



COMUNE di VALBRENTA - VI

PEBA

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



1 - RELAZIONE

Professionisti incaricati

Comune di Valbrenta



SCARPA & DROUILLE
ARCHITETTURA + URBANISTICA

urb. Murielle Drouille-Scarpa, arch. Aldo Scarpa

Sindaco

Luca Ferazzoli

Resp. area LL.PP.

arch. Nivio Vanin



Progettisti incaricati	urb. Murielle Drouille-Scarpa arch. Aldo Scarpa
Collaboratore	dott. arch. Bruno Montoja
Comune di Valbrenta	sindaco Luca Ferazzoli resp. LL.PP. arch. Nivio Vanin

stampato il 17/5/2021



INDICE

PARTE 1 - ANALISI PROPEDEUTICHE, CONSULTAZIONI, INDIVIDUAZIONE PERCORSI	5
Premessa	7
1. Riferimenti normativi e destinatari	8
1.1. Riferimenti normativi	8
1.2. Destinatari	9
2. Inquadramento socio-territoriale ed urbanistico	11
2.1. Contesto geografico	11
2.2. Popolazione, demografia, densità territoriale	12
2.3. Correlazioni e compatibilità del PEBA con gli strumenti di pianificazione e i programmi urbani	13
3. Ambito d'indagine, poli attrattori, obiettivi e strategie	17
3.1. Ambiti d'indagine e poli attrattori	17
3.2. Obiettivi e strategie d'intervento	18
3.3. I centri urbani oggetto d'indagine	20
4. Strumenti e azioni di partecipazione e concertazione	22
4.1. Osservazione partecipante, interviste spot, questionari	22
4.2. Attività con le scuole	23
5. Individuazione e mappatura dei percorsi pedonali	25
PARTE 2 - RILIEVI: VALUTAZIONI E DEFINIZIONE PRIORITA'	29
1. Rilievo delle vie	31
1.1. Sicurezza e identificazione dei percorsi pedonali	32
1.2. Criticità riscontrate negli spazi pubblici	33
1.3. Altimetrie, scalinate, pendenze, dislivelli	35
1.4. Scalini negli attraversamenti pedonali e nei percorsi	36
2. Valutazione accessibilità servizi pubblici ed esercizi commerciali	39
2.1. Luoghi di culto	40
2.2. Esercizi commerciali	41
2.3. Servizi socio sanitari	42
2.4. Servizi culturali, e turistici	43
2.5. Uffici postali e banche	44
3. Valutazione accessibilità di piazze, aree verdi, ponti	45
3.1. Piazze	45
3.2. Aree verdi attrezzate e percorso ciclopedonale lungo il Brenta	47
3.3. Ponti	49
4. Valutazione accessibilità stazione Fs, parcheggi e fermate TPL	51
4.1. Le stazioni FS	51
4.2. I parcheggi riservati	52
4.3. Le fermate dei mezzi pubblici di trasporto	55
5. Edifici comunali: rilievo e valutazione accessibilità	58
5.1. Edifici rilevati	58
5.2. Schedatura e valutazione	59



6. Priorità	61
6.1. Edifici Comunali	61
6.2. Spazi urbani	62
PARTE 3 - INTERVENTI: LINEE GUIDA, COMPUTI, PROGRAMMAZIONE E MONITORAGGIO	67
<hr/>	
1. Quantificazione interventi	69
1.1. Prezzario	69
1.2. Edifici	70
1.3. Spazi pubblici	73
1.4. Azioni di accompagnamento	74
1.5. Quadro economico	77
2. Attuazione e monitoraggio	79
2.1. Programmazione	79
2.2. Attuazione e governance	80
2.3. Monitoraggio e indicatori	82
3. APPENDICE: linee guida per gli interventi negli spazi urbani	85
3.1. Identificazione e qualificazione dei percorsi pedonali	86
3.2. Tipologia interventi nei percorsi pedonali	87
3.3. Orientamento e segnaletica per le persone disabili	89
3.4. Marciapiedi e pavimentazioni	93
3.5. Attraversamenti pedonali	94
3.6. Sicurezza pedonale e moderazione del traffico (Z20 o Z30)	99
ALLEGATI	105
<hr/>	
A1. Criteri val. accessibilità, sicurezza, orientamento negli spazi pubblici	
A2. Check-list delle barriere senso-percettive (a cura di INMACI)	
A3. Questionario su accessibilità, sicurezza, orientamento	





PARTE 1 - ANALISI PROPEDEUTICHE, CONSULTAZIONI, INDIVIDUAZIONE PERCORSI





Premessa

La parte 1 della presente relazione illustra le attività di analisi e indagine preliminari alla redazione del PEBA e finalizzate a diversi obiettivi:

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

Documenti, progetti e piani comunali consultati

- PROGRAMMA TRIENNALE DEI LAVORI PUBBLICI
- DUP
- REGOLAMENTI EDILIZIO (RE) E PRONTUARIO PER LA QUALITA' ARCHITETTONICA E LA MITIGAZIONE AMBIENTALE
- PIANO COMUNALE DI CLASSIFICAZIONE ACUSTICA (PCCA)
- PIANO D'AZIONE PER L'ENERGIA SOSTENIBILE (PAES)
- PIANO COMUNALE DELL'ILLUMINAZIONE (PICIL)
- PATI, PI E VARIANTE AL PATI

Attività svolte

- Incontri con l'assessore e i tecnici dell'ufficio lavori pubblici.
- Studio sulle correlazioni fra piani urbani, programmazione lavori pubblici e PEBA.
- Svolgimento “interviste spot” nel capoluogo e nelle frazioni.
- Promozione dell'indagine presso la cittadinanza su “accessibilità e mobilità pedonale”.
- Osservazione delle pratiche d'uso in alcuni ambiti urbani strategici (piazze, centri storici, servizi, scuole).
- Individuazione delle caratteristiche territoriali e definizione obiettivi/strategie del piano.
- Rilievi degli edifici comunali, schedatura e computo interventi e.b.a.
- Individuazione dei poli attrattivi, rilievi e valutazione spazi pubblici e percorsi pedonali.
- Computo interventi e.b.a. negli spazi pubblici.
- Rilievi e mappatura stazioni FS, fermate autobus, stalli dei parcheggi riservati.
- Valutazione esterna accessibilità servizi ed esercizi pubblici.
- Definizione priorità d'intervento.



1. Riferimenti normativi e destinatari

1.1. Riferimenti normativi

Costituzione italiana. Articolo 3

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

Convenzione ONU

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

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.

Nota2: 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.

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 UNIONE MONTANA VALBRENTA¹

Capo II – Disciplina degli spazi aperti, pubblici o di uso pubblico².

Cos'è il PEBA

Il PEBA indaga gli edifici comunali e gli spazi pubblici. Con riferimento ai percorsi pedonali si può definire come “Pediplan” ovvero “piano della mobilità pedonale”. Si prefigura come uno strumento per qualificare la rete dei percorsi accessibili; l’attuazione del Pediplan è finalizzata a migliorare la sicurezza nelle strade e a facilitare gli spostamenti in autonomia delle persone più vulnerabili (bambini, anziani, disabili) nei tragitti urbani quotidiani.

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

1.2. Destinatari

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

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



¹ Cinque comuni dell'Unione si sono dotati di un unico Regolamento Edilizio, approvato dalla Conferenza Governo-Regioni nella seduta del 20/10/2016 e recepito dalla Regione Veneto con DGR n. 1896/2017, con il quale in particolare sono state approvate le definizioni tipo.

² Con riferimento agli art. 49 “Percorsi pedonali”; art. 51 “Piste ciclabili”; art. 52 “Aree per parcheggio”; art. 54 “chioschi/dehors su suolo pubblico”, è auspicabile un loro aggiornamento per introdurre requisiti a favore dell’accessibilità, ad esempio la pendenza delle rampe al 5% (anziché al 8%), la larghezza dei marciapiedi a 150 cm (anziché a 90 cm), l’utilizzo di segnali podotattili negli attraversamenti pedonali. Inoltre prevedere agevolazioni per rendere accessibile corti e cortili privati nei centri storici, per facilitare lo spostamento attorno a casa degli anziani.



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.

Invecchiamento della popolazione e qualità di vita

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

La domanda potenziale di “turismo accessibile” viene stimata in circa 127 milioni di persone⁶; 46 milioni sono riferiti a persone con una qualche forma di disabilità e 81 milioni a persone over 65.

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

⁴ Fonte: Istat 2018. L'indice di vecchiaia in Italia corrisponde a 168,9 anziani ogni 100 giovani.

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

⁶ 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

Valbrenta è un comune della provincia di Vicenza situato nell'Alto vicentino lungo il fiume Brenta, istituito nel 2019 con l'unione di quattro comuni: Cison del Grappa, Campolongo sul Brenta, San Nazario, Valstagna⁷. Il Comune conta 5.058 abitanti, si estende su 93,7 kmq, il capoluogo è situato in località Carpanè nell'ex comune di San Nazario.



Il paesaggio della Valbrenta possiede un'alta valenza naturalistica e identitaria che costituisce un'attrattiva turistica in particolare per gli amatori di cicloturismo e di canoe kayak che fruiscono della presenza del fiume Brenta.

⁷ Legge Regionale n. 3 del 24 gennaio 2019. La fusione dei comuni della Valbrenta ha riguardato le seguenti località: San Nazario con le frazioni di Carpanè, S. Marino, Rivalta; Cison del Grappa con le frazioni di Primolano, Fasto Bassanese; Valstagna con le frazioni di Oliviero/Londa, San Gaetano, Sasso Stefani, Costa/Collicello e Campolongo sul Brenta.



Il Comune di Valbrenta fa parte della “Unione Montagna del Bassanese” (che comprende anche i comuni di Bassano del Grappa, Pove del Grappa, Solagna) e dell’ATD del GAL “Montagna Vicentina”, e confina con i comuni di Conco, Solagna, Bassano del Grappa, Pove del Grappa, Borso del Grappa, Crespano del Grappa, Paderno del Grappa, Seren del Grappa, Arsiè, Enego, Grigno, Foza, Asiago.

2.2. Popolazione, demografia, densità territoriale

*Indici demografici*⁸

	RESIDENTI	ETA MEDIA	INDICE NATALITÀ	INDICE MORTALITÀ
2019	5.101	46,9	5,7	11,8
2020	5.058	47,3		

Evoluzione dell'indice di vecchiaia

ANNO	2006	2011	2014	2016	2019	2020
INDICE VECCHIAIA	144,1	165,7	184,8	206,2	217,9	234,3

Si registra un progressivo aumento dell'invecchiamento della popolazione⁹ che si accompagna ad uno spopolamento dei luoghi e all'abbandono del patrimonio edilizio più datato. La chiusura progressiva delle industrie e stabilimenti presenti in Valbrenta ha accelerato questo processo. A Cismon del Grappa l'indice di vecchiaia sale a 393,0¹⁰. Il declino demografico (ad esclusione di Solagna) sta procedendo più rapidamente nelle zone montane.

“L’abbandono della valle da parte degli abitanti ha portato al conseguente degrado del territorio.

Le conseguenze dell’emigrazione e del tracollo demografico sul patrimonio edilizio e sugli assetti insediativi erano già evidenti negli anni Settanta.

In particolare i segni più evidenti dell’esodo e dell’abbandono, pur presenti in tutto il Canale del Brenta, si concentrano laddove la precarietà insediativa, dovuta alle proibitive condizioni morfologiche e aggravata da carenza di servizi e vie di comunicazione, ha assunto condizioni critiche rispetto ad aree di fondovalle prossime agli assi viari di collegamento con la pianura”¹¹.

⁸ Dati Istat aggiornati al 1° gennaio.

⁹ V. “Cinque comuni storiche verso un unico comune” allegato alla GC n.17 / 2027.

¹⁰ Ad esempio, nel 2020, l'indice di vecchiaia per la provincia di Vicenza indica 165,6 anziani ogni 100 giovani.

¹¹ Commissione Regionale Vas - <https://www.regione.veneto.it/static/www/ambiente-e-territorio/Parere14Comunit%E0montanadelbrenta.pdf>

Densità abitativa per ambiti ¹²

Località	residenti 2011	residenti 2019	Superficie	Densità (al 31/12/2018)
Campolongo sul Brenta	830	806	9,6524 km ²	84 ab./km ²
Cismon del Grappa	964	906	34,7927 km ²	26 ab./km ²
San Nazario	1.740	1.644	23,1139 km ²	71 ab./km ²
Valstagna	1.851	1.745	25,8114 km ²	68 ab./km ²
Valbrenta (VI)	5.385	5.101	93,3704 km ²	55 ab./km ²

Distribuzione della popolazione per classi di età (2020)

età	0-4	5-14	15-24	25-29	30-39	40-49	50-59	60-74	70-89	90-94	+95
ab.	170	411	487	256	533	650	849	1008	910	83	20



Valstagna vista da Carpané

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

AMBITI, PIANI, PROGRAMMI	Dati integrati nel PEBA
PATI ¹³	<p><u>Obiettivi di carattere fisico (ambientale, paesaggistico)</u></p> <ul style="list-style-type: none"> Messa in sicurezza del territorio e del sistema insediativo dai rischi di dissesto geologico e idrogeologico. <p><u>Obiettivi di carattere territoriale</u></p>

¹² <https://www.tuttitalia.it/variazioni-amministrative/nuovo-comune-di-valbrenta/>

¹³ Il Comune di VALBRENTA è dotato di un PATI (Piano di Riassetto del Territorio Intercomunale). Piano redatto tra i comuni di Cismon del Grappa, San Nazario, Valstagna, Solagna, Pove del Grappa e Campolongo sul Brenta, approvato nella Conferenza dei Servizi del 15.04.2009, ratificata con deliberazione della Giunta Regionale del Veneto n. 1789 del 16.06.2009, pubblicata sul B.U.R. n. 55 del 07.07.2009.



	<ul style="list-style-type: none">• Riqualficazione degli insediamenti esistenti. Con la riduzione dell'impatto del traffico sulla SS 47 della Valsugana tramite un nuovo tracciato in galleria.• Rigenerazione dei tessuti edilizi degradati e delle aree che sono interessate da processi di dismissione.• Interventi di miglioramento della qualità urbana mediante la localizzazione di servizi pubblici.• Completamento dei centri abitati. <p>Il completamento dei centri abitati è necessario per garantire un livello efficiente dei servizi ed evitare processi di dispersione urbana.</p> <p><u>Obiettivi di carattere sociale</u></p> <ul style="list-style-type: none">• Densità sociale, con il miglioramento della dotazione di servizi e di attrezzature (culturali, sportive, religiose, associative, assistenza, scolastiche, ecc.). <p>L'obiettivo è di rafforzare la tendenza ad emigrare verso la pianura.</p>
Piano degli interventi (PI)	<u>Piano degli interventi dei comuni fusi in Valbrenta, Regolamento edilizio¹⁴ e Prontuario per la qualità architettonica e la mitigazione ambientale</u>
Piano zonizzazione acustica (2001)	<p>Piani di Zonizzazione acustica redatti nel 2001 nei quattro comuni che oggi formano il comune di Valbrenta.</p> <p>Vengono identificati cinque classi in relazione all'impatto acustico.</p> <p><u>I rilievi del Peba si sono svolti prevalentemente in tre classi:</u></p> <p>Classe I: aree particolarmente protette; classe II: aree a destinazione d'uso prevalentemente residenziale; classe III: aree di tipo misto.</p> <p>E nella classe IV considerando l'attraversamento di alcuni nuclei urbani importanti.</p> <p>Classe IV</p> <p>Se le aree montane godono di un clima acustico generalmente buono; invece <i>il fondovalle e le fasce pertinenziali residenziali, commerciali e ricreativi sono interessate da un aumento di rumore indotta dall'asse viario della SS47 "Valsugana" e la SP73.</i></p> <p>Tutte le abitazioni ed attività che si affacciano sulla strada ad alta densità di traffico presentano aspetti critici rispetto all'impatto acustico, ambientale ed anche alla sicurezza.</p>
Piano per l'Energia Sostenibile (PAES)	Il comune di Valbrenta non è dotato di un PAES.
Piano Illuminazione Comunale (PICIL)	Il comune di Valbrenta non è dotato di un piano di illuminazione comunale.
PSL 2014-2020 PSR "Fare Montagna"	Il Programma di Sviluppo Rurale 2014-2020 è lo strumento di programmazione che la Regione Veneto ha definito al fine di utilizzare al meglio le risorse finanziarie messe a disposizione dall'Unione Europea, dallo Stato e dalla Regione stessa, per l'ammodernamento delle zone rurali, per la loro competitività e per la sostenibilità ambientale. Di prossimo avvio il PSL 2021-2027
DUP 2020-2022	<ul style="list-style-type: none">• Completamento ciclopista del Brenta.• Lavori asfaltatura strade montane Cisonon.• Lavori messa in sicurezza Cisonon.• Lavori miglioramento sismico scuola.

¹⁴ Determinazione n. 7 del 01/06/2018, con il quale vengono date indicazioni in merito all'entrata in vigore del nuovo Regolamento Edilizio.



	Adesione del Comune di Valbrenta al progetto Valore Territorio (Ideazione e realizzazione di iniziative innovative - intergenerazionali e interculturale - che valorizzino ed impegnino il territorio).
Piano di Tutela delle Acque (PTA) ¹⁵	Strumento con il quale la Regione stabilisce i criteri di raggiungimento e mantenimento degli obiettivi di qualità ambientale per i corpi idrici superficiali e sotterranei.
Piano Regionale di tutela e Risanamento dell'Atmosfera ¹⁶	L'obiettivo generale del Piano persegue il miglioramento della qualità dell'aria a livello regionale a tutela della salute umana e della vegetazione, rappresentando lo scopo ultimo dell'azione in tema di inquinamento atmosferico.
PTRC della Regione Veneto adottato con DGR 372 del 17/02/2009 ¹⁷	<p>IL VENETO REGIONE D'EUROPA</p> <p>La Regione modella le azioni di governi attorno ai principi europei generali seguenti:</p> <ul style="list-style-type: none">- Coesione economica e sociale;- Sviluppo sostenibile;- Competitività equilibrata per il territorio. <p>Linee guida e obiettivi Generali del Piano: Energia, risorse e ambiente: contrastare il cambiamento climatico.</p> <p>Mobilità: garantire la mobilità preservando le risorse ambientali (mobilità sostenibile). Valorizzazione della mobilità slow per migliorare l'accessibilità al territorio ed alla città.</p> <p>Rete dei percorsi ciclopedonali per migliorare la conoscenza capillare del territorio delle ville e dei loro contesti.</p> <p>Crescita sociale e culturale</p> <p>Paesaggio¹⁸: necessaria concentrazione sui beni paesaggistici da conservare.</p> <p>La questione dei paesaggi della quotidianità va considerata da due punti di vista: la funzionalità, il secondo e la qualità estetico-architettonica.</p>

PATI e mobilità

Sistema stradale

Il PATI individua il tracciato stradale di rilevanza interregionale per il collegamento nord-sud (SS 47 della Valsugana) in conformità allo specifico accordo programmatico tra gli enti locali territoriali ed indica un nuovo tracciato in galleria alternativo all'attuale viadotto San Marino, che andrà opportunamente precisato in sede di progetto preliminare.

Nuova viabilità di progetto di rilevanza locale

¹⁵ Piano approvato con Deliberazione del Consiglio Regionale n. 107 del 5/11/2009. Con Deliberazione della Giunta Regionale n. 842 del 15/05/2012 è stato approvato il testo integrato delle Norme Tecniche di Attuazione con alcune modifiche.

¹⁶ DCR n. 90 del 19 aprile 2016.

¹⁷ Il Piano è stato approvato il 30 giugno 2020.

¹⁸ Ai sensi dell'art. 2 del D.Lgs. 42/2004 "Codice dei beni culturali e del paesaggio" il patrimonio culturale è costituito dai beni paesaggistici e dai beni culturali.



Il PATI indica alcuni tracciati preferenziali per la definizione di tratti di viabilità urbana a supporto dei nuovi ambiti di sviluppo insediativo, ovvero finalizzati alla risoluzione di specifiche discontinuità nella rete di distribuzione locale.

I nodi e i punti di connessione

Il PATI localizza nuove passerelle ciclopedonali lungo il canale Brenta al fine di incrementare le connessioni tra gli itinerari ciclabili dislocati lungo le due sponde, migliorando le relazioni tra centri abitati e le contrade, ottimizzando l'accessibilità ai servizi ed alle centralità urbane.

Itinerari ciclabili

Il PATI individua il tracciato preferenziale dei principali itinerari ciclabili che compongono il sistema delle relazioni ciclopedonali lungo il canale del Brenta.

Biodiversità e siti appartenenti alla rete natura 2000

Sul territorio comunale è presente una zona speciale d'interesse comunitario a confine con il Trentino Alto Adige:

- IT3220007 SIC - Fiume Brenta (dal confine regionale a Cismon del Grappa)

PEBA e possibili impatti su ambiente e paesaggio

Il PEBA prevede interventi di ridotta entità su aree pubbliche (ad es. l'allargamento di marciapiedi o la realizzazione di segnaletica) in ambiti già edificati e urbanizzati che non comportano modifiche tali da produrre impatti ambientali e/o paesaggistici e che non interferiscono nelle aree di interesse paesaggistico e naturalistico del territorio. Le indicazioni d'intervento considerano inoltre la presenza di eventuali vincoli architettonici, urbanistici.

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

3.1. Ambiti d'indagine e poli attrattori

L'ambito d'indagine del PEBA è costituito dalle aree urbanizzate e residenziali consolidati in cui sono concentrati i servizi e la popolazione. I rilievi¹⁹ e le valutazioni hanno riguardato i centri abitati di Primolano, Cismon del Grappa, Campolongo, Carpanè, S. Nazario, Valstagna, Oliero e S. Marino.

I principali attrattori sono generalmente costituiti dai servizi pubblici come ad esempio:

- le piazze e le aree parrocchiali;
- le aree parcheggio e le stazioni dei mezzi pubblici (autobus e stazioni fs) che costituiscono talvolta nodi di interscambio modale;
- le aree verdi attrezzate;
- i servizi comunali (municipio, scuole, biblioteca, impianti sportivi) e i cimiteri;
- altri edifici aperti al pubblico (musei, ambulatori medici, banche, farmacie, uffici postali, bar-ristoranti, negozi e supermercati).



Cismon del Grappa, monumento ai caduti delle guerre

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

- Le indicazioni dell'ufficio tecnico (sulla base della programmazione dei lavori pubblici).
- Le previsioni dei piani urbani e dei progetti attuativi.

¹⁹ La scelta delle località da indagare è stata concordata con l'amministrazione comunale.



- L'analisi svolta sul ruolo e la funzione della via nel contesto locale e sulla presenza di poli attrattori (tale dato viene riportato in ogni scheda di rilievo e contribuisce a definire l'importanza della via).
- Alcune indicazioni raccolte presso i cittadini durante i rilievi.
- La presenza di percorsi casa-scuola (v. anche la definizione di "strada scolastica" del Nuovo Codice della Strada).

3.2. Obiettivi e strategie d'intervento

Obiettivi

1. Migliorare l'accessibilità, l'orientamento e la sicurezza di alcuni percorsi pedonali e degli spazi pubblici con programmazione degli interventi nell'arco temporale "breve".
2. Favorire il confort ambientale e l'identificazione degli spazi pubblici per i pedoni.
3. Valutare l'accessibilità degli edifici comunali secondo un approccio "dentro/fuori" (riferito cioè al percorso che collega l'edificio al suo intorno).
4. Mappare ed indagare le aree giochi e le piazze (accessibilità, percorribilità comfort).
5. Valorizzare l'attrattività del territorio e la sicurezza pedonale con azioni di moderazione del traffico e l'integrazione con la rete ciclopedonale.
6. Individuare e valutare le aree di scambio intermodale: le aree parcheggio con gli stalli riservati ai disabili, le fermate di trasporto pubblico.
7. Delineare linee guida per la progettazione e realizzazione degli interventi e.b.a.
8. Definire degli indicatori per il monitoraggio del piano.
9. Favorire l'inclusione spaziale e quindi societale delle persone disabili e degli anziani.
10. Valutare l'accessibilità e la sicurezza pedonale delle macro-zone molto frequentate (aree scolastiche, parrocchiali, commerciali, ecc.).

Strategie d'intervento

A. Dentro/ fuori gli edifici comunali

Garantire l'accessibilità esterna degli edifici comunali in una logica di continuità e catena degli spostamenti: dai parcheggi e dalle fermate bus all'accesso all'edificio comunale.



Durante l'indagine è stata riservata un'attenzione particolare alle aree esterne degli edifici scolastici in quanto le scuole svolgono un ruolo primario di educazione e integrazione.

Analoga strategia d'indagine (dentro-fuori) è stata applicata sui percorsi in cui sono presenti dei servizi rilevanti (stazione FS, impianti sportivi, negozi, municipio, biblioteca, ambulatori, parrocchie, piazze, aree verdi e attrezzate).

B. Individuare le zone e strade in cui introdurre limiti di velocità per migliorare la sicurezza dei pedoni

C. Garantire la sicurezza e l'orientamento dei pedoni

Prevedere interventi di segnaletica orizzontale (*street design*) nelle vie più frequentate e negli attraversamenti pedonali. L'insicurezza è frequentemente dovuta alla scarsa protezione dei percorsi pedonali ma anche alla velocità delle auto (ad. esempio, nelle vie con un'ampia geometria stradale e nelle principali vie di accesso nelle località attraversate). La segnaletica favorisce l'orientamento e migliora la fruibilità e la sicurezza dei percorsi. La strategia consiste nel prioritizzare gli interventi negli attraversamenti pedonali e nelle intersezioni di alcune vie molto frequentate, con l'inserimento puntuale di segnaletica podotattile e di elementi per la "moderazione del traffico" (v. Parte 3).

D. Garantire la continuità pedonale dei percorsi e realizzare una rete interconnessa con la rete ciclopedonale.

Per venire 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 accessibili (Pediplan).

E. Individuare delle priorità d'intervento condivise

Partire dalle pratiche d'uso nello spazio osservando le modalità d'uso dei luoghi, gli spostamenti pedonali ed ascoltare gli abitanti per definire specifiche priorità d'intervento.

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

- Promuovere la mobilità pedonale come progetto condiviso della comunità.
- Educare alla mobilità lenta ²⁰.
- Migliorare l'accessibilità degli spazi aperti al pubblico.

²⁰ Tale azione può essere realizzata con apposito progetto partecipativo finalizzato all'introduzione realizzazione di quartieri in Z30 o Z20 (v. anche parte 3 della Relazione).



- Favorire la collaborazione con i gestori e i proprietari di esercizi commerciali.
- Integrare il regolamento edilizio in materia di accessibilità.
- Promuovere il coinvolgimento di persone disabili nella progettazione degli interventi.
- Favorire l'integrazione nello spazio urbano delle persone più vulnerabili.

3.3. I centri urbani oggetto d'indagine

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



Campolongo sul Brenta

N. vie rilevate: 5

N. edifici comunali rilevati: 4

N. spazi pubblici rilevati (area verde, piazza, staz.): 2



Carpané

N. vie rilevate: 8

N. edifici comunali rilevati: 2

N. spazi pubblici rilevati (area verde, piazza, staz.): 4



Cismon del Grappa

N. vie rilevate: 9

N. edifici comunali rilevati: 6

N. spazi pubblici rilevati (area verde, piazza, staz.): 4



Oliero

N. vie rilevate: 2

N. edifici comunali rilevati: 1

N. spazi pubblici rilevati (area verde, piazza): 0



Primolano

N. vie rilevate: 5

N. edifici comunali rilevati: 2

N. spazi pubblici rilevati (area verde, piazza, staz.): 4



San Nazario

N. vie rilevate: 7

N. edifici comunali rilevati: 3

N. spazi pubblici rilevati (area verde, piazza, staz.): 5



Valstagna

N. vie rilevate: 11

N. edifici comunali rilevati: 6

N. spazi pubblici rilevati (area verde, piazza, staz.): 3

4. Strumenti e azioni di partecipazione e concertazione

Le azioni di partecipazione svolte per la redazione del PEBA sono finalizzate a:

- conoscere le principali criticità in materia di b.a;
- individuare le priorità d'intervento;
- sensibilizzare la cittadinanza sui temi dell'accessibilità;
- coinvolgere alcuni portatori d'interesse.

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

4.1. Osservazione partecipante, interviste spot, questionari

La raccolta di indicazioni provenienti dalla cittadinanza è avvenuta con più modalità:

A. Breve intervista ai passanti (interviste spot)

Durante i sopralluoghi negli spazi pubblici, sono state raccolte informazioni sulla percorribilità e la sicurezza pedonale con 10 "interviste spot" rivolte a cittadini incontrati occasionalmente. L'obiettivo della "osservazione partecipante" era di integrare i dati dei rilievi con la collaborazione di alcuni testimoni (genitori con passeggini, adolescenti, anziani, commercianti) che vivono nei luoghi oggetto d'indagine. Le interviste²¹ hanno fornito le seguenti indicazioni.

<i>Criticità</i>	<i>ambito</i>
Strade in cui migliorare la percorribilità	Strade provinciali; via Roma (Cismon); via Montegrappa (Campolongo); via Marconi (Carpanè); via Rialto (Valstagna); strada di collegamento fra Valstagna/Oliero/Campolongo. Accessi alla ciclopedonale; tratti di ciclopedonale; via Circonvallazione (Primolano);
Edifici o servizi in cui migliorare l'accessibilità	Municipi; negozi; chiese; area esterna alla scuola media (Valstagna)
Attraversamenti insicuri, da migliorare	Via Roma (altezza farmacia a Cismon); attraversamento municipio (Campolongo); via stazione a Primolano; SS47 (Carpané).
Altre segnalazioni	Insicurezza di alcune fermate di autobus; chiusura di diverse attività; insufficienza parcheggi riservati.

²¹ A causa della situazione sanitaria, le micro-interviste sono state limitate. Non è stato inoltre possibile fare un incontro con l'Università della Terza Età come era stato previsto dall'amministrazione.

B. Diffusione di un questionario su “accessibilità e sicurezza pedonale”

Per informare i cittadini della redazione del PEBA e ricevere indicazioni critiche, è stato pubblicato sul sito web del comune un apposito questionario (v. allegato n.3).

Alla data di redazione della presente relazione non sono stati restituiti i questionari compilati, pertanto eventuali riscontri da parte dei portatori d’interesse o dei cittadini, verranno trattati con apposito allegato in fase di approvazione del piano. Il Peba prevede inoltre un monitoraggio annuo e l’eventuale creazione di una consulta; delle attività che consentiranno in fase di attuazione del piano di adattare le priorità del piano a secondo delle esigenze.



Fig.1: pagina web del sito istituzionale comunale

4.2. Attività con le scuole

A. Sopralluoghi partecipati

In occasione del sopralluogo nelle scuole viene svolto un incontro con un insegnante (generalmente il referente per la sicurezza) a cui vengono chieste informazioni circa le problematiche esistenti nell’edificio. Le segnalazioni pervenute sono riportate nelle schede d’intervento.

B. Indagine sulla mobilità casa/scuola degli alunni

L’indagine sulla mobilità casa-scuola effettuata con la collaborazione dell’Istituto comprensivo di Valbrenta, fornisce dati quantitativi sulle modalità di spostamento degli alunni.

INDAGINE MOBILITÀ SCASA-SCUOLA

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	Scuolabus	Auto condivisa*	Auto
Scuola infanzia di Carpanè	32	0	4	0	18	0	10
Scuola elementare di S. Nazario	67	3	16	0	44	0	7
Scuola elementare di Cismon del Grappa	66	3	9	0	57	0	0
Scuola media di Valstagna	92	6	28	0	64	0	0
SOMMA	257	12	57	0	183	0	17
		4,7%	22,2%	0,0%	71,2%	0,0%	6,6%

Risulta importante il servizio svolto dallo scuolabus, usato dal 71% della popolazione scolastica e che consente di limitare considerevolmente l'uso dell'autovettura. La bicicletta non è usata nemmeno dagli alunni delle scuole medie, probabilmente a causa dell'assenza di piste ciclabili nei tragitti casa-scuola e della altimetria del territorio comunale.

Il servizio scuolabus svolge un ruolo fondamentale considerando le elevate distanze del comune ed il numero elevato di nuclei urbani sparsi.



Cortile della scuola media Bombieri a Valstagna

5. Individuazione e mappatura dei percorsi pedonali

Sono stati indagati e schedati i seguenti spazi urbani.

località	vie	piazze e staz.	aree verdi	somma
CISMON D.G.	14	6	2	30
VALSTAGNA	11	1	2	22
S. NAZARIO CARPANE'	16	7	2	30
CAMPOLONGO S.B.	5	1	1	11
<i>somma</i>	46	15	7	93

ELENCO VIE

CISMON DEL GRAPPA		U23	Via Rialto
U01	Via Da Gai (tratto)	U24	Via Londa
U02	Via Roma (tratto 1)	U25	Via Oliviero di Sopra
U03	Via Roma (tratto 2)	U26	Via Oliero di Sotto
U04	Via Roma (tratto 3)	U27	Via della Chiesa
U05	Via/Piazza Marconi	U28	via Contarini (tratto)
U06	Via Piazzale del Popolo	CAMPOLONGO SUL BRENTA	
U07	Viale Montegrappa	U29	Via Montegrappa (tratto)
U08	Via Correggio/via IV Novembre	U29a	Via Bonati
U09	Via Todesco	U30	Via Giusti
CARPANE'		U31	Via Conti
U10	Viale Guarneri	U31.1	Via Capitello
U11	Via Marconi	U31.2	Via Bonati
U12	Piazzale di via Marconi	S. NAZARIO	
U13	Ponte Rialto	U32. 2	Via interna in salita/Salita Bedonia
U14	Via col Beretta	U32. 1	Via Roma (tratto 1)
U15/16	Via Col Caprile /Via Stazio	U33	Via Roma (tratto 2)
U17	SS47 (Tratto 1)	U34	Via XXV Aprile
U18	SS 47 (Tratto 2)	U35	Via De Gasperi
VALSTAGNA/ OLIERO		U36	Via Europa
U 19	Via Riviera Garibaldi	U37	Via Monte Asolone (tratto)
U 20	Via Roma	U38	Via Col Del Miglio
U20a	Via Sette comuni (tratto)	PRIMOLANO	
U21	Via Capovilla	U39	Via della Stazione (tratto)
U 22	Via M. Della Zuanna	U40	Via Capovilla Libertà (tratto)



U41	Via Per Belluno (tratto)
U42	Via Circonvallazione
U43	Via Broli (cimitero)

P10	Piazza S. Rocco
P11	Piazza Leone

ELENCO PIAZZE

CISMON DEL GRAPPA	
P01	Piazza Marconi
P02	Piazzale Del Popolo
VALSTAGNA	
P03	Piazza S. Marco
CARPANE'	
P04	Piazza IV Novembre
P05	Piazza della chiesa
S. NAZARIO	
P06	Piazza Della chiesa-SS. S.Nazario
P07	Piazzetta Trinitapoli
P08	Piazza del Municipio
CAMPOLONGO	
P09	Piazza Roma
PRIMOLANO	

ELENCO STAZIONI FS

FS1	CISMON DEL GRAPPA
FS2	CARPANE
FS3	S. NAZARIO
FS4	PRIMOLANO
FS5	S. MARINO

ELENCO AREE VERDI ATTREZZATE

V01	Area Via Roma (CISMON)
V02	Area Via Capovilla (VALSTAGNA)
V02a	Area Via Sette Comuni (VALSTAGNA)
V03	Area Via Stazio (CARPANE')
V04	Parco Pace via Col d. Miglio (S. NAZARIO)
V05	Area Via Libertà (PRIMOLANO)
V06	Area Via Giusti (CAMPOLONGO S.B.)

MAPPATURA

Il PEBA viene rappresentato con nr. 10 mappe che corrispondono a 5 aree e a due diversi tematismi (v. dossier n. 4 "MAPPE").

ambito

scala/layout

- | | |
|--------------------------|---------------|
| 1. PRIMOLANO | 1:5.000 / A2+ |
| 2. CISMON DEL GRAPPA | 1:5.000 / A1 |
| 3. VALSTAGNA-CARPANE' | 1:5.000 / A1 |
| 4. SAN NAZARIO-OLIERO | 1:5.000 / A1+ |
| 5. CAMPOLONGO SUL BRENTA | 1:5.000 / A1 |

tematismi

A - Stato di fatto e unità rilevate (vie, piazze, aree verdi, edifici).

B - Valutazione (accessibilità, percorsi pedonali e sicurezza, parcheggi, fermate bus).



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

 SS47	 Ponti/Passerelle
 Vie Rilevate	 Corsi d'acqua
 Uffici comunali	 Edificazione/Urbanizzazione
 Scuole	 Sottopassi
 Servizi Culturali	 Macrobarriere e scalinate
 Strutture socio-sanitarie	 Fermata bus
 Chiese	 Parcheggi
 Cimiteri	 Percorsi Alternativi
 Piazze/Aree pedonali	 Confine comunale
 Impianti Sportivi	 Rotatorie
 Campi Sportivi	 Percorso ciclopedonale
 Aree verdi/Aree giochi	 Spiaggia

LEGENDA B) VALUTAZIONE ACCESSIBILITA' (percorsi pedonali, parcheggi, fermate bus)

	Percorribilità buona
	Percorribilità abbastanza buona
	Percorribilità e/o sicurezza da migliorare e/o leggera pendenza
	Percorribilità limitata o assenza di linee guida e/o pendenza variabile e insicurezza e/o dissesto
	Percorribilità molto limitata o insicurezza da migliorare (pendenza accentuata, assenza percorsi ped.) o assenza linee guida
	Interruzione sul percorso e/o nelle intersezioni e/o negli attraversamenti
	Incrocio da riqualificare
	Limite di velocità consigliato Z40/Z30/Z20/Z10
	Attraversamento con problemi di sicurezza
	Aree parcheggi
	Fermate bus accessibili, non accessibili e
	parzialmente accessibili
	Parcheggio riservato
	Rotatorie

La mappatura delle unità di rilievo (edifici comunali, strade, piazze, aree giochi, stazioni FS, aree parcheggi e fermate bus) identifica anche i caratteri topografici (area edificata, ferrovia, corsi d'acqua), le macrobarriere (sottopassi, ponti, passerelle...) e le tipologie di edifici comunali e servizi.



PARTE 2 - RILIEVI: VALUTAZIONI E DEFINIZIONE PRIORITA'



1. Rilievo delle vie

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:

- PRESENZA DISLIVELLI ALTIMETRICI
- 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 ad 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).



Via IV Novembre, Cisonon



SS47 (tratto in centro) Carpané



SS47 (bar Rosa) Carpané

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 in materia di sicurezza e percorribilità pedonale.

COD.	Vie Rilevate	Marciapiede	Marciapiede a tratti o corsia	Con dislivello/ pendenza	Assenza percorso protetto
	CISMON				
U01	Via Da Gai			X	X
U02	Via Roma tratto 1				X
U03	Via Roma tratto 2		X		
U04	Via Roma tratto 3				X
U05	Via/Piazza Marconi		X		X
U06	Via Piazzale del Popolo				X
U07	Viale Montegrappa				X
U08	Via Correggio/ via IV Novembre	X	X		X
U09	via Todesco	X			
	CARPANE				
U10	Viale Guarnieri	X			
U11/12	Via Marconi/Piazzale		X	X	X
U13	Ponte Valstagna	X			
U14	Via Col Beretta			X	X
U15/16	Via Col Caprile/Stazio				
U17	SS47 (tratto 1)	X	X		X
U18	SS47 (tratto 2)				X
	VALSTAGNA/OLIERO				
U19	Via Riviera Garibaldi	X			
U20	Via Roma		X		X
U21	Via Capovilla		X		X
U22	Via M. Della Zuanna			X	X



U23	Via Rialto		X	X	X
U24	Via Londa			X	X
U25	Via Oliviero di Sopra			X	X
U26	Via Oliviero di Sotto			X	X
U27	Via della Chiesa	X		X	
U28	Via Contarini (200m)		X		X
	CAMPOLONGO SUL BRENTA				
U29	Via Monte Grappa	X	X		X
U30	Via Giusti		X	X	X
U31	Via Conti			X	X
U31.2	Via Bonati			X	X
U31.1	Via Capitello			X	X
	S. NAZARIO				
U32 b	Via Roma 1 interna/salita posta			X	X
U32 a	Via Roma 1		X		X
U33	Via Roma 2			X	X
U34	Via XXV Aprile				X
U35	Via De Gasperi			X	X
U36	Via Europa		X	verso la fine	
U37	Via Monte Asolone			X	X
U38	Via Col Del Miglio			X	X
	PRIMOLANO				
U39	Via Della Stazione			X	X
U40	Via Capovilla/Via Libertà		tratto	X	X
U41	Via Per Belluno			X	X
U42	Via Circonvallazione		X		
U43	Via Brolì		X		X

1.2. Criticità riscontrate negli spazi pubblici

Le criticità rilevate fanno quindi riferimento ai seguenti aspetti:

- Presenza altimetria e dislivelli variabili o scalinate con difficoltà di accesso.
- Dissesti nei marciapiedi e nell'asfalto delle strade.
- Piazze e spazi pubblici pavimenti non complanari.
- Ambiti pavimentati da implementare nelle aree centrali.
- Marciapiedi stretti e discontinui.
- Interruzioni nei percorsi (dislivelli, passi carrai, restringimenti).
- Traffico e velocità sostenuta nelle vie extra locali di attraversamento dei centri abitati (Campolongo, Carpané, Primolano, Oliero, ecc.).
- Strade rettilinee che favoriscono la velocità negli accessi ai centri abitati.
- Assenza percorsi pedonali in diverse vie residenziali o tratti di marciapiede non collegati tra loro.

- Scarsa delimitazione dei percorsi in alcune strade con carreggiata stradale sovradimensionata a scapito dallo spazio a disposizione dei pedoni.
- Assenza di segnaletica orizzontale per i pedoni.
- Accesso limitato alle aree verdi (vialetti non percorribili per le carrozzine).
- Scarso orientamento per le persone non vedenti e ipovedenti negli spazi aperti (piazze).
- Assenza linee guida che indichino uffici e servizi importanti.
- Assenza linee guida presso le fermate TPL e negli attraversamenti.
- Alta velocità di veicoli in alcune vie frequentate dai pedoni.
- Assenza di Z30 e Z20 (limite di velocità "a passo d'uomo") per rispondere al problema della sicurezza pedonale) per indicare la copresenza di diversi utilizzatori nella strada che funge da luogo d'incontro.
- Assenza di tratti pedonali protetti in alcune vie centrali e di collegamento.
- Insufficienza scivoli lungo via Riviera Garibaldi.
- L'infrastrutturazione e la carreggiata troppo ampia negli incroci rompono la percezione e l'uso di spazi a misura d'uomo: avviene un cambio di paesaggio/scala improvviso ed immediatamente percepibile con lo sguardo (es. Primolano, S. Nazario, ecc.) che spinge alla velocità.
- Attraversamento di borghi semi-abbandonati lungo le strade provinciali. I flussi rompono la vivibilità dei luoghi "spazi attraversati".



Via Roma, Cison del Grappa



via Val Franzela, Valstagna



Via Col Del Miglio, S. Nazario



via interna, Valstagna

1.3. Altimetrie, scalinate, pendenze, dislivelli

Numerose strade presentano un andamento altimetrico variabile rendendo difficile la percorribilità e l'accesso a molte persone; una situazione che condiziona fortemente l'accessibilità complessiva della Valbrenta.

Accessibilità condizionata

Diversi nuclei storici si sviluppano su una altimetria variabile e presentano problemi di accessibilità collegati alle pendenze delle strade, ai marciapiedi stretti o assenti e alla presenza di scalinate. Di conseguenza, la morfologia urbana e i caratteri strutturali delle strade, limitano gli interventi auspicabili e vincolano gli spostamenti pedonali.

L'altimetria di alcune aree limita l'autonomia dei disabili motori e delle persone più anziane, costringendoli a spostarsi con l'assistenza di un accompagnatore oppure in auto. In alcuni tratti stradali, la forte pendenza impedisce anche agli accompagnatori di assistere le persone in carrozzina ed ai genitori di spingere carrozzine e passeggini.

Terrazzamenti e scalinate

La scalinata è presente nei nuclei storici di Cismon, Valstagna, Carpané e Campolongo. Se da un lato consente l'accesso alle case ubicate in alto e non servite dalla strada, da un altro lato preclude l'accesso alle persone con difficoltà motoria. Nei borghi e centri storici in cui vive una quota importante di popolazione anziana, l'abitabilità e la fruibilità delle case situate nelle parti meno accessibili vengono limitate ed il patrimonio edificato rimane vuoto e abbandonato. Ingenti necessità di manutenzione e costose ristrutturazioni e restauri ne disincentivano l'acquisto. Nelle mappe, la scalinata viene identificata come "macrobarriera".

La morfologia territoriale e la pendenza topografica, con diversi gradi di inclinazione di diverse strade, viuzze e percorsi rendono non accessibili alcuni luoghi situati nelle parti più alte dei paesi, malgrado la presenza di scalinate dotate di corrimano.



Corrimano

Le lunghe distanze da percorrere con salita progressiva impedisce l'accesso alla persona accompagnata in carrozzina.

La pendenza massima di percorsi per le carrozzine è dell'8%, pari a 4,57°. Se le persone in carrozzine elettriche si ritrovano avvantaggiate, è importante sottolineare che sulle strade con andamento altimetrico variabile anche una carrozzina elettrica può ritrovarsi in una posizione instabile e pericolosa.



percorsi con scalinata, Valstagna

1.4. Scalini negli attraversamenti pedonali e nei percorsi

Gli attraversamenti pedonali sono i luoghi critici per il pedone che si trova e gestire le possibili interferenze con gli automezzi. In tali ambiti, nel rilievo viene quantificato la presenza di barriere architettoniche costituite da dislivelli e scalini con altezza maggiore a 2,5 cm, sebbene abbiamo potuto osservare che la maggior parte delle persone in carrozzina vengono accompagnate.

Anche in questi casi, la spinta della carrozzina viene resa più difficile.

VALBRENTA	<i>Scalini, dislivelli e dissesti rilevati¹ negli attraversamenti</i>	SOMMA
Attraversamenti	12	54
Percorsi	42	

¹ L'indagine ha preso in considerazione tutti gli spazi pubblici e vie rilevati nel Peba.



In diversi casi sono stati riscontrati problemi di accessibilità nei percorsi (innesto ponte o marciapiede con scalino o dislivello > 2,5/3cm), nelle intersezioni e negli attraversamenti pedonali:

- Assenza segnaletica orizzontale nelle intersezioni e assenza di linee guida (segnali podotattili).
- Attraversamenti molto lunghi e poco sicuri (il pedone deve affrettarsi per attraversare a causa del veloce traffico) nelle vie principali.
- Attraversamenti dissestati o con dislivelli > 3 cm.





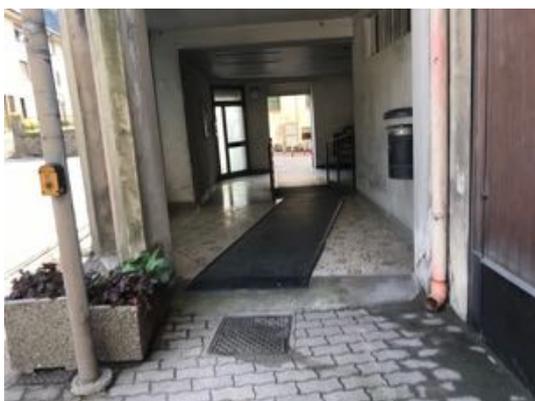
2. Valutazione accessibilità dei servizi pubblici ed esercizi commerciali

Il rilievo dell'accessibilità, oltre agli edifici comunali, strade, piazze e aree verdi, ha interessato altri edifici e servizi pubblici:

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

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

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



Passaggio coperto nell'incrocio di via Marconi/ SS47



Si riportano di seguito i dati sintetici dei rilievi eseguiti.

2.1. Luoghi di culto

CHIESE	Percorso esterno	Atrio Ingresso	Porta	Parch. riservato	Attraversamento	Fermata bus
Chiesa via Marconi Cisonon	PA	NA	NA	assente	assente	NA
Chiesa Valstagna	A	PA rampa	NA	assente	A	distante
Chiesa S. Nazario	A/PA	NA	NA	A	assente	distante
Chiesa Carpané	NA	NA	NA	assente	NA	assente
Chiesa Primolano	assente	NA	NA	assente	PA	assente
Chiesa Campolongo	PA dissesto pav.	A	NA	PA	NA/PA	NA
Chiesa Oliero	NA/PA	NA	NA	assente	assente	assente



Chiesa a Oliero: percorso esterno dalla strada X
Presenza ciottoli



Chiesa a Cisonon



Chiesa S. Nazario



Chiesa a Carpané



Chiesa a Campolongo



Chiesa a Primolano

2.2. Esercizi commerciali

E' stata effettuata un'indagine in un'area campione nel centro (via Riviera Garibaldi, Piazza S. Marco, via Roma, via Capovilla) a Valstagna. Il rilievo si è limitato a verificare la presenza di scalini o dislivello negli ingressi.

ACCESSIBILITA' INGRESSO NEGOZI E RISTOBAR

	BAR-RISTORANTI				NEGOZI E UFFICI			
	SENZA SCALINI	SCALINO <H5 cm	SCALINO >H5 cm	somma	SENZA SCALINI	SCALINO <H5 cm	SCALINO >H5 cm	somma
CISMON D.G.	0	1	1	2	2	0	0	2
VALSTAGNA	1	3	5	9	3	7	7	17
CARPANE' S. NAZARIO	2	1	0	3	0	1	2	3
CAMPOLONGO	0	1	1	2	1		2	3
somma	3	6	7	16	6	8	11	25

L'indagine, limitata alla presenza di gradini all'esterno del locale, evidenzia una forte criticità dell'accessibilità degli esercizi commerciali. Non è stato effettuato l'ulteriore approfondimento d'indagine dell'accessibilità esterna riguardante le porte d'ingresso, riferito alla larghezza e alle modalità di apertura delle stesse.

BAR/RISTO/NEGOZI

Scalino >2,5 cm	ACCESSIBILI
32	9



L'accesso facilitato nei negozi e locali è una necessità per le persone con disabilità motorie, che non riescono ad entrare nei negozi di prossimità (panificio, alimentare, ecc.) in modo autonomo. Invece si osserva che i centri commerciali e i supermercati offrono un buon livello di accessibilità.

Per tale motivo, con l'attuazione del PEBA, si suggerisce un'iniziativa di sensibilizzazione dei gestori privati, con la diffusione di una lettera informativa e azioni di sostegno (da valutare sulla base delle risorse disponibili - v. allegato "lettera informativa ai gestori di negozi e bar-ristoranti").

2.3. Servizi socio sanitari (farmacie e ambulatori)

	<i>Parch. Riservato</i>	<i>Percorso esterno</i>	<i>Ingresso</i>	<i>Porta Ingresso</i>	<i>Fermata bus</i>	<i>Attraversamento</i>
Farmacia Cison	assente	PA	A	A	NA	NA
Farmacia Valstagna	assente	PA	NA	NA	NA	NA
Farmacia Campolongo	assente	NA assente	A	A	NA	assente
Studio dentistico, via Roma, Cison	assente	NA assente	NA	NA	NA	NA
Farmacia S. Nazario/ centro medici	assente	PA	NA	NA	assente	A
Ambulatorio medico Cison	assente	PA*	A	NA	NA	NA
Casa per anziani e Assistenza medica 31/ via Londa	assente	assente	NA	NA	NA	insicurezza
Studio dentistico, via Rialto 3, Valstagna	assente	assente	NA	NA	assente	assente
Ambulatorio, Valstagna e biblioteca	2 stalli	A	A Rampa PA	NA	A Lato DX	NA
Studio medico, Campolongo	assente	assente	NA	NA	NA	assente



Farmacia, via Roma Cisson



Ambulatorio medico di Cisson

2.4. Servizi culturali, e turistici

	Parch. Riservato	Percorso esterno	Ingresso	Porta Ingresso	Fermata bus	Attraversamento
Grotte di Oliero, Museo di Speleologia, Oliero di Sotto ²	Assente Presso l'ingresso	Laterale A	A ascensore	A	assente	NA insicurezza
Proloco, Cisson	assente	A	A	NA	NA	NA
Museo diffuso Alta Via del Tabacco, Valstagna	A	A/PA	NA	NA	distante	assente
Museo del Covolo, degli Alpini, via Roma, Cisson	assente	assente	NA	NA	distante	assente
Museo Canal di Brenta, Valstagna	assente	A	NA	NA	assente	NA
CAI, Valstagna	assente	A	NA	NA	assente	NA



Museo del Covolo, Cisson



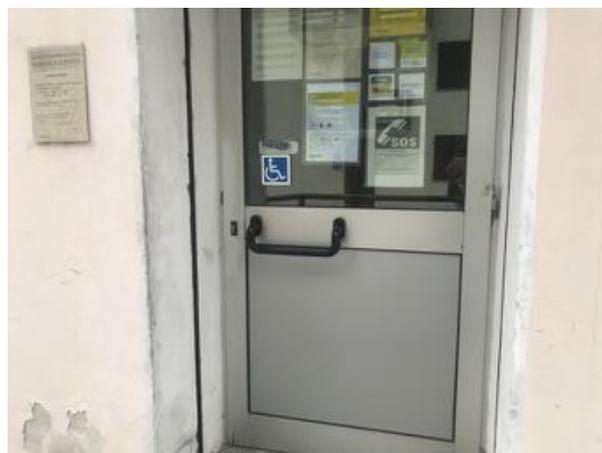
Ingresso museo del tabacco, Carpané

² L'accessibilità complessiva delle Grotte di Oliero è migliorabile: spazio esterno con ghiaia e tavolo da picnic **NA**, Servizi igienici **A**, Presenza ascensore **A**

2.5. Uffici postali e banche

	<i>Parch. Riservato</i>	<i>Percorso esterno</i>	<i>ingresso</i>	<i>Porta ingresso</i>	<i>Fermata bus</i>	<i>Attraversa- mento</i>
UFFICI POSTALI						
Cismon del Grappa	assente	assente PA	A	A	NA	assente
Valstagna	A	PA	A	NA	NA / A	assente
Campolongo sul Brenta	PA	PA/NA	A	NA	NA	NA
S. Nazario	assente	assente	NA	NA	assente	assente
Primolano ³	PA	assente	PA	NA	assente	NA
BANCHE						
Cassa rurale Piazza Marconi Cismon	assente	A/PA	NA	NA	distante	assente
Cassa rurale Piazza San Marco, Valstagna	A	PA	NA	NA	NA A	-
Cassa di Risparmio, Riviera Garibaldi, Valstagna	assente	A	A rampa	NA	assente	A rialzato

Nota: presenza di rastrelliere per bici presso gli uffici postali e le banche.



Ufficio postale, Cismon

³ Presente rampetta di accesso migliorabile.



3. Valutazione accessibilità di piazze, aree verdi, ponti

3.1. Piazze⁴

COD	NOME	Percorsi esterni	Orientamento	Area pedonale	Parch. riservato	Fermata bus	Attraversamento	Servizi presenti
P01a /U05	Piazza della chiesa, Cismon	PA/A	NO	NO	Assente	assente	NA bar	Chiesa
P01	Piazza Marconi, Cismon	PA/A	NO	Area promiscua	Assente	assente	assente	Municipio Servizi tecnici banca
P02 /U06	Piazzale del Popolo	assente	PA	Strada senso unico	assente	assente	assente	Scuola, impianti sportivi, museo
P03 ⁵	Piazza S. Marco	PA	NO	Area promiscua	A	NA A	A	Municipio Servizi tecnici Bar/ristoranti, posta
P04	Piazza IV Novembre Carpané	PA	NO	Pedonale pavimentata	A	assente	NA A	Municipio, vigili, Proloco, Museo
P05	Piazza della Chiesa, Carpané	NA	NO	Sagrato pedonale pavimentato	Assente	assente	assente	Chiesa
P06	Piazza della chiesa S. Nazario	PA/A	NO	Promiscua pavimentata	assente	assente	assente	Chiesa, trattoria
P07	Piazza Trinitapoli, S. Nazario	PA	NO	Area parcheggio e promiscua	assente	assente	assente	residenze
P08	Piazza Municipio, Nazario	NA	NO	assente	assente	assente	assente	Posta, municipio
P09 ⁶	Piazza Roma Campolongo	PA	NO	Area promiscua PA/NA	PA	PA	PA/NA	Municipio, chiesa, bar, posta
P10	Piazza S. Rocco	assente	assente	sagrato	assente	assente	PA	Posta, sala comunale, chiesa
P11	Piazza Leone	assente	assente	A pavimentata	assente	assente	assente	Osteria, arredo

⁴ V. anche dossier del PEBA n.3 "valutazione spazi pubblici"

⁵ La fermata collocata lungo via Garibaldi risulta accessibile.

⁶ Presenza di zone con dissesto dell'asfalto.



S. Nazario



Piazza S. Marco, Valstagna



Piazza Marconi



Piazza Campolongo sul Brenta

Osservazioni

- Piazze aperte al traffico (attraversamenti e soste).
- La scarsa complanarità e/o presenza di dissesti non garantiscono una buona percorribilità per le persone con problemi di deambulazione.
- Diverse piazze rilevate fungono da piazzali/aree parcheggi oppure hanno uno spazio ampio dedicato alla sosta.
- L'orientamento per le persone ipovedenti o non vedenti è complessivamente assente.

3.2. Aree verdi attrezzate e percorso ciclopedonale lungo il Brenta

COD	PARCHI/ AREE GIOCHI	Viale esterno	Accessi	Viale interno	arredi	giochi	Park riservato	Attravers.	Fermata
V01	Via Roma, Cismon	A	NA	assente	A	NA	assente	NA	NA
V02	Via Capovilla, Valstagna	A	NA	assente	NA/PA	NA	assente	assente	NA
V03	Via Conti, Campolongo	A	NA	assente	NA	NA	assente	assente	assente
V04	Via Stazio Carpané	PA	NA	assente	NA	NA	NA	assente	NA
V05	Via Col Del Miglio S. Nazario	assente	A scuola	assente	NA	NA	NA	assente	assente
V06	Via Libertà, Primolano	PA	A	assente	NA	NA	assente	assente	NA
V07	San Marino	A	NA	assente	NA	NA	assente	assente	NA



Parco della Pace, S. Nazario



Via Stazio, Carpané



Via Roma, Cismon



Via Capovilla, Valstagna

Criticità riscontrate	Possibili interventi prioritari
Tratti in ghiaia nella ciclopedonale del Brenta	Asfaltatura tratti in ghiaia e la qualificazione percorsi di accesso (asfalto colorato).
Assenza vialetto interno.	Realizzazione di vialetti interni alle aree gioco
Arredo non fruibile e giochi non fruibili da tutti i bambini.	Installazione di giochi fruibili
Assenza di un parcheggio riservato nelle vicinanze.	L'inserimento di uno stallo parcheggio riservato adiacente all'ingresso

Percorso ciclopedonale lungo il Brenta



Note: **NA/PA** In alcuni tratti la percorribilità è interrotta ovvero limitata per le carrozzine a causa della presenza di ghiaia. Il percorso ciclopedonale (pressoché pianeggiante) andrebbe pavimentato nei tratti sterrati⁷. La segnalazione e percorribilità degli accessi principali dalla strada vanno migliorate.

La ciclopedonale del Brenta presenta sia delle variazioni di quota sia alcune criticità presso le sponde (assenza di sicurezza e di parapetto o presenza ghiaia). Inoltre vincoli paesaggistici e demaniali possono limitare la messa in opera di elementi guida o di specifici interventi (rimozione dislivelli, pavimentazioni, parapetti, lampioni...).

La pista ciclopedonale è tutt'ora in fase di completamento. Un programma coordinato di azioni per la valorizzazione del Brenta e delle aree circostanti rappresenta una condizione indispensabile per un intervento integrato e trasversale (sicurezza, accessibilità, ciclabilità, economicità, sostenibilità, servizi, turismo, ambienti, finanziamenti).

⁷ Occorre considerare i vincoli ambientali presenti, le questioni relative alla sicurezza ed il parere del Genio Civile.



Pista ciclopedonale lungo il Brenta (Oliero)

Attività canoistica e spiagge

La navigazione del Brenta in canoa e la scoperta sensoriale del fiume possono essere svolte anche dalle persone ipo/non vedenti con l'accompagnamento di una guida locale appositamente formata e individuando i tratti del fiume con correnti tali da consentirne la percorribilità in sicurezza lungo le rive.

L'accessibilità delle persone in carrozzina dipende dell'accesso sia alla pista ciclopedonale che alle rive del fiume. Nella parte più bassa a Campolongo ed Oliero dove sono presenti le spiagge, si potrebbe valutare la realizzazione di alcuni servizi essenziali (ad es. bagni pubblici) ed attrezzature per consentire l'imbarco delle carrozzine in canoa. Il coinvolgimento delle attività ricettive a prossimità potrebbe rappresentare una risorsa.

3.3. Ponti

I due principali ponti che collegano tra loro Valstagna, Carpanè e Campolongo, sono dotati di marciapiedi stretti che non consentono una accessibilità a norma.

ponete sul Brenta di via Marconi-Valstagna

Marciapiedi < 90	NA/PA
Marciapiedi < 90	NA/PA

ponete sul Brenta di Campolongo



vista di Valstagna dal ponte di via Marconi

4. Valutaz. accessibilità stazioni FS, parcheggi, fermate TPL

4.1. Stazioni FS⁸

STAZIONE	Parch. Riservato	Percorso esterno	Accesso ai binari	ufficio	Fermata bus	Bar e WC	Attraversamento
Via Roma, Cison d.G.	assente	assente piazzale	PA	chiuso	NA	assente	NA
Via Stazione, Primolano	assente	piazzale	A/PA	chiuso	NA	assente	PA
Via Europa, S. Nazario	assente	assente piazzale	A/PA	chiuso	assente	assente	assente
SS47, Carpané	A	piazzale	A/PA	chiuso	NA	A Bar	NA Da SS47
S. Marino	assente	scalinata	NA	NA	NA	assente	NA



Piazzale stazione treni e bus, Cison



Accesso stazione Cison



Primolano: stazione FS



accesso stazione San Nazario

⁸ V. RFI "manuale di progettazione per la riqualificazione delle stazioni di media importanza, 2013".



Disciplinare tecnico delle Ferrovie dello Stato italiane "Percorsi tattili per disabili visivi" (23/12/2011)

Linee guida

La progettazione delle stazioni e delle fermate devono integrare i principi del design universale (v. linee guida: Progettazione piccole stazioni e fermate: "almeno un percorso totalmente accessibile dall'ingresso o dai punti d'interscambio, se presenti, dovrà collegare tutti i principali servizi dell'impianto fino ai binari, consentendone la fruizione da parte di persone con disabilità motorie e sensoriali. Tale percorso, fatta eccezione per le porte per le quali valgono le specifiche norme, dovrà in ogni caso avere una larghezza netta non inferiore a 1,60 m ed un'altezza libera da ostacoli non inferiore a 2,30 m."

Percorsi tattili per disabili visivi

Devono essere conformi alle linee guida per la progettazione RFI "percorsi tattili per disabili visivi nelle stazioni ferroviarie" (dic. 2011) che utilizzano il sistema LOGES. I percorsi tattili dovranno essere realizzati in gres o altro materiale idoneo. Eccezione viene fatta per i pavimenti di pregio per cui viene ammesso l'utilizzo di percorsi tattili in gomma opportunamente posati in opera per incollaggio e negli ambienti interni al FV ove è ipotizzabile una futura variazione di funzioni. La scelta dei materiali utilizzati deve sempre essere sempre specificata. I percorsi esterni lato città devono essere integrati fino ai servizi pubblici (taxi, parcheggi riservati ai disabili etc.) presenti sul piazzale e completati da mappe tattili. Il percorso interno al FV, deve condurre non solo alla biglietteria ma a tutti i servizi essenziali esistenti in stazione (biglietteria automatica, oblitratrice, informazioni, bar/ristorante, bagni). A tale scopo, si dovrà prevedere, ove non è attribuibile la destinazione d'uso, la possibilità di integrare e/o modificare in fasi successive il circuito dei codici tattili utilizzando elementi in gomma incollata a pavimento. Le mappe tattili devono essere posizionate e opportunamente segnalate dal percorso a terra, all'entrata: del FV, dei servizi igienici, e in prossimità dell'accesso alla scala del sottopasso. La norma STI PMR prevede: "Dall'entrata dall'edificio della stazione accessibile alle persone con mobilità ridotta fino al punto di accesso al marciapiede il percorso privo di ostacoli deve avere un illuminamento minimo di 100 lux misurato all'altezza del pavimento all'interno dell'edificio stesso" (per maggiori dettagli vedere le LG specifiche).

Accessibilità verso il treno

Adeguamento delle strutture stazione per rendere, ove possibile, autonoma l'accessibilità ai marciapiedi di stazione da parte delle persone a ridotta mobilità. Eventuali interventi di innalzamento dei marciapiedi favoriranno l'accesso autonomo da parte dei PRM a treni di tipo regionale opportunamente attrezzati.

4.2. Parcheggi

E' stata effettuata la ricognizione degli stalli parcheggio 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).

TABELLA RIASSUNTIVA

<i>località</i>	<i>Tot. stalli riservati</i>
CAMPOLONGO	2
CARPANE'	4
CISMON DEL GRAPPA	0
PRIMOLANO	1
SAN NAZARIO	3
VALSTAGNA/ OLIERO	12

22



LOCALIZZAZIONE	STALLI RISERVATI DISABILI		
	N.	Val. access.	Note/ Intervento richiesto ⁹
CISMON			
Piazza Marconi/municipio	0	assente	Inserire almeno tre posti riservati (vicino alla biblioteca, presso il municipio e presso l'ambulatorio su via Roma).
Stazione Fs	0		
Ambulatorio medico/Proloco	0	assente	
Ufficio postale	0	assente	
Ingresso via Roma/chiesa	0	assente	
Cimitero	0	assente	
SAN NAZARIO			
Stazione treni	0		assente
Piazza della chiesa	1	A	
Via Europa	1	A	
Cimitero	0		assente
Ex-municipio/posta/ area parcheggio	1	NA	Non raccordato all'ufficio postale
CARPANE'			
Piazzale Marconi	1	A	Vicino al ponte
Piazza IV Novembre- Posta	1	A	
Stazione FS	1	A	
Area parcheggi della Chiesa	0		assente
Area giochi, via Stazio	1	NA	Assenza raccordo area giochi
Cimitero	0		assente
VALSTAGNA/ OLIERO			
Banca	0		
Biblioteca, museo, CAI	0		Posto riservato attività ambulatoriale
Ambulatorio/ museo	0		2 posti riservati all'ambulatorio
Area giochi/ Pizzeria, via Capovilla	0		assente
Piazza San Marco/ Posta	1	A	
Municipio	1	PA	Pendenza
H. Piazza S. Marco lungo via Roma	1	A	
Sala riunione Brotto	1	NA	Posizione
Via Sette comuni	1	PA	Ubicazione strada H. area giochi

⁹ Categorie d'Intervento richieste: installazione scivolo di raccordo, asfaltatura pavimentazione, installazione di segnaletica verticale/orizzontale, riposizionamento.



Prima della farmacia	1	PA	
Cimitero Valstagna	2	AA	
Scuola media	1	A	
Oliero – vicino alle grotte	3	NA PA A	Scarsa percorribilità
CAMPOLONGO			
Piazza vicino al municipio	1	PA	dissesto e assenza segnal. Assenza cartello
Impianti sportivi/area giochi/scuola	0		assente
Cimitero	0		(presente dall'altro lato della strada)
Via Monte Grappa prima del cimitero	2	NA PA	
Fronte chiesa	1	NA	Non visibile e dissesto/assenza segn. verticale
PRIMOLANO			
Ufficio Posta/sala polivalente	1	PA	Dissesto e assenza segnal. Scarsa visibilità
Stazione Fs	0		assente
Cimitero	0		assente

Legenda A stallo a norma PA stallo poco accessibile: mal posizionato, mal segnalato NA stallo non a norma: assenza segnaletica, presenza dislivelli, dim. inadatte, assenza raccordo percorso

Stalli riservati ai disabili da aggiungere

Cismon	<ul style="list-style-type: none"> • In Piazza Marconi vicino alla sede municipale • All'inizio di via Marconi, vicino alla trattoria ed alla biblioteca • Presso l'ambulatorio medico/Proloco • Presso l'ufficio postale, con sistemazione dell'area.
Valstagna/Oliero	<ul style="list-style-type: none"> • Inizio via Rialto verso il ponte • Vicino al monumento/Riviera Garibaldi
Campolongo	<ul style="list-style-type: none"> • In via Giusti presso l'area giochi, la scuola ed i campi sportivi • Presso il cimitero/chiesa
Carpané	<ul style="list-style-type: none"> • Stazione Fs presso il bar • Nel piccolo parcheggio della Chiesa in via Col Capri
Primolano	<ul style="list-style-type: none"> • Presso la stazione FS • Davanti all'ufficio postale/chiesa in via Libertà • Cimitero • Presso l'area giochi in via Libertà
San Nazario	<ul style="list-style-type: none"> • In via Europa presso la stazione FS • Presso il cimitero

4.3. Le fermate dei mezzi pubblici di trasporto

Sono state individuate 47 fermate autobus nelle aree oggetto di rilievi.

località	n. fermate rilevate	n. fermate accessibili	N. fermate con pensilina e panca
S. Nazario	2	0	0
Campolongo sul Brenta	2	0	0
Cismon	4	0	0
Carpané	3	1	0
Valstagna/Oliero	13	1	2 A / 1 PA
S. Marino	2	0	1 A
Primolano	4	0	0

La valutazione espressa con tre livelli qualitativi (buona, parzialmente buona, assente) ha riguardato tre ambiti:

- MOBILITÀ, riferita alla presenza di una pedana¹⁰ e di adeguate dimensioni dell'area d'attesa e del percorso che conduce alla fermata;
- ORIENTAMENTO, riferito alla presenza di segnali podotattili, bande sensoriali e alla leggibilità delle informazioni;
- COMFORT, riferito alla presenza di panchina e pensilina.

localizzazione	DISABILITA' MOTORIA	DISABILITA' VISIVA	COMFORT	NOTE
S.NAZARIO				
Via Statale/via De Gasperi	NO	NO	NO	
Via Circonvallazione	NO	NO	NO	
Stazione autobus				percorso esterno assente
CARPANE				
SS47	SI	NO	NO	
SS47	NO	NO	NO	
H. Bar rosa	NO	NO	NO	
SAN MARINO				
Centro	NO	NO	NO	
	NO	NO	SI	
CISMON SUL BRENTA				
Ingresso centro, via Roma/via Da Gai DX e SX (2)	NO	NO	NO	
Stazione FS	NO	NO	NO	Riqualificare piazzale stazione e installare pensilina

¹⁰ Per definire progettualmente altezza e larghezza del marciapiede presso le fermate, si veda l'Allegato A3 della Relazione; inoltre si suggerisce di verificare eventuali linee guida o specifiche disposizioni dell'Azienda di Trasporto.



Ufficio postale SX 30m dopo la posta	NO	NO	NO	
Ufficio postale DX 80m dopo la posta	NO	NO	NO	
CAMPOLONGO SUL BRENTA				
Centro DX	NO	NO	NO	
Centro SX	NO	NO	NO	
VALSTAGNA/OLIERO				
Riviera Garibaldi/bar nazionale/Piazza S. Marco	NO	NO	NO	
H. Piazza S. Marco/Riviera Garibaldi DX	SI	NO	NO	
Via Capovilla H. Area parcheggio club canoa fine percorso pedonale SX e DX (2)	NO	NO	NO	Rendere sicuro l'attraversamento ed accessibile il percorso
Via Rialto SX	NO	NO	SI	Asfaltare percorso
Via Rialto DX 30 m dopo quella a SX	NO	NO	NO	
Fra la scuola ed il cimitero prima della casa degli anziani DX	NO	NO	PA	Panca assente
Fra la scuola ed il cimitero prima della casa degli anziani SX	NO	NO	NO	
Via Capovilla Pizzeria/area giochi				Fermata assente
Fra il cimitero e la chiesa di Oliero DX	NO	NO	NO	
Oliero civico civ. 34 DX	NO	NO	NO	
Centro Oliero DX e SX (2)	NO	NO	NO	
Uscita centro Oliero andando verso Campolongo DX	NO	NO	NO	
Via Oliero di Sotto SX H chiesa	NO	NO	SI	
Via Oliero di Sotto DX H chiesa	NO	NO	NO	
PRIMOLANO				
Via Della Stazione	NO	NO	NO	
Via Della Libertà	NO	NO	NO	
Via Circonvallazione	NO	NO	NO	
Via IV Cantoni	NO	NO	NO	

Legenda



ACCESSIBILE,
REQUISITI A NORMA



PARZIALMENTE ACCESSIBILE,
REQUISITI INCOMPLETI



NON ACCESSIBILE, ACCESSIBILITA'
VINCOLATA, REQUISITI ASSENTI

Osservazioni

- Assenza di ausili per i non vedenti ed ipovedenti, come ad esempio la mancanza di percorsi tattili, bande sensoriali e l'assenza di mappe a rilievo.

- Scarso confort delle fermate, a causa dell'assenza di panchine e di pensiline.

- Assenza di visibilità e di sicurezza della maggior parte delle fermate collocate lungo le strade principali: assenza di percorsi protetti per raggiungere la fermata.

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

- individuare le fermate più frequentate e intervenire per migliorare accessibilità e confort;

- avviare con l'Azienda di trasporto locale una verifica sugli autobus attrezzati di pedane; e sollecitare eventualmente l'azienda per incrementare tali dotazioni negli autobus di linea.



- Posizionare delle bande sensoriali¹¹ presso le fermate bus.

- Legge Europea sul Trasporto di persone disabili in Italia.

- Regolamento (UE) N. 181/2011 del Parlamento europeo e del Consiglio del 16 febbraio 2011 relativo ai diritti dei passeggeri nel trasporto effettuato con autobus e che modifica il regolamento (CE) N. 2006/2004. 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 praticamente sia i comuni che le diverse aziende di trasporto pubblico a prestare particolare attenzione alla progettazione delle infrastrutture e/o all'acquisto di nuovi veicoli.

Fermate in cui intervenire prioritariamente

Cismon	<ul style="list-style-type: none">• Stazione Fs: installare un'ampia fermata con pensilina e panchina.
S. Nazario	<ul style="list-style-type: none">• Individuazione di un percorso protetto per recarsi in stazione.
Valstagna	<ul style="list-style-type: none">• Via Capovilla: migliorare la sicurezza dell'attraversamento ed il percorso di accesso.• Oliero: zona cimitero/casa gli anziani: collocare una fermata con pensilina in un luogo raggiungibile e sicuro.• Oliero/Campolongo: migliorare l'accesso e la messa in sicurezza delle fermate.
Campolongo	<ul style="list-style-type: none">• Migliorare l'identificazione ed il confort delle Fermate bus in centro
Primolano	<ul style="list-style-type: none">• via Circonvallazione/stazione Fs: valutare lo spostamento della fermata bus e/o aggiungere una fermata bus nel piazzale della stazione Fs per agevolare l'intermodalità.

Nota: si suggerisce in concertazione con l'Azienda di trasporto per valutare la messa in sicurezza delle fermate bus situate lungo le strade ad alto scorrimento.

¹¹ piastrelle dotate di scanalature facilmente intercettabili, con il bastone bianco; linee guide che consentono ai non vedenti e agli ipovedenti di aspettare e salire nell'autobus in un punto preciso

5. Edifici comunali: rilievo e valutazione accessibilità

Il rilievo degli immobili di proprietà comunale aperti al pubblico ha riguardato 25 edifici.

	SCUOLE	UFFICI	POLIFUNZIONI	CIMITERI	SPORT	
CISMON D.G.	1	1	4	2	0	8
VALSTAGNA	1	1	3	2	1	8
S. NAZARIO	2	1	0	2	0	5
CAMPOLONGO S.B.	0	1	1	1	1	4
somma	4	4	8	7	2	25



Sede municipale Cison



Scuola Cison

5.1. Edifici rilevati

LOCALITA'	COD.	CAT.	NOME	indirizzo	PANIMETRIE
CISMON D.G.	E01	POLIFUNZIONI	Museo del Covolo e sede assoc.	Via Roma	2 files
PRIMOLANO	E01b	POLIFUNZIONI	Ex scuola Primolano	Via Capovilla	2 files
CISMON D.G.	E02	UFFICI	Sede municipale	P.zza 1° Maggio, 3	2 files
CISMON D.G.	E03	SCUOLA	Scuola Primaria "Cav. Vittorio V."	P.le Popolo	4 files
CISMON D.G.	E04	POLIFUNZIONI	Biblioteca	Piazza Marconi	-
CISMON D.G.	E05	POLIFUNZIONI	Ambulatorio e centro polifunzionale	Via Roma	-
CISMON D.G.	E06	CIMITERO	Cimitero di Cison del Grappa	Via Giarre di Sicilia	-



PRIMOLANO	E07	CIMITERO	Cimitero di Primolano	Via Broli	-
VALSTAGNA	E08	UFFICI	Sede municipale	Piazza San Marco, 1	1 file
VALSTAGNA	E09ab	SCUOLA SPORT	Scuola Secondaria + PALESTRA	Via Ferrazzi, 6	4 files
VALSTAGNA	E10	POLIFUNZIONI	Biblioteca	Riviera Garibaldi, 24	-
VALSTAGNA	E11	POLIFUNZIONI	Casa delle Associazioni	Riviera Garibaldi, 24	-
VALSTAGNA	E12	POLIFUNZIONI	Sala riunioni "Brotto"	Retro municipio Valstagna	-
VALSTAGNA	E13	CIMITERO	Cimitero di Valstagna	Via Londa	-
OLIERO	E14	CIMITERO	Cimitero di Oliero	Via Oliero di Sotto	-
OLIERO	E14b	CIMITERO	Cimitero di Collicello	Via Barbamarco	-
CARPANE'	E15	UFFICI	Sede municipale "Pal. Guarnieri"	P.zza IV Novembre	3 no tav. INT
CARPANE'	E16	SCUOLA	Scuola Infanzia	Via Stazio, 2	5 files
S. NAZARIO	E17	SCUOLA	Scuola Primaria "Don Gnocchi"	Via Roma, 56	-
S. NAZARIO	E18	CIMITERO	Cimitero di S. Nazario	Via XXV Aprile, 3	-
S. MARINO	E19	CIMITERO	Cimitero di S. Marino	Via Col Moschin	-
CAMPOLONGO S.B.	E20	UFFICI	Sede municipale	P.zza Roma, 3	-
CAMPOLONGO S.B.	E21	POLIFUNZIONI	Ex sala consigliare di Campolongo	Via Capitello	-
CAMPOLONGO S.B.	E22	CIMITERO	Cimitero di Campolongo	Via Monte Grappa	-
CAMPOLONGO S.B.	E23	SPORT	Impianto sportivo calcio Campolongo	Via Giusti	-

altri edifici non schedati

PRIMOLANO	-	POLIFUNZIONI	Centro sociale Primolano	Piazza S. Rocco	3 files
CISMON D.G.	-	POLIFUNZIONI	Canonica, cinema, sala parrocchiale	Piazza Marconi	5 files
PASTRO	-	POLIFUNZIONI	Sala polifunzionale di Pastro	-	-
CAMPOLONGO S.B.	-	SCUOLA	Scuola Infanzia (PARROCCHIALE)	Via Conti	-
S. MARINO	-	POLIFUNZIONI	Sala polifunzionale S. Marino	Via Monte Grappa	-
CARPANE'	-	POLIFUNZIONI	Museo del Tabacco	Via Marconi, 18	-

5.2. Valutazione accessibilità

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 della barriera architettonica e descrizione del possibile intervento di eliminazione;
- computo sommario di spesa per l'intervento di e.b.a.;
- priorità d'intervento.



Il rilievo ha indagato i seguenti ambiti:

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

La valutazione dell'accessibilità fornisce le seguenti indicazioni per ogni ambito d'indagine.

cod	EDIFICIO	AMBITO VALUTATO						
		Parch. riservato	Accesso esterno	Servizio igienico	Colleg. verticali	Fruibilità interna	Aree esterne	Uscite sic.
E01a	Museo del Covolo e sede assoc.	Non a norma	Non a norma	Da migliorare	Non a norma	A norma	Non valutabile	Non valutabile
E01b	Ex scuola Primolano	Non a norma	Non a norma	Non a norma	Non a norma	A norma	Non valutabile	Non valutabile
E02	Sede municipale	Non a norma	Non a norma	Non a norma	Non a norma	A norma	Non valutabile	Non valutabile
E03	Scuola Primaria "Cav. Vittorio V."	Non a norma	A norma	A norma	A norma	Da migliorare	A norma	A norma
E04	Biblioteca	Non a norma	Non a norma	Non a norma	Non a norma	Da migliorare	Non valutabile	Non valutabile
E05	Ambulatorio e centro polifunzionale	Non a norma	A norma	Da migliorare	Non valutabile	A norma	A norma	Non valutabile
E06	Cimitero di Cismon del Grappa	Non a norma	A norma	Non a norma	Non valutabile	Da migliorare	Da migliorare	Non valutabile
E07	Cimitero di Primolano	Non a norma	A norma	Non a norma	Non valutabile	A norma	Da migliorare	Non valutabile
E08	Sede municipale	Da migliorare	Non a norma	Da migliorare	Non a norma	A norma	Non a norma	Non valutabile
E09	Scuola Secondaria + PALESTRA	A norma	A norma	A norma	Non a norma	Da migliorare	A norma	A norma
E10	Biblioteca	Non a norma	Non a norma	Da migliorare	Non a norma	A norma	Non valutabile	Non valutabile
E11	Casa delle Associazioni	Non a norma	Non a norma	Da migliorare	Non a norma	A norma	Non valutabile	Non valutabile
E12	Sala riunioni "Brotto"	Da migliorare	Da migliorare	Da migliorare	Non valutabile	A norma	Non a norma	Non valutabile
E13	Cimitero di Valstagna	A norma	Da migliorare	Non a norma	Non valutabile	A norma	Non a norma	Non valutabile
E14	Cimitero di Oliero	Non a norma	A norma	Non a norma	Non valutabile	A norma	Da migliorare	Non valutabile
E14b	Cimitero di Collicello	Non a norma	Non a norma	Non a norma	Non valutabile	Non a norma	Non valutabile	Non valutabile
E15	Sede municipale "Pal. Guarnieri"	A norma	Non a norma	Da migliorare	Non a norma	A norma	Non valutabile	Non valutabile
E16	Scuola Infanzia	Non a norma	Non a norma	A norma	Non a norma	Non valutabile	A norma	A norma
E17	Scuola Primaria "Don Gnocchi"	Non a norma	Non a norma	A norma	Non a norma	Non valutabile	A norma	A norma
E18	Cimitero di S. Nazario	Non a norma	A norma	Da migliorare	Non valutabile	Da migliorare	A norma	Non valutabile
E19	Cimitero di S. Marino	Non a norma	A norma	Non a norma	Non valutabile	A norma	A norma	Non valutabile
E20	Sede municipale	Non a norma	A norma	Da migliorare	Non a norma	A norma	Non valutabile	Non valutabile
E21	Ex sala consigliere di Campolongo	Non a norma	Non a norma	Da migliorare	Non a norma	A norma	Non valutabile	Non valutabile
E22	Cimitero di Campolongo	Non a norma	Non a norma	Non a norma	Non valutabile	Da migliorare	A norma	Non valutabile
E23	Impianto sportivo calcio Campolongo	Non a norma	Non a norma	Non a norma	Non valutabile	Da migliorare	A norma	Non valutabile

Legenda

A norma



Da migliorare



Non a norma



Non valutabile



6. Priorità d'intervento

6.1. Edifici Comunali

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

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

Il punteggio massimo assegnabile è 10 punti.

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

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

Criteri per il calcolo delle priorità d'intervento negli edifici comunali

A	Edificio d'interesse strategico (scuola, livello elevato di frequentazione, ecc.)	da 0 a 3
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 2
D	Interventi di adeguamento o di manutenzione già programmati	da 0 a 1

ATTRIBUZIONE PUNTEGGIO EDIFICI

cod	EDIFICIO	PRIORITA'				TOT
		importanza	tecnico	segnalaz.	progr.	
E01a	Museo del Covolo e sede assoc.	1,0	3,5	0,0	0,0	4,5
E01b	Ex scuola Primolano	1,5	4,0	0,0	0,0	5,5
E02	Sede municipale	3,0	4,0	0,0	0,0	7,0
E03	Scuola Primaria "Cav. Vittorio V."	4,0	1,5	0,0	0,0	5,5
E04	Biblioteca	2,0	4,0	0,0	0,0	6,0
E05	Ambulatorio e centro polifunzionale	2,5	1,5	0,0	0,0	4,0
E06	Cimitero di Cismon del Grappa	2,5	3,0	0,0	0,0	5,5
E07	Cimitero di Primolano	2,5	2,5	0,0	0,0	5,0

E08	Sede municipale	3,0	4,0	0,0	0,0	7,0
E09	Scuola Secondaria + PALESTRA	4,0	1,5	0,0	0,0	5,5
E10	Biblioteca	2,0	3,5	0,0	0,0	5,5
E11	Casa delle Associazioni	1,5	3,5	0,0	0,0	5,0
E12	Sala riunioni "Brotto"	2,5	2,5	0,0	0,0	5,0
E13	Cimitero di Valstagna	2,5	2,5	0,0	0,0	5,0
E14	Cimitero di Oliero	2,0	2,5	0,0	0,0	4,5
E14b	Cimitero di Collicello	1,5	4,0	0,0	0,0	5,5
E15	Sede municipale "Pal. Guarnieri"	3,5	2,5	0,0	1,0	7,0
E16	Scuola Infanzia	4,0	2,5	0,0	0,0	6,5
E17	Scuola Primaria "Don Gnocchi"	4,0	2,0	0,0	0,0	6,0
E18	Cimitero di S. Nazario	2,5	2,0	0,0	0,0	4,5
E19	Cimitero di S. Marino	2,0	2,0	0,0	0,0	4,0
E20	Sede municipale	3,0	2,5	0,0	0,0	5,5
E21	Ex sala consigliere di Campolongo	1,0	3,0	0,0	0,0	4,0
E22	Cimitero di Campolongo	2,5	3,5	0,0	0,0	6,0
E23	Impianto sportivo calcio Campolongo	1,5	3,5	0,0	0,0	5,0



Biblioteca, Valstagna



Sede Municipale, Valstagna

6.2. Spazi urbani

L'individuazione delle priorità prende in considerazione più parametri:

- il rilievo "tecnico", riferito alla quantità e alle tipologie di barriere architettoniche, al grado di sicurezza pedonale rilevata, alla corretta identificazione del percorso;
- le segnalazioni/indicazioni pervenute dall'amministrazione, dai portatori d'interesse e dalla cittadinanza;
- le funzioni e i servizi presenti nella via;



- i lavori in corso previsti (programmazione triennale);
- la logica del percorso fuori/dentro (edificio/servizio + area esterna = catena degli spostamenti).

Con riferimento al rilievo tecnico, i criteri riguardano le condizioni di accessibilità e sicurezza del percorso e degli attraversamenti pedonali, lo stato di manutenzione e le discontinuità nella pavimentazione, l'assenza o presenza di un percorso pedonale, la presenza o meno di arredo, linee guida ed elementi di orientamento e confort. In modo più generale, il confort ambientale è sempre preso in considerazione nella valutazione (impatto acustico, sottoportici, inquinamento atmosferico dovuto alla presenza di veicoli, assenza paesaggio o confort pedonale, ecc.).

Il punteggio cumulativo attribuito alla via non è un dato stabile e potrebbe diminuire o aumentare nel corso del tempo; ad esempio potrebbe diminuire a seguito di interventi che ne migliorino la sicurezza pedonale e l'accessibilità (es. con la realizzazione di Z30).

Oppure il punteggio potrebbe aumentare con:

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

Alcuni vincoli strutturali non consentiranno mai il miglioramento dell'accessibilità.

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

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

Il punteggio totale (ruolo della via nel contesto) diventa significativo a partire da 11,5/12 punti. L'attribuzione di 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, una



banchina o un percorso pedonale protetto però se non ha una funzione rilevante nel contesto locale (via senza uscita, via residenziale, via scarsamente urbanizzata) non raggiungerà un punteggio tale da risultare prioritaria. Sono comunque situazioni da monitorare nel tempo poiché ad esempio una via scarsamente urbanizzata che vedrà un aumento del traffico e/o l'arrivo di nuovi residenti potrebbe diventare prioritaria. In questi casi, è utile tenere in considerazione, il dato fornito dal punteggio tecnico (valutazione accessibilità+ sicurezza+ percorso pedonale e segnaletica), che fornisce elementi conoscitivi che riguardano esclusivamente lo stato del singolo percorso estrapolato dal contesto. Ad esempio, un punteggio (tecnico) > 2 diventa rilevante solo se il punteggio totale è alto.

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

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

Sulla base della suddetta tabella sono stati definiti i seguenti punteggi di priorità per ogni via schedata.

ATTRIBUZIONE PUNTEGGI VIE

COD	Nome via	PUNTEGGIO TECNICO <i>accessibilità, identificaz., sicurezza</i>	PUNTEGGIO TOTALE <i>ruolo via + val. tecnica</i>
	CISMON		
U01	Via Da Gai	3	13
U02	Via Roma tratto 1	3	17
U03	Via Roma tratto 2	1,5	18,5
U04	Via Roma tratto 3	3	12
U05	Via/Piazza Marconi	1,5	13,5
U06	Via Piazzale del Popolo	1,5	
U07	Viale Monte Grappa	2	9
U08	Via Correggio/via IV Novembre	1-1,5	5,5-3,5
U09	via Todesco	1	7
	CARPANE		
U10	Viale Guarnieri	0	5
U11/12	Via Marconi/Piazzale	2,5-1,5	14,5-13,5
U13	Ponte Rialto	3	12
U14	Via Col Beretta	1	3
U15/16	Via Col Caprile/Stazio	3	12
U17	SS47 (tratto 1)	3	13
U18	SS47 (tratto 2)	1,5	15,5



VALSTAGNA/OLIERO			
U19	Via Riviera Garibaldi	0,5	13,5
U20	Via Roma	1	12
U21	Via Capovilla	1	10
U22	Via M. Della Zuanna	3	8,5
U23	Via Rialto	3	15
U24	Via Londa	3	8
U25	Via Oliero di Sopra	3	14
U26	Via Oliviero di Sotto	3	10
U27	Via della Chiesa	2	9
U28	Via Contarini (200m)	3	11
CAMPOLONGO SUL BRENTA			
U29.1	Via Montegrappa	1,5/2	16,5
U29.2	Via Montegrappa/Ponte	2,5	7,5
U30	Via Giusti	1,5	10,5
U31	Via Conti	3	12
U31.1	Via Capitello	3	11
U31.2	Via Bonati	3	11
S. NAZARIO			
U32.2	Via Roma 1 interna/salita per posta	3	8,5
U32.1	Via Roma (tratto 1)	1	11
U33	Via Roma (tratto 2)	3	8
U34	Via XXV Aprile	3	13
U35	Via De Gasperi	3	7,5
U36	Via Europa	1,5-2,5	14,5-13,5
U37	Via Monte Asolone	3	9,5
U38	Via Col Del Miglio	3	13
PRIMOLANO			
U39	Via Della Stazione	3	17
U40	Via Capovilla/Via Libertà	3	15
U41	Via Per Belluno	3	8
U42	Via Circonvallazione	2	15
U43	Via Broli	2	12

Sulla base dei rilievi effettuati e delle priorità, sono stati selezionati alcuni percorsi pedonali in cui è stata effettuata una indagine di dettaglio per individuare e quantificare alcuni interventi da attuare in priorità; sono state quindi predisposte le seguenti 19 “schede d’intervento (vedi dossier n.5 “INTERVENTI SPAZI PUBBLICI”); i dati economici vengono riportati nella parte III della Relazione.



<i>cod</i>	<i>SPAZI PUBBLICI</i>
INT1	PRIMOLANO, via Libertà
INT2	CISMON, via Roma
INT3	CARPANE, via Marconi
INT4.1	VALSTAGNA, Riviera Garibaldi
INT4.2	VALSTAGNA, via Roma, piazza S. Marco, via Capovilla
INT5	SAN NAZARIO, via Europa
INT6.1	CAMPOLONGO, via Monte Grappa
INT6.2	OLIERO, Ciclopista



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





1. Quantificazione interventi

1.1. Prezzario

L'importo degli interventi e.b.a. (definito sulla base delle linee guida indicate al successivo cap. 3 "appendice") è stato quantificato applicando le voci del Prezzario Regionale lavori pubblici e predisponendo un apposito computo.

Al costo degli interventi, il computo aggiunge un importo percentuale del 24% che comprende i possibili costi per "lavori di tipo puntuale" e di "ridotta entità".

Di seguito elencano le principali voci usate per definire gli interventi di eliminazione barriere architettoniche.

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 STRISCE 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. RETTORIFLETTENTE (OCCHI DI GATTO)	n	13,00
RV	C12	SEGNALI ORIZZ.: "STREET PRINT" con zebraure	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. Edifici comunali

Gli interventi e.b.a. sono descritti nei dossier n. 2 "EDIFICI".

L'importo di spesa corrisponde a Euro 500.098,20 escluse IVA e spese tecniche-imprevisti, che vengono aggiunti nel quadro economico generale (v. il successivo cap. 1.5).

Di seguito l'elenco degli importi previsti per ogni edificio.

cat.	cod.	EDIFICIO	COSTO INTERVENTI
POLIFUNZ.	E01	Museo del Covolo e sede assoc.	26.374,80 €
POLIFUNZ.	E01b	Ex scuola Primolano	39.246,00 €
UFFICI	E02	Sede municipale Cison del Grappa	41.106,00 €
SCUOLA	E03	Scuola Primaria "Cav. Vittorio V."	8.928,00 €
POLIFUNZ.	E04	Biblioteca	35.402,00 €
POLIFUNZ.	E05	Ambulatorio e centro polifunzionale	558,00 €
CIMITERO	E06	Cimitero di Cison del Grappa	18.166,00 €
CIMITERO	E07	Cimitero di Primolano	8.246,00 €
UFFICI	E08	Sede municipale Valstagna	37.200,00 €
SCUOLA SPORT	E09	Scuola Secondaria + PALESTRA	31.496,00 €
POLIFUNZ.	E10	Biblioteca	56.184,40 €
POLIFUNZ.	E11	Casa delle Associazioni	27.627,20 €



POLIFUNZ.	E12	Sala riunioni "Brotto"	4.588,00 €
CIMITERO	E13	Cimitero di Valstagna	20.026,00 €
CIMITERO	E14	Cimitero di Oliero	12.896,00 €
CIMITERO	E14b	Cimitero di Collicello	20.894,00 €
UFFICI	E15	Sede municipale "Pal. Guarnieri"	32.581,00 €
SCUOLA	E16	Scuola Infanzia	992,00 €
SCUOLA	E17	Scuola Primaria "Don Gnocchi"	23.746,00 €
CIMITERO	E18	Cimitero di S. Nazario	713,00 €
CIMITERO	E19	Cimitero di S. Marino	7.626,00 €
UFFICI	E20	Sede municipale Campolongo	868,00 €
POLIFUNZ.	E21	Ex sala consigliere di Campolongo	23.343,00 €
CIMITERO	E22	Cimitero di Campolongo	30.814,00 €
SPORT	E23	Impianto sportivo calcio Campolongo	11.370,80 €
SOMMA			520.992,20 €

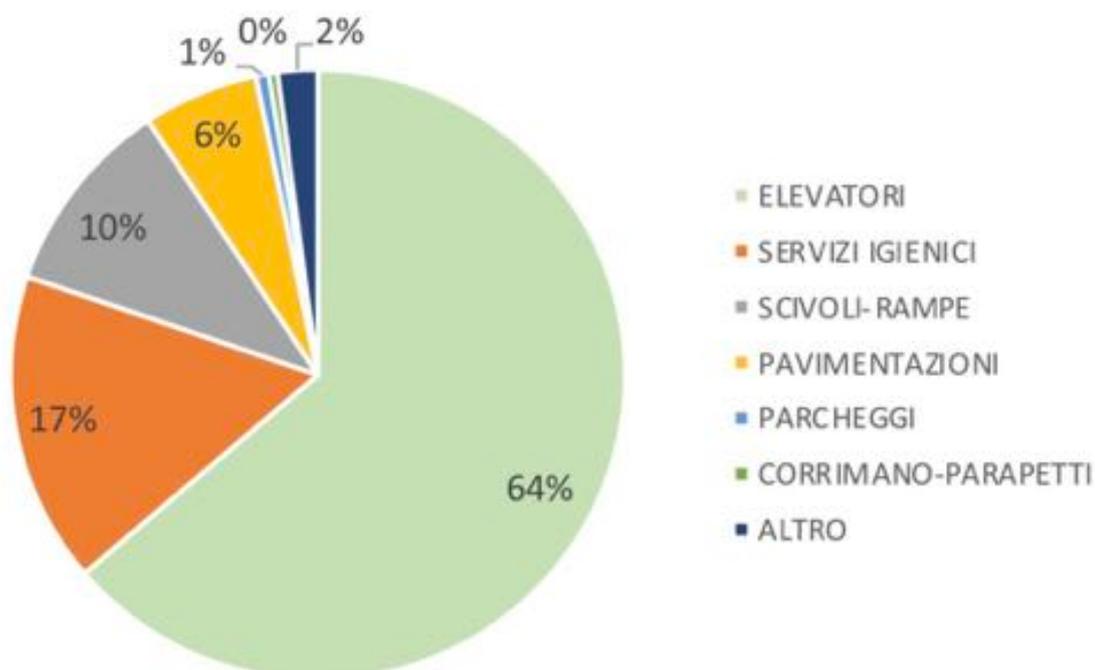
EDIFICI: SUDDIVISIONE INTERVENTI PER LOCALITA' E USI FUNZIONALI

	SCUOLE	UFFICI	POLIFUNZIONI	CIMITERI	SPORT	somma	
CISMON D.G.	8.928,00 €	41.106,00 €	101.580,80 €	26.412,00 €	- €	178.026,80 €	34,2%
VALSTAGNA	31.496,00 €	37.200,00 €	88.399,60 €	53.816,00 €	- €	210.911,60 €	40,5%
S. NAZARIO	24.738,00 €	32.581,00 €	- €	8.339,00 €	- €	65.658,00 €	12,6%
CAMPOLONGO	- €	868,00 €	23.343,00 €	30.814,00 €	11.370,80 €	66.395,80 €	12,7%
somma	65.162,00 €	111.755,00 €	213.323,40 €	98.487,00 €	11.370,80 €	520.992,20 €	100,0%



EDIFICI: SUDDIVISIONE INTERVENTI PER CATEGORIE

categoria	Nr. interventi	importo	%
ELEVATORI	11	318.680,00 €	61,2
SERVIZI IGIENICI	21	82.534,40 €	15,8
SCIVOLI-RAMPE	14	70.828,80 €	13,6
PAVIMENTAZIONI	9	32.605,80 €	6,3
PARCHEGGI	19	3.534,00 €	0,7
CORRIMANO-PARAPETTI	2	2.294,00 €	0,4
ALTRO	3	10.515,20 €	2,0
somma	79	520.992,20 €	



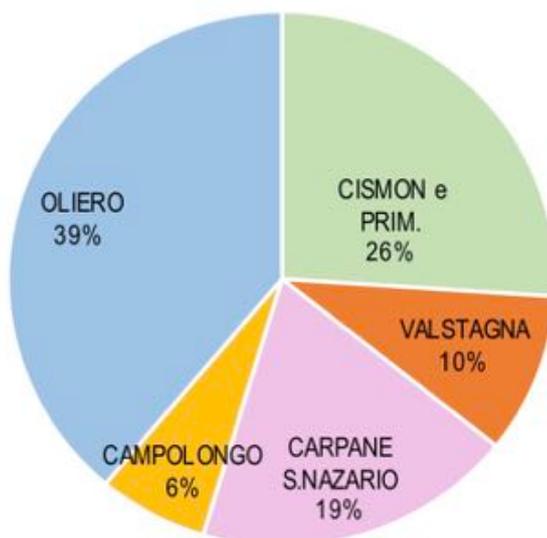
1.3. Spazi pubblici

Gli interventi sono descritti nei dossier n.5 "INTERVENTI SPAZI PUBBLICI" e sono stati quantificati indagando 8 percorsi prioritari, comprendendo tutte le località indagate.

L'importo complessivo degli interventi corrisponde a Euro 252.943,88 esclusa IVA e spese tecniche-imprevisti, che vengono aggiunti nel quadro economico generale (v. cap. 1.5).

Cod.	LOCALITA'	Nr. interventi	Costo interventi
INT1	PRIMOLANO, via Libertà	2	20.976,00 €
INT2	CISMON, via Roma	11	32.138,00 €
INT3	CARPANE, via Marconi	14	31.109,00 €
INT4.1	VALSTAGNA, Riviera Garibaldi	5	7.394,00 €
INT4.2	VALSTAGNA, via Roma, piazza S. Marco, via Capovilla	6	12.380,00 €
INT5	SAN NAZARIO, via Europa	6	7.484,00 €
INT6.1	CAMPOLONGO, via Monte Grappa	8	13.228,00 €
INT6.2	OLIERO, Ciclopista	2	79.278,00 €
SOMMA		54	203.987,00 €
INCREMENTO UTILE IMPRESA PER INTERVENTI PUNTUALI + 24%			48.956,88 €
TOTALE			252.943,88 €

INTERVENTI SPAZI PUBBLICI: SUDDIVISIONE PER AMBITI URBANI¹



¹ Gli interventi a Oliero sono riferiti alla pavimentazione della ciclopista del Brenta.



1.4. Azioni di accompagnamento

Oltre al computo analitico degli interventi, il PEBA definisce degli importi a corpo/forfettari per realizzare azioni di supporto e di accompagnamento per l'attuazione del PEBA:

Istituzione Z30/20 e interventi di moderazione del traffico, con ingressi e attraversamenti località	17.000,00 €
Segnaletica podotattile	5.000,00 €
Interventi formativi e di sensibilizzazione	3.000,00 €
Rimozione scalini e dislivelli nei percorsi e installazione corrimano	5.000,00 €
Miglioramento fruibilità aree giochi ²	8.000,00 €
Possibili interventi per il collegamento/spostamento fra le frazioni del comune	16.000,00 €
TOTALE FORFETTARIO	54.000,00 €

Il costo di tali azioni, quantificato in modo forfettario, ammonta a 54 mila Euro (ca. il 6% del costo degli interventi) e pur essendo indicativo viene comunque incluso nel PEBA in quanto concorre all'attuazione del piano.

Si descrivono brevemente le suddette azioni.

- ***Istituzione Z30 e interventi di moderazione del traffico "Valbrenta Slow"***

Importo forfettario a corpo di **17.000,00 euro** per realizzare interventi nelle strade finalizzati a un uso sicuro e condiviso della strada da parte di tutti gli utenti, come ad esempio:

- qualificazione degli attraversamenti pedonali;
- qualificazione ingressi località;
- realizzare Z30 o Z20, con segnaletica e ridisegno della carreggiata e/o degli ingressi (nelle zone residenziali o nelle strade con marciapiedi assenti o stretti o in pendenza, per consentire al pedone di avere la precedenza e percorrere la banchina o la carreggiata in sicurezza).

- ***Segnaletica podotattile per l'orientamento³***

Importo forfettario a corpo di **5.000,00 euro** per la posa di segnali podotattili negli attestamenti pedonali e in corrispondenza degli edifici comunali più importanti (es. la sede municipale ed i musei), presso le fermate TPL più frequentate e nei semafori. L'importo è stato definito prevedendo la posa di ca. 60 metri lineari di segnali podotattili.

² L'acquisto di giochi fruibili da tutti i bambini potrà essere finanziato con appositi bandi regionali.

³ Comprende anche l'installazione di fasce adesive per contrasto cromatico su lampioni presenti nei marciapiedi.



- **Rimozione scalini in corrispondenza dei percorsi e installazione corrimano**

Importo forfettario a corpo di **5.000,00 euro** per raccordare i dislivelli nei percorsi e negli attraversamenti pedonali, prevedendo un dislivello massimo di 5 cm e il raccordo con ricarica di asfalto. L'importo è stato definito prevedendo di raccordare ca 25 piccoli scalini nelle vie che non rientrano negli interventi già previsti.

- **Interventi formativi e di sensibilizzazione**

Importo forfettario a corpo di **3.000,00 euro** per azioni di comunicazione - sensibilizzazione alla mobilità sostenibile rivolta agli abitanti in occasione di interventi di traffic-calming e istituzione Z30; l'obiettivo è di migliorare l'uso condiviso della strada (automobilisti, pedoni, ciclisti) nelle aree abitate e frequentate dai pedoni. Azioni di comunicazione nelle scuole e nelle famiglie per la promozione del Pedibus e del carpooling.

- **Miglioramento fruibilità aree giochi**

Importo forfettario a corpo di **8.000,00 euro** per realizzare dei vialetti interni collegati al percorso esterno, ai giochi ed agli arredi presenti (panchina, fontana, ecc.).

- **Possibili interventi per il collegamento/spostamento fra le località del comune**

Importo forfettario a corpo di **16.000,00 euro** per lo studio e l'attivazione di interventi riconducibili alle seguenti azioni

- ✓ Incremento del numero di parcheggi riservati.
- ✓ Coinvolgimento ferrovie e società TPL per migliorare l'accessibilità di Stazioni FS e fermate bus (intermodalità).
- ✓ Messa in funzione di navetta/minibus elettrico.

Altre azioni/interventi non contabilizzati

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

a) Formazione di tecnici, nomina del tecnico comunale preposto all'accessibilità e istituzione di una "Consulta per accessibilità, mobilità, salute"⁴

Formazione dei tecnici che operano sulla viabilità e/o negli spazi pubblici con svolgimento di 1 seminario dedicato alla progettazione inclusiva, aperto anche ai tecnici lib. professionisti e alle aziende che operano negli spazi pubblici (trasporto, acqua, telecomunicazione).

⁴ E' opportuno organizzare queste attività congressuali-formative in ambito intercomunale.



- Nomina di un tecnico-referente comunale per l'attuazione del PEBA e per il controllo su progetti-interventi-collaudato per gli aspetti relativi all'accessibilità e mobilità delle persone con disabilità.
 - Coinvolgimento di persone disabili durante la realizzazione di opere pubbliche con ev. istituzione di una consulta cittadina.
- NOTE: Integrare il regolamento edilizio comunale con linee guida progettuali in materia di barriere architettoniche e design universale (i progetti integrano i concetti del design universale).

b) Inserimento di giochi inclusivi in aree verdi e realizzazione di un percorso sensoriale

Individuazione di un percorso sensoriale accessibile (strutturazione dell'ambiente "plurisensoriale"). Consigliabile l'avvio di un laboratorio di progettazione partecipata e sostenibile con le scuole in cui vengano coinvolte persone disabili e/o cooperative e associazioni, esperti, e referenti tecnici comunali (2 o 3 workshop sui temi dell'orientamento, dell'arredo, dei giochi).

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

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

d) Servizio assistenza intercomunale

Attivazione 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) Installazione totem informativi accessibili della Valbrenta

La collocazione di totem informativi audio con codice QRM, consentirebbe sia lo svolgimento di una visita informativa della Valbrenta per le persone non vedenti sia il miglioramento della conoscenza del territorio per i turisti, gli alunni delle scuole e i residenti; in tale modo il totem informativo (fruibile da una persona in carrozzina) potrebbe essere un mezzo per mettere in rete le diverse località che oggi formano il comune di Valbrenta. L'installazione dei totem interattivi multi uso potrebbe riguardare le sedi municipali, le stazione Fs o le piazze ed i luoghi facilmente raggiungibili ed accessibili. Si rivela importante migliorare l'orientamento e le indicazioni dei percorsi che conducono verso la ciclopiista del Brenta. Fra le località da prendere in considerazione per le visite turistiche: Cismon, Campolongo, Valstagna.

f) Informazione ai gestori di locali pubblici sul tema "accessibilità e accoglienza"

L'organizzazione di un incontro con i proprietari e gestori dei negozi e locali aperti al pubblico interessati a recepire linee guida e suggerimenti consentirebbe di migliorare la presenza e l'accessibilità degli esercizi commerciali e più in generale dei luoghi e servizi sanitari (dentisti, medici poliambulatori, fisioterapisti ed altri professionisti) presenti nel territorio.



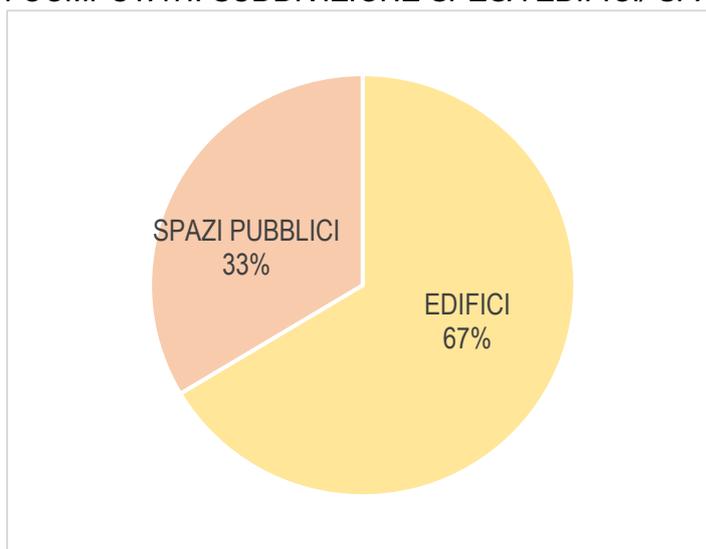
1.5. Quadro economico

Sulla base dei computi degli interventi, delle somme a percentuale (IVA e spese extra), e degli importi forfettari, si definisce il quadro economico con costo totale di 968.000,00 Euro. L'impegno di spesa andrà articolato nell'arco di un decennio (v. cap. successivo).

A	INTERVENTI COMPUTATI	
A1	Importo e.b.a. EDIFICI	520.992,20 €
A2	Importo e.b.a. SPAZI PUBBLICI	252.943,88 €
	TOTALE LAVORI	773.936,08 €
B	SOMME A DISPOSIZIONE PER REALIZZAZIONE INTERVENTI	
B1	IVA 4% su A	30.957,44 €
B2	IMPREVISTI, SPESE TECNICHE 14% su A	108.351,05 €
B3	Arrotondamento	755,43 €
	TOTALE SOMME A DISPOSIZIONE	140.063,92 €
A+B	COSTO REALIZZAZIONE INTERVENTI	914.000,00 €
C	AZIONI EXTRA DI ACCOMPAGNAMENTO (A FORFAIT)	54.000,00 €
C1	Istituzione Z30/20 e interventi di moderazione del traffico	17.000,00 €
C2	Segnaletica podotattile	5.000,00 €
C3	Interventi formativi e di sensibilizzazione	3.000,00 €
C4	Rimozione scalini e dislivelli nei percorsi e installazione corrimano	5.000,00 €
C5	Miglioramento fruibilità aree giochi	8.000,00 €
C6	Possibili interventi per il collegamento/spostamento fra le frazioni	16.000,00 €
	TOTALE AZIONI DI ACCOMPAGNAMENTO	54.000,00 €
A+B+C	COSTO TOTALE PEBA	968.000,00 €

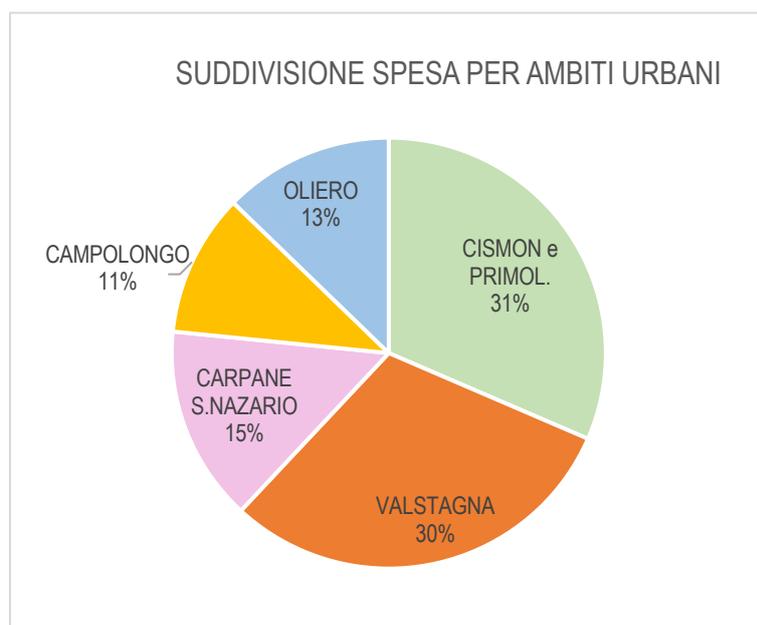


INTERVENTI COMPUTATI: SUDDIVISIONE SPESA EDIFICI/ SPAZI PUBBLICI



INTERVENTI COMPUTATI: SUDDIVISIONE PER AMBITI URBANI

	EDIFICI	SPAZI PUBBLICI	SOMMA		ABITANTI	
CISMON	178.026,80 €	65.861,36 €	243.888,16 €	31,5%	911	18,7%
VALSTAGNA	210.911,60 €	24.519,76 €	235.431,36 €	30,4%	1.827	37,4%
S. NAZARIO	65.658,00 €	47.855,32 €	113.513,32 €	14,7%	980	20,1%
CAMPOLONGO	66.395,80 €	16.402,72 €	82.798,52 €	10,7%	815	16,7%
OLIERO*	- €	98.304,72 €	98.304,72 €	12,7%	350	7,2%
somma	500.098,20 €	252.943,88 €	753.042,08 €			



NOTA: Gli interventi a Oliero sono riferiti alla pavimentazione della ciclopista del Brenta.



2. Attuazione e monitoraggio

2.1. Programmazione

Il PEBA indica gli interventi da realizzare nell'arco di un decennio, periodo di validità del piano, e finanziati annualmente con risorse di bilancio che faranno riferimento a diversi capitoli di spesa come ad esempio:

- 1- Accantonamento del 10% degli oneri di urbanizzazione e sanzioni in materia edilizia, come previsto dalla Legge regionale.
- 2- Finanziamenti puntuali derivanti da bandi (regionali, nazionali, europei) che riguardano l'accessibilità e la sicurezza di edifici o la mobilità sostenibile e la riqualificazione urbana per gli spazi urbani.
- 3- Quota parte degli interventi annui di asfaltatura e segnaletica, per le opere che riguardano la viabilità pedonale.

Gli interventi e.b.a. vengono programmati dal settore Lavori pubblici, ma le azioni di accompagnamento potranno essere avviate e programmate da altri settori.

La seguente tabella indica in via orientativa le risorse finanziarie da impegnare nel decennio 2021-2030 per l'attuazione del piano (escluse le azioni extra).

ANNO	A) 10% proventi contributo di costruzione e sanzioni in materia edilizia-urbanistica	B) entrate varie (sanzioni stradali, bandi, donazioni...)	C) quota parte asfaltature e segnaletica strade	SOMMA
2021	Euro 24.400,00	Euro 32.000,00	Euro 35.000,00	€ 91.400,00
2022	Euro 24.400,00	Euro 32.000,00	Euro 35.000,00	€ 91.400,00
2023	Euro 24.400,00	Euro 32.000,00	Euro 35.000,00	€ 91.400,00
2024	Euro 24.400,00	Euro 32.000,00	Euro 35.000,00	€ 91.400,00
2025	Euro 24.400,00	Euro 32.000,00	Euro 35.000,00	€ 91.400,00
2026	Euro 24.400,00	Euro 32.000,00	Euro 35.000,00	€ 91.400,00
2027	Euro 24.400,00	Euro 32.000,00	Euro 35.000,00	€ 91.400,00
2028	Euro 24.400,00	Euro 32.000,00	Euro 35.000,00	€ 91.400,00
2029	Euro 24.400,00	Euro 32.000,00	Euro 35.000,00	€ 91.400,00
2030	Euro 24.400,00	Euro 32.000,00	Euro 35.000,00	€ 91.400,00
			somma	€ 914.000,00

- A) Obbligo normativo (importo percentuale presunto)
- B) Importo variabile, sulla base dei finanziamenti e delle disponibilità annuali.
- C) Quota parte delle manutenzioni stradali riguardante gli interventi sui percorsi pedonali.



Pertanto, in via preventiva, l'importo annuo per attuare il PEBA nel decennio 2021-2030 risulta essere di Euro 91.400,00. Tale importo sarà soggetto a variazioni in relazione anche alle progettualità dell'ente locale per ottenere finanziamenti e l'eventuale ridefinizione di priorità d'intervento.

Nella seguente tabella si ipotizza una programmazione decennale considerando i capitoli di spesa indicati nel quadro economico, escluso il capitolo "somme a disposizione" (riferite a IVA e spese tecniche per un importo di 140.063,92 €) che andrà ripartito in proporzione in ogni annualità.

ANNO	EDIFICI	SPAZI PUBBLICI	AZIONI ACCOMPAGNAMENTO	SOMMA
1° 2022	E15, E02 73.687,00 €	- €	C1 17.000,00 €	90.687,00 €
2° 2023	E8, E16, E22 69.006,00 €	- €	C3, C4, C5 16.000,00 €	85.006,00 €
3° 2024	E17, E04, E03, E06 86.242,00 €	- €	- €	86.242,00 €
4° 2025	E09, E10 87.680,40 €	- €	- €	87.680,40 €
5° 2026	E01b, E20, E07 48.360,00 €	- €	C2, C6 21.000,00 €	69.360,00 €
6° 2027	- €	INT2; INT3 78.426,28 €	- €	78.426,28 €
7° 2028	- €	INT1, INT4.1, INT4.2, INT5, INT6.1 76.212,88 €	- €	76.212,88 €
8° 2029	- €	INT6.2 98.304,72 €	- €	98.304,72 €
9° 2030	E11, E12, E13, E14b, E23 84.506,00 €	- €	- €	84.506,00 €
10° 2031	E14, E01, E18, E19, E05, E21 71.510,80 €	- €	- €	71.510,80 €
	520.992,20 €	252.943,88 €	54.000,00 €	827.936,08 €



ANNO INTERVENTO

PRIORITA	COD	EDIFICI	ANNO INT
7,0	E15	Sede municipale "Pal. Guarnieri" CARPANE'	2022
7,0	E02	Sede municipale Cismon	
7,0	E08	Sede municipale Valstagna	2023
6,5	E16	Scuola Infanzia CARPANE'	
6,0	E22	Cimitero di CAMPOLONGO	2024
6,0	E17	Scuola Primaria "Don Gnocchi" S. NAZARIO	
6,0	E04	Biblioteca CISMON	
5,5	E03	Scuola "Cav. Vittorio V." CISMON	2025
5,5	E06	Cimitero di CISMON del Grappa	
5,5	E09	Scuola Secondaria + palestra VALSTAGNA	2026
5,5	E10	Biblioteca VALSTAGNA	
5,5	E01b	Ex scuola PRIMOLANO	2030
5,5	E20	Sede municipale Campolongo	
5,0	E07	Cimitero di PRIMOLANO	2031
5,0	E11	Casa delle Associazioni VALSTAGNA	
5,0	E12	Sala riunioni "Brotto" VALSTAGNA	
5,0	E13	Cimitero di VALSTAGNA	
5,0	E14b	Cimitero di COLLICELLO	
4,5	E23	Impianto Calcio Campolongo	2027
4,5	E14	Cimitero di OLIERO	
4,5	E01	Museo del Covolo e assoc. CISMON	
4,5	E18	Cimitero di S. NAZARIO	
4,0	E19	Cimitero di S. MARINO	
4,0	E05	Ambulatorio polifunzionale CISMON	
4,0	E21	Ex sala consigliere di Campolongo	

COD	SPAZI PUBBLICI	ANNO INT.
INT2	CISMON, via Roma	2027
INT3	CARPANE, via Marconi	
INT1	PRIMOLANO, via Libertà	2028
INT4.1	VALSTAGNA, Riviera Garibaldi	
INT4.2	VALSTAGNA, via Roma, p.a S. Marco, via Capovilla	
INT5	SAN NAZARIO, via Europa	
INT6.1	CAMPOLONGO, via Monte Grappa	2029
INT6.2	OLIERO, Ciclopista	

COD	AZIONI DI ACCOMPAGNAMENTO (forfait)	ANNO INT.
C1	Istituzione Z30/20 e interventi di moderazione del traffico	2022
C3	Interventi formativi e di partecipazione	2023
C4	Rimozione scalini e installazione corrimano	
C5	Fruibilità aree giochi	2026
C6	Interventi per il collegamento fra le frazioni	
C2	Segnaletica podotattile	

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; l'ufficio lavori pubblici potrà 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

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



2.2. Attuazione e governance

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

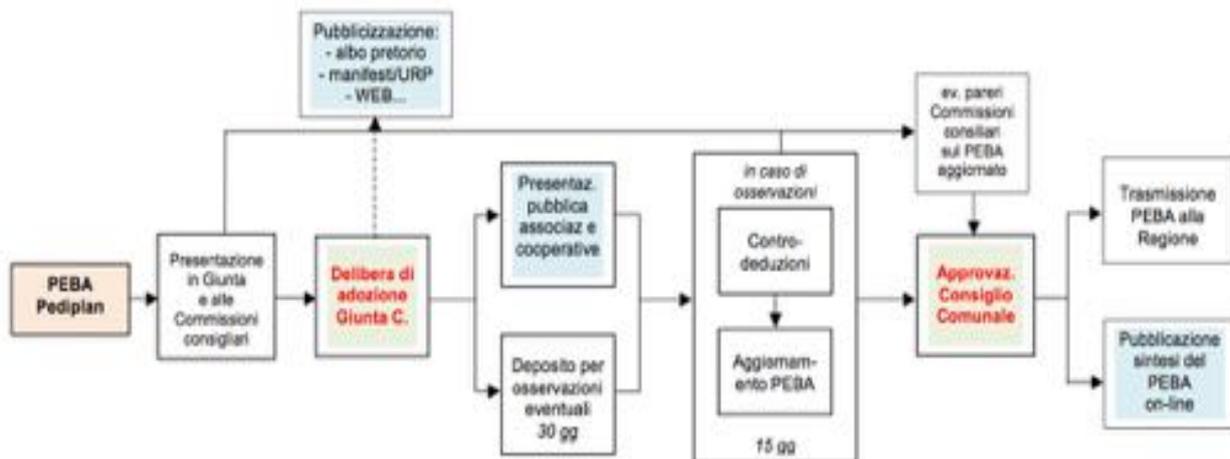
ENTE	ATTIVITÀ-AZIONE
Comune, uff. Lavori Pubblici	Manutenzione straordinaria ed ordinaria per l'accessibilità degli edifici e delle strade. Progettazione ed esecuzione interventi.
Comune, uff. Viabilità – Polizia Municipale	Parcheggi riservati ai disabili: predisporre e mantenere in efficienza gli stalli, migliorare la segnaletica. Controllare la segnaletica orizzontale e verticale e gli stalli di sosta riservata. Incrementare la segnaletica orizzontale pedonale. Garantire la sicurezza pedonale; sensibilizzare alle Z30 e Z20 ed alla mobilità sostenibile e fare rispettare i divieti anche con l'applicazione di sanzioni.
Comune, uff. Attività Commerciali – Ascom – Associazioni disabili	Plateatici: verificare ed eventualmente sanzionare l'eccessivo ingombro nei percorsi pedonali – Migliorare l'accessibilità dei negozi ai portatori di handicap.
Comune, uff. Cultura – Associazioni e comitati genitori – Scuole	Promuovere il Pedibus e il car-pooling per diminuire il traffico sulle strade (assieme alle scuole e alle famiglie). Avviare/potenziare azioni di sensibilizzazione ed educazione alla sicurezza stradale assieme alle Cooperative-associazioni locali, alle Scuole, ed alla polizia locale.
Azienda trasporto pubblico locale (con il Comune settore Lavori Pubblici ed ev. portatori d'interesse)	Messa in sicurezza ed accessibilità delle fermate autobus e scuolabus; ricollocazione o messa in sicurezza di ev. fermate troppo esposte sulle strade. Individuare soluzioni per consentire alle persone ipo/non vedenti di identificare più facilmente le fermate e localizzarle (ad es. inserimento di dispositivi di sintesi vocale sugli autobus + display digitale per i non udenti negli autobus e nelle fermate. Installazione di segnalatori acustici e di segnaletica podotattile nelle fermate bus dei luoghi più frequentati.
Trenitalia/ Comune Lavori Pubblici	Organizzare dei tavoli di concertazione fra Comune e Trenitalia. Migliorare la fruibilità ed il confort delle stazioni e il servizio di assistenza alle persone disabili e anziani Promuovere gli spostamenti in treno in Valbrenta e fra le località servite dal treno (Primolano, Cison, Carpané, S. Nazario, S. Marino).
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, autoscuole della zona	Educazione stradale: rispetto dei limiti di velocità e dei parcheggi riservati.
Comune – Commercianti e Professionisti della sanità	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.).

(dentista, medici, ortopedici, farmacisti, ...).	
Ufficio LL.PP. – tecnici esperti	Azione di formazione sull'accessibilità.
Amm. Comunale (settore pol. sociali e lavori pubblici) – Associaz. Disabili – Referenti scolastici – Asl	Istituzione di una "CONSULTA" comunale per l'accessibilità e la qualità degli spazi e la salute. Coinvolgimento di persone disabili durante la realizzazione di lavori pubblici.

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

1	Inserisce gli interventi nella programmazione del LLPP
2	Definisce, sulla base delle schede d'intervento e delle previsioni di entrata, le risorse da inserire a Bilancio.
3	Utilizza le schede d'intervento per elaborare il progetto di fattibilità tecnico-economica
4	Verifica la congruenza degli interventi EBA con altri interventi previsti nella stessa area o edificio.
5	Aggiorna, con le quantità rilevate periodicamente, gli indicatori di monitoraggio (v. successivo paragrafo).

Fasi di approvazione del PEBA



Il PEBA viene approvato con le modalità previste dalla norma per i piani urbani, pertanto viene presentato in Consiglio Comunale per la sua approvazione dopo essere stato adottato in Giunta e depositato/pubblicato per il recepimento di eventuali osservazioni.



2.3. Monitoraggio e indicatori

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

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

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

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

n.	INDICATORI QUANTITATIVI, QUALITATIVI, FINANZIARI	QUANTITA' DI RIFERIMENTO	MISURAZIONE SUCCESSIVA
1.	N. attraversamenti pedonali rialzati o messi in sicurezza		
2.	N. vie con limite di velocità inferiore a 50 km/h		
3.	N. vie con limite 30 o 20		
4.	N. interventi di accessibilità delle aree verdi (realizzaz. vialetti)		
5.	N. giochi fruibili da tutti i bambini installati nelle aree verdi		
6.	N. vie riqualificate con arredo verde (alberature, aiuole, illuminazione, ecc.)		
7.	N. percorsi pedonali messi in sicurezza con separazione della corsia stradale (cordoli, parapetti parapetonali, segnaletica)		
8.	N. scalini rimossi negli attraversamenti pedonali		
9.	N. interventi per ridurre la velocità negli ingressi urbani		
10.	N. fermate bus messe in sicurezza		
11.	N. parcheggi riservati ai disabili creati, ricollocati, messi a norma		
12.	N. fermate bus rese accessibili e fruibili		
13.	N. Stazioni Fs accessibili		



14.	N. utenti disabili che prendono il bus e/o il treno		
15.	N. semafori ed attraversamenti con segnali podotattili e avvisatori acustici		
16.	Edifici comunali: interventi di rimozione barriere architettoniche		
17.	N. allievi iscritti Pedibus		
18.	Azioni integrative e di sostegno al PEBA: azioni avviate		



3. APPENDICE: linee guida per gli interventi negli spazi urbani

Gli interventi negli spazi urbani vengono definiti a partire da un'analisi multi-criteriale⁵ 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 orientamento da parte delle persone con disabilità visiva;
- le condizioni di sicurezza e comfort per tutti i pedoni.

<i>requisito</i>	<i>quesito di progetto</i>	<i>Finalità dell'intervento</i>	<i>tipi d'intervento</i>
ACCESSIBILITA'	il percorso è percorribile autonomamente da un disabile motorio?	Rendere complanare un percorso.	Raccordo dislivelli, rifacimento pavimentazioni sconnesse, allargamento percorso.
ORIENTAMENTO	il percorso è percepibile da una persona non vedente o con problemi cognitivi? il percorso è visibile dai pedoni?	Segnalare e fornire indicazioni ambientali, su direzione e/o interferenze presenti nel percorso (auto, ciclisti, ciclomotori).	Segnaletica (orizzontale, verticale, podotattile, cromatica), delimitazione percorsi (parapetti, paletti, cordoli). Illuminazione.
SICUREZZA	il percorso è sicuro per tutti i pedoni?	1) 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 moderaz. traffico (V. sicurezza), allargamento marciapiede (V. accessibilità). Ricollocamento arredo (pali, cassetta lettere, fioriere, ecc.).

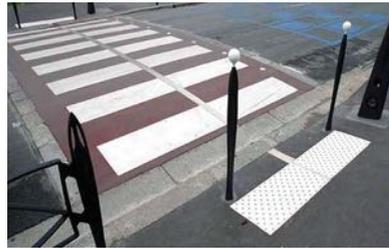
⁵ Le soluzioni proposte potranno essere ridefinite considerando: la fattibilità economico-finanziaria ed i diversi gradi di sicurezza e comfort che s'intende perseguire.

3.1. 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.

<i>dispositivo / elemento Immagine/ note</i>	
<p>SEGNALETICA ORIZZONTALE per identificazione del percorso</p> 	<p>Strisce bianche o gialle. Zebrature. Sagome pedone. Campiture colorate.</p>
<p>ASFALTO COLORATO E STAMPATO (tipo "Street Print")</p>  	
<p>ELEMENTI RETRORIFLETTENTI "OCCHI DI GATTO"</p> 	<p>Colorati o luminosi fotovoltaici o LED. Foto: collocazione trasversale solo con velocità <50 km/h</p>
<p>CARTELLI SEGNALETICI STRADALI</p>	<p>percorso pedonale</p>  <p>fermata scuolabus</p>  <p>attenzione</p>   <p>pericolo</p>  
<p>SEGNALI TATTILOPLANTARI</p> 	<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
ciclopedonale



PAVIMENTAZIONE
betonelle o porfido



*Nota: con le pav. stradali in masselli
occorre prevedere una velocità
automezzi limitata*

ATTRAVERSAMENTI
RIALZATI



*L'intervento deve essere accompagnato
da apposita progettazione per verificare
le condizioni del contesto.*

CHICANES



*L'intervento rientra nelle soluzioni di
"MODERAZIONE DEL TRAFFICO"
Anche in ambito residenziale con strade
rettee*



3.2. Tipologia interventi nei percorsi pedonali

Si descrivono di seguito i possibili interventi di eliminazione barriere architettoniche finalizzati alla realizzazione del Pediplan ovvero PAU (Piano di Accessibilità Urbana).

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 carreggiata⁶ o dalla pista ciclabile)

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

Intervento: segnaletica orizzontale (strisce e dispositivi retroriflettenti "occhi di gatto"), messa in opera di cordoli e/o transenne o paletti para pedonali, interventi di accompagnamento per la moderazione del traffico. Per la separazione dei flussi ciclisti-pedoni, l'intervento – in presenza di almeno 3 m di larghezza della pista ciclopedonale- consiste nella realizzazione della striscia e delle sagome pedone-bici (segnaletica orizzontale).

5. Realizzazione marciapiedi

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

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

6. Regolarizzazione pendenze

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

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

⁶ 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 ⁷

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

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

8. Realizzazione (o rimozione) di attraversamenti pedonali

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

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

9. Realizzazione di Z30 o Z20 (zone d'incontro) e/o inserimento limiti di velocità⁸

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.).

10. Superamento dislivelli e superamento delle distanze

Nel caso di grandi superfici pedonali e nelle parti comuni si deve provvedere a individuare un percorso mediante un'adeguata differenziazione di materiale e colore del percorso stesso.

3.3. Orientamento e segnaletica per le persone disabili

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

Un ambiente dovrebbe fornire ad ogni utente diverse indicazioni:

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

⁷ Gli interventi sugli attraversamenti pedonali competono al Comune solo nelle strade comunali. Diverse arterie stradali all'interno di zone abitate sono classificate provinciali o regionali, per cui gli interventi devono essere autorizzati dell'ente superiore.

⁸ Tali interventi sono consentiti solo nelle strade classificate come "comunali".



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

La leggibilità e la rappresentazione di un ambiente condizionano i comportamenti di ciascuno; i quali andranno adeguati alla situazione (priorità, attesa, stop, rallentamento, attraversamento). Per evitare la sensazione di disorientamento, la segnaletica deve essere efficace e di lettura immediata. Uno dei principali problemi riscontrato 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 vedenti⁹

Per una persona 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

⁹ 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 tattili¹⁰: 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.

Alcune esigenze dei turisti e non vedenti¹¹

- Avere informazioni chiare, aggiornate, disponibili e reperibili facilmente.
- Avere delle spiegazioni chiare e dettagliate dell'ambiente per identificare percorsi ed eventuali ostacoli, in modo da poterli aggirare.

¹⁰ "**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.

¹¹ Vedi Tesi di laurea, M. Fiorentini, Turismo accessibile nelle aree protette. I sentieri naturalistici per disabili visivi, 2016.



- Poter contare sulla presenza di dispositivi tecnologici e non che permettano di orientarsi facilmente e in sicurezza; avere accesso agli ausili tecnici per l'orientamento personale come il bastone bianco o il cane oltre che potersi muovere in autonomia.
- Avere la certezza di poter sempre contare su personale preparato a ricevere un turista con particolari difficoltà.
- Poter disporre di servizi di trasporto e strutture turistiche adeguate.
- Poter contare su standard di accessibilità armonizzati a livello europeo e internazionale, per non ritrovarsi ogni volta davanti a segnali diversi.
- Avere contatto diretto con gli altri, che deve essere ovviamente basato su un continuo scambio di informazioni vocali.
- Avere la possibilità di toccare gli oggetti o le persone in modo da poterli identificare adeguatamente.
- Poter contare su un'illuminazione speciale, contrasti, punti di riferimento per raggiungere il maggior livello di indipendenza.
- Ricevere una particolare attenzione in caso di emergenza (Laura e Petrangeli, 2003).

Orientamento delle persone sorde-mute

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

Orientamento delle persone con problema cognitivo

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

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 emerse¹².

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

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

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



Es. attraversamento marciapiede con contrasto cromatico e strisce tattili bianche

3.4. Marciapiedi e pavimentazioni

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.

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



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 o con problema di deambulazione. 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 scivolosità¹³.

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 strada¹⁴. 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.

3.5. Attraversamenti pedonali

Gli attraversamenti pedonali sono i luoghi in cui si verificano la maggior parte degli incidenti che coinvolgono i pedoni (tra il 25 % ed il 30%)¹⁵. Quando i bambini iniziano ad andare a

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

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

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



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 molti pedoni non sempre attraversano in corrispondenza dell'attraversamento malgrado tutti i rischi intercorsi. Infine, si rileva che malgrado la trasformazione avvenuta nel corso degli anni nei territori abitati (aumento traffico, allargamento strade, inserimento rotonde, ecc.), i pedoni più anziani tendono a non cambiare alcune abitudini riguardo alle loro modalità di spostamento. Attraversare una strada in sicurezza è un problema rilevante per una persona non vedente o relativamente anziana. Per un automobilista, i problemi sono due: vedere l'attraversamento e rallentare. Per un pedone, si tratta di controllare che non arrivi un'auto (anticipare) ed attraversare in un tempo appropriato. Diversi attraversamenti o intersezioni comportano una lunghezza o una geometria stradale troppo ampia o riportano una scarsa visibilità (auto e furgoncini parcheggiati lungo la strada e vicini agli attraversamenti) e rappresentano delle fonti di insicurezza per gli spostamenti pedonali.

Attraversamenti pedonali e zone 30

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

Definizione e prescrizioni di norma

Codice della Strada,

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

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

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

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

Dm 236/89

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



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

Illuminazione

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

Segnaletica verticale

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

Segnaletica orizzontale

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

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

Riduzione lunghezza

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

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

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



Attraversamento con “isola salvagente” e attraversamento rialzato

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

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



Attraversamento colorato



Vernice con microsfere rifrangenti e semaforizzazione



illuminazione "smart"



illuminazione perimetrata

Impianti semaforizzati

Gli attraversamenti semaforizzati vanno attrezzati con i seguenti dispositivi:

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

Paletti (o transenne) 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.

3.6. Sicurezza pedonale e moderazione del traffico (Z20 o Z30)

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

Misure integrate per la sicurezza dei pedoni

- Interventi di moderazione del traffico per ridurre la velocità degli automezzi e la loro presenza nella strada.
- Realizzazione di infrastrutture inclusive per la mobilità dei pedoni: percorsi pedonali, ambiti di interscambio modale quali fermate TPL, parcheggi riservati, ecc.
- Interventi di segnaletica per evidenziare i pedoni nello spazio pubblico.
- Interventi per l'educazione alla mobilità sostenibile ed inclusiva.

La tutela del pedone e la "Carta Europea dei diritti del pedone"

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

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

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

alternative rispettose dell'uomo e dell'ambiente attraverso i canali più idonei e sin dai primi livelli d'istruzione scolastica.

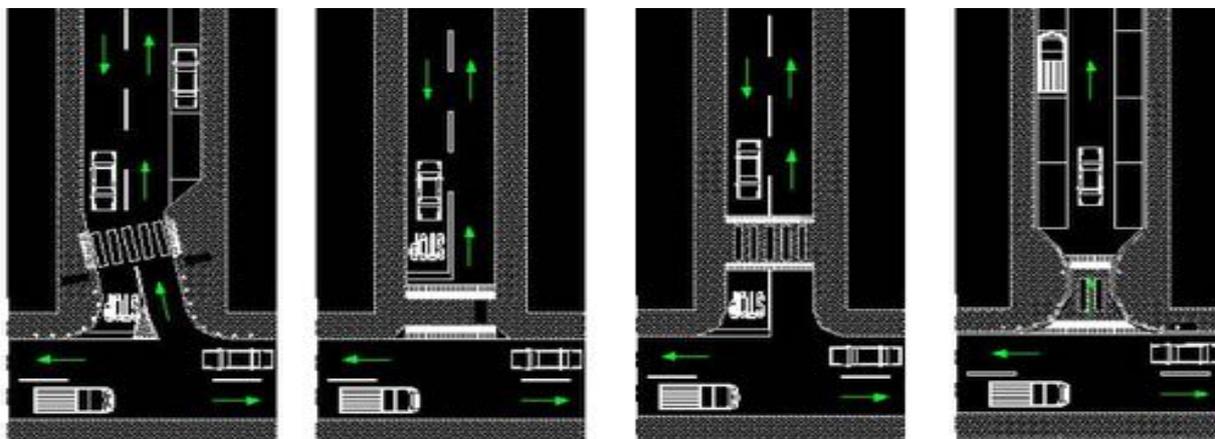
Fonte: Commissione per la protezione dell'ambiente del Parlamento europeo (1988)

Isole ambientali e Z30 o Z20

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

La sola collocazione della segnaletica verticale risulta solitamente insufficiente alla realizzazione delle Zone 30; l'efficacia dell'intervento viene garantita con la chiara identificazione dei "varchi" d'ingresso e di uscita di tali aree, con segnaletica orizzontale sulla carreggiata, opere di rialzo della pavimentazione e/o di restringimento della carreggiata in concomitanza con l'attraversamento pedonale e/o la creazione di chicane. Tali elementi inducono l'automobilista a rallentare e a fargli percepire il cambio di regole comportamentali presenti nell'area.

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



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

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

Ingressi nelle località, nuclei abitati e Z30

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

Le zone 30 (*traffic calming*)

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

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

Es. 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.

Individuazione aree per la moderazione del traffico

Nuovo Codice della Strada ¹⁶

Le strade in prossimità di edifici ad uso scolastico vengono classificate come '**strada scolastica**'.

Su queste strade i comuni provvederanno a "stabilire limitazioni alla circolazione almeno negli orari di attività didattica e di ingresso e uscita degli alunni", adottando almeno una di queste misure:

- limite di velocità di 30 km/h o inferiore;
- introduzione di zona a "traffico limitato".

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





ALLEGATI

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

CRITERI PER VALUTARE L'ACCESSIBILITÀ, 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.

PARCHEGGI RISERVATI

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.

CHECK LIST DELLE BARRIERE SENSO-PERCETTIVE

a cura di INMACI – Istituto Nazionale per la Mobilità di Ciechi e Ipovedenti
SISTEMA TATTILOPLANTARE VET-EVOLUTION: <http://www.mobilitaautonoma.org/norme>

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]



QUESTIONARIO SULLE BARRIERE ARCHITETTONICHE, L'ACCESSIBILITÀ, LA SICUREZZA PEDONALE

Il Comune sta realizzando il Piano di Eliminazione delle Barriere Architettoniche, per indirizzare i futuri investimenti per migliorare l'accessibilità di edifici pubblici e di spazi cittadini. Per aiutarci a individuare le priorità d'intervento, ti chiediamo cortesemente di compilare e riconsegnare il presente questionario, che è in forma totalmente anonima.

GRAZIE PER LA COLLABORAZIONE !

1. Quali edifici pubblici (ad es. scuole, municipio, palestre...) secondo te sono poco accessibili per una persona anziana o disabile?

2. Quali sono gli altri edifici aperti al pubblico (ad es. negozio, bar, ambulatorio, chiesa, banca...) in cui sarebbe utile migliorare l'accessibilità?

3. Dalla tua abitazione è presente uno dei seguenti collegamenti utilizzabili in modo sicuro e agevole?

- Percorso pedonale Pista ciclabile Trasporto pubblico Non saprei

4. Quali sono le vie, le piazze o i giardini pubblici dove le piace passeggiare?

5. In quali luoghi pubblici e strade consiglierebbe di migliorare la sicurezza, l'accessibilità e il comfort dei pedoni?

6. Ulteriori considerazioni o suggerimenti

LESSICO

Accessibilità: possibilità di accedere in un luogo e di utilizzare servizi ed attrezzature in condizioni di sicurezza e autonomia.

Barriera architettonica: ostacolo fisico che limita la circolazione a chiunque abbia una capacità motoria ridotta, o che non consente la riconoscibilità dei luoghi e l'orientamento nello spazio in particolare per i ciechi, gli ipovedenti, i sordi e le persone con problemi cognitivi.