



COMUNE di SANTA LUCIA di PIAVE - TV

P E B A

Piano per l'Eliminazione delle **Barriere Architettoniche**



1 - RELAZIONE

Aprile 2023

Professionisti incaricati

Comune di S. Lucia di Piave

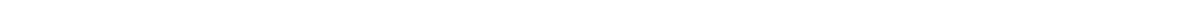


SCARPA & DROUILLE
ARCHITETTURA + URBANISTICA

Sindaco
Resp. Area Tecnica

urb. Murielle Drouille-Scarpa, arch. Aldo Scarpa

Fiorenzo Fantinel
arch. Anna Rita Speranza





Progettisti

arch. Aldo Scarpa
urb. Murielle Drouille-Scarpa

Comune di Santa Lucia di Piave

ref. ufficio tecnico geom. Luigino Ghizzo
resp. LL.PP. dott.ssa Anna Rita Speranza

stampato il 26/4/2023



INDICE

PARTE 1 – ANALISI PROPEDEUTICHE, CONSULTAZIONI, INDIVIDUAZIONE PERCORSI	5
Premessa	7
1. Riferimenti normativi e destinatari	9
1.1. Riferimenti normativi	9
1.2. Destinatari	11
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 con gli strumenti di pianificazione e i programmi urbani	14
2.4. Ambiente e paesaggio	17
3. Ambito d'indagine, poli attrattori, obiettivi e strategie	19
3.1. Zone territoriali omogenee e poli attrattori	19
3.2. Obiettivi e strategie d'intervento	20
4. Strumenti e azioni di partecipazione e concertazione	23
4.1. Osservazione partecipante, interviste spot, questionari	23
4.2. Attività con le scuole	24
5. Individuazione dei percorsi pedonali	25
5.1. Capoluogo e frazioni oggetto di analisi	25
5.2. Rilievo degli spazi pubblici	26
5.3. Mappatura stato di fatto e rilievi	26
PARTE 2 – RILIEVI: VALUTAZIONI E DEFINIZIONE PRIORITA'	29
1. Spazi pubblici: rilievo e valutazione accessibilità	31
1.1. Sicurezza e identificazione dei percorsi pedonali	31
1.2. Criticità riscontrate negli spazi pubblici	36
1.3. Presenza scalini negli attraversamenti e intersezioni	37
1.4. Mappatura delle valutazioni	38
2. Valutazione accessibilità di altri edifici pubblici	41
2.1. Uffici postali, banche, supermercati, ristoranti-bar, negozi	41
2.2. Servizi socio sanitari	42
2.3. Luoghi di culto	43
3. Valutazione accessibilità di piazze, parchi e aree verdi	45
3.1. Piazze	45
3.2. Parchi e aree verdi attrezzate	46



4. Valutazione accessibilità parcheggi e fermate TPL	49
4.1. I parcheggi riservati	49
4.2. Fermate dei mezzi pubblici di trasporto	51
5. Edifici comunali: rilievo e valutazione accessibilità	55
5.1. Edifici rilevati e schedati	55
5.2. Valutazione	56
6. Priorità d'intervento	59
6.1. Edifici comunali	59
6.2. Spazi pubblici	60
PARTE 3 – INTERVENTI, COMPUTI, PROGRAMMAZIONE E MONITORAGGIO, LINEE GUIDA	65
1. Quantificazione interventi	67
1.1. Interventi puntuali	67
1.2. Interventi diffusi	67
1.3. Quadro economico	69
2. Attuazione e monitoraggio	71
2.1. Programmazione e risorse	71
2.2. Attuazione e governance	73
2.3. Altri possibili interventi correlati al piano (non contabilizzati)	75
2.4. Monitoraggio e indicatori	76
APPENDICE – LINEE GUIDA PER GLI INTERVENTI NEGLI SPAZI URBANI	79
1. Identificazione e qualificazione dei percorsi pedonali	80
2. Tipologia interventi nei percorsi pedonali	82
3. Orientamento e segnaletica per le persone disabili	83
4. Marciapiedi e pavimentazioni pedonali	87
5. Attraversamenti pedonali	88
6. Sicurezza pedonale e moderazione del traffico (Z20 o Z30)	93
ALLEGATI	99
A1. Criteri di val. accessibilità, sicurezza, orientamento negli spazi pubblici	
A2. Check-list delle barriere senso-percettive (a cura di INMACI)	
A3. Linee guida per la progettazione delle fermate dei mezzi pubblici locali	
A4. Check-list per l'individuazione delle b.a. negli edifici	
A5. Questionari ricevuti su accessibilità, sicurezza, orientamento	





PARTE 1 - ANALISI PROPEDEUTICHE, CONSULTAZIONI, INDIVIDUAZIONE PERCORSI





Premessa

Il PEBA è composto dai seguenti dossier:

N.	Titolo	Note
1	RELAZIONE	<i>Presente documento</i>
2	AMBITO EDILIZIO	
3	AMBITO URBANO- RILIEVO	
4	MAPPE	<i>Formato A1 e A2</i>
5	AMBITO URBANIO-INTERVENTI	<i>Formato A3</i>
6	COMPUTI E VALUTAZIONI	<i>Doc. in formato digitale .xls</i>

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

- 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, degli spazi pubblici e valutazione di sintesi dell'accessibilità dei percorsi pedonali.
- Individuazione delle caratteristiche territoriali e definizione di obiettivi/strategie del piano.
- Indagine sull'accessibilità e la mobilità presso la cittadinanza e 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).
- Rilievi degli edifici comunali, e degli ambiti urbani con schedatura e computo interventi di eliminazione barriere architettoniche (di seguito chiamati "interventi e.b.a.").
- 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 del quadro economico e delle priorità d'intervento.

La presente relazione è articolata in 3 parti.

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

- conoscere il contesto territoriale;
- eseguire una ricognizione dei piani urbani e dei progetti;
- individuare i principali percorsi pedonali e gli edifici di proprietà comunale;
- individuare le priorità per gli interventi e.b.a.



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

- PATI
- PAT
- PROGRAMMA TRIENNALE DEI LAVORI PUBBLICI
- REGOLAMENTI EDILIZIO
- PIANO COMUNALE DI CLASSIFICAZIONE ACUSTICA (PCCA)
- PIANO PER L'ENERGIA SOSTENIBILE ED IL CLIMA (PAESC).

La PARTE 2 illustra le attività di rilievo e la individuazione delle priorità d'intervento.

La PARTE 3 quantifica gli interventi, definisce la programmazione e le possibili attività di monitoraggio e attuazione del piano.



Villa Corner Campana, via Campana



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.”*

ONU

Il 23 febbraio 2009, l'Italia ha ratificato la Convenzione ONU sui diritti dei disabili, che vincola gli stati firmatari con un nuovo approccio culturale per la disabilità e richiama come valore fondamentale la condizione di salute della persona nell'interazione con l'ambiente.

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”.

UE

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

Parlamento Europeo

Risoluzione A2-154/1988 “Carta europea dei Diritti dei Pedoni”: art.2 *“Il pedone ha diritto a vivere in centri urbani o rurali strutturati a misura d'uomo e non d'automobile, e a disporre di infrastrutture facilmente raggiungibili a piedi o in bicicletta”.*

Leggi nazionali

L 41/1986, art. 32 comma 21: *“Per gli edifici pubblici già esistenti non ancora adeguati alle prescrizioni del DPR 384/1978 (ora DPR 503/1996), dovranno essere adottati da parte delle Amministrazioni competenti piani di eliminazione delle barriere architettoniche entro un anno dalla entrata in vigore della presente legge”.*

L 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.”*



Nota: la legge obbliga i Comuni a integrare il PEBA con il Piano di Accessibilità Urbana (P.A.U.), finalizzato alla realizzazione di percorsi pedonali sicuri ed accessibili a tutti. E' la norma principale per l'assistenza, l'integrazione sociale ed i diritti delle persone disabili.

Legge Quadro 13/1989. Stabilisce i termini e i modi in cui deve essere garantita l'accessibilità dell'edilizia abitativa, con particolare attenzione ai luoghi pubblici. Il successivo decreto attuativo D.M. 236/89 indica all'art. 3 i criteri generali di progettazione e i requisiti di accessibilità, visibilità e adattabilità.

Leggi Regione Veneto

LR n. 16/2007: *"Disposizioni generali in materia di eliminazione delle barriere architettoniche"*.

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

Norme comunali

Regolamento Edilizio comunale edilizio¹

Art. 49 - Piazze e aree pedonalizzate: *"Slarghi, piazze ed altri spazi aperti pavimentati devono essere realizzati nel rispetto delle norme sul superamento delle barriere architettoniche"*.

Art.50 - Percorsi pedonali e marciapiedi: *"I marciapiedi non devono avere repentine alterazioni di pendenza, né presentare, gradini od ostacoli fisici; devono mantenere una larghezza costante proporzionata all'intensità del flusso pedonale, collegarsi tra loro in modo da costituire un sistema continuo e visibilmente percepibile che consenta ai pedoni di spostarsi agevolmente e in sicurezza anche tra i vari marciapiedi."*

Capo III° - Tutela degli spazi verdi e dell'ambiente.

Nota: opportuno integrare il R.E. con un capitolo dedicato ai principi del "Design for All".

Cos'è il PEBA

Il PEBA è uno strumento per la conoscenza dell'accessibilità del territorio comunale e per la programmazione e la gestione dei lavori pubblici, finalizzato al miglioramento della qualità urbana.

Il piano è "dinamico" e 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'auspicata attivazione di sinergie su progetti territoriali, commerciali, sportivi, culturali, sanitari ed ambientali.

¹ Adottato con Deliberazione di Consiglio Comunale n. 47 del 18/12/2019 - D.G.R.V. n. 1896 del 22/11/2017 di recepimento del Regolamento Tipo, art. 4 comma 1 sexies del D.P.R. 380/2001 e ss.mm.ii.


Il PEBA degli spazi pubblici si configura come un Piano di Accessibilità Urbana, ovvero “Pediplan” cioè un piano inclusivo della mobilità pedonale. Fornisce il quadro conoscitivo dei percorsi pedonali ed è 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 nei tragitti urbani quotidiani (casa/ scuola – casa/ farmacia – casa/ lavoro – casa/ panificio – casa/ parco, ecc.).

Fig.1: schema di attuazione del PEBA



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 si ritrova ad affrontare condizioni temporanee di inabilità, gli interventi di eliminazione delle barriere architettoniche vanno a beneficio di tutti i cittadini.

DISABILITA' MOTORIA	DISABILITA' SENSORIALE	DISABILITA' COGNITIVA
	 	



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

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

Disabilità cognitiva: limitazione alla comprensione del linguaggio scritto o orale, o disturbi da deficit di attenzione, d'orientamento o difficoltà all'apprendimento e/o relazionarsi socialmente².

Invecchiamento della popolazione e qualità di vita

La disabilità è fortemente correlata all'invecchiamento della popolazione, con il declino di alcune funzioni motorie, sensoriali, fisiologiche e cognitive. Il progressivo 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 persone³.

Diventa necessario promuovere interventi per adattare il patrimonio urbano e immobiliare migliorando l'accessibilità e la sicurezza⁴. (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-turisti⁵.

Design universale

L'*Universal Design* mira a contribuire ad una migliore qualità della vita mediante il miglioramento della prestazione umana, della salute, del benessere e della partecipazione sociale. Progettare ambienti che promuovano la salute e il benessere sta diventando sempre più importante se consideriamo lo spostamento demografico verso una popolazione anziana, il numero crescente di persone in sovrappeso e con stili di vita sedentari. Le strategie di pianificazione e le progettazioni che promuovono 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.

² L'autismo è una condizione dello sviluppo neurologico caratterizzata da difficoltà nelle relazioni sociali e un approccio comunicativo non codificato.

³ Fonte: Istat 2021. L'indice di vecchiaia in Italia corrisponde a 182,6 anziani ogni 100 giovani.

⁴ Cfr. "Indicatori della salute pianificazione per la salute", Sacile, dicembre 2017, G. Simon, "Rigenerazione urbana e nuova prassi urbanistiche, Rete città sane".

⁵ La domanda potenziale di "turismo accessibile" viene stimata in circa 127 milioni di persone; 46 milioni sono riferiti a persone con una qualche forma di disabilità e 81 milioni a persone over 65. 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 Santa Lucia di Piave in Provincia di Treviso si estende su 19,81 kmq e conta 9.068 abitanti; oltre al capoluogo sono presenti le frazioni di Bocca di Strada e Sarano e le località di Bolda, Granza, Mandre. Il territorio lambito dal fiume Piave è pianeggiante e confina con i seguenti Comuni: a Nord Conegliano, a Sud Spresiano e Cimadolmo, ad Est Mareno di Piave, ad ovest Susegana e Nervesa della Battaglia.



Via Marconi

2.2. Dati demografici

Stato di fatto

POPOLAZIONE 2022	N. FAMIGLIE	ETA MEDIA 2020	INDICE VECCHIAIA 2022 ⁶	DENSITA ABITATIVA 2022
9.068	3757	44,4	139,1	457,75 ab./ km ²

Evoluzione indice vecchiaia ⁷

2007	2010	2015	2017	2022
116,3	112,5	111,4	117,3	134,9

⁶ <https://www.tuttitalia.it/veneto/48-santa-lucia-di-piave/statistiche/indici-demografici-struttura-popolazione/>

⁷ <http://www.comuni-italiani.it/026/075/statistiche/eta.html>



Quadro riassuntivo

Anno	RESIDENTI	0-14 anni	+65 anni	Nascite	Decessi
2002	7.420	964	1.256	84	69
2010	9.032	1.405	1.580	113	63
2015	9.151	1.523	1.697	84	74
2018	9.086	1.482	1.790	66	83
2021	9.127	1.372	1.851	66	94
2022	9068	1331	1852	-	-

Si registra un lieve calo del numero di abitanti; l'indice di vecchiaia in rialzo ma ancora relativamente basso rispetto alla media provinciale e 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 ⁸	Fissa gli obiettivi e le condizioni di sostenibilità degli interventi e delle trasformazioni ammissibili del territorio.
Variante n.1 al PI 2020	Progettazione ciclopedonale lungo via M. Della Libertà, con inizio dal Canale Filiberto fino alla via Campana".
PATI dell'agro coneglianese sud-orientale ⁹	Principali obiettivi: Tutela delle Risorse Naturalistiche e Ambientali, integrità del paesaggio naturale rispetto al quale deve essere valutata la sostenibilità ambientale delle principali trasformazioni del territorio. Difesa del suolo attraverso la prevenzione dei rischi. Valutazione dell'assetto delle attività esistenti e promozione dell'evoluzione delle attività nell'ambito di uno sviluppo sostenibile e durevole.

⁸ Adottato con deliberazione di giunta comunale n. 67 del 03.08.2015.

⁹ Il Comune di Santa Lucia insieme con i Comuni di Mareno di Piave e Vazzola ha deciso di adeguare le rispettive strumentazioni urbanistiche alla nuova normativa regionale, avviando una procedura unitaria per la redazione di un Piano di Assetto del Territorio Intercomunale (P.A.T.I.). L'area interessata copre una superficie territoriale di circa 74 kmq, per lo più pianeggiante, facente parte dell'ampia zona sud-orientale dell'Agro Coneglianese e della fascia dei Comuni della Sinistra Piave. L'area è delimitata ad Est dalla strada Statale 13 "Pontebbana" e ad Ovest dalla strada Provinciale n. 15 "Cadore Mare".



	<p>Riqualificazione dei Centri storici, attraverso il P.I. deve rimettere coerenza e armonia, lavorando anche molto sugli spazi verdi: "In tutti i Comuni nei progetti di riqualificazione occorrerà lavorare intensamente sul versante urbanistico e trovare modo appropriato a ciascun sito di realizzare connessioni interne, possibilmente pedonali, per ripristinare relazioni, valori vedute ed attrattività".</p> <p>Analisi del tema dell'apertura di un nuovo casello autostradale in località Santa Lucia di Piave comprese tutte le strutture di adduzione allo stesso e la loro implicazione sul territorio, ed il rafforzamento del sistema relazionale tra piste ciclabili e percorsi pedonali.</p>
Piano regolatore cimiteriale 2017	Accordo di programma cimiteriale.
Piano di classificazione acustica	<p>Zonizzazione Acustica comunale approvata nel 2004.</p> <p>Un'attenzione particolare ha riguardato le infrastrutture stradali in quanto il traffico veicolare era la causa più importante della rumorosità urbana del territorio abitato.</p>
PAES/ PAESC Piano per l'Energia sostenibile ed il Clima	<p>Il comune ha aderito al patto dei sindaci PAES e al PAESC.</p> <p>Obiettivo: ridurre le emissioni di CO2 (vedi "Sviluppo Sostenibile dell'Agenda 2030 (SDGs) dell'ONU".</p>
Programma Triennale LL.PP.	Recupero e valorizzazione del Brolo del palazzo Ancilotto (fondi UE).

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

Piano dei trasporti del Veneto (PRT 2020)	<p>Fra gli obiettivi d'interesse diretto o indiretto al Pebas</p> <ul style="list-style-type: none">- La promozione della mobilità in funzione dello sviluppo dell'offerta turistica, 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	<p>IL VENETO REGIONE D'EUROPA</p> <p>La Regione modella le azioni di governi attorno ai principi europei generali seguenti:</p> <ul style="list-style-type: none">- Coesione economica e sociale;- Sviluppo sostenibile;



Adottato con DGR 372 del 17/02/2009 ¹⁰	<p>- Competitività equilibrata per il territorio.</p> <p>Linee guida e obiettivi Generali del Piano: Energia, risorse e ambiente: contrastare il cambiamento climatico.</p> <p>Mobilità: garantire la mobilità preservando le risorse ambientali (mobilità sostenibile).</p> <p>Valorizzazione della mobilità slow per migliorare l'accessibilità al territorio ed alla città.</p> <p>Rete dei percorsi ciclopeditoni per migliorare la conoscenza capillare del territorio delle ville e dei loro contesti.</p>
Piano paesaggistico regionale (PPR)	Mettere il paesaggio in relazione con il contesto di vita delle comunità, con il proprio patrimonio culturale e naturale, considerandolo quale fondamento della loro identità. (Convenzione EU del Paesaggio firmata a Firenze nel 2000 ed entrata in vigore in Italia il 1° settembre 2006).
Veneto 50 ¹¹	"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.



Via Garibaldi

¹⁰ Piano approvato il 30 giugno 2020.

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



2.4. Ambiente e paesaggio

Nel territorio comunale e nelle immediate vicinanze sono presenti i seguenti siti protetti appartenenti alla Rete Natura 2000:

- Sito di Importanza Comunitaria (SIC) IT3240015 “Palù del Quartiere del Piave”;
- Sito di Importanza Comunitaria (SIC e ZPS) IT3240029 “Ambito fluviale del Livenza e corso inferiore del Monticano”;
- Sito di Importanza Comunitaria (SIC) IT3240030 “Grave del Piave - Fiume Soligo - Fosso - Negrisia”.

Tali aree sono parte del sistema della rete ecologica individuata dal PATI e recepita dal PI.

Con riferimento alle possibili implicazioni ambientali del PEBA, si evidenzia il fatto che il piano non comporta impatti negativi in quanto prevede la realizzazione di interventi e.b.a. di ridotta entità (riferiti all'allargamento di marciapiedi o alla realizzazione di segnaletica) in aree pubbliche già edificate e urbanizzate, senza trasformazioni infrastrutturali e paesaggistiche, pertanto non risultano effetti diretti o indiretti sugli habitat protetti.

Invece, in considerazione dei possibili effetti riferiti all'incremento della mobilità pedonale e alla limitazione della mobilità veicolare, l'attuazione del PEBA/PEDIPLAN prevede impatti positivi su salute e ambiente.



Via Vanizza, Sarano





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

3.1. Zone territoriali omogenee e poli attrattori

Il PEBA ha focalizzato i rilievi nei centri abitati e residenziali (Z.T.O.¹² a destinazione residenziale) in cui sono presenti i principali poli attrattori pedonali, le attività commerciali e i servizi pubblici ¹³ come ad esempio:

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

Sono inoltre stati individuati gli edifici che identificano il patrimonio culturale, architettonico, archeologico e paesaggistico del comune:

- Palazzo Ancilotto in via Francesco Crispi.
- Villa Corner Campana in Via Martiri Libertà, Ex Filanda Portici in Via Mareno.
- Società agricola Mandre in via Marconi.
- Municipio in Piazza 28 Ottobre.
- Chiesa parrocchiale canonica e campanile di Sarano in Via Sarano.
- Santuario del Ramoncello in via Mareno.
- Scuole elementari "Antonio Canova" in via Roma.
- Biblioteca "Callisto Zanardo" in via Foresto Est.

¹² Le Tavole 1.1-1-2 "carta della zonizzazione" del P.I. suddividono il territorio comunale in Ambiti Territoriali Omogenei (ATO), in ottemperanza al Piano di Assetto del Territorio Intercomunale.

¹³ Vedi Patì ATO n.4 dei Centri Storici, per la salvaguardia la conservazione e la valorizzazione dei centri storici e dei beni di interesse culturale in ambito urbano.



3.2. Obiettivi e strategie d'intervento

Obiettivi

1. Verificare il grado di accessibilità degli edifici comunali con un approccio "dentro/fuori", riferito cioè al percorso che collega l'edificio al suo intorno, e valutare l'accessibilità esterna dei servizi e attività commerciali.
2. Migliorare l'accessibilità, l'orientamento e la sicurezza di alcuni percorsi pedonali e degli spazi pubblici prioritari con una programmazione d'interventi nell'arco temporale "breve".
3. Favorire il confort ambientale e l'identificazione degli spazi pedonali.
4. Indagare i parchi, le 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 integrando la rete ciclabile e ciclopedonale.
6. Individuare e valutare le aree di scambio intermodale: i piazzali e i parcheggi 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 l'attuazione del piano.
9. Favorire l'inclusione delle persone vulnerabili nello spazio pubblico, attraverso il potenziamento della rete pedonale e la sicurezza degli spazi pubblici.
10. Migliorare 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 il percorso d'accesso dal parcheggio e della fermata bus.

Durante l'indagine è stata riservata un'attenzione particolare alle aree esterne degli edifici scolastici in quanto le scuole svolgono un ruolo primario di educazione e integrazione; il Pedibus è un'iniziativa da potenziare per limitare il traffico automobilistico nelle ore di punta, incentivare gli spostamenti pedonali su brevi distanze, favorire l'autonomia dei bambini e il



loro benessere psicofisico. La strategia d'intervento "dentro-fuori" è stata inoltre applicata sui percorsi in cui sono presenti servizi rilevanti (impianti sportivi, negozi, municipio, biblioteca, ambulatori, parrocchia, piazza, parchi).

B. Servizi accessibili e raggiungibili in 10' a piedi

Individuare i percorsi protetti e 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.

C. Integrare o creare Zone 30-20 kmh

Favorire l'uso condiviso delle strade laddove sono assenti percorsi pedonali protetti, con introduzione del limite 30 o 20 e il miglioramento del comfort ambientale e della segnaletica di tali zone, per indurre un rallentamento dei veicoli e agevolare l'uso pedonale delle strade che non sono dotate di marciapiedi.

D. Garantire la sicurezza e l'orientamento dei pedoni

Prevedere interventi di segnaletica orizzontale (*street design*) nelle vie e piazze più frequentate e negli attraversamenti pedonali. L'insicurezza è frequentemente dovuta alla scarsa protezione dei percorsi pedonali e alla velocità delle auto (ad. esempio, nelle vie con strade molto larghe e nelle principali vie di accesso alle aree urbane). 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, 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 tra loro interconnessi funzionalmente e visivamente. Gli spazi adibiti ai pedoni dovranno essere chiaramente identificati dai conducenti di automezzi.

E. Valorizzare le aree verdi attrezzate ed i parchi migliorando la percorribilità e la fruibilità delle stesse aree e degli arredi e/o giochi presenti

L'assenza di vialetti preclude l'accesso e la piena fruibilità 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 per raccordare (ad es. con ricariche in asfalto) i piccoli dislivelli presenti nei percorsi e negli attraversamenti al fine di creare una rete di percorsi pedonali (Pediplan) che si interconnetta alla rete ciclopedonale.

Per i percorsi ciclopedonali sterrati o con ghiaia poco percorribili, si suggerisce di prevedere un apposito capitolo e linee guida nel regolamento edilizio per fornire dare indicazioni ai progettisti evitando l'impiego di pavimentazioni inadatte 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. 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 ¹⁴.
- 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.



Via degli Alpini

¹⁴ 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 che 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 ulteriori "azioni di accompagnamento" (v. parte III della Relazione).

4.1. Osservazione partecipante, interviste spot, questionari

La raccolta di indicazioni è avvenuta mediante due modalità.

A. Brevi interviste ai passanti (interviste spot)

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

<i>Ambiti, strade ed edifici segnalati</i>	<i>Criticità segnalate dai cittadini</i>
Strade in cui migliorare la percorribilità pedonale e/ o la sicurezza	Via Martiri della Libertà, via Garibaldi, via Marconi, via Mameli (illuminazione),
Attraversamenti pericolosi	Via Crispi/Garibaldi
Altre segnalazioni	Auto parcheggiate sui marciapiedi davanti alle attività commerciali



4.2. Attività con 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) Modalità di spostamento degli alunni

Con la collaborazione dell'Istituto Comprensivo è stata effettuata un'indagine riguardante le modalità di spostamenti casa-scuola degli alunni.

C) Indagine realizzata dai ragazzi sulle barriere architettoniche

C) Il Pedibus

Da diversi anni nel Comune è attivo il Pedibus.

Percorsi della scuola Canova a S. Lucia	
Percorso Giallo:	ex PM Tendaggi – via Comisso – via Parini – via Leopardi
Percorso Rosso:	Sagrato Chiesa – parcheggio via Silone 6 – scuola Media
Percorso Verde:	via Stadio 1 (Residence Vittoria) – via Stadio 2

Percorso della scuola Salvadoretti a Bolda	
Andata:	h7,45 Parco Bolda – h7,55 scuola
Ritorno:	h13,00 scuola – h13,10 Parco Bolda



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:

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

5.1. Capoluogo e frazioni oggetto di analisi

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



S. TA LUCIA DI PIAVE (capoluogo)

Capoluogo con servizi e residenze

N. vie (tratti) rilevate	41
N. edifici comunali rilevati	15
N. piazze rilevate	4
N. aree verdi rilevate:	11



SARANO

Località pianeggiante con servizi e residenze

N. vie (tratti) rilevate	16
N. edifici comunali rilevati	3
N. piazze rilevate	1
N. aree verdi rilevate:	3



BOCCA DI STRADA

Località pianeggiante con residenze

N. vie (tratti) rilevate:	12
N. edifici comunali rilevati	1
N. piazze rilevate	0
N. aree verdi rilevate:	4

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.

	<i>strade</i>	<i>piazze</i>	<i>aree giochi</i>	<i>somma</i>
S. LUCIA DI PIAVE	41	4	11	56
SARANO	16	1	3	20
BOCCA DI STRADA	12	0	4	16
<i>somma</i>	69	5	18	92

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 (v. dossier n. 4 "MAPPE"):

In ogni area vengono rappresentati 3 tematismi.





- 1) Stato di fatto e unità rilevate (vie, piazze, aree verdi, edifici).
- 2) Valutazione delle pendenze delle strade
- 3) Valutazione accessibilità di percorsi pedonali, parcheggi, fermate bus.
- 4) 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, scalinata...) 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)*

	Autostrada		 Piazze - aree pedonali
	Scuole		 Campi sportivi
	Servizi culturali - associativi		 Aree verdi - aree giochi
	Sede municipale		 Ponti - passerelle
	Ufficio postale		 Corsi d'acqua principali
	Supermercato/ galleria/ sottoportico commerciale e negoz		Edificazione - urbanizzazione
	Servizi socio sanitari		 Sottopassi
	Impianti sportivi		 Confine comunale
	Farmacia		 Area Fiere
			 Binari ferroviari
			 Ville



Via Crispi



Comune di S. LUCIA di PIAVE - TV
PEBA - Piano Eliminazione Barriere Architettoniche

RELAZIONE
PARTE I^a



PARTE 2 - RILIEVI: VALUTAZIONI E DEFINIZIONE PRIORITA'





1. Spazi pubblici: rilievo e valutazione accessibilità

Gli ambiti urbani sono stati rilevati e schedati 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 valutativo ha verificato le condizioni di sicurezza dei percorsi pedonali, riferite alla presenza/assenza del marciapiede, o di banchine protette, o di percorsi ciclopeditoni. Il rilievo, seguendo la logica della "continuità del percorso", evidenzia le caratteristiche anche di singoli tratti, per cui in una stessa via possono sovrapporsi differenti situazioni.



PROTEZIONE DEL PERCORSO PEDONALE					
Cod.	Nome VIA	Marciapiede su 2 lati	Marciapiede solo 1 lato o tratto	Marciapiedi o corsie assenti (anche solo tratto)	Pista ciclabile o ciclopedonale
SARANO					
U01/02	Via Distrettuale (tratto 1,2,3)		X	X	X
U03	Via Montello/Monte Sabotino			X	
U04	Via Pasubio			X	
U05	Via Papa Luciani		X	X	
U06	Via Risorgimento			X	
U07	Via Vanizza		X	X	
U08	Via Cadore/Alemagna			X	
U09	Via Monte Cristallo/Dolomiti			X	
U10	Via Europa	X			
U11	Via Volta/Broch/Pacinotti			X	
U12	Via Zanco	X			
U13	Via Trieste			X	
U14	Via Degli Alpini			X	X
U15a	Via Sarano (tratto 1)			X	
U15b	Via Sarano interna/via Campidui		X	X	
BOCCA DI STRADA					
U16	Via Maronese	X			
U17	Via Bolda		X	X	
U18	Via Moro/Via Bologna Il Agosto		banchina	X	
U18b	Via Manin (X DX e SX)		X	X	
U18c	Via Casselon			X	
U19	Sp 45 (tratto 2)		X	X	
U20	Vicolo Amendola/Nenni		X	X	
U21	Via dell'Artigliere		X	X	
U22	Via Salute/Alfieri/Valentini			X	



U23	Via Ungherese		X tratto	X	
U24	Sp 45 /tratto 1)		X tratto	X	
<i>Cod.</i>	<i>Nome VIA</i>	<i>Marciapiede su 2 lati</i>	<i>Marciapiede solo 1 lato o tratto</i>	<i>Marciapiedi o corsie assenti (anche solo tratto)</i>	<i>Pista ciclabile o ciclopedonale</i>
STA LUCIA DI PIAVE					
U25	Via Mareno		X	X	X
U26	Via Campo Fiera			X	
U27	Via Caldevie			X	
U28	Via Ramoncello		X	X	
U29	Via Marconi		X	X	
U29b	Via Marconi			X	
U30a	Via Crispi	X		X	
U30b	Via Crispi	X			
U31a	Via Mazzini		X		X
U31b	Via Mazzini		X	X	
U32	Via Dante		X	X	
U33	Vicolo Polonia	X	X		
U34	Via Ca' Del Molin			X	
U3	Piazza Granza				
U35	Via Colombera			X	
U36	Via Bella Venezia		X	X	
U37	Via Cornaro		X		
U38	Via Gramsci			X	
U39	Via Roma (tratto 1,2)		X	X	
U40	Via Roma (tratto 3)		X	X	
U41	Via Foresto Ovest			X	
U42	Via Asilo		banchina	X	
U43a	Via Cal Di Messa		banchina	X	
U43b	Via Cal Di Messa		banchina	X	



U44	Via Nievo			X	
U45	Via De Gasperi	X			
U46	Via Comisso		X	X	
U47	Via Virgilio/Parini		X	X	
U48	Via Foresto Est		X	X	X
U49	Via Dello Stadio	X			
U50	Via Silone Ignazio		X	X	
U51	Via della Tessitura		X	X	
U52	Via Camerotto		X	X	
U53	Via Sarano			X	
U54	Via/Piazza Fra' Claudio	pedonale			
U54a	Via M. Della Libertà (tratto)		banchina	X	
U54b	Via M. Della Libertà (tratto)		X	X	
U54c	Via M. Della Libertà (tratto)		banchina	X	
U55	Via Cavour		banchina	X	
U56	Via Garibaldi		banchina	X	
U57	Via Casarine			X	
U58	Via Mameli			X	
U59	Via Campana (via cimitero Sarano)			X	



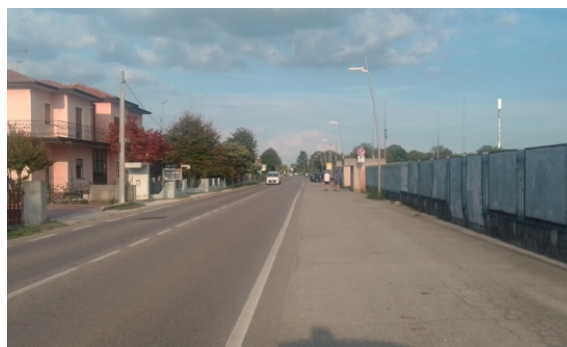
Via Mameli



Via Martiri Della Libertà



Via Marconi

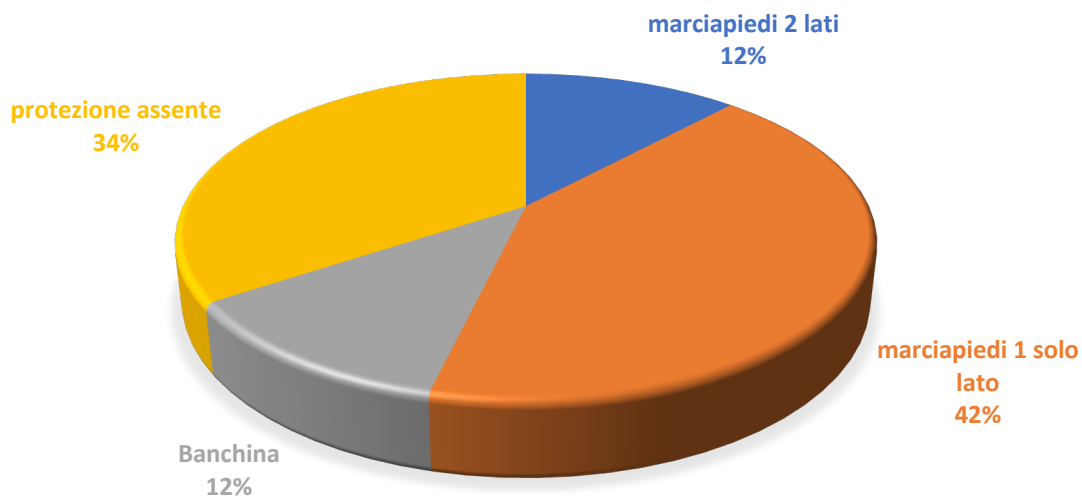


Via Mareno SP 45

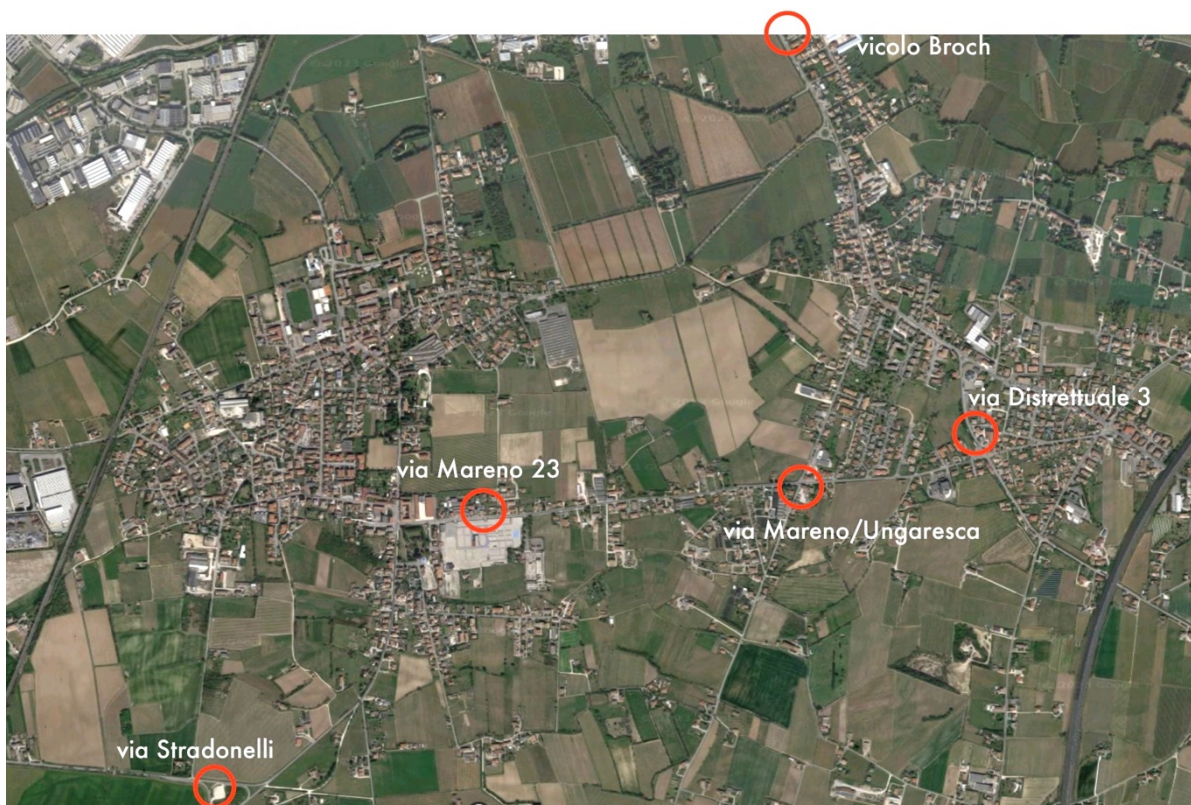
Quadro riassuntivo

- entrambe i lati protetti: 8
- un lato protetto o protetto a tratti con marciapiede: 28
- un lato protetto o protetto a tratti con banchina: 8
- senza protezione per i pedoni: 23
- con ciclabili/ciclopedonale anche singolo tratto: 5

SICUREZZA PERCORSO



Il Comando di Polizia locale ha inoltre fornito i dati riguardanti 5 recenti sinistri stradali che hanno coinvolto ciclisti nei seguenti ambiti: 1) Via Stradonelli km 1+600; 2) int. Via Mareno/ Ungheresca; 3) int. via Distrettuale/ Broch; 4) via Distrettuale 3; 5) via Mareno 23.



Mapa degli incidenti con coinvolgimento di ciclisti

1.2. Criticità riscontrate negli spazi pubblici

Le criticità rilevate fanno quindi riferimento ai seguenti aspetti:

- Alta velocità dei veicoli nelle strade frequentate dai pedoni.
- Assenza di un percorso protetto in diverse strade¹.
- Marciapiedi sconnessi e stretti.
- Dissesto-sconnessione dell'asfalto in alcune strade residenziali senza marciapiedi.
- Tratti di carreggiate ed incroci con sede stradale sovradimensionata.
- Carenza di segnaletica per i pedoni.
- Accesso limitato alle aree giochi (vialetti spesso assenti).
- Assenza di linee guida per le persone non vedenti e ipovedenti negli spazi aperti (in attraversamenti, fermate bus, piazze, aree giochi).
- Assenza di linee guida e segnaletica informativa che indichino uffici e servizi importanti.
- Assenza di percorsi protetti in alcune vie di collegamento importanti.

¹ Nelle vie residenziali poco trafficate, si suggerisce di inserire un limite 20 o 30km/h per l'uso condiviso della carreggiata, e di verificare la manutenzione del manto stradale per evitare la presenza di dissesti.



Via Sarano



Parco Granza (viale perimetrale con dissesto)

1.3. Presenza scalini negli attraversamenti e intersezioni

Gli attraversamenti pedonali sono i luoghi critici per il pedone che deve gestire le possibili interferenze con gli automezzi. In tali ambiti oltre a rilevare il livello di sicurezza, è stata verificata la presenza di scalini con altezza maggiore a 2,5 cm. Il rilievo ha quantificato la presenza di 44 scalini.

<i>Scalini/piccoli dislivelli in attraversamenti, intersezioni.</i>	
Santa Lucia, Sarano, Bocca di Strada	n. 44

I problemi di accessibilità e sicurezza individuati negli attraversamenti pedonali fanno riferimento ai seguenti aspetti:

- assenza segnaletica orizzontale nelle intersezioni e assenza di linee guida (segnali podotattili).
- presenza di piccoli scalini (tra i 2,5 e i 4,0 cm).
- Attraversamenti lunghi e insicuri nelle vie di collegamento o incroci sovradimensionati per i veicoli a scapito dei pedoni (es. in via Garibaldi, in via Ungaresca, nella SP45).



Ingresso laterale parco via Tessitura (piccolo scalino)



Marciapiede in via Crispi (scivolo inadatto)



Piazza 28 Ottobre (attraversamento non complanare)














Via Crispi, villa Ancilotto (pavimento non complanare)

1.4. Mappatura delle valutazioni

Le valutazioni riportate nelle schede vengono rappresentate nelle mappe con la seguente legenda (v. le MAPPE nel dossier n.4).



VALUTAZIONE ACCESSIBILITA'

-  Percorribilità buona
-  Percorribilità abbastanza buona
-  Percorribilità e/o sicurezza da migliorare e/o leggera pendenza o interferenza con bici
-  Percorribilità limitata o assenza di linee guida e/o pendenza variabile e insicurezza e/o assenza percorso pedonale
-  Percorribilità molto limitata o insicurezza da migliorare o pendenza accentuata o assenza percorso pedonale
-  Strade interne e residenziale senza percorso pedonale
-  Rotatorie
-  Interruzione sul percorso e/o nelle intersezioni e/o negli attraversamenti
-  Incrocio da riqualificare
-  Aree parcheggi
-  Fermate bus accessibili, non accessibili e parzialmente accessibili





2. Valutazione accessibilità di altri edifici pubblici

Il rilievo dell'accessibilità, oltre agli edifici comunali, è stato esteso agli ambiti esterni di altri servizi pubblici:

- 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.

La valutazione esterna (rappresentata con i colori **A** accessibile, **PA** parzialmente accessibile, **NA** non accessibile) ha considerato i seguenti ambiti:

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

Si riportano di seguito i dati sintetici di tali rilievi.

2.1. Uffici postali, banche, supermercati, ristoranti-bar, negozi

Poste e banche	Parch. riservato	Percorso esterno	ingresso	Porta ingresso	Fermata bus	Attraversamento
Ufficio Postale, via Crispi, Sta Lucia di P.	A	A	PA/A	A	A	PA
Banca fronte municipio, Via M. della Libertà, Sta Lucia	A di fronte	PA parcheggi	NA	NA	A	PA
Banca della Marca, via Marconi, Sta Lucia di Piave	A	PA	A	A	assente	NA dissesto
Supermercati						
Supermercato via Dante, Sta Lucia di P.	assente	PA scivolo da rifare	A	A	assente	PA/NA
Supermercato via Nieve, S Lucia di P.	PA	PA si arriva in auto	A	A	assente	assente
Crai via Mazzini, Sta Lucia di P.	assente	PA	A	NA	assente	NA



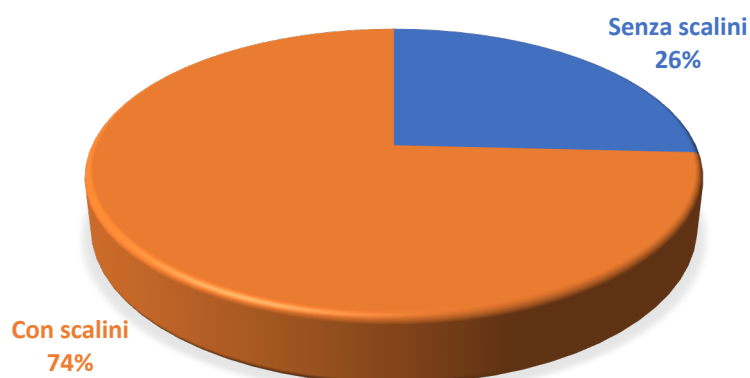
Ristoranti-bar e negozi

Strade indagate

via Crispi, via Mazzini, Piazza, via Distrettuale

	INGRESSO SENZA SCALINI	INGRESSO CON SCALINO
RISTORANTI-BAR	4	4
NEGOZI	4	19
somma	8	23

INGRESSO NEGOZI E BAR



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.

2.2. Servizi socio sanitari

AMBULATORI e FARMACIE	Parch. Riservato	Percorso esterno	Ingresso	Porta Ingresso	Fermata bus	Attraversamento
Farmacia, via Distrettuale, Sarano	A	A	A	A	A	A
Farmacia Via Dante/Cal De Messa/Roma, S.ta Lucia	assente	PA	A	NA	assente	NA via Dante



Centro impiantologia Piazza 28 Ottobre, S.ta Lucia	A area posta	A	NA	PA	A	PA
Ambulatorio medico, via Crispi, S.ta Lucia	A	PA	NA	NA	A	(da realizzare)
Ambulatorio fisioterapia, via Manin, S.ta Lucia	PA lato opposto strada	PA scal fra galleria/ park	A	NA	assente	assente
Ottico, via Manin, Bocca di Strada	A	A	A	NA	NO	assente
Casa soggiorno Divina Providence, via Roma, S.ta Lucia	A	A	A	A	–	–
Veterinario via Crispi	A fronte	PA	A	PA	A	PA
Studio fisioterapia via Bolda, Bocca di Strada	assente	A	A	PA	A	NA
Studio medico, Piazza 28 Ottobre, S.ta Lucia	assente	NA	PA	PA	assente	assente



Parco casa di riposo "La Providence"

2.3. Luoghi di culto

IDENTIFICAZIONE	Percorso esterno	Atrio Ingresso	Porta	Parch. riservato	Attraversa- mento	Non vedenti	Fermata bus
Chiesetta Madonna del Ramoncello, SP 45	PA	NA	NA	A cimitero	-	NO	NA
Chiesetta villa Corner, via Campana	NA/PA	NA	NO	assente	assente	NO	NO



Chiesa di S.ta Lucia	A	PA	NA	assente	NA	NO	assente
Chiesa di S. Martino, Sarano	PA Fare scivoli lato via Tessitura/Silone	A	NA	assente	assente	NO	assente



Ingresso chiesa S.ta Lucia



Area parrocchia S. Martino, Sarano

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	Orientamento	Area pedonale	Parch. riservato	Fermata bus	Attraversamento	Servizi presenti
P01	Piazza Granza	A	NO	NO	assente	NO	NA	Parco giochi
P02	Piazza XXVIII Ottobre	A	PA	SI	A	A	PA	Chiesa, area park, negozi, bancomat
P03	Piazza Beato Fra' Claudio	A	NO	SI	NO	NO	NA	Chiesa
P04	Piazza Unità d'Italia	A	PA	PA	A	NO	A	Scuola, parco giochi, stadio
P05	Piazzale chiesa Sarano	A	NO	SI	assente	NO	assente	Chiesa, campo calcio



Piazza Granza



Piazza XXVIII Ottobre



Piazza Frà Claudio



Piazza Unità D'Italia

Osservazioni

- L'orientamento per le persone ipovedenti o non vedenti è quasi assente.



- Inserire elementi di arredi e panchine per aumentare il comfort degli spazi pubblici.

3.2. Parchi e aree verdi attrezzate

COD	AREE GIOCHI	Viale esterno	Viale interno	Arredi	Giochi	Park riservato	Attravers.	Fermata bus
V01	Parco Granza, via Cal De Messa, S.ta Lucia.	PA	PA	A	NA	assente	NA	assente
V02	Parchetto Vicolo Polonia, S.ta Lucia	A	assente	PA	NA	A	assente	assente
V03	Parco Campo Fiera, S.ta Lucia	PA Viale perimetrale	assente	PA	NA/A	A	NA PA	assente
V04	Parco via Cornaro, S.ta Lucia	NA	assente	NA	assente	A	assente	assente
V05	Parco via De Gasperi, S.ta Lucia	PA	assente	NA	NA	assente	assente	assente
V06	Parco via dello Stadio	A	A	A	NA	A	assente	assente
V07	Parco via Camerotto	A	NA	NA	NA	A	assente	assente
V08	Parco via Silone, S.ta Lucia	A	assente	NA	NA	A	A	assente
V09	Via Foresto Est, S.ta Lucia	A	A	A	NA	A	assente	assente
V10	Via della Tessitura, S.ta Lucia	A/PA	A	A	NA	A	assente	assente
V11	Parco Villa Ancilotto, S.ta Lucia	PA/NA	NA	NA	assente	PA/NA ghiaia	assente	assente
V12	Parco Sarano, va Pasubio	PA	PAA	PA/NA	A PA/NA	assente	assente	assente
V13	Parco Bolda, Bocca di Strada	PA	A	A	NA	assente	A	assente
V14	Parco Vicolo Nenni, Bocca di Strada	PA	assente	NA	NA	A	assente	assente
V15	Parco via Dell'Artigliere, Bocca di Strada	PA	assente	PA	NA	A	assente	assente



V16	Parco via Cadore, Sarano	PA	assente	NA	NA	assente	assente	assente
V17	Parco via Zanco, Sarano	A	assente	NA	NA	A	assente	assente
V18	Parco via Pelmo, Sarano	PA	assente	NA	NA	assente	assente	assente



Area giochi Vicolo Polonia, Sta Lucia di P.



Parco Bolda, Bocca di Strada

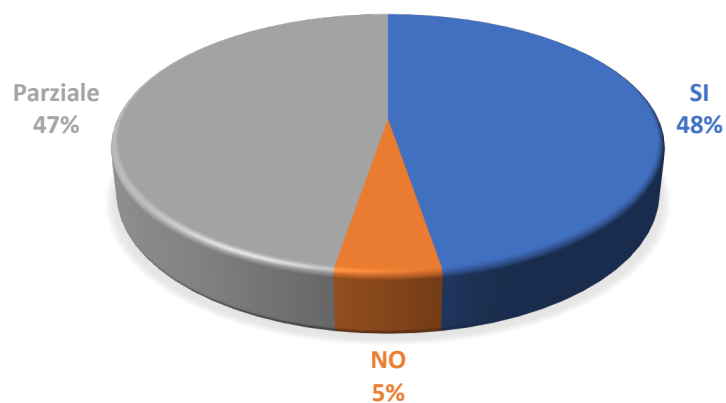


Via De Gasperi, S. Lucia di P.



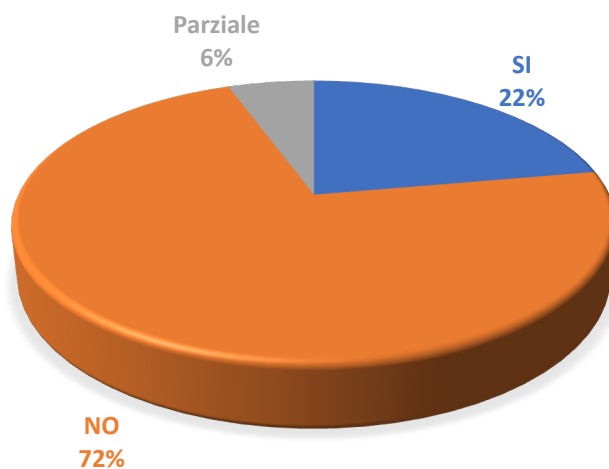
Parco Granza, Sta Lucia Di P.

ACCESSIBILITÀ VIALE ESTERNO





ACCESSIBILITÀ VIALE INTERNO



Osservazioni

- Scarsa presenza di vialetti che collegano attrezzi, arredi e giochi.
- Buona dotazione di parcheggi riservati presso le aree giochi.
- Assenza di pavimento-tappeto anti trauma nei giochi.
- Scarsa presenza di giochi fruibili.



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 fornito le seguenti indicazioni.

LOCALIZZAZIONE	Aree parcheggi	STALLI RISERVATI DISABILI	
		N.47	Valutazione accessibilità
SANTA LUCIA DI PIAVE			
Parco Granza	SI	0	assente
Parco via Camerotto	NO	1	A
Parco via Silone	SI	2	A
Parco via della Tessitura		2	A
Parchetto Vicolo Polonia		1	A
Parco Campo Fiera/Sp45	SI	4	A
Parco via Cornaro/Saragat (La Providence)	SI	2	A
Parco Via Dello Stadio (parco Granza)	SI	3	A
Piazza Unità d'Italia	SI	1	A
Piazza beato frà Claudio, Via Martiri Libertà		0	A
SP45 cimitero	SI	1	A
Via Bella Venezia		1	NA (posizione)
Via Camerotto		1	A
Via Comisso		1	A
Via Crispi/Piazza - Posta	SI	1	A
Via Foresto Est - area verde	SI	1	A
Via Foresto Est (scuola)	SI	1	NA (1 scalino)
Via Galilei	SI	1	A
Via M. della Libertà		2	PA (posizione), A
Via Marconi - banca	SI	1	A
Via Mazzini	SI	1	A
Via Visotto		1	PA (cart. assente)



Via Ramoncello		1	A
Via Roma (biblioteca)	SI	1	A
Via S. Da Rios		1	A
Palazzo Ancilotto		1	NA (sterrato)
Cimitero	SI	2	A
SARANO e BOCCA DI STRADA			
Parco Sarano			
Parco via dell'Artigliere	NO	2	A
Parco via Nenni		1	A
Parco via Zanco		1	A
Via Distrettuale (farmacia)	SI	1	A
Via Distrettuale (tratto 3)/Moro (negozi)	SI	1	PA/NA
Via Sarano (interna)	SI	1	PA dissesto e posizione
Via Europa		1	1 A, 1 PA
Via Moro		1	PA (poco visibile lungo strada)
Via Manin	SI	1	A

SOMMA STALLI PARCH. RISERVATI INDIVIDUATI

47

Legenda



parcheggio
riservato a norma

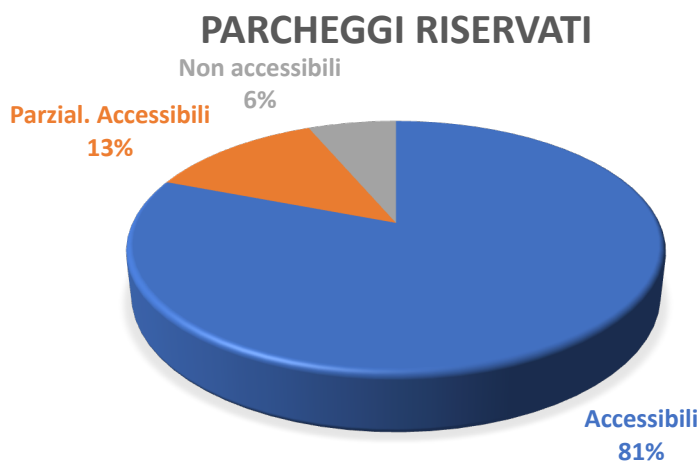


parch. poco accessibile o mal
posizionato o mal segnalato



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.





4.2. Fermate dei mezzi pubblici di trasporto

Nei percorsi del PEBA sono state individuate 22 fermate autobus negli spazi rilevati.

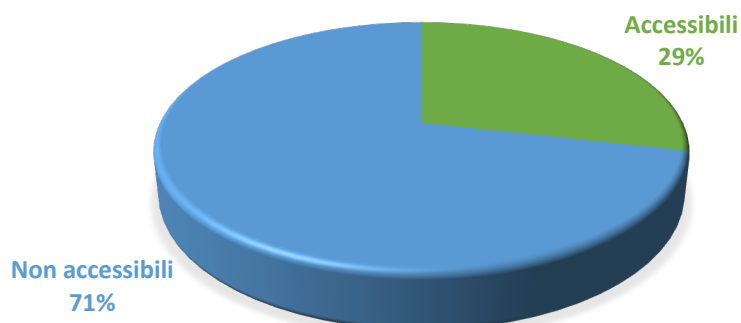
Per ciascuna fermata è stata effettuata la verifica del loro livello di accessibilità e comfort.

LOCALITA' (da Conegliano)	n. fermate	DISABILITA' MOTORIA (piazzola e raccordo)	COMFORT (pensilina e panca)	DISAB. VISIVA/ ORIENTAMENTO (podotattili e info)	SICUREZZA (percorso protetto attorno)
SARANO e BOCCA DI STRADA					
Via Distrettuale tratto 1 (SX)	1	A	SI	NO	SI
Via Distrettuale tratto 1 (DX)	1	NA	NO	NO	NO
Via Distrettuale tratto 2 (SX) 2	2	A	SI	NO	NO
Via Distrettuale (DX) 2	2	NA	NO	NO	NO
Via Distrettuale tratto 3 (SX) 1	1	A	SI	NO	PA
Via Distrettuale tratto 3 (DX) 1	1	NA	NO	NO	PA
Via Montello Sabotino/angolo via Distrettuale	1	NA	NO	NO	PA
SP45 tratto 2 (DX) tratto	1	NA	NO	NO	NO
SP45 tratto 2 (SX) tratto	1	NA	NO	NO	SI
Via Bolda (SX)	1	A	NO	NO	SI
Via Bolda (DX)	1	NA	NO	NO	NO
SANTA LUCIA DI PIAVE					
SP45 Via Mareno	2	NA	NO	NO	NO
Via Crispi (tratto 1- SX)	1	NA	NO	NO	SI
Via Crispi (Piazza)	1	A	SI	NO	SI
Via Mazzini 2	2	NA	NO	NO	SI
Via Mazzini 1	1	NA	SI	NO	SI
Via M. Libertà tratto 2 (DX) dopo rotatoria	1	NA	NO	NO	PA
Via M. Libertà tratto 2 (SX) dopo rotatoria	1	NA	NO	NO	NO

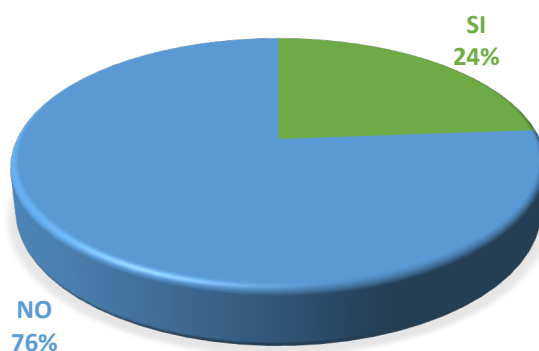
Legenda

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

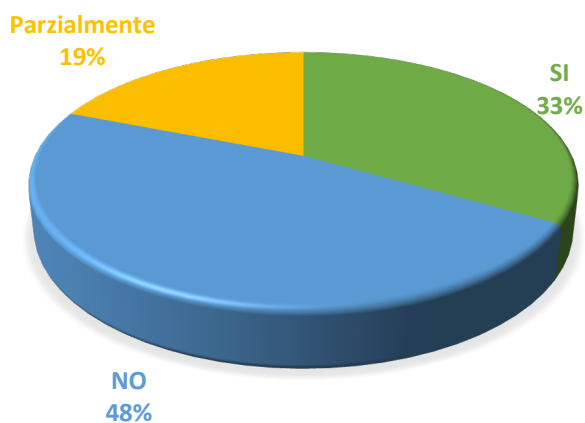
ACCESSIBILITÀ FERMATE BUS



COMFORT FERMATE BUS



SICUREZZA FERMATE BUS



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



- **MOBILITÀ**, riferita alla presenza di una pedana² 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**, riferito alla presenza di un percorso protetto e di un'area protetta dal traffico.

Criticità riscontrate

- Assenza di ausili per i non vedenti ed ipovedenti, come ad esempio la mancanza di percorsi tattili e di un sistema audio informativo.
- Scarso confort (assenti panchina e tettoia).
- Non accessibilità per l'assenza di marciapiede largo.

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 individuare la eventuale carenza di fermate bus e i possibili luoghi per nuove fermate bus;
- avviare con l'Azienda di trasporto locale una verifica sugli autobus attrezzati di pedane, e sollecitare l'azienda per incrementare tali dotazioni negli autobus di linea.

² I requisiti dimensionali delle fermate sono descritti nell'allegato A3; si suggerisce inoltre di verificare eventuali specifiche disposizioni dell'Azienda locale.



Via Mazzini



5. Edifici comunali: rilievo e valutazione accessibilità

5.1. Edifici rilevati e schedati

Il rilievo degli immobili di proprietà comunale aperti al pubblico ha riguardato 19 edifici.

Cod..	Categoria	Nome	Indirizzo
E01	UFFICI	Sede municipale	Piazza 28 Ottobre
E02	SCUOLA	Scuola secondaria di primo grado "Beato fra' Claudio"	via Foresto Est
E02b	SPORT	Palestra scuola Media	via Foresto Est
E03	SCUOLA	Scuola primaria "A. Canova",	p.zza Unità d'Italia
E04	SCUOLA	Scuola primaria "J. Salvadoretti"	via Bolda, BOCCA DI STRADA
E05	SCUOLA	Scuola materna "Vittorino da Feltre"	via Papa Luciani, SARANO
E05b	SPORT	Palestra scolastica di Sarano	via Papa Luciani, SARANO
E06	SPORT	Stadio comunale	via Roma
E07	SPORT	Impianti sportivi Tennis	via Foresto Est
E08	SPORT	Spogliatoi, bar, Spazio Giovani area tennis	via Foresto Est
E09	CULTURA	Ufficio informazioni turistiche	via Marconi (parco Fiera)
E10	CULTURA	Biblioteca comunale	via Foresto Est
E11	CULTURA	Palazzo Ancilotto e pertinenze (brolo e parch.)	Via Crispi 35
E12	POLIF.	Struttura polifunzionale "PALACASTANET"	via Roma adiacente stadio
E13	POLIF.	Edificio residenziale comunale (ass. musicale)	via Bella Venezia 27
E14	POLIF.	Edifici fieristici e magazzino comunale	via Mareno
E15	POLIF.	Centro Sociale,	via Foresto Est
E16	CIMIT.	Cimitero comunale di S. Lucia	via Mareno
E17	CIMIT.	Cimitero comunale di Sarano	via Campana, SARANO

5.2. 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 dell'edificio:

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

La valutazione dell'accessibilità ha fornito le seguenti indicazioni.

<i>cod</i>	<i>Destinazione d'uso</i>	<i>Parch. riservato</i>	<i>Accesso esterno</i>	<i>Servizio igienico</i>	<i>Colleg. verticali</i>	<i>Fruibilità interna</i>	<i>Aree esterne</i>	<i>Uscite sic.</i>
E01	Sede municipale	X	X	X	X	X		
E02	Scuola secondaria I° "Beato fra' Claudio"	X	X	X	X	X	X	X
E02b	Palestra scuola MEDIA	X	X	X	X	X	X	
E03	Scuola primaria "A. Canova"	X	X	X	X	X	X	X
E04	Scuola primaria "J. Saladoretti"	X	X	X		X	X	X
E05	Scuola materna "Vittorino da Feltre"	X	X	X		X	X	X
E05b	Palestra scolastica di Sarano	X	X	X		X		X
E06	Stadio comunale "XXV Aprile"	X	X	X	X	X	X	
E07	Impianti sportivi Tennis-padel	X	X	X		X	X	
E08	Spazio Giovani e Bocciodromo	X	X	X		X	X	
E09	Infopoint	X	X			X	X	
E10	Biblioteca civica "Calisto Tanardo"	X	X	X		X		X



E11	Pal. Ancilotto e pertinenze (brolo e parch.)	X	X	X	X	X	X	X
E12	Struttura polifunzionale "Palacastanet"	X	X	X		X		X
E13	Edificio comunale (ass. musicale)	X	X	X	X	X		
E14	Edifici fiera e magazzino comunale	X	X	X		X	X	
E15	Centro Sociale	X	X	X	X	X		X
E16	Cimitero comunale di S. Lucia	X	X	X	X	X		
E17	Cimitero comunale di Sarano	X	X	X		X		

Legenda

Accessibile X

Da migliorare X

Non accessibile X

Non valutabile ☐

TABELLA RIASSUNTIVA DEGLI AMBITI

	Acc.	Migliorabile	Non acc.
Parch. riservato	11	2	6
Accesso esterno	10	6	3
Servizio igienico	10	3	5
Colleg. verticali	4	4	1
Fruibilità interna	13	5	1
Aree esterne	6	4	1
Uscite sicurezza	3	4	2
	57	28	19
	54,8%	26,9%	18,3%



Giardino di villa Ancilotto





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.

Con riferimento al rilievo tecnico, i criteri considerati riguardano il numero di non conformità individuate, 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.


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

Il criterio A (categoria) viene quantificato come di seguito:

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

Il criterio B (rilievo tecnico) viene quantificato come di seguito:

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



PUNTEGGIO PRIORITA' EDIFICI

<i>cod</i>	<i>Destinazione d'uso</i>	<i>import. (0-4)</i>	<i>tecnico</i>	<i>segn. (0-1)</i>	<i>interv. (0-1)</i>	<i>TOT</i>
E01	Sede municipale	4,0	2,0	0	0	6,0
E02	Scuola secondaria I° "Beato fra' Claudio"	4,0	2,0	0	0	6,0
E02b	Palestra scuola MEDIA	3,0	1,5	0	0	4,5
E03	Scuola primaria "A. Canova"	4,0	1,5	0	0,5	6,0
E04	Scuola primaria "J. Salvadoretti"	4,0	3,0	0	0	7,0
E05	Scuola materna "Vittorino da Feltre"	4,0	1,0	0	0	5,0
E05b	Palestra scolastica di Sarano	3,0	1,5	0	0	4,5
E06	Stadio comunale "XXV Aprile"	3,0	2,0	0	0	5,0
E07	Impianti sportivi Tennis-padel	3,0	2,0	0	0	5,0
E08	Spazio Giovani e Bocciodromo	3,0	1,0	0	0	4,0
E09	Infopoint	2,5	2,5	0	0	5,0
E10	Biblioteca civica "Calisto Tanaro"	3,5	2,0	0	0	5,5
E11	Pal. Ancilotto e pertinenze (brolo e parch.)	2,5	4,0	0	0	6,5
E12	Struttura polifunzionale "Palacastanet"	3,0	0,0	0	0	3,0
E13	Edificio comunale (ass. musicale)	2,5	0,5	0	0	3,0
E14	Edifici fiera e magazzino comunale	3,5	1,0	0	0	4,5
E15	Centro Sociale	2,5	1,5	0	0	4,0
E16	Cimitero comunale di S. Lucia	3,0	2,0	0	0	5,0
E17	Cimitero comunale di Sarano	2,5	2,5	0	0	5,0

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, alla identificazione del percorso;
- le segnalazioni/indicazioni pervenute da parte dei portatori d'interesse e dalla cittadinanza;
- i lavori in corso previsti (programmazione triennale dei lavori pubblici);
- le funzioni e i servizi presenti nella via;



- la presenza di edifici pubblici (la cosiddetta "catena degli spostamenti" dentro/fuori l'edificio).

Il punteggio "totale" (che considera sia la presenza di barriere architettoniche che il ruolo della via nel contesto urbano) diventa significativo a partire da 11,5/12,0 punti.

Un punteggio basso non significa che la via sia dotata di un percorso pedonale protetto ed accessibile; tale via potrebbe anche non avere un marciapiede ma non avere una funzione rilevante nel contesto locale (ed es. via senza uscita, o residenziale, o scarsamente urbanizzata). Sono comunque situazioni da monitorare nel tempo ed in ogni caso è utile considerare il dato fornito dal punteggio "tecnico", che fornisce elementi conoscitivi sullo stato del percorso estrapolato dal contesto.

Viceversa, un punteggio alto non evidenzia necessariamente una situazione di scarsa accessibilità, ma può sottolineare l'importanza della via nel contesto locale (presenza di commercio, servizi, scuole...). In questo caso sarà utile verificare il punteggio attribuito ai criteri A e C (parametri "tecnici" e "segnalazioni pervenute"). La questione della sicurezza assume sempre un peso rilevante in quanto è indispensabile per garantire la fruibilità di un luogo.

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



VIE CON PRIORITA' IN ORDINE DECRESCENTE

COD	STRADE RILEVATE	Parametri tecnici	Liv. priorità
SARANO			
U01	Via Distrettuale (tratto 1)	1,5	13,5
U05	Via Papa Luciani	1	11,0
U07b	Via Sarano (interna) via Campana	2	7,0
U02	Via Distrettuale (tratto 3)	3	6,5
U08	Via Cadore/Alemagna	3	6,5
U03	Via Montello/Monte Sabotino	2	6,0
U15b	Via Sarano (tratto 2) / Via Campidui	3	6,0
U07	Via Vanizza	1,5-2	5,5-5,0
U11	Via Volta/Broch/Pacinotti	3	4,5
U13	Via Trieste	3	4,5
U04	Via Pasubio	2	4,0
U06	Via Risorgimento	3	4,0
U15a	Via Sarano (tratto 1)	3	4,0
U09	Via Monte Cristallo/Dolomiti	2	3,5
U10	Via Europa	1	2,5
U12	Via Zanco	1	2,5
U14	Via Degli Alpini	1-3	2,5-4,0
BOCCA DI STRADA			
U16	Via Maronese	1	11,0
U19	Sp 45 (tratto 2)	3	8,5
U24	Sp 45 /tratto 1)	3	8,0
U17	Via Bolda	2	7,0
U18	Via Moro	2	7,0
U21	Via dell'Artigliere	3	6,5
U20	Vicolo Amendola/Nenni	2	5,5
U23	Via Ungheresca	3	5,5
U22	Via Salute/Valentini	3	4,0
SANTA LUCIA DI PIAVE			
U39	Via Roma (tratto 1,2)	1,5	17,5
U54c	Via M. della Libertà (tratto) e via Campana	3	17,0
U49	Via Dello Stadio	1	17,0
U25	SP45 Mareno (tratto 1)	1,5-2	15,5-16,0
U30b	Via Crispi	1,5	13,5
U26	Via Campo Fiera	3	13,0
U43a	Via Cal Di Messa	1,5	13,5
U43b	Via Cal Di Messa	1,5	13,5
U31a	Via Mazzini (tratto 1)	2	12,0
U53/58	Via Campana (via per cimitero Sarano)	3	11,5
U54	Via/Piazza Fra' Claudio	1,5	11,5
U44	Via Nievo	3	11,0
U32	Via Dante	1,5-2	10,5-11,0
U30a	Via Crispi	1,5-2	10,0-10,5
U48	Via Foresto Est	1	9,0
U29a	Via Marconi (tratto 1)	1,5-2	8,5-9,0
U31b	Via Mazzini (tratto 2)	2	8,5
U34	Via Cal Del Molin	3	8,0



U29b	Via Marconi (tratto 2)	3	7,0
U45	Via De Gasperi	1,5	7,0
U56	Via Garibaldi	2,5	7,0
U36	Via Bella Venezia	3	6,5
U37	Via Cornaro	1,5	6,5
U47	Via Virgilio/Parini/Leopardi	3	6,5
U50	Via Silone Ignazio	1-1,5	6,0
U46	Via Comisso	1,5	5,5
U51	Via della Tessitura	1	5,0
U52	Via Camerotto	1	5,0
U27	Via Caldevie	3	4,5
U28	Via Ramoncello	3	4,5
U33	Vicolo Polonia	1	4,5
U42	Via Asilo	3	4,5
U54d	Via M. Della Libertà (tratto)	2-3	4,5
U35	Via Colombera	3	4,0
U38	Via Gramsci	3	4,0
U40	Via Roma (tratto 2)	1,5-2	4,5-5,0
U41	Via Foresto Ovest	3	4,0
U54b	Via M. Della Libertà (tratto)	2	4,0
U55	Via Cavour	2	4,0
U57	Via Casarine	3	4,0

INTERVENTI PRIORITARI

Sulla base delle priorità sono state selezionate le vie/percorsi pedonali in cui è stata effettuato un rilievo di dettaglio per individuare e quantificare gli interventi; sono state quindi predisposte 8 “schede d’intervento” (vedi dossier n.5 “INTERVENTI SPAZI PUBBLICI”).



Via Garibaldi





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





1. Quantificazione interventi

1.1. Interventi puntuali

L'importo degli interventi e.b.a. è stato definito con un computo e con i prezzi del Prezzario Regionale. Le voci non disponibili nel prezzario sono state ricavate da altri prezzari pubblici oppure da listini aziendali, il cui riferimento è riportato nella descrizione della singola voce.

Il costo degli interventi comprende fornitura e messa in opera; i costi aggiuntivi (IVA e spese tecniche) vengono considerati nelle "somme a disposizione" del quadro economico generale (v. cap. 2.4).

Gli interventi e.b.a. sono descritti nei dossier n. 2 "EDIFICI" e n. 5 "INTERVENTI SPAZI PUBBLICI". Gli interventi negli "edifici" corrispondono a Euro **184.626,00** e negli "spazi pubblici" a Euro **231.025,00**; il quadro economico considera inoltre delle "somme a disposizione", definite a percentuale, per comprendere il costo di IVA, spese tecniche, imprevisti, con un importo di **66.589,00** Euro.

1.2. Interventi diffusi

Oltre al suddetto computo analitico degli interventi, illustrato nelle schede di rilievo, il PEBA definisce degli importi a corpo per realizzare "interventi diffusi" negli spazi pubblici, con un importo complessivo di 365.760 Euro.

INTERVENTI DIFFUSI	Costo forfait
<i>Interventi per Z20, Z30 e moderazione del traffico</i>	88.000,00 €
<i>Interventi di accessibilità, sicurezza e orientamento nelle fermate TPL</i>	90.000,00 €
<i>Rimozione puntuale di scalini/ dislivelli</i>	7.040,00 €
<i>Interventi di accessibilità nelle aree giochi e nei parchi</i>	160.000,00 €
<i>Installazione linee guida per ipo-non vedenti</i>	4.200,00
<i>Piantumazione alberature e posa panchine (comfort)</i>	15.000,00 €
<i>Interventi formativi, partecipativi</i>	3.520,00 €
	367.760,00 €



Di seguito si descrivono sommariamente gli interventi diffusi.

- ***Interventi per la moderazione del traffico, isole ambientali e pedonali***

Importo forfettario a corpo di 88.000,00 euro (considera 8.000 euro in 11 vie) per realizzare:

- interventi di accessibilità e moderazione del traffico;
- messa in sicurezza delle zone residenziali e degli attraversamenti;
- miglioramento delle Z30 esistenti e istituzione di nuove Z30 o 20, nei percorsi pedonali in cui per motivi strutturali (larghezza ridotta della carreggiata, pendenza) o di traffico limitato (zone residenziali) non si preveda di realizzare un marciapiede; in tali casi, il pedone percorre la banchina o la carreggiata e la messa in sicurezza della strada è collegata al rallentamento degli automezzi.

- ***Segnaletica podotattile per l'orientamento¹***

Importo forfettario a corpo di 4.200,00 euro (considera la posa di 60 ml di piastrelle podotattili) per la posa di segnali podotattili negli attestamenti degli attraversamenti pedonali, in corrispondenza degli edifici comunali rilevanti (Municipio, scuole, biblioteca, ecc.), presso le fermate TPL più frequentate.

- ***Rimozione scalini in corrispondenza dei percorsi***

Importo forfettario a corpo di 7.040,00 euro (considera la rimozione di 44 piccoli scalini con ricariche di asfalto) per raccordare i dislivelli nei percorsi. che non rientrano negli interventi già previsti nei percorsi analizzati (v. parte 2).

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

Importo forfettario di 3.520,00 euro definito a percentuale sulle azioni di moderazioni del traffico, per realizzare azioni di "accompagnamento", con sensibilizzazione e partecipazione; 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.

- ***Accessibilità e valorizzazione dei parchi/aree giochi e/o percorso pedonali²***

Importo forfettario a corpo di 160.000,00 euro (considera interventi in alcuni parchi/aree gioco, tra cui, le aree verdi di Piazza Granza, Villa Brollo, Campo Fiera, via Silone, via Zanco,

¹ Comprende anche l'installazione di fasce adesive per contrasto cromatico su lampioni presenti nei marciapiedi.

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



via Camerotto, Palazzo Ancilotto, via Pelmo) per realizzare vialetti, piantare alberi e installare giochi inclusivi con pavimentazione antitrauma.

1.3. Quadro economico

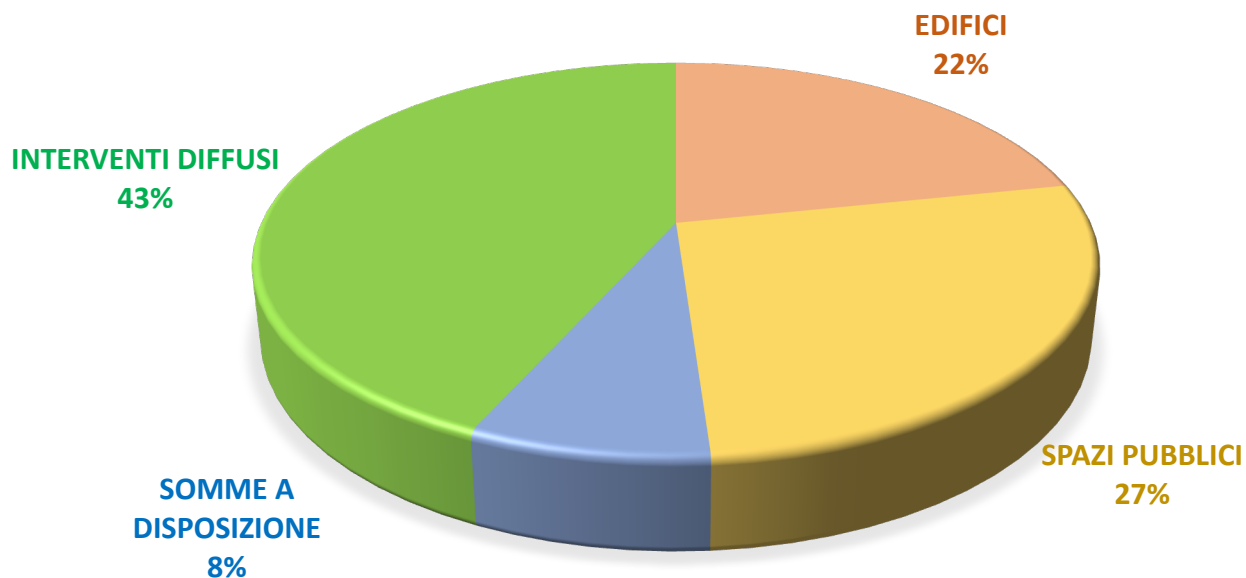
Sulla base del computo degli interventi puntuali, delle somme a percentuale e degli interventi diffusi, si definisce il quadro economico del PEBA con costo totale di Euro 822.000,00.

A	INTERVENTI PUNTUALI	
A1	EDIFICI	184.626,00 €
A2	SPAZI PUBBLICI	231.050,00 €
	TOTALE INTERVENTI PUNTUALI	415.651,00 €

B	SOMME A DISPOSIZIONE	
B1	IVA (4% su A)	16.626,04 €
B2	SPESE TECNICHE (10% su A)	41.565,10 €
B3	Imprevisti e arrotondamento (2,5% su A)	8.397,86 €
	TOTALE SOMME A DISPOSIZIONE	66.589,00 €

C	INTERVENTI DIFFUSI (forfait)	
C1	Interventi per Z30 e moderazione traffico	88.000,00 €
C2	Interventi di accessibilità non vedenti fermate TPL	90.000,00 €
C3	Rimozione puntuale di scalini	7.040,00 €
C4	Realizzazione vialetti nei parchi ed aree verdi attrezzate	160.000,00 €
C5	Installazione linee guida e segnali podotattili nei percorsi	4.200,00
C6	Installazione panchine e alberature	15.000,00
C7	Interventi formativi e comunicazione (3,0% su C1)	3.520,00 €
	TOTALE INTERVENTI DIFFUSI	367.760,00 €

A+B+C	SOMMA	850.000,00 €
--------------	--------------	---------------------





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:

- l'accantonamento del 10% dei “proventi annuali derivanti dal contributo di costruzione e dalle sanzioni in materia edilizia, paesaggistica ed urbanistica”, in attuazione dell'art. 9 della L.R. 16/2007.
- finanziamenti specifici correlati a bandi (regionali, nazionali, europei) che riguardano l'accessibilità, la sicurezza, la mobilità sostenibile o la riqualificazione urbana.
- quota parte delle asfaltature e della segnaletica stradale per i percorsi pedonali.

Gli interventi e.b.a. fanno riferimento al capitolo “Lavori pubblici e manutenzioni”, ma ad esso si possono affiancare altri comparti come ad esempio il “trasporto dedicato”, la “mobilità”, “l'educazione-formazione” (v. cap. “Azioni di supporto e accompagnamento”).

Come risulta dal quadro economico, nel decennio 2023-2032 la spesa media annua per dare attuazione al PEBA prevede un importo annuo di Euro 85.000,00. Tale importo sarà soggetto a variazioni poiché dipendente da variabili non prevedibili (ad es. specifici finanziamenti) e/o all'insorgere di eventuali necessità che modificheranno le priorità d'intervento.

Nella seguente tabella si ipotizza una programmazione decennale che dovrà essere integrata nei documenti programmatori dei lavori pubblici.



PROGRAMMAZIONE DECENNALE DEGLI INTERVENTI E.B.A.

					Scostamento
ANNO	EDIFICI	SPAZI PUBBLICI	INTERVENTI DIFFUSI	SOMMA	
1°	Scuola Salvadoretti 14.928,00 €	25.875,00 €	Realizzazione Z30 1; Informazione comunic. 47.520,00 €	88.323,00 €	78.341,10 €
2°	Municipio, Scuola media 45.624,00 €	Area parco Fiera 27.000,00 €	- €	72.624,00 €	- 5.717,10 €
3°	Scuola Canova 13.080,00 €	Via Martiri Libertà 52.412,50 €	Rimozione scalini piccoli 7.040,00 €	72.532,50 €	- 5.808,60 €
4°	- €	Via Marconi 21.175,00 €	Realizzazione Z30 2; Linee guida; Panchine 63.200,00 €	84.375,00 €	6.033,90 €
5°	Biblioteca, Materna, Cimiteri, Fiera, Tennis, Stadio (priorità media) 63.510,00 €	- €	- €	63.510,00 €	- 14.831,10 €
6°	Pal. Ancilotto 18.684,00 €	- €	Aree verdi 1 80.000,00 €	98.684,00 €	20.342,90 €
7°	- €	via Garibaldi, via Mazzini, via Crispi 51.937,50 €	Fermate TPL 1 18.000,00 €	69.937,50 €	- 8.403,60 €
8°	- €	via Mareno, area verde Sarano 52.625,00 €	Fermate TPL 1 36.000,00 €	88.625,00 €	10.283,90 €
9°	- €	- €	Aree verdi 2 80.000,00 €	80.000,00 €	1.658,90 €
10°	Palestre scuole, Centro sociale (prior. Bassa) 28.800,00 €	- €	Fermate TPL 2 36.000,00 €	64.800,00 €	- 13.541,10 €
184.626,00 €		231.025,00 €	367.760,00 €	783.411,00 €	0,00 €

NOTA: la presente tabella è indicativa in quanto la lista degli interventi verrà definita annualmente dell'amministrazione comunale a seguito della verifica delle priorità e delle risorse disponibili.



La seguente tabella indica, a titolo esplicativo e non definitivo, le risorse finanziarie da impegnare nel decennio 2023-2032 per l'attuazione del piano.

RISORSE PER INTERVENTI E.B.A.

ANNO	A) Quota fissa 10% proventi contributo costr. e sanzioni in materia edilizia-urbanistica	B) Entrate varie (sanzioni stradali, bandi, donazioni...)	C) Quota parte asfaltature e segnaletica stradale	SOMMA
1	28.000,00 €	29.000,00 €	28.000,00 €	€ 85.000,00

- A) Obbligo normativo (importo percentuale)
B) Disponibilità extra.
C) Quota parte manutenzioni stradali per i percorsi pedonali.

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.

SETTORE-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	<p>Parcheggi riservati ai disabili: predisporre e mantenere in efficienza gli stalli, migliorare la segnaletica.</p> <p>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.</p>
Comune, uff. Attività Commerciali – Ascom – Associazioni disabili	<p>Plateatici: verificare ed eventualmente far sanzionare l'eventuale ingombro nei percorsi pedonali – Promuovere l'accessibilità dei negozi ai portatori di handicap.</p>
Comune, uff. Cultura – Associazioni e comitati genitori – Scuole	<p>Potenziare il Pedibus e il car-pooling per diminuire il traffico sulle strade (assieme alle scuole e alle famiglie).</p> <p>Avviare/potenziare azioni di sensibilizzazione ed educazione alla sicurezza stradale assieme alle Cooperative-associazioni locali, alle Scuole, ed alla polizia locale.</p>
Azienda trasporto pubblico locale (con Comune Lavori Pubblici ed ev. altri portatori d'interesse)	<p>Messa in sicurezza ed accessibilità delle fermate autobus e scuolabus; ricollocazione o messa in sicurezza di ev. fermate troppo esposte sulle strade.</p> <p>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).</p> <p>Installazione di segnalatori acustici e di segnaletica podotattile nelle fermate bus dei luoghi più frequentati.</p>
Comune, uff. LLPP – ENEL	<p>Ricollocazione pali della luce che intralciano i percorsi pedonali. Applicare nei lampioni fasce adesive rosso-bianche per l'identificazione del palo da parte dei pedoni ipovedenti.</p>
Azienda Servizi raccolta rifiuti	<p>Ricollocazione bidoni e cassonetti spazzatura posizionati nei percorsi pedonali.</p>
Cittadini motorizzati, ciclisti e pedoni	<p>Educazione stradale: rispetto dei limiti di velocità e dei parcheggi (evitare soste su marciapiedi e parcheggi riservati).</p>
Comune – Commercianti e Professionisti della sanità (dentista, medici, ortopedici, farmacisti, ...).	<p>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.).</p>
Ufficio LL.PP. – tecnici esperti	<p>Azione di formazione sull'accessibilità ed il design universale.</p>
Amm. Comunale (settore pol. sociali e lavori pubblici) – Associaz. Disabili – Referenti scolastici – Asl	<p>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.</p>

Si elencano di seguito le azioni che il referente comunale del PEBA compie per implementare il PEBA.

1	Inserisce a bilancio gli interventi e.b.a. (programmazione LL.PP.).
---	---



3	Verifica le priorità e la congruenza degli interventi EBA con altri interventi previsti nella stessa area o stesso edificio.
2	Utilizza le schede d'intervento del PEBA per elaborare il progetto definitivo-esecutivo e inserire l'opera nell'elenco degli interventi.
4	Aggiorna, con i dati in suo possesso, alcuni indicatori di monitoraggio (v. successivo paragrafo).

2.3. Altri 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, che sono funzionali all'attuazione del piano e al miglioramento dell'accessibilità.

a) Formazione di tecnici, nomina del tecnico comunale preposto all'accessibilità, 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 inclusiva³, 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-collaudato per gli aspetti relativi all'accessibilità e mobilità delle persone con disabilità.
- Coinvolgimento di persone disabili durante la realizzazione di opere pubbliche.

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

b) Inserimento di giochi inclusivi e interventi di percorribilità del parco attrezzato (ed es. nel Parco Granza o Campo Fiera)

Consigliato l'avvio di un laboratorio di progettazione partecipata e sostenibile con le scuole in cui vengano coinvolte persone disabili e/o cooperative e associazioni, esperti, e referenti tecnici comunali (1 o 2 workshop sui temi dell'orientamento, dell'arredo, dei giochi).

c) 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 (ad es. Baskin).

³ E' opportuno organizzare queste attività congressuali-formative in ambito intercomunale.



d) Servizio assistenza intercomunale e comunicazione inclusiva

Avvio di uno sportello territoriale itinerante per l'abbattimento delle barriere comunicative per le persone con deficit auditivo e/o sorde mute, e per supporto amministrativo (ev. 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 sul tema accessibilità e accoglienza

Organizzazione di un incontro con i proprietari e gestori dei locali aperti al pubblico interessati a recepire linee guida e consigli per migliorare l'accessibilità dei negozi, locali e più in generale dei luoghi e servizi sanitari e degli studi di professionisti.

2.4. Monitoraggio e indicatori

L'aggiornamento e il monitoraggio del PEBA varierà sulla base degli interventi e.b.a. effettuati, delle esigenze socioassistenziali e della mobilità urbana, delle normative in materia d'accessibilità e trasporto pubblico.

Monitoraggio interventi eseguiti

Il PEBA richiede un osservatorio periodico 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, coinvolgendo l'assessorato alle politiche sociali, i referenti scolastici e altri portatori d'interesse, per verificare, anche con alcuni indicatori, l'avanzamento del PEBA ed eventualmente ridefinire le priorità e gli importi di spesa.

A titolo di esempio, si propongono di seguito alcuni possibili indicatori di monitoraggio, da selezionare e aggiornare sulla base dei dati disponibili e/o delle politiche in atto.



INDICATORI QUANTITATIVI, QUALITATIVI, FINANZIARI	QUANTITA' 2023	MISURAZIONE SUCCESSIVA
N. attraversamenti sicuri (presenza paletti, podotattili, illuminazione, visibilità)		
N. strade con limite di velocità a 30 o 20 kmh		
N. ingressi urbani in cui sono presenti elementi per ridurre la velocità		
N. aree giochi-parchi con vialetti		
N. giochi inclusivi nelle aree giochi-parchi		
N. panchine pubbliche		
N. alberi piantumati (comfort ambientale)		
N. percorsi pedonali in sicurezza con separazione carreggiata (cordoli, parapetti, segnaletica...)		
N. scalini negli attraversamenti e nei percorsi pedonali		
N. stalli parch. riservati ai disabili		
N. fermate bus accessibili e fruibili da tutti		
N. fermate bus con panchine e tettoia		
Edifici comunali: N. interventi di rimozione barriere architettoniche		
N. segnali per disabili inseriti negli edifici comunali e negli spazi pubblici		
Edifici comunali: Importo speso per interventi di e.b.a.		
N. allievi iscritti Pedibus		
N. eventi organizzati per favorire l'inclusione e la formazione dei tecnici		
N. locali (ristoranti, bar) accessibili e dotati di un bagno accessibile		
Azioni integrative e di sostegno al PEBA: azioni avviate		
N. incontri con la Consulta Salute e accessibilità		



Via Crispi



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-criteriale⁴ 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 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 identificazione e orientamento per le persone con disabilità visiva;
- le condizioni di sicurezza e comfort per tutti i pedoni.

<i>requisito</i>	<i>quesito di progetto</i>	<i>Finalità dell'intervento</i>	<i>tipi d'intervento</i>
ACCESSIBILITA'	il percorso è percorribile autonomamente da un disabile motorio?	Rendere complanare un percorso.	Raccordo dislivelli, rifacimento pavimentazioni sconnesse, allargamento percorso.
ORIENTAMENTO	il percorso è percepibile da una persona non vedente o con problemi cognitivi? il percorso è visibile dai pedoni?	Segnalare e fornire indicazioni ambientali, su direzione e/o interferenze presenti nel percorso (auto, ciclisti, ciclomotori).	Segnaletica (orizzontale, verticale, podotattile, cromatica), delimitazione percorsi (parapetti, paletti, cordoli). Illuminazione.
SICUREZZA	il percorso è sicuro per tutti i pedoni?	1) Evitare interferenze con veicoli-ciclisti e separare il percorso dalla carreggiata, oppure 2) Consentire l'uso condiviso della carreggiata.	Installazione segnaletica, paletti o cordoli. Moderaz. traffico (restringimento carreggiata, attraversamenti rialzati, ecc.). Illuminazione.
COMFORT	il percorso è accogliente e facilmente fruibile da tutti i pedoni?	Qualificare il percorso e un ambito urbano (dimensioni, materiali, arredo, vegetazione). Rimozione ostacoli.	Collocazione panchine, corrimano, pavimentazione, alberature, moderaz. traffico (v. sicurezza), allargamento marciapiede (v. accessibilità).

⁴ Le soluzioni proposte potranno essere ridefinite considerando la fattibilità economico ed i diversi gradi di sicurezza e comfort che s'intendono perseguire.

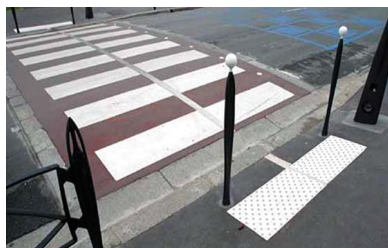
1. Identificazione e qualificazione dei percorsi pedonali

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

dispositivo / elemento	Immagine/ note
SEGNALETICA ORIZZONTALE per identificazione del percorso	 <p>Strisce bianche o gialle. Zebrature. Sagome pedone. Campiture colorate.</p>
ASFALTO COLORATO E STAMPATO (tipo "Street Print")	 
ELEMENTI RETRORIFLETTENTI "OCCHI DI GATTO"	 <p>Colorati o luminosi fotovoltaici o LED. Foto: collocazione trasversale solo con velocità <50 km/h</p>
CARTELLI SEGNALETICI STRADALI	<p>percorso pedonale fermata scuolabus attenzione pericolo</p>      
SEGNALI TATTILOPLANTARI	 <p>Foto: anche i paletti delimitano l'area di attestamento e concorrono all'orientamento delle persone ipo/non vedenti</p>



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
ciclopeditone



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.*

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 le possibili categorie degli interventi e.b.a.

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 zebraure, o con street-print o con pavimentazione della carreggiata, e segnaletica podotattile.

3. Allargamento marciapiede 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 percorso pedonale (dalla carreggiata ⁵ 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 nuovo marciapiede (a raso o sopraelevato)

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 piani altimetrica della pavimentazione con attenuazione dei dossi.

⁵ 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 attraversamento pedonale ⁶

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) attraversamento pedonale

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 Z30 o Z20 (zone d'incontro) e/o inserimento limite velocità⁷

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;

⁶ 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.

⁷ Tali interventi sono consentiti solo nelle strade classificate come "comunali".



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

La leggibilità e la rappresentazione di un ambiente condizionano i comportamenti di ciascuno; i quali andranno adeguati alla situazione (priorità, attesa, stop, rallentamento, attraversamento). Per evitare la sensazione di disorientamento, la segnaletica deve essere efficace e di lettura immediata. Uno dei principali problemi riscontrato 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 vedenti⁸

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

⁸ 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.



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 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 tattili⁹: 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

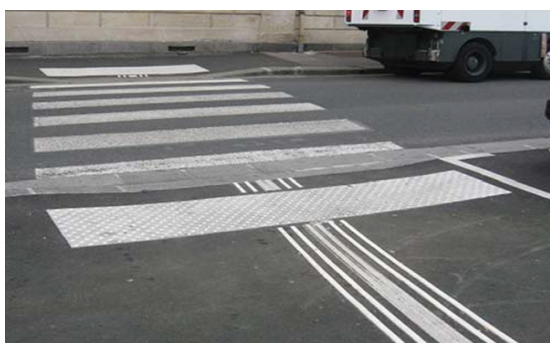
⁹ **"Loges Vet Evolution"**. Facendo riferimento a sistemi tecnologici innovativi, il sistema "Loges vet evolution" (promosso dall'Unione ciechi con sede a Roma) è costituito da elementi di pavimentazione tattilo-plantari integrati da microchips "trasponder". I trasponder di tipo passivo (cioè che non necessitano di alimentazione elettrica) vengono attivati con radiofrequenze emesse dal bastone "ricetrasmittitore" (opportunamente attrezzato) del non vedente. Le informazioni del microchip vengono inviate e recepite 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.

andrebbero ritradotte in informazioni sonore o tattili.

Orientamento delle persone con problema cognitivo

La semplicità e l'immediata lettura dell'ambiente urbano portano beneficio a tutti ed in particolare ai bambini, agli anziani ed alle persone con problema cognitivo, riducendo o eliminando i fattori 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 emerse¹⁰.

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...).

¹⁰ L'amministrazione comunale potrà inoltre valutare singole richieste e specifiche esigenze.



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.

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 economica 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 scivolosità¹¹.

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 della strada¹². 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 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%)¹³. 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

¹¹ Le pavimentazioni in erba, marmo, ciottoli, porfido sconnesso causano problemi di equilibrio in particolar modo alle persone anziane.

¹² 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.

¹³ 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.



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.

Definizione e prescrizioni di norma

Codice della Strada,

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

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

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

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

Dm 236/89

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

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



Illuminazione

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

Segnaletica verticale

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

Segnaletica orizzontale

Le zebrature sono realizzate con campiture bianche disegnate sull'asfalto.

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

Riduzione lunghezza

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

- realizzando **"isole salvagente"** al centro della carreggiata, con elementi fissi o mobili; esse consentono al pedone di "mettersi in salvo" qualora dovesse ritardare nell'attraversamento, dandogli la possibilità di attraversare in due tempi. Le isole consentono, inoltre, di spezzare l'attraversamento in due fasi concentrando di volta in volta l'attenzione del pedone in una sola direzione di provenienza dei veicoli.

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



Attraversamento con "isola salvagente" e attraversamento rialzato

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

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

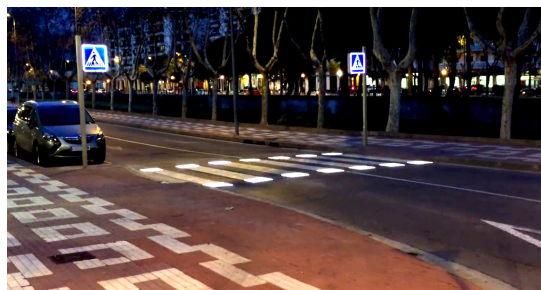
La colorazione blu del fondo stradale da continuità al percorso e visibilità all'incrocio.
L'illuminazione notturna segnala la presenza del pedone e rallenta le autovetture.



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.

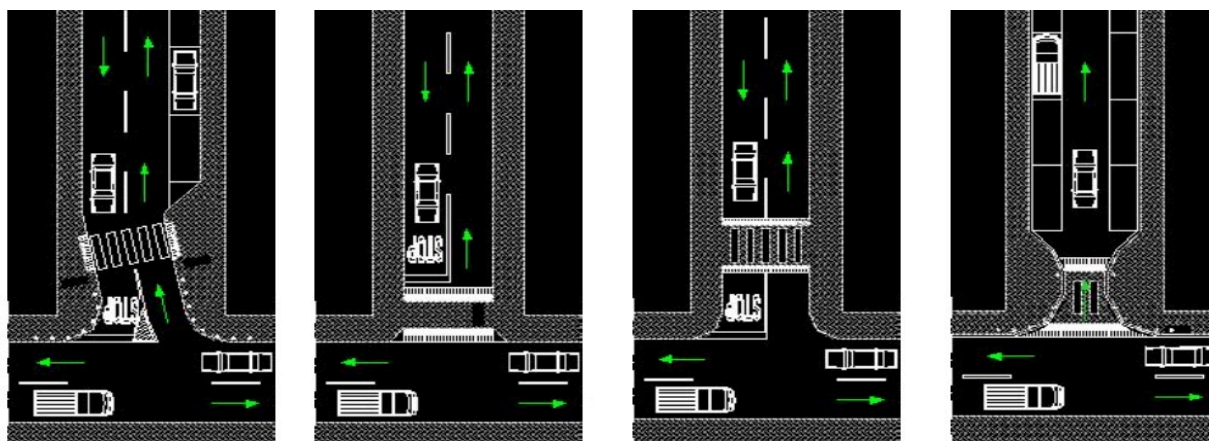
Fonte: Commissione per la protezione dell’ambiente del Parlamento europeo (1988)

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 ¹⁴

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".

¹⁴ Vedi proposta CdD del 12/7/2019 di modifica all'art.3 del Nuovo Codice della Strada.





ALLEGATI

- A1. Criteri di val. accessibilità, sicurezza, orientamento negli spazi pubblici
- A2. Check-list delle barriere senso-percettive (a cura di INMACI)
- A3. Linee guida per la progettazione delle fermate dei mezzi pubblici locali
- A4. Check-list per l'individuazione delle b.a. negli edifici
- A5. Questionari ricevuti su accessibilità, sicurezza, orientamento