DOMANDE AGGIUNTIVE PER LE AZIENDE

6- Ritieni la tua azienda accessibile per accogliere delle persone disabili (ciechi, persone in carrozzina, sordi, persone con problema cognitivo...)?

- SI
 NO
 PARZIALMENTE
 NON LO SO



7- Avete realizzato degli interventi per agevolare l'accesso delle persone disabili, degli anziani o delle famiglie con bambini o neonati?

- NO
 SI:
- Inserito uno stallo parcheggio riservato.
 - Realizzato dei percorsi adatti per le carrozzine.
 - Creato un bagno accessibile alle carrozzine.
 - Inserito delle rampe o degli scivoli per raccordare dei dislivelli.
 - Migliorato l'ambiente acustico dei locali.
 - Cambiato l'arredo per renderlo più fruibile.
 - Aggiornato la comunicazione di cartelli, depliant, sito web, per renderli facilmente leggibili.
 - Installato un ascensore.
 - Formato il personale sulle tematiche dell'inclusività
 - Altro...

8- Per agevolare l'inserimento lavorativo o formativo delle persone con disabilità potresti essere interessato ad accogliere in azienda persone con disabilità.

- SI
 NO
 NON LO SO

INVIA



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

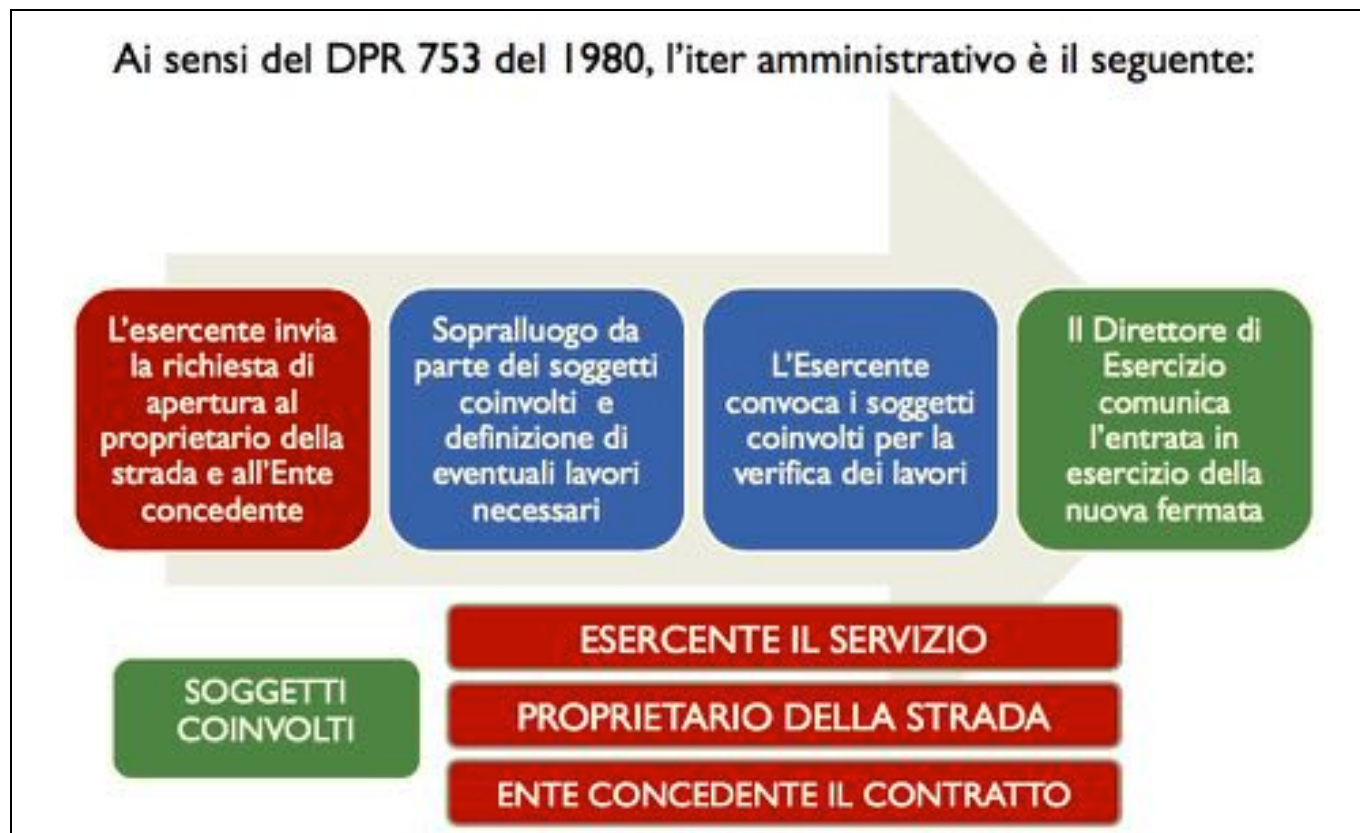
Azienda di trasporto	Gestisce l'esercizio, acquisisce i mezzi e fornisce all'ufficio tecnico del comune le prescrizioni e linee guida per realizzare le fermate
Comune	Progetta e realizza le fermate. Decide la realizzazione di una nuova fermata:
Motorizzazione Civile	Fornisce l'idoneità delle fermate.

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

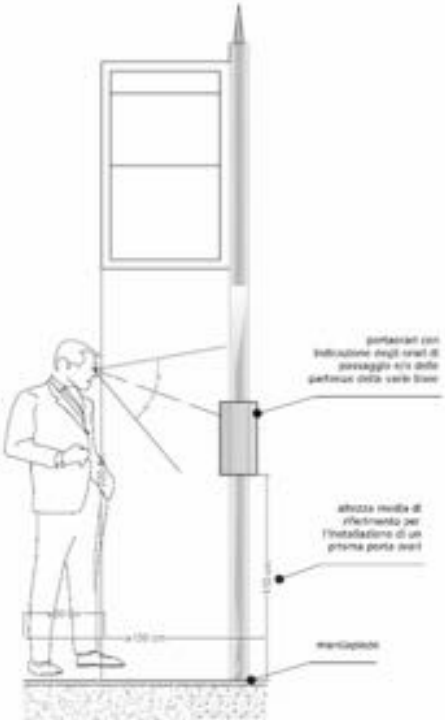
FERMATA CON PALINA A MESSAGGIO FISSO

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

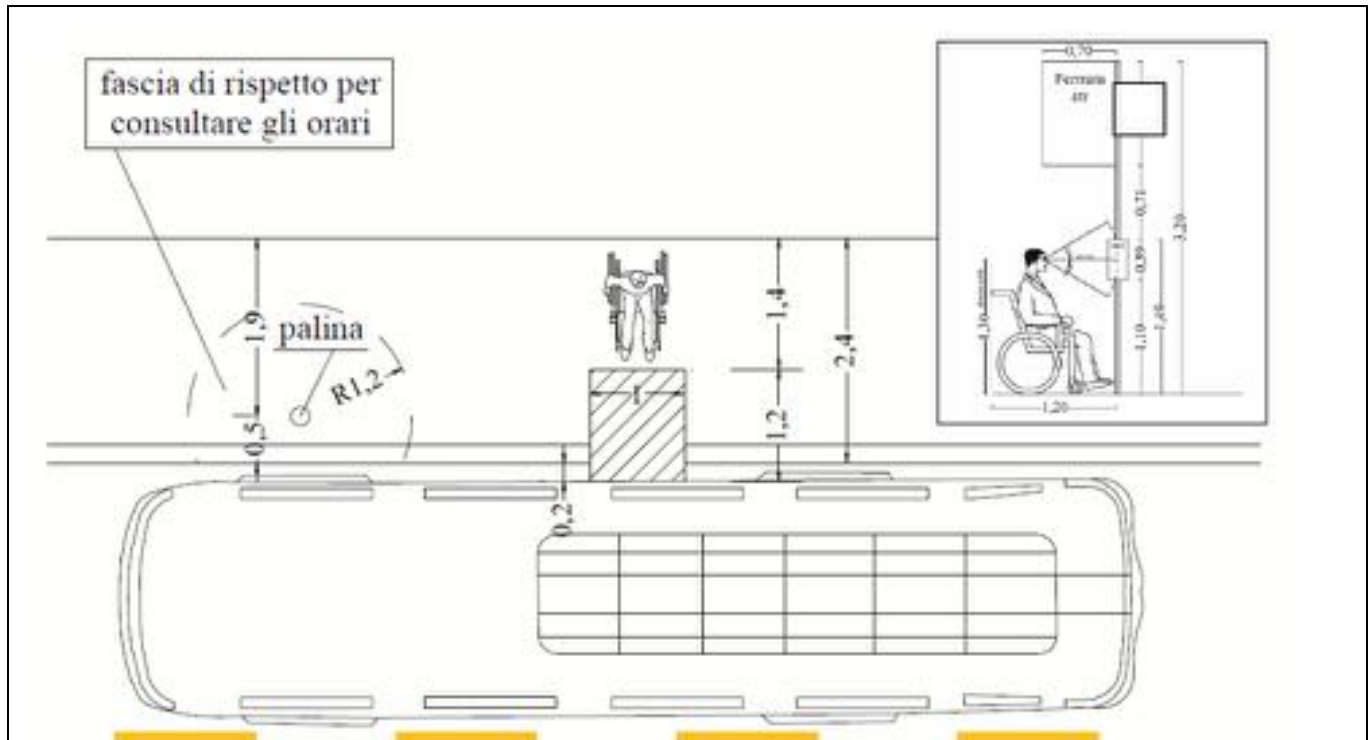
Rende identificabile e visibile la fermata anche da lontano

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]