COMUNE di NOVENTA di PIAVE - VE

P E B A

Piano per l'**E**liminazione delle **B**arriere **A**rchitettoniche



1 - RELAZIONE

Giugno 2023

Professionisti incaricati	SCARPA & DROUILLE ARCHITETTURA + URBANISTICA	urb. Murielle Drouille-Scarpa, arch. Aldo Scarpa
Comune di Noventa di Piave	Sindaco Resp. Area Tecnica	Claudio Marian arch. Nicoletta Modanese

Progettisti

urb. Murielle Drouille-Scarpa
arch. Aldo Scarpa

Comune di Noventa di Piave

Dir. area tecnica arch. Nicoletta Modanese
R.U.P. arch. Filippo Ferrarese

stampato il 27/6/2023

INDICE

PARTE 1 - ANALISI PROPEDEUTICHE, CONSULTAZIONI, INDIVIDUAZIONE PERCORSI 5

Premessa 7

1. Riferimenti normativi 8
1.1. Riferimenti normativi 8
1.2. Destinatari 10

2. Inquadramento socio-territoriale ed urbanistico 13
2.1. Contesto geografico e viabilità 13
2.2. Dati demografici 13
2.3. Correlazioni, coerenza e compatibilità del PEBA con gli strumenti di piano e i programmi urbani 14
2.4. Biodiversità e siti protetti 16

3. Ambito d'indagine, poli attrattori, obiettivi e strategie 17
3.1. ATO, ambiti d'indagine e poli attrattori 17
3.2. Obiettivi e strategie d'intervento 17

4. Strumenti e azioni di partecipazione e concertazione 21
4.1. Osservazione partecipante, interviste spot, questionari 21
4.2. Attività con le scuole 22

5. Individuazione dei percorsi pedonali 23
5.1. Capoluogo e frazioni oggetto di analisi 23
5.2. Rilievo degli spazi pubblici 24
5.3. Mappatura stato di fatto e rilievi 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 negli spazi pubblici 32
1.3. Scalini negli attraversamenti e scalinate nei percorsi 33
1.4. Mappatura delle valutazioni 34

2. Valutazione accessibilità di altri edifici e servizi pubblici 35
2.1. Uffici postali, banche, locali e supermercati 35
2.2. Servizi socio sanitari 37
2.3. Luoghi di culto 37

3. Valutazione accessibilità di piazze, parchi e aree verdi 38
3.1. Piazze 38
3.2. Parchi e aree verdi attrezzate 39

4. Valutazione accessibilità parcheggi e fermate TPL 42
4.1. I parcheggi riservati 42
4.2. Fermate dei mezzi pubblici di trasporto 44

5. Edifici comunali: rilievo e valutazione accessibilità 47

6. Priorità d'intervento 49
6.1. Edifici comunali 49
6.2. Spazi pubblici 50

PARTE 3 – INTERVENTI, COMPUTI, PROGRAMMAZIONE E MONITORAGGIO, LINEE GUIDA 55

1. Quantificazione interventi 57
1.1. Computo ambito edilizio e urbano 57
1.2. Somme a disposizione 58
1.3. Interventi diffusi 59
1.4. Quadro economico 61

2. Attuazione e monitoraggio 63
2.1. Programmazione e risorse 63
2.2. Attuazione e governance 65
2.3 Altri possibili interventi correlati al piano (non contabilizzati) 67
2.4. Monitoraggio e indicatori 68

APPENDICE – Linee Guida per gli interventi negli spazi urbani 71

1. Identificazione e qualificazione dei percorsi pedonali 72
2. Tipologia interventi nei percorsi pedonali 74
3. Orientamento e segnaletica per le persone disabili 75
4. Marciapiedi e pavimentazioni pedonali 79
5. Attraversamenti pedonali 80
6. Sicurezza pedonale e moderazione del traffico (Z20 o Z30) 84

ALLEGATI 89

A1. Criteri val. accessibilità, sicurezza, orientamento negli spazi pubblici
A2. Check-list delle barriere senso-percettive (a cura di INMACI)
A3. Check-list barriere edifici

PARTE 1 - ANALISI PROPEDEUTICHE, CONSULTAZIONI, INDIVIDUAZIONE PERCORSI

Premessa

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

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

Documenti, progetti e piani comunali consultati

- PAT
- PROGRAMMA DEI LAVORI PUBBLICI
- PAESC
- REGOLAMENTI EDILIZIO
- PIANO COMUNALE DI CLASSIFICAZIONE ACUSTICA (PCCA)
- MASTER PLAN DELLA VIABILITÀ DEL VENETO ORIENTALE

Attività svolte per la redazione del PEBA

- Incontri con 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 (pubblicazione questionario online).
- 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).
- Incontro con la Giunta comunale.
- 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
1a TABELLE E COMPUTI (xls)
2 AMBITO EDILIZIO
4 AMBITO URBANO - RILIEVO
3 AMBITO URBANO - MAPPE
5 AMBITO URBANO - INTERVENTI



1. Riferimenti normativi e destinatari

1.1. Riferimenti normativi

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. "

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.

La Convenzione ONU che richiama, come valore fondamentale, la condizione di salute della persona nell'interazione con l'ambiente.

UE

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

Norma UNI/PdR 131[1] per la certificazione accreditata sull'accessibilità di strutture ricettive, stabilimenti termali[2] e balneari, impianti sportivi.[3]

UNI ISO 21902:2022: per i servizi turistici.

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

[1] E' in corso una proposta di legge per il turismo accessibile: La Pdl consta di 10 articoli, nell'articolo 8, è prevista l'introduzione di sanzioni per coloro i quali compiono atti discriminatori in violazione dell'art. 3 comma 3 del Codice del Turismo (D.L. 23 maggio 2011, n. 79) in tema di turismo accessibile, che indica come *"sia considerato atto discriminatorio impedire alle persone con disabilità motorie, sensoriali e intellettive, di fruire, in modo completo ed in autonomia, dell'offerta turistica, esclusivamente per motivi comunque connessi o riferibili alla loro disabilità".*

[2] Per gli stabilimenti balneari la UN/PdR 131 include anche i requisiti dalla UNI/PdR 92:2020. E' una norma in fase di approfondimento.

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

"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."

Nota1. Tale legge obbliga i Comuni a integrare il PEBA con il Piano di Accessibilità Urbana (P.A.U.), cioè con lo studio degli spazi urbani finalizzati alla realizzazione di percorsi pedonali (e non solo) sicuri ed accessibili a tutti e in particolare ai diversamente abili.

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

Legge Quadro 13/1989

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

Regione Veneto

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

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

Revisione del **Regolamento Edilizio comunale edilizio**[4]
Vedi art. 46. Piazze e aree pedonali; art. 48. Passaggi pedonali e marciapiedi; art. 84. Superamento barriere architettoniche

Cos'è il PEBA

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

[4] Approvato con Delibera di Consiglio Comunale n.51 del 22.12.2020.

Il PEBA degli spazi pubblici, ovvero PAU[5] chiamato da noi "Pediplan" è un piano inclusivo della mobilità pedonale. Si prefigura come quadro conoscitivo dei percorsi pedonali e come uno strumento per qualificare e rendere fruibile e sicura la rete dei percorsi. L'attuazione del Pediplan è finalizzata a migliorare la sicurezza nelle strade ed a facilitare gli spostamenti in autonomia delle persone più vulnerabili (bambini, anziani, disabili) nei tragitti urbani quotidiani (casa/ scuola – casa/ farmacia – casa/ lavoro – casa/ panificio – casa/ parco, ecc.).

1.2. Destinatari

I destinatari del PEBA sono le persone con disabilità fisica, sensoriale e/o cognitiva, gli anziani, i bambini, i genitori con passeggini e altre fasce "deboli" di popolazione, quali ad esempio i cardiopatici, le persone in sovrappeso, le persone in convalescenza.
Poiché nel corso della vita qualsiasi individuo può ritrovarsi ad affrontare condizioni temporanee di inabilità, gli interventi di eliminazione delle barriere architettoniche vanno a beneficio di tutti i cittadini.



***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 socialmente[6].*

Design universale
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

[5] PAU: Piano Accessibilità Urbana.
[6] L'autismo è una condizione dello sviluppo neurologico caratterizzata da difficoltà nelle relazioni sociali e un approccio comunicativo non codificato.

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

Invecchiamento della popolazione e qualità di vita

La questione della disabilità è fortemente correlata all'invecchiamento della popolazione, con il declino di alcune funzioni motorie, sensoriali, fisiologiche e cognitive. Il continuo invecchiamento della popolazione è ormai un dato di fatto e in Italia oltre il 22% della popolazione è over 65 anni e il numero di anziani non autosufficienti si attesta sui 6,3 milioni di persone[7]. Di conseguenza si prevede un aumento delle persone disabili negli anni a venire. Diventa pertanto necessario promuovere interventi per adattare il patrimonio urbano e immobiliare migliorando l'accessibilità e la sicurezza (dai mezzi di trasporto pubblici, ai servizi socio-sanitari, alle strutture ricettive e commerciali e agli spazi pubblici) in modo tale da rendere la città più fruibile, attraente e confortevole per gli abitanti ed i visitatori[8].

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".*[9]

[7] Fonte: Istat 2021. L'indice di vecchiaia in Italia corrisponde a 182,6 anziani ogni 100 giovani.

[8] Cfr. "*Indicatori della salute pianificazione per la salute*", Sacile 1 dicembre 2017, G. Simon, "Rigenerazione urbana e nuova prassi urbanistiche, Rete città sane".

[9] https://www.handylex.org/una-proposta-di-legge-sul-tema-del-turismo-accessibile/

La domanda potenziale di "**turismo accessibile**" viene stimata in circa 127 milioni di persone[10]; 46 milioni sono riferiti a persone con una qualche forma di disabilità e 81 milioni a persone over 65. Secondo il rapporto Istat (2019), le persone disabili in Italia oggi superano 3 milioni di persone. L'Istat prevede un aumento dei viaggiatori con disabilità del 70% entro il 2035.

Accreditamento delle strutture e servizi turistici

La norma UNI/PdR 131 comprende 3 appendici:

- **A)** contiene raccomandazioni per la certificazione di accessibilità,
- **B)** riporta una checklist per lo svolgimento degli audit (all'interno della quale alcuni requisiti sono essenziali per il rilascio della certificazione),
- **C)** fornisce un esempio di rapporto di verifica.

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



[10] Fonte: Studio Eurostat "*Accessibile è meglio – Primo libro bianco sul Turismo per Tutti in Italia"*, 2013 – Presidenza del Consiglio dei Ministri.

2. Inquadramento socio-territoriale ed urbanistico

2.1. Contesto geografico e viabilità

Il Comune di Noventa di Piave è un comune pianeggiante che conta ca. 7000 abitanti, si colloca in Provincia di Venezia, si estende su 18,02 kmq. ll territorio si presenta tendenzialmente piano, con una leggera pendenza generale da Nord Ovest verso Sud Est.

Oltre al capoluogo s'incontrano diverse località e le frazioni di Romanziol, Santa Teresina, e Ca' Memo.
Il comune confina con i comuni di Salgareda, Zenson di Piave, Fossalta di Piave e San Donà di Piave.

Viabilità e flussi di traffico più rilevanti:

Il comune di Noventa di Piave è tagliato diagonalmente dall'autostrada A4 a nord, e dalla linea ferroviaria Venezia-Trieste sull'estremo margine a sud, definendo un ampio corridoio infrastrutturale che suddivide lo spazio comunale in due ambiti nettamente distinti: territorio aperto, rurale, a nord; spazio molto antropizzato con segmenti di paesaggio metropolitano a sud.

Le principali grandi infrastrutture[11] che attraversano il territorio comunale sono le seguenti: A4, SS14, SP48, SP83.
L'uscita A4 di Noventa – San Donà rappresenta un nodo di connessione e di attrazione produttiva-commerciale. Lungo il margine nord della A4 corre la SP 55 che parallelamente all'autostrada connette Noventa di Piave con Cessalto, relazionandosi con la viabilità che si sviluppa nel territorio della provincia di Treviso

Alcune criticità di viabilità a scala territoriale riguardano l'attraversamento nel centro abitato della SP83, SP48 e la congestione in particolari momenti stagionali (turistici o commerciali).

2.2. Dati demografici

Stato di fatto

POPOLAZIONE 2022	*ETA MEDIA 2021*	*INDICE VECCHIAIA 2021*	*DENSITA ABITATIVA 2022*
6997	44,5	*145*	385,9 ab./ km²

[11] Fonte: relazione del PAT.

Evoluzione indice vecchiaia

2002	2007	2015	2018	2021
123,7	126,6	123	129	145

Quadro riassuntivo[12]

Anno	POPOLAZIONE RESIDENTE	0-14 anni	+65 anni	Nascite	Decessi
2002	6051	839	1038	60	49
2010	6849	1008	1158	70	42
2015	6985	1047	1291	56	72
2018	6947	1042	1344	46	54
2021	6997	998	1455		

Fonte: Tuttaitalia.it

In lieve aumento il numero abitanti; mentre l'indice di vecchiaia è ancora relativamente basso rispetto alla media regionale.

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

AMBITI, PIANI, PROGRAMMI	Dati integrati dal PEBA/PEDIPLAN
PAT[13], piano degli interventi E varianti[14]	L'obiettivo di riqualificare il tessuto urbano del capoluogo è assunto come obiettivo strategico del PAT con il miglioramento della rete dei percorsi ciclo-pedonali interni agli insediamenti, connettendoli e mettendoli a sistema con i percorsi di fruizione turistica e ricreativa del territorio aperto. L'obiettivo è anche di rinforzare la rete ecologica mediante la realizzazione di nuove aree di forestazione è assunto come obiettivo strategico del PAT, riducendo la pressione antropica. Il miglioramento della qualità dell'aria rappresenta un obiettivo importante. Le azioni di riordino e riqualificazione urbane prevedono il completamento dei servizi in particolare nei centri abitati, con il rafforzamento delle polarità esistenti.
Acqua	il Piano Stralcio individua, all'interno del Centro Storico, un'area classificata come zona P3 (vedi Tav. 9 Pericolosità Idraulica).

[12] https://www.tuttitalia.it/veneto/54-stra/statistiche/indici-demografici-struttura-popolazione/

[13] Il Comune di Noventa di Piave è dotato di Piano di Assetto del Territorio approvato con Conferenza dei Servizi Decisoria in data 16/12/2013, delibera di presa d'atto e ratifica da parte della Giunta Provinciale n.3 del 17/01/2014, pubblicata sul B.U.R. n. 21 del 21/02/2014.

[14] Vedi Variante n.1 (2021): adeguamento alle disposizioni della L.R. n.14/2017. Diposizioni per il contenimento del consumo di suolo.

Master Plan della viabilità del Veneto orientale (2021)	Il Masterplan definisce la visione, gli obiettivi, le azioni e strumenti. Il Masterplan è uno strumento che presenta un'idea della viabilità integrata, sostenibile e non settoriale, perfettamente in linea con quelle che sono le previsioni vigenti alle diverse scale. Sono per cui delineati: sviluppi strategici di rete, interventi di messa in sicurezza del traffico, azioni e strategie per incentivare modalità di spostamento sostenibili. l'obiettivo è quello di realizzare uno strumento che sia di supporto generale per la pianificazione comunale di settore (PUMS, BICIPLAN, PEBA, PAU, PUT, PGTU). Indirizzi per il comune di Noventa di Piave. Viene posta una riprogettazione dell'asse SP83 e SP48 all'interno del centro abitato (area A e B), con particolare attenzione al mix modale (separazione ciclabile), elementi di traffic calming - sicurezza degli attraversamenti segnaletica nei punti di transizione urbano/extraurbano. Con lo sviluppo di una migliore continuità ciclabile sulla SP83, con attenzione a sicurezza, continuità, confort e attrattività tra centro di Noventa di Piave e centro di San Donà di Piave.
Piano di classificazione acustica	Con delibera di Consiglio Comunale n.42 del 03/08/2005 il Comune di Noventa di Piave ha approvato il "Piano di classificazione acustica del territorio Comunale".
PAESC Piano d'azione per l'energia sostenibile ed il clima del Veneto Orientale[15](2019)	Il "PAESC" prevede la redazione di un Piano di Azione congiunto per l'Energia Sostenibile e il Clima - iniziativa che affianca alla previsione di riduzione delle emissioni di gas climalteranti di almeno il 40% al 2030, la previsione di misure di riduzione delle vulnerabilità del territorio al cambiamento climatico - sviluppato collettivamente dai Comuni limitrofi aderenti al progetto (mediante la costruzione di una visione comune, la preparazione di un inventario delle emissioni, la valutazione degli impatti dei cambiamenti climatici e la definizione di una serie di azioni da attuare sia singolarmente che congiuntamente nel territorio interessato).
Progetto AMICA-E (2011)	Il Comune di Noventa di Piave ha aderito al Progetto AMICA-E promosso in collaborazione con la Città Metropolitana di Venezia e finanziato dalla Commissione Europea tramite il fondo di investimento ELENA. L'intervento ha consentito di condurre audit sulle reti di illuminazione pubblica da riqualificare sviluppando progetti di fattibilità, la successiva predisposizione di una gara per la selezione di una ESCo (Energy Service Company) incaricandola di eseguire le opere e sostenere gli investimenti e la manutenzione degli impianti.

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

Piano dei trasporti del Veneto (PRT 2020)	Fra gli obiettivi d'interesse diretto o indiretto al Peba - La promozione della mobilità in funzione dello sviluppo dell'offerta turistica, ampliando la rete infrastrutturale, 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	Il VENETO REGIONE D'EUROPA La Regione modella le azioni di governi attorno ai principi europei generali seguenti: - Coesione economica e sociale; - Sviluppo sostenibile; - Competitività equilibrata per il territorio.

[15] Sono coinvolti 22 comuni.

adottato con DGR 372 del 17/02/2009 16	Linee guida e obiettivi Generali del Piano: Energia, risorse e ambiente: contrastare il cambiamento climatico. Mobilità: garantire la mobilità preservando le risorse ambientali (mobilità sostenibile). Valorizzazione della mobilità slow per migliorare l'accessibilità al territorio ed alla città. Rete dei percorsi ciclopedonali per migliorare la conoscenza capillare del territorio delle ville e dei loro contesti.
Veneto 50[17]	"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.

2.4. Biodiversità e siti protetti

Non sono presenti siti della Rete Natura 2000 nel territorio comunale.

Si rileva comunque che il PEBA non ha impatti ambientali negativi in quanto prevede interventi di ridotta entità su aree pubbliche (riferiti all'allargamento di marciapiedi o alla realizzazione di segnaletica) in ambiti edificati e urbanizzati. Il PEBA/PEDIPLAN è un piano finalizzato ad incrementare la mobilità pedonale e a limitare la mobilità veicolare. La sua attuazione prevede impatti positivi su salute e ambiente.

[16] Il Piano è stato approvato il 30 giugno 2020.

[17] La Legge regionale è la 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 territoriali omogenei (ATO), ambiti d'indagine e poli attrattori

Il PEBA ha focalizzato i rilievi nei centri abitati e residenziali (A.T.O di tipo insediativo residenziale) e in cui sono presenti i principali poli attrattori pedonali, le attività commerciali e i servizi pubblici come ad esempio:

- Le piazze e le aree parrocchiali.
- L'ufficio postale.
- I negozi e le banche.
- Le aree parcheggio e le fermate autobus.
- Le aree giochi ed i parchi e l'area fluviale del Piave.
- I cimiteri.
- L'area archeologica.
- Il municipio e la biblioteca.
- Le scuole.
- I campi e centri sportivi e le palestre.
- I servizi socio-sanitari
- Le piste ciclopedonali.
- L'area commerciale dell'outlet

Principali ATO oggetto di analisi

- ATO 1 - Romanziol
- ATO 2 - Santa Teresina
- ATO 4 – Noventa di Piave

3.2. Obiettivi e strategie d'intervento

Obiettivi

1. Verificare il grado di accessibilità degli edifici comunali secondo un approccio "dentro/fuori" (riferito cioè al percorso che collega l'edificio al suo intorno) e valutare l'accessibilità esterna di diversi servizi e attività commerciali.

2. Migliorare l'accessibilità, l'orientamento e la sicurezza di alcuni percorsi pedonali e degli spazi pubblici ritenuti prioritari con programmazione di interventi nell'arco temporale "breve" anche se il piano ha una durata decennale.

3. Favorire il confort ambientale e l'identificazione degli spazi pubblici per i pedoni.

4. indagare i parchi e aree giochi e le piazze (vincoli, fruibilità ed usabilità, accessibilità, percorribilità comfort).

5. Valorizzare l'attrattività del territorio e la sicurezza pedonale con azioni di moderazione del traffico e integrando la rete ciclabile e ciclopedonale esistente e prevista.

6. Individuare e valutare le aree di scambio intermodale: le aree parcheggio e piazzali con gli stalli riservati ai disabili, le fermate di trasporto pubblico.

7. Delineare linee guida per la progettazione e realizzazione degli interventi e.b.a.

8. Definire degli indicatori per il monitoraggio e attuazione del piano.

9. Favorire l'inclusione nello spazio pubblico delle persone vulnerabili (disabili, anziani, bambini) attraverso il potenziamento della rete pedonale e la sicurezza degli spazi pubblici.

10. Valutare l'accessibilità e la sicurezza pedonale delle macro-zone molto frequentate (aree scolastiche, commerciali, ecc.).

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, parcheggi e le fermate bus.

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

B. Servizi accessibili e raggiungibili in 10' a piedi

Valutare la presenza di percorsi protetti e di indirizzare la pianificazione sul rafforzamento di centralità urbane e quartieri con servizi di vicinato che possano limitare il consumo di suolo, e favorire gli spostamenti pedonali e ciclabili a scapito di quelli motorizzati. Nelle zone più alte e di accesso difficile, prevedere o aumentare gli stalli riservati.

C. Integrare o creare ulteriori Z30-20

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

D. Garantire la sicurezza e l'orientamento dei pedoni

Prevedere interventi di segnaletica orizzontale (*street design*) per i pedoni nelle vie e piazze più frequentate e negli attraversamenti pedonali. L'insicurezza è frequentemente dovuta alla scarsa protezione dei percorsi pedonali ma anche alla velocità delle auto (ad. esempio, nelle vie con un'ampia geometria stradale e nelle principali vie di accesso nel capoluogo e nelle frazioni). La segnaletica favorisce l'orientamento e migliora la fruibilità e la sicurezza dei percorsi. La strategia consiste nel focalizzare gli interventi nelle aree più frequentate dai pedoni e nelle intersezioni insicuri, con l'inserimento puntuale di segnaletica podotattile e di elementi per la "moderazione del traffico" (v. Parte 3).
Inoltre occorre individuare e realizzare un sistema di aree e percorsi protetti e accessibili; questi ultimi devono essere tra loro interconnessi funzionalmente e visivamente. Altrettanto rilevante che i conducenti possano identificare gli spazi adibiti ai pedoni.

E. Valorizzare le aree verdi attrezzate 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.

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

Pervenire ad una azione diffusa ed economica per raccordare i piccoli dislivelli presenti nei percorsi e negli attraversamenti (con ricariche in asfalto) al fine di creare una rete di percorsi pedonali (Pediplan) che si interconnetta con la rete ciclopedonale.
Per i percorsi ciclopedonali poco percorribili per la presenza di ghiaia ed altro, si suggerisce di prevedere un apposito capitolo e linee guida nel regolamento edilizio che consenta di dare indicazioni ai progettisti evitando l'impiego di una pavimentazione non adatta alle carrozzine.

G. Individuare delle priorità d'intervento condivise

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

H. Creare sinergie fra la programmazione triennale dei lavori pubblici in corso e prevista ed il PEBA in tale modo da garantire l'eliminazione delle barriere architettoniche nei manufatti e negli spazi pubblici oggetto di interventi.

I. 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 [18].
- Migliorare l'accessibilità dei servizi e degli spazi aperti al pubblico.
- Favorire la collaborazione con i gestori e proprietari di esercizi commerciali.
- 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.

[18] Tale azione può essere realizzata con apposito progetto partecipativo finalizzato alla realizzazione di quartieri in Z30 o Z20 (v. anche parte 3 della Relazione).

4. Strumenti e azioni di partecipazione e concertazione

Si illustrano di seguito le azioni di partecipazione svolte per la redazione del PEBA; tali azioni erano finalizzate a:

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

L'attuazione del PEBA prevede inoltre di attivare la partecipazione con ulteriori "azioni di accompagnamento" (v. parte III della Relazione).

4.1. Osservazione partecipante, interviste spot, questionari

A. Brevi interviste ai passanti (interviste spot)

Durante i sopralluoghi negli spazi pubblici, sono state raccolte informazioni puntuali sulla percorribilità e la sicurezza pedonale. L'obiettivo era di integrare i dati raccolti nei rilievi con la collaborazione di alcuni testimoni (genitori con passeggini, disabili in carrozzina, adolescenti, anziani) che vivono nei luoghi oggetto d'indagine. L'attività di "osservazione partecipante" e lo svolgimento di una decina di "interviste spot" ha consentito di accertare 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 n. 4) reso disponibile on-line nel sito web istituzionale. Le indicazioni emerse sono illustrate nella relazione all'allegato n.5.

Sintesi delle indicazioni emerse

Ambiti, strade ed edifici segnalati	*Criticità segnalate dai cittadini*
Strade in cui migliorare la percorribilità pedonale e/ o la sicurezza	Via Roma; Via Calnova; percorso dal municipio all'area archeologica (da migliorare).
Attraversamenti pericolosi	Via Romanziol, e via Roma.

Altre segnalazioni	Negozi poco accessibili, velocità veicoli. bidoni della spazzatura nei percorsi Edifici segnalati: stadio; assenza giochi inclusivi; migliorare la percorribilità interna dei parchi. Area archeologica non accessibile (vedi viale perimetrale ed accessi), completare nuovo quartiere zona via Oberdan.

4.2. Le scuole

A) Sopraluoghi partecipati

In occasione del rilievo delle scuole, il tecnico rilevatore era accompagnato dai referenti scolastici a cui venivano chieste informazioni generiche sull'accessibilità dell'edificio. La finalità era di individuare le problematiche esistenti da parte di chi usa abitualmente il luogo.

B) Il Pedibus

Nel Comune di Noventa di Piave è attivo il Pedibus; ci sono 4 percorsi con 4 stazioni di partenza nel capoluogo.



I percorsi e le fermate

percorsi	*Strade interessate*
ARANCIO	via Calnova; via Galilei
FUCSIA	via Piave, via Argine
BLU	via Torino; tratto via Guaiane
VERDE	via Roma; via Guaiane

5. Individuazione dei percorsi pedonali

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

- Alcune indicazioni fornite dall'ufficio tecnico (sulla base della programmazione dei lavori pubblici).
- Le previsioni dei piani urbani e dei progetti attuativi.
- Le segnalazioni ed indicazioni dei cittadini.
- L'analisi svolta sul ruolo, la funzione e la frequentazione della singola via nel contesto locale (presenza poli attrattori).
- I percorsi casa-scuola e di "strade scolastiche" (v. Nuovo Codice della Strada).

5.1. Capoluogo e frazioni oggetto di analisi

I percorsi pedonali indagati nel PEBA hanno riguardato tutte le frazioni comunali.



NOVENTA DI PIAVE (capoluogo)

N. vie (tratti) rilevate: 48

N. edifici comunali rilevati: 14

N. piazze rilevate: 6

N. aree verdi rilevate: 21



SANTA TERESINA

N. vie (tratti) rilevate: 5

N. edifici comunali rilevati: 1

N. piazze rilevate: 1

N. aree verdi rilevate: 2



ROMANZIOL

N. vie (tratti) rilevate: 5

N. edifici comunali rilevati:1

N. piazze rilevate: 1

N. aree verdi rilevate: 2

5.2. Rilievo degli spazi pubblici

L'elenco degli spazi pubblici rilevati è riportata nel dossier N.3 del PEBA "Rilievo spazi pubblici". Di seguito si illustrano i dati quantitativi delle suddette schedature.

	Strade	*Piazze*	*Parchi/aree verdi*	*SOMMA*
NOVENTA DI P.	48	6	21	75
ROMANZIOL	5	1	2	8
SANTA TERESINA	5	1	2	8
somma	58	8	25	91

5.3. Mappatura stato di fatto e rilievi

Il PEBA viene rappresentato con le mappature in scala 1:5000, che riportano i dati di rilievo e di valutazione nel comune capoluogo (v. dossier n. 4 "MAPPE"):

A) (capoluogo)

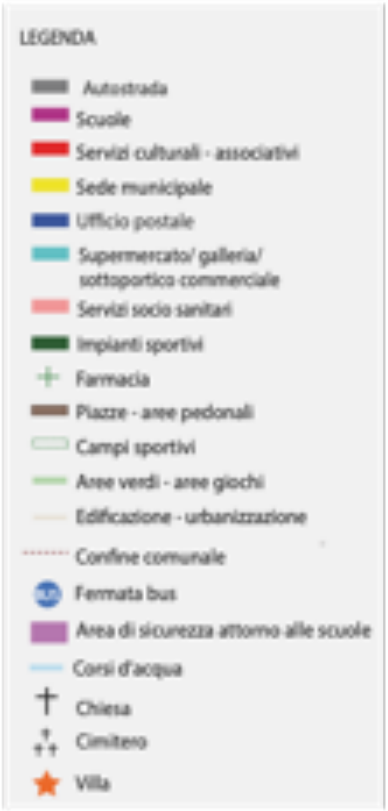
In ogni area vengono rappresentati 2 tematismi.

1) Stato di fatto e unità rilevate (vie, piazze, aree verdi, edifici) con valutazione accessibilità di percorsi pedonali, parcheggi, fermate bus.
2) Individuazione delle "aree scolastiche" (idonee per interventi di moderazione del traffico).

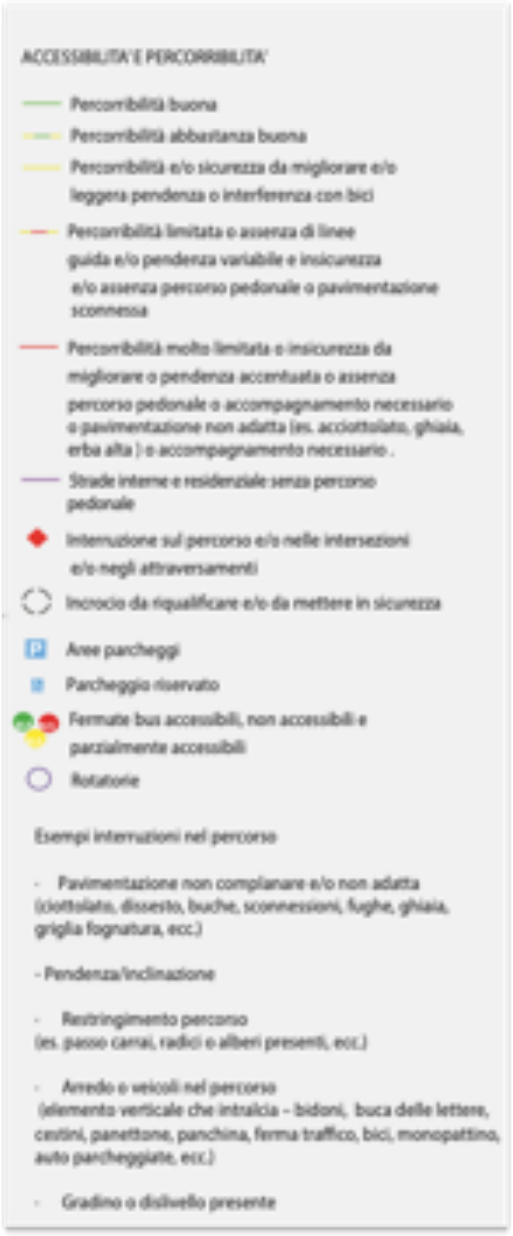
Con riferimenti al rilievo, la mappatura evidenzia le unità schedate (edifici, strade, piazze, aree verdi attrezzate), identifica i caratteri topografici (area edificata, aree verdi, corsi d'acqua), le macrobarriere (sottopassi, ponti, passerelle, …) e le diverse tipologie di edifici comunali rilevati.

Si riporta di seguito la legenda delle mappe di rilievo.

1) *STATO DI FATTO E UNITA' RILEVATE (vie, piazze, aree verdi, edifici)*
2) *Legenda cartografia con criteri di valutazione*







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.3 "VALUTAZIONE SPAZI PUBBLICI") illustrativa del grado di accessibilità facendo riferimento ai seguenti aspetti:

- GRADO DI PROTEZIONE E SICUREZZA DEL PERCORSO PEDONALE
- 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.5 "INTERVENTI SPAZI PUBBLICI") 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.

Cod	*Nome VIA*	*Marciapiede su 2 lati*	*Marciapiede su 1 lato o tratto*	*Marciapiede assente*	*Ciclabile o ciclopedonale*
	NOVENTA DI PIAVE				
U01a	Via Calnova		**X**		X
U01b	Via Calnova	X			

U02a	Via Rialto		**X**		
U02b	Via Calnova interna /Spar		**X**		X
U03a	Via Verdi	X			
Uo3b	Via Galilei		**X**	X tratto	
U04	Via Duca D'Aosta			X	
U05	Via Diaz		**X**		
U06a	Via Guaiane (tratto 1)		**X**		X
U06b	Via Guaiane (tratto 2)		**X**		X
U07	Via Libertà			X	
U08	Via Guaianette		**X tratto**	X	
U09	Via Milano		**X**		
U10	Via Firenze		**X**		
U11	Via Torino		**X**		
U12	Via Venezia	X			
U13	Via Treviso	X			
U14	Via Noventa		**X**		
U15	Via Visentin		**X**		
U16	Via Schiavo Lena		**X**		X
U17a	Via Roma (tratto 1)		**X**		
U17b	Via Roma (tratto 2)		**X**		X
U18	Via Da Vinci		**X**		
U19	Via Parini/Mons. Crico	X			
U20	Via Tasso		**X**		X
U21	Via Leopardi		**X**		
U22	Via Montale	X			
U23	Via Treporti/Oberdan			X	
U24a	Via Gonfo (tratto 1)		**X**		X
U24b	Via Gonfo (tratto 2)		**X tratto**	X tratto	
U25	Via D'Annunzio/Ungaretti	X			
U26	Via Berlese			X	
U27	Via Deledda/Ungaretti	X			
U28	Via Ca' Memo			X	X
U29	Via Manzoni			X	
U30	Via Argine			X	X

U31	Via Borgo	X			
U32	Via Chiesa		**X**		X
U33	Via Lampol			X	
U34	Via Romanziol (tratto1)		**X**		X
U35	Via Ariosto	X			
U36	Via Calvecchia			X	
U37	Via Piave	X			
U38	Via Puccini		**X**		
U39	Via Vivaldi		**X**		X
U40	Via Belluno	X			
U41	Via Romanziol (tratto 2)			X	X
Cod	*Nome VIA*	*Marciapiede su 2 lati*	*Marciapiede su 1 lato o tratto*	*Marciapiede assente*	*Ciclabile o ciclopedonale*
	ROMANZIOL				
U42	SP 83 Via Romanziol (Tratto 3,4)			X	X
U43	Via G. Da Mula/Via Dei Comuni	X		X	
U44	Via S. Antonio			X	
U45	Via Passo Zenson				X
	SANTA TERESINA				
U46	Via Sta Teresina			X	
U47	Via Grassaga		**X**		
U48	Via Giamello			X	
U49	Via San Mauro	X			
U50	Via Pio X		**X**		



Via Roma (tratto 1)



Via Calnova

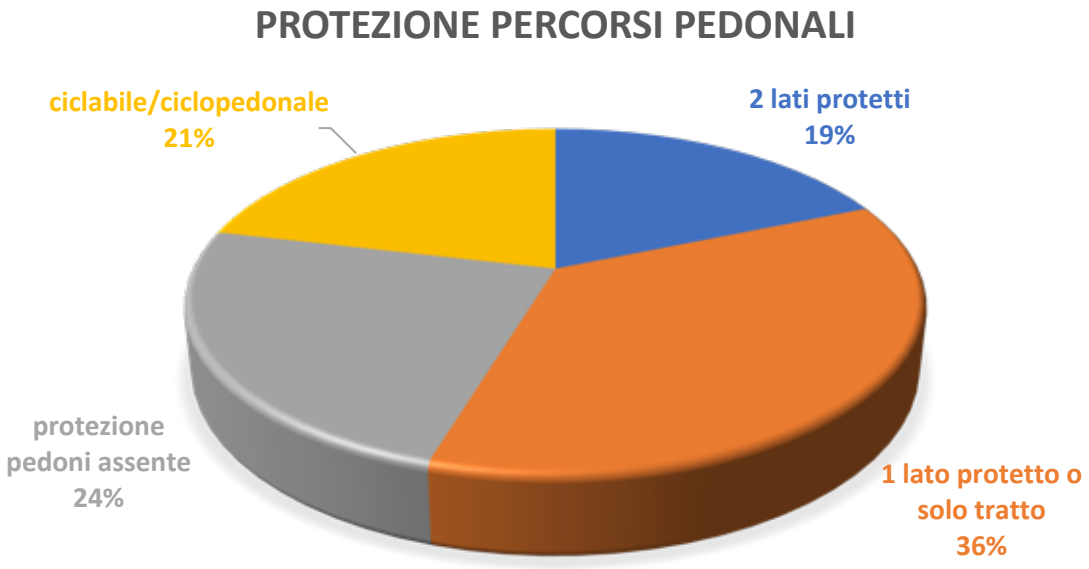


Via Roma (tratto 2), Noventa di P.



Via Gonfo, Noventa di P.

- entrambe i lati protetti: 14
- un lato protetto o protetto a tratti: 27
- senza protezione pedonale: 18 (5 in ambito residenziale)
- ciclabile/ciclopedonale[1] (anche breve tratto): 16



1.2. Criticità riscontrate negli spazi pubblici

Le criticità rilevate fanno quindi riferimento ai seguenti aspetti:

- Alta velocità dei veicoli sulle vie di accesso e di collegamento tra le frazioni.
- Assenza di percorsi protetti su alcune strade a traffico elevato (es. tratto su via Roma).
- Distanza fra il capoluogo e le frazioni prive di servizi.
- Marciapiedi sconnessi.
- Vialetti assenti nelle aree giochi e nei parchi.

[1] Presente tratto di ciclopedonale lungo il Piave (Consorzio Bim).

- Tratti di carreggiata ed incroci stradali sovradimensionati.
- Presenza di attrattori di traffico veicolare adiacenti il centro storico (ingresso/uscita autostradale, benzinai, Outlet).
- Presenza interruzioni e sconnessioni nei percorsi nelle aree residenziali; scarsa continuità della rete ciclopedonale/ciclabile.
- Assenza linee guida per le persone non vedenti e ipovedenti negli spazi aperti (attraversamenti, fermate bus, piazze, aree giochi), e negli edifici pubblici.
- Segnaletica per i pedoni Insufficiente; assente segnaletica speciale (CAA) per le persone con deficit intellettivo o problemi di natura cognitiva[2].

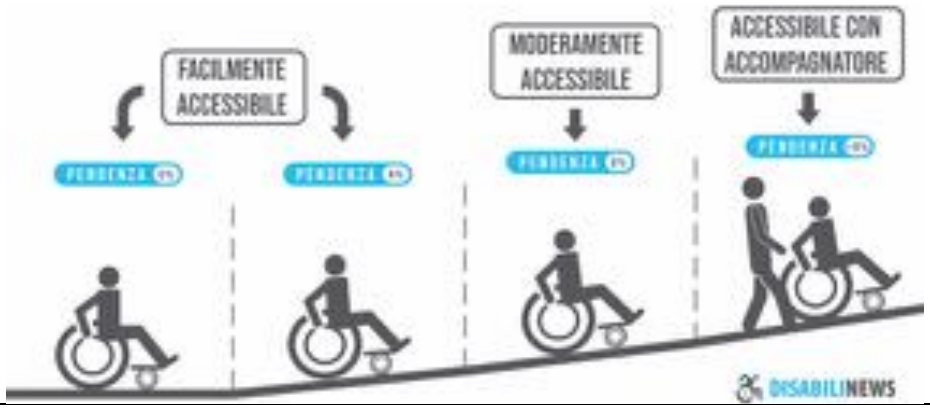


Via Guaiane



Via Galilei

PENDENZA RAMPE



1.3. Scalini negli attraversamenti

Gli attraversamenti pedonali sono i luoghi critici per il pedone che deve gestire le possibili interferenze con gli automezzi. In tali ambiti, oltre rilevare lo stato della sicurezza, il rilievo ha quantificato la presenza di barriere architettoniche costituite da piccoli scalini con altezza maggiore a 2,5 cm.

[2] Vedi linguaggio Comunicazione aumentatativa alternativa (CAA).

Gradini/ scalinetti negli attraversamenti, intersezioni, percorsi	
Noventa, Romanziol, Santa Teresina	102

Negli attraversamenti pedonali sono stati riscontrati i seguenti problemi:

- Assenza zebrature nelle intersezioni (cioè gli incroci costituiti dalla immissione di strade "inferiori" sulla viabilità principale) e assenza di linee guida (segnali podotattili).
- Attraversamenti lunghi e insicuri (ad es. in via Roma e via Calnova) o sovra-dimensionati per i veicoli a scapito dei pedoni (ad es. in via Roma, via Romanziol).
- Attraversamenti insufficienti o assenti (ad es. in via Giamello, tratto via Romanziol SP83).
- Presenza di piccoli gradini.



Via Romanziol incrocio via Calvecchia



Via Roma

1.4. Mappatura valutazioni

Le valutazioni riportate nelle schede vengono rappresentate nelle mappe con i colori (verde, giallo, rosso, viola) e legende (v. le MAPPE e la legenda nel dossier n.4).

2. Valutazione accessibilità di altri edifici e servizi 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.

2.1. Uffici postali, banche, locali e supermercati

POSTA E BANCHE	*Parch. Riservato*	*Percorso esterno*	*ingresso*	*Porta ingresso*	*Fermata bus*	*Attraversa-mento*
Ufficio Postale, via Diaz, Noventa	A	A	A	NA	assente	assente
Credit Agricole Piazzale V. Emanuele	2 A	A	A	A	A	A
Intesa San Paolo, via Calnova, Noventa	assente	PA	NA	NA	assente	PA

NEGOZI E BAR-RISTORANTI

Porta ingresso	SENZA SCALINO	PICCOLO GRADINO	SCALINO > 3 cm	somma
RISTO-BAR-GELATERIE- PIZZERIE	1	1	22	24
NEGOZI E AGENZIE	12	4	38	54
Studi professionali	1	0	9	10
	14	5	69	88

16% 6% 78%





Note: si registra la scarsa accessibilità di esercizi commerciali e locali.



NOTA: l'accesso facilitato nei negozi di prossimità (panificio, alimentare, ecc.) e nei locali pubblici è importante per 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 rampe removibili e/o per migliorare la fruibilità dei locali e incentivare la realizzazione di bagni accessibili alle carrozzine.

E' inoltre utile porre l'attenzione sulla tipologia ed il corretto inserimento dello scivolo o della rampa poiché non sempre risultano conformi e/o a norma e possono diventare un ostacolo e non garantire l'accesso alla carrozzina sia per eccessiva inclinazione o sia per una collocazione errata.

2.2. Servizi socio sanitari

AMBULATORI e FARMACIE	*Parch. Riservato*	*Percorso esterno*	*Ingresso*	*Porta Ingresso*	*Fermata bus*	*Attraversa-mento*
Farmacia, via Calnova	A	PA/A	A	A	distante	PA/NA
Farmacia Via Roma	A 3 privati x farmacia	A	A	A	distante	NA/PA
Ambulatorio veterinario Mons. Rossetto, Noventa	assente	A	NA	NA	In Piazza	assente
Centro medico radiologico via Romanziol	PA	PA	A	A	assente	A
Dentista 1, via Roma	assente	NA scalini	NA	NA	NA	NA
Dentista 2, via Roma/Collodi	NA	NA	NA	NA	NA	A
Ambulatori, Piazzale del Donatore, via Guaiane	A	A	A	A	NA	A

2.3. Luoghi di culto

IDENTIFICAZIONE	*Percorso esterno*	*Atrio Ingresso*	*Porta*	*Parch. riservato*	*Attraversa-mento*	*Non vedenti*	*Fermata bus*
Chiesa di S. Mauro, Noventa	A	A	NA	A	A (lungo)	PA	A
Chiesa di S.Antonio, Romanziol	PA	NA	NA	assente	PA	NO	A
Chiesa di Santa Teresina	A	A	NA	A	A	PA	NA



Chiesa di S. Mauro



Chiesa Santa Teresina

3. Valutazione accessibilità di piazze, parchi e aree verdi

Si riportano di seguito le valutazioni contenute nelle schedature di piazze e aree verdi del dossier n.3 "rilievo spazi pubblici".

3.1. Piazze

COD	*PIAZZE*	*Percorsi esterni*	*Orienta-mento*	*Area pedonale*	*Parch. riservato*	*Fermata bus*	*Attraversa mento*	*Servizi presenti*
P01	Piazza Marconi	A	PA	PA	A	A	NA	Municipio
P02	Piazza della Chiesa	A	PA	SI	A	A	A	Parrocchia, parco
P03	Piazza V. Emanuele	A	PA	NO	A	A	A	Banche, negozi, chiesa
P04	Piazza Santa Teresina	A	PA	SI	A	NA	A	Chiesa e parcheggi
P05	Piazza Romanziol	PA	NO	NO	assente	A	PA	Chiesa, parco



Piazza Vittorio Emanuele



Piazza Marconi (Municipio)



Piazza della chiesa, Romanziol



Piazzale Donatore, via Guaiane

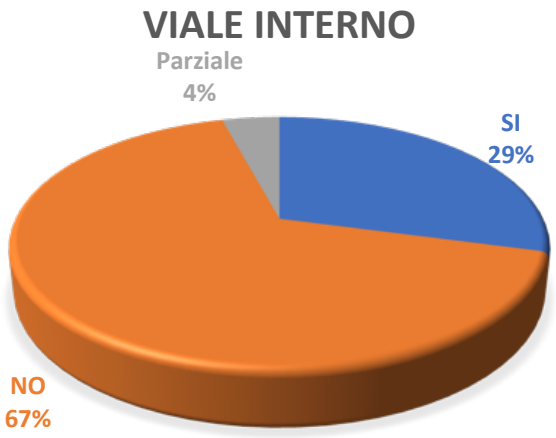
Osservazioni

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

3.2. Parchi e aree verdi attrezzate

COD	AREE GIOCHI	Viale esterno	Accessi	Viale interno	Arredi	Giochi	Park riservato	Attrav.	Bus
V01	Giardino Piazza Marconi	A	A	A	A	assente	A	NA	PA distante
V02	Giardino vie Guaianette/ Belluno	A	A	PA	PA	NA	A	A	assente
V03	Parco vie Guaianette/ Oberdan	PA	NA	NA	NA	assente	A Schiavone	assente	assente
V04	Parco giochi vie Treviso/ Torino	A	A	A	PA	NA	A	assente	assente
V05	Parco Iqbal Masih, via Verdi	A	NA	assente	NA	NA	assente	assente	assente
V06a	Parco Malala Yousafzai, via Galilei	PA	NA	assente	NA	NA	assente	assente	assente
V07	Parco M. Luther King, vie Torino/ Milano	A/PA	A	A	PA	NA	A	assente	assente
V08	Parco Tina Merlin, via Piave (accesso solo carrabile)	PA	PA	NA	NA	assente	PA	assente	assente
V09	Parco via Firenze	A	NA	assente	assente	assente	A	A	assente
V10	Parco vie Argine/ Ca' Memo	A	A	A	A	assente	assente	A	NA
V11	Parco via Chiesa	A	NA	NA	PA	NA	A	NA	A
V12	Giardino Vie Calnova interno (v. Palasport)	A	A	A	A	NA	A	A	assente
V13	Parco vie Gonfo/ Deledda/ Montale	A	NA	NA	NA	NA	assente	assente	assente
V14	Parco Anna Franck, via Gonfo	PA	NA	assente	NA	assente	assente	A	assente
V15	Parco vie Parini/ Leopardi	PA	NA	assente	NA	NA	A	A	assente
V16	Parco via Puccini	PA	NA	assente	assente	assente	assente	assente	assente
V17	Parco via Tasso	A	NA	NA	NA	NA	A	A	assente
V18	Parco vie Tasso/ Mons. Crico/ Vinci	A	NA	NA	NA	NA	A		assente
V19	Parco vie Visentin/ Lena Schiavone	A	NA	NA	A	NA	assente	assente	assente
V20/21	Parco vie Vivaldi/ Calnova	A	A	A	A	assente	A	assente	assente
	SANTA TERESINA								
V22	Parco Via Grassaga	PA	NA	assente	NA	NA	PA	A	PA
V23	Parco Ismael Beach via S. Mauro	PA	NA	assente	PA	NA	A	assente	assente

	ROMANZIOL								
V24	Parco M. T. di Calcutta, via G. Da Mula	PA	NA	NA	NA	NA	A	PA	PA
V25	Parco via S. Antonio	PA/NA	A	A	A	assente	A	assente	PA



Viale interno pavimentato: 7 Assente/non accessibile: 16 Parzialmente pav.: 1



Accessibili: 14 Non accessibili: 1 Parzialmente acc.: 9



Ciclopedonale[3] parco Tina Merlin



Parco Ismael Beach, via Grassaga, S.ta Teresina



Parco Malala Yousafzai



Parco Madre Teresa di Calcutta, Romanziol



Parco M. Luther King, Via Milano

Osservazioni

- Realizzare viali e vialetti pavimentati nei parchi e nelle aree giochi per consentire l'accesso e la percorribilità ai bambini con disabilità motoria e sensoriale.
- Buona dotazione di parcheggi riservati presso le aree giochi.
- Dotare almeno un parco di giochi inclusivi[4].

[3] Scarsa percorribilità per le carrozzine.

[4] Azione già prevista dall'amministrazione comunale con la disponibilità di un finanziamento (vedi Consorzio Bim).

4. Valutazione accessibilità parcheggi e fermate TPL

4.1. I parcheggi riservati

E' stata effettuata la ricognizione dei parcheggi e degli stalli riservati per disabili per una verifica sommaria del rispetto degli standard di norma (presenza di 1 posto riservato ogni 50 parcheggi) e dei requisiti di qualità degli stalli (segnalazione, posizionamento, fruibilità).
Il rilievo ha individuato 77 stalli riservati ai titolari CUDE (Cont6+8+8+4+4+rassegno Unico Disabilità Europeo) con le seguenti indicazioni.

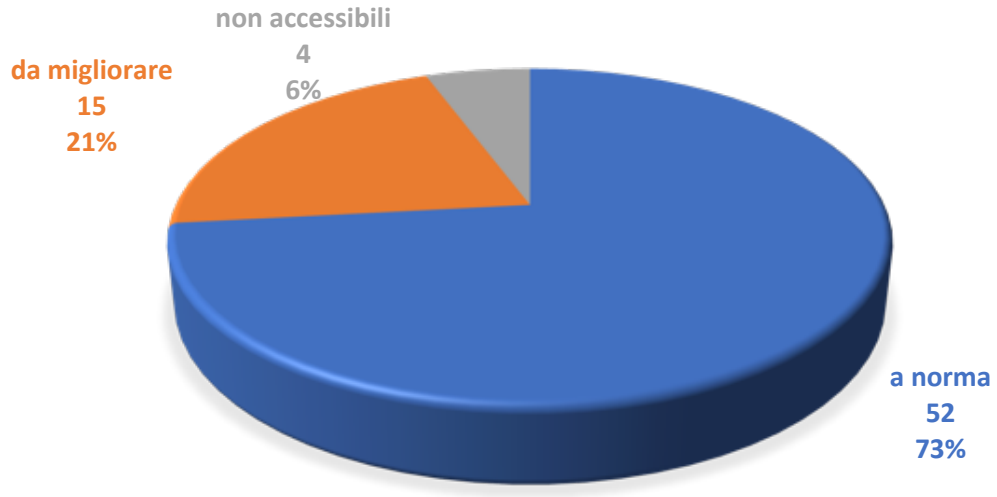
LOCALIZZAZIONE	*Aree parcheggio*	*STALLI RISERVATI DISABILI* N.71	*Valutazione accessibilità*
NOVENTA DI PIAVE			
Via Calnova (Spar, farmacia, Road house lungo strada)	SI	6	6 A
Via Rialto (area con hotel)	SI	8	4 A 4PA (pavimentazione)
Via Rialto/Calnova interna (1 area giochi+ 7 Spar)	SI	8	8 A
Via Diaz (posta e inizio via)	SI	2	1 A, 1PA/NA (lieve pendenza+ dissesto)
Piazza V. Emanuele	SI	2	2 A
Via Guaianette		1	1 PA pavimentazione
Via Milano	SI	1	1 PA pavimentazione
Via Firenze	SI	1	A
Via Noventa (scuole elem. medie e biblioteca)		1	PA (tombino vicino)
Via Noventa (scuola materna)	assente	0	-
Via Schiavo Lena	SI	2	2 A
Via Da Vinci		3	1 A, 2 PA pavimentazione
Via Mons. Crico/Parini		2	1 A, 1 PA
Via Tasso		1	A
Via Treviso		1	A
Via Leopardi	SI	1	A
Via Deledda		2	2 A
Via Chiesa	SI	1	A
Via Lampol (cimitero)	SI	1	A
Via Romanziol (tratto 1) inizio via, piazza municipio, centro medico	SI e NO	4	2 A; 1 NA; 1 PA (no cartello)

Via Piave	SI	2	2 A
Via Vivaldi	SI	3	1 PA pavimentazione; 2 A
Piazzale /via Guaiane interna (palazzetto, stadio, ambulatorio, centro anziani)	SI	5	2 A, 3 NA (griglia e erba)
Parco Tina Merlin	SI	1	PA (no cartello, poco visibile)
ROMANZIOL			
Via Giovanni Da Mula/via dei Comuni	SI (area giochi)	2	2 A
Chiesa/ Via S. Antonio		1	A
STA TERESINA			
Via Grassaga	SI	3	2 A, 1 PA (no cartello e poco visibile)
Via Sta Teresina (chiesa)	SI	1	A
Via Giamello	SI	2	2 A
Via San Mauro	SI	3	3 A

Legenda

A	parcheggio riservato a norma	PA	parch. poco accessibile o mal posizionato o mal segnalato	NA	parch. non a norma per assenza segnaletica, presenza dislivelli, dim. inadatte, assenza raccordo percorso

Il rilievo ha evidenziato il rispetto dello standard di norma. Le criticità sono riferite alla scarsa visibilità di alcuni stalli riservati o alla scarsa percorribilità della pavimentazione.
Inoltre considerando la difficile accessibilità della parte alta del comune, sarebbe opportuno
Inoltre da valutare la possibilità di avere una fermata bus presso il cimitero di Noventa.



4.2. Fermate dei mezzi pubblici di trasporto

Sono state individuate 34 fermate autobus negli spazi rilevati senza calcolare le fermate bus collocate nell'area parcheggio dell'Outlet.

Per ciascuna fermata è stata effettuata la verifica del loro livello di accessibilità e comfort [5].

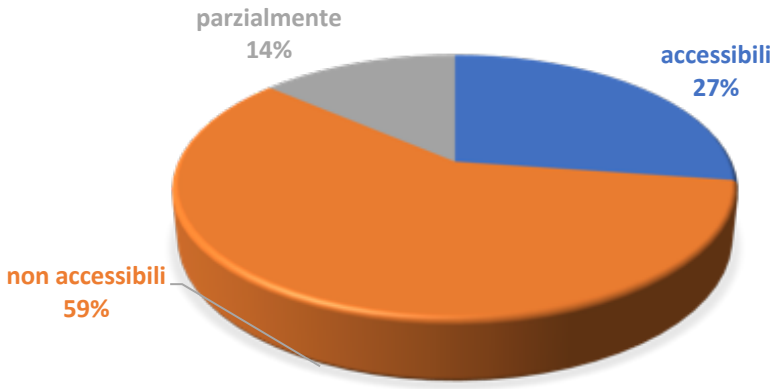
NOVENTA	N. fermate	DISABILITA' MOTORIA (piazzola, raccordo)	COMFORT (pensilina e panca)	DISAB. VISIVA (podotattili e info)	SICUREZZA
Via Calnova h. Spar	1	A	NO	NO	SI
Via Calnova	1	NA/PA	NO	NO	SI
Via Rialto (area parcheggi turisti)	1	NA	NO	NO	SI
Via Guaiane (tratto 2) Tennis/via Libertà	2	NA	NO	NO	NO
Piazzale Emanuele (DX)	1	A	SI	NO	PA
Piazzale Emanuele (SX)	1	A	NO	NO	NO
Via Roma (tratto 2)	2	NA	NO	NO	PA
Via Roma (tratto 2)	1	NA	NO	NO	SI
Via Roma (tratto 2)	1	PA	NO	NO	SI
Via Noventa		scolastico			
Via Treporti/Oberdan	1	NA	PA	NO	PA
Via Treporti/Oberdan	1	NA	NO	NO	NO
Via Ca' Memo	4	NA	NO	NO	SI
Outlet (lungo la strada)	1	A	SI	NO	SI
Fermate bus area Outlet	10	A	SI	SI	SI
STA TERESINA					
Ingresso Sta Teresina (lungo la strada)	1	NA	NO	NO	NO
Via Grassaga (SX)	1	PA	SI	NO	SI
Via Grassaga (SX/DX)	1	NA	NO	NO	NO
Via S. Mauro	1	PA	SI	NO	SI
ROMANZIOL					
SP 83 via Romanziol (lato chiesa)	1	A	PA	NO	SI
SP 83 via Romanziol (lato chiesa)	1	PA	NO	NO	SI
SP 83 via Romanziol H. via dei Comuni	1	NA	PA	NO	SI

Legenda

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

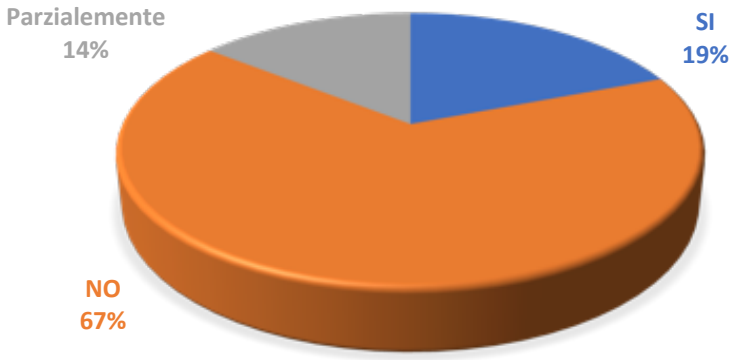
[5] Fermate situate nei percorsi stradali rilevati dal PEBA.

Accessibilità SI: 6; PA: 5; NA: 15

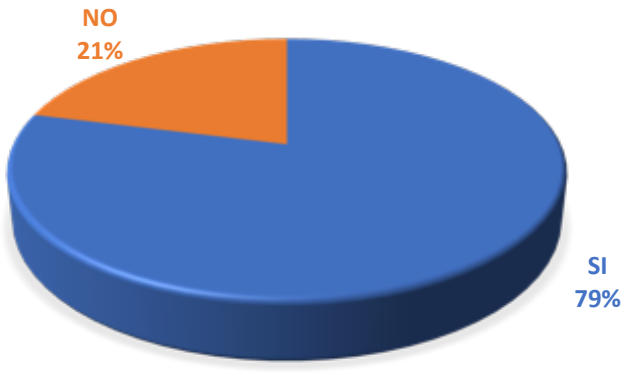


Orientamento SI: 0 NO: 34

Comfort SI: 5; PA: 3; NO: 18



Sicurezza: SI: 16; PA: 3; NO: 6



La valutazione espressa con tre livelli qualitativi (buona, parzialmente buona, assente) ha preso in considerazione i seguenti criteri.

- MOBILITÀ, riferita alla presenza di una pedana[6] e di adeguate dimensioni dell'area d'attesa e del percorso che conduce alla fermata.
- ORIENTAMENTO, riferito alla presenza di segnali podotattili e alla leggibilità delle informazioni.
- COMFORT, riferito alla presenza di panchina e pensilina.
- SICUREZZA, referito alla ubicazione della fermata ed alla sua raggiungibilità tramite un percorso pedonale protetto.

Osservazioni

- Assenza di ausili per i non vedenti ed ipovedenti, come ad esempio la mancanza di percorsi tattili e l'assenza di mappe a rilievo. I percorsi podotattili sono presenti presso le fermate bus che si trovano nell'area parcheggio dell'Outlet.
- Scarso confort delle fermate: la panchina è frequentemente assente.
- Non raggiungibilità a piedi delle fermate: la sicurezza è talvolta assente in alcune strade in cui non ci sono percorsi protetti per arrivare fino alla fermata.

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

- individuare le fermate più frequentate e intervenire per renderle accessibili e confortevoli;
- svolgere un'indagine presso la popolazione per capire se esiste una carenza di fermate bus nel territorio e capire in quali luoghi inserire nuove fermate bus.
- avviare con l'Azienda di trasporto locale una verifica sugli autobus attrezzati di pedane e nel caso sollecitare l'azienda per incrementare tali dotazioni negli autobus di linea.

[6] Per definire progettualmente altezza e larghezza del marciapiede presso le fermate, si veda l'Allegato A3 della Relazione; inoltre si suggerisce di verificare eventuali linee guida o specifiche disposizioni dell'Azienda per l'adeguamento delle fermate bus o la realizzazione di nuove fermate.

5. Edifici comunali: rilievo e valutazione accessibilità

Il rilievo degli immobili di proprietà comunale aperti al pubblico ha riguardato 16 edifici.

Cod.	*Categoria*	*Nome*	*Indirizzo*
E01	UFFICI	Sede Municipale	Piazza Marconi 1
E02	UFFICI	Sede uffici LL.PP.	via Diaz, 2
E03	SCUOLE	Asilo nido "Primi passi"	via Guaiane, 39C
E04	SCUOLE	Scuola dell'Infanzia "B.Vergine del Rosario"	via Giacomo Noventa, 16
E05	SCUOLE	Scuola Primaria "G. Noventa" e Palestra	via Giacomo Noventa, 1
E06	SCUOLE	Scuola Media "G. Mazzini"	via Guaiane, 19
E07	POLIF.	Biblioteca comunale	via G.Noventa, 19a
E08	POLIF.	Loggia Comunale (eventi, mostre, su due livelli)	via Piave snc
E09	POLIF.	Ex scuola Romanziol (ass. naturalistica “Il Pendolino”)	via Romanziol, 130
E10	POLIF.	Ex scuola S. Teresina (sede Comitato di località)	via S. Teresina, 6
E11	SANITA'.	Centro diurno per anziani	via Guaiane, 39a
E12	SPORT	Palazzetto dello sport "F. Fontebasso"	via Guaiane snc
E13	SPORT	Bocciodromo	via Guaiane, 37
E14	SPORT	Stadio calcio	via Calnova, 66
E15	SPORT	Campi tennis	via Guaiane, 37E
E16	CIMITERI	Cimitero	via Lampol, 42

Schedatura e valutazione

Il dossier del PEBA n.2 “EDIFICI” 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

cod	EDIFICIO	AMBITO VALUTATO						
		Parch. riservato	Accesso esterno	Servizio igienico	Colleg. verticali	Fruibilità interna	Aree esterne	Uscite secon.
E01	Sede Municipale	X	X	X	X	X		
E02	Sede uffici LL.PP.	X	X	X	X	X		
E03	Asilo nido "Primi passi"	X	X	X		X	X	X
E04	Scuola Infanzia "B.Vergine del Rosario"	X	X	X	X	X	X	X
E05	Scuola Primaria "G. Noventa" e Palestra	X	X	X	X	X	X	X
E06	Scuola Media "G. Mazzini"	X	X	X	X	X	X	X
E07	Biblioteca comunale	X	X	X	X	X		X
E08	Loggia Comunale	X	X	X	X	X		
E09	Ex scuola Romanziol ("Il Pendolino")	X	X	X	X	X		
E10	Ex scuola S. Teresina (Comitato)	X	X	X	X	X		
E11	Centro diurno per anziani	X	X	X		X		
E12	Palazzetto sport "F. Fontebasso"	X	X	X	X	X		X
E13	Bocciodromo	X	X	X		X		X
E14	Stadio calcio	X	X	X	X	X	X	X
E15	Campi tennis	X	X	X		X		
E16	Cimitero	X	X	X		XX		X

Legenda

A norma *Da migliorare* *Non a norma* *Non valutabile*

6. Priorità d'intervento

6.1. Edifici comunali

Il punteggio considera 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.

Il punteggio massimo assegnabile è 10 punti.

Con riferimento al rilievo tecnico, i criteri presi in considerazione riguardano il numero di non conformità rilevate, con riferimento alla check-list del rilievo.

Così come per gli spazi urbani, il punteggio dell'edificio è un dato dinamico, che potrà essere modificato a seconda degli interventi di adeguamento 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

Criterio A (categoria):

scuola primaria / municipio / edificio rappresentativo	4,0
palazzetto 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

Criterio B (rilievo tecnico):

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

Elenco priorità

		PRIORITA'					
cod	EDIFICIO	importanza	tecnico	segnalaz.	interventi	TOT	IMPORTO
E01	Sede Municipale	4,0	2,5	0	0	6,5	8.030,40 €

E04	Scuola Infanzia	3,5	2,5	0	0	6,0	17.928,00 €
E05	Scuola Elem. "G. Noventa" e Palestra	4,0	2,0	0	0	6,0	8.148,00 €
E06	Scuola Media "G. Mazzini"	4,0	2,0	0	0	6,0	25.200,00 €
E02	Sede uffici LL.PP.	3,0	3,0	0	0	6,0	50.208,00 €
E03	Asilo nido "Primi passi"	3,0	2,0	0	0	5,0	3.062,00 €
E07	Biblioteca comunale	3,5	1,5	0	0	5,0	3.396,00 €
E12	Palazzetto sport "F. Fontebasso"	3,0	2,0	0	0	5,0	2.844,00 €
E16	Cimitero	3,5	1,5	0	0	5,0	11.136,00 €
E15	Campi tennis	3,0	1,5	0	0	4,5	960,00 €
E14	Stadio calcio	2,5	1,5	0	0	4,0	1.512,00 €
E08	Loggia Comunale (eventi, mostre)	3,0	1,0	0	0	4,0	2.268,00 €
E09	Ex scuola Romanziol ("Il Pendolino")	2,5	1,5	0	0	4,0	852,00 €
E13	Bocciodromo	2,5	1,0	0	0	3,5	768,00 €
E10	Ex scuola S. Teresina (sede Comitato)	2,0	1,0	0	0	3,0	672,00 €

6.2. Spazi pubblici

L'individuazione delle priorità prende in considerazione più parametri:

- il "rilievo tecnico", riferito alla individuazione delle barriere architettoniche, alla sicurezza pedonale rilevata, alla identificazione del percorso;
- le segnalazioni/indicazioni pervenute dall'amministrazione da parte dei portatori d'interesse e dalla cittadinanza;
- le funzioni e i servizi presenti nella via;
- i lavori in corso previsti (programmazione triennale 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 cumulativo attribuito alla via non è un dato stabile e potrebbe diminuire o aumentare 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 e l'utenza nella via;
- aumento dell'incidentalità;
- 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 "totale" (che considera sia la presenza di barriere architettoniche che il ruolo della via nel contesto urbano) diventa significativo a partire da 9/10 punti. Un punteggio totale basso non significa che la via sia dotata di un percorso pedonale protetto ed accessibile; tale via potrebbe anche non avere un marciapiede, però se non ha una funzione rilevante nel contesto locale (via senza uscita, via residenziale, via scarsamente urbanizzata) non raggiungerà un punteggio tale da risultare prioritaria.

Sono comunque situazioni da monitorare nel tempo poiché ad esempio una via scarsamente urbanizzata che vedrà un aumento del traffico e/o l'arrivo di nuovi residenti potrebbe diventare prioritaria. In questi casi, è utile tenere in considerazione, il dato fornito dal punteggio "tecnico", che fornisce elementi conoscitivi sullo stato del percorso estrapolato dal contesto.

Viceversa, un punteggio totale "alto" non evidenzia necessariamente una situazione di scarsa accessibilità. Un punteggio elevato 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.

COD	***NOVENTA DI PIAVE***	***Punteggio tecnico***	***Punteggio complessivo***
U02b	Via Rialto/ Calnova interna/Eurospar	1	18,0
U34a	Via Romanziol (tratto 1)	1,5	17,5
U01c	Via Calnova interna (hotel) fino a Eurospar	1	17,0
U17b	Via Roma (tratto 2)	1,5	14,5
U17a	Via Roma (tratto 1)	1	14,0
U02a	Via Rialto 1	1	14,0
U06b	Via Guaiane (tratto 2)	1	13,0
U14	Via Noventa	1,5/2	12.5/13,0
U05	Via Diaz	**2**	12,0
U06a	Via Guaiane (tratto 1)	1,5	11,5
U01b	Via Calnova (via principale)	1,5/2	11,5/12,0
U37	Via Piave	1	11,0
U23	Via Ragazzi del ‘99	**3**	11,0
U33	Via Lampol	**3**	11,0
U28	Via Ca’ Memo	1,5	10,5
U36	Via Calvecchia/Lampol (tratto 2)	**3**	9,5
U01a	Via Calnova (via principale)	**3/2**	10,0/9,0
U03b	Via Galilei	**2**	8,5
U11	Via Torino	1,5	8,0
U30	Via Argine	**2**	8,0
U35	Via Ariosto	1	8,0
U31	Via Borgo	1,5	7,5
U34b	Via Romanziol (tratto 2)	1,5	7,5
U08	Via Guaianette	**3**	7,0
U41b	SP83 (tratto 2) da via Calvecchia	1,5	7,0
U01d	Via Calnova (2) interna	1,5	6,5
U25	Via D’Annunzio/Ungaretti	1	6,5
U13	Via Treviso	1	6,5
U32	Via Chiesa	1	6,0

U03a	Via Verdi	2	6,0
U16	Via Schiavo Lena	1,5	6,0
U19	Via Parini/Mons. Crico	2	6,0
U24a	Via Gonfo (tratto 1)	1,5/2	5,5/6,0
U09	Via Milano	1,5	5,5
U15	Via Visentin	1,5	5,5
U10	Via Firenze	1,5	5,5
U18	Via Da Vinci	2	5,5
U20	Via Tasso	1	5,0
U21	Via Leopardi	1	5,0
U27	Via Deledda	1	4,5
U39	Via Vivaldi	1	4,5
U38	Via Puccini	1	4,0
U40	Via Belluno	1	4,0
U04	Via Duca D'Aosta	3	4,0
U07	Via Libertà	3	4,0
U12	Via Venezia	1	4,0
U22	Via Montale	1	4,0
U26	Via Berlese	2/3	4,0
U24b	Via Gonfo (tratto 2)	2	3,5
U29	Via Manzoni	2	3,0
U41a	SP83 (tratto 1,2)		
COD	***ROMANZIOL***	***Punteggio tecnico***	***Punteggio complessivo***
U42a	SP83 (tratto 2)	3	11,5
U44	Via S. Antonio	3	11,0
U42b	Via Romanziol (Tratto 4)	1,5/2	10,0
U43	Via G. Da Mula/Via Dei Comuni	1,5	7,5
U45	Via Passo Zenson	3	7,0
COD	***SANTA TERESINA***	***Punteggio tecnico***	***Punteggio complessivo***
U48	Via Giamello	3	12,0
U47	Via Grassaga	1,5	8,5
U46	Via Sta Teresina	3	7,0
U50	Via Pio X	2	6,0
U49	Via San Mauro	1	5,0

INTERVENTI PRIORITARI

Sulla base delle priorità sono stati selezionati i percorsi pedonali in cui è stata effettuato un rilievo di dettaglio per individuare e quantificare gli interventi; sono state quindi predisposte le seguenti “schede d’intervento (vedi dossier n.5 “INTERVENTI SPAZI PUBBLICI”).

INT01	Piazza MARCONI
INT02	Via NOVENTA
INT03	Via CALNOVA
INT04	Via DIAZ
INT05	Via GALILEI
INT06	Via ROMA
INT07	Via GUAIANETTE
INT08	Via CA MEMO
INT09	Via PIAVE
INT10	Via LAMPOL e AREA ARCHEOLOG.
INT11	PARCO Iqbal Masih
INT12	PARCO Yousafzai Malala
INT13	PARCO Anna Frank
INT14	PARCO Falcone Borsellino
INT15	PARCO Nelson Mandela
INT16	PARCO Tina Merlin
INT17	PARCO via Leopardi

PARTE 3 – INTERVENTI, COMPUTI, PROGRAMMAZIONE E MONITORAGGIO, LINEE GUIDA

1. Quantificazione interventi

L'importo degli interventi e.b.a. è stato definito con un computo che fa riferimento al Prezzario Regionale. Le voci non disponibili nel prezzario sono state ricavate da altri prezzari o listini aziendali. Il costo degli interventi comprende solo fornitura e messa in opera. Il quadro economico del PEBA comprende costi aggiuntivi (IVA, oneri organizzativi, spese tecniche) come "somme a disposizione" (v. cap. 2.4).

1.1. Computo ambito edilizio e urbano

Gli interventi e.b.a. sono descritti nei dossier n. 2 "EDIFICI" e n.5 "INTERVENTI SPAZI PUBBLICI". L'importo degli interventi per gli "edifici" corrisponde a Euro 136.984,40 ed Euro 408.787,50 per gli "spazi pubblici", per un importo complessivo di Euro 545.771,90.

EDIFICI

Destinazione d'uso	Indirizzo	IMPORTO
Sede Municipale	Piazza Marconi 1	8.030,40 €
Sede uffici LL.PP.	via Diaz, 2	50.208,00 €
Asilo nido "Primi passi"	via Guaiane, 39C	3.062,00 €
Scuola Infanzia "B.Vergine del Rosario"	via Giacomo Noventa, 16	17.928,00 €
Scuola Elem. "G. Noventa" e Palestra	via Giacomo Noventa, 1	8.148,00 €
Scuola Media "G. Mazzini"	via Guaiane, 19	25.200,00 €
Biblioteca comunale	via G.Noventa, 19a	3.396,00 €
Loggia Comunale (eventi, mostre)	via Piave snc	2.268,00 €
Ex scuola Romanziol (ass. "Il Pendolino")	via Romanziol, 130	852,00 €
Ex scuola S. Teresina (sede Comitato)	via S. Teresina, 6	672,00 €
Centro diurno per anziani	via Guaiane, 39a	- €
Palazzetto sport "F. Fontebasso"	via Guaiane snc	2.844,00 €
Bocciodromo	via Guaiane, 37	768,00 €
Stadio calcio	via Calnova, 66	1.512,00 €
Campi tennis	via Guaiane, 37E	960,00 €
Cimitero	via Lampol, 42	11.136,00 €
		136.984,40 €

SPAZI PUBBLICI

cod	*nome*	*m. lungh.*	*costo*	*costo unit. €/m*
INT01	PIAZZA MARCONI	460	15.500,00 €	*33,70 €*
INT02	VIA NOVENTA	380	24.712,50 €	*65,03 €*
INT03	VIA CALNOVA	805	54.137,50 €	*67,25 €*
INT04	VIA DIAZ	125	4.937,50 €	*39,50 €*
INT05	VIA GALILEI	495	25.687,50 €	*51,89 €*
INT06	VIA ROMA	1.230	55.475,00 €	*45,10 €*
INT07	VIA GUAIANETTE	425	52.500,00 €	*123,53 €*
INT08	VIA CA MEMO	1.500	15.250,00 €	*10,17 €*
INT09	VIA PIAVE	150	10.387,50 €	*69,25 €*
INT10	VIA LAMPOL E AREA ARCHEOL.	250	36.500,00 €	*146,00 €*
INT11	PARCO Iqbal Masih	70	7.700,00 €	*110,00 €*
INT12	PARCO Yousafzai Malala	80	8.500,00 €	*106,25 €*
INT13	PARCO Anna Frank	125	27.000,00 €	*216,00 €*
INT14	PARCO Falcone Borsellino	135	27.000,00 €	*200,00 €*
INT15	PARCO Nelson Mandela	220	32.500,00 €	*147,73 €*
INT16	PARCO Tina Merlin	40	5.500,00 €	*137,50 €*
INT17	PARCO via Leopardi	45	5.500,00 €	*122,22 €*
		6.535	**408.787,50 €**	*62,55 €*

1.2. Somme a disposizione

Il quadro economico contiene un capitolo di spesa per comprendere il costo dell'IVA al 4%[1], delle spese tecniche che si quantificano al 10% sugli interventi, e degli imprevisti con un importo 1%.

[1] L'IVA agevolata al 4% è normata dal Dpr n. 633/1972 - Tabella A, Parte II, punto 41-ter, ed è applicata per "la realizzazione di opere direttamente finalizzate al superamento o eliminazione delle barriere architettoniche". Un intervento di accessibilità potrà comprendere opere direttamente riconducibili alle b.a. ed altre che concorrono ugualmente all'accessibilità ma che non sono non completamente qualificabili come barriere architettoniche (ad es. in un attraversamento pedonale, l'inserimento di segnali podotattili e scivoli avranno IVA al 4%, invece la

1.3. Interventi diffusi

Oltre al computo analitico degli interventi di cui al paragrafo precedente e che viene illustrato nelle schede di rilievo, il PEBA definisce degli importi a corpo/forfettari per realizzare azioni diffuse che andranno definite con apposita progettazione.

C1	*Interventi per Z20, Z30 e moderazione del traffico*	42.000 €
C2	*Interventi di accessibilità, sicurezza e orientamento nelle fermate TPL*	108.000 €
C3	*Rimozione puntuale di scalini/ dislivelli*	5.500 €
C4	*Interventi di accessibilità/fruibilità nelle aree giochi e parchi*	120.000 €
C5	*Segnaletica podotattile per l'orientamento*	4.000 €
C6	*Installazione panchine e alberature*	20.000,00
C7	*Interventi formativi, partecipativi, di sensibilizzazione*	3.500 €
		297.000,00 €

C1 - Interventi per la moderazione del traffico e la sicurezza pedonale

Importo forfettario di 42.000,00 euro è stato definito considerando interventi in n. 6 tratti stradali/vie e costo medio 7.000 Euro/cad.

L'importo consente di realizzare interventi di moderazione del traffico e messa in sicurezza di alcune strade, per favorire l'uso condiviso della carreggiata e la fruibilità della stessa per gli "*utenti deboli della strada*"[2].

L'intervento è correlato alla realizzazione di Z30 o 20 nelle strade in cui per motivi strutturali (larghezza ridotta della carreggiata) o di traffico limitato (zone residenziali) non si realizza un marciapiede e si sceglie l'uso condiviso della strada.

L'importo forfettario comprende interventi di segnaletica ed eventuale riconfigurazione della carreggiata (ricollocazione parcheggi, restringimento) e il rialzo degli attraversamenti, che andranno di volta in volta progettati puntualmente a seconda del contesto.

segnaletica orizzontale e verticale e/o l'illuminazione avranno IVA standard). Il quadro economico degli interventi dovrà pertanto prevedere una articolazione che consenta la diversa applicazione dell'IVA per le opere realizzate.

[2] Art. 3, comma 53 bis del Nuovo codice della strada "Utente debole della strada: i pedoni, disabili in carrozzella, ciclisti e tutti coloro i quali meritino una tutela particolare dai pericoli derivanti dalla circolazione sulle strade".

C2 - Accessibilità fermate autobus

Importo per interventi di accessibilità delle fermate TPL più frequentate. Sul totale di 34 fermate bus rilevate nelle strade oggetto di rilievi, e sulla base delle valutazioni (v. parte 2) si prevede di intervenire con la realizzazione di una pedana con scivolo, l'installazione di linee guida-segnali podotattili e di pensilina, in alcune fermate. L'importo forfettario di 102.000,00 euro è stato definito con interventi in n.12 fermate e costo medio 8.500,00 Euro/ cad.

FERMATE BUS /cad.	*costo unit. forfettario*
-Marciapiede per nuova piazzola ca. 10 mq con scivolo e segnali podotattili	5.700,00 €
-Pensilina con panca	2.800,00 €
	8.500,00 €

C3 - Rimozione scalini in corrispondenza dei percorsi

Importo per raccordare una parte dei piccoli scalini individuati nei percorsi oggetto di rilievo che hanno un piccolo dislivello con h massima 5 cm (v. parte 2 della Relazione), raccordandoli con ricarica di asfalto. Tali interventi non rientrano in quelli già previsti nelle "schede intervento spazi pubblici" (v. dossier n.5).

L'importo forfettario di 5.500,00 euro è stato definito con interventi in n.25 scalini e costo medio di 220,00 Euro/ cad.

C4 - Accessibilità e valorizzazione dei parchi giochi e aree verdi attrezzate[3].

Importo per installare pavimentazione anti-trauma nelle aree giochi, attrezzi fitness inclusivi, piantumazione alberi e installazione giochi inclusivi (ad esempio nei i parchi in via Galilei, Via Verdi, via Torino, via Gonfo, via Guaianette/ Oderdan). L'importo forfettario di 120.000,00 euro è stato definito con interventi in n.5 aree verdi e costo medio di 24.000,00 Euro/ cad.

C5 - Segnaletica podotattile per l'orientamento[4]

Importo forfettario a corpo di 4.000,00 euro per la posa di segnali podotattili negli attestamenti degli attraversamenti pedonali e in corrispondenza degli edifici comunali rilevanti (Municipio, scuole, biblioteca, ecc.), presso le fermate TPL più frequentate e nelle piazze.

[3] 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

L'amministrazione comunale ha già un finanziamento di 20.000 da spendere per l'acquisto di giochi inclusivi.

[4] Comprende anche l'installazione di fasce adesive per contrasto cromatico su lampioni presenti nei marciapiedi.

C6 - Installazione panchine e alberature

Importo per installare panchine per aumentare comfort e fruibilità dei principali percorsi pedonali, piazze e parchi, e per la messa a dimora di alberature. Alcuni luoghi che necessitano tali interventi di qualificazione:

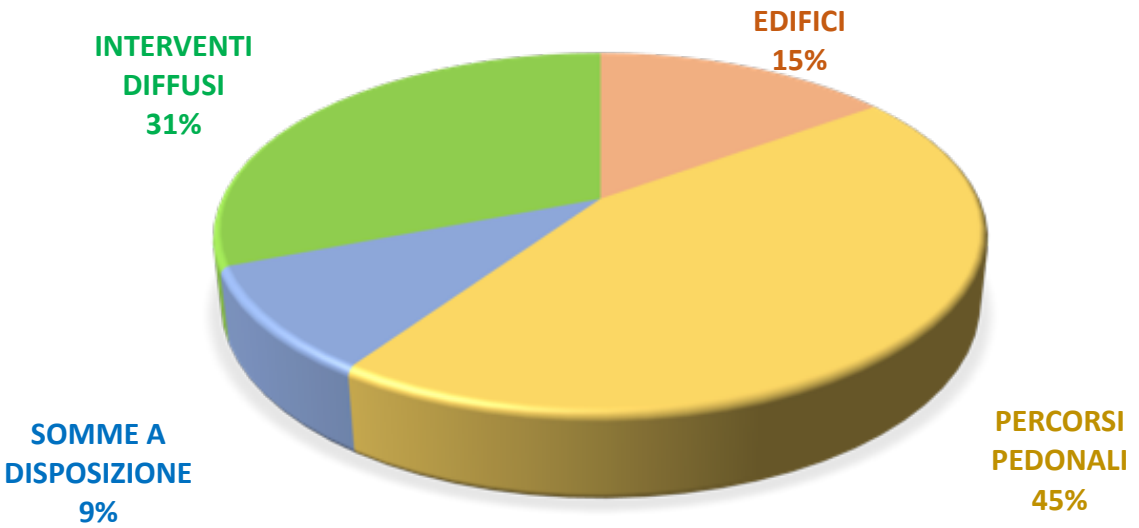
L'importo forfettario di 20.000,00 euro è stato definito con n.40 installazioni, che riguardano la fornitura e collocazione di panchine e la messa a dimora di aiuole con alberature, costo medio 500,00 Euro/ cad.

C7- Azioni di accompagnamento per la promozione e l'educazione alla mobilità lenta

Importo forfettario a corpo di 3.000,00 euro (ca. 1,1% della somma degli interventi diffusi) per realizzare azioni di sensibilizzazione e informazione (v. capitolo successivo); gli importi sono riferiti ad azioni promosse direttamente dall'amministrazione o al sostegno di azioni sviluppate da associazioni ed enti locali e che rientrano negli obiettivi del PEBA.

1.4. Quadro economico

Sulla base dei computi degli interventi (edifici e percorsi pedonali), delle somme a percentuale (IVA e spese extra), e degli importi forfettari (interventi diffusi), si definisce il quadro economico per l'attuazione del PEBA con costo totale 917.000,00 Euro da attuare a stralci nell'arco di 10 anni.



QUADRO ECONOMICO DEL PEBA

A	*INTERVENTI E.B.A.*	
A1	EDIFICI	136.984,40 €
A2	PERCORSI PEDONALI	408.787,50 €
	TOTALE INTERVENTI	**545.771,90 €**

B	SOMME A DISPOSIZIONE	€
B1	IVA 4% su A	21.830,88 €
B2	SPESE TECNICHE 10% su A	54.577,19 €
B3	Imprevisti (e arrotondamento) 2% su A	10.820,03 €
	TOTALE SOMME A DISPOSIZIONE	**87.228,10 €**

C	INTERVENTI DIFFUSI (a forfait)	
C1	Realizzazione Z30 e interventi di moderazione del traffico	42.000,00 €
C2	Interventi per l'accessibilità nelle fermate TPL	102.000,00 €
C3	Rimozione puntuale di scalini nei percorsi	5.500,00 €
C4	Interventi di accessibilità nei parchi	120.000,00 €
C5	Installazione linee guida e segnali podotattili nei percorsi	4.000,00 €
C6	installazione panchine e alberature	20.000,00 €
C7	Interventi formativi e partecipativi (1,1% azioni C)	3.500,00 €
	TOTALE INTERVENTI DIFFUSI A FORFAIT	**297.000,00 €**

A+B+C	COSTO TOTALE	**930.000,00 €**

2. Attuazione e monitoraggio

2.1. Programmazione e risorse

Il PEBA è lo strumento di programmazione degli interventi e.b.a. che possono essere realizzati nell'arco di 10 anni (periodo di validità del piano) e finanziati annualmente con risorse di bilancio che fanno riferimento a diversi capitoli di spesa.

Gli interventi, di eliminazione delle barriere architettoniche, sono finanziati con l'accantonamento di una percentuale del contributo "oneri di urbanizzazione", in attuazione dell'art. 10, comma 1, della LR Veneto 12/07/2007 n. 16, ma anche attraverso l'accesso a specifici finanziamenti con bandi regionali, nazionali o europei che riguardano l'accessibilità, la sicurezza, la mobilità sostenibile o la riqualificazione urbana.
Inoltre una quota parte degli interventi di asfaltatura e segnaletica, per le opere che riguarderanno la viabilità pedonale contribuisce al miglioramento dell'accessibilità urbana.

Gli interventi per l'accessibilità e la mobilità delle persone disabili fanno riferimento al capitolo spesa "Lavori pubblici e manutenzioni", ma ad esso si possono affiancare altri comparti di spesa, come ad esempio il "trasporto dedicato", la "mobilità" e "l'educazione e formazione" (v. cap. "Azioni di supporto e accompagnamento"). Gli interventi e.b.a. dipendono dal settore Lavori pubblici ma alcune azioni di accompagnamento potranno essere avviate da altri settori (v. cap. 3.3 "Interventi correlati al Peba/Pediplan").

In via preventiva, l'importo annuo per attuare il PEBA risulta essere di Euro 91.700,00; la seguente tabella indica i possibili capitoli del bilancio annuale per dare attuazione al piano nel decennio 2024-2033.

CAPITOLI DI BILANCIO PER INTERVENTI E.B.A.

ANNO	A) proventi del contributo di costruzione e sanzioni in materia edilizia-urbanistica	B) finanziamenti specifici	C) asfaltature e segnaletica stradale	**SOMMA**
xxx	50.000,00 Euro	20.000,00 Euro	23.000,00 Euro	93.000,00 €

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

PROGRAMMAZIONE DECENNALE INTERVENTI E.B.A.

ANNO	EDIFICI		SPAZI PUBBLICI		AZIONI ACCOMPAGNAMENTO		SOMMA
2024	E01- Municipio	8.030,40 €	INT1-Piazza Marconi, INT9-via Piave, INT10- via Lampol	62.387,50 €	C3-Scalini, C5-Linee guida	9.500,00 €	79.917,90 €
2025	E02- Uffici	50.208,00 €	INT8-via Cà Memo	15.250,00 €	C1-moderazione traffico1	21.000,00 €	86.458,00 €
2026	E04, E05, E06 - Scuole	51.276,00 €	INT2-via Noventa, INT4-via Diaz	29.650,00 €	C7-InFormazione	3.500,00 €	84.426,00 €
2027	–	- €	INT13-parco Anna Frank	27.000,00 €	C4-Aree verdi1	60.000,00 €	87.000,00 €
2028	–	- €	INT5-via Galilei, INT6-via Roma	81.162,50 €	–	- €	81.162,50 €
2029	–	- €	INT14-parco Falcone Borsellino	27.000,00 €	C4-Aree verdi2	60.000,00 €	87.000,00 €
2030	–	- €	INT15-parco Mandela	32.500,00 €	C2-Fermate bus1	51.000,00 €	83.500,00 €
2031	–	- €	INT3-via Calnova, INT11-parco Masih	61.837,50 €	C1-moderazione traffico2	21.000,00 €	82.837,50 €
2032	Edifici poco prioritari	20.438,00 €	INT16-parco Merlin, INT17-parco via Leopardi	11.000,00 €	C2-Fermate bus2	51.000,00 €	82.438,00 €
2033	Edifici non prioritari	7.032,00 €	INT7-via Guaianette, INT12-parco Malala	61.000,00 €	C6-Panchine e alberi	20.000,00 €	88.032,00 €
		136.984,40 €		408.787,50 €		297.000,00 €	842.771,90 €

NOTE

Gli importi non comprendono le "somme a disposizione", da ripartire in proporzione in ogni annualità.

L'articolazione è indicativa in quanto la lista degli interventi verrà definita annualmente dell'amministrazione comunale a seguito della verifica delle priorità e delle risorse disponibile non quantificabili a priori (ad es. variabili con la messa in campo di specifica progettualità e l'attivazione di finanziamenti extra-comunali).

Soggetti coinvolti

L'ufficio tecnico lavori pubblici ha l'incarico di attuare il PEBA e impegnare le risorse finanziarie, con la definizione del bilancio e la programmazione delle opere pubbliche. Le attività di programmazione e attuazione possono coinvolgere soggetti diversi e l'ufficio lavori pubblici potrà coinvolgere 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.

INTERVENTI EBA

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

2.2. Attuazione e governance

Di seguito si riporta un elenco di enti/attori che possono essere coinvolti per l'attuazione del PEBA se alcune criticità elencate sono presenti.

ENTE	*ATTIVITÀ-AZIONE*
Comune, uff. Lavori Pubblici	Manutenzione straordinaria ed ordinaria per l'accessibilità degli edifici e delle strade. Progettazione ed esecuzione interventi.
Comune, uff. Viabilità – Polizia Municipale	Parcheggi riservati ai disabili: predisporre e mantenere in efficienza gli stalli, migliorare la segnaletica. Controllare la segnaletica orizzontale e verticale e gli stalli di sosta riservata. Incrementare la segnaletica orizzontale pedonale. Garantire la sicurezza pedonale; sensibilizzare alle Z30 e Z20 ed alla mobilità sostenibile e fare rispettare i divieti anche con l'applicazione di sanzioni.
Comune, uff. Attività Commerciali – Ascom – Associazioni disabili	Plateatici: verificare ed eventualmente far sanzionare l'eventuale ingombro nei percorsi pedonali – Promuovere l'accessibilità dei negozi ai portatori di handicap.
Comune, uff. Cultura – Associazioni e comitati genitori – Scuole	Promuovere il Pedibus e il car-pooling per diminuire il traffico sulle strade (assieme alle scuole e alle famiglie). Avviare/potenziare azioni di sensibilizzazione ed educazione alla sicurezza stradale assieme alle Cooperative-associazioni locali, alle Scuole, ed alla polizia locale.

Azienda trasporto pubblico locale (con il Comune settore Lavori Pubblici ed ev. portatori d'interesse)	Messa in sicurezza ed accessibilità delle fermate autobus e scuolabus; ricollocazione o messa in sicurezza di ev. fermate troppo esposte sulle strade. Individuare soluzioni per consentire alle persone ipo/non vedenti di identificare più facilmente le fermate e localizzarle (ad es. inserimento di dispositivi di sintesi vocale sugli autobus + display digitale per i non udenti negli autobus e nelle fermate. Installazione di segnalatori acustici e di segnaletica podotattile nelle fermate bus dei luoghi più frequentati.
Comune, uff. LLPP – ENEL	Ricollocazione pali della luce che intralciano i percorsi pedonali. Applicare nei lampioni fasce adesive rosso-bianche per l'identificazione/evidenziazione 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 (settore 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 interventi correlati al piano (non contabilizzati)

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 inclusiva[5], aperto anche ai tecnici-professionisti locali e alle aziende che intervengono negli spazi pubblici (trasporto, acqua, telecomunicazione).
- Nomina di un tecnico-referente comunale per l'attuazione del PEBA e per il controllo su progetti-interventi-collaudo 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 design universale.

b) Inserimento di giochi inclusivi con interventi di completa fruibilità in un parco attrezzato e realizzazione di un percorso sensoriale ad esempio nel parco situato in via Guaianette/Oberdan.

[5] E' opportuno organizzare queste attività congressuali-formative in ambito intercomunale.

Consigliabile l'avvio di un laboratorio di progettazione partecipata e sostenibile con le scuole in cui vengano coinvolte persone disabili e/o cooperative e associazioni, esperti, e referenti tecnici comunali (2 workshop sui temi dell'orientamento, dell'arredo e dei giochi).

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

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

e) Azioni educative alla mobilità sostenibile ed alla sicurezza 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, dell'accoglienza e della comunicazione inclusiva.

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

Introduzione alla comunicazione aumentativa alternativa (CAA).

2.4. Monitoraggio e indicatori

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 ai lavori pubblici potrà promuovere un incontro periodico/annuo, con l'assessorato alle politiche sociali, i referenti scolastici e altri portatori d'interesse, per

verificare, anche tramite alcuni indicatori (finanziari e quantitativi) l'avanzamento del PEBA, la ridefinizione delle priorità con apposita programmazione 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**	MISURAZIONE 2024	MISURAZIONE SUCCESSIVA
1.	Spese per interventi di Eliminazione barriere architettoniche e accessibilità		
2.	Spese per interventi di "sicurezza pedonale"		
3.	Spese per realizzazione marciapiedi e percorsi ciclopedonali		
4.	N. interventi di accessibilità nelle aree verdi (vialetti)		
5.	N. giochi inclusivi installati nei parchi attrezzati		
6.	N. vie riqualificate con arredo verde (alberature, aiuole, illuminazione Led, ecc.) per maggiore comfort ambientale		
7.	N. percorsi pedonali in sicurezza con separazione corsia stradale (cordoli, parapetti, segnaletica)		
8.	N. scalini rimossi negli attraversamenti pedonali e nei percorsi		
9.	N. attraversamenti sicuri		
10.	N. vie con limite di velocità inferiore 50 kmh		
11.	N. vie con limite 30 kmh		
12.	N. cassonetti ricollocati		
13.	N. parcheggi riservati ai disabili creati, ricollocati, messi a norma		
14.	N. fermate bus accessibili e fruibili		
15.	N. utenti disabili e anziani che prendono il bus		
16.	Edifici comunali: interventi di rimozione barriere architettoniche		
17.	N. allievi iscritti Pedibus		
18.	N. Azioni integrative e di sostegno al PEBA: azioni avviate		
19.	N. corsi di formazioni (Progettazione universale) a cui hanno partecipato i tecnici comunali		
20.	N. Incontri svolti con la Consulta "Salute e accessibilità"		
21.	… …		

APPENDICE

Linee Guida per gli interventi negli spazi urbani

Gli interventi negli spazi urbani previsti nel PEBA sono stati definiti a partire da un'analisi multi-criteriale[6] che fa riferimento ai criteri di accessibilità, orientamento-visibilità, identificazione pedonale, sicurezza e comfort.

In ambito urbano, 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:

- il grado di accessibilità da parte delle persone con disabilità motoria;
- il grado di accessibilità e orientamento da parte delle persone con disabilità visiva;
- le condizioni di sicurezza e comfort per tutti i pedoni.
- L'identificazione e leggibilità pedonale del percorso.

requisito	*quesito di progetto*	*Finalità dell'intervento*	*tipi d'intervento*
ACCESSIBILITA'	il percorso è percorribile autonomamente da un disabile motorio? Il percorso richiede la presenza di un accompagnatore?	Rendere complanare un percorso.	Raccordo dislivelli, rifacimento pavimentazioni sconnesse, allargamento percorso, rimozione o spostamento arredo ed altro elemento verticale.
ORIENTAMENTO E INFORMAZIONE	il percorso è percepibile da una persona non vedente o con problemi cognitivi? il percorso è visibile e riconoscibile dai pedoni?	Segnalare e fornire indicazioni ambientali, su direzione e/o interferenze presenti nel percorso (auto, ciclisti, ciclomotori).	Segnaletica (orizzontale, verticale, podotattile, cromatica, CAA), segnale per disabili, delimitazione percorsi (parapetti, paletti, cordoli). Illuminazione.
SICUREZZA	il percorso è sicuro per tutti i pedoni?	1) Separare il percorso dalla carreggiata, oppure 2) Consentire l'uso condiviso/pedonale della carreggiata (es. nelle zone residenziali). 3) Evitare interferenze con ciclisti o veicoli	Installazione segnaletica, paletti o cordoli. Interventi di moderaz. traffico (restringimento carreggiata, attraversamenti rialzati, ecc.). Illuminazione.
COMFORT	il percorso è accogliente e	Qualificare il percorso e un ambito urbano (dimensioni, materiali,	Collocazione panchine, corrimano, pavimentazione, interventi di moderaz. traffico (V.

[6] Le soluzioni proposte potranno essere ridefinite considerando: la fattibilità economico-finanziaria ed i diversi gradi di sicurezza e comfort che s'intende perseguire.

	facilmente fruibile da tutti i pedoni?	arredo, alberatura). Rimozione ostacoli e miglioramento comfort ambientale per i pedoni	sicurezza), allargamento marciapiede (V. accessibilità). Ricollocamento arredo (pali, cassetta lettere, fioriere, ecc.). Piantumazione alberi negli spazi troppo esposti al sole.

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 per identificazione del percorso		*Strisce bianche o gialle. Zebrature. Sagome pedone. Campiture colorate.*
ASFALTO COLORATO E STAMPATO (tipo “Street Print”)		
ELEMENTI RETRORIFLETTENTI “OCCHI DI GATTO”		*Colorati o luminosi fotovoltaici o LED. Foto: collocazione trasversale solo con velocità <50 km/h*
CARTELLI SEGNALETICI STRADALI	*percorso pedonale*  *fermata scuolabus*  *attenzione*  *pericolo* 	

SEGNALI TATTILOPLANTARI		*Foto: anche i paletti delimitano l'area di attestamento e concorrono all'orientamento delle persone ipo/non vedenti*
PALETTI PARAPEDONALI per individuazione zona di attestamento nell'attraversamento		*Foto: attraversamento con segnali tattilo plantari e paletti con pomello colorato per una migliore percezione da parte delle persone ipovedenti*
PALETTI FERMATRAFFICO per evitare il parcheggio sulle aree pedonali		*Foto: paletti colorati in prossimità di un edificio scolastico*
CORDOLI per delimitare la banchina e/o la corsia ciclopedonale		
PAVIMENTAZIONE betonelle o porfido		*Nota: con le pav. stradali in masselli occorre prevedere una velocità automezzi limitata*
ATTRAVERSAMENTI RIALZATI		*L'intervento deve essere accompagnato da apposita progettazione per verificare le condizioni del contesto.*
RESTRINGIMENTI/ CHICANES		*L'intervento rientra nelle soluzioni di "MODERAZIONE DEL TRAFFICO"* *Anche in ambito residenziale con strade rettilinee*

2. Tipologia interventi nei percorsi pedonali

Si descrivono di seguito i possibili interventi di eliminazione barriere architettoniche finalizzati alla 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 del tappeto d'usura.
2. Installazione segnaletica orizzontale Descrizione: interruzione fisica (dislivello) o visiva in corrispondenza dei passi carrai o nelle intersezioni stradali, o nei passi carrai, o all'ingresso di Z30. L'interruzione visiva è riferita all'assenza improvvisa di una linea guida. Intervento: segnalazione orizzontale, con linee e/o zebrature, o con street-print o con pavimentazione della carreggiata, e segnaletica podotattile.
3. Allargamento marciapiedi o completamento corsia pedonale Descrizione: strettezza del percorso su entrambi i lati della via; per garantire la continuità del percorso (a seconda delle risorse disponibili e del contesto) solitamente si propone di intervenire su un solo lato della via. Intervento: restringimento carreggiata stradale (eventualmente da realizzare con eliminazione stalli parcheggi, o con interventi di moderazione della velocità per favorire la condivisione della carreggiata).
4. Separazione del percorso pedonale (**dalla carreggiata [7] o dalla pista ciclabile**) 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 accompagnamento per la moderazione del traffico. Per la separazione dei flussi ciclisti-pedoni, l'intervento – in presenza di almeno 3 m di larghezza della pista ciclopedonale- consiste nella realizzazione della striscia e delle sagome pedone-bici (segnaletica orizzontale).
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 a raso o sopraelevato in betonelle in cls.
6. Regolarizzazione pendenze Descrizione: in corrispondenza dei passi carrai solitamente l'accentuata pendenza (trasversale o longitudinale al marciapiede) per il raccordo delle quote costituisce un rischio per le persone in carrozzina (ribaltamento) e per le persone anziane o con problemi sensoriali (rischio d'inciampo e perdita di equilibrio). Intervento: correzione plani altimetrica della pavimentazione con attenuazione dei dossi**.**

[7] Il restringimento della carreggiata stradale deve prevedere la larghezza minima della corsia di 2,75 m, e 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 di 3,50 m.

7. Qualificazione attraversamenti pedonali [8]

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, installazione di paletti para pedonali, "accorciamento" lunghezza attraversamento con l'avanzamento delle zone di attestamento 'pedonale o con installazione di isole salvagenti al centro della carreggiata. Ricollocazione di stalli che limitano la visibilità dell'attraversamento. Potenziamento della illuminazione. Il rialzo del marciapiede o la realizzazione di una piattaforma sono particolarmente indicati nei luoghi molto trafficati dai pedoni esposti al traffico (scuole, parrocchie, 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/o pavimentazione colorata tipo "street-print" e percorso podotattile.

9. Realizzazione di Z30 o Z20 (zone d'incontro) e/o inserimento limiti di velocità[9]

Descrizione: con assenza di strade prive di percorsi pedonali (in parcheggi, 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 più debole abbia la priorità sugli automezzi.

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

3. Orientamento e segnaletica per le persone disabili

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;
- 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.

[8] Gli interventi sugli attraversamenti pedonali competono al Comune solo nelle strade comunali. Molte arterie stradali all'interno di zone abitate sono classificate provinciali o regionali, per cui gli interventi devono essere autorizzati dell'ente superiore.

[9] Tali interventi sono consentiti solo nelle strade classificate come "comunali".

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 frequentemente in ambito urbano è la sovrabbondanza o sovrapposizione della segnaletica verticale per gli automobilisti a scapito di quella pedonale ed orizzontale per gli altri utenti della strada.

Orientamento delle persone ipo vedenti e non vedenti [10]

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 touch screen e 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

[10] L'ipovisione è una condizione di acutezza visiva, 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 tattili[11]: 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

[11] ***"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 "ricetrasmettitore" (opportunamente attrezzato) del non vedente. Le informazioni del microchip vengono inviate e recepiti 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.

particolare ai bambini, agli anziani ed alle persone con problema cognitivo, riducendo o eliminando i fattori ambientali che provocano loro ansia, stress e paura.

Il linguaggio PECS: 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 previsti per favorire gli spostamenti degli ipo vedenti e non vedenti

Il piano prevede 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. Lo scopo è di migliorare l'orientamento nei luoghi più trafficati secondo le indicazioni emerse[12].

Oltre ai segnali tattili, per favorire la visibilità e l'orientamento, si prevede di attrezzare alcuni attraversamenti pedonali con i paletti para-pedonali con perno terminale bianco. In fase di realizzazione di tali interventi, è auspicabile il coinvolgimento di persone ipovedenti presenti 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 riguardanti servizi di assistenza alle persone ipo/non vedenti in alcuni luoghi pubblici (sportello URP in Municipio...).

Un ulteriore intervento riguarda l'inserimento di adesivi colorati dei lampioni o dei pali grigi presenti nei percorsi e nelle piazze, i quali altrimenti possono costituirsi delle fonti di ostacolo poiché non vengono visti dalle persone ipovedenti -assenza di contrasto cromatico -.

Gli impianti semaforici verranno dotati sia di avvisatori acustici (per quelli ancora non provvisti) e segnali podotattili per l'intercetto del pulsante di chiamata.

[12] L'amministrazione comunale potrà inoltre valutare singole richieste e specifiche esigenze.

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 e passeggini e delle persone ipo/non vedenti. Frequentemente i problemi di sordità vengono associati a problemi di equilibrio, per cui vanno privilegiate le pavimentazioni prive di dislivelli 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 pericolo per una persona in carrozzina. Dal punto di vista progettuale, si dovrebbe impiegare tale materiale solo come bordatura dei percorsi; sconsigliabile inoltre l'impiego del marmo a causa della sua scivolosità[13].

Masselli o asfalto stampato

Una soluzione efficace per migliorare la sicurezza pedonale e qualificare l'ambito urbano è rappresentata dalla pavimentazione in masselli o in asfalto stampato. Tale intervento viene solitamente accompagnato dall'introduzione di limiti di velocità e favorisce l'uso condiviso

[13] Le pavimentazioni in erba, marmo, ciottoli, porfido sconnesso causano problemi di equilibrio in particolar modo alle persone anziane.

della strada[14]. Tale pavimentazione può essere realizzata solo in alcuni tratti limitati, ad esempio all'innesto della via o negli attraversamenti principali, in modo tale da conferire continuità visiva e tattile al percorso pedonale.

5. Attraversamenti pedonali

Gli attraversamenti pedonali sono i luoghi in cui si verificano la maggior parte degli incidenti che coinvolgono i pedoni (tra il 25 % ed il 30%)[15]. Quando i bambini iniziano ad andare a scuola in modo autonomo, la principale raccomandazione dei genitori riguarda l'attraversamento delle strade. I ragazzi che crescono in città imparano presto la complessità delle regole stradali e si muovono con più scioltezza su ampia scala 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 malgrado tutti i rischi intercorsi. Infine, si rileva che malgrado la trasformazione avvenuta nel corso degli anni nei territori abitati (aumento traffico, allargamento strade, inserimento rotonde, ecc.), i pedoni più anziani tendono a non cambiare alcune abitudini riguardo alle loro modalità di spostamento.
Attraversare una strada in sicurezza è un problema rilevante per una persona non vedente o relativamente 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 comportano una lunghezza o una geometria stradale troppo ampia o riportano una scarsa visibilità (auto e furgoncini parcheggiati lungo la strada e vicini agli attraversamenti) e rappresentano delle fonti di insicurezza per gli spostamenti pedonali.

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.

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

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

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 deambulanti 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».
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 predisporsi 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 parapedonali 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 prevalutazione 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). Il rialzo dell'attraversamento è anche una soluzione al beneficio delle persone ipovedenti/non vedenti per attraversare in sicurezza.

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

La colorazione blu del fondo stradale da continuità al percorso e visibilità all'incrocio.
L'illuminazione notturna segnala la presenza del pedone e rallenta le autovetture.


Attraversamento colorato


Vernice con microsfere rifrangenti e semaforizzazione


Illuminazione "smart"


illuminazione perimetrata

Impianti semaforizzati

Gli attraversamenti semaforizzati vanno 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) parapedonali

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).

Nel PEBA, gli attraversamenti più importanti vengono qualificati con l'installazione di paletti per favorire l'individuazione dell'attraversamento e la delimitazione dell'area di attestamento.

Nota: l'ufficio lavori pubblici, 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 pedonale e moderazione del traffico (Z20 o Z30)

Il parametro "sicurezza" rappresenta un elemento fondamentale per rendere accessibili e fruibili gli spazi pubblici e per 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 accessibili 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 pedonali, ambiti di interscambio modale quali fermate TPL, parcheggi riservati, ecc.
- Interventi di segnaletica per evidenziare i pedoni nello spazio pubblico.

- 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)

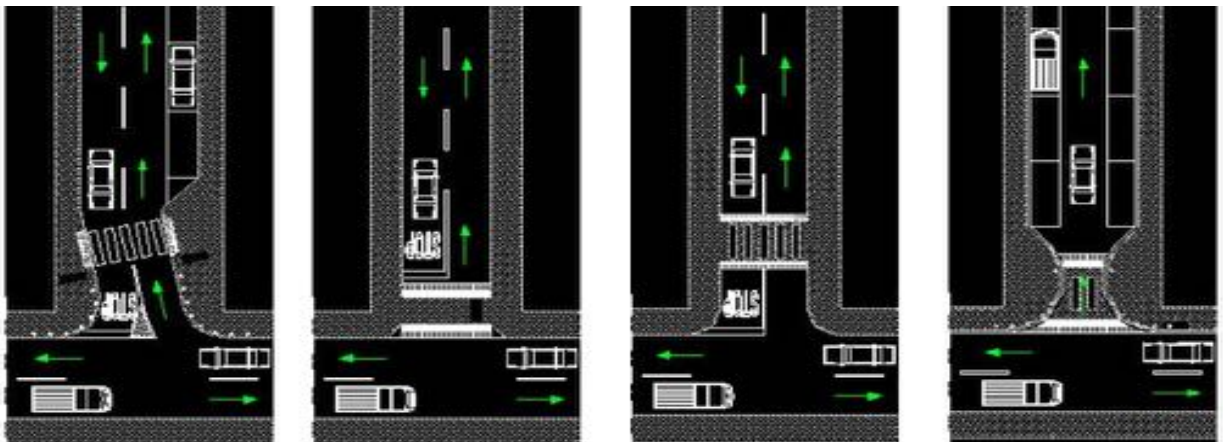
Isole ambientali e Z30 o Z20

Lo scopo delle isole ambientali è quello di "rallentare" gli automezzi nella strada e in porzioni di città per far convivere autoveicoli, biciclette, pedoni. La creazione di strade ed ambienti protetti e confortevoli svolge una importante funzione cognitiva sul benessere psicologico individuale. In alcune vie residenziali, dove il traffico è limitato e dove pedoni e i disabili autonomi 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 risulta solitamente insufficiente alla realizzazione delle Zone 30; l'efficacia dell'intervento viene garantita con la chiara identificazione dei "varchi" d'ingresso e di uscita di tali aree, con segnaletica orizzontale sulla carreggiata, opere di rialzo della pavimentazione e/o di 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 presenti nell'area.

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 segnalazione degli ingressi delle località 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.

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. In Francia, gli spazi condivisi in Z20 cosiddette “zone d'incontri”: luoghi in cui i pedoni hanno la priorità assoluta.

L'obiettivo delle tecniche di moderazione del traffico è riferibile alla massima condivisione degli spazi tra pedoni, biciclette e veicoli motorizzati, in tale modo di ridurre l’incidentalità stradale, il rumore, le emissioni di inquinanti nell’atmosfera e per migliorare la qualità degli spazi urbani.

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 può facilitare l’introduzione di Z30; opportuno a tal riguardo prevedere un percorso di progettazione partecipata che consentirà di adeguare gli interventi alle esigenze dei residenti.
L'installazione di dissuasori di velocità va accompagnata da controlli periodici, per accertare la velocità dei veicoli, emettere sanzioni nel caso di eccessi di velocità ed eventualmente introdurre ulteriori misure o rimuovere alcune infrastrutture inutili.

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

Interferenza pedoni/ciclisti

In assenza di marciapiedi o banchine pedonali larghe, le piste ciclopedonali costituiscono una risorsa per la mobilità delle persone in carrozzina però con la dovuta consuetudine che la mobilità ciclabile rispetti quella pedonale in modo da non creare nodi conflittuali e da evitare interferenze fra ciclisti/pedoni. I pedoni vanno tutelati ed il limite di velocità per i ciclisti nei centri andrebbe limitato a 10Km/h nelle piste ciclopedonali promiscua (vd. Biciplan).

Migliorare la sicurezza pedonale attorno ai poli attrattivi

Le mappe del centro e delle frazioni elaborate nel PEBA individuano un areale di ca. 300 metri di raggio intorno alle scuole (vd. Codice della Strada) ed alle piazze principali, in cui è opportuno intervenire con azioni di moderazione del traffico e introdurre limite 30Km/h; tale limite può riguardare anche le 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 restrittivo di 20Km/h risulta più indicato.

Nuovo Codice della Strada [16]

Le strade in prossimità di edifici ad uso scolastico vengono 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”.

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

ALLEGATI

A1. Criteri val. accessibilità, sicurezza, orientamento negli spazi pubblici

A2. Check-list delle barriere senso-percettive (a cura di INMACI)

A3. Check-list delle barriere negli edifici

.

CRITERI PER VALUTARE L'ACCESSIBILITA, LA SICUREZZA E L'ORIENTAMENTO NEGLI SPAZI PUBBLICI

MARCIAPIEDE, PERCORSO PEDONALE

ROSSO: non accessibile e/o assenza di sicurezza o assenza di percorso pedonale.

- Pavimento molto degradato (sconnessioni, buche…); pericolo per il rischio di inciampo-caduta.
- Assenza marciapiedi o banchina con larghezza inferiore a 90 cm su vie trafficate.
- Elementi di arredo che impediscono la percorribilità e che costituiscono una fonte di pericolo per ipo/non vedenti, anziani e bambini.
- Presenza scalini o dislivelli superiori a 2,5 cm (anche all'inizio e alla fine del percorso).
- Insicurezza negli attraversamenti anche a causa dall'assenza di linee guida per ipo/non vedenti

GIALLO: accessibilità e percorribilità da migliorare.

- Percorso sconnesso in tratti limitati.
- Sicurezza da migliorare in brevi tratti.
- Marciapiedi che richiedono interventi limitati e puntuali di manutenzione ma percorribile.
- Marciapiedi stretti ma percorribili.
- Scarso orientamento o assenza di linee guida su un tratto limitato (ad es. passi carrai).
- Assenza di marciapiede o banchine in zona residenziale con carreggiata stretta, in Z30 a senso unico, Z20 o poco trafficata, o su strada cieca.

GIALLO-VERDE

- Arredo che intralcia il percorso ma non impedisce la percorribilità e non determina insicurezza.
- Limitare e piccole sconnessioni
- Z30 o 20 in un'area storica pavimentata, a senso unico e con rispetto della velocità.

VERDE: accessibile, percorribile

Buona accessibilità e percorribilità in sicurezza del marciapiede; buon orientamento garantito da linee guida; assenza di elementi d'intralcio o punti pericolosi

Z20 o Z30 collocata in zone di lottizzazioni o nelle aree centrali molto sicure.

PARCHEGGIO RISERVATO DISABILI

ROSSO: assenti o non accessibile (spazio insufficiente, pendenza via, percorso non raccordato...).

GIALLO: presenti ma con dimensione non a norma o assenza segnaletica orizzontale o verticale.

VERDE: a norma

INTERSEZIONI/ ATTRAVERSAMENTI PEDONALI

ROSSO: poco accessibile e/o insicuro

- Presenza scalini o dislivelli > 2/2,5 cm.
- Degrado rilevante dell'attraversamento (buche, disconnessioni...).
- Attraversamento lungo.
- Insicurezza del pedone con traffico sostenuto e veloce.
- Assenza attraversamento in un'area centrale o molto frequentata dai pedoni.
- Sovradimensionamento dell'incrocio/attraversamento rispetto al contesto: incrocio da riqualificare (a misura di pedoni).
- Assenza di linee guida per gli ipo/non vedenti nelle seguenti tipologie di strade con un traffico moderato:

a. vie importanti molto frequentate (centro, parrocchie, piazze, attorno alle scuole, stazioni Fs e bus, servizi, commerciali);

b. vie ubicate in zone residenziali con funzione di collegamento;

c. vie ubicate in zone residenziali molto trafficate per la presenza di servizi importanti (es. supermercati, uffici, scuole, chiese...).

GIALLO: accessibilità e/o visibilità o intercettazione da migliorare

- Assenza d'intercettazione podotattile in alcuni attraversamenti strategici importanti o segnalati.
- Strisce sbiadite poco visibili.
- Assenza di paline di arresto negli attraversamenti delle zone residenziali poco trafficate.
- Assenza di segnaletica orizzontale (strisce) e verticale negli incroci con le strade secondarie poco trafficate che intersecano il percorso principale.
- Scarsa sicurezza del pedone.
- Puntuale problema di manutenzione.
- Attraversamento da riposizionare.
- Scarsa illuminazione di notte.
- Scarsa visibilità di giorno.
- Semaforo senza avvisatore acustico e intercettazione.

VERDE: accessibile, percorribile e sicuro per tutti.

ALLEGATO 2

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]

ALLEGATO 3

CHECK LIST DELLE BARRIERE ARCHITETTONICHE NEGLI EDIFICI

CHECK LIST DELLE BARRIERE ARCHITETTONICHE NEGLI EDIFICI

STALLO PARCHEGGIO RISERVATO

1	realizzare uno stallo riservato in prossimità dell'accesso all'edificio oppure ricollocare lo stallo in posizione idonea.
2	raccordare il parcheggio al percorso d'accesso all'edificio con uno scivolo o una rampa.
3	modificare dimensioni stallo riservato (largh >3,20 m, >6,00 m parcheggi in linea) oppure rifare segnaletica orizzontale
4	inserire il cartello di parcheggio disabili

PERCORSI ESTERNI

5	inserire o riposizionare la segnaletica che indirizzi verso l'ingresso accessibile.
6	raccordare il percorso d'accesso con uno scivolo o una rampa.
7	inserire un codice tattile che segnali la presenza dell'edificio pubblico
8	realizzare una rampa o una piattaforma elevatrice per consentire l'accesso.
9	segnalare la variazione cromatica a pavimento in prossimità dei dislivelli.

PORTA INGRESSO

10	Se l'edificio non è accessibile, realizzare un sistema di chiamata per il servizio di assistenza, in luogo e altezza accessibile, percepibile dagli ipo-nonvedenti.
11	realizzare una zona antistante/retrostante alla porta dimensioni >135x135 cm.
12	allargare la porta d'accesso (>80 cm) o renderla apribile con leggera pressione.
13	applicare l'elemento di segnalazione sulla porta a vetri.
14	modificare la pavimentazione per renderla sicura e percorribile (piana, antisdrucciolo, priva di elementi sporgenti).

SERVIZI IGIENICI

15	realizzare ex-novo un servizio igienico (100cm per l'accostamento laterale al wc e 80cm davanti lavabo, luce netta porta 75 cm)
16	installare sanitari a norma (LAVABO sospeso h >80 cm da pav.; WC a 40 cm da parete laterale e seduta h 45-50 cm da pav)
17	allestire attrezzature a norma (MANIGLIONE E CORRIMANO a 75-80 cm dalla parete, CAMPANELLO ALLARME)
18	segnalare la presenza del bagno accessibile

COLLEGAMENTI VERTICALI

19	realizzare un sistema di sollevamento (ascensore, piattaforma elevatrice) NB: servoscala soluzione provvisoria
20	modificare la cabina ascensore (<120 cm prof. x 80 cm largh.) o modificare la porta dell'ascensore (<75 cm. sul lato corto) o realizzare un'area antistante alla porta dell'ascensore (<140x140 cm).
21	inserire una segnalazione tattile a pavimento nell'area antistante l'ascensore.
22	ricollocare gli accessori elettrici e segnaletici dell'ascensore (citofono, allarme, indicazioni braille, luce emergenza, ecc.).
23	nella scala inserire il segnale cromatico a pavimento in materiale percepibile a 30 cm dal primo e ultimo gradino.
24	dotare il corpo scala di un corrimano (h90cm da terra e prosegue per 30 cm oltre il primo e ultimo gradino) o di un secondo corrimano h75 cm per bambini o di un parapetto (h100 cm da terra inattraversabile da sfera dia. 10cm).
25	aumentare l'illuminazione del corpo scala.

FRUIBILITA' E ORIENTAMENTO

26	modificare e/o riposizionare la segnaletica per renderla facilmente leggibile.
27	modificare l'altezza dello sportello informativo, per renderlo accessibile alle persone su carrozzella
28	collocare delle sedute nei locali di permanenza-attesa.
29	modificare la luce netta delle porte interne >75 cm.
30	allargare i corridoi con larghezza >1 m.

ESTERNI DI PERTINENZA (GIARDINO, CORTILE, TERRAZZA)

31	raccordare l'area esterna di pertinenza (giardino, cortile, terrazza) con l'accesso dell'edificio
32	modificare la pavimentazione per renderla sicura e percorribile (piana, antisdrucciolo, priva di elementi sporgenti…).
33	riposizionare gli elementi naturali e/o d'arredo che intralciano il percorso
34	Eliminare il gradino nella uscita di sicurezza