



COMUNE di BREDA di PIAVE - TV

P E B A

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



1 - RELAZIONE

Novembre 2021

Professionisti incaricati

Comune di Breda di Piave



SCARPA & DROUILLE
ARCHITETTURA + URBANISTICA

urb. Murielle Drouille-Scarpa, arch. Aldo Scarpa

Sindaco
Ref. area LL.PP.

Moreno Rossetto
arch. Lorenzo Barbon



Progettisti incaricati	urb. Murielle Drouille-Scarpa arch. Aldo Scarpa
Collaboratori	Claudia Giabardo Aurora Ervas
Comune di Breda di Piave	resp. serv. LL.PP. arch. Lorenzo Barbon

stampato il 17/11/2021



INDICE

PARTE 1 - ANALISI PROPEDEUTICHE, CONSULTAZIONI, INDIVIDUAZIONE PERCORSI	5
Premessa	7
1. Riferimenti normativi e destinatari	9
1.1. Riferimenti normativi	9
1.2. Destinatari	10
2. Inquadramento socio-territoriale ed urbanistico	13
2.1. Contesto geografico e viabilità	13
2.2. Dati demografici	13
2.3. Correlazioni, coerenza e compatibilità del PEBA con gli strumenti di pianif. e i programmi urbani	14
3. Ambito d'indagine, poli attrattori, obiettivi e strategie	19
3.1. Ambiti d'indagine e poli attrattori	19
3.2. Obiettivi e strategie d'intervento	19
4. Strumenti e azioni di partecipazione e concertazione	23
4.1. Osservazione partecipante, interviste spot, questionari	23
4.2. Le scuole	25
5. Individuazione dei percorsi pedonali	29
5.1. I centri abitati oggetto di analisi	29
5.2. Gli spazi pubblici	30
5.3. Cartografia	32
PARTE 2 - RILIEVI: VALUTAZIONI E DEFINIZIONE PRIORITA'	35
1. Spazi pubblici: rilievo e valutazione accessibilità	37
1.1. Valutazione sicurezza e identificazione dei percorsi pedonali	37
1.2. Criticità riscontrate negli spazi pubblici	41
1.3. Presenza scalini negli attraversamenti e nei percorsi pedonali	41
1.4. Mappatura valutazioni	43
2. Valutazione accessibilità di servizi pubblici non comunali	47
2.1. Uffici postali, banche e esercizi commerciali	47
2.2. Servizi socio sanitari	48
2.3. Luoghi di culto	49
3. Valutazione accessibilità di piazze e aree verdi attrezzate	51
3.1. Piazze	51
3.2. Aree verdi attrezzate	52
4. Valutazione accessibilità parcheggi e fermate TPL	57
4.1. I parcheggi riservati	57
4.2. Fermate dei mezzi pubblici di trasporto	59
5. Edifici comunali: rilievo e valutazione accessibilità	61
5.1. Edifici rilevati	61
5.2. Schedatura e valutazione	62
6. Priorità d'intervento	65



6.1. Edifici comunali	65
6.2. Spazi pubblici	66
<hr/>	
PARTE 3 - INTERVENTI: LINEE GUIDA, COMPUTI, PROGRAMMAZIONE E MONITORAGGIO	71
<hr/>	
1. Quantificazione interventi	73
1.1. Prezzario	73
1.2. Computo interventi	74
1.3. Azioni a forfait	76
1.3. Quadro economico	79
2. Attuazione e monitoraggio	81
2.1. Programmazione pluriennale e risorse	81
2.2. Attuazione e governance	84
2.3. Altri possibili interventi correlati al piano (non contabilizzati)	85
2.4. Monitoraggio e indicatori	87
<hr/>	
APPENDICE: Linee guida per gli interventi negli spazi urbani	89
<hr/>	
1. Identificazione e qualificazione dei percorsi pedonali	90
2. Tipologia interventi nei percorsi pedonali	92
3. Orientamento e segnaletica per le persone disabili	93
4. Marciapiedi e pavimentazioni pedonali	97
5. Attraversamenti pedonali	98
6. Sicurezza pedonale e moderazione del traffico (Z20 o Z30)	102
<hr/>	
ALLEGATI	109
<hr/>	
A1. Criteri val. accessibilità, sicurezza, orientamento negli spazi pubblici	
A2. Check-list delle barriere senso-percettive (a cura di INMACI)	
A3. Linee guida per l'accessibilità delle fermate dei mezzi pubblici di trasporto	
A4. Check-list delle barriere arch. negli edifici	
A5. Questionario su accessibilità, sicurezza, orientamento	
A6. Verbale incontro 27/7/2018	
A7. Analisi territoriali GIS	





PARTE 1 - ANALISI PROPEDEUTICHE, CONSULTAZIONI, INDIVIDUAZIONE PERCORSI





Premessa

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

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

Documenti, progetti e piani comunali consultati

- PAT
- PROG. MOBILITA DOLCE
- PROGRAMMA TRIENNALE DEI LAVORI PUBBLICI
- RETE CICLOPEDONALE ESISTENTE E PREVISTA
- DUP
- REGOLAMENTI EDILIZIO
- PIANO COMUNALE DI CLASSIFICAZIONE ACUSTICA (PCCA)
- PIANO D’AZIONE PER L’ENERGIA SOSTENIBILE (PAES)
- PIANO COMUNALE DELL’ILLUMINAZIONE (PICIL)

Attività svolte per la redazione del PEBA

- Incontri con il referente tecnico dell’ufficio lavori pubblici.
- Studio delle correlazioni fra i piani urbani, la programmazione dei lavori pubblici ed il PEBA.
- Individuazione dei poli attrattivi, rilievi degli spazi pubblici e valutazione di sintesi dell’accessibilità dei percorsi pedonali.
- Indagine sull’accessibilità e la mobilità presso la cittadinanza e presso le scuole con trattamenti dei dati.
- Svolgimento di “interviste spot” nel capoluogo e nelle frazioni durante i rilievi ed osservazione delle pratiche d’uso/spostamenti in alcuni luoghi strategici (piazze, centri urbani, aree verdi e scuole).
- Individuazione delle caratteristiche territoriali e definizione di obiettivi/strategie del piano.
- Rilievi degli edifici comunali, schedatura e computo interventi e.b.a.
- Computo degli interventi e.b.a. negli spazi pubblici.
- Rilievi e mappatura delle fermate autobus, dei parcheggi riservati ai disabili, e valutazione



di sintesi dell'accessibilità degli spazi urbani.

- Valutazione esterna dell'accessibilità dei servizi e degli esercizi pubblici.
- Definizione delle priorità d'intervento.



1. Riferimenti normativi e destinatari

1.1. Riferimenti normativi

Costituzione italiana. Articolo 3

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

Convenzione ONU

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

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

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.

Regione Veneto

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

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

Regolamento Edilizio Comunale¹ Vedi: Capo II – Disciplina degli spazi aperti, pubblici o di uso pubblico.

Cos'è il PEBA degli spazi pubblici

Il PEBA degli spazi pubblici, ovvero "Pediplan", è un piano inclusivo della mobilità pedonale. Si prefigura come quadro conoscitivo dei percorsi pedonali e 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 (casa/ scuola – casa/ farmacia – casa/ lavoro – casa/ panificio – casa/ parco, ecc.).

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, 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 RE approvato nel 2019.



DISABILITA' MOTORIA	DISABILITA' SENSORIALE	DISABILITA' COGNITIVA
		

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

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

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

Design universale

"The 'Universal Design' approach aims to contribute to a better quality of life by improving human performance, health, wellness and social participation. Designing environments that support health and wellness is increasingly important considering the demographic shift towards an aging population, the increasing numbers of people who are obese and those with sedentary lifestyles. Planning strategies and designs that promote for example, the "walkability" and "cyclability/bikeability" of urban areas encourage walking and exercise and reduce reliance on vehicles, therefore reducing air pollution and traffic accidents" (Fonte: UNI CEI EN 17210:2021, 4.7).

L'approccio dell'Universal Design mira a contribuire ad una migliore qualità della vita mediante il miglioramento della prestazione umana, della salute, del benessere e della partecipazione sociale. Progettare ambienti che promuovano la salute e il benessere sta diventando sempre più importante se consideriamo lo spostamento demografico verso una popolazione sempre più anziana, il numero crescente di persone in sovrappeso e con stili di vita sedentari. Le strategie di pianificazione e le progettazioni che promuovono per esempio la "camminabilità/ percorribilità pedonale" e la "ciclabilità/ percorribilità in bicicletta" delle aree urbane incoraggiano gli spostamenti a piedi e l'esercizio fisico e riducono la dipendenza dai veicoli, riducendo in tal modo l'inquinamento dell'aria e gli incidenti stradali. (traduzione e adattamento a cura degli autori delle LG)³.

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

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

³ V; Linee guida Redazione Peba della Lombardia.



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.

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 nuova 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

Il Comune di Breda di Piave è situato nella Provincia di Treviso lungo il fiume Piave, confina con i comuni di Carbonera, Maserada sul Piave, Ormelle, Ponte di Piave, S. Biagio di Callalta; si estende su circa 26 kmq e registra 7690 abitanti. Oltre al centro urbano del capoluogo, si contano quattro frazioni: Pero, S. Bartolomeo, Saletto, Vacil.

Il territorio comunale è pianeggiante e non viene attraversato da assi autostradali, statali o strade regionali. La componente paesaggistica svolge tuttora una funzione rilevante e condiziona lo sviluppo territoriale ancorato a diversi vincoli preesistenti. Circa il 70% del territorio è ad uso agricolo⁷. Si registra la presenza di ambiti archeologici e di diverse Ville Venete oltre al patrimonio edilizio diffuso di interesse architettonico.

2.2. Dati demografici

Stato di fatto

POPOLAZIONE	INDICE VECCHIAIA	ABITANTI/KMQ	Età media
7690	148,1	298,52	43,8

Evoluzione indice vecchiaia

2002	2010	2014	2018	2021
107	93,8	105,2	120,7	148,1

Quadro riassuntivo⁸

Anno	POPOLAZIONE RESIDENTE	0-14 anni	+65 anni	Nascite	Decessi	Età media	Numero famiglie
2002	6582	984	1053	77	42	44,7	
2010	7852	1329	1247	87	60	40,6	2954
2015	7851	1285	1396	62	43	42,2	3026
2017	7835	1253	1435	49	48	42,9	3064
2019	7698	1156	1504	48	49	43,8	
2021	7690 ⁹	1059	1568			44,7	

⁷ V. allegato 7 "analisi territoriali GIS".

⁸ Fonte: <https://www.tuttitalia.it/veneto/75-breda-di-piave/statistiche/indici-demografici-struttura-popolazione/>

⁹ <https://www.tuttitalia.it/veneto/75-breda-di-piave/>



Si registra il continuo aumento dell'indice di vecchiaia, mentre la popolazione residente ed il numero di famiglie risultano abbastanza stabili.

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

AMBITI, PIANI, PROGRAMMI	Dati integrati dal PEBA/PEDIPLAN
PAT ¹⁰	Fra gli obiettivi generali, lo sviluppo sostenibile e la qualità del vivere in ambiti urbani ed extraurbani senza consumo di suolo.
Piano Comunale delle acque (2018)	“Strumento di monitoraggio delle modifiche del sistema idrogeologico indotte da trasformazioni climatiche, urbanistiche ed infrastrutturali”.
Piano classificazione acustica (2001) ¹¹	Limiti di immissione della classe di appartenenza superati in alcune strade a causa del rumore da traffico: Piazza Italia; Via Piave; Via IV Novembre; Via Garibaldi; Via XI Febbraio; Via S. Pellico; Via Serenissima; Via Molinetto; Via Delle Casette; Via per Cavriè.
Piano Illuminazione Comunale (PICIL)	Il Comune di Breda di Piave non è dotato del PICIL.
Piano Comunale della Mobilità Dolce (2016)	Percorso ciclabile e pedonale di collegamento della pista ciclabile "la Piave con la città di Treviso e la direttrice della Treviso-Ostiglia nel sistema regionale del green tour. Opere ciclo-pedonali in programma (via Moretti, via Cal di Breda e Vacil). In previsione; attivazione del Bicibus. (Piano Comunale Mobilità Dolce) Comune ciclabile 2021
Programma Triennale LL.PP 2021/2023 + DUP	Edifici Ristrutturazione ed ampliamento dell'immobile adibito a distretto socio sanitario. Realizzazione palestra. Spazi pubblici Realizzazione percorso ciclo pedonale collegamento Saletto- Breda capoluogo. In corso di attuazione, il Piano comunale della Mobilità Dolce

¹⁰ V. Decreto Presidente Provincia n. 92 del 6 luglio 2021, che ha ratificato, ai sensi dell'art. 15 comma 6 L.R. n. 11/2004, l'approvazione del Piano di Assetto del Territorio del Comune di Breda di Piave a seguito degli esiti della Conferenza dei Servizi del 28/06/2021.

¹¹ Il piano di classificazione andrebbe aggiornato.



Masterplan Ipa Marca Trevigiana per mobilità ciclabile	Coinvolti 20 comuni con Treviso capofila, per un totale di 315 mila abitanti n. 10 itinerari individuati Obiettivo: da un lato analizzare gli aspetti della messa in sicurezza dei ciclisti e dei cittadini nei tratti di ciclabili ed itinerari turistici esistenti, dall'altro relazionare opportunamente la rete di ciclabili e itinerari ai principali itinerari turistici (fra quelli individuati anche dalla Regione Veneto) allo scopo di accrescerne la funzionalità e la sicurezza per scopi cicloturistici, oltre che per l'utenza quotidiana dei cittadini nei collegamenti urbani, periurbani ed intercomunali.
Piani idrogeologici	<ul style="list-style-type: none">• Piano Stralcio per l'Assetto Idrogeologico (PAI) del fiume Piave;• Piano Stralcio per l'Assetto Idrogeologico (PAI) del Bacino regionale del Sile e della Pianura tra Piave e Livenza.
Piano Regionale di Tutela e Risanamento dell'Atmosfera ¹²	L'obiettivo generale del Piano persegue il miglioramento della qualità dell'aria a livello regionale a tutela della salute umana e della vegetazione. <ul style="list-style-type: none">- Estensione della rete dei percorsi ciclabili di interesse intercomunale.- Promozione e regolamentazione della navigabilità dei corsi d'acqua di rilievo provinciale, per favorire lo sviluppo della navigabilità dei corsi d'acqua idonei anche per scopi turistico-sportivi.
Piano dei trasporti del Veneto (PRT 2020)	Fra gli obiettivi d'interesse diretto o indiretto al Peba <ul style="list-style-type: none">- La promozione della mobilità in funzione dello sviluppo dell'offerta turistica, ampliando la rete infrastrutturale, migliorando la connessione intermodale tra offerta pubblica, privata e mobilità debole (percorsi pedonali, cicloturismo, escursionismo) e lo sviluppo aeroportuale.- Lo sviluppo di un sistema di trasporti orientato alla tutela dell'ambiente e del territorio, prevedendo di ridurre le emissioni nocive nell'aria, ... al rilancio del trasporto pubblico, allo sviluppo dei carburanti green e dei veicoli ibridi ed elettrici.- Una migliore funzionalità e sicurezza delle infrastrutture e dei servizi di trasporto, tutelando maggiormente la mobilità debole e assicurando il monitoraggio e la manutenzione programmata delle reti e dei percorsi.
PTRC della Regione Veneto adottato con DGR 372 del 17/02/2009 13	Il VENETO REGIONE D'EUROPA La Regione modella le azioni di governi attorno ai principi europei generali seguenti: <ul style="list-style-type: none">- Coesione economica e sociale;- Sviluppo sostenibile;- Competitività equilibrata per il territorio. Linee guida e obiettivi Generali del Piano: Energia, risorse e ambiente: contrastare il cambiamento climatico. Mobilità: garantire la mobilità preservando le risorse ambientali (mobilità sostenibile). Valorizzazione della mobilità slow per migliorare l'accessibilità al territorio ed alla città. Rete dei percorsi ciclopedonali per migliorare la conoscenza capillare del territorio delle ville e dei loro contesti. Crescita sociale e culturale - Beni paesaggistici da conservare.

¹² DCR n. 90 del 19 aprile 2016.

¹³ Il Piano è stato approvato il 30 giugno 2020.



	La questione dei paesaggi della quotidianità va considerata da due punti di vista: la funzionalità, il secondo e la qualità estetico-architettonica.
--	--

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

2.4. Biodiversità e siti appartenenti alla rete natura 2000

Il territorio comunale di Breda di Piave è interessato dai seguenti Siti Natura 2000 ai sensi della Direttiva 92/43/CEE:

- Zona di Protezione Speciale (ZPS) IT3240023 "Grave del Piave";
- Sito di Importanza Comunitaria (SIC) IT3240030 "Grave del Piave-Fiume Soligo-Fosso Negrizia";
- Sito di Importanza Comunitaria (SIC) IT3240033 "Fiumi Meolo e Vallio".

Nel PTRC, il Comune di Breda di Piave è interessato dagli ambiti paesaggistici collegati agli ambiti fluviali:

- n.7 "Alta Pianura tra Piave e Livenza".
- n.19 "Medio corso del Piave".
- n. 21 "Alta Pianura tra Brenta e Piave".
- n. 22 "Fascia delle Risorgive tra Brenta e Piave".

Aree di particolare interesse idrogeologico¹⁴

Le aree di risorgive rivestono un particolare interesse idrogeologico e naturalistico:

- Bosco degli Ontani
- Bosco Galileo.

PEBA e possibili impatti su ambiente e paesaggio

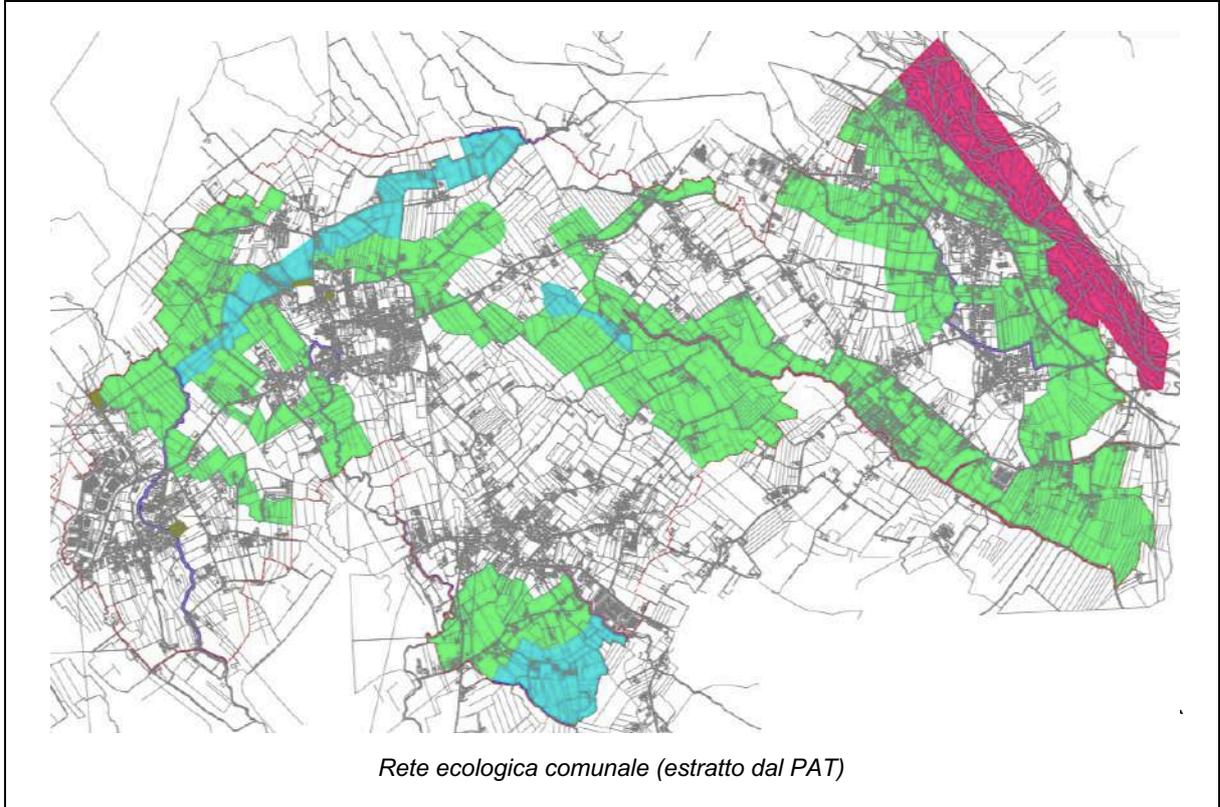
Il PEBA prevede interventi di ridotta entità su aree pubbliche (riferiti all'allargamento di marciapiedi o alla realizzazione di segnaletica) in ambiti già edificati e urbanizzati che non comportano modifiche strutturali tali da produrre impatti ambientali e/o paesaggistici.

Il PEDIPLAN ovvero PAU (Piano Accessibilità Urbana) è un piano finalizzato ad incrementare la mobilità pedonale e a limitare la mobilità veicolare, e la sua attuazione genera impatti ambientali positivi. Le indicazioni d'intervento considerano la presenza di eventuali vincoli

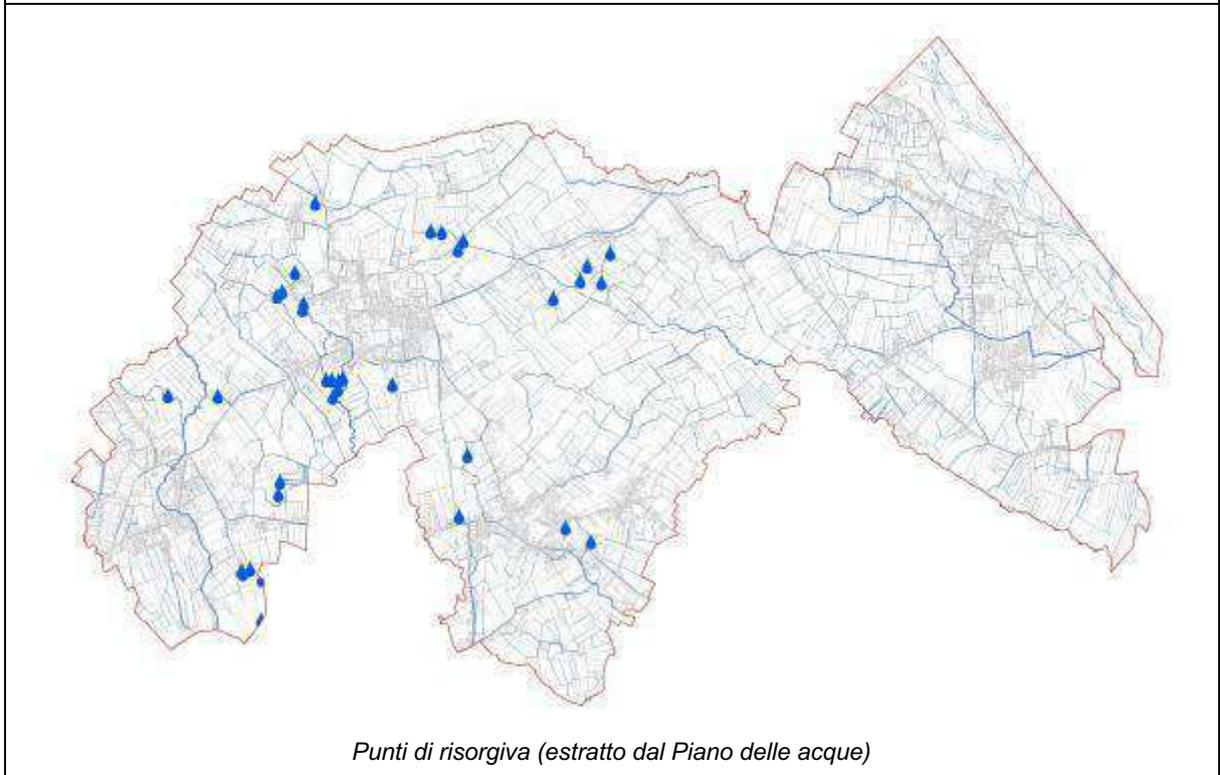
¹⁴ Vedi Piano delle acque (2018).



architettonici, urbanistici, paesaggistici.



Rete ecologica comunale (estratto dal PAT)



Punti di risorgiva (estratto dal Piano delle acque)



Piazza Italia



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, identificate dal capoluogo in cui vengono concentrati i principali servizi, e dalle località di S. Bartolomeo, Pero, Saletto e Vacil.

Rispetto agli 8 "ambiti territoriali omogenei" (ATO) individuati dal PAT, il PEBA ha indagato gli ATO di "urbanizzazione consolidata":

- ATO 1 - Sistema insediativo di Breda di Piave. Capoluogo
- ATO 2 - Sistema insediativo di Vacil
- ATO 3 - Sistema insediativo di Pero
- ATO 4 - Sistema insediativo peri-arginale di Saletto e S. Bartolomeo

Il PEBA ha focalizzato i rilievi nei centri abitati in cui sono presenti i poli attrattori pedonali, come le attività commerciali e i servizi pubblici come ad esempio:

- Le piazze e le aree parrocchiali.
- Gli uffici postali e le banche.
- Le aree parcheggio e la stazione FS.
- Le aree giochi, i parchi e la spiaggia del fiume Piave a Saletto.
- I cimiteri.
- Il municipio, il polo scolastico e la biblioteca.
- I campi sportivi e le palestre.
- I servizi socio-sanitari: ambulatori medici, farmacie, casa per anziani.

3.2. Obiettivi e strategie d'intervento

Obiettivi

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



2. Migliorare l'accessibilità, l'orientamento e la sicurezza di alcuni percorsi pedonali e degli spazi pubblici ritenuti prioritari con programmazione di interventi nell'arco temporale "breve" anche se il piano ha una durata decennale.
3. Favorire il confort ambientale e l'identificazione degli spazi pubblici per i pedoni.
4. indagare i numerosi parchi e aree giochi e le piazze (vincoli, 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 ciclabile.
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 nello spazio pubblico delle persone vulnerabili (disabili, anziani, bambini) attraverso il potenziamento della rete pedonale e la sicurezza degli spazi pubblici.
10. Valutare l'accessibilità e la sicurezza pedonale di alcune zone molto frequentate (aree scolastiche, commerciali, ludiche, ecc.).

Strategie d'intervento

A. Dentro/ fuori gli edifici comunali

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

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



B. Servizi raggiungibili a piedi

Valutare la presenza di percorsi protetti e indirizzare la pianificazione sul rafforzamento di centralità urbane e quartieri con servizi di vicinato accessibili e raggiungibili a 10' a piedi, in modo tale da contrastare lo *sprawling* (v. consumo di suolo) e favorire gli spostamenti pedonali e ciclabili a scapito di quelli motorizzati.

C. Integrare o pianificare ulteriori Z30 e 20

Favorire l'uso condiviso delle strade laddove sono assenti percorsi pedonali protetti e dove le condizioni lo consentono, con l'inserimento di limite 30 o 20.

D. Garantire la sicurezza e l'orientamento dei pedoni

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

Inoltre occorre individuare e realizzare un sistema di aree e percorsi protetti e accessibili; questi ultimi devono essere tra loro interconnessi funzionalmente e visivamente. Altrettanto rilevante che i conducenti possano identificare gli spazi adibiti ai pedoni.

E. Valorizzare le aree verdi attrezzate e parchi gioco tramite un progetto generale messa in rete, accessibilità e fruibilità interna.

L'assenza attuale di vialetti preclude l'accesso delle aree giochi e parchi presenti nel territorio.

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

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



G. Individuare delle priorità d'intervento condivise

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

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

- Promuovere la mobilità pedonale in sicurezza come progetto condiviso della comunità.
- Educare alla mobilità lenta ¹⁵.
- Migliorare l'accessibilità degli spazi aperti al pubblico.
- Favorire la collaborazione con i gestori e proprietari di esercizi commerciali.
- Favorire il confort ambientale con un piano degli alberi, la messa in rete delle aree verdi attrezzate e l'installazione di panchine.
- Creare una consulta con i portatori d'interesse.
- Favorire l'integrazione nello spazio urbano delle persone più vulnerabili.



Piazza Colombo, S. Bartolomeo

¹⁵ Tale azione può essere realizzata con apposito progetto partecipativo finalizzato alla realizzazione di quartieri in Z30 o Z20 (v. anche parte 3 della Relazione).



4. Strumenti e azioni di partecipazione e concertazione

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

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

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

4.1. Osservazione partecipante, interviste spot, questionari

La raccolta di indicazioni provenienti dalla cittadinanza è avvenuta mediante tre diverse modalità.

A. Brevi interviste ai passanti (interviste spot)

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

B. Integrazione segnalazioni emerse durante l'incontro barriere architettoniche il 27/07/2018¹⁶

Incontro organizzato dalle bibliotecarie e dall'assistente sociale. Erano presenti 12 residenti affetti da handicap fisico o sensoriale. Inoltre è intervenuta l'arch. Laura Smith dell'ufficio tecnico comunale che ha illustrato i lavori in corso e previsti nel comune.

¹⁶ V. allegato n.6

C. Diffusione di un questionario sull'accessibilità e la qualità degli spazi pubblici

Per informare i cittadini della redazione del PEBA e ricevere indicazioni, è stato predisposto un breve questionario (v. allegato n. 5). Il Comune lo ha reso disponibile on-line nel sito web istituzionale.

Ad un mese dalla sua distribuzione/ pubblicazione il Comune ha ricevuto 20 questionari compilati. L'analisi sommaria dei contenuti ha fornito le seguenti indicazioni, suddivise fra edifici/servizi e spazi pubblici ¹⁷.

The screenshot shows a notice titled "Questionario PEBA" from the Comune di Breda di Piave. It is an "AVVISO" (notice) regarding the preparation of the PEBA (Piano per l'Eliminazione delle Barriere Architettoniche). The text explains that the PEBA is a tool to identify obstacles for people with motor, sensory, or cognitive difficulties. It aims to improve the comfort and safety of pedestrian paths and assist vulnerable groups like the elderly, disabled, and those with children. A link is provided for the online questionnaire, and an alternative PDF version is also mentioned. The responsible person is identified as U.D. URBANISTICA, Arch. Barbon Lorenzo.

Indicazioni emerse

Ambiti, strade ed edifici segnalati	Criticità segnalate dai cittadini
Strade in cui migliorare la percorribilità pedonale e/ o la sicurezza	Via Pio X, via Masotti, via Foscolo, via Pellico, via Roma Via Trento e Trieste, assenza attraversamento via Moretti, Via Pozzetti, Via Argine Piave, Via Bovon Interruzioni nei marciapiedi a S. Bartolomeo. Richiesta di maggiori piste ciclabili (vedi tratto di via Piave) nelle strade principali e per collegare le frazioni e/o comuni vicini. Marciapiedi con dissesto o non adeguati; mancanza percorsi alternativi alle strade più trafficate; siepe sporgenti in alcuni percorsi.

¹⁷ Considerando il numero ridotto di questionari compilati, è stata effettuata un'analisi di natura qualitativa.



Edifici, servizi in cui migliorare l'accessibilità	Negozi o banche con rampe o scivoli assenti. Pizzeria, supermercato La sede municipale, la biblioteca, il distretto sanitario Ufficio postale: parcheggio troppo lontano
Attraversamenti/ intersezioni da mettere in sicurezza o da migliorare	Presenti attraversamenti con scalini. Assenza semafori con avvisatore acustico negli attraversamenti. Via Moretti/via Roma: da mettere in sicurezza. Insufficienza degli attraversamenti pedonali.
Altre segnalazioni	Locali e negozi non accessibili e mancanza segnaletica informativa. Assenza linee guida per ipo-non vedenti. Limiti velocità non rispettati. Collegamento internet scarso nelle frazioni con assente copertura fibra ottica. Necessità di creare occasioni d'incontro per le persone più vulnerabili. Richiesta maggiore controllo dei vigili Riorganizzazione parcheggi in centro a Breda Criticità collegate ai lavori in corso Problemi dei cubetti di porfido (dissesto)

4.2. Le scuole

A. Sopraluoghi partecipati

In occasione del rilievo delle scuole, il tecnico rilevatore era accompagnato dai referenti scolastici e dal tecnico comunale. La finalità era di individuare le problematiche esistenti da parte di chi usa abitualmente il luogo. Le osservazioni pervenute sono state integrate nelle schede d'intervento.

B. Modalità di spostamento degli alunni e Pedibus

E' stata effettuata un'indagine sulle modalità di spostamento casa-scuola con la collaborazione dell'Istituto Comprensivo. L'indagine, effettuata a giugno 2021, fornisce dati quantitativi sulle modalità di spostamento degli alunni.



NOME SCUOLA	n. alunni	alunni con disabilità motoria, sensoriale, cognitiva (L 104/92)	mezzo di trasporto usato per recarsi a scuola				
			Piedi/ Pedibus	Bicicletta*	Scuolabus	Auto condivisa**	Auto
Scuola infanzia di VACIL	42	0	7	0	0	0	35
Scuola elem. Breda, PUCCINI	167	9	60	6	0	0	101
Scuola elem. Saletto, EROI DEL PIAVE	64	3	34	0	0	0	30
Scuola elem. Pero, ANNA FRANK	77	5	30	0	6	0	41
Scuola media Breda, G. GALILEI	232	2	120	30	0	0	82
	582	19	251	36	6	0	289
		3,3%	43,1%	6,2%	1,0%	0,0%	49,7%

Osservazioni

- Andrebbe incentivato il car-pooling per diminuire il numero di veicoli attorno alle scuole negli orari di ingresso e uscita degli alunni.
- Il numero più alto di ragazzi che vanno a scuola a piedi è a Pero.
- Nelle scuole, gli spostamenti a piedi rappresentano una quota rilevante tranne per la scuola dell'infanzia Vacil, in cui il numero di bambini che si reca a scuola a piedi è molto basso.



Linee Pedibus



Linea Breda Scuola Puccini

Percorso: Via Monte Bianco – Via Monte Pelmo – Via Monte Rosa – Via M. Carlesso – Via S. Pio X – Via Formentano (scuola).

Linea Saletto Scuola Eroi del Piave

Percorso: Piazza Vittorio Veneto – Via S.M. Davanzo – Via Vicinale S. M. Davanzo – Via Pozzi – Via dei Salici – Via S. m. Davanzo (Scuola).

Linea S. Bartolomeo Scuola Eroi del Piave

Percorso: Via Don Milani – Via XII Ottobre – Via C. Crosa - Via XXIV Maggio - Via S. M. Davanzo (Scuola).



Vie con edifici scolastici (v. mappatura)

Breda:	Via Roma; Via Pozzetti; Via Formentano; Via S. Pio X.
Pero:	Piazza Principessa Mafalda di Savoia; Via Ca' Del Brolo.
Saletto:	Piazza Vittorio; Via Davanzo.
S. Bartolomeo:	Piazza C. Colombo (Scuola di Musica).



Fermata Pedibus in via don Milani



5. Individuazione dei percorsi pedonali

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

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

5.1. I centri abitati oggetto di analisi

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



Breda di Piave (capoluogo)

Capoluogo con servizi e residenze.

N. vie rilevate: 28

N. edifici comunali rilevati: 9

N. piazze e aree giochi rilevati: 16



Pero

Paese pianeggiante con servizi e residenze

N. vie rilevate: 18

N. edifici comunali rilevati: 2

N. piazze e aree giochi rilevati: 8



Vacil

Paese pianeggiante con servizi e residenze

N. vie rilevate: 9

N. edifici comunali rilevati: 2

N. piazze e aree giochi rilevati: 3



Saletto

Paese pianeggiante con servizi e residenze

N. vie rilevate: 10

N. edifici comunali rilevati: 4

N. piazze e aree giochi rilevati: 4



San Bartolomeo

Paesi piccoli pianeggianti con residenze

N. vie rilevate: 9

N. edifici comunali rilevati: 2

N. piazze e aree giochi rilevati: 7

5.2. Gli spazi pubblici

Sono stati indagati e schedati i seguenti spazi urbani.

STRADE

BREDA DI PIAVE	
U01	SP 59 (tratto)/Via Roma
U02	Via Trento e Trieste (tratto 1)
U03	Via Trento e Trieste (tratto 2)
U04	Via Da Vesco
U05	Via Termine
U06	Via Europa
U07	Via Del Monaco

U08	Via Ponteselli
U09	Via S. Pio X
U10	Via Pasteur
U11	Via Formentano
U12	Via Carlesso
U13	Via S. Giacomo
U14	Via Delle Risorgive
U15	Via Interna (chiesa)
U16	Via Parè
U17	Via Falcone Borsellino



U18	Via Moretti
U19	Via Martiri della Libertà
U20	Via gen. Dalla Chiesa
U21	Via Levada
U22	Via dei Bersaglieri
U23	Via Monte Rosa
U24	Via Cansiglio
U25	Via Monte Civetta
U26	Via Monte Bianco
U27	Via Marmolada
U28	Via Foscolo
U29/30	Via Levada/Via XI Febbraio (tratto 1)

PERO	
U31	Via XI Febbraio (tratto 2)
U32	Via Battisti
U33	Via Ca' del Brolo (tratto 1)
U34	Via Ca' del brolo (tratto 2)
U35	Via Code
U36	Via Saragat/Via Soldera
U37	Via Nenni
U38	Via Einaudi e via Pertini
U39	Via Marche
U40	Via Garibaldi
U41	Via Vittoria
U42/43	Via IV Novembre
U44	Via Volta
U45	Via Pellico (SP 115)
U45a	Via don Asti
U45b	via Brigata

VACIL	
U46	SP 59 Via Cal Di Breda (tratto 1)
U47	Via Cal di Breda (tratto 2)
U48	Via Cal di Breda (tratto 3)
U49	Via Chiesetta
U50	Via Montale
U51	Via Veronese
U52	Via Masotti
U53	Vicolo Pascoli
U54	Via Pozzetti

SALETTO	
U55	Via Argine Piave (tratto)
U56	Via Casette
U57	Via Dal Passo

U58	Via Chiesa
U59	Via Pozzi
U60	Via Molinetto
U61	Via Montello
U62	Sp 16 Via Davanzo
U63	Via Monte Grappa
U64	Via Indipendenza (tratto)
U65	Via Bovon (tratto)
U66	Via dei Salici

SAN BARTOLOMEO	
U67	Via Acquicciola
U68	Via dei Tigli
U69	Via Cav. Vittorio Veneto
U70	Via Villa del Bosco
U71	Via XXIV Maggio
U72	Via XII Ottobre
U73	Via don Milani
U74	Via Crosa
U75	Via per Cavriè

PIAZZE e GALLERIE COMMERCIALI

P01	Piazza della chiesa, Breda di Piave
P02	Piazza Olivi, Breda di Piave
P03	Piazza Italia, Breda di Piave
P04	Piazza La Marmora, Breda di Piave
P05	Piazza Battisti, Pero
P06	Piazza Mafalda di Savoia, Pero
P07	Piazza Vittorio Veneto, Saletto
P08	Piazza Padre Panizzo, S. Bartolomeo
P09	Piazza Colombo, S. Bartolomeo
P10	Piazza delle Nazioni Uniti, Campagna

G01	Galleria Via Borsellino, Breda di Piave
G02	Galleria Piazza Italia- Via Falcone Borsellino (ufficio poste), Breda di Piave
G03	Galleria Via Trento Trieste, Breda di P.
G04	Galleria Via Garibaldi, Pero
G05	Galleria Via Montegrappa, Saletto



AREE VERDI ATTREZZATE

BREDA DI PIAVE	
V00	Via interna chiesa Breda
V01	Via Termine (area fitness)
V02	Via Trento Trieste/Piazzale Julia
V03	Via Falcone Borsellino
V04	Via Foscolo 2
V05	Via Foscolo 1
V06	Via gen. Dalla Chiesa
V07	Via Monte Civetta
V08	Via Marmolada
V09	Via Del Monaco
V10	Via Pasteur
V11a	Parco Degli Ontani
V11b	Area Bosco Galilei, Via Moretti

S. BARTOLOMEO e SALETTO	
V12	Via Cavalieri V. Veneto, S. Bartolomeo
V13	Via don Milani, S. Bartolomeo
V14	Via Dei Tigli e via XII Ottobre, S. B.
V15	Via Crosa, S. Bartolomeo
V16	Via Pozzi, Saletto
V17	Via dei Salici, Saletto
V18	Via Montegrappa, Saletto
PERO e VACIL	
V19	Via Nenni, Pero
V20	Vie Don Solera/ Saragat/ Code, Pero
V21	Via Pertini, Pero
V22	Via Pertini/Einaudi, Pero
V23	Via Montale, Vacil
V24	Via Pozzetti, Vacil
V25	Via Veronese, Vacil
V26	Vicolo Cannaregio, Vacil
V27	Via don Asti, Vacil

QUADRO RIASSUNTIVO

	STRADE	PIAZZE e GALLERIE	AREE GIOCHI PARCHI	
Breda di Piave	29	7	13	49
Pero	18	3	4	25
Saletto	12	2	3	17
S. Bartolomeo e Campagna	9	3	4	16
Vacil	9	0	5	14
TOTALE	77	15	29	121

5.3. Cartografia

Il PEBA viene rappresentato con mappe in scala 1:5.000 (v. dossier n.4 "MAPPE"), suddivise nelle diverse aree del comune:

- A) BREDA DI PIAVE (capoluogo)
- B) PERO
- C) SALETTO E S. BARTOLOMEO
- D) VACIL



In ogni area vengono rappresentati 4 tematismi.

- I. Stato di fatto e unità rilevate (vie, piazze, aree verdi, edifici).
- II. Valutazione accessibilità di percorsi pedonali, parcheggi, fermate bus.
- III. Percorsi ciclopedonali esistenti.
- IV. Individuazione delle “aree scolastiche” (idonee a interventi di moderazione del traffico).

Si riporta di seguito la legenda predisposte per le mappe di rilievo.

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

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





PARTE 2 - RILIEVI: VALUTAZIONI E DEFINIZIONE PRIORITA'





1. Spazi pubblici: rilievo e valutazione accessibilità

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

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

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

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

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

1.1. Valutazione sicurezza e identificazione dei percorsi pedonali

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

Cod	Nome VIA	Marciapiede su 2 lati	Marciapiede 1 solo lato o tratto	Banchina	Percorso protetto assente	Ciclabile o ciclopedonale
	BREDA DI PIAVE					
U01	SP 59 (tratto)/Via Roma		✓		✗	✗
U02	Via Trento Trieste (tratto 1)		✓		✗	



Cod	Nome VIA	Marciapiede su 2 lati	Marciapiede 1 solo lato o tratto	Banchina	Percorso protetto assente	Ciclabile o ciclopedonale
U01	SP 59/Via Roma		✓		✗	Y
U02	Via Trento Trieste 1		✓	Y		
U03	Via Trento Trieste 2	Y	✓		Y tratto	
U04	Via Da Vesco				✗	
U05	Via Termine		✗		✗	X tratto
U06	Via Europa			Y	✗	
U07a	Via del Monaco				✗	
U07b	Via Del Monaco laterale					X
U08	Via Ponteselli				✗	X tratto
U09	Via S. Pio X	✗				X tratto
U10	Via Pasteur		✗			X
U11	Via Formentano		✗			X
U12	Via Carlesso				✗	
U13	Via S. Giacomo		✗		✗	
U14	Via Delle Risorgive		✗		✗	
U15	Via Interna (chiesa)		✗		✗	
U16	Via Parè				✗	
U17	Via Falcone Borsellino		✗			X
U18	Via Moretti				✗	X
U19	Via Martiri della Libertà		✗			
U20	Via G. Dalla Chiesa		✗			X
U21	Via Levada					X
U22	Via Dei Bersaglieri	✗				X
U23	Via Monte Rosa	✗				
U24	Via Cansiglio	✗				
U25a	Via Monte Civetta				✗	X
U26	Via Monte Bianco	✗			✗	
U27	Via Marmolada	✗				
U28	Via Foscolo		✗			
U29/30	Via Levada/Via XI Febbraio	✗				X
	VACIL					
U46	SP 59 Via Cal Di Breda				✗	X
U47	Via Cal di Breda (tratto 2)		✗		✗	
U48	Via Cal di Breda (tratto 3)	✗			✗	
U49	Via Chiesetta				✗	X
U50	Via Montale		✗		✗	
U51	Via Veronese	✗				X



Cod	Nome VIA	Marciapiede su 2 lati	Marciapiede 1 solo lato o tratto	Banchina	Percorso protetto assente	Ciclabile o ciclopedonale
U52	Via Masotti		☑		☒	
U53	Vicolo Pascoli				☒	
U54	Via Pozzetti		☑	☒	☒	
	PERO					
U31	Via XI Febbraio		☑			☒
U32	Via/Piazza Battisti	☑				
U33	Via Ca' Del Brolo (tratto 1)				☒	☒ tratto
U34	Via Ca' Del Brolo (tratto 2)				☒	☒
U35	Via Code				☒	☒
U36	Via Sagarat/Via Soldera		☑			☒
U37	Via Nenni		☑		☒	☒
U38	Via Einaudi/Via Pertini		☑		☒	
U39	Via Marche				☒	
U40	Via Garibaldi	☑			☒	☒ tratto
U41	Via Vittoria				☒	
U42/43	Via IV Novembre				☒	☒
U44	Via Volta				☒	☒
U45	Via Pellico (SP 115)		☑		☒	☒
U45a	Via Don Asti		☑		☒	
U45b	Via Brigata				☒	
	SALETTO/SAN BARTOLOMEO					
U55	Via Argine Piave (tratto)				☒	
U56	Via Casette				☒	
U57	Via Dal Passo				☒	
U58	Via Chiesa				☒	
U59	Via Pozzi		☑			☒
U60	Via Molinetto				☒	
U61	Via Montello		☑			
U62	Sp16 Via Davanzo	☑	☑		☒	☒
U63	Via Monte Grappa		☑		☒	
U64	Via Indipendenza				☒	
U65	Via Bovon		☒ tratto		☒	
U66	Via Dei Salici				☒	☒
	S. BARTOLOMEO					
U67	Via Acquicciola				☒	
U68	Via Dei Tigli		☑		☒	
U69	Via Cav. V. Veneto		☑		☒	



U70	Via Villa del Bosco		✓		✗	
U71	Via XXIV Maggio		✓		✗	
U72	Via XII Ottobre				✗	
U73	Via Don Milani		✓		✗	
U74	Via Crosa		✓			
U75	Via Per Cavriè				✗	✗



Via Garibaldi, Pero



Via Trento

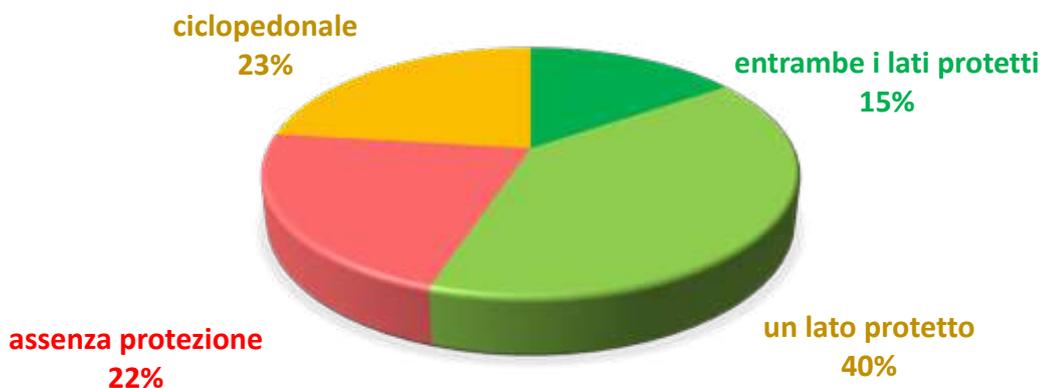


Via Monte Civetta, Breda di Piave



Via Chiesa, Saletto

- entrambe i lati protetti: 12
- un lato protetto (marciapiede o corsia) o protetto a tratti: 31
- senza protezione per pedoni su entrambe i lati: 17
- con tratto/percorso ciclabile/ciclopeditone: 30





1.2. Criticità riscontrate negli spazi pubblici

- Assenza di “ingressi urbani” nelle frazioni e moderazione della velocità nei centri abitati o nelle zone residenziali.
- Marciapiedi non complanari e/o presenza di puntuali dissesti e sconessioni (manutenzione asfaltatura).
- Distanza fra i centri abitati.
- Assenza percorsi protetti in alcune vie principali (es. via Da Vesco).
- Scarsa presenza di percorsi con alberatura continua (v. comfort).
- Piazze attraversate dal traffico (snodo stradale); centralità (piazze) da migliorare a Breda di Piave (Piazza Olivi, Via Trento e Trieste/chiesa), Pero (Piazza Battisti, Piazza Mafalda Savoia) e Saletto¹ (via Vittorio Veneto).
- Aree giochi con accessibilità limitata (assenza vialetti).
- Scarsa segnaletica orizzontale per pedoni (v. orientamento) e assenze linee guida per persone ipo-non vedenti (attraversamenti, fermate bus, piazze, aree giochi).
- Assenza linee guida per segnalare la presenza di uffici e servizi importanti.

1.3. Presenza scalini negli attraversamenti e nei percorsi pedonali

Gli attraversamenti pedonali sono i luoghi critici per il pedone che deve gestire le possibili interferenze con gli automezzi e le biciclette.

Per tutte le strade rilevate sono stati quantificati gli scalini/scalinetti con altezza maggiore a 2,5 cm.

	<i>Scalini  in attraversamenti, intersezioni o percorsi</i>
Capoluogo	51
Frazioni	38
SOMMA	89

¹ Si suggerisce di ampliare la piazza delimitando lo spazio adibito ai veicoli.



Area giochi via Montegrappa, Breda



Area giochi via Marmolada, Breda

In linea generale, negli attraversamenti pedonali si riscontrano le seguenti criticità:

- assenza segnaletica orizzontale e linee guida (segnali podotattili).
- Presenza piccoli dislivelli-scalini $h \approx 3-4$ cm.
- Attraversamenti lunghi e quindi insicuri nelle vie principali o più trafficate (il pedone deve affrettarsi per attraversare a causa del traffico intenso-veloce).



Incrocio via Ponteselli/Termine, Breda di Piave



Incrocio via Morelli/Levada, Breda di Piave



Piazza Battisti (Pero), incrocio da qualificare

1.4. Mappatura valutazioni

Le valutazioni vengono rappresentate nelle mappe con la seguente legenda (v. dossier n.4 "MAPPE").

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

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

Estratto mappa Saletto S. Bartolomeo



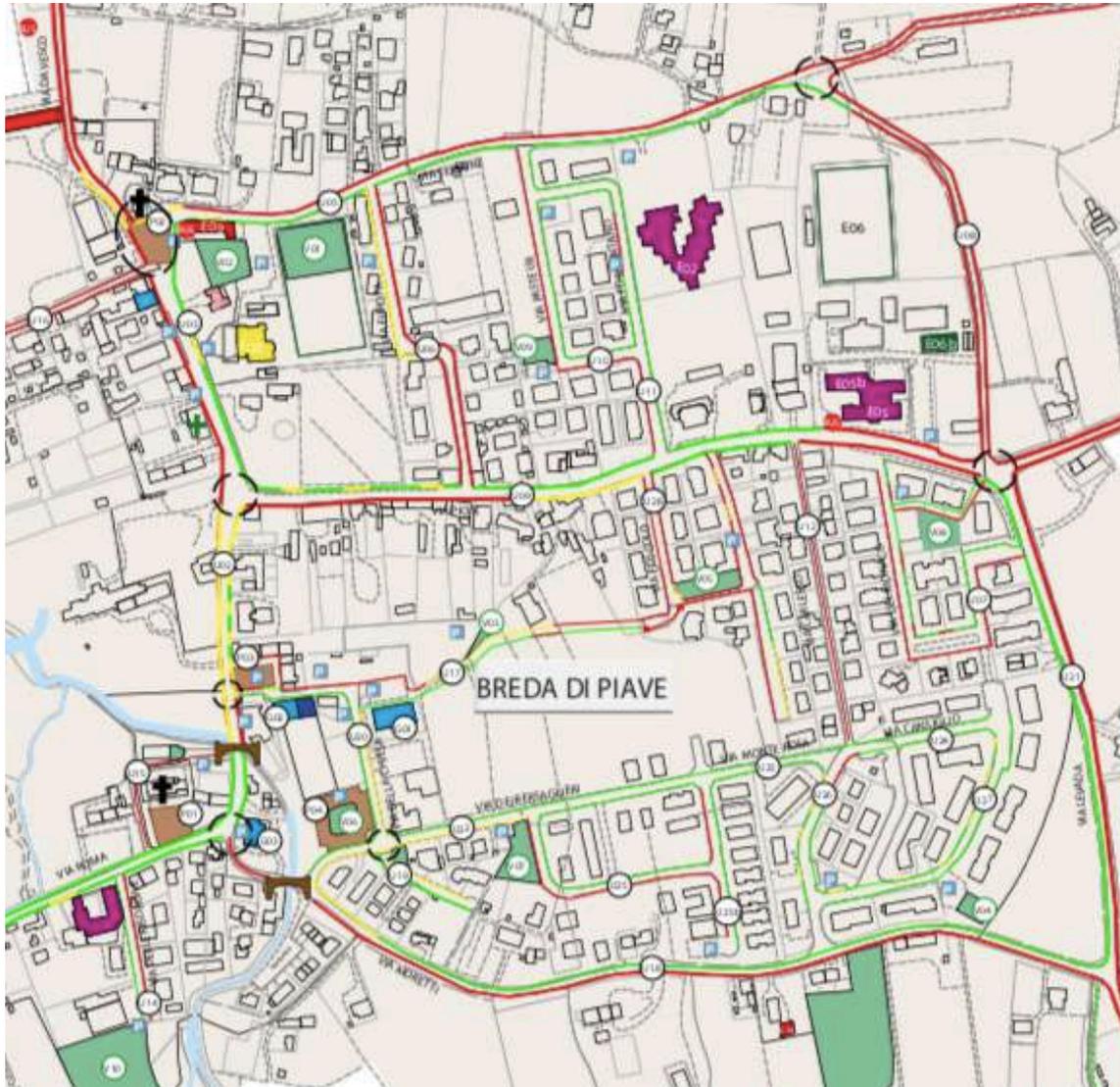
Via Davanzo, Saletto



Via XXIV Maggio, S. Bartolomeo



Estratto mappa Breda di Piave



Via Roma



Via Pio X



Estratto mappa Vacil



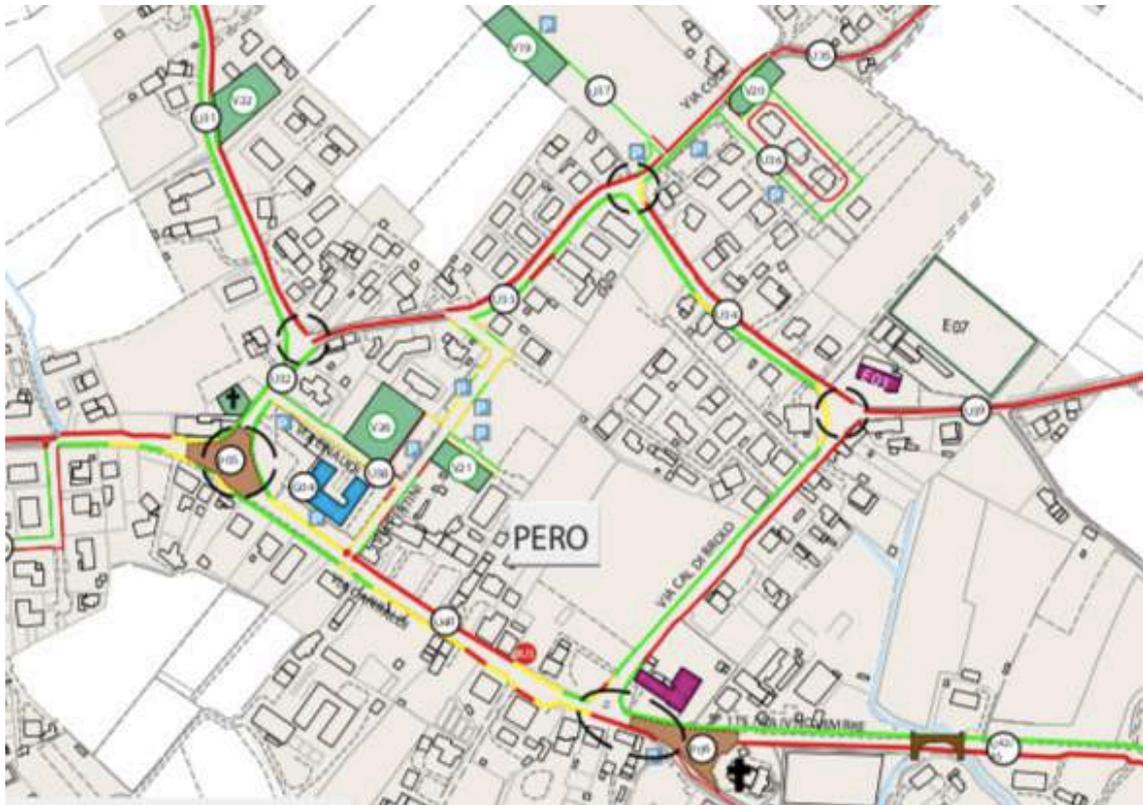
Via Cal di Breda



Via Pozzetti



Estratto mappa Pero



Piazza Battisti, Pero



Via IV Novembre, Via Vittoria



2. Valutazione accessibilità di servizi pubblici ed esercizi comunali

Il rilievo dell'accessibilità, oltre agli edifici comunali, è stato esteso ad altri edifici pubblici non di proprietà comunale²:

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

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

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

Si riportano di seguito i dati sintetici di tali rilievi.

2.1. Uffici postali, banche e esercizi commerciali

nome	Parch. Riservato	Percorso esterno	ingresso	Porta ingresso	Fermata bus	Attraversamento
UFFICIO POSTALE Breda di Piave	assente	A ciclopedonale	NA scalinetto	NA	assente	A
BANCA Monastier via Trento, Breda di Piave	assente	PA	A scalino viale esterno X	A	NA	NA
BANCA Credit Agricole, via Roma, Breda di Piave	assente	PA	A scivolo dissesto X	A	assente	NA
BANCA Incrocio via Moretti, Breda di Piave	assente	PA sosta	A	NA	assente	NA
BANCA via Trento (Municipio), Breda di Piave	assente	PA / NA	A	NA	NA	NA

² Si è volontariamente evitato l'ingresso nei locali in quanto l'indagine è facoltativa e non obbligatoria e avrebbe richiesto il consenso dei proprietari-gestori; pertanto non ci sono valutazioni su servizi igienici e spazi interni.

Supermercato, S. Bartolomeo (Piazza)	assente	A	A	NA	A	NA
--------------------------------------	---------	---	---	----	---	----

E' stata inoltre effettuata un'indagine in un'area campione nel capoluogo (via Trento e Trieste, via Roma e via S. Pio X) verificando la presenza di gradini nelle porte esterne, individuando 19 locali pubblici (negozi, risto-bar, banche).

NEGOZI, BAR/RISTO, BANCHE

Scalino >2,5 cm	ACCESSIBILI
68%	32%



Galleria commerciale, Pero



Mercato settimanale in Piazza Olivi, Breda di Piave

NOTA: l'accesso facilitato nei negozi di prossimità (panificio, alimentare, ecc.) e nei locali pubblici è importante per l'autonomia di persone con disabilità motoria. I centri commerciali e i supermercati offrono un buon livello di accessibilità. Si suggerisce un'iniziativa di sensibilizzazione dei commercianti, con la diffusione di una lettera informativa ed eventuali azioni di sostegno-finanziamento per l'installazione di piccole rampe o scivoli removibili.

2.2. Servizi socio sanitari

AMBULATORI E FARMACIE	Parch. Riservato	Percorso esterno	Ingresso	Porta Ingresso	Fermata bus	Attraversamento
Farmacia via Trento e Trieste, Breda di P.	assente	A	A	NA	NA	NA
Farmacia via Davanzo, Saletto	assente	A	A	NA	assente	assente
Distretto sanitario via Trento e Trieste, Breda di P.	PA / A	PA	NA PA scalinetto	NA	NA	NA
Dentista via Pio X, Breda di P.	assente	A	A	NA	assente	NA
Studio medico, ambulatorio, via Roma Breda di P.	assente	PA Area parcheggio	PA rampa ripida	NA	assente	PA / NA insicurezza



Ambulatori Inizio via Piazza Italia/ via Falcone (posta) Breda di P.	assente	PA / A	NA gradinetti	NA	assente	A
--	---------	--------	------------------	----	---------	---

2.3. Luoghi di culto

IDENTIFICAZIONE	Percorso esterno	Atrio Ingresso	Porta	Parch. riservato	Attraversamento	Non vedenti	Fermata bus
Chiesa Breda di Piave	A NA	A	NA	A	assente	PA	assente
Chiesa Pero	A	A	NA	A	assente	NO	assente
Chiesetta Vacil	NA	NA	NA	assente	assente	NO	assente
Chiesa Saletto	PA/A	A	NA	assente	assente	NO	NA
Chiesa S. Bartolomeo	A	A	NA	assente	PA	PA	A



Oratorio, Piazza Battisti, Breda di Piave



Chiesetta via Dal Vesco, Breda di Piave



Chiesa Pero



Chiesa S. Bartolomeo





3. Valutazione accessibilità di piazze e aree verdi attrezzate

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

3.1. Piazze

COD	NOME	Percorsi esterni	Orientamento	Area pedonale	Parch. riservato	Fermata bus	Attraversamento	Servizi presenti
P01	Piazza della chiesa, Breda di Piave	A NA	PA	A sagrato	A	assente	assente	Campetto e area giochi
P03	Piazza Italia, Breda di Piave	NA A	NO	NO	A	assente	PA/NA Via Trento	Negozi, monumenti area parcheggi
P02	Piazza Olivi, Breda di Piave	PA	PA	NO	A	NA	1 PA 1 A	Biblioteca, bar, area parcheggi
P04	Piazza La Marmora, Breda di Piave	A	PA	NO	A	assente	NA	Area giochi, monumento
P05	Piazza Battisti, Pero	A	PA/NA	NO	assente	assente	PA/NA	Area verde
P06	Piazza Mafalda di Savoia, Pero	A/PA	PA	Sagrato chiesa A	assente	assente	PA/NA	Area parcheggi, chiesa
P07	Piazza V. Veneto, Saletto	A	NO	A	assente	NA	Su via Chiesa: lungo	Area parrocchiale
P08	Piazzale Padre Panizzo, S. Bartolomeo	PA	NO	NO	PA	assente	assente	Area parcheggi campi sportivi
P09	Piazza Colombo, S. Bartolomeo	A	NO	A	assente	A	NA	Parrocchia, supermercato, albergo
P10	Piazza delle Nazioni Unite, Campagna	NA	NO	A	assente	NA	NA	Area parcheggi



Piazza Italia, Breda di Piave



Piazza Olivi, Breda di Piave



Piazza Saletto



Piazza Colombo, S. Bartolomeo



Piazza Nazioni Unite

Osservazioni

- Area pedonale da migliorare e estendere a Breda di Piave (Piazza Olivi, Piazza Italia), Pero e Vacil.
- L'orientamento per le persone ipo-non vedenti è assente

3.2. Aree verdi attrezzate

COD	AREE GIOCHI	Viale esterno	Accessi	Viale interno	Arredi	Giochi	Park riservato	Attravers.	Fermata bus
BREDA DI PIAVE									
V0	Via chiesa	PA	NA	A	NA	NA	A	assente	assente
V01	Piazzale Giulia 1 (percorso fitness)	NA	NA	assente	NA	A Attrezzi fitness	A	A Via Termine	assente
V02	Piazzale Giulia 2/Piazza Olivi	A	NA	assente	NA	NA	A	A Via Termine	NA P.zza Olivi



V03	Via Falcone Borsellino 1	PA	NA	NA	NA	NA	A	NA A	assente
V04	Via Foscolo 2	assente	NA	assente	NA	NA	assente	assente	assente
V05	Via Foscolo 1	NA/PA	NA	assente	NA	NA	PA	NA	assente
V06	Via Della Chiesa/Bersaglieri	assente	NA	assente	NA	NA	2 A	assente	assente
V07	Via Monte Civetta	assente	NA	NA	NA	NA	assente	assente	assente
V08	Via Marmolada	PA	NA	assente	NA	NA	A	assente	assente
V 09	Via Del Monaco	A	NA	assente	NA	NA	assente	assente	assente
V10	Via Pasteur	PA	NA	assente	NA	NA	assente	assente	assente
V11a	Parco degli Ontani	assente	NA	assente	NA	assente	assente	assente	assente
V11b	Area Bosco Galileo Galilei	NA	NA	assente	NA	assente	assente	assente	assente
SALETTO S. BARTOLOMEO									
V12	Via Cavalieri Veneto	A	NA	assente	NA	NA	PA	assente	assente
V13	Via Don Milani	A	PA	NA	NA	NA	PA	NA Via XII febb.	assente
V14	Via Dei Tigli	PA	NA	assente	NA	NA	A	A	assente
V15	Via Crosa	A	NA	assente	NA	NA	assente	PA/NA	assente
V16	Via Pozzi	A	NA	assente	NA	NA	assente	assente	assente
V17	Via dei Salici	A	NA	assente	NA	NA	A	assente	assente
V18	Via Montegrappa	PA	NA	NA	NA	NA	2 PA	assente	assente
VACIL, PERO									
V19	Via Nenni, Pero	A	NA	assente	NA	NA	PA	assente	assente
V20	Via Don Solera/ Sagarat, Pero	A NA	A	PA	NA	NA	PA	assente	assente
V21a	Via Pertini, Pero	A/PA	PA	PA	A/NA	NA	PA	assente	assente
V22	Via Pertini/ Einaudi, Pero	PA	NA	assente	NA	NA	2 A	assente	assente
V23	Via Montale, Vacil	A/PA	A	A	A	NA	A	assente	assente
V24	Via Pozzetti, Vacil	PA	NA	assente	NA	NA	assente	assente	assente



V25	Via Veronese, Vacil	A NA	A	PA	PA	NA	A	assente	assente
V26	Vicolo Canaregio, Pero	A	NA	assente	A/NA	assente	assente	assente	assente
V27	Via Don Asti, Pero	A	NA	assente	NA	NA	assente	assente	assente



Area giochi Via Monte Civetta, Breda di Piave



Area giochi via Chiesetta/Veronese, Vacil,



Area giochi Piazza Julia, Breda di Piave



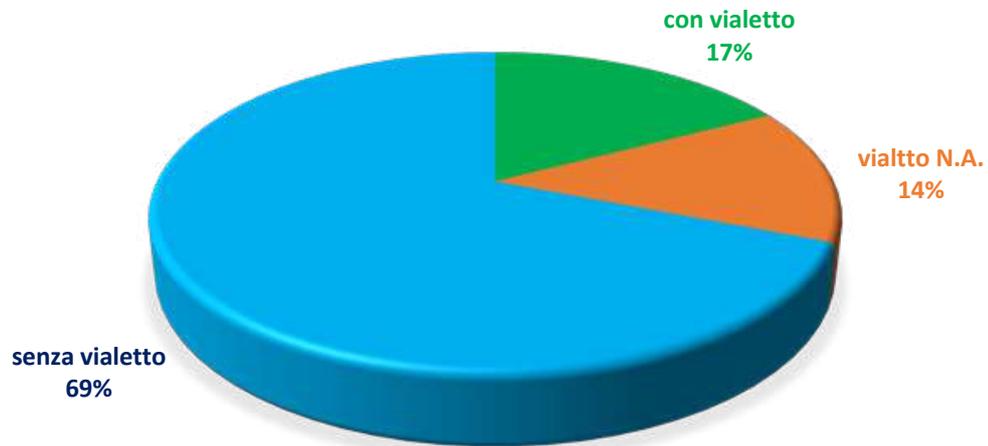
Area Fitness Piazza Julia, Breda di Piave



Spiaggia sul Piave, Saletto



- aree giochi con viale interno accessibile 5
- aree giochi con viale interno non accessibile 4
- aree giochi con viale assente 20



- aree giochi con giochi 25
- aree con attrezzi fitness 1
- aree senza giochi 3
- aree giochi con park riservati 18
- aree giochi con park assente 11

Note

<i>criticità</i>	<i>intervento</i>
Assenza viale interno nella maggior parte delle aree giochi.	Realizzazione di vialetti per consentire l'accesso e la percorribilità delle aree verdi ad anziani e bambini con disabilità motoria e sensoriale.
Non accessibilità delle aree giochi.	Attrezzare le aree giochi più frequentate con giochi accessibili e tappeto anti-trauma



4. Valutazione accessibilità parcheggi e fermate TPL

4.1. I parcheggi riservati

E' stata effettuata la ricognizione dei parcheggi e degli stalli riservati per disabili (titolari CUDE³) per una verifica sommaria del rispetto degli standard di norma (presenza di 1 stallo riservato ogni 50) e dei requisiti di qualità degli stalli (segnalazione, posizionamento, fruibilità). Il rilievo ha fornito le seguenti indicazioni.

N. STALLI RISERVATI DISABILI	
Breda di Piave	24
Vacil	4
Pero	7
Saletto e S. Bartolomeo	15
somma	50



LOCALIZZAZIONE	Aree parcheggi	STALLI RISERVATI DISABILI	
		N.	Val. accessibilità
Breda di Piave			
Piazza Olivi (biblioteca, uff.)	SI	2	A
Via Trento Trieste (municipio)	SI	1	A
Via Trento Trieste, Distretto sanitario	SI	1	A
Scuola media	SI	2	A
Piazzale Giulia	SI	2	A, PA pavimento con griglia
Via Marmolada	SI	1	A
Via Falcone Borsellino	SI	1	A
Via Formentano (scuola elem.)	SI	1	PA segnale poco visibile
Via S. Pio X (nuova scuola)	SI		A
Via S. Pio X (stadio e impianti sportivi)	SI	1	PA senza segnal. orizz
Via Dalla Chiesa	SI	2	A
Via Monte Bianco/Vicolo	SI	1	PA pav. con griglia
Via Roma Tratto 2 di fronte ai negozi	SI	1	PA Assente cart verticale

³ Contrassegno Unificato Disabili Europeo.



Via Termine area parcheggio scuola	SI	2	NA ghiaia
Via Code	SI	1	A
Piazza della Chiesa	SI	1	A
Piazza Italia	SI	1	A
Piazza La Marmora	SI	2	A
Cimitero	NO	1	PA da riposizionare
VACIL			
Via Veronese	SI	2	PA
Via Montale	SI	1	A
Via Pozzetti (scuola materna)	SI	1	A
PERO			
Via Code	SI	3	PA visibilità e 2 con pav. Con griglia
Via Vittoria	SI	2	PA
Via XI Febbraio		1	A
Via Einaudi	SI	1	PA Pav. Con griglia
Via Ca' del Brolo (scuola)			assente
SALETTO/S. BARTOLOMEO			
Via Acquicciola		1	A
Piazzale Padre Panuzzo	SI	1	PA
Ufficio postale, via Molinetto			assente
Via Dei Tigli		1	A
Via dei Salici	SI	1	A
Via Cavalieri V. Veneto	SI	1	PA cart. Verticale assente
Via Don Milani		1	PA cart. Verticale assente
Via Per Cavriè (cimitero)	SI	1	PA assente segnal orizzontale
Via Pozzi (indicata area giochi senza park)		4	2 A, 2 PA pav con griglia
Via Davanzo (ambulatorio)	piccolo	1	PA dissesto
Via Montegrappa (scuola e area)	SI	2	1 PA pav con griglia; 1 A
Via Per Cavriè (cimitero)	SI	1	PA assente segnal. orizzontale

Legenda

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

Note

Il rilievo ha evidenziato il rispetto dello standard di norma. Le criticità sono riferite alla scarsa visibilità di alcuni stalli e all'errata collocazione.

Si segnala tuttavia che nella maggior parte dei casi l'assenza del cartello non preclude la buona visibilità del parcheggio.



4.2. Fermate dei mezzi pubblici di trasporto

Sono state individuate 9 fermate autobus⁴.

LOCALITA'	N. Fermate	DISABILITA' MOTORIA (piazzola e raccordo)	COMFORT (pensilina e panca)	DISAB. VISIVA/ ORIENTAMENTO (podotattili e info)
BREDA DI PIAVE				
Via Trento e Trieste (sede municipio)	1	NA	PA No panca	NO
Via Cal Di Breda/Roma	1	NA	SI	NO
Via Pio X	1	NA	SI	NO
PERO				
Via Garibaldi		PA	NO	NO
VACIL				
Via Cal Di Breda (tratto 2)	1	NA	NO	NO
Via Cal Di Breda (tratto 2)	1	NA	PA	NO
Via Cal Di Breda (tratto 3)/ Via Pozzetti	1	PA	SI	NO
SALETTO/S: BARTOLOMEO				
Via Indipendenza		NA	PA	NO
Via Acquicciola		A	SI	NO

Legenda

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

Per ciascuna fermata è stata effettuata la valutazione espressa con tre livelli qualitativi (buona, parzialmente buona, assente) riguardando tre ambiti:

- MOBILITÀ, riferita alla presenza di una pedana⁵ e di adeguate dimensioni dell'area d'attesa e del percorso che conduce alla fermata.
- ORIENTAMENTO, riferito alla presenza di segnali podotattili e alla leggibilità delle informazioni.
- COMFORT, riferito alla presenza di panchina e pensilina.

⁴ Fermate situate nei percorsi stradali rilevati dal PEBA.

⁵ Per interventi di accessibilità 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 trasporti locale.

Osservazioni

- Assenza di ausili per ipo-non vedenti, come ad esempio segnaletica podotattile, mappe a rilievo, paletti parapetonali.
- Scarsa presenza di fermate.
- Tre fermate su nove sono accessibili o parzialmente fruibili da una carrozzina.
- Sette fermate su nove hanno la pensilina

Possibili azioni per il miglioramento della fruibilità dei mezzi pubblici

- Rendere accessibili e confortevoli le fermate più frequentate.
- Avviare con l'azienda di trasporto locale una verifica sugli autobus attrezzati di pedane. Se necessario sollecitare l'azienda per incrementare tali dotazioni negli autobus di linea e individuare nuove fermate.



Fermata bus in via Davanzo, Saletto



5. Edifici comunali: rilievo e valutazione accessibilità

5.1. Edifici rilevati

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

n.	COD.	CAT.	NOME	Indirizzo	località
1	E01	SCUOLA	Scuola materna Vacil	via Pozzetti, 12	Vacil
2	E02	SCUOLA	Scuola elementare Puccini	via Formentano, 2	Breda di P.
3	E03	SCUOLA	Scuola elementare Anna Frank	via Cal del Brolo, 28	Pero
4	E04	SCUOLA	Scuola elementare Eroi del Piave	via serg. Davanzo, 67	Saletto S. Bart.
5	E04b	SPORT	Palestra scuola elementare Eroi d.P.	via serg. Davanzo, 52	Saletto S. Bart.
6	E05	SCUOLA	Scuola media Galilei	via San Pio X°, 33	Breda di P.
7	E05b	SPORT	Palestra scuola media Galilei	via San Pio X°, 33	Breda di P.
8	E06	SPORT	Stadio comunale e impianti sportivi	Via San Pio X°, 1	Breda di P.
9	E07	SPORT	Campo sportivo di Pero	via Cal del Brolo, 30	Pero
10	E08	UFFICI	Municipio	via Trento e Trieste, 26	Breda di P.
11	E09	UFFICI	Biblioteca e Uffici politiche culturali	piazza Olivi, 16	Breda di P.
12	E10	UFFICI	Sede ULSS	via Trento e Trieste	Breda di P.
13	E11	UFFICI	Ambulatorio medico Saletto	via serg. Davanzo	Saletto S. Bart.
14	E12	UFFICI	Ufficio postale Saletto	via Molinetto	Saletto S. Bart.
15	E13	POLIF	Prot. civile - Sala operativa volontari	via Pozzetti, 12	Vacil
16	E14	POLIF	Centro ricreativo il Filò	via Moretti, 14	Breda di P.
17	E15	POLIF	Ass. festeggiamenti Campagne	via Bovolon, 18B	Saletto S. Bart.
18	E16	CIMITERO	Cimitero di Breda	via Levada, 40	Breda di P.
19	E17	CIMITERO	Cimitero di S. Bartolomeo	via Cavriè	Saletto S. Bart.

Altri edifici di interesse pubblico Edifici pubblici non gestiti dal Comune

		SCUOLA	Scuola materna paritaria "Zangrando" e Nido "Madonna di Fatima"	Via Roma n. 49	Breda di P.
--	--	--------	---	----------------	-------------



	SCUOLA	Scuola materna paritaria "S. Giuseppe"	Piazza Mafalda di Savoia n. 2	Pero
	SCUOLA	Scuola materna paritaria "Monumento ai Caduti"	Piazza Vittorio Veneto n. 5	Saletto S. Bart.
	SPORT	Bocciofila	Via San Pio X°, 1	Breda di P.



Scuola media Galilei (nuova), Breda di Piave



Municipio, Breda di Piave



Biblioteca, Breda di Piave



Impianti sportivi, Breda di Piave



Cimitero di Breda di Piave



Campo sportivo, Pero

5.2. Schedatura e valutazione

Il dossier del PEBA n.2 "EDIFICI" contiene le schede di rilievo in cui vengono riportati i seguenti dati:

- riferimenti fotografici;
- livello di accessibilità riscontrato;
- individuazione barriera architettonica e descrizione del possibile intervento;
- computo sommario di spesa per l'intervento di e.b.a.;
- priorità d'intervento.



Il rilievo ha indagato i seguenti ambiti:

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

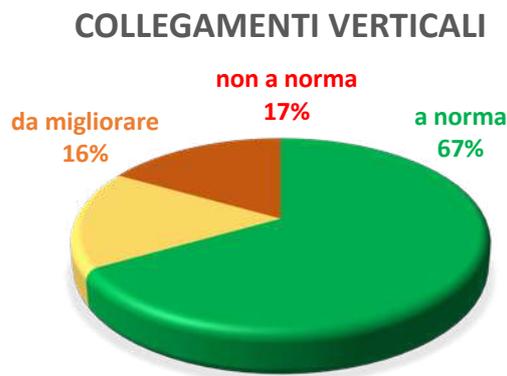
La valutazione dell'accessibilità fornisce le seguenti indicazioni.

Legenda



TABELLA RIASSUNTIVA DEGLI AMBITI VALUTATI

			
<i>Parch. riservato</i>	7	5	7
<i>Accesso esterno</i>	10	9	3
<i>Servizio igienico</i>	12	2	4
<i>Colleg. verticali</i>	4	1	1
<i>Fruibilità interna</i>	13	6	0
<i>Aree esterne</i>	8	7	1
<i>Uscite sicurezza</i>	5	0	0







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 "rilievo tecnico" fa riferimento alle non conformità rilevate rispetto alla check-list del rilievo (v. allegato).

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

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

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

Criterio A (categoria):

scuola primaria / municipio / edificio rappresentativo	4,0
palazzetto sport / cimitero / biblioteca / sala convegni / locali sociosanitari	3,0
palestra / sedi poli-associative / scuola materna	2,0
residenza / locale associativo / asilo	1,0
rimesse e depositi	0,0

Criterio B (rilievo tecnico):

<input checked="" type="checkbox"/> categoria non a norma	1,0
<input checked="" type="checkbox"/> categoria da migliorare	0,5
<input checked="" type="checkbox"/> categoria a norma	0,0



6.2. Spazi pubblici e schede d'interventi

L'individuazione delle priorità prende in considerazione più parametri:

- "rilievo tecnico", riferito alle barriere architettoniche, alla sicurezza e identificazione del percorso, al comfort del percorso pedonale⁶ (compresi gli attraversamenti pedonali).
- "segnalazioni/ indicazioni" pervenute all'amministrazione dai portatori d'interesse e dalla cittadinanza;
- "importanza" della via, riferita alla presenza di funzioni e servizi;
- "interventi in corso o previsti", riferito alla programmazione dei lavori pubblici;
- "percorsi di accesso agli edifici", riferito alla cosiddetta "catena degli spostamenti" dentro/fuori dall'edificio.

Il punteggio cumulativo attribuito alla via non è un dato stabile e potrebbe diminuire o aumentare nel corso del tempo; ad esempio diminuire a seguito di interventi migliorativi (v. realizzazione di Z30 o di percorso protetto). Oppure il punteggio potrebbe aumentare con:

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

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

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

⁶ Il comfort è collegato all'intensità del traffico automobilistico (impatto acustico e inquinamento prodotto dai veicoli), alla presenza di arredo (panchine e vegetazione), alla larghezza e sicurezza del percorso.



Il punteggio "totale" (che considera sia la presenza di barriere architettoniche che il ruolo della via nel contesto urbano) diventa significativo a partire da 11,5 punti. Un punteggio basso non significa che la via non abbia barriere architettoniche o che sia dotata di un percorso pedonale protetto ed accessibile, ma che la via non ha una funzione rilevante nel contesto locale (es. via residenziale o via scarsamente urbanizzata).

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 verificare il punteggio "tecnico", che fornisce elementi conoscitivi sullo stato del percorso estrapolato dal contesto.

Viceversa, un punteggio totale "alto" non evidenzia necessariamente una situazione di scarsa accessibilità ma l'importanza della via nel contesto locale (presenza di commercio, servizi, ambulatori, scuole, ...) o sovracomunale. In questo caso sarà utile verificare il punteggio attribuito alle righe 1 e 6 (criterio "tecnico" e criterio "segnalazioni").

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

Per ogni via rilevata e schedata sono stati definiti i seguenti punteggi di priorità, con cui sono state selezionate le vie/percorsi pedonali in cui è stata effettuato un rilievo di dettaglio per quantificare gli interventi (vedi dossier n.5 "INTERVENTI SPAZI PUBBLICI").

COD	DENOMINAZIONE VIE	Val. tecnica	Punteggio totale
BREDA DI PIAVE			
U01	SP 59 (tratto)/Via Roma	1 - 2	17,5
U02	Via Trento Trieste (t. 1) dalla chiesa a Via Pio X	(fino alla chiesa) 1 (dopo la chiesa) 10,5	12 13,5
U03	Via Trento Trieste (tratto 2)	1,5 - 2	17,5 - 18,0
U04	Via Da Vesco	3	7,0
U05	Via Termine	1,5	16,0
U06	Via Europa (v. piano di recupero)	2,5	6,5
U07a	Via del Monaco	3	8,0
U07b	Via Del Monaco laterale	1	5,0
U08	Via Ponteselli (con rotatoia), via Piave, Pio X	3	7,0
U09	Via S. Pio X	1,5	22,5
U10	Via Pasteur	0,5	7,5
U11	Via Formentano	0,5	8,5
U12	Via Carlesso	2 - 3	5,0 - 5,5
U13	Via S. Giacomo	1 - 2	3,0 - 5,0
U14	Via Delle Risorgive (segnal. da fare)	2	12,0
U15	Via Interna (chiesa)	2	12,0
U16	Via Parè	3	4,5 - 5,0
U17	Via Falcone Borsellino	1,5	14,5
U18	Via Moretti	1 - 3	12,0 - 14,0



U19	Via Martiri della Libertà	1	5,0
U20	Via gen. Dalla Chiesa	1,5	10,5
U21	Via Levada	1	4,5
U22	Via Dei Bersaglieri	1,5	6,5
U23	Via Monte Rosa	1	5,5
U24	Via Cansiglio	1	3,5
U25	Via Monte Civetta	0,5	4,5
U26	Via Monte Bianco	1,5	5,5
U27	Via Marmolada	1	5,0
U28	Via Foscolo	2	8,5
U29/30	Via Levada, Via XI Febbraio (tratto 1)	1	9
PERO			
U31	Via XI Febbraio	1,5	8,0
U32	Via/Piazza Battisti	1,5 - 2,0	6,5 - 7,0 prog
U33	Via Ca' Del Brolo (tratto 1)	2,0 - 3,0	4,0 - 4,5
U34	Via Ca' Del Brolo (tratto 2)	1,5 - 1,5	7,0 - 11,5
U35	Via Code	3	7,5
U36	Via Sagarat, Via Soldera	1	5,5
U37	Via Nenni	1	5,5
U38	Via Einaudi	1	5,0
U39	Via Marche	3	7
U40	Via Garibaldi	1,5 - 2	13,5 - 14,0
U41	Via Vittoria	3	8,0
U42/43	Via IV Novembre	1	5,5
U44	Via Volta	2	5,5 - 6,0
U45	Via Pellico (SP 115)	3 - 1,5	7,0 - 8,5
VACIL			
U46	SP 59 Via Cal Di Breda (tratto 1)	1,5	10,0
U47	Via Cal di Breda (tratto 2)	2,0 - 2,5	9,5 - 10,0
U48	Via Cal di Breda (tratto 3)	2	9,0
U49	Via Chiesetta	1,5	8,5
U50	Via Montale	1	10,0
U51	Via Veronese	1,5	6,0
U52	Via Masotti	2,5	6 7,0
U53	Vicolo Pascoli	3	8,0
U54	Via Pozzetti	3	15,0
SALETTO			
U55	Via Argine Piave (tratto)	3	10,0
U56	Via Casette	3	6,5
U57	Via Dal Passo	3	11,0
U58	Via Chiesa	2	10,0
U59	Via Pozzi	1	6,0
U60	Via Molinetto	3	13,0
U61	Via Montello	1,5	5,5
U62	Via Davanzo SP 16	1,5	17,5
U63	Via Monte Grappa	1,5	5,5
U64	Via Indipendenza	3	7,0



S. BARTOLOMEO			
U65	Via Bovon (prog)	1,5/2	8,5 - 9,0
U66	Via Dei Salici	1	5,0
U67	Via Acquicciola	1 - 3	7,5 - 6,5
U68	Via Dei Tigli	1	5,0
U69	Via Cav. Vittorio Veneto	1	5,5
U70	Via Villa del Bosco	1,5	9,0
U71	Via XXIV Maggio	1,5/2	8,5 - 9,0
U72	Via XII Ottobre	3	9,5
U73	Via Don Milani	1	5,0
U74	Via Crosa	1	5,0
U75	Via Per Cavriè	1	9,0

SCHEDE INTERVENTO

<i>cod</i>	<i>nome</i>	<i>località</i>	<i>lungh.</i>
INT1	VIA TRENTO E TRIESTE	BREDA	400
INT2	VIA MORETTI	BREDA	200
INT3	VIA DAL VESCO	BREDA	120
INT4	VIA CAL DE BROLO	PERO	290
INT5	VIA GARIBALDI	PERO	150
INT6	PIAZZA S. BARTOLOMEO	S. BARTOLOMEO	150
INT7	PIAZZA VITTORIO EMANUELE II	SALETTO	200
INT8	VIA CAL DI BREDA	VACIL	470
INT9	VIA POZZETTI	VACIL	500
INT10	AREE GOCHI 1) VIA TRENTO E TRIESTE 2) VIA DALLA CHIESA 3) VIA MONTE CIVETTA 4) VIA MARMOLADA 5) VIA DEL MONACO	BREDA	-





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





1. Quantificazione interventi

1.1. Prezzario

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

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

<i>rif.</i>	<i>COD.</i>	<i>Descrizione</i>	<i>u.m.</i>	<i>Euro</i>
	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 zebature	mq	52,00
RV	C12b	SEGNALI ORIZZ.: "STREET PRINT" motivo mattoncino	mq	40,00
RV	C13	SEGNALI VERT.: FORNITURA E POSA CARTELLO STRADALE	n	123,00
RV	C14	SEGNALI VERT.: RICOLLOCAZIONE PALO O CARTELLO	n	62,00
analisi	C15	REALIZZAZIONE PARCH. RISERVATO (segnale vert. e orizz.)	n	150,00
VS	C16	BANDE SONORE TIPO SEMPLICE PER PISTA CICLABILE	m	18,15
	D	ALTRO		



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

1.2. Computo interventi

Gli interventi e.b.a. sono descritti e computati nei dossier n. 2 “EDIFICI” e n.5 “INTERVENTI SPAZI PUBBLICI”. L’importo di spesa corrisponde a Euro 130.988,75 per gli “edifici” ed Euro 126.817,50 gli “spazi pubblici”; inoltre è previsto un importo a percentuale per IVA spese tecniche e imprevisti (“SOMME A DISPOSIZIONE”), per un importo di Euro 39.456,25.

L’importo totale dei lavori ammonta a Euro 297.262,50

EDIFICI

cod	CAT.	Destinazione d'uso	LOCALITA	Indirizzo	IMPORTO
E01	SCUOLA	Scuola materna Vacil	Vacil	via Pozzetti, 12	9.187,50 €
E02	SCUOLA	Scuola elementare Puccini	Breda di P.	via Formentano, 2	10.787,50 €
E03	SCUOLA	Scuola elementare Anna Frank	Pero	via Cal del Brolo, 28	6.700,00 €
E04	SCUOLA	Scuola elementare Eroi del Piave	Saletto S. Bart.	via serg. Davanzo, 67	187,50 €
E04b	SPORT	Palestra scuola el. Eroi del Piave	Saletto S. Bart.	via serg. Davanzo, 52	950,00 €
E05	SCUOLA	Scuola media Galilei	Breda di P.	via San Pio X°, 33	- €
E05b	SPORT	Palestra scuola media Galilei	Breda di P.	via San Pio X°, 33	- €
E06	SPORT	Stadio comunale e impianti sportivi	Breda di P.	Via San Pio X°, 1	13.412,50 €
E07	SPORT	Campo sportivo di Pero	Pero	via Cal del Brolo, 30	17.862,50 €
E08	UFFICI	Municipio	Breda di P.	via Trento e Trieste, 26	12.457,50 €
E09	UFFICI	Biblioteca e Uffici politiche culturali	Breda di P.	piazza Olivi, 16	7.650,00 €



E10	UFFICI	Sede ULSS	Breda di P.	via Trento e Trieste	28.187,50 €
E11	UFFICI	Ambulatorio medico Saletto	Saletto S. Bart.	via serg. Davanzo	562,50 €
E12	UFFICI	Ufficio postale Saletto	Saletto S. Bart.	via Molinetto	1.537,50 €
E13	POLIF	Prot. civile - Sala operativa volontari	Vacil	via Pozzetti, 12	312,50 €
E14	POLIF	Centro ricreativo il Filò	Breda di P.	via Moretti, 14	2.356,25 €
E15	POLIF	Ass. festeggiamenti Campagne	Saletto S. Bart.	via Bovolon, 18B	187,50 €
E16	CIMITERO	Cimitero di Breda	Breda di P.	via Levada, 40	8.550,00 €
E17	CIMITERO	Cimitero di S. Bartolomeo	Saletto S. Bart.	via Cavriè	10.100,00 €
					130.988,75 €

SPAZI PUBBLICI

<i>cod</i>	<i>nome</i>	<i>località</i>	<i>spesa</i>
INT1	VIA TRENTO E TRIESTE	BREDA	29.370,00 €
INT2	VIA MORETTI	BREDA	5.097,50 €
INT3	VIA DAL VESCO	BREDA	7.975,00 €
INT4	VIA CAL DE BROLO	PERO	8.212,50 €
INT5	VIA GARIBALDI	PERO	3.970,00 €
INT6	PIAZZA COLOMBO/area attinente	S. BARTOLOMEO	13.366,25 €
INT7	PIAZZA VITTORIO EMANUELE II	SALETTO	17.700,00 €
INT8	VIA CAL DI BREDA	VACIL	7.681,25 €
INT9	VIA POZZETTI	VACIL	10.000,00 €
INT10	AREE GOCHI	1) VIA TRENTO E TRIESTE	8.400,00 €
		2) VIA DALLA CHIESA	2.525,00 €
		3) VIA MONTE CIVETTA	5.032,50 €
		4) VIA MARMOLADA	2.525,00 €
		5) VIA DEL MONACO	4.962,50 €
			126.817,50 €



1.3. Azioni a forfait

Oltre al computo analitico degli interventi di cui al paragrafo precedente e che viene illustrato nelle schede di rilievo, il PEBA definisce degli importi a corpo/forfettari per realizzare azioni di supporto per l'attuazione del PEBA.

C1	Interventi per Z20, Z30 e moderazione del traffico	72.000,00 €
C2	Interventi di accessibilità e orientamento nelle fermate TPL	68.000,00 €
C3	Rimozione puntuale di scalini/ dislivelli/sconnessioni	12.000,00 €
C4	Interventi di accessibilità/ fruibilità delle aree verdi attrezzate	120.000,00 €
C5	Installazione panchine	4.500,00 €
C6	Installazione segnali podotattili, mappa tattile	6.000,00 €
C7	Interventi informativi-partecipativi.	4.147,50 €
		286.647,50 €

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

Importo forfettario di **72.000,00 euro** per realizzare interventi di limitazione delle velocità nelle aree residenziali:

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

L'importo è stato definito prevedendo d'intervenire in **9 strade**, con un costo medio di 8.000,00 Euro/cad.

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



- **Accessibilità fermate autobus**

Importo forfettario a corpo di **68.000,00 euro** per interventi di accessibilità delle fermate TPL più frequentate. Sul totale di 9 fermate rilevate nelle strade oggetto di rilievi, e sulla base delle valutazioni (v. parte 2) si prevede di intervenire per rendere accessibili e/o confortevoli **8 fermate**, con la realizzazione di una pedana con scivolo, l'installazione di linee guida-segnali podotattili e pensilina. Il costo unitario medio viene definito come segue:

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

Nota: l'intervento non considera l'installazione di nuove fermate.

- **Rimozione scalini e sconnessioni nei marciapiedi e attraversamenti ¹**

Importo forfettario a corpo di **12.000,00 euro** per raccordare **80 piccoli scalini** rilevati nei percorsi (v. parte II) e che non rientrano negli interventi già previsti nel computo degli spazi pubblici; previsto un dislivello con h massima 5 cm e raccordo con ricarica di asfalto (costo medio di 110,00 Euro/cad); l'azione comprende inoltre il rifacimento di **200 m di manto di usura in asfalto** nei tratti sconnessi (es. viq Pio X, via Roma, via Trento Trieste, ecc.).

- **Accessibilità e valorizzazione delle aree giochi e verdi ²**

Importo forfettario a corpo di **120.000,00 euro** per realizzare ca. **300 metri di vialetti** larghi 1,8 metri, e **pavimentazione anti-trauma** in corrispondenza di 10 aree giochi. Prevista inoltre l'installazione di n.3 giochi inclusivi (es. area giochi presso la biblioteca).

- **Installazione panchine**

Importo forfettario a corpo di **10.000,00 euro** per installare **10 panchine** per aumentare comfort e fruibilità dei principali percorsi. Si considera il costo forfettario di 450,00 Euro a panchina (fornitura e posa).

¹ L'importo considera anche l'eventuale installazione di fasce adesive per contrasto cromatico su lampioni posizionati nei marciapiedi e poco visibili per persone ipo vedenti.

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



- **Installazione linee guida, mappa tattile³**

Importo forfettario a corpo di **6.000,00 euro** per fornitura e installazione di una mappa tattile in policarbonato (costo previsto 1.800,00 Euro) e di ca. 60 m di segnali pododotattili negli ambiti più frequentati e nei percorsi prioritari.

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

Importo forfettario di **4.237,50 euro** definito a percentuale (1,5%) sul totale degli interventi di accompagnamento; si prevede di realizzare e promuovere azioni di sensibilizzazione, informazione, partecipazione (v. capitolo successivo); gli importi sono riferiti ad azioni promosse direttamente dall'amministrazione o al sostegno di azioni sviluppate da associazioni ed enti locali e che rientrano negli obiettivi del PEBA.

³ Si prevede di installare la mappa tattile viene nel parco di Villa Correr. Un'altra mappa tattile da installare presso il Municipio è già computata negli "intervento edifici".

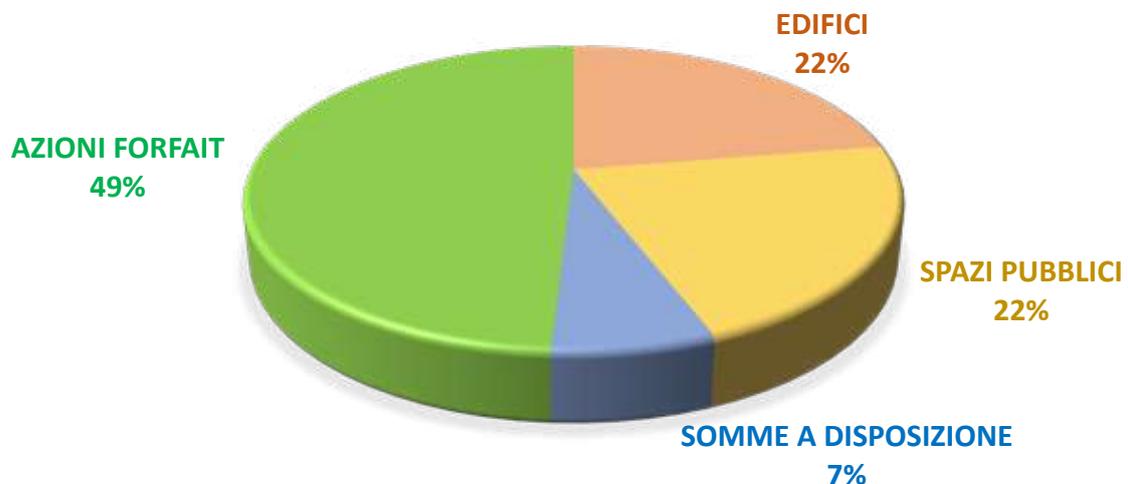
1.4. Quadro economico

Sulla base dei computi degli interventi, delle somme a percentuale (IVA e spese extra), e degli importi forfettari, si definisce il quadro economico con costo totale di 584.000,00 Euro.

A	INTERVENTI	
A1	EDIFICI	130.988,75 €
A2	SPAZI PUBBLICI	126.817,50 €
	TOTALE INTERVENTI	257.806,25 €
B	SOMME A DISPOSIZIONE PER INTERVENTI	
B1	IVA 4% su A	10.312,25 €
B2	Spese tecniche 10% su A	25.780,63 €
B3	Imprevisti e arrotondamento 1,5% su A	3.363,37 €
	TOTALE SOMME A DISPOSIZIONE	39.456,25 €

C	AZIONI A FORFAIT	
C1	Realizzazione Z30 e moderazione del traffico	72.000,00 €
C2	Accessibilità fermate TPL	68.000,00 €
C3	Rimozione puntuale di scalini e sconnessioni nei percorsi	12.000,00 €
C4	Accessibilità nelle aree verdi attrezzate	120.000,00 €
C5	Installazione panchine	4.500,00 €
C6	Installazione linee guida, mappa tattile	6.000,00 €
C7	Interventi formativi e partecipazione	4.237,50 €
	TOTALE AZIONI A FORFAIT	286.737,50 €

A+B+C	COSTO TOTALE	584.000,00 €
--------------	---------------------	---------------------







2. Attuazione e monitoraggio

2.1. Programmazione pluriennale e risorse

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

Il finanziamento degli interventi fa anzitutto riferimento all'accantonamento del 10% del contributo "oneri di urbanizzazione", in attuazione dell'art. 9 della L.R. 16/2007⁴. Gli interventi potranno essere finanziati con specifici con bandi regionali, nazionali o europei che riguardano l'accessibilità, la sicurezza, la mobilità sostenibile o la riqualificazione urbana. Inoltre occorre considerare una quota parte degli interventi di asfaltatura e segnaletica stradale, per le opere che riguardano la viabilità pedonale.

Soggetti coinvolti

Gli interventi per l'accessibilità e la mobilità delle persone disabili fanno riferimento al settore "Lavori pubblici e manutenzioni" che impegna le risorse finanziarie con la definizione del bilancio e la programmazione delle opere pubbliche. Altri settori potranno essere coinvolti, come ad esempio "l'educazione e formazione" il "trasporto dedicato e la "mobilità" (v. cap. "Azioni di supporto e accompagnamento") coinvolgendo soggetti diversi e altri settori dell'amministrazione (Urbanistica, Politiche sociali, ecc.) e in seconda istanza alcune società di servizi (ad es. l'Azienda di trasporto per interventi nelle fermate TPL) con attività di coordinamento e concertazione.

INTERVENTI EBA

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

⁴ DGR Veneto 16/2007: prevede che per l'attuazione del piano e la realizzazione degli interventi per l'eliminazione delle barriere architettoniche, i comuni riservino almeno il 10% dei proventi annuali derivanti dal contributo di costruzione e dalle sanzioni in materia edilizia, paesaggistica ed urbanistica



Programmazione decennale

Considerando una spesa complessiva di 584.000,00 euro, la seguente tabella indica in via puramente esplicativa i possibili capitoli di bilancio in cui impegnare le risorse finanziarie nel decennio 2022-2031 per dare attuazione al piano.

RISORSE PER INTERVENTI E.B.A.

ANNO	A) proventi del contributo di costruzione e sanzioni in materia edilizia-urbanistica	B) finanziamenti per interventi e.b.a.	C) asfaltature e segnaletica stradale	SOMMA
2022	Euro 20.000,00	Euro 20.000,00	Euro 18.400,00	58.400,00 €
2023	Euro 20.000,00	Euro 20.000,00	Euro 18.400,00	58.400,00 €
2024	Euro 20.000,00	Euro 20.000,00	Euro 18.400,00	58.400,00 €
2025	Euro 20.000,00	Euro 20.000,00	Euro 18.400,00	58.400,00 €
2026	Euro 20.000,00	Euro 20.000,00	Euro 18.400,00	58.400,00 €
2027	Euro 20.000,00	Euro 20.000,00	Euro 18.400,00	58.400,00 €
2028	Euro 20.000,00	Euro 20.000,00	Euro 18.400,00	58.400,00 €
2029	Euro 20.000,00	Euro 20.000,00	Euro 18.400,00	58.400,00 €
2030	Euro 20.000,00	Euro 20.000,00	Euro 18.400,00	58.400,00 €
2031	Euro 20.000,00	Euro 20.000,00	Euro 18.400,00	58.400,00 €
			somma	584.000,00 €

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

In via preventiva, l'importo annuo per attuare il PEBA nel decennio 2022-2031 risulta essere di Euro 58.400,00, che potrà essere soggetto a variazioni dipendenti da variabili non quantificabili (ad es. la messa in campo di specifica progettualità che consente l'attivazione di finanziamenti extra-comunali), inoltre potranno subentrare emergenze che modificheranno le priorità.

Nella seguente tabella si ipotizza una programmazione decennale che fa riferimento ai capitoli del quadro economico (escluso il capitolo "somme a disposizione" per IVA e spese tecniche che andrà ripartito in proporzione in ogni annualità)⁵.

⁵ L'elenco ha titolo esplicativo, in quanto l'ordine d'intervento può essere modificato sulla base delle priorità.



PROGRAMMAZIONE DECENNALE DEGLI INTERVENTI E.B.A.

ANNO	EDIFICI		SPAZI PUBBLICI		AZIONI ACCOMPAGNAMENTO		SOMMA	DIFFERENZA SULL'IMPORTO MEDIO
1°	Scuola Frank, Municipio, Sede ULSS, Cimitero	55.895,00 €	—	- €	—	- €	55.895,00 €	1.440,63 €
—	—	- €	Via Moretti	5.097,50 €	Z30/1+ Panchine e linee guida	46.500,00 €	51.597,50 €	- 2.856,88 €
—	Centro ricreativo	2.356,25 €	Piazza Colombo ed area attinente	13.366,25 €	Z30/2 + Partecipaz./1	38.118,75 €	53.841,25 €	- 613,13 €
—	—	0	—	- €	Rimoz. scalini (C3)+ Aree verdi/1	52.000,00 €	52.000,00 €	- 2.454,38 €
—	Scuola Eroi, Poste Saletto	1.725,00 €	Via Garibaldi, via Dal Vesco	11.945,00 €	Aree verdi/2	40.000,00 €	53.670,00 €	- 784,38 €
—	Stadio	13.412,50 €	—	- €	Aree verdi/3+ Partecipaz./2	42.118,75 €	55.531,25 €	1.076,88 €
—	—	- €	Piazza Saletto, via Trento Trieste, via Cal di Breda	54.751,25 €	—	- €	54.751,25 €	296,88 €
—	Scuola Puccini	10.787,50 €	Via Cal de Brolo, via Pozzetti	18.212,50 €	Fermate bus/1	22.666,67 €	51.666,67 €	- 2.787,71 €
—	—	- €	Area giochi/1	11.722,50 €	Fermate bus/2	45.333,33 €	57.055,83 €	2.601,46 €
—	Palestra Eroi P., Campo sport Pero, Biblioteca, Ambulatorio Saletto, Cimitero S.Bart., Ass. Campagne, Protez.civile	46.812,50 €	Area giochi/2	11.722,50 €	—	- €	58.535,00 €	4.080,63 €
		130.988,75 €		126.817,50 €		286.737,50 €	544.543,75 €	0,00 €

NOTA: la programmazione considera la spesa media annua di 54.454,38 Euro. La presente tabella è indicativa in quanto la lista degli interventi verrà definita annualmente dell'amministrazione comunale a seguito della verifica delle priorità.



2.2. Attuazione e governance

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

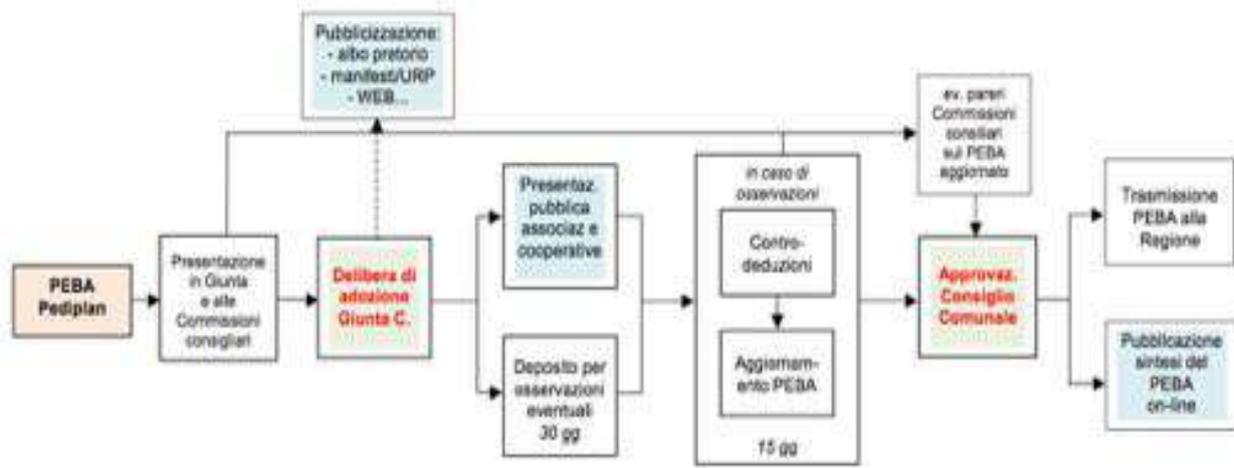
ENTE	ATTIVITÀ-AZIONE
Comune, uff. Lavori Pubblici	Manutenzione straordinaria ed ordinaria per l'accessibilità degli edifici e delle strade. Progettazione ed esecuzione interventi.
Comune, uff. Viabilità – Polizia Municipale	Parcheggi riservati ai disabili: predisporre e mantenere in efficienza gli stalli, migliorare la segnaletica. Controllare la segnaletica orizzontale e verticale e gli stalli di sosta riservata. Incrementare la segnaletica orizzontale pedonale. Garantire la sicurezza pedonale; sensibilizzare alle Z30 e Z20 ed alla mobilità sostenibile e fare rispettare i divieti anche con l'applicazione di sanzioni.
Comune, uff. Attività Commerciali – Ascom – Associazioni disabili	Plateatici: verificare ed eventualmente far sanzionare l'eventuale ingombro nei percorsi pedonali – Promuovere l'accessibilità dei negozi ai portatori di handicap.
Comune, uff. Cultura – Associazioni e comitati genitori – Scuole	Promuovere il Pedibus e il car-pooling per diminuire il traffico sulle strade (assieme alle scuole e alle famiglie). Avviare/potenziare azioni di sensibilizzazione ed educazione alla sicurezza stradale assieme alle Cooperative-associazioni locali, alle Scuole, ed alla polizia locale.
Azienda trasporto pubblico locale (con il Comune settore Lavori Pubblici ed ev. portatori d'interesse)	Messa in sicurezza ed accessibilità delle fermate autobus e scuolabus; ricollocazione o messa in sicurezza di ev. fermate troppo esposte sulle strade. Individuare soluzioni per consentire alle persone ipo/non vedenti di identificare più facilmente le fermate e localizzarle (ad es. inserimento di dispositivi di sintesi vocale sugli autobus + display digitale per i non udenti negli autobus e nelle fermate. Installazione di segnalatori acustici e di segnaletica podotattile nelle fermate bus dei luoghi più frequentati.
Comune, uff. LLPP – ENEL	Ricollocazione pali della luce che intralciano i percorsi pedonali. Applicare nei lampioni fasce adesive rosso-bianche per l'identificazione del palo da parte dei pedoni ipovedenti.
Azienda Servizi per la raccolta rifiuti	Ricollocazione bidoni e cassonetti spazzatura posizionati nei percorsi pedonali.
Cittadini motorizzati, ciclisti e pedoni	Educazione stradale: rispetto dei limiti di velocità e dei parcheggi (evitare soste su marciapiedi e parcheggi riservati).
Comune – Commercianti e Professionisti della sanità (dentista, medici, ortopedici, farmacisti, ...).	Sensibilizzare i gestori, proprietari e professionisti per interventi migliorativi dell'accessibilità e fruibilità dei locali (posa di scivoli rimovibili) e per rendere i locali adattati ad una clientela vulnerabile (bambini, anziani, disabili, ecc.).
Ufficio LL.PP. – tecnici esperti	Azione di formazione sull'accessibilità ed il design universale.

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

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

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

Fasi di approvazione del PEBA



2.3. Altri possibili interventi correlati al piano (non contabilizzati)

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

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



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

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

b) Realizzazione di un percorso sensoriale in un' ampia area verde

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 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 limitrofi.

d) Servizio assistenza intercomunale

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

e) Azioni educative alla mobilità sostenibile ed alla sicurezza pedonale

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

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



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

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

2.4. 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.

Monitoraggio interventi eseguiti

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

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

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

n.	INDICATORI QUANTITATIVI, QUALITATIVI, FINANZIARI	QUANTITA' DI RIFERIMENTO 2022	MISURAZIONE SUCCESSIVA 2023
1.	N. attraversamenti messi in sicurezza		
2.	N. attraversamenti con installazione podotattili		
3.	N. vie con limite di velocità inferiore a 50		
4.	N. vie con limite di velocità a 30 o 20		



5.	N. interventi di accessibilità delle aree verdi (realizzaz. vialetti)		
6.	N. parchi resi fruibili		
7.	N. giochi inclusivi installati		
8.	N. vie riqualificate con arredo verde (alberature, aiuole, illuminazione Led, ecc.)		
9.	N. percorsi pedonali messi in sicurezza con separazione della corsia stradale (cordoli, parapetti parapetonali, segnaletica)		
10.	N. scalini rimossi negli attraversamenti pedonali e nei percorsi		
11.	N. interventi per ridurre la velocità negli ingressi urbani		
12.	N. cassonetti ricollocati		
13.	N. parcheggi riservati ai disabili creati, ricollocati, messi a norma		
14.	N. fermate bus rese accessibilità e fruibili da tutti		
15.	N. utenti disabili e anziani che prendono il bus		
16.	N. semafori con segnali podotattili e avvisatori acustici		
17.	Edifici comunali: interventi di rimozione barriere architettoniche		
18.	N. ascensori o montacarichi installati negli edifici comunali		
19.	N. porte automatiche installate negli edifici comunali		
20.	N. allievi iscritti Pedibus		
21.	N. panchine installate nei percorsi ed aree verdi		
22.	Azioni integrative e di sostegno al PEBA: azioni avviate		
23.	Incontri con la Consulta Salute e accessibilità		

APPENDICE

Linee guida per gli interventi negli spazi urbani

Gli interventi negli spazi urbani previsti nel PEBA sono stati definiti a partire da un'analisi multi-criteriale⁷ che fa riferimento ai criteri di accessibilità, orientamento-visibilità, identificazione pedonale, sicurezza e comfort.

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

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

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

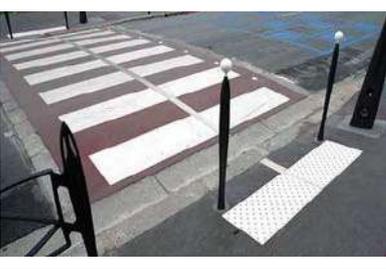
<i>requisito</i>	<i>quesito di progetto</i>	<i>Finalità dell'intervento</i>	<i>tipi d'intervento</i>
ACCESSIBILITA'	il percorso è percorribile autonomamente da un disabile motorio?	Rendere complanare un percorso.	Raccordo dislivelli, rifacimento pavimentazioni sconnesse, allargamento percorso.
ORIENTAMENTO	il percorso è percepibile da una persona non vedente o con problemi cognitivi? il percorso è visibile dai pedoni?	Segnalare e fornire indicazioni ambientali, su direzione e/o interferenze presenti nel percorso (auto, ciclisti, ciclomotori).	Segnaletica (orizzontale, verticale, podotattile, cromatica), delimitazione percorsi (parapetti, paletti, cordoli). Illuminazione.
SICUREZZA	il percorso è sicuro per tutti i pedoni?	1) Separare il percorso dalla carreggiata, oppure 2) Consentire l'uso condiviso/pedonale della carreggiata (es. nelle zone residenziali). 3) Evitare interferenze con ciclisti o veicoli	Installazione segnaletica, paletti o cordoli. Interventi di moderaz. traffico (restringimento carreggiata, attraversamenti rialzati, ecc.). Illuminazione.
COMFORT	il percorso è accogliente e facilmente fruibile da tutti i pedoni?	Qualificare il percorso e un ambito urbano (dimensioni, materiali, arredo). Rimozione ostacoli.	Collocazione panchine, corrimano, pavimentazione, interventi di moderaz. traffico (V. sicurezza), allargamento marciapiede (V. accessibilità). Ricollocamento arredo (pali, cassetta lettere, fioriere, ecc.).

⁷ Le soluzioni saranno definite considerando la fattibilità economico-finanziaria ed i gradi di sicurezza e comfort attesi.

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><i>percorso pedonale</i></p>	<p><i>fermata scuolabus</i></p>	<p><i>attenzione</i></p> 	<p><i>pericolo</i></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>		

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



2. Tipologia interventi nei percorsi pedonali

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

1. Manutenzione pavimentazione sconnessa

Descrizione: presenza di sconnessioni, buche, degrado del piano di calpestio e dei manufatti costituenti il marciapiede e che ne compromettano la percorribilità.

Intervento: di tipo puntuale a seconda della tipologia; pavimento in masselli (es. betonelle o cubetti porfido): sigillatura fughe degli elementi, e/o ricollocazione elementi; pav. in cemento o asfalto: rifacimento del tappeto d'usura.

2. Installazione segnaletica orizzontale

Descrizione: interruzione fisica (dislivello) o visiva in corrispondenza dei passi carrai o nelle intersezioni stradali, o nei passi carrai, o all'ingresso di Z30. L'interruzione visiva è riferita all'assenza improvvisa di una linea guida.

Intervento: segnalazione orizzontale, con linee e/o 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 carreggiata⁸ 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 ciclopeditone- consiste nella realizzazione della striscia e delle sagome pedone-bici (segnaletica orizzontale).

5. Realizzazione marciapiedi

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

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

6. Regolarizzazione pendenze

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

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

⁸ 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 ⁹

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 velocità¹⁰

Descrizione: con assenza di strade prive di percorsi pedonali (in parcheggi, lottizzazioni residenziali, vie strette del centro storico, strade rurali), in aree ad alta frequentazione pedonale, è opportuno intervenire con la "moderazione del traffico" per favorire un diverso uso della carreggiata, in cui l'utenza più debole abbia la priorità sugli automezzi.

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

3. Orientamento e segnaletica per le persone disabili

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

Un ambiente dovrebbe fornire ad ogni utente diverse indicazioni:

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

⁹ Gli interventi sugli attraversamenti pedonali competono al Comune solo nelle strade comunali. Molte arterie stradali all'interno di zone abitate sono classificate provinciali o regionali, per cui gli interventi devono essere autorizzati dell'ente superiore.

¹⁰ Tali interventi sono consentiti solo nelle strade classificate come "comunali".



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

La leggibilità e la rappresentazione di un ambiente condizionano i comportamenti di ciascuno; i quali andranno adeguati alla situazione (priorità, attesa, stop, rallentamento, attraversamento). Per evitare la sensazione di disorientamento, la segnaletica deve essere efficace e di lettura immediata. Uno dei principali problemi riscontrato frequentemente in ambito urbano è la sovrabbondanza o sovrapposizione della segnaletica verticale per gli automobilisti a scapito di quella pedonale ed orizzontale per gli altri utenti della strada.

Orientamento delle persone ipo vedenti e non vedenti¹¹

Per un non vedente sarà la memoria e la sua capacità ad udire, sentire e intercettare l'ambiente con i piedi, il bastone o il cane guida che gli consentiranno di muoversi, orientarsi ed adoperare i corretti comportamenti a seconda dei luoghi e della situazione.

La leggibilità dell'ambiente verrà acquisita attraverso la memorizzazione del percorso, anche previo un corso di orientamento alla mobilità nei percorsi giornalieri compiuti dal singolo soggetto (casa/ scuola/ lavoro/ negozio di prossimità). In ogni spazio pubblico la segnaletica assumerà un ruolo fondamentale per guidare le persone e fornire informazioni puntuali sul contesto attraversato e la "messa in situazione". Negli attraversamenti pedonali solitamente le "linee guida naturali" costituite dal ciglio del percorso sono assenti, pertanto è necessario installare apposite linee guida in grado di migliorare l'orientamento per le persone con deficit visivo.

Riferimenti visivi: le persone con una forte riduzione della vista necessitano di riferimenti visivi che contrastino con l'intorno, di formati "large print" nei pannelli segnaletici, di una pavimentazione bicromatica nei percorsi pedonali.

Contrasto cromatico: è utile un forte contrasto di luminanza fra i riferimenti visivi e l'intorno.

Guide artificiali: un percorso può essere attrezzato con una pavimentazione differenziata (v. segnali tattili); con degli avvisatori acustici che segnalino le fonti di pericolo (v. impianti semaforici); con delle mappe tattili per la rappresentazione dei luoghi (con scritte in braille o touch screen e totem interattivo con messaggio vocale). Occorre evitare l'ingombro dei

¹¹ 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 tattili¹²: il disabile recepisce le informazioni circa l'orientamento e la direzione mediante lo sfruttamento del senso tattilo-plantare, con l'utilizzo del bastone e del contrasto cromatico. I muretti o i cordoli sono delle guide "naturali". Il non vedente cammina anche basandosi sugli indizi acustici rappresentati dall'eco dei muretti e dal traffico. Il bastone viene usato con movimento pendolare per sondare la presenza di eventuali ostacoli, quali muri bassi, cordoli di aiuole, piccole siepi, pali, arredo. Non è necessario perciò che gli spazi pedonali siano ricoperti per tutta la loro lunghezza da speciali piastrelle, dato che le persone sono in grado di seguire le guide naturali descritte in precedenza. In tal caso, la persona non vedente ha bisogno soltanto di essere avvisata quando viene a trovarsi in un punto specifico, ad esempio in corrispondenza di una fermata TPL, di un attraversamento pedonale o dell'ingresso a un luogo pubblico. Vi sono poi segnali che indicano il cambio di funzione di una zona, ad esempio da zona pedonale a strada carrabile, per cui è necessario fornire un'indicazione con un segnale di "pericolo valicabile" o "arresto pericolo" per informarla che sta per attraversare una strada. Per questi casi si possono installare nella pavimentazione 2 tipi di codici:

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

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

Orientamento delle persone sorde-mute

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

¹² "**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 ricevute dallo smartphone del non vedente che in tal modo, oltre alle informazioni relative alle linee guida tattilo-plantare, riceverà ulteriori informazioni di contesto attraverso un messaggio vocale dello smartphone.

Orientamento delle persone con problema cognitivo

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

Il linguaggio PECS: è un "Sistema di comunicazione mediante scambio per immagini" che si propone di sviluppare la comunicazione funzionale e la comunicazione come scambio sociale. E' un linguaggio adoperato con le persone autistiche che può essere usato in ambienti specifici come ad es. i parchi giochi, gli ambulatori, le biblioteche, le scuole, l'anagrafe.



Es. attraversamento marciapiede con contrasto cromatico e strisce tattili bianche

Interventi previsti per favorire gli spostamenti degli ipo vedenti e non vedenti

Il piano prevede la posa di segnali tattilo plantari negli attraversamenti e nelle fermate TPL delle vie più frequentate dai pedoni, in prossimità delle scuole, dei servizi pubblici, di piazze e chiese. Lo scopo è di migliorare l'orientamento nei luoghi più trafficati secondo le indicazioni emerse¹³.

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...).

¹³ L'amministrazione comunale potrà inoltre valutare singole richieste e specifiche esigenze.



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

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

4. Marciapiedi e pavimentazioni pedonali

Nei casi in cui il marciapiede abbia larghezza inferiore a 90 cm il PEBA prevede l'intervento di allargamento del marciapiede. Si segnala che un marciapiede con larghezza 90 cm (v. DM 236/89) necessita di slarghi ogni 10 metri per consentire l'inversione di marcia per chi è in carrozzina; altri riferimenti normativi (v. DPR 384/78 abrogato, o il DM 5/11/2001 "norme per la realizzazione di nuove strade"), fissano la larghezza minima dei marciapiedi a mt 1.50 affinché sia compatibile con gli spostamenti pedonali effettuati con accompagnatore (ad es. bambini, anziani o disabili motori) o con un carrello della spesa, un passeggino, o da una persona non vedente con cane guida.

Il restringimento della carreggiata a beneficio di banchine stradali più ampie costituisce una soluzione poco onerosa e facilmente attuabile che consente di avere percorsi pedonali confortevoli e al contempo contribuisce a rallentare i veicoli.

Complanarità

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

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

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



Dal punto di vista progettuale, si dovrebbe impiegare tale materiale solo come bordatura dei percorsi; sconsigliabile inoltre l'impiego del marmo a causa della sua scivolosità¹⁴.

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 strada¹⁵. Tale pavimentazione può essere realizzata solo in alcuni tratti limitati, ad esempio all'innesto della via o negli attraversamenti principali, in modo tale da conferire continuità visiva al percorso pedonale.

5. Attraversamenti pedonali

Gli attraversamenti pedonali sono i luoghi in cui si verificano la maggior parte degli incidenti che coinvolgono i pedoni (tra il 25 % ed il 30%)¹⁶. Quando i bambini iniziano ad andare a scuola in modo autonomo, la principale raccomandazione dei genitori riguarda l'attraversamento delle strade. I ragazzi che crescono in città imparano presto la complessità delle regole stradali e si muovono con più scioltezza su ampia scala abbinando più mezzi di spostamenti. Nei centri più piccoli, si osserva una situazione più elastica e si rileva che numerosi pedoni non sempre attraversano in corrispondenza dell'attraversamento malgrado tutti i rischi intercorsi. Infine, si rileva che malgrado la trasformazione avvenuta nel corso degli anni nei territori abitati (aumento traffico, allargamento strade, inserimento rotonde, ecc.), i pedoni più anziani tendono a non cambiare alcune abitudini riguardo alle loro modalità di spostamento.

Attraversare una strada in sicurezza è un problema rilevante per una persona non vedente o relativamente anziana. Per un automobilista, i problemi sono due: vedere l'attraversamento

¹⁴ Le pavimentazioni in erba, marmo, ciottoli, porfido sconnesso causano problemi di equilibrio in particolar modo alle persone anziane.

¹⁵ 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.

¹⁶ Cfr. progetto EPCA (European Pedestrian Crossing Assessment) sulla sicurezza degli attraversamenti pedonali, nell'ambito del programma Europeo di tutela dei consumatori/utenti della strada, con la partecipazione di 17 paesi europei.



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

Attraversamenti pedonali e zone 30

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

Definizione e prescrizioni di norma

Codice della Strada,

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

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

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

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

Dm 236/89

art. 4.2.1. "Ogni qualvolta il percorso pedonale si raccorda con il livello stradale, o è interrotto da un passo carrabile, devono 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.



Attraversamento con "isola salvagente" e attraversamento rialzato

- 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.

- **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.

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

Il parametro "sicurezza" rappresenta un elemento fondamentale per rendere accessibili e fruibili gli spazi pubblici e per incrementare gli spostamenti pedonali. Il PEBA individua gli



ambiti urbani in cui è opportuno intervenire con misure di moderazione della velocità dei veicoli, con lo scopo di realizzare spazi pubblici accessibili agli utenti vulnerabili.

Misure integrate per la sicurezza dei pedoni

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

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

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

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

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

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

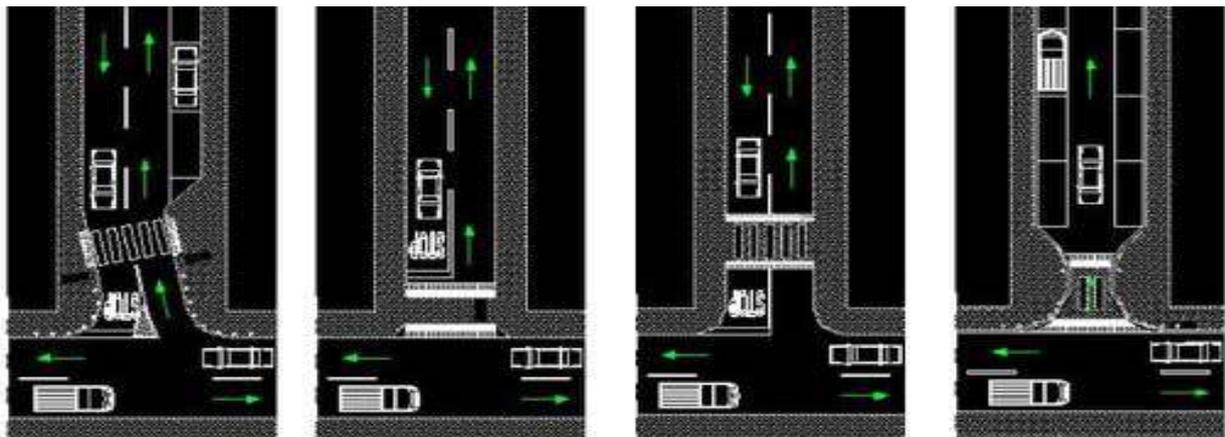
Isole ambientali e Z30 o Z20

Lo scopo delle isole ambientali è quello di "rallentare" gli automezzi nella strada e in porzioni di città per far convivere autoveicoli, biciclette, pedoni. La creazione di strade ed ambienti protetti e confortevoli svolge una importante funzione cognitiva sul benessere psicologico individuale. In alcune vie residenziali, dove il traffico è limitato e dove pedoni e i disabili

autonomi usano la carreggiata per gli spostamenti, oppure laddove i marciapiedi presentano una larghezza inferiore a 90 cm, l'accessibilità pedonale può essere garantita con la realizzazione di "isole ambientali" (o "zone d'incontro"), in cui vige il limite di velocità degli automezzi a 30 o 20 km/h e dove i pedoni hanno la precedenza negli spostamenti. Tale intervento è alternativo alla realizzazione di nuovi marciapiedi.

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

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



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

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

Ingressi nelle località, nuclei abitati e Z30

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

Le **zone 30** (*calm traffic*)

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

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

Es. di interventi di trattamento degli ingressi: chicane, restringimenti carreggiata, segnaletica



Woonerf ovvero spazio condiviso

Un *woonerf* (in lingua olandese "area condivisa") è una strada dove pedoni e ciclisti hanno la precedenza e dove, grazie a una serie di accorgimenti, gli automobilisti sono costretti ad adottare comportamenti di guida più prudenti.

Il concetto di spazio condiviso consiste nel ridurre la segnaletica orizzontale e verticale e ridare una dimensione "umana" alla strada, come luogo di socialità. Il modello di condivisione dello spazio pubblico richiede preventivamente la sensibilizzazione degli utenti per cambiare le loro abitudini. In Francia, gli spazi condivisi in Z20 cosiddette "zone d'incontri": luoghi in cui i pedoni hanno la priorità assoluta.



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

L'introduzione delle Zone 30 va sostenuta con una campagna informativa e di sensibilizzazione per accrescere l'efficacia delle misure e prevenire eventuali incidenti. Lo svolgimento di un dibattito pubblico e di una campagna di comunicazione può facilitare l'introduzione di Z30; opportuno a tal riguardo prevedere un percorso di progettazione partecipata che consentirà di adeguare gli interventi alle esigenze dei residenti. L'installazione di dissuasori di velocità va accompagnata da controlli periodici, per accertare la velocità dei veicoli, emettere sanzioni nel caso di eccessi di velocità ed eventualmente introdurre ulteriori misure o rimuovere alcune infrastrutture inutili.

Misure di controllo velocità per le zone 30

Segnaletica	Informazione e sensibilizzazione, progettazione partecipata Svolgimento di una specifica campagna di comunicazione
Rallentatori (chicane, dossi, restringimenti)	Controllo tecnico nel primo anno
Arredo urbano	Soppressione attraversamenti pedonali previo studio della mobilità nelle zone residenziali a senso unico

Interferenza pedoni/ciclisti

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

Migliorare la sicurezza pedonale attorno ai poli attrattivi

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

Nelle vie più strette (ad es. a senso unico) e nelle piazze in cui transitano e parcheggiano gli automobilisti, il limite restrittivo di 20Km/h risulta più indicato.



Nuovo Codice della Strada ¹⁷

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

Su queste strade i comuni provvederanno a "stabilire limitazioni alla circolazione almeno negli orari di attività didattica e di ingresso e uscita degli alunni", adottando almeno una di queste misure: -limite di velocità di 30 km/h o inferiore; -introduzione di zona a "traffico limitato".

UNI CEI EN 17210:2021

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

¹⁷ Vedi proposta del 12/7/2019 di modifica all'art.3 del Nuovo Codice della Strada.





ALLEGATI

- A1. Criteri val. accessibilità, sicurezza, orientamento negli spazi pubblici
- A2. Check-list delle barriere senso-percettive (a cura di INMACI)
- A3. Linee guida per l'accessibilità delle fermate dei mezzi pubblici di trasporto
- A4. Check-list delle barriere arch. negli edifici
- A5. Questionario su accessibilità, sicurezza, orientamento
- A6. Verbale incontro 27/7/2018
- A7. Analisi territoriali GIS



ALLEGATO 1

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

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.

PARCHEGGIO RISERVATO DISABILI

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

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

VERDE: a norma

INTERSEZIONI/ ATTRAVERSAMENTI PEDONALI

ROSSO: poco accessibile e/o insicuro

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

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

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

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

GIALLO: accessibilità e/o visibilità o intercettazione da migliorare

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

VERDE: accessibile, percorribile e sicuro per tutti.



ALLEGATO 2

LINEE GUIDA PER L'ACCESSIBILITA' DELLE FERME AUTOBUS¹

RIFERIMENTI NORMATIVI

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

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

A livello tecnico le norme fanno riferimento³:

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

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

TPL e ruoli gestionali

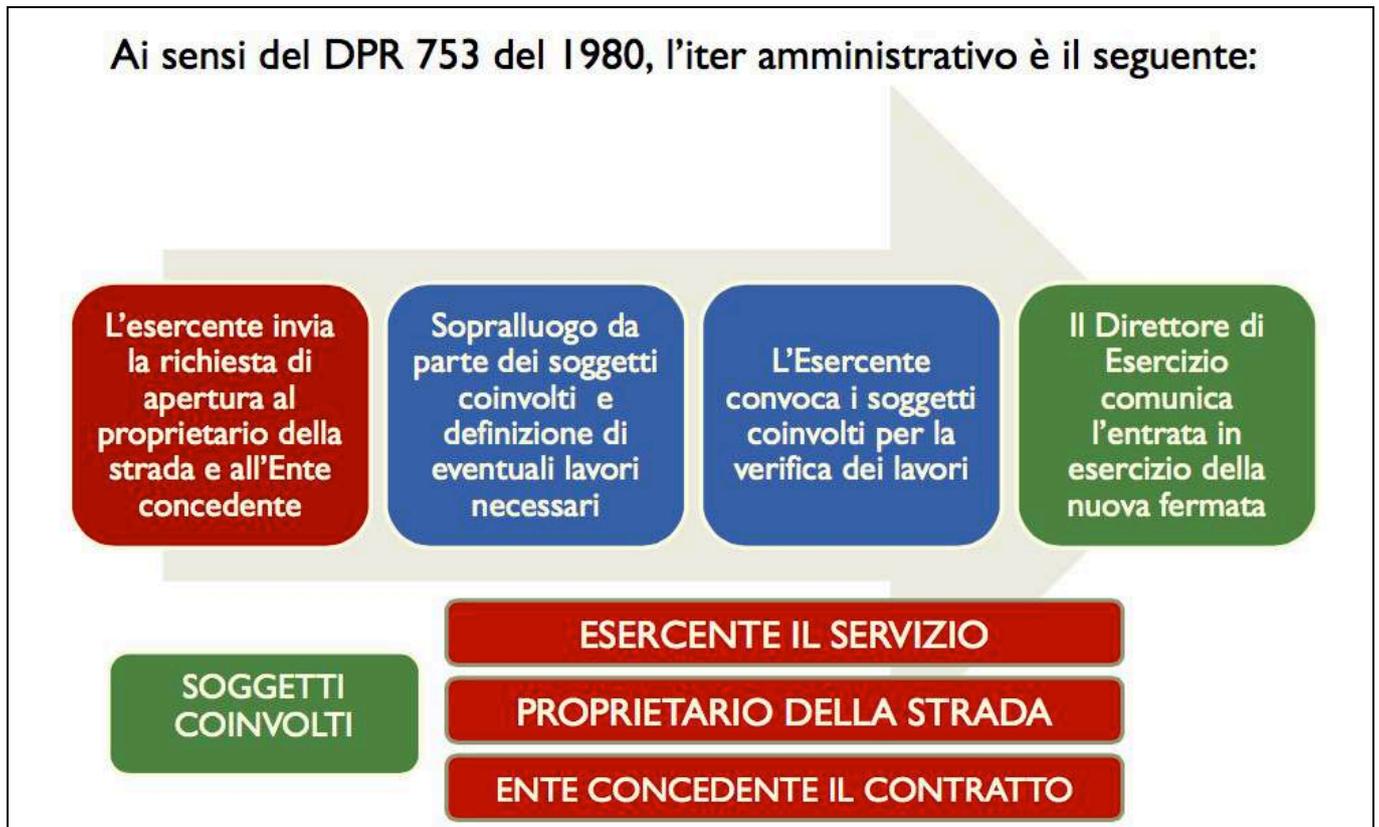
Azienda di trasporto	Gestisce l'esercizio, acquisisce i mezzi e fornisce all'ufficio tecnico del comune le prescrizioni e linee guida per realizzare le fermate
Comune	Progetta e realizza le fermate. Decide la realizzazione di una nuova fermata:
Motorizzazione Civile	Fornisce l'idoneità delle fermate.

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

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

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

ASPETTI AUTORIZZATIVI



REQUISITI FUNZIONALI

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

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

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

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

INDICAZIONI PROGETTUALI

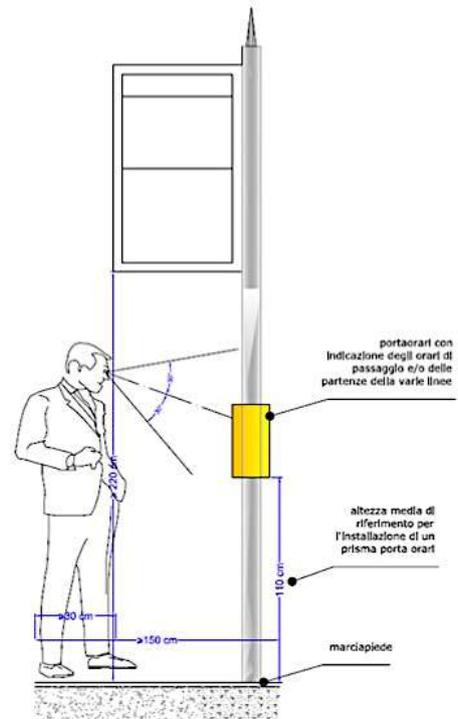
FERMATA CON PALINA A MESSAGGIO FISSO

INDICAZIONI GEOMETRICHE

Larghezza del marciapiede: pari ad almeno 1,5 m

Distanza della proiezione verticale del pannello informativo dal ciglio del marciapiede non inferiore a 0,3 m

Larghezza del corridoio di passaggio pedonale non inferiore a 0,9 m



FERMATA ATTREZZATA CON PENSILINA



DESIGN:

Coerenza tra tutte le fermate

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

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



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



ILLUMINAZIONE

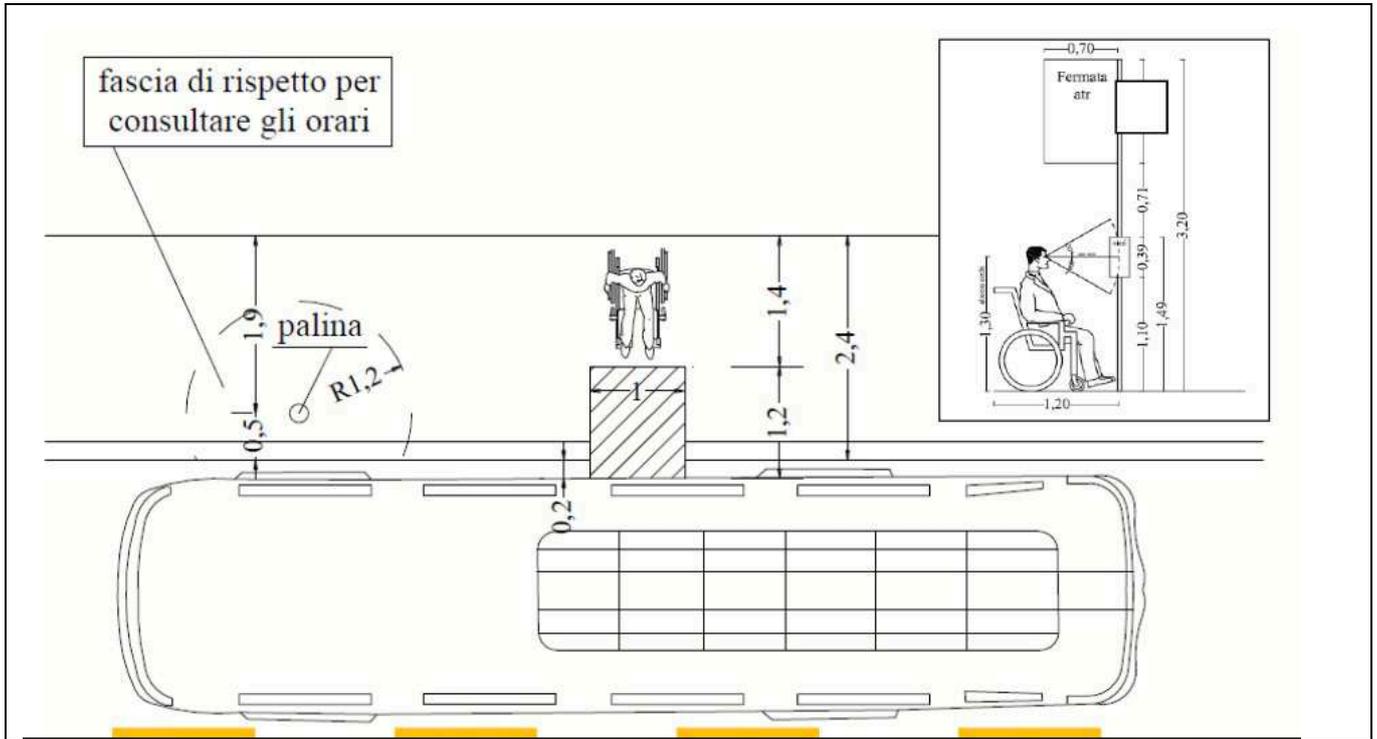
Rende identificabile e visibile la fermata anche da lontano

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

Aiuta gli autisti ad individuare eventuali utenti in attesa



FERMATA ATTREZZATA PER PERSONA CON DISABILITA' MOTORIA



FERMATA ATTREZZATA PER PERSONA CON DISABILITA' VISIVA

ELEMENTI PROGETTUALI

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

ACCESSIBILITA'

- Display esterni ad alta visibilità
- Pannelli informativi in alfabeto Braille
- Display interni e altoparlanti per annuncio prossima fermata
- Sistemi a infrarosso per disabilità visiva: i segnali a infrarossi sono progettati per guidare il soggetto dall'esterno alla piattaforma centrale del bus, indicandogli la linea e la direzione di marcia.

ALLEGATO 3

CHECK LIST DELLE BARRIERE SENSO-PERCETTIVE

(a cura del INMACI – Istituto Nazionale per la Mobilità di Ciechi e Ipovedenti)

SCHEDA DI RILEVAZIONE DELLE BARRIERE SENSO-PERCETTIVE:

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

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

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

CHECK LIST PER RILEVAZIONE BARRIERE SENSO-PERCETTIVE AI SEMAFORI.

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

CHECK LIST PER RILEVAZIONE BARRIERE SENSO-PERCETTIVE NEGLI EDIFICI.

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

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

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



ALLEGATO 5



QUESTIONARIO ACCESSIBILITA' E QUALITA' DEGLI SPAZI PUBBLICI NEL COMUNE

Si illustra l'esito dell'indagine on-line che è stata pubblicata dal 12 ottobre al 12 Novembre sul sito web del Comune, e che ha consentito di far emergere alcune criticità ed esigenze da parte dei cittadini e di alcuni cittadini "vulnerabili".

Si sottolinea tuttavia che la mancanza di partecipanti per le frazioni di Saletto non garantisce un quadro completo delle criticità; ad esempio si osserva che la presenza del fiume Piave come risorsa non è mai citata.

PARTECIPANTI E RESIDENZE

Totale partecipanti: 20

Persone o famigliari disabili fra i partecipanti

- disabilità motoria 2
- altre patologie 1
- con passeggini/bimbi 2
- anziani over 75 3
- non specificato 12



Residenza¹

- Pero 8
- Breda di Piave 6
- Vacil 3
- S. Bartolomeo 1
- Altre zone. 1



¹ Per circa tutti i partecipanti, l'accessibilità dei luoghi è fondamentale



PERCORSI PRESENTI NEL LUOGO DI RESIDENZA DEI PARTECIPANTI

- n. 8 hanno un percorso pedonale
- n. 3 hanno un percorso ciclabile
- n. 8 non hanno a disposizione né un percorso pedonale né ciclabile

TRASPORTO PUBBLICO: VALUTAZIONE FERMATE BUS NEL COMUNE



LUOGHI DI PASSEGGIATE

I luoghi di passeggiate sono in diretta relazione con il luogo di residenza e quindi collegati a esigenze di prossimità, ma emerge una richiesta di maggiori percorsi pedonali e ciclopedonali che consentano spostamenti fra le località.

Luoghi: Bosco Galileo (2) e Bosco degli Ontani (1); centro paese; Pista ciclabile/ciclopedonali (8); pista Pero-Breda (3); parchi con giochi; nei luoghi non pubblici; aree verdi (2); area chiesetta San Giovanni

Strade: strade in generale (3); Via Malcanton; via Ca' Del Brolo; marciapiede in generale (2); via Pellico; via Foscolo; via Pio; via Code

NOTA: emerge la non possibilità di spostarsi a piedi in sicurezza dal capoluogo di Breda verso Campagna-Saletto, Vacil, San Bartolomeo e San Giacomo.

L'unico collegamento molto usato è quello ciclopedonale fra Breda di Piave e Pero.



CRITICITA' NEGLI SPAZI PUBBLICI ED ESIGENZE MIGLIORAMENTO

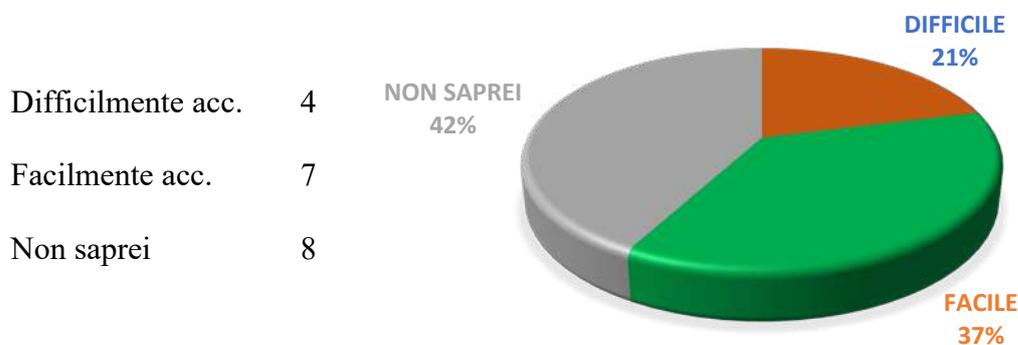
LUOGHI

- Marciapiedi via Masotti (Vacil).
- Marciapiedi centro S. Bartolomeo (interruzioni ed assenza scivoli).
- Marciapiedi non idonei e non complanari (4)
- Carreggiate stradali.
- Pista ciclabile.
- Incrocio via Roma/Moretti (pericoloso per i pedoni) e rotatoria scuola materna Pero.
- Passeggiate pedonali poco visibili (2).
- Via Foscolo e Via S. Pio X; via Pellico; via Roma (non complanarità).
- Percorso fra Breda/Treviso.

In generale viene segnalata la presenza di marciapiedi non adeguati per camminare.

Richieste specifiche: panchine nei percorsi lunghi; attraversamenti rialzati in prossimità delle scuole; completamento percorsi ciclopedonali e pedonali per la percorribilità dei passeggini e carrozzine; un parcheggio per la scuola a Pero.

ACCESSIBILITA' EDIFICI PUBBLICI DIFFICILEMENTE ACCESSIBILI



Citati come luoghi di difficile accesso:

- La sede municipale
- La biblioteca
- Il distretto sanitario
- la chiesa di via Trento/Trieste
- La pizzeria
- Il supermercato
- L'ufficio postale a Breda (parcheggio riservato lontano)



PRINCIPALI DIFFICOLTA INCONTRATE NEI PERCORSI PEDONALI

Punteggi ottenuti

	Somma punteggi ²
1. Scarsa sicurezza attraversamenti	36
2. Manutenzione marciapiedi	36
3. Presenza ostacoli nel percorso	29
4. Assenza marciapiedi	27
5. Scarsa segnaletica e riconoscibilità del percorso	26
6. Scarsa illuminazione	19
7. Sosta veicoli nei percorsi	17

Altre richieste e segnalazioni

- Creare pista ciclopedonali che colleghino le frazioni di Breda e i comuni limitrodi (S. Giacomo a Carbonera).
- Rimuovere il porfido
- Insufficienza di attraversamenti o strisce assenti
- Invasione percorsi dalle siepi dei privati
- Necessaria riorganizzazione dei parcheggi in centro a Breda in prossimità del Municipio
- Maggiori controlli dei vigili; criticità per i lavori in corso e la sicurezza in generale.

² Il questionario per ogni risposta forniva un valore da 0 a 3. Il valore riportato è dato dalla somma di tutti i questionari ricevuti.



ALLEGATO 6

Incontro per presenza Barriere Architettoniche nel territorio

Il giorno 27/07/2018 alle ore 10.00 c/o la Biblioteca di Breda di Piave si è tenuto un incontro per approfondire la presenza di eventuali barriere architettoniche nel territorio comunale sia viste come elementi costruttivi che impediscono o rendono difficoltosi gli spostamenti o la fruizione di servizi che come ostacoli percettivi e/o virtuali non conformi agli standard di accessibilità.

Il tema è stato affrontato su specifica richiesta di una componente del gruppo *“Nessuno Escluso”* e promosso dalle bibliotecarie Donata ed Elisa e dall’assistente sociale Giuliana in quanto l’argomento si inserisce nel medesimo progetto che vede come obiettivo principe la possibilità di offrire la più ampia gamma di occasioni a favore dell’inclusione sociale per le persone più fragili. Hanno partecipato 12 persone affette da handicap fisico e/o sensoriale e residenti nelle varie frazioni del Comune.

L’incontro si è aperto con la lettura (*apporto di Donata*) di un prezioso racconto intitolato *“ Il pentolino di Antonio”* di Isabelle Carrier che raffigura le modalità di ognuno di noi di reagire alle difficoltà della vita non necessariamente legate ad una disabilità grave, ciascuno ha infatti il proprio pentolino che simbolicamente può rappresentare una problema anche di carattere emotivo, sociale, legato ad un incidente traumatico, ad una disabilità o ad una condizione familiare complessa o ad un nuovo contesto culturale. Narrazione che ha coinvolto i partecipanti ed ha certamente aiutato a *“scoprire”* gli animi di ognuno prima delle presentazioni ufficiali.

Le istanze rilevate sono stata le seguenti:

- Mancanza di piste ciclabili su tutto il territorio. Sottolineata soprattutto il tratto di strada in Via Piave.
- Strisce pedonali che confluiscono davanti al marciapiedi (scalino difficile da superare in carrozzina).
- Marciapiedi troppo alti e con manto sconnesso.
- Mancanza di punti di riferimento riferiti a tabelle/indicazioni.
- Difficoltà ad intercettare gli ostacoli per persone ipovedenti (es. di semafori *“intelligenti”* con ausili sonori per passaggi pedonali) e mancanza di percorsi alternativi.
- Limiti di velocità non rispettati. Mancanza di dissuasori nelle strade dei centri paesani.
- Mancanza di rampe per accedere ai supermercati/banche/Chiesa (es. a Pero): dove ci sono comunque vi sono difficoltà al termine della rampa per la presenza di scalino (es. Banca di Pero).
- Collegamento ad Internet: nelle frazioni risulta essere scarsa e talvolta inesistente copertura della Fibra ottica (specificati i punti WiFi gratuito).

- Siepi sporgenti che ostacolano la transitabilità nei marciapiedi (San Bartolomeo - Pero).

Durante il dibattito l'architetto Laura Smith è intervenuto per chiarire quali sono i punti già presi in esame e lo studio di fattibilità eseguito dall'Amministrazione Comunale nonché illustrato l'avvio dei lavori per le piste ciclabili (13 Km) a partire da Settembre 2018.

Molte delle persone presenti non si conoscevano tra loro pur essendo residenti nella stessa frazione ed è stato interessante constatare come, al termine della riunione, alcuni si siano scambiati il numero di telefono per tenersi in contatto e poter approfondire la conoscenza sia personale che riguardo ai problemi legati al reperimento degli ausili, rinnovo patente, ecc.

Le problematiche sono state affrontate in modo costruttivo e il gruppo, sebbene all'apparenza variegato, si è mostrato aperto al confronto e ben disposto all'occasione di socialità offerta.

Usare gli spazi della Biblioteca per l'incontro è servito anche a promuovere la Biblioteca stessa come luogo "sociale" fruibile a tutti, privo di barriere architettoniche sia per la lettura che come punto WiFi gratuito.

L'incontro si è concluso con la promessa di un nuovo appuntamento, da organizzare verso Ottobre 2018, con l'Amministrazione Comunale per rendere formali le istanze.

È stato importante appurare come sia necessario creare opportunità di incontro all'interno della comunità per persone che solitamente non condividono la loro fragilità se non in ambienti protetti.

Gli argomenti specifici servono non solo per dibattere sui temi tecnici della questione ma talvolta possono diventare vettori di nuovi contatti e relazioni.

Le bibliotecarie Donata ed Elisa e l'assistente sociale Giuliana