



COMUNE di MESTRINO – PD

---

# PEBA

Piano per l'Eliminazione delle **B**arriere **A**rchitettoniche



## 1 - RELAZIONE

Aprile 2024

Professionisti incaricati



SCARPA & DROUILLE  
ARCHITETTURA + URBANISTICA

urb. Murielle Drouille-Scarpa, arch. Aldo Scarpa

Comune di Mestrino

Sindaco  
Resp. LL.PP.

Marco Agostini  
arch. Gianpietro Marchi





Progettisti

arch. Aldo Scarpa  
urb. Murielle Drouille-Scarpa

Comune di Mestrino

Resp. Area tecnica arch. Gianpietro Marchi  
Ref. PEBA arch. Chiara Carturan

---

stampato il 29/4/2024



## INDICE

---

PARTE 1 - ANALISI PROPEDEUTICHE, CONSULTAZIONI, INDIVIDUAZIONE PERCORSI	5
Premessa e documenti del piano	
1. Riferimenti normativi e destinatari	9
2. Inquadramento socio-territoriale ed urbanistico	14
2.1. Contesto geografico e dati demografici	14
2.2. Correlazioni, coerenza e compatibilità con programmi urbani e strumenti di pianificazione	16
2.3. Ambiente e paesaggio	19
3. Ambito d'indagine, poli attrattori, obiettivi e strategie	21
4. Strumenti e azioni di partecipazione e concertazione	25
5. Individuazione dei percorsi pedonali	27
<hr/>	
PARTE 2 – RILIEVI, VALUTAZIONI, PRIORITA'	29
1. Spazi pubblici: rilievo e valutazione accessibilità	31
1.1. Sicurezza dei percorsi pedonali	32
1.2. Criticità	35
2. Valutazione accessibilità di altri edifici pubblici	37
2.1. Uffici postali, banche, attività commerciali	37
2.2. Servizi socio sanitari	38
2.3. Luoghi di culto	39
3. Valutazione accessibilità di piazze, parchi e aree verdi	40
4. Valutazione accessibilità parcheggi e fermate TPL	43
5. Edifici comunali: rilievo e valutazione accessibilità	47
6. Priorità d'intervento	49
6.1. Edifici comunali	49
6.2. Percorsi pedonali	50



---

PARTE 3 - INTERVENTI	55
1. Quantificazione interventi	57
1.1. Computo per edifici e percorsi pedonali	57
1.2. Interventi a forfait per l'accessibilità urbana	58
1.3. Quadro economico	62
2. Attuazione e monitoraggio	63
2.1. Programmazione e risorse	63
2.2. Attuazione e governance	67
2.3 Altri possibili interventi correlati al piano	68
2.4. Monitoraggio e indicatori	70
APPENDICE - LINEE GUIDA PER GLI INTERVENTI NEGLI SPAZI URBANI	73
1. Identificazione e qualificazione dei percorsi pedonali	74
2. Tipologia interventi	76
3. Orientamento e segnaletica	77
4. Marciapiedi e pavimentazioni pedonali	81
5. Attraversamenti pedonali	82
6. Sicurezza e moderazione del traffico	86
ALLEGATI	91
A1. Questionario su accessibilità, sicurezza, orientamento	
A2. Linee guida per l'accessibilità delle fermate dei mezzi pubblici di trasporto	
A3. Check-list delle barriere senso-percettive (a cura di INMACI)	





## PARTE 1 - ANALISI PROPEDEUTICHE, CONSULTAZIONI, INDIVIDUAZIONE PERCORSI







## Premessa e documenti del PEBA

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

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

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

*Documenti, progetti e piani comunali consultati*

- PAT e PATI
- REGOLAMENTI EDILIZIO
- PIANO COMUNALE DI CLASSIFICAZIONE ACUSTICA (PCCA)
- PIANO D'AZIONE PER L'ENERGIA SOSTENIBILE (PAES)
- PIANO COMUNALE DELL'ILLUMINAZIONE (PICIL)
- PROGRAMMA TRIENNALE DEI LAVORI PUBBLICI

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

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

- Incontri con i referenti tecnici dell'ufficio lavori pubblici.
- Studio delle correlazioni fra i piani urbani, la programmazione dei lavori pubblici ed il PEBA.
- Individuazione dei poli attrattivi, rilievi degli spazi pubblici e valutazione di sintesi dell'accessibilità dei percorsi pedonali.
- Indagine sull'accessibilità e la mobilità presso la cittadinanza e presso le scuole.
- 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.

Il PEBA è composto dai seguenti documenti:

- 1 RELAZIONE
- 2 AMBITO URBANO, RILIEVO
- 3 AMBITO URBANO, MAPPE
- 4 AMBITO URBANO, INTERVENTI
- 5 EDIFICI
- Computi e programmazione.xls



*Piazza IV Novembre*



# 1. Riferimenti normativi e destinatari

## ***Riferimenti normativi***

### Convenzione ONU

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

### UE

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

**UNI/PdR 131<sup>1</sup>** : certificazione accreditata sull'accessibilità di strutture ricettive, stabilimenti termali e balneari, impianti sportivi.<sup>2</sup>

**UNI ISO 21902:2022**: requisiti e linee guida per un "turismo accessibile per tutti"

### **Costituzione italiana. Articolo 3**

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

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

### Legge 41/1986, art. 32 comma 21

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

### Legge 104/1992, art. 24, comma 9

*"I piani di cui alla L.41/86, sono modificati con integrazioni relative all'accessibilità degli spazi urbani, con riferimento alla realizzazione di percorsi accessibili, all'installazione di semafori*

---

<sup>2</sup> I parametri del Sistema di certificazione accreditata riguardano diversi ambiti: trasporto; spazi turistici urbani e rurali; attività ricreative; MICE (Meetings, Incentives, Conventions and Exhibitions); strutture ricettive; food & beverage; impianti sportivi.



*acustici per non vedenti, alla rimozione della segnaletica che ostacola la circolazione delle persone disabili.”*

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

Nota 2: tale legge è anche il principale riferimento per l'assistenza, l'integrazione sociale ed 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

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

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

Regolamento Edilizio comunale edilizio<sup>3</sup> Cap II, art. 43 Passaggi pedonali e marciapiedi.

Art. 46 e Cap IV Elementi costruttivi art. 77 Superamento barriere architettoniche e rampe



*Parco giochi in Via Mazzini*

<sup>3</sup> Approvato con Deliberazione Consiliare n. 7 del 08/02/2018.



## Cos'è il PEBA

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

Il PEBA degli spazi pubblici, ovvero Piano di Accessibilità Urbana o "Pediplan", è un piano inclusivo della mobilità pedonale. Si prefigura come quadro conoscitivo dei percorsi pedonali e uno strumento per rendere fruibile la rete dei percorsi. L'attuazione del Pediplan migliora la sicurezza nelle strade e facilita 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.).

## Destinatari

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

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 socialmente<sup>4</sup>.

<sup>4</sup> L'autismo è una condizione dello sviluppo neurologico caratterizzata da difficoltà nelle relazioni sociali e un approccio comunicativo non codificato.



**Design universale** (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 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 limitano la dipendenza dai veicoli, riducendo in tal modo l'inquinamento dell'aria e gli incidenti stradali.*



Piazzale Chiesa S. Bartolomeo



### ***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. In Italia oltre il 22% della popolazione è over 65 anni e il numero di anziani non autosufficienti si attesta sui 6,3 milioni di persone<sup>5</sup>. Di conseguenza si prevede un aumento delle persone disabili negli anni a venire. Diventa pertanto necessario adattare il patrimonio urbano e immobiliare migliorando l'accessibilità e la sicurezza (dai mezzi di trasporto pubblici, ai servizi socio-sanitari, alle strutture ricettive e commerciali e agli spazi pubblici) in modo tale da rendere la città più fruibile, attraente e confortevole per gli abitanti ed i visitatori<sup>6</sup>.

### ***Turismo Accessibile***

*“per turismo accessibile, si intende l'insieme dei servizi e delle strutture che consentono alle persone con disabilità e o esigenze di accessibilità, di fruire della vacanza e del tempo libero in modo appagante senza ostacoli né difficoltà, potendo esercitare il proprio diritto di consumatore scegliendo quindi in modo informato la struttura ricettiva e la destinazione turistica, in grado di rispondere alle proprie personali esigenze.*

*È possibile qualificare la vision dell'accessibilità come un elemento connotativo che migliora la percezione della qualità complessiva dell'**Ospitalità**, intesa come la somma dell'abbattimento delle barriere architettoniche, degli ausili e strumenti per garantire l'autonomia e l'autodeterminazione dell'Ospite indipendentemente dalle sue esigenze di accessibilità certificate o meno”.*<sup>7</sup>

La domanda potenziale di **“turismo accessibile”** viene stimata in circa 127 milioni di persone<sup>8</sup>; 46 milioni sono riferiti a persone con una qualche forma di disabilità e 81 milioni a persone over 65.

Secondo il rapporto Istat (2019), le persone disabili in Italia oggi superano 3 milioni di persone. L'Istat prevede un aumento dei viaggiatori con disabilità del 70% entro il 2035.

<sup>5</sup> Fonte: Istat 2022. L'indice di vecchiaia in Italia corrisponde a 187,9 anziani ogni 100 giovani.

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

<sup>7</sup> <https://www.handylex.org/una-proposta-di-legge-sul-tema-del-turismo-accessibile/>

<sup>8</sup> Fonte: Studio Eurostat *“Accessibile è meglio – Primo libro bianco sul Turismo per Tutti in Italia”*, 2013 – Presidenza del Consiglio dei Ministri.



## 2. Inquadramento socio-territoriale ed urbanistico

### 2.1. Contesto geografico e dati demografici

Il Comune di Mestrino è un comune pianeggiante della Provincia di Padova, conta 11.415 abitanti, con una superficie di ca. 19 Km<sup>2</sup>, confina con i comuni di Grisignano di Zocco (VI), Campodoro, Villafranca Padovana, Rubano, Saccolongo, Veggiano. Oltre al capoluogo che raggruppa il maggiore numero di abitanti e servizi, sono presenti le frazioni di Lissaro (secondo centro abitato) e Arlesega (borgo storico), oltre a due insediamenti commerciali-produttivi che si sono sviluppati a est ed a ovest, adiacentemente ai confini con il comune di Rubano e di Veggiano.

#### ***Clima e permeabilità dei suoli<sup>9</sup>***

Sono presenti diverse rogge e canali. Si registra una tendenza generale al riscaldamento della zona che corrisponde al centro di Mestrino capoluogo. Il territorio comunale è caratterizzato da terreni a “media permeabilità” (classe 2) ad eccezione della zona del centro di Mestrino capoluogo che presenta terreni “poco permeabili” (classe 3).

#### ***Viabilità, flussi di traffico, infrastrutture e trasporti pubblici***

Il territorio comunale è caratterizzato dalla presenza dell’autostrada A4 Serenissima, dalla ferrovia Padova – Vicenza, dalla S.R. 11 Padana Superiore, dalla S.P. 13 Pelosa e dalla S.P. 72 Sementina, oltre che da una fitta rete di strade comunali. La rete viabilistica presenta diverse criticità presso la S.R.11, il principale asse di comunicazione che collega Padova e Vicenza.

#### ***Dati demografici<sup>10</sup>***

POPOLAZIONE	ETA MEDIA	INDICE VECCHIAIA	DENSITA ABITATIVA
11.415	43,5	128,8	593,9 ab./km <sup>2</sup>

<sup>9</sup> Vd. Documento preliminare al PAT (2009) e il “Rapporto sugli indicatori ambientali del Veneto - 2002” che confronta i dati medi del trentennio 1961 – 1990 con i dati del quinquennio 1995 – 1999 rilevati dalla stazione A.R.P.A.V. di Teolo.

<sup>10</sup> Vd. <https://www.tuttitalia.it/veneto/66-mestrino/statistiche/indici-demografici-struttura-popolazione/>





### **Evoluzione indice vecchiaia**

2002	2007	2015	2018	2022
81,6	78,4	89,3	104,8	122,2

### **Quadro riassuntivo**

Anno	POPOLAZIONE	0-14 anni	+65 anni	Nascite	Decessi	N. famiglie
2002		1.290	1.053	121	52	
2010	8.739	1.869	1.474	160	46	4,40
2015	11.431	1.987	1.774	127	63	4,62
2018	11.354	1.860	1.950	109	63	4,62
2020	11.649	1.772	2.010	67	75	4,92
2022	11.780	1.720	2.101	88	74	
2023	11.415	1.685	2.171			

Si registra l'aumento del numero di abitanti, delle famiglie e dell'indice di vecchiaia.



*Piazza S. Giovanni Battista, Lissaro*



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

AMBITI, PIANI, PROGRAMMI	Dati integrati dal PEBA/PEDIPLAN
PAT - Piano di Assetto del Territorio comunale <sup>11</sup>	<p>Fra gli obiettivi:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• La promozione e la realizzazione di uno sviluppo sostenibile e durevole;</li> <li>• la tutela delle identità storico – culturali e della qualità degli insediamenti; con l'obiettivo di migliorare la qualità, la vivibilità e l'accessibilità;</li> <li>• la salvaguardia e la realizzazione dei tessuti storici, del paesaggio rurale e delle aree naturalistiche;</li> <li>• la difesa dai rischi idrogeologici;</li> <li>• il coordinamento con le più generali politiche di sviluppo di scala nazionale ed europea.</li> </ul> <p>Sistema delle infrastrutture:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• La possibilità di interscambio con i mezzi pubblici e quindi aree di sosta e parcheggio in prossimità delle fermate dell'autobus del servizio extra comunale.</li> <li>• L'integrazione del sistema della mobilità dovrà essere con un piano delle piste ciclopedonali, intese non solo come percorsi protetti per la mobilità delle persone anche disabili, ma anche come strumento didattico e del tempo libero, in connessione a siti e occasioni storico – culturali.</li> </ul>
P.A.T.I. Comunità Metropolitana di Padova	<p>Temi di interesse sovracomunale:</p> <p>Sistema ambientale; – difesa del suolo; – servizi a scala sovracomunale; – sistema relazionale, infrastrutturale e della mobilità; – poli produttivi; – fonti di energia rinnovabili.</p>
Piano di classificazione acustica (2001)	<p>Il Comune di Mestrino è dotato del Piano di classificazione acustica.</p>
Piano comunale per l'Energia sostenibile (2012)	<p>Il piano prevede:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• La riduzione dei consumi di fonti fossili e delle emissioni di CO<sub>2</sub> e come strumenti per una maggiore tutela ambientale.</li> <li>• Lo sviluppo di un sistema energetico efficiente e sostenibile che risulti coerente con le principali variabili socio-economiche e territoriali locali.</li> </ul>
PAES (2012) e PICIL (2015)	<p>Il Piano d'Azione per l'energia sostenibile è stato approvato il 27/11/2012.</p> <p>Dal 2015, il comune è dotato di un piano per il contenimento dell'inquinamento luminoso.</p> <p>Nel 2022 è avvenuta una riqualificazione dell'illuminazione pubblica per una nuova illuminazione sostenibile.</p>
Rapporto ambientale per la VAS	<p>Principali criticità:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Importante traffico sulla rete viaria comunale.</li> <li>• Inquinamento atmosferico - in relazione alla concentrazione nell'atmosfera di polveri sottili (PM10) e di ozono.</li> </ul>

<sup>11</sup> Adottato nel 2009 con Delibera di Giunta Comunale n. 140.



	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Inquinamento Acustico collegato sia al traffico veicolare lungo l'autostrada A4, la SR11 – Padana Superiore, la SP13 Pelosa che alla presenza della linea ferroviaria Milano-Venezia.</li> <li>• Rischio idraulico per la zona a Nord-Ovest (P2).</li> </ul>
Programma LL.PP. amministrativo 2023/2028	<p>Edifici:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Recupero edificio Ex Municipio e creazione di centro interculturale</li> <li>• Realizzazione auditorium al posto dell'ex magazzino comunale.</li> <li>• Completamento e riqualificazione degli edifici pubblici. Efficientamento energetico, luminoso e termoidraulico. (Progetto Europeo 3L): Scuole, palestre, edificio polifunzionale, casa delle associazioni e municipio, centri sportivi</li> </ul> <p>Spazi pubblici:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Messa in sicurezza dei centri urbani con barriere di protezione dei marciapiedi, adeguamento attraversamenti pedonali.</li> <li>• Abbattimento BA.</li> <li>• Proseguimento manutenzione di strade e marciapiedi<sup>12</sup>.</li> <li>• Potenziamento e messa in sicurezza di percorsi ciclo-pedonali dei centri urbani.</li> <li>• Regolamentazione dei flussi di viabilità lungo le più trafficate strade al fine di ottenere una viabilità più fluida.</li> <li>• Completamento percorso ciclopedonale Lissaro/Arlesega</li> <li>• Via del Concilio: completamento percorso ciclo-pedonale in collaborazione con Ferrovie dello Stato (FS) e Autostrade SPA. - Via Nievo (Arlesega)- Via Barbarigo- Centro Grisignano di Zocco.</li> <li>• Potenziamento del progetto parchi gioco e spazi verdi, con la realizzazione e adeguamento di aree su misura di anziani, giovani e famiglie anche attrezzate per disabili.</li> </ul>

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

Piano dei trasporti del Veneto (PRT 2020)	<p>Fra gli obiettivi d'interesse diretto o indiretto al Pebas</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- La promozione della mobilità in funzione dello sviluppo dell'offerta turistica, migliorando la connessione intermodale tra offerta pubblica, privata e mobilità debole (percorsi pedonali, cicloturismo, escursionismo) e lo sviluppo aeroportuale.</li> <li>- 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.</li> <li>- 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.</li> </ul>
PTRC della Regione Veneto (Adottato con DGR 372 del	<p>Il VENETO REGIONE D'EUROPA</p> <p>La Regione modella le azioni di governi attorno ai principi europei generali seguenti:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Coesione economica e sociale;</li> <li>- Sviluppo sostenibile;</li> </ul>

<sup>12</sup> Vedi anche PNRR: sistemazione marciapiedi con Eba e realizzazione attraversamenti pedonali.



17/02/2009, approvato il 30 giugno 2020)	<ul style="list-style-type: none"><li>- Competitività equilibrata per il territorio.</li></ul> 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.
Piano paesaggistico regionale (PPR)	Mettere il paesaggio in relazione con il contesto di vita delle comunità, con il proprio patrimonio culturale e naturale, considerandolo quale fondamento della loro identità. (Convenzione EU del Paesaggio firmata a Firenze nel 2000 ed entrata in vigore in Italia il 1° settembre 2006). Un nuovo Piano del paesaggio del Veneto è in corso di definizione.
Veneto 50 <sup>13</sup>	"Veneto 2050" promuove misure finalizzate al miglioramento della qualità della vita delle persone all'interno della città e al riordino degli spazi urbani, alla rigenerazione urbana in coerenza con i principi del contenimento del consumo di suolo (L.R. 14/2017).
PNRR (2021) Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza	Missioni del Piano: digitalizzazione; competitività, Cultura e turismo, rivoluzione verde e transizione ecologica, infrastrutture per una mobilità sostenibile, istruzione e ricerca, inclusione e coesione, salute.



Via Guido Negri

<sup>13</sup> Legge regionale n. 14 del 4 aprile 2019, avente per oggetto "Veneto 2050: politiche per la riqualificazione urbana e la rinaturalizzazione del territorio e modifiche alla legge regionale 23 aprile 2004, n. 11 "Norme per il governo del territorio e in materia di paesaggio.



### 2.3. Ambiente e paesaggio

Nel territorio comunale di Mestrino non sono presenti aree appartenenti alla rete Natura 2000 ma è comunque presente l'area naturalistica lungo il fiumicello Tesinella e il fiume Tesina, dotata di una flora e una fauna variegata.

Il PEBA/PEDIPLAN è un piano finalizzato ad incrementare la mobilità pedonale ed a limitare la mobilità veicolare con ricadute positive sulla sicurezza e la piena fruibilità degli spazi pubblici; pertanto la sua attuazione comporta impatti positivi su salute e ambiente. Il piano non prevede interventi nelle zone protette o nelle zone con pericolosità idraulica e idrogeologica. Pertanto il PEBA non presenta impatti ambientali significativi, in quanto prevede interventi di ridotta entità su aree pubbliche (riferiti all'allargamento di marciapiedi o alla realizzazione di segnaletica) in ambiti già edificati e urbanizzati che non comportano modifiche infrastrutturali e paesaggistiche

#### ***Presenza di vincoli<sup>14</sup>***

Sul territorio comunale si individuano diversi vincoli di carattere culturale, paesaggistico e derivanti da pianificazione di livello superiore.

- *Vincolo sui Beni culturali*

Villa Contarini • Villa Borromeo Baldan, Cristina ora Mario • Ex scuola elementare di Arlesega • Chiesa, canonica e campanile di San Michele di Arlesega • Scuola Elementare E. De Amicis di Lissaro • Canonica di Lissaro • Chiesa di S.G. Battista e campanile di Lissaro • Scuola Materna Ave Maria di Lissaro • Ex Municipio – Ex Scuola Professionale a Mestrino • Chiesa di S. Bartolomeo di Mestrino • Capitello • Lapide ai caduti in guerra a Lissaro

- *Vincolo paesaggistico*

Il fiume Tesina, i fiumicelli Tesinella, Ceresone Nuovo e Vecchio, le loro sponde, i piedi degli argini, per una fascia di m 150 ciascuna.

- *Vincolo geologico*

Paleo alvei e geosito "Meandri della Storta"

- *Vincoli da pianificazione di livello superiore:*

Centri storici del Capoluogo e delle frazioni di Lissaro e Arlesega; ambito fluviale del Tesina e del Tesinella in quanto ambito naturalistico di livello regionale.

---

<sup>14</sup> Vd. Rapporto ambientale per la Vas al PAT (2012)



*Parco Via Milano*



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

Il PAT comunale individua tre Ambiti Territoriali Omogenei (ATO) legati alle funzioni residenziali, produttive e agricole: Mestrino ATO 1, Arlesega ATO 2, Lissaro ATO 3.

Il PEBA ha focalizzato i rilievi urbani nei centri storici di Mestrino, Lissaro e Arlesega, in quanto sono i centri abitati in cui sono presenti i principali poli attrattori pedonali, costituiti dalle residenze, dalle attività commerciali e dai servizi pubblici come ad esempio:

- le piazze e le aree parrocchiali;
- gli uffici postali e le banche, i negozi e l'area mercato;
- le aree parcheggio e le fermate autobus;
- i parchi e le aree verdi attrezzate con giochi; i cimiteri;
- il municipio, gli uffici pubblici, la biblioteca;
- le scuole, gli impianti sportivi e le palestre;
- i servizi socio-sanitari;
- le piste ciclopedonali.

#### **Obiettivi**

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

2. Valorizzare i percorsi pedonali/ciclopedonali e migliorare l'accessibilità degli spazi pubblici prioritari, con una programmazione degli interventi di eliminazione b.a. nell'arco temporale "breve".

3. Favorire il confort ambientale e l'identificazione degli spazi frequentati dai pedoni, limitando le interferenze con veicoli e ciclisti.

4. Verificare la percorribilità dei parchi giochi e delle piazze<sup>15</sup> e la fruibilità delle attrezzature presenti.

---

<sup>15</sup> Ad es. Piazza del Mercato, in cui è prevista la riorganizzazione e riqualificazione di arredo urbano a verde "rispettando gli usi a mercato e manifestazioni".



5. Valorizzare l'attrattività del territorio e la sicurezza pedonale con azioni di moderazione del traffico.
6. Individuare e valutare le aree di scambio intermodale (le aree parcheggio e gli stalli riservati ai disabili, le fermate di trasporto pubblico).
7. Delineare alcune linee guida per la progettazione e realizzazione degli interventi e.b.a.
8. Definire degli indicatori per il monitoraggio e l'attuazione successiva del piano.
9. Favorire l'inclusione delle persone vulnerabili (disabili, anziani, bambini) con il potenziamento della rete pedonale e la sicurezza degli spazi pubblici.



*Via Degli Alpini (Parco Bapi)*

## **Strategie**

### **A. Dentro/ fuori gli edifici comunali**

Garantire l'accessibilità 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 e dei principali poli attrattori (aree commerciali, impianti sportivi, municipio, ambulatori, parrocchie, piazze e parchi).





### **B. Servizi accessibili e raggiungibili in 10' a piedi**

Rafforzare le “centralità urbane” con servizi di vicinato che possano limitare il consumo di suolo e favorire gli spostamenti pedonali e ciclabili a scapito di quelli motorizzati.

### **C. Z30**

Favorire l'uso condiviso delle strade, ad es. dove sono assenti marciapiedi, con l'inserimento del limite di velocità 30 o 20, con conseguente miglioramento del comfort ambientale e della visibilità (segnaletica).

### **D. Sicurezza e orientamento dei pedoni**

Intervenire con la segnaletica orizzontale (*street design*) negli ambiti più frequentati e negli attraversamenti pedonali. L'insicurezza è dovuta anche alla scarsa individuazione dei percorsi pedonali oltre che dalla velocità delle auto (ad. esempio nelle strade molto larghe). La segnaletica favorisce l'orientamento e migliora l'accessibilità pedonale; anche l'installazione di segnali podotattili o il rialzo dell'attraversamento sono interventi efficaci per le persone con disabilità sensoriale e cognitiva. Per i conducenti degli automezzi, la chiara individuazione delle aree pedonali consente loro di adeguare la guida aumentando il livello di sicurezza stradale.

### **E. Valorizzare i parchi giochi<sup>16</sup>**

La realizzazione di vialetti consente l'accesso nei parchi giochi e la fruibilità degli arredi e delle strutture presenti.

### **F. Realizzare una rete interconnessa con la rete ciclopedonale**

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

### **G. Individuare priorità d'intervento condivise**

Considerando le pratiche d'uso dello spazio urbano e le modalità di spostamento pedonale, e con le segnalazioni di abitanti ed altri testimoni privilegiati, si individuano le priorità d'intervento.

---

<sup>16</sup> Parchi giochi interessati: I) via Nassiria/via Alberto Dalla Chiesa; II) via Levi; III) via Toscanini; IV) via E. De Amicis; V) via Milano; VI) via D. Chiesa; VII) Via Aquileia; VIII) via Vittorio Veneto; IX) Via Milano; X) Nuovo parco centro Lissaro (dietro chiesa e centro Parrocchiale); XI) parco la “Rocca”; XII) via Nievo Arlesega.



#### **H. Individuare azioni di supporto per l'attuazione del PEBA**

- Promuovere la mobilità pedonale in sicurezza come progetto condiviso della comunità.
- Educare alla “mobilità lenta” <sup>17</sup>.
- Migliorare l'accessibilità dei servizi e degli spazi aperti al pubblico.
- Implementare le iniziative sportive “per tutti” <sup>18</sup>.
- Integrare il regolamento edilizio in materia di accessibilità e “design-for-all”.
- Promuovere presso gli esercizi commerciali la CAA.
- Creare una “consulta accessibilità” con i portatori d'interesse.



*Piazza Del Mercato*

---

<sup>17</sup> Tale azione può essere realizzata con apposito progetto partecipativo finalizzato all'istituzione di quartieri in Z30 o Z20 (v. anche parte 3 della Relazione).

<sup>18</sup> Consolidare il progetto “Tughedda- Insieme Sport Scuola”, presentato nel 2022 dalla Scuola di Mestrino, Amministrazione Comunale, Associazionismo Sportivo, per offrire e promuovere la pratica sportiva per tutti.



## 4. Strumenti e azioni di partecipazione e concertazione

Le azioni di partecipazione sono finalizzate a:

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

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

### **A. Brevi interviste ai passanti (interviste spot)**

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

*Strade in cui migliorare la percorribilità pedonale e/o la sicurezza*

via Monte Ortigara; via IV Novembre; via Verdi; via Gazzo; via Monte Santo; via Flli Bandiera; via Mestrino.

### **B. Attività con le scuole**

In occasione del rilievo delle scuole, l'Istituto comprensivo è stato avvisato con apposita comunicazione ed è stato trasmesso un questionario per effettuare un'indagine sulle modalità di spostamenti casa-scuola degli alunni (auto, bus, Bici, piedi) che potrà fornire dati quantitativi per le successive fasi di monitoraggio. Si segnala che le scuole non hanno attivato il servizio Pedibus; tra le azioni di accompagnamento del piano vie e quindi segnalata l'opportunità di avviare tale iniziativa <sup>19</sup>.

<sup>19</sup> Il Pedibus è un'iniziativa che viene promossa dalle scuole, con la collaborazione di insegnanti e dell'amministrazione comunale e il coinvolgimento dei genitori; l'iniziativa si propone di limitare il traffico automobilistico nelle ore di entrata/uscita degli alunni, di incentivare gli spostamenti pedonali sulle brevi distanze, e favorire l'autonomia dei bambini e il loro benessere psicofisico.



### **C. Diffusione di un questionario sull'accessibilità e la sicurezza pedonale**

Per informare i cittadini della redazione in corso del PEBA e ricevere indicazioni critiche è stato predisposto un breve questionario (v. allegato) reso disponibile on-line nel sito web istituzionale.



Comune di Mestrino

---

31 gennaio 2024

## **PIANO ELIMINAZIONE BARRIERE ARCHITETTONICHE – QUESTIONARIO**

Il Comune di Mestrino sta realizzando il Piano di Eliminazione delle Barriere Architettoniche (PEBA) per migliorare l'accessibilità e la sicurezza dei percorsi pedonali e degli edifici comunali.

*Per individuare le priorità d'intervento vi chiediamo pochi minuti per segnalarci quali sono le principali barriere architettoniche in cui intervenire.*

Compila il file word editabile in allegato e invialo all'indirizzo e-mail:  
[ambiente@comune.mestrino.pd.it](mailto:ambiente@comune.mestrino.pd.it)

*Grazie per la collaborazione!*

---

**QUESTIONARIO DA COMPILARE** [\(DOCX 116 KB\)](#)



*Via De Gasperi*



## 5. Individuazione dei percorsi pedonali

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

- Alcune indicazioni fornite dall'ufficio tecnico (sulla base della programmazione dei lavori pubblici).
- Le previsioni dei piani urbani e dei progetti attuativi.
- Le segnalazioni ed indicazioni dei cittadini durante la fase dei rilievi.
- 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).

### ***Il territorio oggetto di analisi***

L'elenco degli spazi pubblici rilevati è riportato nel dossier N.2 del PEBA "AMBITO URBANO, RILIEVI". Di seguito si illustrano i dati quantitativi delle suddette schedature.

	vie	piazze/piazzali	parchi aree giochi	
Mestrino	73	5	21	99
Lissaro	17	3	6	26
Arlesega	8	2	3	13
<b>SOMMA</b>	<b>98</b>	<b>10</b>	<b>30</b>	<b>138</b>

### ***Mappatura e rilievi***

Il PEBA viene rappresentato con le mappature in scala 1:5000, che riportano i dati di rilievo e di valutazione nel comune capoluogo (v. dossier n. 3 "AMBITO URBANO, MAPPE"):

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



Si riporta di seguito la legenda delle mappe di rilievo.

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

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



Via Petrarca



## PARTE 2 – RILIEVI, VALUTAZIONI, 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.2 "AMBITO URBANO, RILIEVI") illustrativa del grado di accessibilità facendo riferimento ai seguenti aspetti:

- GRADO DI PROTEZIONE E SICUREZZA DEL PERCORSO PEDONALE
- PENDENZA
- ORIENTAMENTO E ACCESSIBILITÀ DEL PERCORSO
- ACCESSIBILITÀ E SICUREZZA DELL'ATTRAVERSAMENTO PEDONALE
- STALLO PARCHEGGIO RISERVATO AI DISABILI
- FERMATE MEZZI PUBBLICI
- RUOLO E FUNZIONE DELLA VIA
- PRIORITÀ PER GLI INTERVENTI

B) Una **schedatura di dettaglio** (v. dossier n.4 "AMBITO URBANO, INTERVENTI") finalizzata a individuare e quantificare le singole barriere architettoniche del percorso pedonale oggetto d'indagine. Tale schedatura è articolata in tre sezioni:

1. mappatura degli interventi (localizzazione della b.a.)
2. riferimenti fotografici (rilievo fotografico della b.a.)
3. descrizione e computo interventi (quantificazione intervento e.b.a.).



*Via De Gasperi*



## 1.1. Sicurezza dei percorsi pedonali

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

MESTRINO		Marciapiede 2 lati	Marciapiede 1 lato o tratto	Assente	Ciclopedonale
U01	Via Marco Polo (tratto 1,2) fra Lidl /P.zza Mercato		X	X	X
U02	Via IV Novembre SR 11	X			
U03	Via Galilei SR11 (tratto 1)	X			X
U04a	Via De Gasperi (tratto 1)		X		X
U04b	Via De Gasperi (tratto 1)	X			
U05a	Via Trieste (tratto 1)	X			
U05b	Via Trieste (tratto 2)		X	X	X
U06	Via Pordenone		X	X	X
U07	Via Gorizia			X	
U08	Via Aquileia		X		X
U09	Via Monte Ortigara		X		
U10	Via Monte Grappa	X			X
U11	Via V. Veneto		X	X	
U12	Via M. Cimone	X			
U13	Via Calatafimi	X			
U14	Via Rovereto/via Trento	X			
U15	Via Battisti	X			
U16	Via degli Alpini	X		X	
U17	Via El Alamein		X	X	
U18	Via Cavour			X	
U19	Via Ca. della Chiesa		X		X
U20a	Via Toscanini (tratto 1)	X			
U20b	Via Toscanini (tratto 1)	X			
U21	Via Bachelet	X			
U22a	Via Candeo (tratto 1)	X			
U22b	Via Candeo (tratto 2)	X			
U22c	Via Candeo (tratto 3)	X		X	
U22d	Via Candeo (tratto 4)			X	
U23	Via Taliercio	X			
U24	Via Fleming	X			
U25	Via Giovanni XXIII		X	X	



U26a	Via Negri (tratto 1)		X		X
U26b	Via Negri (tratto 2)		X		X
U27	Viale Mazzini	X			X
U28	Via Pisacana /Mameli	X			
U29	Via Verdi			X	
U30	Via Mameli	X			
U31	Via Caduti di Nassiriya	X			
U32	Via Falcone		X		X
U33	Via Buonarroti	X			
U34	Via Primo Levi	X			
U35	Via Ungaretti	X			
U36	Via Da Vinci	X			
U36	Via Foscolo	X			
U37	Via Pertini		X	X	X
U38	Via Terribile		X		X
U39	Via Granatieri di Sardegna		X		X
U40	Via De Amicis/via Toti	X			
U41	Via Zanella	X			
U42a	Via D. Alighieri (tratto 1)	X			
U42b	Via D. Alighieri (tratto 2)		X	X	
U43	Via Carducci	X			
U44	Via Boito	X			
U45	Via Milano	X	X		PAVIMENTAZ.
U46	Via Firenze	X	X		PAVIMENTAZ.
U47	Via Isonzo		X		X
U48	Via Petrarca			X	
U49a	Via Martignon (tratto 1)		X	X	X
U49b	Via Martignon (tratto 2)			X	X
U50	Via Garibaldi	X			
U51	Via D'Acquisto		X	X	
U52	Via Oberdan	X			
U53	Via Carso			X	
U54	Via D. Chiesa	X			
U55	Via Filzi		X	X	
U56	Via Flli Bandiera	X			
U57	Via dell'Artigianato	X			
U58	Via Tevere			X	
LISSARO e ARLESEGA		Marciapiede 2 lati	Marciapiede 1 lato o tratto	Assente	Ciclopeditone
U59	Via San Leopoldo		X		X



U60a	Via Giovanni Battista (tratto 1)			X	
U60b	Via Giovanni Battista (tratto 2)		X		X
U60c	Via Giovanni Battista (tratto 3)		X	X	X
U61	Via Bottazzo	X			
U62	Via del Concilio SPN13		X	X	X
U63	Via della Zuanna	X			
U64	Via Gazzo		X	X	
U65a	Via Martignon (tratto 1)	X			
U65b	Via Martignon (tratto 2)	X			
U66	Via Monte Santo			X	
U67	Via Paolo IV	X			
U68	Via Rizzi	X		X	X
U69	Via S. Antonio	X		X	
U70	Via Straiotto Arciprete/Don Bosco	X			
U71	Via S. Francesco	X			
U72	Via Redipuglia			X	
U73	Via SR11 via Mestrino (tratto 1)		X	X	
U74	Via SR11 via Mestrino (tratto 2)		X	X	
U75	Via Fusinato		X	X	
U76	Via Kennedy		X	X	X
U77	Via S.M. Arcangelo/LAVORI IN CORSO			X	
U78	Via Missaglia	X			
U79	Via Nievo		X	X	
U80	Via Sacchetti	X		X	





Via Gazzo, Lissaro



Via Martignon, Lissaro



Via Pordenone



Via Negri

## 1.2. Criticità

Le criticità negli spazi pubblici fanno riferimento ai seguenti aspetti:

- Traffico intenso in ingresso e nel centro di Mestrino capoluogo;
- Velocità elevata dei veicoli anche su alcune strade secondarie.
- Presenza dissesto puntuale dell'asfalto nei percorsi/marciapiedi.
- Sconnessioni delle pavimentazioni in cubetti in porfido.
- Tratti di carreggiate ed incroci sovradimensionati a scapito del pedone.
- Insufficienza di segnaletica per i pedoni.
- Tratti stradali di collegamento senza percorsi pedonali o ciclopedonali protetti.
- Presenza di interruzioni frequenti dei marciapiedi nelle aree residenziali.
- Assenza di linee guida per le persone non vedenti e ipovedenti negli spazi aperti (attraversamenti, fermate bus, piazze, aree giochi).
- Assenza di linee guida e segnaletica informativa che indichino uffici, servizi importanti.
- Assenza di segnaletica dedicata alle persone con deficit intellettuale o problemi di natura cognitiva<sup>1</sup>.
- Alberi che restringono il marciapiede.
- Assenza di una rete di vie ciclabili/ciclopedonali.

<sup>1</sup> Vedi linguaggio Comunicazione Aumentativa Alternativa (CAA).



*Via Candeo*



*Via Papa Giovanni XXIII*



*Via Mestrino, Arlesega*



*Via Martignon*

### ***Scalini negli attraversamenti***

Gli attraversamenti pedonali sono i luoghi critici per il pedone che deve gestire le possibili interferenze con gli automezzi. In tali ambiti sono stati individuati 122 scalini con altezza maggiore a 2,5 cm.

	<i>SCALINI/ DISLIVELLI &gt;2,5 cm</i>
MESTRINO	87
LISSARO e ARLESEGA	35
somma	<b>122</b>

Negli attraversamenti pedonali sono stati riscontrati altri problemi di accessibilità e sicurezza:

- Assenza segnaletica orizzontale e linee guida (segnali podotattili) nelle intersezioni.
- Attraversamenti lunghi in carreggiate troppo larghe.
- Dissesti nella pavimentazione stradale.



## 2. Valutazione accessibilità di altri edifici pubblici

Oltre agli edifici comunali, per cui è stata effettuata un'indagine completa, una valutazione parziale dell'accessibilità è stata effettuata negli altri servizi pubblici:

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

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

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

Si riportano di seguito i dati sintetici di tali rilievi.

### 2.1. Uffici postali, banche, attività commerciali

Servizi	Parch. Riservato	Percorso esterno	ingresso	Porta ingresso	Fermata bus	Attraversamento
Ufficio Postale municipio	A	A	NA	A	A	A
Banca Via Toscanini	A	A	A	A	PA	NA Pericoloso via IV Novembre
BCC via Marco Polo	A	NA cordolo viale esterno	A	A	A	A
Banca Colli Euganei via Marco Polo	A	Dislivello fra carreggiata galleria	A	A	assente	A
Banca AntonVeneta Piazza del Mercato	A	A	NA	NA	A	NA
Intesa San Polo Piazza del Mercato	A	PA	NA	NA	assente	na
Supermercato LIDL via Marco Polo	A	A	A	A	distante	PA
Supermercato In's vie Marco Polo/ D'Acquisto	A	A	A	A	A	PA
Supermercato Spar via Galilei	A	A	A	A	A	PA



Supermercato LIDL



Piazza Italia

Indagine campione svolta il 12/3/2024 in via Marco Polo, via IV Novembre, Piazza del Mercato.

	INGRESSO SENZA SCALINI	INGRESSO CON SCALINO <H3 cm	INGRESSO CON SCALINO >H3 cm	
RISTO-BAR	6	4	3	13
NEGOZI	27	21	18	66
somma	33	25	21	79
	41,8%	31,6%	26,6%	100%

NOTA: i centri commerciali e i supermercati solitamente offrono un buon livello di accessibilità, per la presenza di ampi parcheggi e gallerie e di porte automatiche. Per le persone con autonomia limitata è comunque importante poter accedere nei negozi di prossimità (panificio, alimentare, ecc.); sebbene l'accessibilità di tali ambiti non compete al Comune, l'amministrazione può sensibilizzare i commercianti con una lettera informativa e all'occorrenza promuovere un'azione di sostegno per migliorare l'ingresso, con installazione di rampe removibili e/o di porte automatiche.

## 2.2. Servizi socio sanitari

AMBULATORI e FARMACIE	Parch. Riservato	Percorso esterno	Ingresso	Porta Ingresso	Fermata bus	Attraversa- mento
Farmacia, via IV Novembre	A	A	NA rampa ripida /senza corrimani		A	PA
Farmacia Arlesega, via S.M. Arcangelo	assente	A	PA	A	assente	assente
Farmacia via M. Polo/ Via Garibaldi	assente	PA	PA	A	A	A
Farmacia via F.lli Bandiera	A	A	A	A	assente	assente
Simamed, via de Gasperi	PA	A	A	PA	assente	A
Avis e ambulatorio, via Monte Ortigara	A	PA	NA	NA	assente	A





Poliambulatorio, via Trieste	PA	A	A	A	assente	assente
Studio dentistico, via M. Polo	A	NA cordolo viale esterno	A	NA	A	A
Studio dentistico, Via Garibaldi	assente	PA	PA/NA	NA	A	A
Studio dentistico, P.zza IV Novembre	A	PA	NA	NA	A	A
Medicina del Lavoro	A	A	NA	NA	assente	assente
Ambulatorio medico, via Aquileia	A	A	NA	NA	assente	assente
Ambulatorio medico, Piazza del Mercato	A	A	A	A	v. via IV Novembre	assente
Fisioterapista e dentista, via Aquileia	A	A	A (ascensore)	-	assente	assente
Soluzioni per udito e ottica, Piazzetta Moro	A	A	A	NA	A	assente
Medicagroup Centro medico, Via dell'Artigianato	A	A	A	NA	assente	NA
Veterinario, Via Galilei 40	A	A	A	NA	A	

### 2.3. Luoghi di culto

IDENTIFICAZIONE	Percorso esterno	Atrio Ingresso	Porta	Parch. riservato	Attraversamento	Non vedenti	Fermata bus
Chiesa S. Bartolomeo, Mestrino	A	PA/NA	NA	A	NA	NO	A
Chiesa S. Michele Arcangelo, Arlesega	A	NA	NA	assente	NA	NO	A
Chiesa S. Giovanni Battista, Lissaro	NA	NA rampa in legno degradata	NA	A	A	NO	assente



Chiesa S. Giovanni Battista, Lissaro



Chiesa S. Michele Arcangelo, Arlesega

### 3. Valutazione accessibilità di piazze, parchi e aree verdi

Si riportano di seguito le valutazioni contenute nel dossier n.2 "AMBITO URBANI, RILIEVI".

#### Piazze

COD	PIAZZE	Percorsi esterni	Orientamento	Area pedonale	Parch. riservato	Fermata bus	Attraversamento	Servizi presenti
P01	Piazza IV Novembre	A	NO	SI A/PA	A	Via IV Nov.	PA	Municipio, area parcheggi
P02	Piazzale della chiesa, Mestrino	A	NO	SI PA/A	A	Via IV Nov.	NA	-
P03	Piazza del Mercato	A	NO	NO	A	Via IV Nov.	A PA	Negozi, area parcheggi
P04	Piazzetta Aldo Moro	A	PA	SI/NO sottoportico	A	assente	assente	Negozi
P05	Piazza Italia	A	NO	SI	8A	assente	A	Negozi
P06	Piazzale della chiesa, Arlesega	A	NO	NO	A	assente	NA	Parco giochi
P07	Piazza via Kennedy	A	NO	SI	NO	Assente V. SR11	A	Area parcheggi
P08	Piazza S. Giovanni Battista, Lissaro	A	PA Lato con negozi	SI	A	assente	A	Negozi, area parcheggi
P09	Piazzale della chiesa, Lissaro	NA	NO	PA	A	assente	A	Parco
P10	Piazzetta Fabbris	PA	NO	NO	A	assente	NA	Scuola



Piazza IV Novembre



Piazzetta via Kennedy, Arlesega

#### Note

- L'orientamento per le persone ipovedenti o non vedenti è assente.
- Le panchine e le alberature consentono di aumentare il comfort e l'utilizzo di tali spazi.



### **Parchi giochi e aree verdi attrezzate**

	MESTRINO	Viale esterno	Accessi	Viale interno	Arredi	Giochi	Park	Attrav.	Bus
v01	Parco Bapi	A	A	A/PA	A	A	A	assente	assente
v02	Viale Mazzini	A	A	A	A	NA	A	A	assente
v03	Via Monte Grappa	A	A	A	A	NA	A	A	assente
v04	Vie Fleming/ De Amicis	A/PA	NA	assente	NA	NA	A	assente	assente
v05	Via Battisti	A	NA	assente	NA	NA	assente	assente	assente
v06	Area Lonico, Viale Mazzini	A	NA	PA	A	NA	assente	A	assente
v07	Vie Falcone/ Foscolo	PA/A	A	A	A	assente	A	assente	assente
v08	Via Puccini	PA	A	A	A	assente	PA	NA	assente
v09	Via Taliercio	A	NA	assente	NA	NA	assente	assente	assente
v10	Vie Bachelet/ Toscanini	A	NA	assente	NA	NA	A	assente	assente
v11	Via D. Chiesa	A	A	A	A	NA	A	A/PA	assente
v12	Via Primo Levi	PA	A	A	A	NA	A	assente	assente
v13	Vie Pisacana/ Mameli	A	A	A	A	NA	A	A	assente
v14	Vie Milano/ Torino	NA	PA	PA	PA	assente	assente	assente	assente
v15	Via Isonzo	PA	NA	assente	A	NA	assente	assente	assente
v16	Via Monte Adamello	A	NA	assente	NA	assente	A	assente	assente
v17	Via Trento/ Trieste	PA	NA	assente	PA	NA	NA	assente	assente
v18	Via Cad. Nassiriya/ via C.A. della Chiesa	A	A	A	A	NA	A	A	assente
v19	Via Trieste	A	A	A	A	NA	A/PA	A	assente
v20	Via degli Alpini	A	NA	NA	A	NA	A	NA	assente
v21	Via Fli Bandiera	A	PA	PA	PA	assente	assente	NA	assente
v22	Via V. Veneto	A	A	A	A	NA	A		assente
	<b>ARLESEGA e LISSARO</b>	Viale esterno	Accessi	Viale interno	Arredi	Giochi	Park	Attrav.	Bus
v23	Via Nievo/Fusinato, Arlesega	A	A	A	A	NA	A	A	assente
v24	Via Kennedy, Arlesega	A	A	A	A	NA	A	A	A
v25	Via Sacchetti, Arlesega	A	A	A	A	NA	A	A	assente
v26	Via Bottazzo, Lissaro	A	A	PA	A	NA	A	A	assente

V27	Via della Zuanna, Lissaro	A	A/PA	PA	A	NA	A	-	assente
V28	Via G. Battista, Lissaro	A	A	A	A	A	A	A	assente
V29	Via Straiotto Arc., Lissaro	A	NA	assente	PA	NA	assente	assente	assente
V30	Via Martignon, Lissaro	A	A	A	A	assente	assente	-	assente
V31	Via S. Francesco, Lissaro	PA	A	PA	A	NA	A	NA	assente



*Parco Bapi*



*Parco vie Bachelet/Toscanini*



*Parco via Nievo, Arlesega*



*Parco via S. G. Battista, Lissaro*



*Ciclopedonale e permeabilità pedonale ad Arlesega*



### Note

Il Comune di Mestrino ha una elevata e diffusa presenza di aree verdi e parchi gioco; per migliorare la loro accessibilità e fruibilità, occorre prevedere le seguenti iniziative:

- realizzare vialetti con pavimentazione percorribile;
- installare giochi inclusivi con tappeto antitrauma;
- garantire una presenza di ombreggiatura (arredo verde) e sedute.



## 4. Valutazione accessibilità parcheggi e fermate TPL

### I parcheggi riservati

E' stata effettuata la ricognizione dei parcheggi e degli stalli riservati per disabili per una verifica sommaria del rispetto degli standard di norma (presenza di 1 posto riservato ogni 50 parcheggi) e dei requisiti di qualità degli stalli (segnalazione, posizionamento, fruibilità).

Il rilievo ha individuato 129 stalli riservati ai titolari CUDE (Contrassegno Unico Disabilità Europeo) con le seguenti valutazioni.

LOCALIZZAZIONE STALLI RISERVATI	Aree parcheggi	Valutazione accessibilità
Piazza IV Novembre	SI	3 A
Piazza Mercato	SI	3 A
Piazza della Chiesa	SI	1 A
Piazzetta A. Moro	SI	1 A
Piazza Italia	SI	4 A
Parco Bapi	SI	2 A
Parco Viale Mazzini	SI	2 A
Parco Via Montegrappa/V. Veneto	SI	1 A; 1 PA
Parco Via De Amicis/Fleming	SI	2 A
Parco via Falcone	SI	2 A
Parco Vai Puccini/Toscanini	NO	1 PA
Parco via Bachelet		1 A
Parco via Primo Levi	SI	4 A
Parco via Pisacane	SI	1 A
Parco via Trieste/Trento		NA (no raccordo)
Parco Via Dalla Chiesa/Via Caduta Nassiriya	SI	1 A
Parco via Trieste	SI	1 A
Parco via degli Alpini	SI	1 A
Parco via V. Veneto	SI	2 A
Supermercato Lidl	SI	2 A
Despar Via Galilei	SI	5 A
Via Marco Polo contro viale		2 A
Via IV Novembre/via Gennari	SI	1 A
Via Galilei	SI	1 A
Via Galilei 2 Despar	SI	4 A
Via De Gasperi (Simamed)	SI	1 A
Via Trieste	SI	1 PA; 3 A

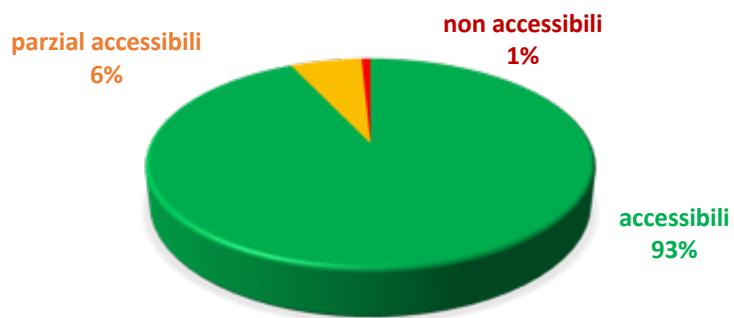


Via Pordenone/Via Milano		1 PA
Via Aquileia	SI	6 A
Via Monte Ortigara (scuola)	SI	3 A
Bocciodromo e sede associative		assente
Via V. Veneto	SI	1 A
Via Monte Cimone		1 A
Scuola, via Calatafimi	SI	1 PA
Via degli Alpini	SI	1 A
Via CA dalla Chiesa	SI	1 A
Via Fleming	SI	2 A
Via Negri		2 A
Viale Mazzini	SI	1 A
Via Ungaretti	SI	1 A
Via Foscolo		2 A
Via Pertini		1 PA
Via Granatieri di Sardegna		1 A
Via Zanella	SI	1 A
Via Milano	SI	1 PA
Via Isonzo		1 A
INN's via D'Acquisto	SI	4 A
Via Oberdan		1 A
Via Filzi	SI	4 A
Via Dell'Artigianato	SI	5 A
Via Redipuglia, cimitero	SI	2 A
LISSARO		
H. Chiesa e Palazzetto Sport via S. Giovanni B.	SI	3 A
Via della Zuanna	SI	2 A
Via Gazzo	SI	1 A
Via De Amicis	SI	1 A
Via Martignon	SI	2 A
Via Paolo IV	SI	2 A
Via S. Francesco	SI	1 A
Via Botazzo	SI	1 A
Via Rizzi	SI	1 A
Piazza S. Giovanni Battista	SI	1 A ; 1 PA
ARLESEGA		
Via Fusinato/Fua	SI	5 A
Via Kennedy	SI	1 A
Via Nievo	SI	6 A



Via Sacchetti	SI	1 A
Cimitero	SI	1 A

	<b>A</b> Stallo a norma	<b>PA</b> Stallo poco accessibile o mal posizionato/ segnalato	<b>NA</b> Stallo non a norma per presenza dislivelli, dim. ridotte, assenza raccordo percorso
<i>Mestrino</i>	91	7	1
<i>Lissaro e Arlesega</i>	29	1	0
	<b>120</b>	<b>8</b>	<b>1</b>



*Piazza IV Novembre*



## Fermate dei mezzi pubblici di trasporto

Sono state individuate 11 fermate autobus negli spazi rilevati <sup>2</sup>. Per ciascuna fermata è stata effettuata una valutazione espressa con tre livelli qualitativi (buona, parzialmente buona, assente) che ha considerato i seguenti criteri <sup>3</sup>.

- MOBILITÀ, riferita alla presenza di una pedana con dimensioni adeguate.
- ORIENTAMENTO, riferito alla presenza di linee guida e di informazioni.
- COMFORT, riferito alla presenza di panchina.
- SICUREZZA, riferito alla presenza di un percorso protetto per raggiungere la fermata.

Località	n. fermate	DIS. MOTORIA (piazzola raccordo)	COMFORT (pensilina panca)	DIS. VISIVA (podotattili info)	SICUREZZA
<b>MESTRINO</b>					
Via Marco Polo (DX/SX)	2	A	NO	NO	SI
Via Marco Polo (DX/SX)	2	A	SI	NO	SI
Via IV Novembre (DX/SX)	2	A	SI	NO	SI
Via Galilei	2	PA	SI	NO	SI/NO
<b>LISSARO</b>					
Via Martignon	1	A	NO	NO	SI
<b>ARLESEGA</b>					
SR11 Arlesega	2	A	A	NO	SI

### Legenda

<b>SI</b> accessibile, requisiti a norma	<b>PA</b> parzialmente accessibile, requisiti incompleti	<b>NO</b> non accessibile, accessibilità vincolata, requisiti assenti
--	--	---

## Osservazioni

Si registra l'assenza di ausili per i non vedenti ed ipovedenti, come ad esempio linee guida tattili e dispositivi informativi e la scarsa presenza di elementi di comfort (es. panchina, display per orari e informazioni).

Le possibili azioni finalizzate al miglioramento della fruibilità dei mezzi pubblici:

- individuare le fermate più frequentate e intervenire per migliorarne l'accessibilità e il comfort.
- Svolgere un'indagine per individuare la eventuale carenza di fermate bus e per localizzare nuove fermate bus.
- Avviare con l'Azienda di trasporto locale una verifica sugli autobus attrezzati di pedane estraibili per incrementare tali dotazioni negli autobus di linea.

<sup>2</sup> Fermate situate nei percorsi stradali rilevati dal PEBA.

<sup>3</sup> Le caratteristiche dimensionali delle fermate sono indicate nell'Allegato A3 della Relazione; inoltre si raccomanda di verificare eventuali disposizioni dell'Azienda dei trasporti locali.





## 5. Edifici comunali

Il rilievo degli immobili di proprietà comunale aperti al pubblico, che viene descritto nel dossier del PEBA N.5 "EDIFICI", ha indagato 14 edifici comunali.

Le schede di rilievo riportano i seguenti dati:

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

Il rilievo ha indagato i seguenti ambiti:

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

cod	EDIFICIO	AMBITO VALUTATO						
		Parch. riservato	Accesso esterno	Servizio igienico	Colleg. verticali	Fruibilità interna	Aree esterne	Uscite sic.
E01	Municipio e biblioteca	X	X	X	X	X	—	X
E02	Scuola Primaria Don Bosco	X	X	X	X	X	X	X
E02a	Aula "ristoro"	X	X	X	—	X	—	—
E03	Scuola Secondaria Leonardo Da Vinci	X	X	X	X	X	X	X
E04	Palestra scolastica Da Vinci	X	X	X	—	X	—	X
E05	Scuola Primaria De Amicis	X	X	X	X	X	X	X
E06	Palestra "Don Bosco" Lissaro	X	X	X	—	X	—	X
E07/8	Impianto sportivo "Arcostruttura"	X	X	X	—	X	—	X
E09	Centro Anziani e Casa Associazioni	X	X	X	X	X	X	—
E10	Edificio polifunzionale Mestrino	X	X	X	X	X	X	X
E11	Ex scuola Arlesega (Avis e centro anziani)	X	X	X	—	X	—	—



E12	Cimitero Mestrino	X	X	X	-	X	-	-
E13	Cimitero Arlesega	X	X	X	-	X	-	-
E14	Cimitero Lissaro	X	X	X	-	X	-	-

Legenda

A norma X

Da migliorare X

Non a norma X

Assente -



*Scuola primaria Don Bosco, via De Gasperi*



*Cimitero Mestrino Via Della Pace*



## 6. Priorità d'intervento

### 6.1. Edifici comunali

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

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

Il punteggio massimo assegnabile è 10 punti.

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

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



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

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

Con riferimento al criterio A (categoria) il punteggio viene articolato come di seguito:

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

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

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



**PRIORITA' INTERVENTO NEGLI EDIFICI COMUNALI**

Cod. EDIFICIO	Frequentaz.	Barriere rilevate	Segnalaz.	Progr. LL.PP.	PRIORITA'
E03 Scuola Secondaria Leonardo Da Vinci	4,0	2,5	0	0	6,5
E09 Centro Anziani e Casa Associazioni	3,0	3,5	0	0	6,5
E01 Municipio e biblioteca	4,0	2,0	0	0	6,0
E05 Scuola Primaria De Amicis	4,0	1,5	0	0	5,5
E10 Edificio polifunzionale Mestrino	3,0	2,5	0	0	5,5
E02 Scuola Primaria Don Bosco	4,0	1,0	0	0	5,0
E07/8 Impianto sportivo "Arcostruttura"	3,5	0,5	0	1	5,0
E02a Aula "ristoro"	2,0	3,0	0	0	5,0
E04 Palestra scolastica Da Vinci	3,0	1,5	0	0	4,5
E06 Palestra "Don Bosco" Lissaro	3,5	0,5	0	0	4,0
E12 Cimitero Mestrino	2,5	1,0	0	0	3,5
E11 Ex scuola Arlesega	3,0	0,0	0	0	3,0
E14 Cimitero Lissaro	2,5	0,5	0	0	3,0
E13 Cimitero Arlesega	2,5	0,0	0	0	2,5

## 6.2. Percorsi pedonali

L'individuazione delle priorità considera più parametri:

- il "rilievo tecnico", riferito alla individuazione delle barriere architettoniche, alla sicurezza pedonale rilevata, alla identificazione del percorso;
- le segnalazioni dell'amministrazione, dei portatori d'interesse, della cittadinanza;
- le funzioni e i servizi presenti nella via;
- la programmazione dei lavori pubblici;
- i percorsi di accesso agli edifici pubblici (la cosiddetta "catena degli spostamenti" dentro/fuori l'edificio).

Con riferimento al "rilievo tecnico", i criteri riguardano le condizioni di accessibilità e sicurezza del percorso e degli attraversamenti pedonali, la continuità della pavimentazione, la presenza di un percorso pedonale, di arredo, di linee guida ed elementi di orientamento e confort. In modo generale, il confort ambientale (riconducibile all'impatto acustico e all'inquinamento dei



veicoli, al paesaggio e al confort del percorso pedonale) è preso in considerazione nella valutazione

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

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

### ***Criteri e punteggio per il calcolo delle priorità d'intervento negli spazi urbani***

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

Il punteggio diventa significativo a partire da ca. 11 punti. Un punteggio basso non significa che la via sia dotata di un percorso pedonale protetto ed accessibile, ma che la via non ha una funzione rilevante nel contesto locale (via senza uscita, via residenziale, via scarsamente urbanizzata). Il dato del punteggio "tecnico" fornisce elementi conoscitivi sullo stato del percorso estrapolato dal contesto.

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

Il parametro "sicurezza" ha sempre un peso rilevante in quanto è indispensabile per garantire la fruibilità di un luogo.



Sulla base dei suddetti criteri sono stati definiti i punteggi di priorità per ogni via rilevata e schedata. Si riportano di seguito le vie con punteggio maggiore di 8 (vd. l'elenco completo nel dossier n. 2).

### **ELENCO PRIORITA' INTERVENTO NEI PERCORSI PEDONALI**

COD.	MESTRINO	Punteggio tecnico	Punteggio totale
U09	Via Monte Ortigara	3	18,0
U05b	Via Trieste (tratto2)	2	18,0
U02a	Via IV Novembre SR 11 (tratto1)	1,5/2	17,5/18,0
U04b	Via De Gasperi (tratto 2)	1,5	16,5
U01b	Via Marco Polo (tratto 2) fra via Foscolo e via Alighieri	2	15,0
U04a	Via De Gasperi (tratto 1)	1,5	13,5
U08	Via Aquileia	1,5	12,5
U13	Via Calatafimi	1	12,0
U56	Via F.lli Bandiera	2/3	11,5/12,0
U01a	Via Marco Polo (tratto 1) fra Lidl e Piazza Mercato	1,5	11,5
U03a	Via Galilei SR11 (tratto1)	1,5	11,5
U03b	Via Galilei SR11 (tratto 2)	1,5	11,5
U02b	Via IV Novembre SR 11 (tratto2)	1,5	11,0
U49a	Via Martignon (tratto 1)	1,5	10,5
U52	Via Oberdan	2	10,0
U50	Via Garibaldi	1,5/2	9,5/10
U29	Via Verdi	<b>3</b>	9,5
U55	Via Filzi	1,5	9,5
U57	Via dell'Artigianato	1,5	9,5
U05a	Via Trieste (tratto1)	1	9,0
U11	Via V. Veneto	1,5	8,5
U22a	Via Candeo (tratto 1)	<b>3</b>	8,5
U45a	Via Milano (tratto 1)	<b>3</b>	8,0
U25	Via Giovanni XXIII	2	8,0
U51	Via Salvo D'Acquisto	1	8,0
U27	Viale Mazzini	1	8,0
COD.	LISSARO	Punteggio tecnico	Punteggio totale
U64	Via Gazzo (tratto1)	2	14,0
U66	Via Monte Santo	<b>3</b>	11,0
U72	Via Redipuglia	<b>3</b>	11,0
U60b	Via Giovanni Battista (tratto 2)	1,5	9,5
U60a	Via Giovanni Battista (tratto 1)	<b>3</b>	9,0
U65b	Via Martignon (tratto 2)	2	9,0
U60c	Via Giovanni Battista (tratto 3)	1,5	8,5
COD.	ARLESEGA	Punteggio tecnico	Punteggio totale
U74	Via Mestrina (tratto 2)	<b>3</b>	12,0
U79	Via Nieve	1,5	9,5
U76	Via Kennedy	1	9,0
U77	Via S.M.Arcangelo	<b>3</b>	8,0 (lavori in corso)
U73	Via Mestrina (tratto 1)	2	8,0



### *PERCORSI PEDONALI PRIORITARI*

Sulla base delle priorità sono state selezionate le vie/percorsi pedonali in cui è stata effettuato un rilievo di dettaglio per individuare e quantificare gli interventi; sono state quindi predisposte le seguenti 25 “schede d’intervento (vedi dossier n.4 “AMBITO URBANO, INTERVENTI”), di cui 8 riguardano le aree verdi attrezzate; la lunghezza dei percorsi corrisponde a 9.260 metri.

Cod.	Nome	m. lungh.
INT01	Via Candeo	520
INT02	Via Dante	1.220
INT03	Via El Alamein e via Trieste	420
INT04	Via Fratelli Bandiera	290
INT05	Via Martignon	220
INT06	Via Mazzini, via Garibaldi, via Verdi	830
INT07	Via Monte Ortigara	250
INT08	Via Papa Giovanni XXIII	350
INT09	Via Petrarca	1.120
INT10	Via da Vinci	290
INT11	Parco Lonigo, via Mazzini 1	80
INT12	Parco via Mazzini / via Toti	120
INT13	Parco via Dalla Chiesa	490
INT14	Parco via Falcone / via Foscolo	150
INT15	Parco via Isonzo / via Firenze	80
INT16	Parco via Mameli	100
INT17	Parco via Milano / via Torino	220
INT18	Parco via Primo Levi	100
INT19	Lissaro- via Martignon	450
INT20	Lissaro- via S. Giovanni B.	350
INT21	Lissaro- via Monte Santo	440
INT22	Lissaro- via Gazzo	180
INT23	Lissaro- via S. Leopoldo	440
INT24	Lissaro- via S. Michele Arcangelo	250
INT25	Arlesega- via Fusinato	300
		<b>9.260</b>



*Piazza IV Novembre*





## PARTE 3 - INTERVENTI





## 1. Quantificazione interventi

L'importo degli interventi è stato definito con un computo e con i prezzi del Prezzario Regionale Veneto. Le voci non disponibili nel prezzario sono state ricavate dal prezzario 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.

### 1.1. Computo interventi

Gli interventi e.b.a. sono descritti nei dossier n.4 "AMBITO URBANO, INTERVENTI" e n. 5 "EDIFICI". La spesa corrisponde a Euro 82.760,00 per gli "edifici" ed Euro 328.524,00 per gli "spazi pubblici".

#### EDIFICI

E01	Municipio e biblioteca	12.400,00 €
E02	Scuola Primaria Don Bosco	7.800,00 €
E02a	Aula "ristoro"	2.620,00 €
E03	Scuola Secondaria Leonardo Da Vinci	9.150,00 €
E04	Palestra scolastica Da Vinci	10.000,00 €
E05	Scuola Primaria De Amicis	1.280,00 €
E06	Palestra "Don Bosco" Lissaro	780,00 €
E07/8	Impianto sportivo "Arcostruttura"	1.260,00 €
E09	Centro Anziani e Casa Associazioni	12.280,00 €
E10	Edificio polifunzionale Mestrino	17.440,00 €
E11	Ex scuola Arlesega (Avis e centro anziani)	- €
E12	Cimitero Mestrino	960,00 €
E13	Cimitero Arlesega	750,00 €
E14	Cimitero Lissaro	6.040,00 €
		<b>82.760,00 €</b>

#### AMBITO URBANO

cod	Nome via	m. lungh.	costo
INT01	Via Candeo	520	36.480,00 €
INT02	Via Dante	1.220	34.080,00 €
INT03	Via El Alamein e via Trieste	420	12.528,00 €



INT04	Via Fratelli Bandiera	290	12.720,00 €
INT05	Via Martignon	220	16.284,00 €
INT06	Via Mazzini, via Garibaldi, via Verdi	830	29.292,00 €
INT07	Via Monte Ortigara	250	7.200,00 €
INT08	Via Papa Giovanni XXIII	350	15.000,00 €
INT09	Via Petrarca	1.120	9.000,00 €
INT10	Via da Vinci	290	7.200,00 €
INT11	Parco Lonigo, via Mazzini 1	80	8.160,00 €
INT12	Parco via Mazzini / via Toti	120	- €
INT13	Parco via Dalla Chiesa	490	28.080,00 €
INT14	Parco via Falcone / via Foscolo	150	- €
INT15	Parco via Isonzo / via Firenze	80	9.000,00 €
INT16	Parco via Mameli	100	- €
INT17	Parco via Milano / via Torino	220	15.840,00 €
INT18	Parco via Primo Levi	100	- €
INT19	Lissaro- via Martignon	450	31.920,00 €
INT20	Lissaro- via S. Giovanni B.	350	16.320,00 €
INT21	Lissaro- via Monte Santo	440	6.480,00 €
INT22	Lissaro- via Gazzo	180	13.608,00 €
INT23	Lissaro- via S. Leopoldo	440	3.960,00 €
INT24	Lissaro- via S. Michele Arcangelo	250	4.500,00 €
INT25	Arlesega- via Fusinato	300	10.872,00 €
		<b>9.260</b>	<b>328.524,00 €</b>

Si prevede inoltre un ulteriore capitolo di spesa “SOMME A DISPOSIZIONE” per comprendere gli oneri fiscali (IVA), le spese tecniche e gli imprevisti, che viene quantificato con il 21% dei suddetti importi e che corrisponde a Euro 86.316,00.

## 1.2. Interventi a forfait per l'accessibilità urbana

Oltre al suesposto computo analitico degli interventi, si individuano di seguito sette capitoli di spesa per realizzare azioni integrative correlate alla accessibilità pedonale degli spazi pubblici.



1	Moderazione del traffico	98.0000 €
2	Accessibilità fermate TPL	72.000,00 €
3	Rimozione puntuale scalini	18.000,00 €
4	Accessibilità e fruibilità parchi giochi	140.000,00 €
5	Linee guida e mappe tattili	10.000,00 €
6	Installazione panchine e alberature	18.000,00 €
7	Interventi comunicativi, formativi, partecipativi	4.400,00 €
		<b>356.400,00 €</b>

- **Interventi per la moderazione del traffico e la sicurezza pedonale**<sup>1</sup>

Importo forfettario per realizzare interventi di limitazione delle velocità nelle aree residenziali:

- segnaletica orizzontale per restringimento carreggiata, con nuova delimitazione stalli e percorsi pedonali e/o ev. introduzione di senso unico;
- qualificazione di attraversamenti e intersezioni pedonali;
- realizzazione Z30/20, con segnaletica e delimitazione delle aree ingresso; tale intervento può essere realizzato nelle strade in cui per motivi strutturali (larghezza ridotta della carreggiata) o di traffico limitato (zone residenziali) non si interviene nel marciapiede e si opta per un uso condiviso della strada, in cui gli utenti “deboli” (pedoni e ciclisti) hanno la precedenza.

L'importo è stato definito prevedendo d'intervenire in 14 strade, con un costo medio forfettario di 7.000,00 Euro/cad.

<b>MODERAZ TRAFFICO/ cad. strada</b>	costo un.
Installazione segnaletica verticale e orizzontale; interventi di riconfigurazione della carreggiata (restringimento, piattaforma, parcheggi) da contestualizzare. Importo variabile da contestualizzare. Intervento da coordinare con il piano della ciclabilità/ mobilità.	7.000,00 €

- **Accessibilità fermate autobus**

Importo forfettario per interventi di accessibilità delle fermate TPL più frequentate.

L'importo è stato definito prevedendo d'intervenire in n. 8 fermate con la realizzazione di una pedana con scivolo di raccordo, l'installazione di linee guida e segnali podotattili e una panchina. Il costo unitario medio viene definito come segue:

<sup>1</sup> Interventi da coordinare con il piano della mobilità e ciclabilità/ Biciplan.



<i>FERMATE BUS /cad.</i>	costo un.
-Marciapiede e piazzola ca. 10 mq con scivolo	5.500,00 €
-10 m segnali podotattili	800,00 €
- Panca e pensilina	2.700,00 €
	<hr/> 9.000,00 €

- **Raccordo piccoli gradini**<sup>2</sup>

Importo forfettario per raccordare i gradini nei percorsi, prevedendo un dislivello con h massima 4–5 cm e raccordo con ricarica di asfalto.

L'importo è stato definito prevedendo d'intervenire in n. 120 scalini (che non rientrano negli interventi già previsti nel computo del dossier n. 4) con costo medio di 150,00 Euro/cad.

- **Accessibilità e fruibilità parchi giochi**<sup>3</sup>

Importo forfettario per installare giochi inclusivi e pavimentazione anti-trauma in corrispondenza delle aree giochi.

L'importo è stato definito prevedendo d'intervenire in n. 4 parchi giochi con costo medio di 35.000,00 Euro/cad. I luoghi d'interventi andranno valutato dall'ufficio tecnico.

- **Linee guida e mappe tattili**

Importo forfettario per fornitura e installazione di mappe tattili in policarbonato e linee guida podotattili<sup>4</sup> in corrispondenza dei luoghi e dei servizi più frequentati, da prevedere con apposito progetto e con la collaborazione delle associazioni di categoria del territorio (ad es. UICI - Unione Italiana Ciechi e Ipovedenti Onlus APS).

L'importo è stato definito prevedendo n. 2 mappe tattili con costo medio di 1.800,00 Euro/cad e m 50 di segnali podotattili.

- **Installazione panchine e alberature**

---

<sup>2</sup> L'importo considera anche l'installazione di fasce adesive colorate su pali e lampioni posizionati nei marciapiedi e poco visibili per persone ipo-vedenti.

<sup>3</sup> 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>

<sup>4</sup> Piastrelle colorate con contrasto cromatico per essere visibili da una persona ipovedente.

Importo forfettario per installare panchine per aumentare comfort dei principali percorsi e garantire la sosta ed il riposo presso gli uffici/servizi pubblici e per la messa a dimora di alberature nei percorsi, per favorire il comfort e l'identificazione del percorso pedonale. L'importo è stato definito prevedendo n. 10 panchine con costo medio 600,00 Euro/cad (fornitura e posa) e la messa a dimora di 30 alberature<sup>5</sup> con realizzazione di aiuola con costo medio 400,00 €/cad.

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

Importo forfettario per realizzare 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.

L'importo è stato definito definito a percentuale, considerando ca. 1,4% sul totale degli interventi per l'accessibilità urbana.



Via Marco Polo

<sup>5</sup> La messa a dimora di alberature può essere realizzata con il coinvolgimento delle scuole e/o degli abitanti.

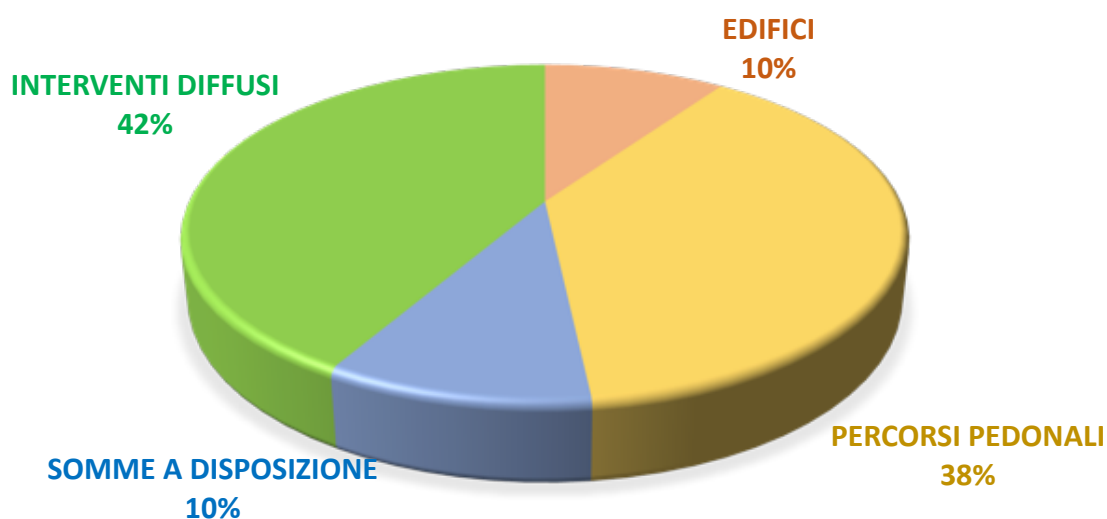
### 1.3. Quadro economico

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 826.000,00 Euro.

<b>A</b>	<b>INTERVENTI PUNTUALI</b>	
A1	EDIFICI	82.760,00 €
A2	PERCORSI PEDONALI	328.524,00 €
	<b>TOTALE INTERVENTI PUNTUALI</b>	<b>411.284,00 €</b>
<b>B</b>	<b>SOMME A DISPOSIZIONE PER INTERVENTI PUNTUALI</b>	
B1	IVA 4% su A	16.451,36 €
B2	SPESE TECNICHE 10% su A	57.579,76 €
B3	Imprevisti e arrotondamento 1,5% su A	12.284,88 €
	<b>TOTALE SOMME A DISPOSIZIONE</b>	<b>86.316,00 €</b>

<b>C</b>	<b>INTERVENTI DIFFUSI</b>	
C1	Moderazione del traffico	98.000,00 €
C2	Accessibilità fermate TPL	68.000,00 €
C3	Rimozione puntuale piccoli scalini	18.000,00 €
C4	Accessibilità e fruibilità parchi giochi	140.000,00 €
C5	Linee guida e mappe tattili	10.000,00 €
C6	Installazione panchine e alberature	18.000,00 €
C7	Interventi comunicativi, formativi, partecipativi (ca. 1,4% di C)	4.400,00 €
	<b>TOTALE INTERVENTI DIFFUSI</b>	<b>356.400,00 €</b>

<b>A+B+C</b>	<b>COSTO TOTALE</b>	<b>854.000,00 €</b>
--------------	---------------------	---------------------







## 2. Attuazione e monitoraggio

### 2.1. Programmazione e risorse

Il PEBA programma gli interventi e.b.a. che possono essere realizzati nell'arco di 10 anni (periodo di validità del piano) finanziati annualmente con risorse di bilancio che fanno riferimento al settore "Lavori pubblici e manutenzioni".

Il capitolo di spesa "obbligatorio" fa riferimento all'accantonamento della percentuale del contributo "oneri di costruzione e sanzioni" dell'art. 9, comma 1, della LR Veneto 16/2007.

Legge regionale Veneto 16/2007, art. 9: *«I Comuni sono tenuti a destinare una quota, non inferiore al 10 per cento, delle entrate derivanti dall'introito dei contributi di costruzione e delle sanzioni in materia edilizia e urbanistica ai fini dell'abbattimento delle barriere architettoniche»*

#### **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.

#### **PROGRAMMAZIONE ANNUA**

In via preventiva l'importo annuo per attuare il PEBA risulta essere di ca. 85.400,00 Euro. Nel Comune di Mestrino l'importo che di norma finanzia gli interventi di e.b.a. che corrisponde al 10% degli oneri di costruzione e sanzioni edilizie-urbanistiche è insufficiente rispetto alla previsione di spesa.

Il PEBA dovrà pertanto essere finanziato con ulteriori risorse, e con la partecipazione a bandi di finanziamento che riguardano l'accessibilità, la sicurezza, la mobilità sostenibile, la riqualificazione. Concorrono al bilancio anche una quota delle spese annue per le asfaltature

e segnaletica stradale, considerando che una parte di questi interventi riguarderanno la viabilità pedonale.

La seguente tabella indica i possibili capitoli del bilancio annuale per dare attuazione al piano nel decennio 2025-2034.

*CAPITOLI DI BILANCIO PER INTERVENTI E.B.A.*

ANNO	A) proventi del contributo di costruzione e sanzioni in materia edilizia-urbanistica	B) finanziamenti specifici	C) asfaltature e segnaletica stradale	SOMMA
xxx	Euro 10.000,00	Euro 45.400,00	Euro 30.000,00	85.400,00 €

- 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).

Nella seguente tabella si ipotizza la programmazione decennale considerando i capitoli di spesa del quadro economico (escluso il capitolo "somme a disposizione" per IVA spese tecniche e imprevisti che andrà ripartito in ogni annualità).



*Piazza Verdi*



**PROGRAMMAZIONE DECENNALE DEGLI INTERVENTI E.B.A**

ANNO	EDIFICI	PERCORSI PEDONALI E AREE VERDI	INTERVENTI DIFFUSI	SOMMA
2025	Scuola media; Centro anziani e associazioni; Municipio 33.830,00 €	-	Moderazione traffico 1; Comunicazione 37.066,67 €	70.896,67 €
2026	Scuola Lissaro; Centro polifunzionale via Trieste 18.720,00 €	via S. Michele Lissaro 4.500,00 €	Moderazione traffico 2; Rimozione scalini 50.666,67 €	73.886,67 €
2027	Scuola Don Bosco; Arcostruttura 11.680,00 €	via Mazzini, via Garibaldi, via Verdi 29.292,00 €	Moderazione traffico 3 32.666,67 €	73.638,67 €
2028	Palestre scolastiche 10.780,00 €	Parco via Dalla Chiesa 28.080,00 €	Parchi giochi 1 46.666,67 €	85.526,67 €
2029	-	Vie Candeo, Dante, El Alamein, Trieste, 83.088,00 €	-	83.088,00 €
2030	-	via F.lli Bandiera, Via Martignon 29.004,00 €	Parchi giochi 2 46.666,67 €	75.670,67 €
2031	-	via Lissaro 72.288,00 €	-	72.288,00 €
2032	-	via Fusinato Arlesega 10.872,00 €	Parchi giochi 3; Panche e alberi; Linee guida orientamento 74.666,67 €	85.538,67 €
2033	-	Vie Monte Ortigara, Papa Giovanni XXIII, Petrarca, Da Vinci 38.400,00 €	Fermate BUS 1 34.000,00 €	72.400,00 €
2034	Cimiteri 7.750,00 €	Parchi giochi 33.000,00 €	Fermate BUS 2 34.000,00 €	74.750,00 €
<b>82.760,00 €</b>		<b>328.524,00 €</b>	<b>356.400,00 €</b>	<b>767.684,00 €</b>

NOTA: la programmazione considera la spesa media annua di Euro 76.768,40 (esclusa IVA e oneri accessori). Tale programmazione è indicativa in quanto gli interventi vengono definiti annualmente dell'amministrazione comunale a seguito della verifica delle priorità e delle risorse effettivamente disponibili



## 2.2. Attuazione e governance

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

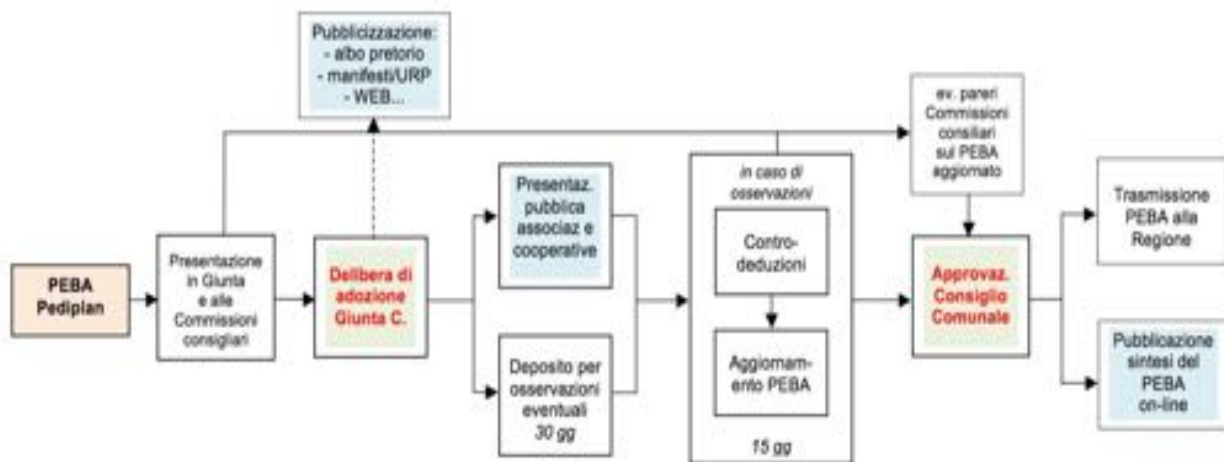
ENTE	ATTIVITÀ-AZIONE
Comune, uff. Lavori Pubblici	Manutenzione straordinaria ed ordinaria per l'accessibilità degli edifici e delle strade. Progettazione ed esecuzione interventi.
Comune, uff. Viabilità – Polizia Municipale	Parcheggi riservati ai disabili: predisporre e mantenere in efficienza gli stalli, 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 (settoe 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



Via Mazzini



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

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

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

- Formazione dei tecnici che operano sulla viabilità e/o intervengono negli spazi pubblici con organizzazione di 1 seminario dedicato alla progettazione inclusiva<sup>6</sup>, aperto anche ai tecnici-professionisti locali e alle aziende che intervengono negli spazi pubblici (trasporto, rifiuti, 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 per monitorarne la realizzazione a regola d'arte.

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

### ***b) Interventi diffusi per migliorare la percorribilità delle aree verdi attrezzate***

Installazione giochi inclusivi. 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, della comunicazione CAA, dell'arredo e dei giochi).

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

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

### ***d) Servizio assistenza intercomunale e comunicazione inclusiva***

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

<sup>6</sup> E' opportuno organizzare tali attività in ambito intercomunale.

### **e) Azioni educative alla mobilità sostenibile ed alla sicurezza pedonale**

- Azioni di comunicazione-sensibilizzazione alla mobilità sostenibile rivolta agli abitanti in occasione degli 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 Pedibus e car-pooling.

### **f) Informare proprietari e gestori di locali pubblici sui temi dell'accessibilità, e dell'accoglienza (vedi CAA)<sup>7</sup>**

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



Via Verdi

## **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.

<sup>7</sup> Comunicazione Aumentativa Alternativa.



### **Monitoraggio interventi eseguiti**

Il PEBA richiede un osservatorio periodico sui progetti in atto, sulle esigenze dei portatori di interessi (associazioni, cittadini, cooperative) e dei soggetti coinvolti nella gestione del patrimonio pubblico. L'assessorato ai lavori pubblici potrà promuovere un incontro periodico/annuo coinvolgendo l'assessorato alle politiche sociali e altri portatori d'interesse, per verificare tramite 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	MISURA
1.	Spese per interventi di Eliminazione barriere architettoniche e accessibilità	
2.	Spese per interventi di "sicurezza pedonale" negli attraversamenti e nei percorsi	
3.	Spese per realizzazione marciapiedi e percorsi ciclopedonali	
4.	N. interventi di accessibilità nelle aree verdi (vialetti)	
5.	N. giochi inclusivi installati nei parchi	
6.	N. Cartelli inclusivi (CAA)	
7.	N. vie riqualificate con arredo (alberature, aiuole, illuminazione, ecc.)	
8.	N. scalini rimossi negli attraversamenti pedonali e nei percorsi	
9.	N. attraversamenti sicuri con podotattile	
10.	N. vie con limite di velocità inferiore 50 kmh	
11.	N. vie con limite di velocità inferiore 30 kmh	
12.	N. cassonetti ricollocati per non intralciare il percorso pedonale	
13.	N. parcheggi riservati ai disabili creati, ricollocati, messi a norma	
14.	N. fermate bus accessibili e fruibili	
15.	N. allievi iscritti Pedibus	
16.	N. azioni avviate integrative e di sostegno al PEBA	
17.	... ..	



## APPENDICE

### LINEE GUIDA PER GLI INTERVENTI NEGLI SPAZI URBANI

Gli interventi negli spazi urbani sono stati definiti a partire da un'analisi multi-criteriale<sup>8</sup> che fa riferimento ai criteri di accessibilità, orientamento-visibilità, sicurezza, comfort.

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 i seguenti aspetti:

- grado di accessibilità per le persone con disabilità motoria;
- grado di orientamento per le persone con disabilità sensoriale-cognitiva;
- condizioni di sicurezza e comfort per tutti i pedoni.
- identificazione-visibilità del percorso pedonale.

<i>requisito</i>	<i>quesito di progetto</i>	<i>Finalità dell'intervento</i>	<i>tipi d'intervento</i>
<b>ACCESSIBILITA'</b>	il percorso è percorribile autonomamente da un disabile motorio?	Rendere complanare un percorso.	Raccordo dislivelli; rifacimento pavimentazioni; allargamento percorso...
<b>ORIENTAMENTO COMUNICAZIONE INCLUSIVA</b>	il percorso è percepibile da una persona con problemi sensoriali-cognitivi? il percorso pedonale è visibile?	Segnalare e fornire indicazioni ambientali, su direzione e/o interferenze presenti nel percorso.	Segnaletica (orizzontale, verticale, podotattile, cromatica); delimitazione (parapetti, paletti, cordoli); illuminazione... Segnaletica inclusiva (CAA)
<b>SICUREZZA</b>	il percorso è sicuro per i pedoni?	1) Evitare interferenze con ciclisti o veicoli separando il percorso dalla carreggiata, oppure 2) Consentire l'uso condiviso della carreggiata (es. zone residenziali).	Installazione segnaletica, paletti o cordoli. Moderazione traffico (restringimento carreggiata, attraversamenti rialzati, ecc.). Illuminazione...
<b>COMFORT</b>	il percorso è accogliente e facilmente fruibile dai pedoni?	Qualificare il percorso e l'ambito urbano (dimensioni, materiali, arredo, vegetazione, rumore).	Collocazione panchine, corrimano, pavimentazione, alberi, moderaz. traffico (v. sicurezza), allargamento marciapiede (v. accessibilità). Ricollocazione arredo (pali, cassetta lettere, fioriere, ecc.)...

<sup>8</sup> Le soluzioni proposte potranno essere rielaborate considerando l'importo di spesa rispetto al diverso livello di qualificazione-comfort che s'intende perseguire.

## 1. Identificazione e qualificazione dei percorsi pedonali

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

dispositivo / elemento	Immagine	note
SEGNALETICA ORIZZONTALE		Strisce. Zebraature. Sagome pedone. Campiture colorate.
ASFALTO COLORATO E STAMPATO ("Street Print")		
ELEMENTI RETRORIFLETTENTI "OCCHI DI GATTO"		Fuminosi LED. Collocazione trasversale solo con velocità <50 km/h
CARTELLI SEGNALETICI STRADALI	<p>percorso pedonale      fermata scuolabus</p> <p>attenzione      pericolo</p>	
SEGNALI TATTILOPLANTARI		Anche i paletti delimitano l'area di attestamento e concorrono alla identificazione dell'attraversamento pedonale



<i>dispositivo / elemento</i>	<i>Immagine</i>	<i>note</i>
PALETTI PARAPEDONALI Individuazione attraversamento		<i>attraversamento con segnali tattilo plantari e paletti con pomello colorato per una migliore percezione da parte delle persone ipovedenti</i>
PALETTI FERMATRAFFICO delimitare un percorso pedonale ed evitare parcheggi		<i>paletti colorati in prossimità di un edificio scolastico</i>
CORDOLI delimitare la banchina e/o la corsia ciclopedonale		
PAVIMENTAZIONE betonelle o porfido		<i>Con pav. in masselli prevedere limite velocità automezzi</i>
ATTRAVERSAMENTI RIALZATI		<i>Intervento da contestualizzare con apposita progettazione</i>
CHICANES		<i>Intervento di "MODERAZIONE DEL TRAFFICO"</i>



## 2. Tipologia interventi

Si descrivono di seguito alcuni dei principali interventi di eliminazione barriere architettoniche per la 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 tappeto d'usura.

### 2. Realizzazione segnaletica orizzontale

Descrizione: interruzione fisica (cordolo) o visiva riferita all'assenza di una linea guida, in corrispondenza di passi carrai o intersezioni stradali, o carreggiate stradali.

Intervento: segnalazione orizzontale con linee e/o zebraure, o con street-print o con pavimentazione della carreggiata, o con segnaletica podotattile.

### 3. Allargamento marciapiedi o banchina pedonale

Descrizione: strettezza del percorso pedonale con larghezza <90 cm; nota: la continuità del percorso può eventualmente essere realizzata su un solo lato della via.

Intervento: allargamento marciapiede (rialzato o a raso) e contestuale restringimento della carreggiata stradale<sup>9</sup> (eventualmente da realizzare con eliminazione stalli parcheggi e con interventi di moderazione della velocità per favorire la condivisione della carreggiata).

### 4. Realizzazione marciapiede a raso

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 moderazione del traffico.

### 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 in betonelle o con pav. in asfalto con larghezza minima 150 cm.

### 6. Regolarizzazione pendenze

Descrizione: accentuata pendenza (trasversale o longitudinale) in corrispondenza dei passi carrai con pericolo di ribaltamento per le carrozzina o di inciampo/perdita di equilibrio per le persone anziane o con problemi sensoriali.

Intervento: rifacimento della pavimentazione per la correzione piani altimetrica e l'attenuazione dei dossi.

<sup>9</sup> La larghezza minima della corsia stradale è 2,75 m; la 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 3,50 m.



### 7. Qualificazione attraversamenti pedonali <sup>10</sup>

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 pedonali. Installazione di paletti para-pedonali. "Accorciamento" della lunghezza con avanzamento delle zone di attestamento pedonale o installazione di isole salvagenti. Ricollocazione di stalli che limitano la visibilità dell'attraversamento. Potenziamento illuminazione. Rialzo attraversamento o realizzazione di piattaforma rialzata (particolarmente indicati nei luoghi molto trafficati dai pedoni esposti al traffico, in adiacenza a scuole, 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 delimitazione dell'area di attestamento con pavimentazione colorata tipo "street-print, segnaletica podotattile, paletti parapedonali.

### 9. Realizzazione Z30 e/o introduzione senso unico<sup>11</sup>

Descrizione: con assenza di strade prive di percorsi pedonali (nei piazzali, 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 debole abbia la priorità sugli automezzi (v. il seguente paragrafo 6).

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

## 3. Orientamento e segnaletica

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;

<sup>10</sup> Nelle strade urbane provinciali o regionali l'ente comunale dovrà chiedere autorizzazione all'ente proprietario.

<sup>11</sup> Interventi realizzabili nelle strade di proprietà comunale.



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

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

### *Orientamento delle persone ipo vedenti e non vedenti*<sup>12</sup>

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 totem interattivo con messaggio vocale). Occorre evitare l'ingombro dei marciapiedi con ostacoli pendenti e/o sporgenti tali da non poter essere intercettati con il movimento del bastone bianco o del cane guida.

**Dislivelli:** occorre evidenziare i dislivelli con la differenziazione del materiale e del colore delle pavimentazioni; le scale andranno indicate a inizio e fine rampa con delle strisce di materiale

<sup>12</sup> L'ipovisione è una condizione di ridotta capacità visiva, bilaterale ed irreversibile, tale da condizionare l'autonomia dell'individuo e generare notevoli conseguenze sulla vita quotidiana. La legge 138/2001 definisce 3 classi riferite alle minorazioni visive.



diverso sul pavimento (la fascia dovrebbe essere posta ad almeno 30 cm dal primo e dall'ultimo scalino) e fornite di corrimani installati su entrambi i lati.

**Segnali tattili<sup>13</sup>:** il disabile recepisce le informazioni circa l'orientamento e la direzione mediante lo sfruttamento del senso tattilo-plantare, con l'utilizzo del bastone e del contrasto cromatico. I muretti o i cordoli sono delle guide "naturali". Il non vedente cammina anche basandosi sugli indizi acustici rappresentati dall'eco dei muretti e dal traffico. Il bastone viene usato con movimento pendolare per sondare la presenza di eventuali ostacoli, quali muri bassi, cordoli di aiuole, piccole siepi, pali, arredo. Non è necessario perciò che gli spazi pedonali siano ricoperti per tutta la loro lunghezza da speciali piastrelle, dato che le persone sono in grado di seguire le guide naturali descritte in precedenza. In tal caso, la persona non vedente ha bisogno soltanto di essere avvisata quando viene a trovarsi in un punto specifico, ad esempio in corrispondenza di una fermata TPL, di un attraversamento pedonale o dell'ingresso a un luogo pubblico. Vi sono poi segnali che indicano il cambio di funzione di una zona, ad esempio da zona pedonale a strada carrabile, per cui è necessario fornire un'indicazione con un segnale di "pericolo valicabile" o "arresto pericolo" per informarla che sta per attraversare una strada. Per questi casi si possono installare nella pavimentazione 2 tipi di codici:

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

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

### ***Orientamento delle persone sorde-mute***

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

### ***Orientamento delle persone con problema cognitivo***

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

---

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

ambientali che provocano loro ansia, stress e paura.

**Il linguaggio PECS (o CAA):** 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 per favorire gli spostamenti degli ipo vedenti e non vedenti***

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, ha la funzione di migliorare l'orientamento nei luoghi più trafficati.

Oltre ai segnali tattili, per favorire la visibilità e l'orientamento è opportuno attrezzare alcuni attraversamenti pedonali con i paletti para-pedonali con perno terminale bianco. Per la realizzazione di tali interventi è auspicabile il coinvolgimento di persone ipovedenti che vivono 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 per servizi di assistenza alle persone ipo/non vedenti nei luoghi pubblici (es. sportello URP del Municipio).

Un ulteriore intervento riguarda l'applicazione di adesivi colorati nei lampioni o pali presenti nei percorsi e nelle piazze, i quali altrimenti possono costituire degli ostacolo poiché non vengono visti dalle persone ipovedenti a causa dell'assenza di contrasto cromatico.

Gli impianti semaforici con attraversamento pedonale devono essere dotati di avvisatori acustici 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, passeggini e persone ipo/non vedenti. Frequentemente i problemi di sordità vengono associati a problemi di equilibrio, per cui vanno privilegiate le pavimentazioni 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 inciampo; anche i pavimenti in marmo possono essere inadatti per la elevata scivolosità.

### *Masselli o asfalto stampato*

Un intervento efficace per migliorare la sicurezza pedonale e qualificare l'ambito urbano è rappresentato dalla pavimentazione in masselli in cls o in asfalto stampato. Tale intervento viene solitamente accompagnato dall'introduzione di limiti di velocità e favorisce l'uso condiviso della strada<sup>14</sup>. Tale pavimentazione può essere realizzata anche in tratti limitati, ad esempio all'innesto della via o negli attraversamenti principali, in modo tale da conferire continuità al percorso pedonale.

<sup>14</sup> 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.



## 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%)<sup>15</sup>. Quando i bambini iniziano ad andare a scuola in modo autonomo, la principale raccomandazione riguarda l'attraversamento delle strade. I ragazzi che crescono in città imparano presto la complessità delle regole stradali e si muovono con più scioltezza 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. Si rileva che a fronte di rapide trasformazioni del contesto urbano (con aumento del traffico, allargamento delle strade, inserimento rotonde, ecc.), i pedoni più anziani tendono a non cambiare abitudini riguardo alle loro modalità di spostamento.

Attraversare una strada in sicurezza è un problema rilevante per una persona non vedente o anziana. Per un automobilista i problemi sono due: vedere l'attraversamento e rallentare. Per un pedone si tratta di controllare che non arrivi un'auto (anticipare) ed attraversare in un tempo appropriato. Diversi attraversamenti o intersezioni hanno una lunghezza eccessiva o una scarsa visibilità (auto e furgoncini parcheggiati lungo la strada e vicini agli attraversamenti) e rappresentano delle fonti di insicurezza.

### *Attraversamenti pedonali e zone 30*

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

### *Definizione e prescrizioni di norma*

#### Codice della Strada,

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

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

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

---

<sup>15</sup> 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.



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

Dm 236/89

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

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

### ***Illuminazione***

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

### ***Segnaletica verticale***

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

### ***Segnaletica orizzontale***

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

### ***Riduzione lunghezza***

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

- realizzando "**isole salvagente**" al centro della carreggiata, con elementi fissi o mobili; esse consentono al pedone di "mettersi in salvo" qualora dovesse ritardare nell'attraversamento, dandogli la possibilità

di attraversare in due tempi. Le isole consentono, inoltre, di spezzare l'attraversamento in due fasi concentrando di volta in volta l'attenzione del pedone in una sola direzione di provenienza dei veicoli.

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



*Attraversamento con “isola salvagente” e attraversamento rialzato*

- **Rialzo dell’attraversamento**; l’intervento di sopraelevazione dell’attraversamento (o la posa di rallentatori di velocità) può essere realizzato solo nelle strade comunali e necessita comunque di una prealutazione 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



*Attraversamento colorato*



*Vernice con microsferi rifrangenti e semaforizzazione*



*Illuminazione "smart"*



*illuminazione perimetrata*

### ***Impianti semaforizzati***

Gli attraversamenti semaforizzati possono essere 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).

Nota: l'ufficio tecnico, 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 e moderazione del traffico

Il parametro “sicurezza” rappresenta un elemento fondamentale per rendere accessibili gli spazi pubblici e 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 fruibili 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, ambiti di interscambio modale quali fermate TPL e parcheggi riservati.
- Interventi di segnaletica per evidenziare il percorso pedonale.
- 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”<sup>6</sup>, 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.

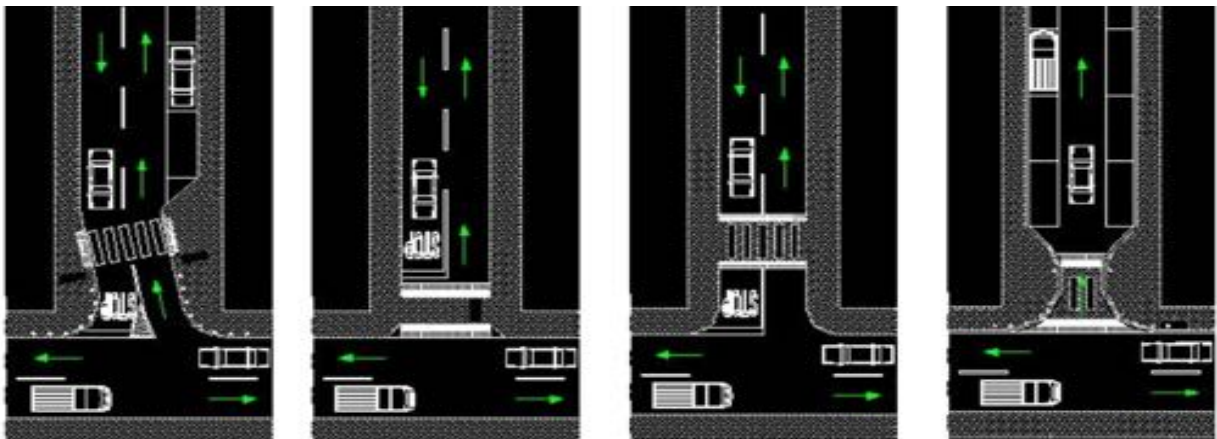
*Fonte: Commissione per la protezione dell’ambiente del Parlamento europeo (1988)*

### ***Isole ambientali e Z30 o Z20***

Lo scopo delle isole ambientali è quello di “rallentare” gli automezzi per far convivere autoveicoli, biciclette, pedoni. Il rallentamento degli automezzi concorre a realizzare ambienti urbani protetti e confortevoli e svolge una importante funzione cognitiva sul benessere psicologico individuale. In alcune vie residenziali, dove il traffico è limitato e i pedoni 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 è spesso insufficiente per la realizzazione delle Zone 30; l’efficacia dell’intervento viene garantita con la chiara identificazione dei “varchi” d’ingresso e uscita di tali aree, con segnaletica orizzontale sulla carreggiata, il rialzo della pavimentazione e/o il 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.

*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 la segnalazione degli ingressi delle località abitate 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.

In Francia, gli spazi condivisi Z20 in cui i pedoni hanno la priorità assoluta sono chiamati "zone d'incontro".





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.

L'obiettivo della “moderazione del traffico” è la massima condivisione degli spazi tra pedoni, biciclette e veicoli motorizzati, e la riduzione dell'incidentalità stradale, del rumore, delle emissioni inquinanti.

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 facilita l'introduzione di Z30; opportuno prevedere un percorso di progettazione partecipata che consentirà di contestualizzare gli interventi e rispondere alle esigenze dei residenti.

L'installazione di dissuasori di velocità va accompagnata da controlli periodici per accertare la effettiva velocità dei veicoli, emettere sanzioni per il rispetto del limite, ed eventualmente modificare e adattare gli elementi dissuasori.

#### **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

#### **Corsie ciclopedonali**

In assenza di marciapiedi o banchine pedonali larghe, le piste ciclopedonali costituiscono una risorsa per la mobilità delle persone in carrozzina; occorre però gestire le eventuali interferenze ciclisti/pedoni in modo da non creare nodi conflittuali; in tali casi può essere introdotto un limite per la velocità ciclistica (es. 10 o 15Km/h).

#### **Migliorare la sicurezza pedonale attorno ai poli attrattivi**

Le mappe del PEBA individuano un areale di ca. 300 metri di raggio intorno alle scuole ed alle piazze principali, in cui è opportuno intervenire con azioni di moderazione del traffico e il limite 30Km/h; tale limite può riguardare anche 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 di 20Km/h risulta più indicato.



### **Nuovo Codice della Strada** <sup>16</sup>

Le strade in prossimità di edifici ad uso scolastico sono 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".

V. UNI CEI EN 17210:2021 è la prima norma europea e il principale standard sull'accessibilità dell'ambiente costruito: con l'approccio Design-for-All, rappresenta lo "stato dell'arte" europeo dei requisiti prestazionali minimi richiesti.

---

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



## ALLEGATI

- A1. Questionario su accessibilità, sicurezza, orientamento
- A2. Linee guida per l'accessibilità delle fermate dei mezzi pubblici di trasporto
- A3. Check-list delle barriere senso-percettive (a cura di INMACI)





## **ALLEGATO 1**

### **QUESTIONARIO**



## Accessibilità di edifici comunali e spazi pubblici: 6 domande

Il Comune di **Mestrino** sta realizzando il **Piano di Eliminazione delle Barriere Architettoniche** (PEBA) per migliorare l'accessibilità e la sicurezza dei percorsi pedonali e degli edifici comunali.

Per individuare le priorità d'intervento vi chiediamo pochi minuti per segnalarci quali sono le principali barriere architettoniche in cui intervenire.

Il questionario è in forma anonima. Se preferisce, può inviare le segnalazioni scrivendo all'indirizzo e-mail [ambiente@comune.mestrino.pd.it](mailto:ambiente@comune.mestrino.pd.it)

Grazie per la collaborazione!

Alcuni chiarimenti.

Cosa si intende per "**barriera architettonica**"?

E' un ostacolo fisico che crea difficoltà o disagi alla mobilità di chiunque, in particolare delle persone con disabilità motorie, sensoriali o cognitive. E' un ostacolo che limita l'utilizzo di attrezzature o componenti di un edificio. Per "barriera" si intende anche l'assenza di segnalazioni delle fonti di pericolo e per l'orientamento, in particolare per coloro che presentano disabilità sensoriali e cognitive.

Cosa si intende con il termine "**accessibilità**"?

Rappresenta la possibilità per tutte le persone, indipendentemente dal loro stato di salute, di raggiungere un edificio o uno spazio pubblico, di entrarvi in autonomia e in sicurezza, e di fruire dei servizi e delle attrezzature in esso presenti.

### QUESTIONARIO

Età \_\_\_\_\_

<input type="radio"/> Femmina	<input type="radio"/> Maschio
-------------------------------	-------------------------------

1- In quale zona risiede?

- Mestrino centro                       Arlesega  
 Lissaro                                       Altre zone (anche fuori dal comune)

2- Lei o qualcuno in famiglia è in una condizione che richiede particolari accorgimenti per la mobilità?

- No  
 Neonato o bimbo in passeggino  
 Disabilità motoria (temporanea o permanente)



- Disabilità visiva, o cognitiva, o sordità (temporanea o permanente)  
 Anziano  
 Altro

3- In quali edifici pubblici (scuola, ufficio municipale, impianto sportivo, cimitero, sede associazione...) vorrebbe che il Comune intervenisse per migliorare l'accessibilità?

La tua risposta

4- Può nominare 3 luoghi del Comune (vie, piazze, parchi) che frequenta e dove le piace passeggiare?

La tua risposta

5- Quali sono le principali criticità che incontra quando passeggia? (possibilmente indicare i luoghi)

	dove
Assenza di marciapiede o di percorso pedonale	
Marciapiede troppo stretto o con pavimento rovinato	
Presenza di ostacoli nel marciapiede	
Sosta di veicoli nel percorso pedonale	
Eccessiva velocità dei veicoli	
Insicurezza negli attraversamenti pedonali	
Interferenza con le biciclette o i monopattini	
Assenza di segnaletica che indica il percorso pedonale	
Scarsa illuminazione	
Assenza di fermate autobus	
Assenza di panchine per riposarsi	
Assenza di alberature lungo il percorso	
Assenza di fontane	
Altro ...	

6- In quali luoghi pubblici vorrebbe che il Comune intervenisse per migliorare la sicurezza, l'accessibilità e il comfort pedonale?

La tua risposta

**INVIA**



## **ALLEGATO 2**

### **CRITERI PROGETTUALI PER LE FERMATE BUS**

## LINEE GUIDA PER L'ACCESSIBILITA' DELLE FERMATE AUTOBUS<sup>1</sup>

### 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 Europea<sup>2</sup> 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 riferimento<sup>3</sup>:

- 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.

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

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

<sup>3</sup> 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.



## LINEE GUIDA PER L'ACCESSIBILITA' DELLE FERMATE AUTOBUS<sup>1</sup>

### 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 Europea<sup>2</sup> 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 riferimento<sup>3</sup>:

- 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

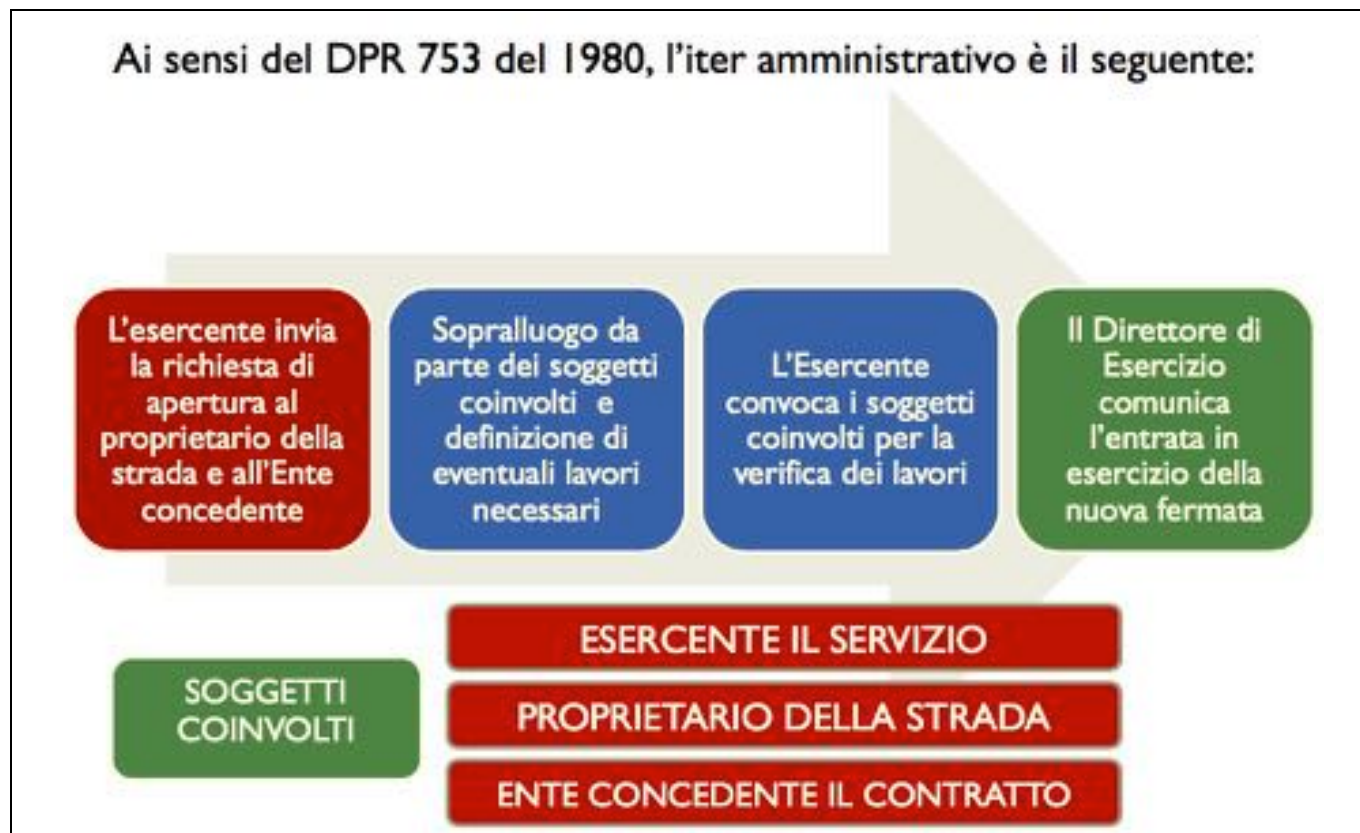
Azienda di trasporto	Gestisce l'esercizio, acquisisce i mezzi e fornisce all'ufficio tecnico del comune le prescrizioni e linee guida per realizzare le fermate
Comune	Progetta e realizza le fermate. Decide la realizzazione di una nuova fermata:
Motorizzazione Civile	Fornisce l'idoneità delle fermate.

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

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

<sup>3</sup> 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 "corridoi" lungo le linee.

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

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

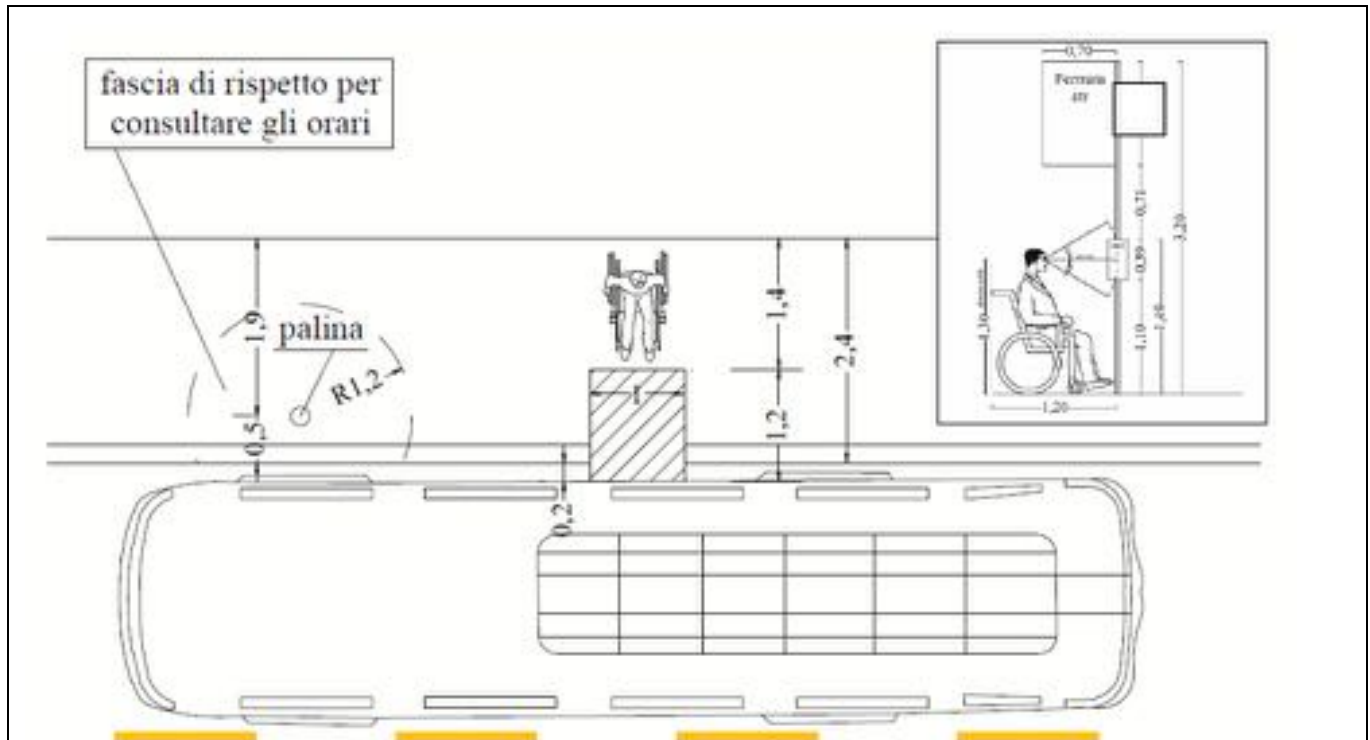
**ILLUMINAZIONE**

Rende identificabile e visibile la fermata anche da lontano

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

Aiuta gli autisti ad individuare eventuali utenti in attesa

## FERMATA ATTREZZATA PER PERSONA CON DISABILITA' MOTORIA



## FERMATA ATTREZZATA PER PERSONA CON DISABILITA' VISIVA

### ELEMENTI PROGETTUALI

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

### ACCESSIBILITA'

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

## **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]