



COMUNE di SANTORSO - VI

P E B A

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



1 - RELAZIONE

Ottobre 2022

Professionisti
incaricati

Comune di
Santorso



SCARPA & DROUILLE
ARCHITETTURA + URBANISTICA

urb. Murielle Drouille-Scarpa, arch. Aldo Scarpa

Sindaco Franco Balzi

Assessore LL.PP. arch. Renzo Priante

Resp. area tecnica geom. Fabio Saterini



Progettisti incaricati	urb. Murielle Drouille-Scarpa arch. Aldo Scarpa
Collaboratori	Aurora Ervas
Comune di Santorso	resp. area tecnica geom. Fabio Saterini

stampato il 30/10/2022



INDICE

PARTE 1 - ANALISI PROPEDEUTICHE, CONSULTAZIONI, INDIVIDUAZIONE PERCORSI	5
Premessa	7
1. Riferimenti normativi e destinatari	9
2. Inquadramento socio-territoriale ed urbanistico	13
2.1. Contesto geografico e viabilità	13
2.2. Alcuni dati demografici	14
2.3. Correlazioni, coerenza e compatibilità del PEBA con gli strumenti di pianif. e i programmi urbani	15
2.4. Biodiversità e siti appartenenti alla rete Natura 2000	17
3. Ambito d'indagine, poli attrattori, obiettivi e strategie	19
3.1. Ambiti d'indagine e poli attrattori	19
3.2. Obiettivi e strategie d'intervento	20
4. Strumenti e azioni di partecipazione e concertazione	25
4.1. Osservazione partecipante, interviste spot, questionari	25
4.2. Attività con le scuole	26
5. Individuazione dei percorsi pedonali	29
5.1. Il centro di Santorso (parte alta e bassa) oggetto di analisi	29
5.2. Rilievo degli spazi pubblici	29
5.3. Mappatura stato di fatto e rilievi	30
PARTE 2 - RILIEVI: VALUTAZIONI E DEFINIZIONE PRIORITA'	31
1. Spazi pubblici: rilievo e valutazione accessibilità	33
1.1. Sicurezza e identificazione dei percorsi pedonali	33
1.2. Criticità riscontrate negli spazi pubblici	37
1.3. Attraversamenti pedonali con gradini e percorsi con scalinate	37
1.4. Mappatura delle valutazioni	38
2. Valutazione accessibilità di altri edifici pubblici	41
2.1. Uffici postali, banche, locali e 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. 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	50
5. Edifici comunali: rilievo e valutazione accessibilità	53
5.1. Edifici rilevati	53
5.2. Valutazione	54



6. Priorità d'intervento	57
6.1. Edifici comunali	57
6.2. Spazi pubblici	58
 PARTE 3 - INTERVENTI: LINEE GUIDA, COMPUTI, PROGRAMMAZIONE E MONITORAGGIO	 63
1. Quantificazione interventi	65
1.1. Prezzario	65
1.2. Computo interventi	66
1.3. Importi forfettari per interventi specifici	67
1.4. Quadro economico	70
 2. Attuazione e monitoraggio	 73
2.1. Programmazione e risorse	73
2.2. Attuazione e governance	75
2.3. Interventi correlati al PEBA/Pediplan	77
2.4. Monitoraggio e indicatori	79
 APPENDICE - LINEE GUIDA E METODOLOGIA PER GLI INTERVENTI NEGLI SPAZI URBANI	 81
1. Identificazione e qualificazione dei percorsi pedonali	82
2. Tipologia interventi nei percorsi pedonali (PEDIPLAN)	84
3. Orientamento e segnaletica per le persone disabili	85
4. Marciapiedi e pavimentazioni pedonali	89
5. Attraversamenti pedonali	90
6. Sicurezza pedonale e moderazione del traffico	95
 ALLEGATI	 101
A1. Criteri val. accessibilità, sicurezza, orientamento negli spazi pubblici	
A2. Check-list delle barriere senso-percettive (a cura di INMACI)	
A3. Linee guida per l'accessibilità delle fermate dei mezzi pubblici di trasporto	
A4. Check-list per il rilievo delle barriere architettoniche negli edifici	
A5. Questionario su accessibilità, sicurezza, orientamento	
A6. Note FISH sull'accessibilità dell'Ospedale di Santorso	





PARTE 1 - ANALISI PROPEDEUTICHE, CONSULTAZIONI, INDIVIDUAZIONE PERCORSI





Premessa

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

La parte 1 illustra le attività di analisi ed indagine svolte per rispondere ai seguenti obiettivi:

- conoscere il contesto territoriale;
- eseguire una ricognizione dei piani e dei progetti;
- definire una lista degli edifici comunali e degli spazi urbani per i rilievi del PEBA;
- individuare i principali percorsi pedonali;
- individuare le criticità, le priorità ed i costi per gli interventi di eliminazione barriere architettoniche (che di seguito chiameremo “interventi e.b.a.”).

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

- PROGRAMMA TRIENNALE DEI LAVORI PUBBLICI
- MASTERPLAN & MOBILITA CICLABILE
- REGOLAMENTI EDILIZIO
- PIANO DI ZONIZZAZIONE ACUSTICA
- PIANO D'AZIONE PER L'ENERGIA SOSTENIBILE (PAES)

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

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

- Incontri con i referenti politici e il referente tecnico dell'ufficio lavori pubblici.
- Studio delle correlazioni fra i piani urbani, la programmazione dei lavori pubblici ed il PEBA.
- Individuazione dei poli attrattivi, rilievi degli spazi pubblici e valutazione di sintesi dell'accessibilità dei percorsi pedonali.
- Indagine sull'accessibilità e la mobilità presso la cittadinanza e presso le scuole con trattamenti dei dati.
- Svolgimento di “interviste spot” durante i rilievi e d'indagine online presso la cittadinanza.
- Passeggiata accompagnata con un rappresentante della FISH di Vicenza.
- Definizione di obiettivi/strategie del piano.
- Rilievi degli edifici comunali, schedatura e computo interventi e.b.a.
- Computo degli interventi e.b.a. negli spazi pubblici.

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

Il PEBA è composto dai seguenti documenti:

- 1 RELAZIONE
- 1a F.A.Q.
- 2 EDIFICI
- 3 RILIEVO SPAZI PUBBLICI
- 4 MAPPE
- 5 INTERVENTI SPAZI PUBBLICI

Vengono inoltre predisposti in solo formato digitale i seguenti documenti:

- a tabelle e conteggi (xls)
- b fotografie (jpg)
- c mappe georeferenziate (GIS)



via della Stamperia

1. Riferimenti normativi e destinatari

Convenzione ONU

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

UE

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

Costituzione italiana. Articolo 3

“Tutti i cittadini hanno pari dignità sociale e sono uguali davanti alla legge, senza distinzione di sesso, di razza, di lingua, di religione, di opinioni politiche, di condizioni personali e sociali. È compito della Repubblica rimuovere gli ostacoli di ordine economico e sociale, che, limitando di fatto la libertà e l'uguaglianza dei cittadini, impediscono il pieno sviluppo della persona umana e l'effettiva partecipazione di tutti i lavoratori all'organizzazione politica, economica e sociale del Paese. “

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

Legge 41/1986, art. 32 comma 21

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

Legge 104/1992, art. 24, comma 9

“I piani di cui alla L.41/86, sono modificati con integrazioni relative all'accessibilità degli spazi urbani, con riferimento alla realizzazione di percorsi accessibili, all'installazione di semafori acustici per non vedenti, alla rimozione della segnaletica che ostacola la circolazione delle persone disabili.”

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

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

Legge Quadro 13/1989



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

Regione Veneto

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

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

Regolamento Edilizio comunale

V. Piano degli interventi (2018), Variante n.3. Capo II – Disciplina degli spazi aperti, pubblici o di uso pubblico; Capo III Tutela degli spazi verdi e dell'ambiente e Capo VI Elementi costruttivi - Art. 89 - Superamento delle Barriere architettoniche.¹

PEBA e spazi pubblici

Il PEBA degli spazi pubblici, ovvero "Pediplan"² è un piano inclusivo della mobilità pedonale. Si prefigura come quadro conoscitivo per qualificare i percorsi pedonali esistenti e come uno strumento per rafforzare la rete dei percorsi accessibili. L'attuazione del Pediplan permette di migliorare la sicurezza stradale e di facilitare gli spostamenti in autonomia delle persone più vulnerabili (bambini, anziani, disabili) nei tragitti urbani quotidiani (casa/ scuola – casa/ farmacia – casa/ lavoro – casa/ panificio – casa/ area verde, ecc.).

Il PEBA è uno strumento per la programmazione e la gestione dei lavori pubblici finalizzato al miglioramento della qualità urbana e della qualità di vita. Il piano va aggiornato periodicamente in concertazione con i settori della pianificazione urbana e dei lavori pubblici, per le implicazioni riguardanti la mobilità, e con l'assessorato alle politiche sociali per il coinvolgimento di specifici portatori d'interesse e l'attivazione di sinergie con altri servizi e progetti.

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

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

¹ Si suggerisce di integrare il Regolamento edilizio con alcune linee guida per Il Design for All.

² Pediplan, oppure PAU: Piano Accessibilità Urbana.

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

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

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



Design universale

"L'approccio dell'Universal Design mira a contribuire ad una migliore qualità della vita mediante il miglioramento della prestazione umana, della salute, del benessere e della partecipazione sociale. Progettare ambienti che promuovano la salute e il benessere sta diventando sempre più importante se consideriamo lo spostamento demografico verso una popolazione sempre più anziana, il numero crescente di persone in sovrappeso e con stili di vita sedentari. Le strategie di pianificazione e le progettazioni che promuovono per esempio la "camminabilità/ percorribilità pedonale" e la "ciclabilità/ percorribilità in bicicletta" delle aree urbane incoraggiano gli spostamenti a piedi e l'esercizio fisico e riducono la dipendenza dai veicoli, riducendo in tal modo l'inquinamento dell'aria e gli incidenti stradali" ⁴.

Invecchiamento della popolazione e qualità di vita

La questione della disabilità è fortemente correlata all'invecchiamento della popolazione, con il declino di alcune funzioni motorie, sensoriali, fisiologiche e cognitive. Il 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 persone⁵. Di conseguenza si prevede un aumento delle persone disabili negli anni a venire.

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

⁴ V UNI CEI EN 17210:2021, 4.7; traduzione a cura degli autori delle "Linee guida per i PEBA", Regione Lombardia, 2021.

⁵ Fonte: Istat 2022. L'indice di vecchiaia in Italia è pari a 187,89, aumentato in 20 anni di oltre 56 punti.

Diventa pertanto urgente promuovere interventi per adattare il patrimonio urbano e immobiliare migliorando l'accessibilità e la sicurezza (dai mezzi di trasporto pubblici, ai servizi socio-sanitari, alle strutture ricettive e commerciali e agli spazi pubblici) in modo tale da rendere il territorio comunale più fruibile, attraente e confortevole per gli abitanti ed i visitatori⁶.

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



Villa Rossi

⁶ Cfr. “Indicatori della salute pianificazione per la salute”, Sacile 1 dicembre 2017, G. Simon, “Rigenerazione urbana e nuova prassi urbanistiche, Rete città sane”.

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

2. Inquadramento socio-territoriale ed urbanistico

2.1. Contesto geografico e viabilità

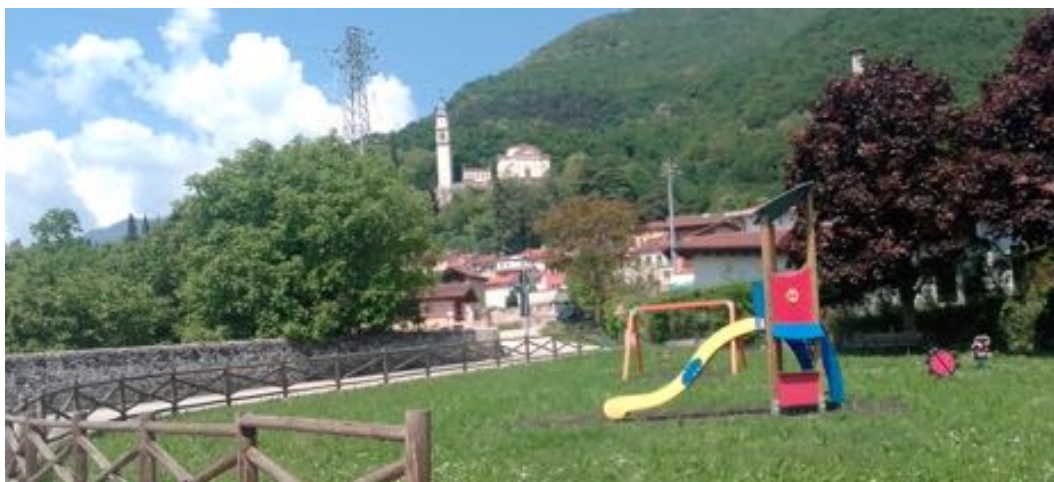
Il comune di Santorso in Provincia di Vicenza conta 5.559 abitanti e confina con i comuni di Schio, Zané, Piovene Rocchette, Velo D'Astico.

Situato ad un'altitudine di 240 mt, si estende su circa 13 kmq dei quali circa 8 risultano in zona montana e collinare. Il Comune appartiene all'Unione Montana Pasubio Alto Vicentino⁸. Dal punto di vista socio-economico il territorio è suddiviso in 4 macro aree omogenee, corrispondenti agli ATO definiti dal PRGC: ATO 2.1, 2.2, 2.3 (**zona 1 residenziale**), ATO 3.1 (zona 2 industriale), ATO 1.2, 1.3 (zona 3 campagna), ATO 1.1 (zona 4 montagna).

Oltre l'84% per cento della popolazione vive nella zona residenziale dove sono ubicati i servizi. Sono presenti piccole aziende del settore industriale, manifatturiere ed artigianale, e l'agricoltura riveste un ruolo importante nell'economia locale.

Oltre al capoluogo situato ai piedi del Monte Summano, sono presenti le località di Campo Romano, Carretta, Crosarolle, Dalla Riva, Garziere, San Valentino.

Il comune è attraversato da viabilità e flussi di traffico rilevanti sulla S.P. 350, S.P. 66, S.P. 65.



area giochi via dei Furlani

⁸ L'Unione Montana Pasubio Alto Vicentino si è costituita il 29/12/2014, dalla trasformazione della Comunità Montana Leogra Timonchio istituita con LR 19/1992. L'Unione comprende 8 comuni.

2.2. Alcuni dati demografici

Stato di fatto⁹

POPOLAZIONE 2022	ETA' MEDIA 2021	INDICE VECCHIAIA 2021	DENSITA' ABIT. 2022
5521	46,7	200	432.65

Evoluzione indice vecchiaia¹⁰

1991	2001	2007	2018	2021
103,2	122,7	143,71	180,6	200

Evoluzione densità territoriale

1991	2001	2007	2020	2022
379,3	399,4	434,1	420,9	432.65

Quadro riassuntivo

Anno	RESIDENTI	0-14 anni	+65 anni	Nascite	Decessi
2002	5367	751	890	59	41
2010	5856	886	1126	54	46
2015	5769	868	1325	38	66
2017	5711	781	1343	46	52
2020	5559	713	1378	40	72
2022	5521				

Fonte: Tuttitalia.it

In continuo aumento l'indice di vecchiaia, in linea con l'andamento provinciale. La popolazione residente registra una lieve flessione e le famiglie sono in lieve aumento.



via Marzari

⁹ <https://www.tuttitalia.it/veneto/52-santorso/statistiche/indici-demografici-struttura-popolazione/>

¹⁰ Indice vecchiaia nazionale: 187.9 (Istat).



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 (2009) ¹¹ PI (Piano degli interventi) e VAS.	Gli obiettivi si focalizzano sullo sviluppo sostenibile del territorio proseguendo una migliore qualità di vita, la difesa del suolo, il riordino, la riqualificazione e il completamento del sistema insediativo. Gli interventi prevedono di limitare ed organizzare gli insediamenti e gli accessi alla viabilità principale per limitare l'impatto ambientale e rurale; e favorire il recupero di spazi pubblici con la realizzazione e completamento di percorsi ciclo-pedonali e di servizi primari (verde e parcheggi).
Master Plan ciclabilità 2022	In corso di redazione
Piano di zonizzazione acustica (2010)	Si rileva nelle strade provinciali un volume di traffico elevato (classe 3). Situazioni contrastanti nelle zone limitrofe (Schio; Piovene Rocchette; Velo d'Astico e Zané) in relazione alla classifica adoperata. In classe 1 (zone protette) risultano le pendici meridionali del Monte Summano; e la nuova area per l'ospedale.
Piano Illuminazione Comunale (PICIL)	Il Comune di Santorso non è dotato di un piano di illuminazione pubblica.
PAES 2014 ¹²	Il Piano d'Azione per l'Energia Sostenibile del Comune di Santorso. Prevede lo sportello Energia di Santorso ¹³ . Obiettivo: promozione politica energetica con riduzione delle emissioni di Co2.
Programma Triennale LL.PP 2020/2023	Edifici Lavori di recupero e riqualificazione della barchessa della casa del custode di Villa Rossi. per ricavo punto informativo turistico. Ampliamento padiglione Villa Miari per ricavo nucleo disabilità. Progetto di valorizzazione del Parco Rossi (fondi PNRR) ¹⁴ . Spazi pubblici Messa in sicurezza strade comunali.

¹¹ Il Piano di assetto del territorio (PAT) è stato adottato dal Consiglio comunale con delibera n. 49 del 19.11.2009.

¹² <http://www.santorsosostenibile.it>

¹³ Lo sportello si è sviluppato con successo in ambito comunale, con importanti riconoscimenti della Comunità Europea (Premio Europeo per l'Energia Sostenibile) e di Legambiente (Comuni Rinnovabili). Lo Sportello si è oggi trasformato nello "Sportello Comuni per la sostenibilità", un servizio intercomunale che vede 11 Comuni dell'area attivi nel promuovere il tema della sostenibilità ambientale.

V. <https://www.lifebeware.eu/i-protagonisti-del-progetto-life-beware>

¹⁴ Previsto di intervenire sulla sicurezza e sull'accessibilità, facilitando l'accesso alle persone con deficit motori e sensoriali, come già fatto negli anni scorsi nel parco inferiore: verranno introdotti nuovi punti di interesse collegati a contenuti multimediali (audio, video, lis su piattaforma Izi-travel), una nuova mappa tattile con stampigliatura in braille e un modello 3d del Parco delle Rive. E' previsto un nuovo accesso in piano al parco inferiore dall'entrata est con posti auto ai disabili e un nuovo accesso al parco superiore con un percorso collegato alla chiesetta di S. Spirito (fonte: sito web del comune di Santorso).



	Riqualificazione percorso fra il comune e Villa Rossi. Manutenzione straordinaria rete illuminazione pubblica ed adeguamento alla normativa per il contenimento luminoso.
--	------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

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

Piano dei trasporti del Veneto (PRT 2020)	Fra gli obiettivi d'interesse diretto o indiretto al Peb - 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 adottato con DGR 372 del 17/02/2009 ¹⁵ Piano paesaggistico Alto vicentino Piccole Dolomiti	IL VENETO REGIONE D'EUROPA La Regione modella le azioni di governi attorno ai principi europei generali seguenti: - Coesione economica e sociale; - Sviluppo sostenibile; - Competitività equilibrata per il territorio. Linee guida e obiettivi Generali del Piano ¹⁷ : Energia, risorse e ambiente: contrastare il cambiamento climatico. Proteggere e disciplinare il territorio per migliorare la qualità della vita in un'ottica di sviluppo sostenibile ed in coerenza con i processi di integrazione e sviluppo dello spazio europeo attuando la Convenzione Europea del paesaggio. Mobilità: garantire la mobilità preservando le risorse ambientali (mobilità sostenibile). Valorizzazione della mobilità slow per migliorare l'accessibilità al territorio ed alla città. Rete dei percorsi ciclopeditoni per migliorare la conoscenza capillare del territorio delle ville e dei loro contesti.
Veneto 50 ¹⁸	"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).

¹⁵ Con deliberazione di Consiglio Regionale n.62 del 30 giugno 2020 (BUR n. 107 del 17 luglio 2020) è stato approvato il **Piano Territoriale Regionale di Coordinamento** (PTRC).

¹⁶ Il Piano è stato approvato il 30 giugno 2020.

¹⁷ Vedi "Sistema degli obiettivi di progetto".

¹⁸ La Legge regionale è la n. 14 del 4 aprile 2019, avente per oggetto "Veneto 2050: politiche per la riqualificazione urbana e la rinaturalizzazione del territorio e modifiche alla legge regionale 23 aprile 2004, n. 11 "Norme per il governo del territorio e in materia di paesaggio.



PNRR (2021) Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza	Missioni del Piano: digitalizzazione; competitività, Cultura e turismo, rivoluzione verde e transizione ecologica, infrastrutture per una mobilità sostenibile, istruzione e ricerca, inclusione e coesione, salute.
--------------------------------------------------------------	----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

2.4. Biodiversità e siti appartenenti alla rete Natura 2000

Il sito appartenente alla Rete Natura 2000 presente nel territorio comunale è il SIC-ZPS IT3210040 Monti Lessini – Pasubio – Piccole Dolomiti Vicentine che ricade per una parte nel territorio di Santorso¹⁹.

Si tratta di un sito di protezione molto esteso, con una superficie complessiva di 13.872 ettari, sviluppato in territorio collinare e montano da una quota di 350 m sul livello del mare a 2.166 m s.l.m., collocato quindi nella regione bio-geografica alpina.

Il Peba non prevede interventi nelle zone protette del comune.

PEBA e possibili impatti su ambiente e paesaggio

Si rileva comunque che il PEBA non ha impatti ambientali negativi in quanto prevede interventi di ridotta entità su aree pubbliche (riferiti all'allargamento di marciapiedi o alla realizzazione di segnaletica) in ambiti già edificati e urbanizzati che non comportano modifiche infrastrutturali e paesaggistiche. Non sono possibili effetti negativi diretti o indiretti sugli habitat di specie presenti.

Il PEBA/PEDIPLAN è un piano finalizzato ad incrementare la mobilità pedonale, il comfort ambientale²⁰ e a limitare la mobilità veicolare. La sua attuazione prevede impatti positivi su salute e ambiente.

¹⁹ V. la dichiarazione di non incidenza ambientale della Variante 1 del Piano degli interventi.

²⁰ Vedi obiettivi operativi del PTRC "Favorire modalità e processi di non impermeabilizzazione o ripermabilizzazione dei suoli".



Parco di villa Rossi

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

3.1. Ambiti d'indagine e poli attrattori

Il PEBA ha focalizzato i rilievi nei centri abitati e residenziali nell'ATO 2.1; 2.2; 2.3 (zona residenziale) in cui sono presenti i principali poli attrattori pedonali, le attività commerciali e i servizi pubblici come ad esempio:

- Le piazze e le aree parrocchiali.
- Villa Rossi, Villa Miari e Villa Luca.
- L'ufficio postale.
- I negozi e le banche.
- Le aree parcheggio e le fermate autobus.
- Le aree giochi ed i parchi.
- L'ospedale dell'Alto Vicentino.
- I cimiteri.
- Il municipio e la biblioteca.
- Il polo scolastico in via Grumo.
- I campi e centri sportivi e le palestre.
- I servizi socio-sanitari, la casa di riposo e l'ospedale.
- Le piste ciclopedonali.

ATO tipo 2 – Sistema insediativo – residenziale

Il sistema della residenza è costituito dalla rete di centri storici disposti alla base del Monte Summano e dalle loro espansioni più recenti situate tra la il percorso storico di collegamento Schio – Piovene Rocchette e il più recente tracciato (già ferroviario) dell'attuale SR 350. Partendo da Ovest si incontrano i centri di Timonchio, Santorso, Lesina e le contrade di Villa Benincà, Campassi, Grimola, Rio, Murello, Pozzati, Furlani e Rogge. A sud di questi centri si trovano le espansioni del paese. Il PAT conferma la vocazione residenziale di questi luoghi e pone l'attenzione sul miglioramento della qualità abitativa degli insediamenti. Per questo l'obiettivo è quello di rafforzare il sistema di relazioni integrando e potenziando i servizi alla residenza (verde, parcheggi, poli scolastici, spazi pubblici). Su questo tema si innesta anche la necessità di individuare un sistema viabilistico di tipo residenziale con interventi volti al miglioramento della sicurezza stradale (es. ridisegno delle sezioni, moderazione del traffico) e il completamento della rete di piste ciclopedonali e percorsi in sicurezza.



Enti sovraordinati e di gestione di servizi pubblici

- La Comunità Montana Leogra-Timonchio (L.R. 27.3.1973 n. 10) con superficie territoriale di 662 ha.
- L'Unità Locale Socio Sanitaria N.4 "Alto Vicentino".
- Il Consorzio Polizia Locale Alto Vicentino.
- Alto Vicentino Ambiente, per la gestione dei Rifiuti Solidi Urbani.
- AVS (Alto Vicentino Servizi), per i servizi idrici in seno all'ambito territoriale "Bacchiglione".
- Il CONAM, per la gestione del trasporto pubblico locale.

3.2. Obiettivi e strategie d'intervento

Obiettivi

1. Verificare il grado di accessibilità degli edifici comunali secondo un approccio "dentro/fuori" (riferito cioè al percorso che collega l'edificio al suo intorno) e valutare l'accessibilità esterna di diversi servizi e attività commerciali.
2. Migliorare l'accessibilità, l'orientamento e la sicurezza di alcuni percorsi pedonali e degli spazi pubblici ritenuti prioritari con programmazione di interventi nell'arco temporale "breve" anche se il piano ha una durata decennale.
3. Favorire il confort ambientale e l'identificazione degli spazi pubblici per i pedoni.
4. indagare i parchi e le ville²¹ aperte al pubblico, le aree giochi e le piazze (vincoli, fruibilità ed usabilità, accessibilità, percorribilità comfort).
5. Valorizzare l'attrattività del territorio (parte alta e bassa) e la sicurezza pedonale con azioni di moderazione del traffico e sviluppo della rete ciclabile e ciclopedonale esistente e prevista.
6. Individuare e valutare le aree di scambio intermodale: le aree parcheggio e piazzali con gli stalli riservati ai disabili, le fermate di trasporto pubblico.

²¹ Vedi obiettivi operativi del PTRC "Valorizzare e tutelare il patrimonio monumentale delle ville venete".



7. Delineare linee guida per la progettazione e realizzazione degli interventi e.b.a.
8. Definire degli indicatori per il monitoraggio e attuazione del piano.
9. Favorire l'inclusione nello spazio pubblico delle persone vulnerabili (disabili, anziani, bambini) attraverso il potenziamento della rete pedonale e la sicurezza degli spazi pubblici.
10. Valutare l'accessibilità e la sicurezza pedonale delle macro-zone molto frequentate (aree scolastiche, commerciali, cimiteriali, ecc.).

Strategie d'intervento

- ***Dentro/ fuori gli edifici comunali***

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

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

- ***Servizi accessibili e raggiungibili in 10' a piedi***

Valutare la presenza di percorsi protetti e di indirizzare la pianificazione sul rafforzamento di centralità urbane e quartieri con servizi di vicinato che possano limitare il consumo di suolo, e favorire gli spostamenti pedonali e ciclabili a scapito di quelli motorizzati. Nelle zone più alte e di accesso difficile²², prevedere o aumentare gli stalli riservati.

Proseguire/accompagnare gli interventi residenziali e commerciali spot nelle aree dismesse o vuote nel centro con un aumento della densità territoriale e arborea tramite permeabilità interne ciclopedonali; con conseguente aumento delle famiglie ed il mantenimento di servizi di prossimità di qualità.

²² Vedi obiettivi operativi del PTRC "Contrastare lo spopolamento della montagna, dei centri storici e delle aree marginali sostenendo i servizi".

- **Continuità pedonale dei percorsi e rete interconnessa con la rete ciclopedonale**

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

Per i percorsi ciclopedonali poco percorribili per presenza di ghiaia e ciottoli, il Regolamento edilizio può essere integrato per fornire indicazioni sulle pavimentazioni adatta alle carrozzine. Completare i percorsi accessibili ciclopedonali nell'area centrale e implementare la viabilità "interna" con permeabilità pedonali-ciclopedonali ed il comfort dei percorsi con installazione di panchine e segnaletica informativa.

- **Servizio dedicato per il trasporto pubblico locale**

Promuovere un servizio intercomunale a chiamata²³ di navette elettriche ed accessibili per il trasporto delle persone disabili e anziane che vivono in zone poco accessibili e distanti dai servizi e dalle fermate bus.

- **Sicurezza e orientamento dei pedoni**

Prevedere interventi di segnaletica orizzontale (*street design*) per i pedoni negli spazi pubblici più frequentati e negli attraversamenti pedonali. L'insicurezza è frequentemente dovuta alla scarsa protezione dei percorsi pedonali e alla velocità delle auto (ad. esempio, nelle strade molto larghe e nelle principali vie di accesso nel capoluogo e nelle frazioni). La segnaletica orizzontale 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 insicure, con l'inserimento puntuale di linee guida podotattile ed elementi per la "moderazione del traffico" (v. Parte 3). Anche i conducenti devono poter identificare gli spazi adibiti ai pedoni. Mettere in sicurezza le scalinate presenti con ulteriori corrimani ed integrazione della segnaletica informativa.

Scalinate e percorsi alternativi alla viabilità principale

- Via Del Santuario.
- Piazza A. Moro: accesso alla chiesa.
- Via Rossi: accesso al parco.
- Piazzale in via Pozzati: accesso agli impianti sportivi.
- Piazzale in via Sta Maria: accesso alla Piazza.

²³ Rischio abbandono della città alta con abbandono del patrimonio costruito. Vedi obiettivi del PTRC.

Aree con permeabilità e percorsi alternativi per la mobilità dolce (servizi scolastici e sportivi)

- L'area scuole in via del Grumo/via Salzena / via Pramarin.
- L'area residenziale in via Della Marzara/ via De Pieri/ via Riccio/ via Pozzati.

- ***asfaltature strade e marciapiedi***

Incrementare il budget per le asfaltature stradali consente di intervenire nella eliminazione delle sconnessioni presenti nelle strade e nella segnaletica orizzontale per configurare la carreggiata con adeguati ambiti per i pedoni.

- ***Riqualificazione dell'asse stradale via IV Novembre/Via Europa***

In concertazione con l'ente di competenza prevedere interventi per la fruibilità ciclopedonale dell'importante asse viario.

- ***Aree verdi attrezzate, percorribili, e fruibilità degli arredi e/o giochi presenti***

L'assenza di vialetti interni che colleghino attrezzature, giochi e arredo preclude l'accesso e la fruibilità delle aree giochi e dei parchi presenti nel territorio limitandone sia l'uso da parte degli utilizzatori sia la frequentazione da parte di un'utenza con capacità motorie limitate.

- ***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.

- ***Azioni di supporto nella fase di attuazione del PEBA per favorire la sua attuazione nei tempi brevi***

- Promuovere la mobilità pedonale in sicurezza come progetto condiviso della comunità.
- Educare alla mobilità lenta ²⁴.
- 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 la formazione dei tecnici comunali e liberi professionisti.

²⁴ Tale azione può essere realizzata con apposito progetto partecipativo finalizzato alla realizzazione di quartieri in Z30 o Z20 (v. anche parte 3 della Relazione).



via del Grumo

4. Strumenti e azioni di partecipazione e concertazione

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

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

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

4.1. Osservazione partecipante, interviste spot, questionari

La raccolta di indicazioni per definire le priorità è avvenuta mediante tre modalità di indagine.

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. Passeggiata con i referenti politici ed un referente FISH

Accompagnate dai progettisti del Peba e da due referenti politici, il referente FISH ha fornito indicazioni essenziali per migliorare l'uso di alcuni percorsi e luoghi importanti come ad esempio il Parco di Villa Rossi in cui sono già previsti interventi.

C. 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 integrate nell'allegato n.5.



Passeggiata "guidata" con il referente Fish Vicenza

<i>Ambiti, strade ed edifici segnalati</i>	Sintesi delle indicazioni emerse
Strade in cui migliorare la percorribilità pedonale e/ o la sicurezza	Il centro in generale: Via della Stamperia; Via Rossi; Via Roma; Via Lesina e via IV Novembre/Via Europa, via Pozzati
Attraversamenti pericolosi	Via Europa e Via IV Novembre, Marzara/De Pieri; Lesina; zona Timonchio; Via Roma; Via Pozzati (h. scuole); Via Marzari; via M. Della Libertà.
Edifici e servizi	Cimiteri; negozi e locali; banca; ufficio postale; la scuola primaria ed elementare; il Parco Rossi e la Villa; gli ambulatori; la biblioteca; gli impianti sportivi, Cortile Villa Luca ed aree esterne, Area esterna Villa Miari.
Altre segnalazioni	<ul style="list-style-type: none"> • La percorribilità limitata di alcune zone e strade a causa di vincoli geomorfologici (pendenze accentuate). • La rampa di accesso all'ospedale dell'Alto Vicentino. • Le aree esterne di villa Rossi non percorribili da una carrozzina. • I marciapiedi poco fruibili (strettezza, scalini, degrado) • I cortili.

Osservazione: molte criticità riguardano la difficoltà a raggiungere a piedi alcuni servizi.

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) Indagine riguardante le modalità di spostamento degli alunni

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

Istituto Comprensivo di Santorso "G.B. Cipani"
INDAGINE SULLA MOBILITA' CASA/SCUOLA DEGLI ALUNNI

NOME SCUOLA	n. alunni	n. alunni con disabilità motoria, sensoriale o cognitiva (L. 104/92)	mezzo di trasporto usato per recarsi a scuola				
			Piedi/ Pedibus	Bicicletta	Bus Scuolabus	Auto condivisa*	Auto
Infanzia "S. Giuseppe" – via Rossi	90	1	11	3	5	0	71
Primaria "Zanella" – via del Grumo	99	8	21	9	4	10	55
Primaria "S.G. Bosco" – via don Bosco	131	6	39	17	2	4	69
Secondaria "G.B. Cipani" – via del Grumo 8	163	18	38	27	6	24	68
SOMMA	483	33	109	56	17	38	263

*Car-pooling= utilizzo di una sola automobile da parte di un gruppo di persone che si organizzano per compiere abitualmente lo stesso tragitto

Osservazioni

Il numero di ragazzi che usa il servizio scuolabus è molto basso mentre l'uso dell'auto resta molto elevato.

La quota dei bambini e dei ragazzi che si reca a scuola a piedi o in bicicletta potrebbe aumentare con il miglioramento della sicurezza delle strade e lo sviluppo della rete ciclopeditonale.

Alcuni anni fa i ragazzi delle scuole medie sono stati sensibilizzati sul tema "barriere architettoniche" e hanno predisposto un dossier con indagine sugli ostacoli presenti a Santorso.



Cimitero monumentale



Municipio

5. Individuazione dei percorsi pedonali

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

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

5.1. Il centro di Santorso (parte alta e bassa) oggetto di analisi

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



SANTORSO

Servizi e residenze.

N. vie (tratti) rilevate: 66

N. edifici comunali rilevati: 19

N. piazze e Piazzale rilevate: 9

N. parchi/ aree verdi rilevate: 15

5.2. Rilievo degli spazi pubblici

L'elenco degli spazi pubblici rilevati è riportato 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 verdi</i>	<i>somma</i>
66	9	15	90

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 nelle aree urbane del comune.

Nelle aree vengono individuati 4 tematismi.

- 1) Pendenze percorsi
- 2) Valutazione accessibilità di percorsi pedonali, parcheggi, fermate bus.
- 3) Individuazione “aree scolastiche” (idonee per interventi di moderazione del traffico)
- 4) Vie prioritarie oggetto d'interventi.

Sono quindi state realizzate n. 4 mappe urbane (v. dossier n. 4), che evidenziano le unità schedate (edifici, strade, piazze, aree verdi attrezzate), identificano i caratteri topografici (area edificata, aree verdi, corsi d'acqua), le macrobarriere (sottopassi, ponti, passerelle...) e le diverse tipologie di edifici comunali rilevati.

Si riportano di seguito le legende delle mappe di rilievo e di valutazione.

LEGENDA STATO DI FATTO E UNITA' RILEVATE (vie, piazze, aree verdi, edifici)

Vie Rilevate	Ponti/Passerelle
Uffici comunali	Corsi d'acqua
Scuole	Edificazione/Urbanizzazione
Servizi Culturali	Sottopassi
Strutture socio-sanitarie	Macrobarriere e scalinate
Chiese	Fermata bus
Cimiteri	Parcheggi
Piazze/Aree pedonali	Percorsi Alternativi
Impianti Sportivi	Confine comunale
Campi Sportivi	Rotatorie
Aree verdi/Aree giochi	Percorso ciclopedonale



PARTE 2 - RILIEVI: VALUTAZIONI E DEFINIZIONE PRIORITA'



1. Spazi pubblici: rilievo e valutazione accessibilità

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

A) Una **schedatura di sintesi** (v. dossier n.3 “VALUTAZIONE SPAZI PUBBLICI”) illustrativa del grado di accessibilità facendo riferimento ai seguenti aspetti:

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

B) Una **schedatura di dettaglio** (v. dossier n.5 “INTERVENTI SPAZI PUBBLICI”) finalizzata a individuare e quantificare le singole barriere architettoniche del percorso pedonale oggetto d'indagine (v. anche Parte 3 della Relazione). Tale schedatura è articolata in tre sezioni:

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

1.1. Sicurezza e identificazione dei percorsi pedonali

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



Cod.	Nome VIA	Marciapiede su	Marciapiede 1	Marciapiedi	Ciclabile o	Pendenza*
U01	Via M. della Libertà			X		0
U02	Via Summano			X		3
U03	Via S. Carlo			X		2-3
U04	Via Dei Furlani		X			2-3
U05	Via Lesina			X		3
U06	Via Lesina di Sopra			X		2-3
U07	Via Rossi			X		0-1
U08	Via Piazza A. Moro	X				0
U09	Via S. Maria			X	X tratto	1-2-3
U10	Via Salzena		X		X	1-3
U11	Via Rogge	X				0-1
U12	Via Stradelle			X		0-1-2-3
U13	Via Della Rionza			X		2-3
U14	Via Del Santuario			X		3
U15	Via Pozzetto			X		3
U16	Via Del Grumo			Corsia		1-2
U17	Via Rebutan			X		2-3
U18	Via Grimola		X		X	
U19	Via Pozzati	X	X			0-1-2-3
U20	Via Marzari			X		0-1-2
U21	Via Riccio		X		X	0-1-2
U22	Via Ca' Zeno		X	X		0-1
U23	Via Caschini		X			0
U24/36	Via De Pieri/		X		X	0-1
U25	Via Malga Zonta			X		1-3
U26	Via Falcone		X	X		0-2-3
U27	Via Maglio		X	X		2-3
U28	Via Calcaussa			X		3
U29	Via Murello			X		1-2-3
U30	Via Marconi			X		0-1
U31	Via Della Ravizza		X	X		1-3
U32	Via Rio/Murello		X			1-2-3
U33	Via Impastato		X		X	1



U34	Via Timonchio					0-1
U35	Via della Masena	X		X tratto		1
U37	Via Dei Tretti		X	X		3
U38	Via della Stamperia			X		1
U39	Via S.G. Bosco			X		0-1
U40	Via Giovanni XXIII			X		0-1
U41	Via Roma	X				1-2-3
U42	Via Delle Arzare			X		0-1
U43	Via Ognibene del Bonisolo	X				0
U44	Via Della Fonda		X	X		0-1
U45	Via Volti (tratto)		X	X		0-1
U46	Via Braglio/Giarette			X		0-1
U47	Via IV Novembre			X	X	0
U48	Via Europa			X	X	0
U49	Via Dell'Olmo		X	X		0-1
U50	Via Caselin	X				0
U51	Via Prasamarin			X		0-1
U52	Via Dei Prati (cimitero)di			X		0
U53	Via del Pranon			X		0
U54	Via Garziere (SP 66)			X	X	0-1
U55	Via Delle Colombare			X		0
U56	Via San Vito			X		2-3
U57	Via Lucchin	X				0-1
U58	Via Matteotti		X	X		0-1/2

(*) 0-assente; 1-Lieve; 2-Variabile; 3-Accentuat



Via Ognibene



Via Marconi

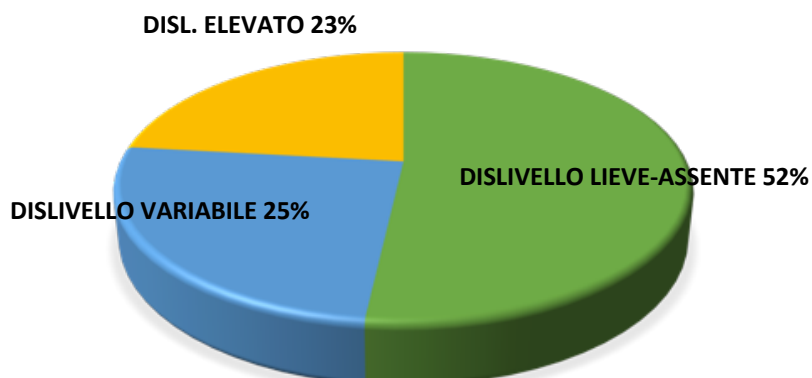
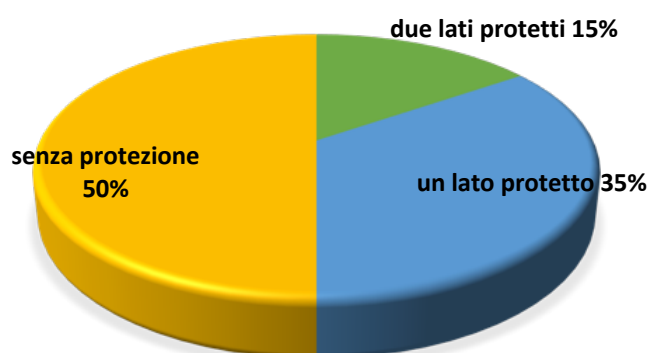


Via Summano



Via Volti

- due lati protetti 8
- 1 lato protetto o tratti 18
- senza protezione 26
- dislivello elevato 13
- dis. assente-lieve 29
- dislivello variabile 14



1.2. Criticità riscontrate negli spazi pubblici

Le criticità rilevate fanno quindi riferimento ai seguenti aspetti:

- Elevata velocità dei veicoli sulle vie provinciali (via Europa, Via IV Novembre).
- Attraversamenti lunghi e insicuri nelle vie di collegamento oppure incroci sovradimensionati per i veicoli a scapito dei pedoni (es. via Europa e via IV Novembre).
- Frequenti pendenze nella zona "alta" del centro storico.
- Nella parte "bassa" e nelle vie residenziali presenza di marciapiedi sconnessi, interruzioni e sconnessioni nei percorsi pedonali.
- Tratti di carreggiata ed incroci stradali sovradimensionati in alcune vie residenziali.
- Segnaletica insufficiente per i pedoni.
- Nel centro storico molte strade sono prive di percorsi pedonali protetti.
- Accesso limitato alle aree giochi (vialetti frequentemente assenti).
- Assenza linee guida per le persone non vedenti e ipovedenti negli spazi aperti (attraversamenti, fermate bus, piazze, aree giochi) e per guidare verso uffici e servizi importanti.
- Scarsa riconoscibilità delle ciclabili (vedi via Europa e via IV Novembre).
- Assenza di percorsi protetti in alcune vie di collegamento importanti (vedi via Europa e via IV Novembre).



Via Pozzetto



Via Marzari

1.3. Attraversamenti pedonali con gradini e percorsi con scalinate

Gli attraversamenti pedonali sono i luoghi critici per il pedone che deve gestire le possibili interferenze con gli automezzi. In tali ambiti oltre rilevare lo stato della sicurezza, il rilievo ha quantificato la presenza di barriere architettoniche costituite dagli scalini con altezza maggiore a 2,5 cm individuando 24 gradini. Inoltre 5 percorsi pedonali, a causa delle caratteristiche altimetriche, presentano delle scalinate.



Percorso per il Santuario



Accesso sagrato Chiesa parrocchiale



Accesso parco di Villa Rossi (dalla villa e da via Santa Maria)



Scalinata via Grumo- via Pozzati

<i>Scalini negli attraversamenti, intersezioni</i>	SCALINATE	
n. 24	1. Santuario San Orso (2)	4. via del Grumo (2)
	2. Chiesa piazza (1)	5. via S.ta Maria (1)
	3. Villa parco Rossi (2)	

1.4. Mappatura delle valutazioni

Le valutazioni registrate nelle schede di rilievo vengono rappresentate nelle mappe del dossier n.4.

Fig.1: ESTRATTO MAPPA RILIEVO





2. Valutazione accessibilità di altri edifici pubblici

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

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

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

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

Si riportano di seguito i dati sintetici di tali rilievi.

2.1. Uffici postali, banche, locali e negozi

Servizi	Parch. Riservato	Percorso esterno	ingresso	Porta ingresso	Fermata bus	Attraversamento
Ufficio Postale, via Pozzati	A lato opposto della strada	PA	PA/A rampa	PA	assente	PA Lieve pendenza
Banca, Piazza	A	PA/NA	NA	A	A	—

E' stato inoltre effettuato un rilievo "a campione" di negozi e locali (ristoranti, bar, gelaterie e pizzerie) verificando la presenza di gradini nelle porte esterne lungo la strada Provinciale, via Roma, via della Stamperia.

	INGRESSO SENZA SCALINI	INGRESSO CON SCALINO	somma
RISTO-BAR	3	2	5
NEGOZI	12	18	30
somma	15	20	35
	43%	57%	



Ufficio postale, via Pozzati



Complesso commerciale via Ognibene del Bonisolo

NOTA: La scarsa accessibilità dei negozi coincide soprattutto con gli esercizi della parte alta nel centro storico.

Si segnala che 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.

2.2. Servizi socio sanitari

AMBULATORI e FARMACIE	Parch. Riservato	Percorso esterno	Ingresso	Porta Ingresso	Fermata bus	Attraversamento
Farmacia, via IV Novembre/via Arzare	A seg. orizz. assente	A/PA Area parch.	A	A	NA via IV Novembre	—
Farmacia Via Lesina	assente	NA	A	NA	distante	assente
Centro diurno e ambulatorio Villa Luca, via S. Carlo	assente	NA	A rampa centro diurno	NA	NA	assente
Centro dell'Udito	A	A	A	PA	Distante NA	assente
Centro medico Iris e Ottica, via Europa	A	A/PA	A ascensore	A	distante NA	A
Villa Miari con casa di riposo e fisioterapia PT, Lesina di Sopra	PA	Area parcheggi Cortile	A	NA	assente	assente

Osservazioni: molte segnalazioni evidenziano le difficoltà di accesso all'ambulatorio ed al centro diurno situato in Villa Luca nella via San Carlo e la difficile percorribilità dei cortili (es. Villa Miani e Villa Luca). L'ubicazione di alcuni servizi comporta l'uso dell'auto anche su breve distanza.

OSPEDALE SANTORSO¹	<i>Parch. Riservato</i>	<i>Percorso esterno</i>	<i>ingressi</i>	<i>Porta ingresso</i>	<i>Fermata bus</i>	<i>Attraversamento</i>
Ospedale Santorso	+ 36	A	PA	A	A	A



Ospedale, percorsi esterni

2.3. Luoghi di culto

IDENTIFICAZIONE	<i>Percorso esterno</i>	<i>Atrio Ingresso</i>	<i>Porta</i>	<i>Parch. riservato</i>	<i>Attraversamento</i>	<i>Non vedenti</i>	<i>Fermata bus</i>
Chiesa parrocch. di Timonchio, via Roma	A/PA	PA/NA (Rampa lunga)	NA	PA	A	NO	assente
Chiesa Parrocch., via della Rionza	assente NA	PA	NA	A	A	NO	A/PA (Piazza Moro)
Chiesa di S. Dionigi, via del Santuario	NA	NA	NA	assente	assente	NO	assente
Santuario di S. Orso, via del Santuario	assente	NA	NA	assente	assente	NO	assente

¹ Il rilievo esterno è stato integrato dalle indicazioni pervenute dalla FISH Vicenza (v. allegato A6).



Santuario di Sant' Orso



Chiesetta di S. Dionigi

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

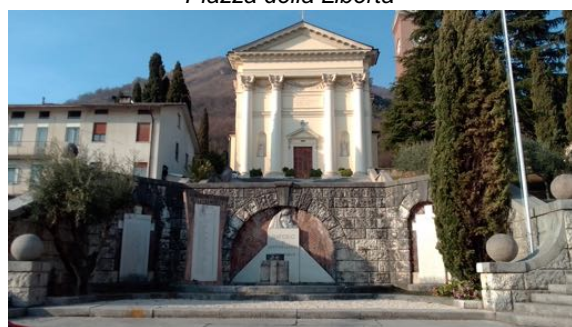
COD	PIAZZE	Percorsi esterni	Orientamento	Area pedonale	Parch. riservato	Fermata bus	Attraversamento	Servizi presenti
P01	Piazza A. Moro	A	SI	NO	A	A/PA	A	Municipio, biblioteca, bar, banca
P02	P. le della chiesa, via Roma	A/PA Via Roma	NO	SI	PA	assente	assente	Chiesa
P03	P. le Chiesa, via della Rionza	PA	NO	PA	A	assente	assente	Chiesa
P04	Piazza Libertà	A	NO	laterale	A	A	PA	Casetta acqua, totem info, mercato
P05	Piazzale via Salzena	A	NO	SI/NO	A	NA	NA A	Gazebo fronte Oasi e servizi igienici access.
P06	P.tta via della Masena	NA	NO	SI	assente	assente	assente	Arredo e fontana
P07	P.tta Santuario dell'Orso	NA	NO	sagrato	assente	assente	assente	Santuario
P08	P.tta della Vittoria	PA	NO	NO	A	assente	NA	Piazzale e studi professionali
P09	P.tta via S. Maria, accesso parco	PA/A	NO	SI/NO	A	via Salzena NA	A	Accesso Parco Rossi



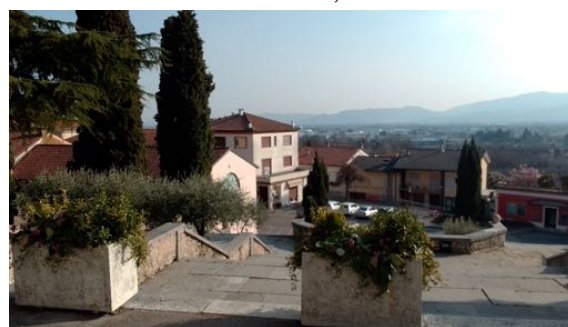
Piazza della Libertà



Piazza della chiesa, via Roma



Piazza Aldo Moro



Piazza della Chiesa, via Della Rionza

Osservazioni

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

3.2. Aree verdi attrezzate

COD	AREE GIOCHI	Viale esterno	Accessi	Viale interno	Arredi	Giochi	Park riservato	Attravers.	Fermata bus
V01	Parco villa Rossi	NA A	NA A	NA/PA	NA	assente	A Piazzale via Salzena	A	NA
V02	Parco Donatore, via Ognibene	A	PA	PA NA	A NA	A NA	PA	assente	assente
V03	Area verde, via Falcone/ Pignatella	PA Lavori in corso	A	A	Lavori in corso	assente	A	assente	assente
V04	Parco del Grumo	PA	PA	PA	PA	NA	A	A	NA
V05	Parco giochi via Lucchin	A	A	A	A NA	NA	A	A	assente
V06	Area giochi via della Masena	PA	NA	NA	PA	NA	A	assente	assente
V07	Area verde via Maglio	NA	A NA	A	NA	assente	A	assente	assente
V08	Area verde via Pozzati	A	A	A	A	assente	PA	NA	assente
V09	Area giochi via dei Furlani	PA	assente	assente	NA	NA	assente	assente	assente
V10	Area verde via Timonchio	A/PA	A	PA/NA	NA	assente	assente	assente	assente
V11	Area giochi via Rogge	A/PA	A	PA	PA	NA	A	A	assente
V12	Area giochi via Stradelle	A/PA	assente	assente	PA/NA	PA/NA	assente	assente	assente
V13	Area via De Pieri	PA	assente	assente	NA	NA	assente	assente	assente
V14	Parco villa Miani	NA	assente	assente	NA	assente	assente	assente	assente
V15	Area giochi via della Stamperia	PA	assente	assente	NA	NA	assente	assente	assente
V_	Oasi Rossi con area giochi inclusiva	PA	A	PA	PA/A	A Area con giochi inclusivi	PA	A	NA



Area giochi in via Lucchin



Area giochi in via Ognibene



Area verde in Via Timonchio



Parco giochi in via dei Furlani



Parco di Villa Rossi: linee guida e mappa tattile

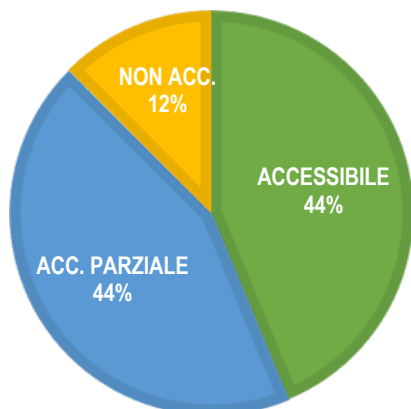
Osservazioni

- Nei parchi e nelle aree giochi è molto limitato il numero di viali-vialetti pavimentati.
- Nel parco di Villa Rossi sono stati eseguiti interventi di accessibilità; la fruibilità esterna nei punti di accesso al parco su via Roma è da migliorare. Interventi già previsti.
- Buona dotazione di stalli parcheggi riservati presso le aree giochi.

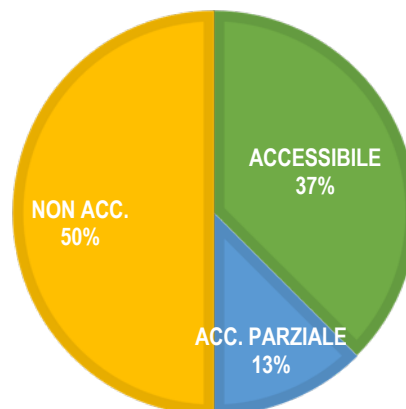
Priorità d'intervento

- Realizzazione di vialetti interni percorribili da una carrozzina per collegare arredi e giochi.
- Aumento di giochi fruibili da tutti i bambini nelle aree giochi.
- Parcheggi con posti auto riservati ai possessori di contrassegno in prossimità dell'ingresso principale o in punti alternativi di facile accesso al giardino/parco;

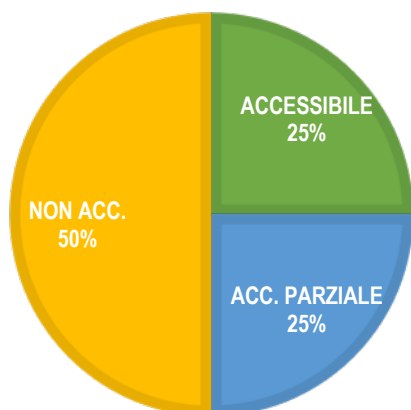
VIALE ESTERNO



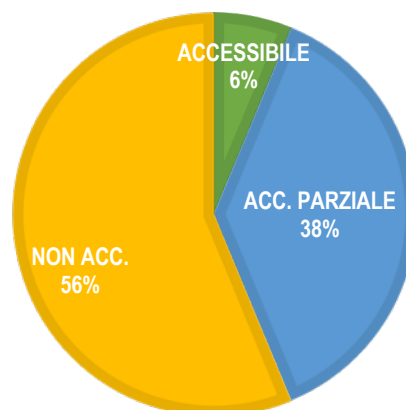
ACCESSO



VIALETTO INTERNO



ARREDI



Percorsi ciclopeditoni (permeabilità e pavimentazione da migliorare in alcuni percorsi)

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.

STALLI RISERVATI DISABILI	N.	Valutazione accessibilità
Via Ognibene dei Bonisolo	1	PA
Piazzale della chiesa, via Roma	1	PA (poco visibile)
Piazza della Libertà	1	A
Piazza A. Moro	1	A
Piazzale Salzena	2	A
Via Della Rionza	1	A
Piazzale con casetta dell'acqua	1	A
Via Lesina di Sopra (Villa Miani)	2	A, A/PA
Piazzetta della Vittoria	1	A
Via Falcone/Della Pignatella	1	A
Area giochi via Lucchin	1	A
Bocciodromo	1	A
Via Rogge	2	A
Via del Grumo	2	A
Via Sessegili/ Timonchiello/Della Masena	3	A
Via Malga Zonta	1	PA (lieve pendenza)
Via Pozzati (tratto 3)	1	PA
Via Pozzati (tratto 2)	1	A
Via Pozzati/Piazzetta Vittoria (tratto 2)	1	A
Via Marzari	1	A
Via Riccio	1	A
Villa Miari	1	A/PA
Via Malga Zonta	1	PA (Lieve pendenza e pav. Dissesto)
Via Della Masena	3	A
Via Lucchin	1	A
Via Della Ravizza	1	A
Via De Pieri (interna area verde)	1	A
Via Sta Maria	1	PA (cart vert. Assente)

Via Impastato	2	A
Via Ognibene dei Bonisolo	1	A
Via Della Ravizza	1	A
Via Europa	3	1 PA (dimensione)
Via G. Falcone Borsellino	1	A
Via Timonchio (area verde)	1	A
Via Lucchin	2	A
Via Della Marzara (scuola) lungo strada	1	PA (lungo la strada)
Via Salzena (Piazzale)	2	A
Vie Timonchiello/ Della Masena	3	A
Via Matteotti	1	PA
Via della Stamperia (interna)	1	A
Via Europ/IV Novembre	3	2A 1 PA
Cimitero, via De Prati	1	A
Area parcheggi oasi Rossi	3	3 PA (pavimentazione)
Cimitero monumentale, Santuario di S. Orso, via Rossi (presso la Villa), la casa del custode, Villa Luca, Centro giovanile, Palazzetto in via Ca' Zeno		assenti
somma		61
Ospedale Alto Vicentino	36	A

Legenda

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

Il rilievo ha evidenziato il rispetto dello standard di norma. Le criticità sono riferite alla scarsa visibilità di alcuni stalli riservati. Considerando la difficile accessibilità della parte "alta" del comune (a causa dei dislivelli dei percorsi), è opportuno realizzare degli stalli parcheggio riservati presso il cimitero monumentale, il santuario di S. Orso, via Lesina, via Rossi (presso la Villa), la casa del custode, Villa Luca, il centro giovanile, il palazzetto in via Ca' Zeno).

4.2. Fermate dei mezzi pubblici di trasporto

Sono state individuate 28 fermate autobus negli spazi rilevati. Per ciascuna fermata è stata effettuata la verifica del loro livello di accessibilità e comfort ².

² Fermate situate nei percorsi rilevati dal PEBA.

LOCALITA'	n. fermate	DISAB. MOTORIA (piazzola e raccordo)	COMFORT (pensilina e panca)	DISAB. VISIVA (podotattili e info)
Via Europa (DX/SX)	2	NA	NO	NO
Via IV Novembre (DX/SX)	2	NA	NO	NO
Via dell'Olmo	1	A	NO	NO
Via dell'Olmo	1	NA	NO	NO
Ospedale	1	A	NO	NO
Via Salzena	1	NA	NO	NO
Via Lesina (SX/DX) /S.Carlo	2	NA	NO	NO
Via Roma	2	A	NO	NO
Via Roma	1	NA	NO	NO
Via Summano	2	NA	NO	NO
Via Marconi	1	PA	SI	NO
Via Marconi	1	NA	NO	NO
Via dei Tretti	1	PA	NO	NO
Via Sta Maria	1	NA	NO	NO
Piazza Libertà	1	A	SI	SI
Piazza A. Moro (DX)	1	A	NO	NO
Piazza A. Moro (SX)	1	PA	NO	NO
Via dei Tretti	1	A / PA	NO	NO
Via della Stamperia	1	NA	NO	SI
Via della Stamperia	1	NA	NO	NO
Via Roma	2	A	NO	NO
Via Roma	1	NA	NO	NO

Legenda

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

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

- **MOBILITÀ**, riferita alla presenza di una pedana³ e di adeguate dimensioni dell'area d'attesa e del percorso che conduce alla fermata.
- **ORIENTAMENTO**, riferito ai segnali podotattili e alla leggibilità delle informazioni.
- **COMFORT**, riferito alla presenza di panchina e pensilina.

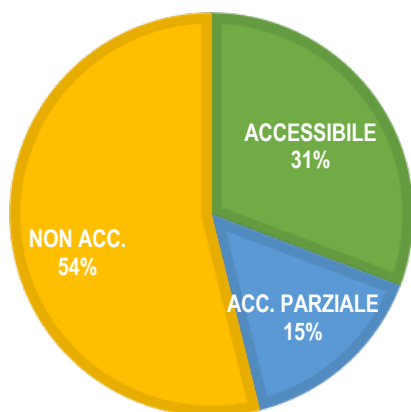
Osservazioni

- Assenza di ausili per i non vedenti-ipovedenti, come ad esempio linee guida podotattili, o intercetto con paletto, o anche una mappa tattile da collocare nella fermata-parcheggio di via Santa Maria.

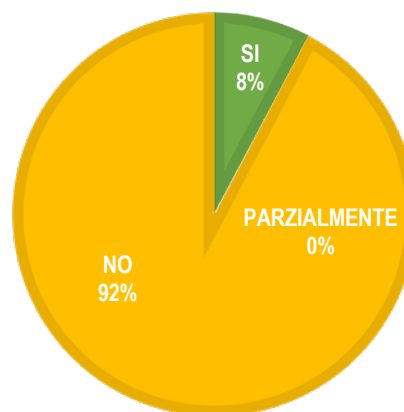
³ L'allegato A3 della relazione fornisce indicazioni di progetto delle fermate bus; inoltre si suggerisce di verificare specifiche disposizioni dell'Azienda di trasporto pubblico locale.

- Assenza di pensiline e panchine
- Scarsa sicurezza per le fermate situate su via IV Novembre/Via Europa; via delle Stamperia, via Summano e via Lesina/S. Carlo.

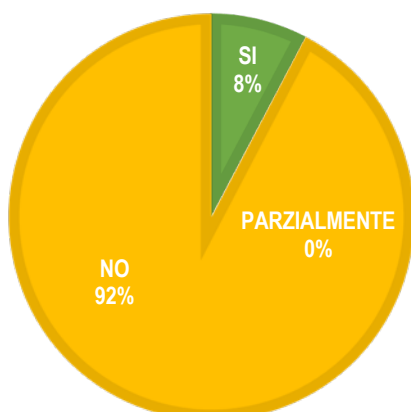
ACCESSIBILITA'



COMFORT



DISAB. VISIVA



Fermata bus, Piazza della Libertà

Possibili azioni per il miglioramento della fruibilità dei mezzi pubblici

- Individuare le fermate più frequentate per renderle accessibili e confortevoli. Svolgere un'indagine presso la popolazione per valutare la carenza di fermate bus e l'eventuale necessità di nuove fermate bus.
- Valutare la realizzazione di una fermata bus al cimitero-Santuario e presso Villa Miani.
- Rendere accessibili e confortevoli le fermate bus di via IV Novembre/Via Europa.
- Verificare con l'Azienda di trasporto locale la disponibilità di autobus attrezzati con pedane e nel caso sollecitare l'azienda per incrementare tali dotazioni.
- In alternativa al servizio di trasporto bus, dotare il comune (o il territorio intercomunale) di un servizio di navetta elettrica a chiamata per agevolare gli spostamenti in alcune zone poco accessibili e dove risiedono persone anziane e vulnerabili.



5. Edifici comunali: rilievo e valutazione accessibilità

5.1. Edifici rilevati

Il rilievo degli immobili di proprietà comunale aperti al pubblico ha riguardato 18 edifici.

COD.	CAT.	NOME	Indirizzo
E01	UFFICI	Sede municipale	piazza Aldo Moro
E02	SCUOLA	Scuola infanzia S. Giuseppe	via Rossi
E03	SCUOLA	Scuola primaria San G. Bosco	via della Marzara 25
E04	SCUOLA	Scuola primaria Zanella	via del Grumo
E05	SCUOLA	Scuola secondaria (medie) Cipani	via del Grumo 8
E06	CULTURA	Biblioteca	piazza Aldo Moro 10
E07	CULTURA	Museo archeologico	piazza Aldo Moro
E08	SPORT	Impianti sportivi comunali (calcio e tennis)	via del Grumo
E09	SPORT	Palestra comunale Timonchio	via Da Cazeno
E10	SPORT	Bocciodromo comunale	via S. Maria
E11	POLIFUNZ.	Villa Miari - "Padiglioni A, B, C"	via Lesina di Sopra
E12	POLIFUNZ.	Villa Miari - Foresteria "Padiglione D"	via Lesina di Sopra 111
E13	POLIFUNZ.	Centro giovanile (parrocchiale)	via S. Maria
E14	POLIFUNZ.	Villa Rossi (sale agibili p. terra)	via A. Rossi
E15	POLIFUNZ.	Casa del custode di Villa Rossi	via S. Maria
E16	POLIFUNZ.	Villa Luca - Asilo nido e centro diurno	via S. Carlo 6
E17	CIMITERO	Cimitero via del Santuario	via del Santuario
E18	CIMITERO	Cimitero via dei Prati	via dei Prati

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:

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

I dati aggregati per ogni categoria forniscono la seguente rappresentazione

TABELLA DI SINTESI DELLE VALUTAZIONI

<i>Parch. riservato</i>	11	2	5
<i>Accesso esterno</i>	8	7	3
<i>Servizio igienico</i>	10	3	5
<i>Colleg. verticali</i>	8	3	3
<i>Fruibilità interna</i>	10	5	3
<i>Aree esterne</i>	5	2	3
<i>Uscite sicurezza</i>	6	1	0
	58	23	22
	56,3%	22,3%	21,4%



Scuola secondaria



Scuola secondaria



Asilo S. Giuseppe



Casa del custode di Villa Rossi



Villa Luca (centro diurno e asilo)



Palazzetto dello sport di Timonchio



Impianti sportivi (calcio e tennis)



Sportello anagrafe



6. Priorità d'intervento

6.1. Edifici comunali

Il punteggio considera 4 criteri che fanno riferimento ai seguenti aspetti:

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

Il punteggio massimo assegnabile è 10 punti.

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

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


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

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

Con riferimento al criterio A (categoria) il punteggio viene articolato 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

Con riferimento al criterio B (rilievo tecnico) il punteggio viene articolato come di seguito:

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

Sulla base dei suddetti criteri sono stati definiti i punteggi di priorità per ogni edificio rilevato e schedato.

cod	EDIFICIO	PRIORITA'				
		importanza	tecnico	segnalaz.	interventi	TOT
E01	Sede municipale	4,0	2,0	1	0	7,0
E02	Scuola infanzia S. Giuseppe	2,0	2,5	1	0	5,5
E03	Scuola primaria San G. Bosco	4,0	0,5	0	0	4,5
E04	Scuola primaria Zanella	4,0	0,5	1	0	5,5
E05	Scuola secondaria (medie) Cipani	4,0	0,5	0	0	4,5
E06	Biblioteca	3,0	0,0	1	0	4,0
E07	Museo archeologico	3,0	2,0	0	0	5,0
E08	Impianti sportivi comunali	3,5	1,5	1	0	6,0
E09	Palestra comunale Timonchio	3,0	1,5	0	0	4,5
E10	Bocciodromo comunale	3,0	2,0	0	0	5,0
E11	Villa Miari, "Padiglioni A, B, C"	2,5	1,5	0	0	4,0
E12	Villa Miari, "Padiglione D" (foresteria)	2,0	0,5	1	0	3,5
E13	Centro giovanile	2,5	4,0	1	0	7,5
E14	Villa Rossi	3,0	4,0	1	0	8,0
E15	Casa del custode di Villa Rossi	2,0	2,0	1	0	5,0
E16	Villa Luca, asilo nido e centro diurno	3,0	1,0	0	0	4,0
E17	Cimitero via del Santuario	3,0	4,0	1	0	8,0
E18	Cimitero via dei Prati	2,5	1,5	1	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 rilevata, alla identificazione del percorso;
- le segnalazioni/indicazioni pervenute dall'amministrazione da parte dei portatori d'interesse e dalla cittadinanza;
- le funzioni e i servizi presenti nella via;
- i lavori in corso previsti (programmazione triennale dei lavori pubblici);
- i percorsi di accesso agli edifici pubblici (la cosiddetta "catena degli spostamenti" dentro/fuori l'edificio).



Il punteggio cumulativo attribuito alla via non è un dato stabile e nel corso del tempo potrebbe diminuire a seguito di interventi migliorativi (es. con la realizzazione di Z30 o di un percorso protetto), o viceversa potrebbe aumentare con:

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

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 totale basso non significa che la via sia dotata di un percorso pedonale protetto ed accessibile; tale via potrebbe anche non avere un marciapiede, però se non ha una funzione rilevante nel contesto locale (ed es. via senza uscita, o residenziale, o scarsamente urbanizzata) non raggiungerà un punteggio tale da risultare prioritaria.

Sono comunque situazioni da monitorare nel tempo ed in ogni caso è utile tenere in considerazione il dato fornito dal punteggio "tecnico", che fornisce elementi conoscitivi sullo stato del percorso estrapolato dal contesto.

Viceversa, un punteggio totale "alto" non evidenzia necessariamente una situazione di scarsa accessibilità, ma può sottolineare l'importanza della via nel contesto locale (presenza di commercio, servizi, ambulatori, scuole, ...). In questo caso sarà utile verificare il punteggio attribuito ai criteri 1 e 6 (parametri tecnici e segnalazioni).

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 di prossimità (panificio, alimentare...), supermercato	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



Sulla base dei suddetti criteri sono stati definiti i punteggi di priorità per le vie rilevate.

<i>COD</i>	<i>nome via</i>	<i>Punteggio tecnico</i>	<i>Punteggio totale</i>
U00	Percorso scalinata Piazza/Scuola	3	13,0
U01	Via Martiri della Libertà	3	7,0
U02	Via Summano	3	10,5
U03	Via S. Carlo	3	13,5
U04	Via Dei Furlani	3	7,5
U05	Via Lesina	3	14,0
U06	Via Lesina di Sopra	3	15,0
U07	Via Rossi	3	17,0
U08	Via Piazza A. Moro	1,5	16,5
U09	Via S. Maria	1,5/2	12,5/13,0
U10	Via Salzena	2	13,0
U10b	Percorso Salzena/Grumo/Pramarin	2	13,0
U11	Via Rogge	2	6,0
U12	Via Stradelle	3	6,0
U13	Via Della Rionza	3	8,0
U14	Via Del Santuario	3	10,0
U15	Via Pozzetto	1,5	10,5
U16	Via Del Grumo	2	13,0
U17	Via Rebutan	3	4,0
U18	Via Grimola	3	8,0
U19a	Via Pozzati (tratto 1)	2	15,0
U19B	Via Pozzati (tratto 2)	2/3	18,5
U19c	Via Pozzati (tratto 3)	1,5	12,5
U20	Via Marzari	3	9,0
U21	Via Riccio	1	6,0
U22	Via Ca' Zeno	3	4,0
U23	Via Caschini	2/3	7,0
U24/36	Via della Marzara/De Pieri	2	15,0
U25	Via Malga Zonta	3/1	6,5/4,0
U26	Via Falcone/Borsellino	2	3,5
U27	Via Maglio	3-2/3-1,5	5,0-4,0/3,5-6,0
U28	Via Calcaussa	3	6,0
U29/32	Via Murello/Rio	3	4,5
U30	Via Marconi	3	9,0
U31	Via della Ravizza	1,5	7,5
U33	Via Impastato	1,5	3,5
U34	Via Timonchio	3	7,0
U35	Via della Masena	1,5/2,5	6,0/7,0
U36/U24	Via della Marzara	v. U24	
U37	Via dei Tretti	2	9,5
U38	Via Della Stamperia	3	20,0
U39	Via S.G Bosco	3	14,0
U40	Via Giovanni XXIII	3	8,0
U41	Via Roma	2	11,5



U42	Via Delle Arzare	2	14,0
U43	Via Ognibene dei Bonisolo	1,5	12,0
U44	Via Della Fonda	1,5/2	3,5
U45	Via S. Vito	1,5	2,5
U46	Via Braglio/Giarette	3	4,5
U47	Via IV Novembre	3	13,0
U48	Via Europa	3	17,0
U49	Via dell'Olmo	1,5	14,5
U50	Via Caselin	1,5	9,5
U51	Via Prasamarin	3	6,5
U52	Via dei Prati (cimitero)	3	10,0
U53	Via del Pranon	3	4,0
U54	Via Garziere (SP 66)	1,5	14,5
U55	Via Delle Colombare	3	4,0
U56	Via Volti	1,5/3	3,5
U57	Via Lucchin	1,5	6,0/6,5
U58	Via Matteotti	2	6,0

Sulla base delle suddette priorità sono state selezionate le vie/percorsi pedonali in cui è stata effettuato un rilievo di dettaglio per individuare e quantificare gli interventi; sono state quindi predisposte le seguenti 5 schede d'intervento (vedi dossier n.5 "INTERVENTI SPAZI PUBBLICI") che rilevano puntualmente le barriere architettoniche in percorsi pedonali con lunghezza complessiva di 3.580 ml.

<i>cod</i>	<i>nome via</i>	<i>lung.</i>
INT1	via della Stamperia	580 m
INT2	via Marconi e via Marzari	680 m
INT3	via Bosco, via della Marzara, via delle Arzare, via Volti	920 m
INT4	via IV Novembre, via Roma	800 m
INT5	via Pozzati, via del Grumo	600 m

3.580 m

Altri interventi utili negli spazi pubblici più frequentati del territorio comunale sono stati inseriti con importi a forfait (v. capitolo successivo).





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



1. Quantificazione interventi

1.1. Prezzario

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

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

rif.	COD.	Descrizione	u.m.	Euro
	A	ELEMENTI DI RACCORDO		
analisi	A1	SCIVOLO IN CLS TIPO A PER RACCORDO MARCIAPIEDE	n	720,00
analisi	A2	SCIVOLO IN CLS TIPO B PER RACCORDO MARCIAPIEDE		1.000,00
analisi	A3	RACCORDO H3~4 CM CON RICARICA ASFALTO	n	123,00
analisi	A4	RACCORDO H5~6 CM CON RICARICA ASFALTO	n	236,00
	B	PAVIMENTAZIONI PEDONALI		
RV	B1	VIALE PEDONALE PAVIMENTATO IN BETONELLE parametrico	mq	83,00
RV	B2	TAGLIO ASFALTO (fino a 5 cm)	m	3,70
RV	B3	FRESATURA A FREDDO PER SUCCESSIVA ASFALTATURA	mq	4,80
RV	B4	STRATO DI USURA IN ASFALTO h 30 mm PER MARCIAPIEDI	mq	6,90
RV	B5	ASFALTATURA H5 cm conglomerato tipo B	mq	16,00
	B5c	CONGLOMERATO BITUMINOSO PER RICARICHE	mq	162,00
RV	B6	RIMOZIONE PUNTUALE ASFALTO PER REALIZZAZ. MARCIAPIEDE	mq	6,00
analisi	B7	ALLARGAMENTO +1,0 m MARCIAPIEDE IN BETONELLE	m	120,00
RV	B8	NUOVO MARCIAPIEDE IN BETONELLE	mq	54,00
RV	B9	RIPRISTINO DI PAVIMENTAZIONE IN CUBETTI DI PORFIDO	mq	47,00
RV	B10	NUOVA PAVIMENTAZIONE IN CUBETTI DI PORFIDO CM 8-10	mq	108,00
analisi	B11	ATTRAVERSAMENTO PEDONALE RIALZATO 4,5 x 6,5m	n	2.600,00
analisi	B12	SIGILLATURA FUGHE DI PAV. IN CUBETTI PORFIDO	mq	14,00
RV	B13	DEM. PAVIM. ESTERNE, MARCIAPIEDI ESISTENTI, ACCESSI CARRAI	mq	27,50
	C	SEGNALETICA E IDENTIFICAZIONE PERCORSI		
prezzari	C1	PALETTO DISSUASORE PARAPEDONALE IN ACCIAIO	n	100,00
	C1.2	PARACARRO LEGGERO	n	200,00
	C1.3	PARACARRO PESANTE	n	350,00
prezzari	C2	SEGNALI ORIZZ.: SEGNALI PODOTATTILI (LOGES)	m	50,00
prezzari	C3	CORRIMANO IN ALLUMINIO PER ESTERNI	m	120,00
RV	C4	SEGNALI ORIZZ.: FORMAZIONE STRISCIE LARGH. 12 CM	m	0,53
RV	C5	SEGNALI ORIZZ.: FORMAZIONE STRISCIE GIALLE LARGH 15 CM	m	0,56
RV	C6	SEGNALI ORIZZ.: RIPOSIZIONAMENTO STRISCIE	m	1,00
RV	C7	SEGNALI ORIZZ.: ZEBRATURE, SAGOME PIENE, SIMBOLI STRADALI	mq	6,00
RV	C8	SEGNALI ORIZZ.: SEGNALETICA RIFRANGENTE	mq	50,00
RV	C9	SEGNALI ORIZZ.: LAMINATO TERMOPLASTICO	mq	38,00
RV	C10	SEGNALI ORIZZ.: CANCELLAZIONE SEGNALETICA CON FRESATURA	mq	3,50
RV	C11	SEGNALI ORIZZ.: DISP. RETTORIFLETENTE (OCCHI DI GATTO)	n	13,00
RV	C12	SEGNALI ORIZZ.: "STREET PRINT" con zebature	mq	52,00
RV	C12b	SEGNALI ORIZZ.: "STREET PRINT" motivo mattoncino	mq	40,00
RV	C13	SEGNALI VERT.: FORNITURA E POSA CARTELLO STRADALE	n	123,00
RV	C14	SEGNALI VERT.: RICOLLOCAZIONE PALO O CARTELLO	n	62,00
analisi	C15	REALIZZAZIONE PARCH. RISERVATO (segnale vert. e orizz.)	n	150,00
VS	C16	BANDE SONORE TIPO SEMPLICE PER PISTA CICLABILE	m	18,15
	D	ALTRO		



RV	D1	OPERAIO COMUNE	h	25,50
analisi	D2	RICOLLOCAZIONE LAMPIONE	n	480,00
analisi	D3	INSTALLAZIONE DISPOSITIVO ACUSTICO PER SEMAFORO	n	350,00
analisi	D4	FORNITURA E POSA PANCHINA	n	400,00
analisi	D5	FORNITURA E POSA PENSILINA BUS LUNGH. 2,3 m	n	2.000,00
analisi	D6	ISOLA SPARTITRAFFICO AL CENTRO DELLE CARREGGIATE SU ENTRAMBI I LATI REALIZZATA CON CORDOLI IN PVC LARGH. 1,0 m	n	500,00
	E	EDIFICI		
prezzari	E1	TARGA IDENTIFICATIVA NOME/FUNZIONE EDIFICIO	n	80,00
FVG	E2	FORNITURA E POSA TARGA SIMBOLO ACCESSIBILITÀ	n	38,00
prezzari	E3	IMPIANTO CITOFOONO E CAMPANELLO	n	330,00
FVG	E4	CORRIMANO IN ACCIAIO PER VANO SCALA	m	30,00
analisi	E6	REALIZZAZIONE RAMPA IN CLS H20 cm CON CORRIMANO	n	900,00
analisi	E7	RAMPA IN CLS, SOVRAPPREZZO PER AGGIUNTA H20 cm	n	1.100,00
analisi	E8	RAMPA REMOVIBILE IN ALLUMINIO dim CM H15 X lungh.140X largh. 110	n	400,00
prezzari	E9	SEGGIOLINO RIBALTABILE PER DOCCIA	n	130,00
prezzari	E10	MANIGLIONE PER SERVIZIO IGIENICO	n	120,00
prezzari	E11	LAVABO SOSPESO ERGONOMICO CON RUBINETTERIA	n	190,00
prezzari	E12	STRISCE ADESIVE ANTISCIVOLO	m	4,00
prezzari	E13	INSTALLAZIONE MONTACARICHI forfait sn opere edili	n	12.000
Prezzari	E14	RINGHIERA PARAPETTO IN FERRO	m	100,00
Prezzari	E15	FORN. E INST. BAGNO DISABILI MONOBLOCCO PREF. PER ESTERNI	n	3.500,00

1.2. Computo interventi

Gli interventi e.b.a. sono descritti nei dossier n. 2 “EDIFICI” e n. 5 “INTERVENTI SPAZI PUBBLICI”. L’importo di spesa corrisponde a Euro 139.712,50 per gli “edifici” ed Euro 180.625,00 per gli “spazi pubblici”; inoltre è previsto un importo di Euro 73.349,50 per IVA spese tecniche e imprevisti (“SOMME A DISPOSIZIONE”).

L’importo totale dei lavori ammonta a Euro 393.687,00

EDIFICI		COSTO
E01	Sede municipale	8.662,50 €
E02	Scuola infanzia S. Giuseppe	12.875,00 €
E03	Scuola primaria (elementare) S. G. Bosco	15.000,00 €
E04	Scuola primaria (elementare) Zanella	687,50 €
E05	Scuola secondaria (medie) Cipani	175,00 €
E06	Biblioteca	4.750,00 €
E07	Museo archeologico	2.675,00 €
E08	Impianti sportivi comunali (calcio e tennis)	12.175,00 €
E09	Palestra comunale Timonchio	2.662,50 €
E10	Bocciodromo comunale	1.125,00 €
E11	Villa Miari - RSA	1.700,00 €
E12	Villa Miari - Foresteria	225,00 €
E13	Centro giovanile (parrocchiale)	20.187,50 €



E14	Villa Rossi (aree esterne) ¹	17.000,00 €
E15	Casa del custode di Villa Rossi	7.062,50 €
E16	Villa Luca - Asilo nido e centro diurno	- €
E17	Cimitero monumentale	26.250,00 €
E18	Cimitero via dei Prati	11.250,00 €
somma		144.462,50 €

SPAZI PUBBLICI		lungh.	COSTO
INT1	via della Stamperia	580 m	23.000,00 €
INT2	via Marconi e via Marzari	680 m	43.000,00 €
INT3	via Bosco, via della Marzara, via delle Arzare, via Volti	920 m	25.000,00 €
INT4	via IV Novembre, via Roma	800 m	50.875,00 €
INT5	via Pozzati, via del Grumo	600 m	38.750,00 €
		3.580 m	180.625,00 €

1.3. Importi forfettari per interventi specifici

Oltre al computo analitico degli interventi di cui al paragrafo precedente il PEBA definisce i seguenti importi a corpo-forfettari per realizzare interventi specifici utili per l'attuazione del PEBA, con importo complessivo di Euro 305.718,00.

C1	Realizzazione Z30 e interventi moderazione del traffico (n.10 vie) ²	80.000,00 €
C2	Interventi per l'accessibilità nelle fermate TPL (n.10 fermate)	85.000,00 €
C3	Rimozione puntuale di scalini nei percorsi (n.24 scalini)	7.200,00 €
C4	Interventi di accessibilità nelle aree verdi	100.000,00 €
C5	Installazione linee guida e segnali podotattili e mappa	9.000,00 €
C6	installazione n.25 panchine e piantumazione alberi	20.000,00 €
C7	Interventi formativi e partecipativi (1,5% azioni C)	4.518,00 €
somma		305.718,00 €

¹ Interventi nel Parco di via Rossi già previsti e finanziati (v. PNRR).

² Gli interventi vanno integrati con la prevista realizzazione di ciclopedonali ed altri interventi in corso ed in progetto. Il limite 30 andrebbe inserito nell'intero centro storico.

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

Importo forfettario a corpo di 80.000 euro considera la realizzazione dei seguenti interventi:

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

L'importo prevede interventi in n.10 strade, con un costo medio di 8.000,00 Euro/cad.

<i>MODERAZ TRAFFICO/ cad. strada</i>	costo un.
Installazione segnaletica verticale e orizzontale; interventi di riconfigurazione della carreggiata (restringimento, piattaforma, parcheggi) da contestualizzare. L'importo medio varia a seconda del progetto da verificare caso per caso. L'intervento andrà coordinato con gli interventi analoghi previsti dal Biciplan.	8.000,00 €

- **Accessibilità fermate autobus**

Importo forfettario a corpo di 85,500 euro per interventi di accessibilità delle fermate TPL più frequentate. Sul totale di fermate rilevate nelle strade oggetto di rilievi, e sulla base delle valutazioni (v. parte 2) si prevede di intervenire per rendere accessibili e/o confortevoli 10 fermate, con la realizzazione, a secondo delle situazioni riscontrate e dell'ubicazione della fermata di una pedana con scivolo, l'installazione di linee guida-segnali podotattili e pensilina.

<i>FERMATE BUS /cad.</i>	costo un.
-Rif. Marciapiede per nuova piazzola ca. 10 mq con scivolo	5.000,00 €
-10 m segnali podotattili	800,00 €
-Pensilina e panca	2.700,00 €
	8.500,00 €

- **Rimozione scalini in corrispondenza dei percorsi e puntuali asfaltature**

Importo forfettario a corpo di 7.200,00 euro per raccordare i dislivelli nei percorsi, prevedendo un dislivello con h massima 5 cm e raccordo con ricarica di asfalto. L'importo è stato definito prevedendo di raccordare 24 piccoli scalini nelle vie rilevate che non rientrano negli interventi già previsti nei percorsi analizzati (v. parte 2).

- ***Accessibilità e valorizzazione di parchi e aree verdi attrezzate³ e dei cortili pubblici***

Importo forfettario a corpo di 100.000,00 euro per realizzare vialetti larghi 1,8 metri, e pavimentazione anti-trauma in corrispondenza di 6 aree giochi e/o cortili. Tale azione comprende eventuali interventi di accessibilità nei cortili delle ville del centro storico con uso pubblico (v. villa Luca, o villa Rossi).

- ***Segnaletica podotattile per l'orientamento e mappa tattile o touch screen⁴***

Importo forfettario a corpo di 9.000,00 euro per la posa di segnali podotattili negli attraversamenti pedonali, in corrispondenza delle fermate bus e presso alcuni edifici e servizi (Municipio e biblioteca, via Pozzati (posta), via Roma, Via IV Novembre/via Europa, e nelle adiacenze del parco di Villa Rossi), o per installare una mappa tattile nella Piazza Libertà presso la fermata bus, per fornire informazioni e ausili per l'orientamento alle persone non vedenti.

- ***Installazione panchine e/o piantumazioni alberature per il comfort dei percorsi***

Importo forfettario a corpo di 20.000 euro per installare 25 panchine e altrettante alberature per aumentare comfort e fruibilità dei principali percorsi, piazze e parchi. Si considera il costo forfettario unitario di 400,00 Euro a (fornitura e posa). I luoghi di installazione: via Sta Maria; via Pozzati; via Lesina; le aree giochi; via dei Bonisolo ed altri percorsi nella parte alta del centro storico.

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

Importo a percentuale sugli interventi specifici (1,5%) per realizzare azioni di sensibilizzazione e informazione (v. capitolo successivo); l'importo di 4.518,00 euro è riferito ad azioni promosse direttamente dall'amministrazione o al sostegno di azioni sviluppate da associazioni ed enti locali e che rientrano negli obiettivi del PEBA.

³ V. "Diritto al gioco ed allo sport dei bambini e dei ragazzi con disabilità":
<https://www.garanteinfanzia.org/sites/default/files/diritto-al-gioco-sport-bambini-ragazzi-disabilita.pdf>

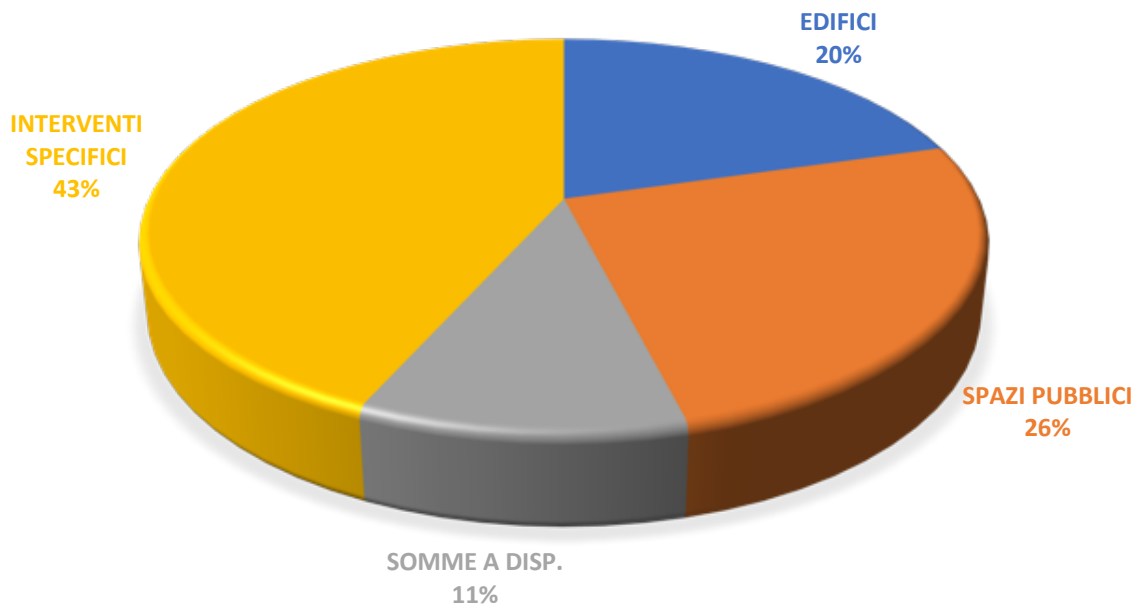
⁴ Comprende anche la eventuale installazione di fasce adesive di contrasto cromatico da applicare su lampioni presenti nei marciapiedi.

1.4. Quadro economico

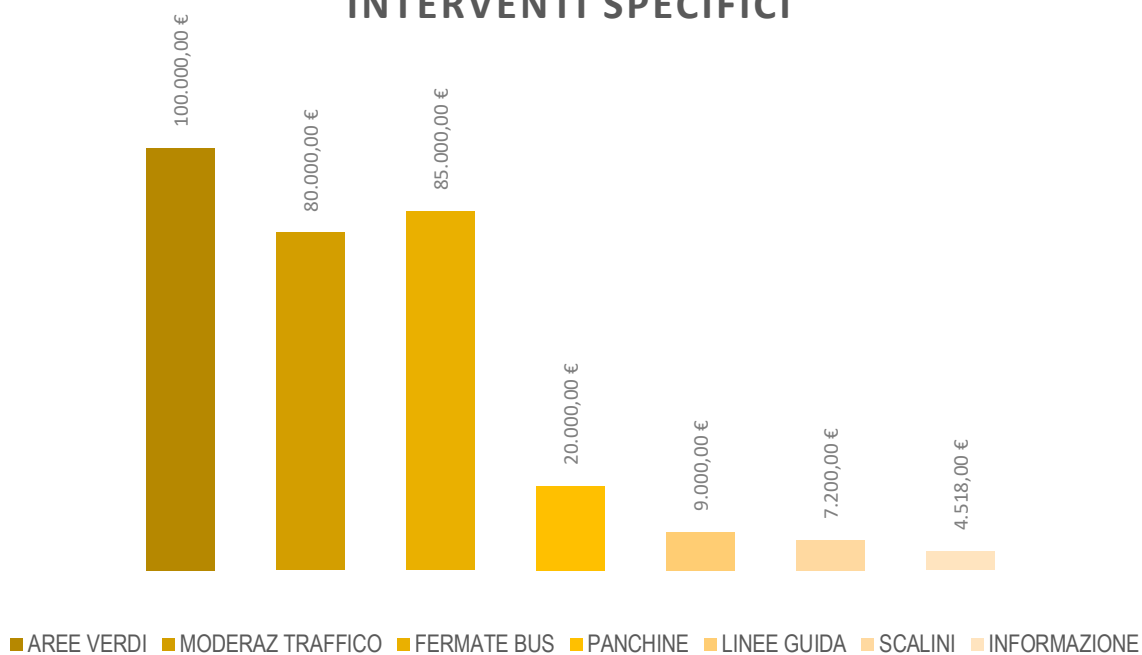
Sulla base dei computi degli interventi, delle somme a percentuale (IVA e spese extra), e degli importi forfettari, si definisce il quadro economico per l'attuazione del PEBA con costo totale di 672.000,00 Euro.

A	INTERVENTI COMPUTATI	
A1	EDIFICI	124.275,00 €
A2	SPAZI PUBBLICI	114.625,00 €
TOTALE LAVORI COMPUTATI		238.900,00 €
B	SOMME A DISPOSIZIONE PER REALIZZAZ. INTERVENTI	
B1	IVA 4%	12.813,50 €
B2	SPESE TECNICHE 10%	48.763,13 €
B3	Imprevisti e arrotondamento	11.805,37 €
TOTALE SOMME A DISPOSIZIONE		73.382,00 €
C	INTERVENTI SPECIFICI (importi a forfait)	
C1	Realizzazione Z30 e interventi moderazione del traffico (n.10 vie)	80.000,00 €
C2	Interventi per l'accessibilità nelle fermate TPL (n.8 fermate)	85.000,00 €
C3	Rimozione puntuale di scalini nei percorsi (n.24 scalini)	7.200,00 €
C4	Interventi di accessibilità nelle aree verdi	100.000,00 €
C5	Installazione linee guida e segnali podotattili parco Villa Rossi ⁶	9.000,00 €
C6	installazione n.25 panchine e alberature	20.000,00 €
C7	Interventi formativi e partecipativi (1,5% azioni C)	4.518,00 €
TOTALE INTERVENTI SPECIFICI		305.718,00 €
A+B+C	COSTO TOTALE	618.000,00 €

⁶ Mappa informativa da fare validare dall'I.N.M.A.C.I (Istituto Nazionale per la Mobilità di Ciechi ed Ipovedenti); per un corretto utilizzo, sarà posizionata all'ingresso del parco ed intercettabile ad un'altezza idonea, senza intralciare un percorso.



INTERVENTI SPECIFICI







2. Attuazione e monitoraggio

2.1. Programmazione e risorse

Il PEBA indica gli interventi da realizzare 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 come ad esempio:

- 1- Accantonamento del 10% degli oneri di urbanizzazione e sanzioni in materia edilizia, in attuazione della legge regionale,
- 2- Finanziamenti puntuali derivanti da bandi (regionali, nazionali o europei) per l'accessibilità, la sicurezza, la mobilità sostenibile o la riqualificazione urbana.
- 3- Quota parte degli interventi di asfaltatura e segnaletica, per la viabilità pedonale.

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

La seguente tabella indica in via preventiva le risorse finanziarie da impegnare nel decennio 2023-2032 per dare attuazione al piano.

A) proventi del contributo di costruzione e sanzioni in materia edilizia-urbanistica	B) finanziamenti per interventi e.b.a.	C) asfaltature e segnaletica stradale	SOMMA
20.000,00 €	20.000,00 €	21.800,00 €	61.800,00 €

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

Tale importo potrà essere soggette a variazioni, poiché dipendente da variabili non quantificabili (ad es. la messa in campo di specifica progettualità che consente l'attivazione di finanziamenti extra-comunali); inoltre potranno subentrare emergenze che modificheranno le priorità attuative.



SCHEMA DELLA PROGRAMMAZIONE DECENNALE DEGLI INTERVENTI E.B.A.

ANNO	EDIFICI	SPAZI PUBBLICI	INT. SPECIFICI	SOMMA
1°	Municipio, Biblioteca 13.412,50 €	- €	Scalini, Comunicazione, Panchine, Moderaz.traffico 1 39.718,00 €	53.130,50 €
2°	- €	- €	Moderaz.traffico2 58.000,00 €	58.000,00 €
3°	Cimitero monumentale 26.250,00 €	- €	Aree verdi 1, Linee guida 1, Fermate bus1 26.000,00 €	52.250,00 €
4°	0	Int3-vie Bosco, della Marzara, delle Arzare, Volti 25.000,00 €	Aree verdi2 30.333,33 €	55.333,33 €
5°	- €	INT5- via Pozzati e del Grumo 38.750,00 €	Fermate bus2 15.250,00 €	54.000,00 €
6°	- €	- €	Aree verdi3 54.666,67 €	54.666,67 €
7°	- €	INT4-vie IV Novembre e Roma 50.875,00 €	Linee guida2 4.000,00 €	54.875,00 €
8°	- €	- €	Fermate bus3 52.750,00 €	52.750,00 €
9°	Altri edifici non prioritari 43.587,50 €	- €	Fermate bus 4 11.000,00 €	54.587,50 €
10°	Altri edifici non prioritari 41.025,00 €		Moderaz.traffico 3 14.000,00 €	55.025,00 €
	124.275,00 €	114.625,00 €	305.718,00 €	544.618,00 €

NOTA: la programmazione considera una spesa media annua di Euro 54.461,80 oltre a IVA e spese tecniche. La tabella è indicativa in quanto la lista degli interventi verrà definita dell'amministrazione comunale a seguito della verifica delle priorità e delle risorse.

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 può eventualmente 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

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

2.2. Attuazione e governance

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

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

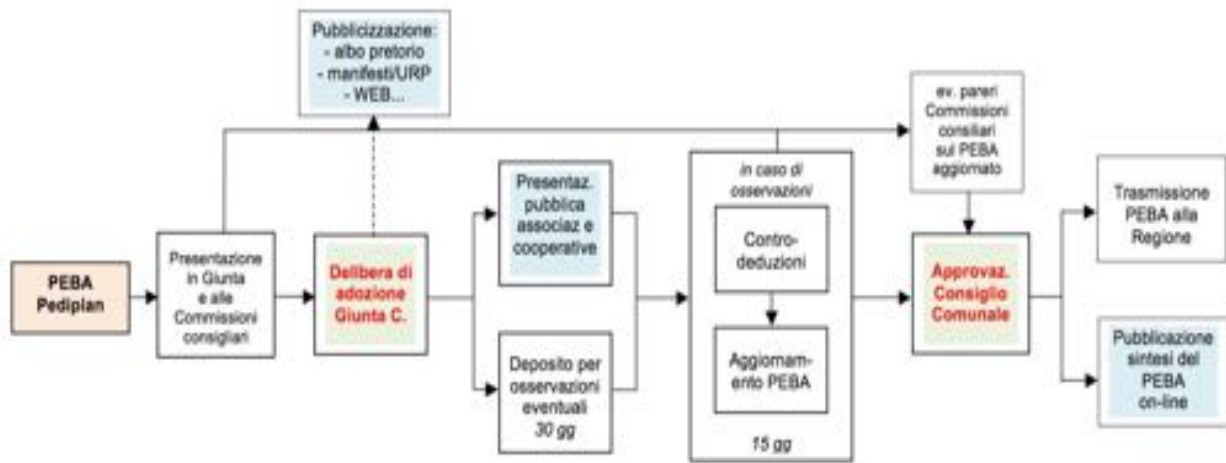


Azienda trasporto pubblico locale (con il Comune settore Lavori Pubblici ed ev. portatori d'interesse)	Messa in sicurezza ed accessibilità delle fermate autobus e scuolabus; ricollocazione o messa in sicurezza di ev. fermate troppo esposte sulle strade. Individuare soluzioni per consentire alle persone ipo/non vedenti di identificare più facilmente le fermate e localizzarle (ad es. inserimento di dispositivi di sintesi vocale sugli autobus + display digitale per i non udenti negli autobus e nelle fermate. Installazione di segnalatori acustici e di segnaletica podotattile nelle fermate bus dei luoghi più frequentati.
Comune, uff. LLPP – ENEL	Ricollocazione pali della luce che intralciano i percorsi pedonali. Applicare nei lampioni fasce adesive rosso-bianche per l'identificazione del palo da parte dei pedoni ipovedenti.
Azienda Servizi per la raccolta rifiuti	Ricollocazione bidoni e cassonetti spazzatura posizionati nei percorsi pedonali.
Cittadini motorizzati, ciclisti e pedoni	Educazione stradale: rispetto dei limiti di velocità e dei parcheggi (evitare soste su marciapiedi e parcheggi riservati).
Comune – Commercianti e Professionisti della sanità (dentista, medici, ortopedici, farmacisti, ...).	Sensibilizzare i gestori, proprietari e professionisti per interventi migliorativi dell'accessibilità e fruibilità dei locali (posa di scivoli rimovibili) e per rendere i locali adattati ad una clientela vulnerabile (bambini, anziani, disabili, ecc.).
Ufficio LL.PP. – tecnici esperti	Azione di formazione sull'accessibilità.
Amm. Comunale (settore pol. sociali e lavori pubblici) – Associaz. Disabili – Referenti scolastici – Asl o medici locali, farmacie, ospedali	Istituzione di una “ CONSULTA ” comunale per l'accessibilità e la qualità degli spazi e la salute. Coinvolgimento di persone disabili durante la realizzazione di lavori pubblici.

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

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

Fasi di approvazione del PEBA



2.3. Interventi correlati al PEBA/Pediplan

Gli interventi “correlati al PEBA” sono da intendersi come azioni di supporto e di accompagnamento riferite a servizi o azioni educative e formative promosse dall’amministrazione comunale che integrano gli interventi e.b.a.

Si elencano di seguito alcuni interventi/azioni che potranno essere avviate dall’amministrazione comunale parallelamente alla realizzazione delle opere per la eliminazione delle b.a.

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

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

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

⁶ E' opportuno organizzare queste attività congressuali-formative in ambito intercomunale.



b) Miglioramento della fruibilità del parco di Villa Rossi e delle aree giochi

Consigliabile l'avvio di un laboratorio di progettazione partecipata e sostenibile con le scuole.

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

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

d) Servizio assistenza intercomunale

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

e) Azioni educative alla mobilità sostenibile ed alla sicurezza pedonale

- Azioni di comunicazione - sensibilizzazione alla mobilità sostenibile rivolta agli abitanti in occasione di interventi di traffic-calming e istituzione Z30/20; l'obiettivo è di migliorare l'uso condiviso della strada (automobilisti, pedoni, ciclisti).
- Azioni di comunicazione nelle scuole e nelle famiglie per la promozione del Car-pooling e Pedibus.

f) Informare proprietari e gestori di locali pubblici sui temi dell'accessibilità ed accoglienza nei locali

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

g) Studio di messa in servizio di una "navetta elettrica" (minibus accessibile)

E' un servizio di trasporto accessibile ed ecologico che andrebbe avviato in un più ampio progetto di mobilità sostenibile accessibile nell'Alto vicentino e che comporterebbe l'installazione di colonnine elettriche nel territorio per agevolare il trasporto delle persone anziani e più vulnerabili (anziani e persone disabili) che vivono nei luoghi non accessibili a piede. Tale servizio potrebbe anche facilitare il non abbandono dei territori più difficili di accesso.

Per il turismo e la scoperta del territorio, quel servizio potrebbe integrarsi in un progetto vasto di mobilità sostenibile ed elettrica con i comuni più vicini.

Il quadro economico del PEBA, per implementare alcune delle suddette azioni, prevede un costo forfettario di Euro come di seguito descritto



AZIONI	attori	destinatari	costo	durata
Educazione all'accessibilità ed alla mobilità sostenibile. Promozione progetto Pedibus e Car-pooling.	Scuole, scuole guida, vigili, associaz e ass. cultura, famiglie	scolari, neo conduttori	4.000 €	Da definire e integrare con l'attività per la sicurezza stradale (incontri scuola e comunicazione) e campagna informativa.
Organizzazione evento sportivo (anche in ambito sovracomunale) per promuovere l'integrazione dei giovani disabili.	Scuole, associaz. socio-culturali e sportive, ass. sport e politiche sociali, comuni limitrofi, sponsor sostenitori	Scuole, Associazioni	2.000 €	Da definire
Formazione tecnici e Integrazione norme e linee guida per l'accessibilità nel regolamento edilizio comunale.	Ufficio lavori pubblici	Tecnici e utilities	2.000 €	Da definire
<i>Progetti intercomunali</i>				
Avvio sportello territoriale itinerante abbattimento barriere comunicative per le persone con deficit auditivo e/o sorde mute.	Comune e comuni limitrofi, Associaz. ciechi		Da concordare con altri comuni interessati	Da definire
Progetto per la messa in servizio di una navetta elettrica (studi propedeutici).	Comune e comuni limitrofi, Azienda Trasporto		4.000 € ⁷ Da concordare con altri comuni interessati	4 mesi

2.4. Monitoraggio e indicatori

La programmazione, il monitoraggio e l'aggiornamento del PEBA potranno variare sulla base di risorse aggiuntive, degli interventi e.b.a. effettuati, delle esigenze socioculturali, delle normative in materia d'accessibilità e trasporto pubblico.

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

⁷ Per tale azione si prevede esclusivamente il costo iniziale di fattibilità tecnico-economica. Progetto da valutare con gli altri comuni dell'Alto vicentino.



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

A titolo di esempio, si propongono di seguito alcuni indicatori di monitoraggio, che possono essere selezionati e aggiornati sulla base dei dati disponibili e/o delle politiche in atto.

n.	INDICATORI QUANTITATIVI, QUALITATIVI, FINANZIARI	un. misura	quantità
1.	N. attraversamenti pedonali riqualificati e messi in sicurezza		
2.	N. vie con limite di velocità inferiore a 50		
3.	N. interventi di accessibilità nelle aree verdi-aree gioco		
4.	N. vie riqualificate con arredo verde (alberature, aiuole ecc.) e panchine		
5.	N. percorsi pedonali messi in sicurezza con separazione corsia stradale (cordoli, parapetti parapedonali, segnaletica)		
6.	N. scalini rimossi negli spazi pubblici		
7.	N. interventi per segnalare e ridurre la velocità negli ingressi urbani		
8.	N. cassonetti ricollocati		
9.	N. stalli riservati ai disabili realizzati, ricollocati, riqualificati		
10.	N. fermate bus rese accessibilità e fruibili		
11.	N. utenti disabili e anziani che prendono il bus		
12.	N. interventi di rimozione barriere architettoniche negli edifici comunali		
13.	N. allievi iscritti Pedibus		
14.	N. Azioni integrative e di sostegno al PEBA avviate		
15.	N. corsi di formazioni su accessibilità-progettazione universale a cui hanno partecipato i tecnici comunali		
16.	N. Incontri con la Consulta Salute e accessibilità		
17.	Importi a bilancio specifici impegnati per la realizzazione del PEBA		
18.	Importi a bilancio per nuovi percorsi ciclopeditoni		
19.	...		

APPENDICE. Linee guida e metodologia per gli interventi negli spazi urbani

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

In ambito urbano, l'operazione preliminare consiste nell'individuare i percorsi pedonali presenti in un determinato tratto stradale; il percorso non necessariamente corrisponde con il marciapiede ma può anche essere costituito dalla banchina stradale.

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


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

<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) Separare il percorso dalla carreggiata, oppure 2) Consentire l'uso condiviso/pedonale della carreggiata (es. nelle zone residenziali). 3) Evitare interferenze con ciclisti o veicoli	Installazione segnaletica, paletti o cordoli. Interventi di moderaz. traffico (restringimento carreggiata, attraversamenti rialzati, ecc.). Illuminazione.
COMFORT	il percorso è accogliente e facilmente fruibile da tutti i pedoni?	Qualificare il percorso e un ambito urbano (dimensioni, materiali, arredo). Rimozione ostacoli.	Collocazione panchine, corrimano, pavimentazione, interventi di moderaz. traffico (V. sicurezza), allargamento marciapiede (V. accessibilità). Ricollocazione arredo (pali, cassetta lettere, fioriere, ecc.).

⁸ Le soluzioni proposte potranno essere ridefinite considerando: la fattibilità economico-finanziaria ed i diversi gradi di sicurezza e comfort che s'intende perseguire.

1. Identificazione e qualificazione dei percorsi pedonali

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

dispositivo / elemento	Immagine/ note
SEGNALETICA ORIZZONTALE 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 (PEDIPLAN)

Si descrivono di seguito i possibili interventi di eliminazione barriere architettoniche finalizzati alla realizzazione del Peditplan.

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 marciapiedi o completamento corsia pedonale

Descrizione: strettezza del percorso su entrambi i lati della via; per garantire la continuità del percorso (a seconda delle risorse disponibili e del contesto) solitamente si propone di intervenire su un solo lato della via.

Intervento: restringimento carreggiata stradale (eventualmente da realizzare con eliminazione stalli parcheggi, o con interventi di moderazione della velocità per favorire la condivisione della carreggiata).

4. Separazione del percorso pedonale (dalla carreggiata⁹ 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 ciclopeditonale – consiste nella realizzazione della striscia e delle sagome pedone-bici (segnaletica orizzontale).

5. Realizzazione marciapiedi

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

Intervento: realizzazione di marciapiede a raso o sopraelevato in betonelle in cls.

6. Regularizzazione pendenze

Descrizione: in corrispondenza dei passi carrai solitamente l'accentuata pendenza (trasversale o longitudinale al marciapiede) per il raccordo delle quote costituisce un rischio per le persone in carrozzina (ribaltamento) e per le persone anziane o con problemi sensoriali (rischio d'inciampo e perdita di equilibrio).

Intervento: correzione plani altimetrica della pavimentazione con attenuazione dei dossi.

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

7. Qualificazione attraversamenti pedonali ¹⁰

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

Intervento: realizzazione di scivoli o rampe di raccordo, messa in opera di segnaletica orizzontale e tattilo-plantare, inserimento avvisatore acustico nei semafori, installazione di paletti parapedonali, "accorciamento" lunghezza attraversamento con l'avanzamento delle zone di attestamento pedonale o con installazione di isole salvagenti al centro della carreggiata. Ricollocazione di stalli che limitano la visibilità dell'attraversamento. Potenziamento della illuminazione. Il rialzo del marciapiede o la realizzazione di una piattaforma sono particolarmente indicati nei luoghi molto trafficati dai pedoni esposti al traffico (scuole, parrocchie, parchi, ospedali, ecc.).

8. Realizzazione (o rimozione) di attraversamenti pedonali

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

Intervento: realizzazione attraversamento con segnaletica orizzontale e verticale e/o pavimentazione colorata tipo "street-print" e percorso podotattile.

9. Realizzazione di Z30 o Z20 (zone d'incontro) e/o inserimento limiti di velocità¹¹

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.).

Gli interventi vanno contestualizzati sulla base della intensità e tipologia di carico veicolare, limiti di velocità, strada esistente, classificazione funzionale della strada.

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;

¹⁰ 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 dall'ente superiore.

¹¹ Tali interventi sono consentiti solo nelle strade classificate come "comunali".



- la natura del percorso, gli usi e le pratiche, i movimenti possibili o non possibili;
- il comportamento da adoperare - o che gli altri utenti si aspettano da lui - riguardo alla velocità, alla traiettoria, alla perdita di priorità, ecc.
- il comportamento che gli altri adoperano.

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 vedenti¹²

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

¹² 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 tattili¹³: il disabile recepisce le informazioni circa l'orientamento e la direzione mediante lo sfruttamento del senso tattilo-plantare, con l'utilizzo del bastone e del contrasto cromatico. I muretti o i cordoli sono delle guide "naturali". Il non vedente cammina anche basandosi sugli indizi acustici rappresentati dall'eco dei muretti e dal traffico. Il bastone viene usato con movimento pendolare per sondare la presenza di eventuali ostacoli, quali muri bassi, cordoli di aiuole, piccole siepi, pali, arredo. Non è necessario perciò che gli spazi pedonali siano ricoperti per tutta la loro lunghezza da speciali piastrelle, dato che le persone sono in grado di seguire le guide naturali descritte in precedenza. In tal caso, la persona non vedente ha bisogno soltanto di essere avvisata quando viene a trovarsi in un punto specifico, ad esempio in corrispondenza di una fermata TPL, di un attraversamento pedonale o dell'ingresso a un luogo pubblico. Vi sono poi segnali che indicano il cambio di funzione di una zona, ad esempio da zona pedonale a strada carrabile, per cui è necessario fornire un'indicazione con un segnale di "pericolo valicabile" o "arresto pericolo" per informarla che sta per attraversare una strada. Per questi casi si possono installare nella pavimentazione 2 tipi di codici:

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

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

Orientamento delle persone sorde-mute

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

¹³ "**Loges Vet Evolution**". Facendo riferimento a sistemi tecnologici innovativi, il sistema "*Loges vet evolution*" (promosso dall'Unione ciechi con sede a Roma) è costituito da elementi di pavimentazione tattilo-plantari integrati da microchips "trasponder". I trasponder di tipo passivo (cioè che non necessitano di alimentazione elettrica) vengono attivati con radiofrequenze emesse dal bastone "ricetrasmittitore" (opportunitamente 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.

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 emerse¹⁴.

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...).

¹⁴ 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 poco onerosa e facilmente attuabile che consente di avere percorsi pedonali confortevoli e al contempo contribuisce a rallentare i veicoli.

Complanarità

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

Nelle superfici in asfalto, il degrado provoca sconnessioni e fessure; in questi casi si prevede la fresatura superficiale con rifacimento dello strato di usura.

Nelle superfici con acciottolato o cubetti in porfido, le sconnessioni dei giunti o l'eccessivo rilievo dei ciottoli possono rappresentare una fonte di pericolo per una persona in carrozzina.



Dal punto di vista progettuale, si dovrebbe impiegare tale materiale solo come bordatura dei percorsi; sconsigliabile inoltre l'impiego del marmo a causa della sua scivolosità¹⁵.

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 strada¹⁶. 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%)¹⁷. 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

¹⁵ Le pavimentazioni in erba, marmo, ciottoli, porfido sconnesso causano problemi di equilibrio in particolar modo alle persone anziane.

¹⁶ 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.

¹⁷ 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.

e rallentare. Per un pedone, si tratta di controllare che non arrivi un'auto (anticipare) ed attraversare in un tempo appropriato. Diversi attraversamenti o intersezioni comportano una lunghezza o una geometria stradale troppo ampia o riportano una scarsa visibilità (auto e furgoncini parcheggiati lungo la strada e vicini agli attraversamenti) e rappresentano delle fonti di insicurezza per gli spostamenti pedonali.

Attraversamenti pedonali e zone 30

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

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."

Il dislivello massimo ammesso dal D.M. 236/89 art. 8.2.1, tra il piano del percorso ed il piano del terreno, che può essere superato senza l'ausilio delle rampe, è di 2,5 cm. L'esperienza e i suggerimenti delle Associazioni consigliano di adottare un dislivello inferiore che si attesti intorno a 1,5 cm. Il raccordo tra i piani dovrà essere arrotondato o smussato.¹⁸

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

¹⁸https://www.studiodeg.it/wpcontent/uploads/2017/09/guida_progettuale_comune_BO.pdf



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 preavutazione 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-dimensionali degli attraversamenti pedonali rialzati: v. "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 con continuità percorso



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) parapetonali

La funzione del paletto pedonale è molteplice:

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

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

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

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 (limiti 20¹⁹ o 30)

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 pedoni²⁰

- 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

¹⁹ Il limite 20 Km/h è indicato nelle vie residenziali (lottizzazioni) e nei centri città con vie strette e a senso unico. Diversi vincoli di natura strutturale possono richiedere un limite inferiore a 30Km/h. Se una via principale viene collocata a 30Km/h,

²⁰ V. Codice della strada - Art. 190. Comportamento dei pedoni.

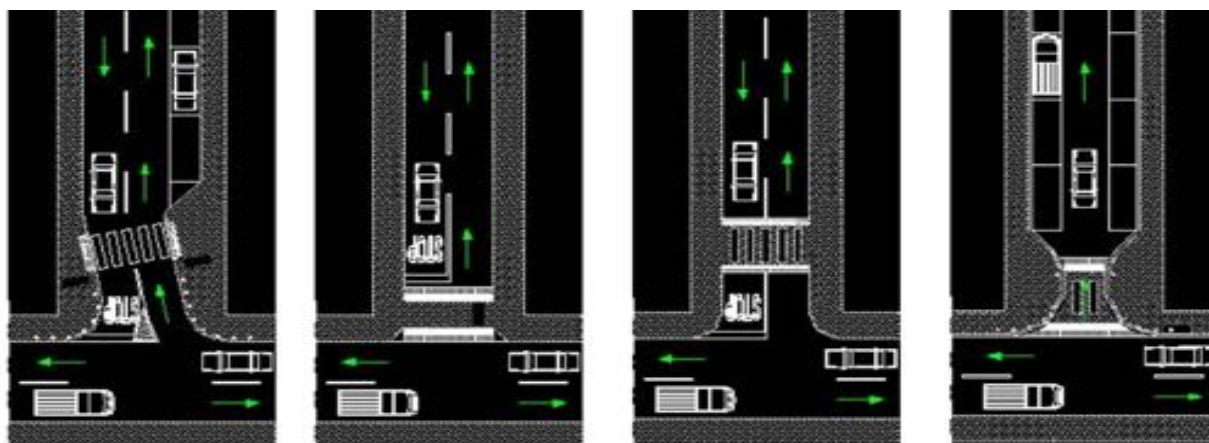
affinché la città rappresenti un luogo di socializzazione e non di aggravamento della loro situazione di debolezza. Il pedone ha diritto a una completa e libera mobilità che si può realizzare attraverso l'uso integrato dei mezzi di trasporto pubblico non inquinante, capillare e attrezzato per rispondere 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.

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



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.

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

- Dossi artificiali con o senza attraversamenti pedonali rialzati²¹.
- Restringimenti puntuali (Pinch points) con senso unico alternato).
- Chiusura dell'uscita (strada a Cul-de-sac).
- Deviazione della corsia carrabile (Chicanes).
- Mini-rotatorie²².
- Dissuasori della sosta lungo la strada.
- Posa di elementi di arredo o verde.

Attraversamento rialzato e dosso: la lunghezza interessata dal rialzo supera in genere quella dei normali veicoli (10-12 m), in caso contrario vengono classificati come dossi.

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.

²¹ V. articolo 179 del D.P.R. 495/92 (Regolamento attuativo del Codice della Strada). Attraversamenti rialzati: V. "Linee Guida per la Redazione dei Piani della Sicurezza Stradale Urbana" Circ. Min. LL.PP. 3698 del 8/06/2001 – Gli attraversamenti rialzati sono sconsigliati su strade preferenziali per i mezzi di soccorso o di pronto intervento.

²² Le caratteristiche geometriche e dimensionali delle rotatorie sono riportate nel DM. 24/7/2006 "Norme Funzionali e Geometriche per la Costruzione delle Intersezioni Stradali"

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 ²³

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".

UNI CEI EN 17210:2021

E' la prima norma europea e il principale standard sull'accessibilità dell'ambiente costruito; l'approccio "Design for All" rappresenta lo "stato dell'arte" dei requisiti prestazionali minimi.

²³ Vedi proposta del 12/7/2019 di modifica all'art.3 del Nuovo Codice della Strada.





ALLEGATI

- A1. Criteri val. accessibilità, sicurezza, orientamento negli spazi pubblici
- A2. Check-list delle barriere senso-percettive (a cura di INMACI)
- A3. Linee guida per l'accessibilità delle fermate dei mezzi pubblici di trasporto
- A4. Check-list per il rilievo delle barriere architettoniche negli edifici
- A5. Esiti del questionario su accessibilità, sicurezza, orientamento
- A6. Note FISH sull'accessibilità dell'ospedale di Santorso



A1

Criteri per la valutazione di accessibilità, sicurezza, orientamento negli spazi pubblici

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

MARCIAPIEDE, PERCORSO PEDONALE

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

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

GIALLO: accessibilità e percorribilità da migliorare.

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

GIALLO-VERDE

- Arredo che intralcia il percorso ma non impedisce la percorribilità e non determina insicurezza.
- Limitare e piccole sconessioni
- Z30 o Z20 in un'area storica pavimentata, a senso unico e con rispetto della velocità.

VERDE: accessibile, percorribile

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

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

PARCHEGGIO RISERVATO DISABILI

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

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

VERDE: a norma

INTERSEZIONI/ ATTRAVERSAMENTI PEDONALI

ROSSO: poco accessibile e/o insicuro

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

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

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

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

GIALLO: accessibilità e/o visibilità o intercettazione da migliorare

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

VERDE: accessibile, percorribile e sicuro per tutti.



A2

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

SCHEDA DI RILEVAZIONE DELLE BARRIERE SENSO-PERCETTIVE:

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

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

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

CHECK LIST PER RILEVAZIONE BARRIERE SENSO-PERCETTIVE AI SEMAFORI.

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

CHECK LIST PER RILEVAZIONE BARRIERE SENSO-PERCETTIVE NEGLI EDIFICI.

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

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

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



A3

Linee guida per l'accessibilità delle fermate dei mezzi pubblici di trasporto

LINEE GUIDA PER L'ACCESSIBILITA' DELLE FERMATE AUTOBUS¹

RIFERIMENTI NORMATIVI

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

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

A livello tecnico le norme fanno riferimento³:

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

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

TPL e ruoli gestionali

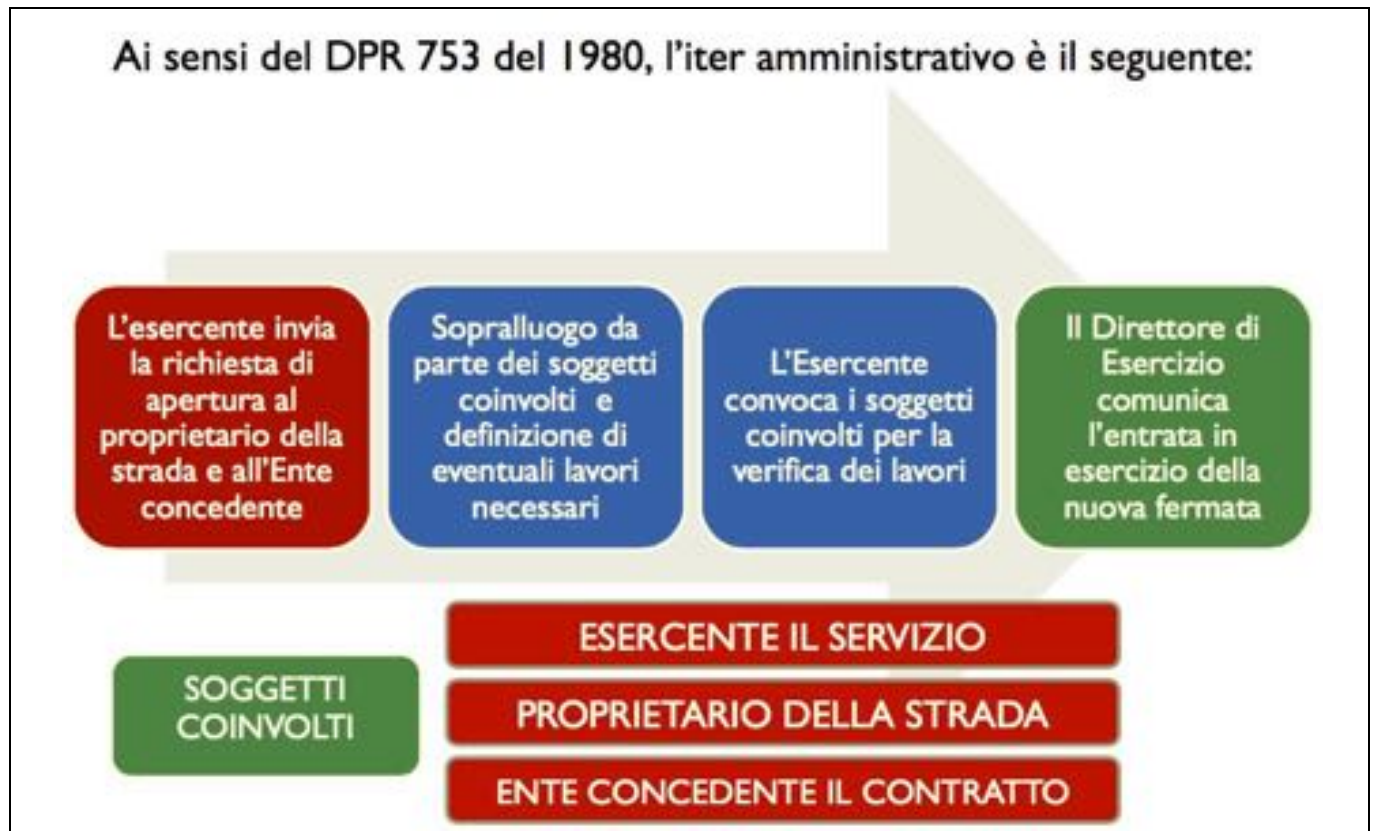
Azienda di trasporto	Gestisce l'esercizio, acquisisce i mezzi e fornisce all'ufficio tecnico del comune le prescrizioni e linee guida per realizzare le fermate
Comune	Progetta e realizza le fermate. Decide la realizzazione di una nuova fermata:
Motorizzazione Civile	Fornisce l'idoneità delle fermate.

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

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

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

ASPETTI AUTORIZZATIVI



REQUISITI FUNZIONALI

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

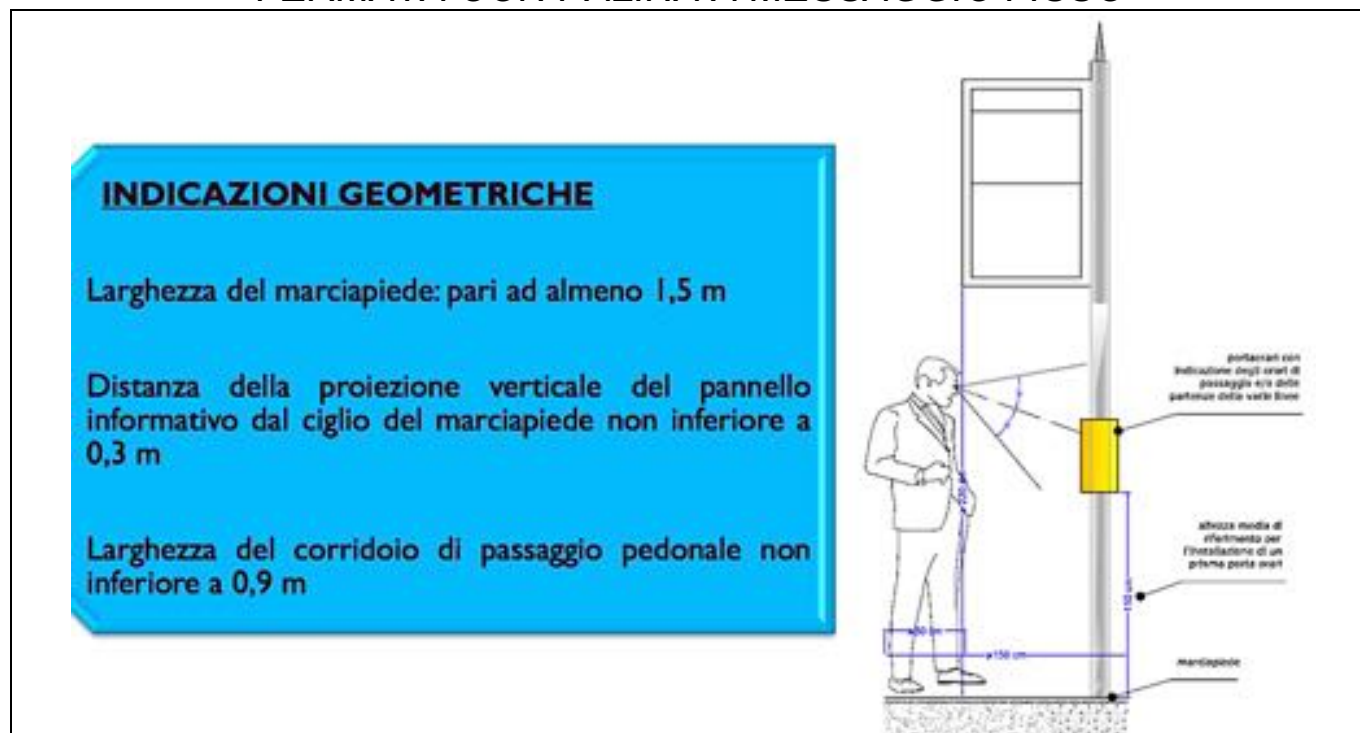
ACCESSIBILITÀ: alla fermata si deve poter accedere agevolmente e secondo percorsi ben identificati, privi di ostacoli e barriere architettoniche;

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

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

INDICAZIONI PROGETTUALI

FERMATA CON PALINA A MESSAGGIO FISSO



FERMATA ATTREZZATA CON PENSILINA

DESIGN:

Coerenza tra tutte le fermate

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

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

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

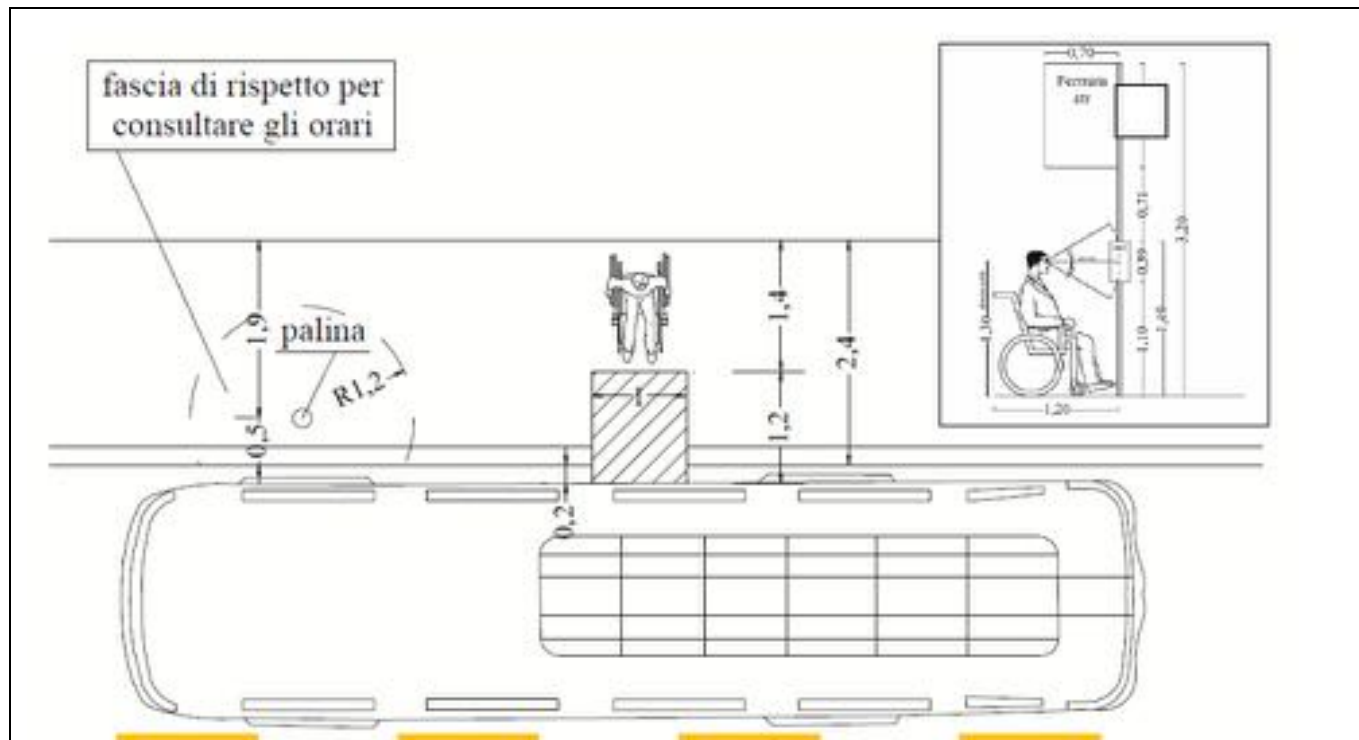
ILLUMINAZIONE

Rende identificabile e visibile la fermata anche da lontano

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

Aiuta gli autisti ad individuare eventuali utenti in attesa

FERMATA ATTREZZATA PER PERSONA CON DISABILITA' MOTORIA



FERMATA ATTREZZATA PER PERSONA CON DISABILITA' VISIVA

ELEMENTI PROGETTUALI

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

ACCESSIBILITA'

Display esterni ad alta visibilità

Pannelli informativi in alfabeto Braille

Display interni e altoparlanti per annuncio prossima fermata

Sistemi a Infrarosso per disabilità visiva: i segnali a infrarossi sono progettati per guidare il soggetto dall'esterno alla piattaforma centrale del bus, indicandogli la linea e la direzione di marcia.



A4

Check-list delle barriere arch. negli edifici

CHECK LIST DELLE BARRIERE ARCHITETTONICHE NEGLI EDIFICI

STALLO PARCHEGGIO RISERVATO

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

PERCORSI ESTERNI

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

PORTA INGRESSO

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

SERVIZI IGIENICI

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

COLLEGAMENTI VERTICALI

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

FRUIBILITA' E ORIENTAMENTO

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

ESTERNI DI PERTINENZA (GIARDINO, CORTILE, TERRAZZA)

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



A5

Esito del questionario su accessibilità, sicurezza, orientamento



QUESTIONARIO

ACCESSIBILITA' E QUALITA' DEGLI SPAZI PUBBLICI NEL COMUNE

Si illustra l'esito dell'indagine on-line che è stata pubblicata dal sito web del Comune nei mesi di luglio-agosto 2022 che ha consentito di far emergere criticità e richieste dei cittadini. Con i dati ottenuti non è possibile eseguire delle analisi di tipo "quantitativo" tuttavia le informazioni raccolte confermano i dati acquisiti tramite i rilievi.

Totale questionari: n. 47

LUOGHI MENZIONATI PER LE PASSEGGIATE ¹

Zona Timonchio (3); Campagna (2); Piazza Aldo Moro (4); Zona Murello; Zona Padana; Via Volti; Via Masena; Zona Grimola (3); Rio; Via Lesina (4); Zona Pozzati; Via Riccio; Via De Pieri; Via della Marzara; Zona del Grumo (6); Via Roma; Impianti sportivi; ciclabile che attraversa il paese (2); Via S. Giovanni Paolo; Via San Giovanni Bosco; Ovunque (6); zone limitrofe; Via Sta Maria (2); Sentieri Monte Summano (2); Santuario (4); Via Della Stamperia (2); Parco Rossi, Villa e oasi Rossi (4); Via S. Vito.

Nota: i luoghi di passeggiate sono in diretta relazione con il luogo di residenza e dei servizi presenti e quindi collegati ad esigenze di prossimità; emerge una richiesta di percorsi pedonali e ciclopeditoni per garantire spostamenti giornalieri in sicurezza anche su brevi distanze. L'intero centro storico viene usato per passeggiare. Viene citata una ventina di strade e luoghi oggetto di passeggiate.

CRITICITA' NEGLI SPAZI PUBBLICI E RICHIESTE DI MIGLIORAMENTO

Via IV Novembre (ponte) (4); Via Della Ravizza; Via Pra' della Tezza (3); Via della Marzara; Via De Pieri; Via Marconi (2); Via Santissima Trinità SP350; Tutti i marciapiedi (7) (anche strade strette in campagna); Via Grimola; Via San Vito; Via della Stamperia (10); Via Rossi (5); Via Roma (2); Strada principale dal Timonchio (3); Via Dalla Lesina al Timonchio; Collegamento con Pozzati/Ricio (tratto ciclabile con ghiaia); Marciapiede dalla Favorito all'incrocio di Bisio; S.G Bosco/Via Roma; Via M. Della Libertà; Via Lesina di Sotto (2); Dalla Piazza a via Rossi; Dalla Piazza al Timonchio; Incrocio fra Di Maglio/De Pieri/Riccio; Via Marzari (2); mettere in sicurezza il marciapiede che va da via da Piazza Moro fino al bar di via Marzari

Nota: in generale viene segnalata la presenza diffusa di marciapiedi inadeguati. In coerenza con i luoghi di passeggiate citati, molti di questi luoghi vengono nominati come critici dal punto di vista della sicurezza e dell'accessibilità per i pedoni.

¹ Si riportato fra parentesi il numero di volte in cui il luogo viene citato.



L'accesso ad alcune zone del centro e servizi (a causa della pendenza, come ad es. la zona delle scuole e degli impianti sportivi, il cimitero vecchio e il santuario) è difficoltoso per le persone con problemi di deambulazione (*"Raccolta rifiuti troppo lontana dalle abitazioni"*). La popolazione anziana e con limitata mobilità chiede di avere spazi pubblici percorribili e fruibili nella immediata vicinanza alle case, proviene (*"cortili"*).

Richieste specifiche: panchine, sicurezza, manutenzione.

STRADE E LUOGHI CON ATTRAVERSAMENTI DA METTERE IN SICUREZZA

- Via della Marzara ed incrocio Marzara/De Pieri: (2); Dalla Lesina di Sopra e di Sotto alla Piazza A. Moro (4); Dalla Lesina al Timonchio (2); Via della Stamperia/accesso scuole (7) (H. Madonnina curva; pochi attraversamenti); **Via Roma (3)**; Via M. Delle Libertà; Via Murello ; Via del Santuario; Via Pozzati (poste) (5); Strada principale del Timonchio - villa Rossi; Via dei Furlani (tratto latteria privo marciapiede); Via IV Novembre H semaforo (4); Via Europa (2); passaggio pedonale al semaforo di via Pozzati/Via Europa; Via Marzari (4); Via Marconi (2); Dalla farmacia "Bressan" al semaforo; Nelle strettoie prive di marciapiedi; SP350 da via della Arzare a via dei Campilonghi; Via Calcaussa; Passaggio pedonale prima del bar la Favorita; sulla Provinciale "Piovene Schio": molti attraversamenti pericolosi.
- Tutti gli svincoli lungo la statale.

Nota: i luoghi di insicurezza si riscontrano nei pressi della statale (svincoli e attraversamenti) e nelle strade principali di attraversamenti del centro (vie Pozzati- Roma- Stamperia- Lesina). Il traffico sostenuto, l'assenza talvolta di attraversamenti e la conformazione di alcune strade (a causa di pendenza, strettoie, scarsa visibilità, curve) limita la sicurezza pedonale (*"Ci vuole una revisione strutturale della viabilità sull'asse principale del paese"*).

Richieste specifiche: rallentare le auto evidenziando i passaggi pedonali con illuminazione e segnaletica colorata.

EDIFICI PUBBLICI DI DIFFICILE ACCESSO

- | | | |
|--------------------|-----|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| | | <ul style="list-style-type: none">• Biblioteca (accesso esterno) 2• Scuola (7) (vd. assenza rampa scuola Zanella)• Municipio (5)• Ambulatori (8)• Cimitero monumentale (9) <i>"anche il cimitero via dei Prati ha gradini"</i> |
| Difficilmente acc. | (4) | |
| Facilmente acc. | (7) | <ul style="list-style-type: none">• Villa Rossi (3)• Parco villa Rossi (2) |
| Non saprei | (8) | <ul style="list-style-type: none">• Casa del custode e cortile (1)• Scala esterna villa Gori• Impianti sportivi (3), poco raggiungibili• Scuola materna e chiesa del Santo cortile,• Ambulatorio medico villa Luca (2) con scivolo ma ghiaino e parcheggio riservato non visibile in cortile. |



- Scuola primaria Zanella: mancanza rampa idonea all'ingresso principale. Carrozine costrette ad entrare dal cortile ma assente rampa interna per passare da corridoio alla mensa.
- Cimitero alto: mancanza corrimano sulle scale per accedere al piano intermedio.
- Cimitero via dei Prati: mancanza passaggio per disabili.

Nota: la scuola, il municipio, gli ambulatori, Villa Rossi ed il parco ed i cimiteri sono più volte segnalati come luoghi di difficile accesso (scalini o scale, pavimentazione, percorsi inadeguati).

MIGLIORARE LA FRUIBILITÀ IN ALTRI LUOGHI PUBBLICI

- Negozi (9)
- Ufficio postale (9) (spazio interno e esterno poco funzionale alle carrozzine e pochi parcheggi)
- Banca (4)
- Bar (6)
- Farmacia Lesina (1)
- Chiesa (2)
- I cortili (5)

Nota: nella parte della città alta, la posta, la banca e diversi negozi e locali ubicati nel centro storico risultano poco accessibili. Emerge anche la necessità di rendere fruibili i cortili.

PRINCIPALI DIFFICOLTÀ INCONTRATE NEI PERCORSI PEDONALI

- Scarsa Manutenzione marciapiedi e strade (2).
- Assenza marciapiedi e attraversamenti (2).
- Presenza di marciapiedi critici: *“difficoltà per raggiungere alcuni luoghi a causa della presenza di percorsi non idonei es. via Roma per arrivare in chiesa”*.
- Larghezza ridotta dei marciapiedi (5) e delle strade (2).
- *“Marciapiedi senza possibilità di accedere (2) scalino iniziale o finale”*.
- Ostacoli presenti: *“presenza di un palo dell'illuminazione nel percorso in via Pozzati; scale di una casa che sporgono direttamente sulla strada che porta dal comune alla nuova farmacia, Canalette passa Cavo, fermate bus sono scoperte e sul marciapiede, siepi che compromettono il transito dei pedoni nei marciapiedi (es. via De Pieri), asfalto degrado impedisce anche la deambulazione con il girello per gli anziani”*.
- Problema pavimentazione, nel tratto pedonale che collega via Pozzati/Via Riccio; nei Vialetti del parco Rossi con ghiaino.
- Difficoltà per entrare nei negozi o bar, scarsa accessibilità dei negozi e dei percorsi che conducono ai negozi.

- Insicurezza: *“si transita spesso su delle strade poco sicure; assenza di visibilità, Velocità auto, Città pericolosa per anziani, bambini e disabili, Incrocio ponte Timonchio/ Incrocio semaforo Timonchio, il marciapiede sul lato DX direzione Schio non è accessibile ed è pericoloso”.*

Altre richieste e segnalazioni

- Assente servizio scuola bus.
- Spostare fermate bus in via Summano.
- Necessità di aumentare le panchine all'esterno degli edifici pubblici.
- Edificio ex-cinema da ristrutturare.
- Dissuasori in via Murello.
- Pochi parcheggi in alto.

OSSERVAZIONI

Viene segnalata la presenza di marciapiedi e strade non adeguati per camminare e una mancanza di confort per i pedoni sia a causa delle morfologia dei luoghi (pendenza nella parte storica alta) che a causa della velocità dei veicoli e dell'assenza di accorgimenti e più attenzione per i pedoni in generale (corrimani, priorità, panchine, scarsa manutenzione strade, pavimentazione non adeguata, spazi pubblici adibiti ai pedoni con dimensione insufficiente, assenti scivoli ingressi negozi).

Inoltre considerando le difficoltà di accesso a piedi in altri luoghi nella parte più alta del comune, viene anche segnalato la mancanza di parcheggi riservati.

L'aumento della popolazione in alcune zone (es. Via Prà della Tezza) genera un impatto sul volume del traffico.





A6

Note FISH sull'accessibilità dell'Ospedale di Santorso

L'ACCESSIBILITA' DELL'OSPEDALE ALTO VICENTINO DI SANTORSO

Note della Federazione Italiana Superamento Handicap (FISH) di Vicenza

La struttura, sviluppata in orizzontale anziché in verticale come la maggior parte degli ospedali, comporta la presenza di lunghi corridoi e spazi enormi per arrivare al punto desiderato. Nonostante la presenza in entrata di qualche carrozzina a disposizione degli utenti **le difficoltà di spostamento per le persone con difficoltà motorie appare notevole.**

La rampa che congiunge il parcheggio all'entrata principale risulta alquanto ripida e molto lunga. Le difficoltà per una persona in carrozzina non accompagnata risultano notevoli.

Esiste anche una seconda possibilità di accesso dal lato est, dotato di ascensore. Purtroppo su questo lato i posti auto sono limitati. Sugeriamo di aprire un varco tra il parcheggio e l'ala est che agevolerebbe l'accesso all'ascensore.

Ci viene segnalato che i banconi dedicati alle persone con disabilità hanno il computer quasi sempre spento. L'addetto utilizza quello a fianco e poi ci si deve spostare per firmare o altro. In questo modo la persona in carrozzina non vede con chi sta parlando.

Infine i servizi igienici riservati ai disabili presentano **spazi ridotti di manovra**. Questo è dovuto alla presenza del lavabo sia nel bagno che nell'antibagno. Sugeriamo di eliminare il lavabo all'interno del bagno per aumentare lo spazio di manovra.

Manca inoltre un percorso esterno tra Pronto Soccorso ed entrata principale.

Santorso, 25 maggio 2022

Dario Ceroni – Delegato della FISH per l'accessibilità e la mobilità.