



Comune di VILLORBA - TV

PEBA

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



1 - RELAZIONE

Giugno 2020

Professionisti incaricati

Comune di Villorba



SCARPA & DROUILLE
ARCHITETTURA + URBANISTICA

arch. Aldo Scarpa, urb. Murielle Drouille-Scarpa

Sindaco

Marco Serena

Resp. area LL.PP.

arch. Antonio Pavan



Progettisti	arch. Aldo Scarpa urb. Murielle Drouille-Scarpa
Collaboratori	arch. Beatrice Somensini dott. arch. Sara De March
Comune di Villorba	sindaco Marco Serena resp. LL.PP. arch. Antonio Pavan ref. tecnico geom. Martina Merotto

stampato il 12/7/2020



INDICE

PARTE 1 - ANALISI PROPEDEUTICHE E CONSULTAZIONI	5
Premessa	7
1. Riferimenti normativi e destinatari del Peba	9
2. Inquadramento socio-territoriale ed urbanistico	13
2.1. Contesto geografico	13
2.2. Indici demografici	14
2.3. Correlazioni, coerenza e compatibilità del PEBA con strumenti di pianificazione e programmi urbani	15
3. Ambito d'indagine, poli attrattori, obiettivi, strategie	19
3.1. Poli attrattori	20
3.2. Obiettivi del PEBA	20
3.3. Strategie d'intervento	21
4. Azioni e strumenti di partecipazione e concertazione	23
4.1. Osservazione partecipante, interviste spot e questionari	23
4.2. Individuazione dei percorsi pedonali	25
PARTE 2 - RILIEVO, VALUTAZIONE, PRIORITA' D'INTERVENTO	29
Premessa	31
1. Rilievo degli edifici comunali	31
1.1. Elenco edifici	31
1.2. Valutazione accessibilità per categoria d'indagine	32
2. Rilievo degli spazi pubblici	35
2.1. Sicurezza dei percorsi pedonali e accessibilità nelle vie rilevate	36
2.2. Interruzioni percorsi causate da scalini o dislivelli	37
2.3. Cartografia del rilievo	37
3. Valutazione accessibilità di spazi pubblici	39
4. Valutazione accessibilità dei servizi pubblici	41
4.1. Luoghi di culto	41
4.2. Piazze	42
4.3. Aree giochi	44
4.4. Servizi ed esercizi commerciali (negozi e bar-ristoranti)	45
4.5. Servizi socio sanitari	47
4.6. Uffici postali e banche	49
4.7. Istituti tecnici (campus)	50
5. Luoghi di interscambio modale	53
5.1. Parcheggi e stalli riservati ai disabili	53
5.2. Fermate autobus di linea	56
5.3. Stazione ferroviaria	59
6. Priorità d'intervento	61
6.1. Edifici comunali	61
6.2. Spazi pubblici	62



PARTE 3 - INTERVENTI: LINEE GUIDA, COMPUTI, PROGRAMMAZIONE MONITORAGGIO 67

1. Linee guida e metodologia per gli interventi negli spazi urbani	69
1.1. Identificazione e qualificazione dei percorsi pedonali	70
1.2. Tipologia interventi nei percorsi pedonali	72
1.3. Orientamento e segnaletica per le persone disabili	73
1.4. Marciapiedi e pavimentazioni pedonali	77
1.5. Attraversamenti pedonali	78
1.6. Sicurezza pedonale e moderazione del traffico (Z20 o Z30)	81
2. Quantificazione interventi	89
2.1. Prezzario	89
2.2. Computo interventi	90
2.3. Importi forfettari per azioni di accompagnamento	92
2.4. Quadro economico	93
3. Attuazione interventi e monitoraggio	95
3.1. Programmazione	95
3.2. Attuazione e governance	96
3.3. Interventi correlati al PEBA/Pediplan	98
3.4. Monitoraggio e indicatori	101

ALLEGATI 103

- A1. Criteri val. accessibilità, sicurezza, orientamento negli spazi pubblici
- A2. Check-list delle barriere senso-percettive (a cura di INMACI)
- A3. Linee guida per l'accessibilità delle fermate dei mezzi pubblici di trasporto
- A4. Questionario su accessibilità, sicurezza, orientamento
- A5. Questionario di autovalutazione dell'accessibilità del negozio e bar-ristorante

DOSSIER CHE COMPONGONO IL PEBA

- 1- RELAZIONE (presente documento)
- 2- EDIFICI
- 3- VALUTAZIONE SPAZI PUBBLICI
- 4- MAPPE
- 5- INTERVENTI SPAZI PUBBLICI
- 6- STUDIO INTEGRATIVO SULA MOBILITÀ CICLABILE NEL TERRITORIO COMUNALE





PARTE 1 - ANALISI PROPEDEUTICHE E CONSULTAZIONI





Premessa

La parte 1 della presente relazione illustra le attività di analisi ed indagine svolte; tali attività rispondevano a diversi obiettivi:

- conoscere il contesto territoriale;
- eseguire una ricognizione dei piani e dei progetti in ambito comunale;
- definire una lista degli edifici comunali e degli spazi urbani per i rilievi del PEBA;
- individuare i principali percorsi pedonali e ciclopedonali cittadini;
- individuare le criticità, le priorità ed i costi per gli interventi di eliminazione barriere architettoniche (che di seguito chiameremo “interventi e.b.a.”).
- svolgere uno studio sulla mobilità ciclabile per individuare la rete, le interferenze e le criticità con la mobilità pedonale, e per definire interventi migliorativi¹.

Documenti, progetti e piani conoscitivi consultati

- Programma comunale dei lavori pubblici
- Piano di Assetto del Territorio (PAT 2013) e Piano degli Interventi
- PAESC (Piano d'Azione per l'Energia Sostenibile e il Clima²)
- PTRC (Piano Territoriale Regionale di Coordinamento del Veneto 2013)
- Regolamento Edilizio³
- Mappa della mobilità ciclabile 2019

Attività svolte per la redazione del PEBA

- Incontri con il responsabile ufficio lavori pubblici.
- Studio delle correlazioni e coerenza fra i piani urbani, la programmazione triennale dei lavori pubblici, dei lavori previsti e del PEBA.
- Svolgimento di un'indagine on-line con somministrazione questionari.
- Osservazione partecipata delle pratiche d'uso del territorio in alcuni punti strategici (piazze, parchi, scuole).
- Individuazione delle caratteristiche territoriali e definizione obiettivi/strategie del PEBA.
- Rilievi degli edifici comunali, schedatura e computo interventi e.b.a.
- Rilievo degli spazi pubblici e valutazione di sintesi dell'accessibilità.

¹ Lo “Studio integrativo del PEBA riguardante la mobilità ciclabile nel territorio comunale di Villorba” viene predisposto in attuazione e sinergia con il PAT (2012) e si caratterizza come un BICIPLAN.

² PAESC approvato con Delibera di Consiglio Nr. 67 del 18/12/2019.

³ Il R.E. unico per i comuni di Povegliano di Ponzano Veneto e di Villorba è stato approvato con Del. 35 del 17/07/2014.



- Computo degli interventi e.b.a. negli spazi pubblici.
- Rilievo e mappatura delle fermate autobus e dei parcheggi riservati ai disabili e valutazione della loro accessibilità.
- Valutazione esterna dei servizi ed esercizi pubblici e individuazione dei poli attrattivi.
- Rilievi criticità della rete ciclabile e ciclopedonale con proposte d'interventi.
- Elencazione delle priorità d'intervento.



1. Riferimenti normativi e destinatari del Peba

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.

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 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”.

Legge Quadro 13/89

Modalità per garantire l'accessibilità agli ambienti e ai luoghi pubblici. Il decreto attuativo D.M. 236/89 descrive i criteri di progettazione e indica tre livelli di attenzione: accessibilità, visibilità, adattabilità.

Legge 104/1992, Art. 24, comma 9

“I piani di cui alla L.41/86, sono modificati con integrazioni relative all'accessibilità degli spazi urbani, con riferimento alla realizzazione di percorsi accessibili, all'installazione di semafori acustici per non vedenti, alla rimozione della segnaletica che ostacola la circolazione delle persone disabili”. In tal modo il P.E.B.A. integra il Piano di Accessibilità Urbana (P.A.U.) con lo studio di spazi urbani organizzati con percorsi pedonali sicuri ed accessibili a tutti e in particolare ai diversamente abili.

LR Veneto 16/2007 "Disposizioni generali in materia di eliminazione delle barriere architettoniche".

DGR Veneto 841/2009 “Disposizioni per la redazione e la revisione dei piani di eliminazione delle barriere architettoniche (PEBA)”.



Nuovo Regolamento Edilizio Comunale⁴

Si segnala l'opportunità di aggiornare il R.E. per introdurre alcuni standard quantitativi per favorire l'accessibilità come ad esempio:

- pendenza max rampe 5% (anziché 8%);
- larghezza minima marciapiedi 150 cm (anziché 90 cm);
- applicazione di segnali podotattili negli attraversamenti pedonali.

Cosa è il PEBA

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

Il PEBA degli spazi pubblici, ovvero "Pediplan" è un piano della mobilità pedonale per tutti. Si prefigura come un quadro conoscitivo finalizzato a qualificare i percorsi pedonali esistenti e a rafforzare la rete dei percorsi accessibili. L'attuazione del Pediplan comporta il miglioramento della sicurezza stradale e l'incremento degli spostamenti in autonomia delle persone più vulnerabili (bambini, anziani, disabili) nei tragitti brevi e quotidiani (casa/ scuola – casa/ farmacia – casa/ lavoro – casa/ panificio – casa/ area verde, ecc.).

Destinatari

I destinatari del PEBA sono i disabili e gli "utenti deboli della strada"⁵, cioè le persone con disabilità fisica, sensoriale e/o cognitiva, gli anziani, i bambini, i genitori con passeggini e altri utenti, quali ad esempio cardiopatici, persone in sovrappeso, persone convalescenti.

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.

⁴ Approvato nel 2014, v. allegato B alla Delibera di C.C. n. 35 del 17/06/2014.

⁵ Codice della Strada art.3 comma 53-bis "Utente debole: pedoni, disabili in carrozzella, ciclisti e tutti coloro i quali meritino una tutela particolare dai pericoli derivanti dalla circolazione sulle strade."



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, a memorizzare e/o relazionarsi socialmente.

Invecchiamento della popolazione - accessibilità e qualità di vita

La disabilità è anche correlata all'invecchiamento/longevità 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 persone⁶. Di conseguenza, oltre alla crescita della popolazione anziana, si prevede un aumento delle persone disabili e dei servizi a loro dedicati.

Risulta urgente promuovere interventi per adattare il patrimonio immobiliare e migliorare l'accessibilità e la sicurezza (negli spazi pubblici, nei mezzi di trasporto pubblici, nelle strutture socio-sanitarie, ricettive e commerciali) in modo tale da rendere il territorio più fruibile, attraente e confortevole per gli abitanti ed i visitatori⁷.

La domanda di un "turismo accessibile" viene stimata in circa 127,5 milioni di persone⁸. 46 milioni sono riferiti a persone con forme di disabilità e 81 milioni a persone over 65.

⁶ Fonte: Istat 2018. L'indice di vecchiaia in Italia corrisponde a 168,9 anziani ogni 100 giovani.

⁷ Cfr. "Indicatori della salute pianificazione per la salute", Sacile 1/12/17, G. Simon, "Rigenerazione urbana e nuova prassi urbanistiche, Rete città sane".

⁸ 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

Villorba è un comune pianeggiante della Provincia di Treviso con 17.871 abitanti; il suo territorio copre una superficie di ca. 30 Km² e si estende per ca. sette chilometri di lunghezza e 4 di larghezza.

Il comune confina ad Ovest con Ponzano Veneto (4,1 km) e Povegliano (5,4 km), a Nord con Arcade (7,3 km) e Spresiano (6,1 km), a Sud-Est con Carbonera (4,8 km), a Est con Maserada (6,0 km) e a Sud-Ovest con Treviso (4,84 km).

Oltre al capoluogo sono presenti diverse frazioni e località: Lancenigo e San Sisto; Fontane e Chiesa Vecchia di Fontane; Catena; Carità; Venturali e Castrette⁹.

Il comune fa parte del bacino del fiume Sile; i fiumi Melma e Limbraga di rilevante interesse ambientale attraversano il territorio e si rileva la presenza del torrente Giavera e di una rete di piccoli canali artificiali ad uso irriguo. Numerose ville e case coloniche testimoniano la vocazione originaria agricola del territorio.

In questi ultimi 30 anni, le attività produttive e commerciali e l'edilizia residenziale si sono sviluppate lungo i principali assi di comunicazione, creando una frammentazione territoriale e paesaggistica e una promiscuità fra aree residenziali, produttive e commerciali. I nuclei residenziali rappresentano piccole enclave distanti fra loro. Il territorio è attraversato da molte direttrici stradali di carattere sovracomunale. Una fitta rete di percorsi ciclabili consente in alcuni casi di collegare tra loro le località.

Principali assi stradali

- Autostrada A27 "Alemagna" (attraversa il Comune da nord a sud)
- SP 102 "Postumia romana"
- SS 13 "Pontebbana" (taglia il territorio trasversalmente e longitudinalmente)
- SP 132 "Piavesella" (collegamento fra Villorba a Treviso)
- SP 48 "delle Castrette" (Via Centa - che collega il Comune con il Montello e Montebelluna)
- SP 92 "delle Grave" (collega lo svincolo autostradale di Treviso Nord con la S.S. 13 "Pontebbana")

⁹ Il comune di Villorba racchiude tre diversi comuni autonomi fino all'anno 1807: Lancenigo, Fontane e Villorba (Fonte: Piano Regolatore generale).



2.2. Indici demografici comunali

POPOLAZIONE ¹⁰	N. FAMIGLIE	ETA MEDIA	ABITANTI/KMQ
17.899	7617	46,3	586,2

Andamento indice di vecchiaia ¹¹

Anno	2002	2005	2009	2012	2015	2017	2019
Indice	118,4	124,0	137,8	153,5	167,8	182,4	191,1

Confronto indici di vecchiaia regionali/ provinciali/ comunali

Veneto	Provincia Treviso	Comune Treviso	Comune Villorba
172,1	156,9	212,9	191,1

Evoluzione demografica 2002-2018

Anno	RESIDENTI	0-14 anni	65 +anni	Nascite	decessi	Numero famiglie
2002	16.938	2.316	2.742	180	136	-
2006	17.616	1.510	3.216	181	141	6.947
2012	17.844	2.513	3.858	137	152	7.380
2015	18.056	2.447	4.107	121	151	7.594
2018	17.879	2.248	4.295	107	172	7.617

Si evidenzia il costante aumento del numero delle famiglie e degli over 65enni, confermato dall'andamento dell'indice di vecchiaia dell'ultimo decennio.

¹⁰ <https://ugeo.urbistat.com/AdminStat/it/it/demografia/dati-sintesi/villorba/26091/4>

¹¹ Fonti: <https://www.tuttitalia.it/veneto/18-villorba/statistiche/popolazione-andamento-demografico/>



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

AMBITI, PIANI, PROGRAMMI	Dati integrati dal PEBA/PEDIPLAN
PAT ¹² e PI	<p>Fra i principali obiettivi generali del PAT e di interesse al PEBA:</p> <p>La sostenibilità in senso ampio con la “tutela dell’integrità fisica ed ambientale, nonché dell’identità culturale e paesaggistica del territorio”.</p> <p>Il sistema infrastrutturale viene caratterizzato da tre sotto-sistemi: 1) La grande viabilità di attraversamento; 2) la rete urbana di collegamento fra le frazioni; 3) il reticolo delle strade di quartiere.</p>
Rapporto ambientale al PAT 2012	<p>Fra le azioni che interessano la viabilità di progetto e di diretto interesse con il PAU (piano di accessibilità urbana):</p> <ul style="list-style-type: none">• La valutazione dell’inserimento paesaggistico ed ambientale delle infrastrutture, considerando anche l’impatto acustico in particolare sulle aree residenziali circostanti.• La tutela degli elementi della rete ecologica e la continuità dei corridoi ecologici.• La predisposizione di rotonde e lo studio delle migliori soluzioni allo scopo di garantire la sicurezza dei pedoni.• La sicurezza degli utenti delle piste ciclo-pedonali nelle intersezioni in vista della progettazione dei nuovi tratti di viabilità.
Variante al PAT 2019 ¹³ Variante n.4 al Piano Interventi 2019 ¹⁴	<p>La Variante di adeguamento alla LR 14/2017 sul contenimento del consumo di suolo prevede una revisione della disciplina urbanistica al fine di adeguarsi alle nuove disposizioni regionali. La normativa accenna anche alla riqualificazione e rigenerazione del patrimonio edilizio esistente, degli spazi aperti e collettivi e al recupero delle parti del territorio in condizioni di degrado</p> <p>Variante n.4 al PI</p> <p>Con revisione della strumentazione urbanistica (PAT e PI) ponendo in primo piano alcuni obiettivi comuni il contenimento del consumo del suolo, la salvaguardia del territorio ineditato e la riqualificazione delle aree degradate e abbandonate.</p> <p>La Variante n.4 comporta la cessione di terreni a titolo gratuito al Comune e la realizzazione di opere pubbliche (piste ciclabili, adeguamento viabilità esistente, etc.) in diversi luoghi, frazioni e strade.</p> <p>Fra le strade oggetto di riprogettazione:</p>

¹² Il Comune di Villorba, in copianificazione con la Provincia di Treviso e la Regione Veneto, ha elaborato il Piano di Assetto del Territorio, adottato dal Consiglio Comunale con Del. n. 8/2011 e approvato il 5 dicembre 2012 in sede di Conferenza di Servizi.

¹³ In ottemperanza all’entrata in vigore della LR n. 14/2017 *Disposizioni per il contenimento del consumo di suolo e modifiche della LR 23 aprile 2004, n. 11 «Norme per il governo del territorio e in materia di paesaggio»*

¹⁴ la Variante n. 4 al Piano degli Interventi è stata approvata con Del. Consiglio Nr. 68/2019.



	<p>via Giavera, via Cave; via Manzoni con la realizzazione di un percorso ciclopedonale alberato; via Silvello; via Fontane; via Selghere; via Piave; via Campagnola; via Marconi; via Talpon; via Postioma; via Centa (Castrette); via Minatole.</p>
Piano Generale del Traffico Urbano (PGTU)	<p>In corso l'attuazione di mini Put in alcune località, di studi sulla viabilità e del piano della mobilità ciclabile.</p> <p>Fontane: migliorare le condizioni di sicurezza della circolazione di pedoni e ciclisti su via Tagliamento, Everardo e sul tratto di via Silvello; Fontane Vecchia e Carità.</p>
PAESC ¹⁵ 2019	<p>Adesione al Patto dei sindaci per una nuova politica per l'energia sostenibile.</p> <p>Con la redazione del PAESC (Piano d'Azione per l'Energia Sostenibile e il Clima) l'obiettivo è ridurre le emissioni del 40% entro il 2030 con azioni per l'adattamento ai cambiamenti climatici.</p>
ILLUMINAZIONE PUBBLICA	<p>Il comune non è dotato del PICIL.</p> <p>Il settore Lavori Pubblici e Impianti ha avviato l'analisi degli impianti di illuminazione Pubblica nel 2017.</p>
ZONIZZAZIONE ACUSTICA	<p>Il Comune non è dotato del Piano di zonizzazione acustica¹⁶.</p> <p>Ai fini della zonizzazione acustica, il territorio comunale viene suddiviso in sei classi omogenee in base alla destinazione d'uso del territorio; il Peba indaga le aree che rientrano in quattro classi: I -particolarmente protette; II- aree destinate ad uso residenziale; III- aree di tipo misto; IV- aree di intensa attività umana.</p>
PROGRAMMA LAVORI PUBBLICI	<p>EDIFICI</p> <p>Adeguamento del polo scolastico di Villorba.</p> <p>Ristrutturazione e messa a norma della palestra della scuola primaria G. Marconi.</p> <p>Efficientamento energetico ed adeguamento sismico della scuola media.</p> <p>Rifacimento della palestra di Villorba.</p> <p>Efficientamento energetico ed adeguamento sismico della palestra di via Cave.</p> <p>SPAZI PUBBLICI</p> <p>Sistemazione della piazza del comune.</p> <p>Riqualificazione di Piazza Pinarello e del centro di Catena.</p> <p>Manutenzione e implementazione della rete di piste ciclabili.</p> <p>Realizzazione percorso protetto via Giavera.</p> <p>Realizzazione percorso naturalistico lungo il canale Piavesella (da via XX Settembre a via Piavesella).</p>

¹⁵ Il Piano d'Azione per l'Energia Sostenibile e il Clima (PAESC) è stato approvato con Del. di Consiglio Nr. 67/2019.

¹⁶ Ai sensi del DPCM 14/11/1997 e della DGR n. 4313 del 21/09/1993 i comuni devono redigere il Piano di classificazione acustica con eventuali piani di risanamento acustico.



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

<p>Politiche per la riqualificazione urbana e l'incentivazione alla rinaturalizzazione</p>	<p>Legge Regionale Veneto n. 14 del 4 aprile 2019 "Veneto 2050"</p>
<p>PTRC della Regione Veneto Adottato con DGR 372/2009</p>	<p>IL VENETO REGIONE D'EUROPA La Regione modella le azioni di governo attorno ai principi generali europei:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Coesione economica e sociale. - Sviluppo sostenibile. - Competitività equilibrata per il territorio. <p>LINEE GUIDA E OBIETTIVI GENERALI DEL PIANO:</p> <p>Energia, risorse e ambiente: contrastare il cambiamento climatico.</p> <p>Mobilità: garantire la mobilità preservando le risorse ambientali (mobilità sostenibile). Valorizzare la mobilità slow per migliorare l'accessibilità al territorio ed alla città.</p> <p>Rete dei percorsi ciclopedonali per migliorare la conoscenza capillare del territorio delle ville e dei loro contesti.</p> <p>Paesaggio: necessaria concentrazione sui beni paesaggistici da conservare. Valorizzare i "paesaggi della quotidianità": a) con la funzionalità e la qualità estetico-architettonica; b) dando ordine a ciò che fino ad ora si è sviluppato in modo caotico.</p>

Biodiversità e siti appartenenti alla rete natura 2000

Il PAT prevede la tutela assoluta degli ambiti classificati SIC e ZPS e, in particolare, il SIC e ZPS di Lancenigo.

Zone protette presenti nel comune o nei comuni contermini

- SIC IT3240012 "Fontane bianche di Lancenigo"
- SIC IT3240033 "Fiume Meolo e Vallio"

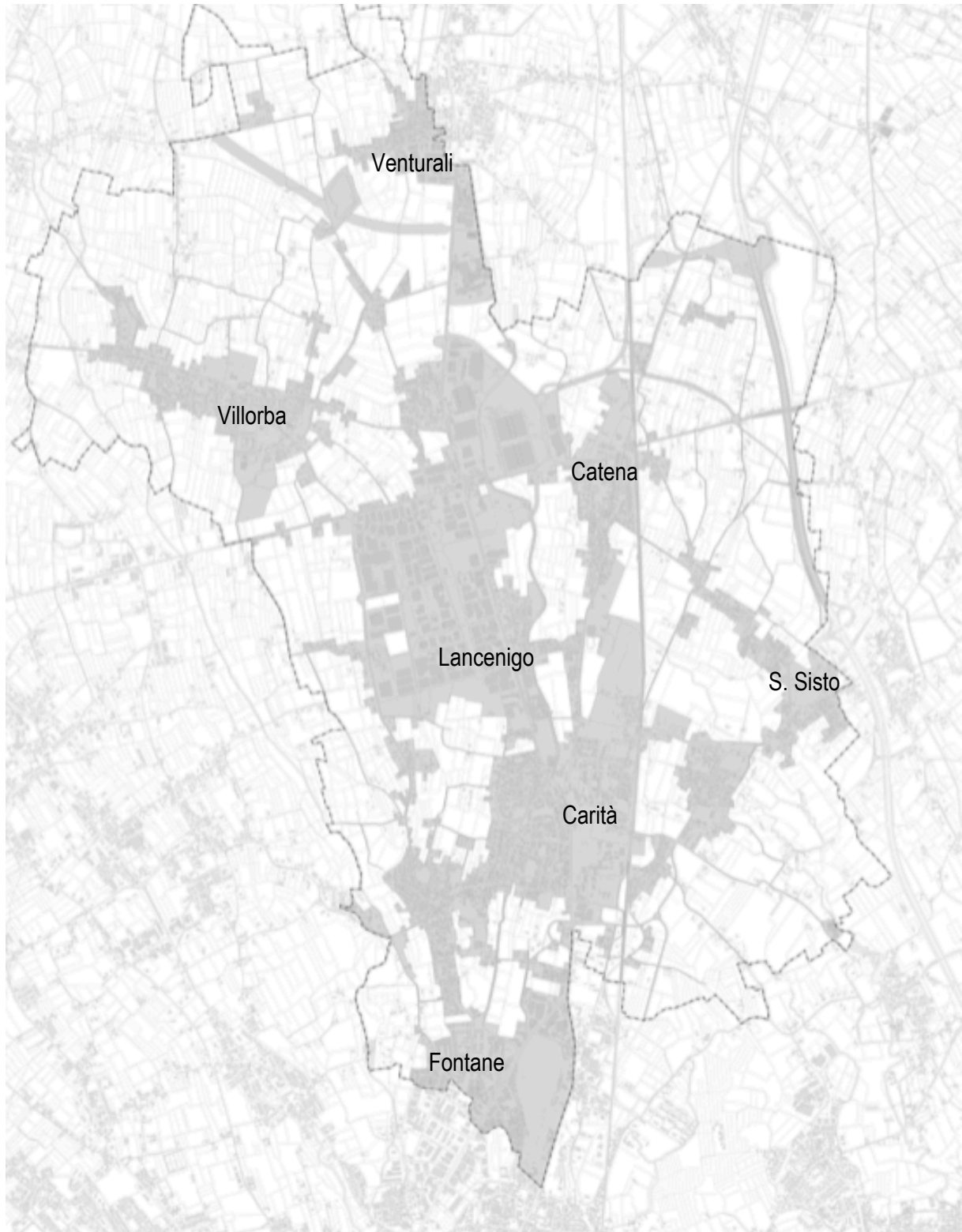
PEBA e possibili impatti su ambiente e paesaggio

Il PEBA prevede alcuni interventi di ridotta entità su aree pubbliche (riferiti all'allargamento di marciapiedi o alla realizzazione di segnaletica orizzontale) in ambiti già edificati e urbanizzati che non comportano modifiche strutturali tali da produrre impatti ambientali e paesaggistici rispetto ai siti della rete Natura 2000 e della rete ecologica provinciale. Il PEBA/PEDIPLAN è un piano finalizzato ad incrementare la mobilità pedonale ed a limitare la mobilità veicolare, pertanto si prevede che possa generare impatti ambientali positivi. Le indicazioni d'intervento sono compatibili con i vincoli e le specificità architettoniche, urbanistiche, paesaggistiche ed ambientali.





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



Mapa degli ambiti di urbanizzazione consolidata¹⁷

¹⁷ Fonte: Comune di Villorba.



3.1. Poli attrattori

Poli attrattori pedonali

I principali attrattori dei centri abitati sono costituiti dalle attività commerciali e dai servizi pubblici molto frequentati:

- le piazze, le parrocchie, le aree verdi attrezzate;
- le attività commerciali, i bar-ristoranti, i supermercati;
- i servizi pubblici comunali (municipio, scuole, centro civico-biblioteca, impianti sportivi);
- altri uffici pubblici (banche e poste, distretto sanitario, ambulatori medici, casa di riposo);
- i cimiteri;
- le piste ciclopedonali.

Il piano regolatore suddivide il territorio comunale in otto ATO (Aree Territoriali Omogenei):

- A.T.O. n° 1 – Venturali
- A.T.O. n° 2 – Villorba
- A.T.O. n° 3 – Polo produttivo di Castrette
- A.T.O. n° 4 – Catena
- A.T.O. n° 5 – San Sisto
- A.T.O. n° 6 – Carità - Lancenigo
- A.T.O. n° 7 – Fontane - Chiesa Vecchia
- A.T.O. n° 8 – Ambito Agricolo

Il PEBA ha interessato l'intero territorio ad esclusione degli ambiti agricoli e dei poli produttivi, artigianali e commerciali.

3.2. Obiettivi del PEBA

1. Migliorare l'accessibilità, la percorribilità e la sicurezza di alcuni percorsi pedonali e degli edifici pubblici,
2. Individuare gli interventi più facilmente realizzabili.
3. Individuare interventi per il comfort e l'identificazione degli spazi pubblici adibiti ai pedoni.
4. Valorizzare l'attrattività del territorio migliorando la mobilità lenta e indicando possibili azioni di moderazione del traffico.
5. Mappare ed indagare l'accessibilità delle aree verdi attrezzate con giochi e le piazze.
6. Individuare e valutare le aree di interscambio modale: i parcheggi e le soste riservate ai disabili, la stazione treni e le fermate autobus.



7. Individuare e valutare alcune macro-zone frequentate dai residenti-pedoni (scolastiche, commerciali, naturalistiche, ecc.).
8. Delineare linee guida per la progettazione e realizzazione degli interventi.
9. Definire alcuni indicatori di monitoraggio per l'attuazione e l'implementazione del piano.
10. Favorire l'inclusione sociale e spaziale delle persone vulnerabili (disabili, anziani, bambini) potenziando la fruibilità della rete ciclopedonale e indicando possibili azioni di accompagnamento.

3.3. Strategie d'intervento

A. Dentro/ fuori gli edifici

Garantire l'accessibilità all'esterno degli edifici comunali in una logica di continuità e catena degli spostamenti: dai parcheggi e dalle fermate TPL, all'accesso dell'edificio.

Durante l'indagine è stata riservata un'attenzione particolare alle aree esterne delle scuole (vedi anche il campus scolastico in via Franchini).

Il **Pedibus** rappresenta un'iniziativa importante per limitare il traffico automobilistico nelle ore di punta, incentivare gli spostamenti pedonali su brevi distanze e favorire l'autonomia e il benessere psicofisico dei bambini. I percorsi Pedibus presenti a Villorba sono stati considerati prioritari e integrati base della presenza di servizi rilevanti: impianti sportivi, esercizi commerciali, municipio, campus scolastico, biblioteca, ambulatori, distretti sanitari, casa riposo, parrocchie, cimiteri piazze, parchi.

B. Zone 30

Nelle vie residenziali e molto frequentate dai pedoni, in assenza di marciapiedi o di percorsi pedonali protetti è utile prevedere la condivisione della strada per pedoni, ciclisti e automobilisti con interventi di moderazione del traffico e l'istituzione di Z30 o Z20.

C. Segnaletica orizzontale (street design)

Individuare i percorsi ciclopedonali con la colorazione dell'asfalto nelle vie più frequentate e negli attraversamenti pedonali. L'insicurezza è frequentemente dovuta alla scarsa separazione/protezione dei percorsi pedonali e alla velocità delle auto favorita dalla eccessiva larghezza della carreggiata.



D. Continuità della rete ciclopedonale e interconnessione con le aree verdi attrezzate

Intervenire per raccordare i piccoli dislivelli (gradini da 2,5 a 5,0 cm) presenti nei percorsi, negli attraversamenti, negli accessi agli edifici, al fine di dare continuità planialtimetrica alla rete ciclopedonali (Pediplan).

E. Priorità d'intervento condivise

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

F. Azioni di supporto per l'attuazione del PEBA

Alcune iniziative, riferite a servizi o azioni formative e normative promosse dall'amministrazione comunale, possono essere correlate al PEBA, come ad esempio:

- La promozione della mobilità pedonale come progetto condiviso della comunità.
- Gli interventi educativi alla mobilità lenta e il coinvolgimento degli abitanti per la progettazione e realizzazione degli interventi di *traffic calming*.
- La collaborazione con i gestori/proprietari di esercizi commerciali, per realizzare interventi di accessibilità dei negozi.
- Integrare il regolamento edilizio con norme per favorire l'accessibilità.



4. Azioni e strumenti di partecipazione e concertazione

Le azioni di partecipazione per la redazione del piano perseguono i seguenti obiettivi:

- conoscere le principali criticità in materia di b.a;
- individuare i luoghi interessati dagli interventi prioritari;
- sensibilizzare la cittadinanza ed in particolare gestori e proprietari di esercizi pubblici;
- coinvolgere in alcune azioni di educazione, formazione e sensibilizzazione specifici portatori d'interesse;
- far conoscere il piano e favorirne l'implementazione.

Tali azioni, in parte avviate nella stesura del piano, andranno proseguite con l'attuazione del Piano (v. Parte 3).

4.1. Osservazione partecipante, interviste spot e questionari

La raccolta di indicazioni della cittadinanza è stata condotta con tre procedimenti:

- A) estrapolando informazioni dal percorso partecipativo effettuato per il PAT (Piano Assetto Territoriale);
- B) svolgendo "interviste spot" durante i sopralluoghi di rilievo del PEBA;
- C) con la diffusione di un questionario presso la cittadinanza;
- D) con un'indagine riguardante la mobilità casa-scuola degli alunni.

A. Indicazioni del PAT 2012¹⁸

- Progettazione di una rete di percorsi ciclopedonali, favorendo il collegamento tra le piste ciclopedonali esistenti a livello locale e sovracomunale.
- Miglioramento dell'accessibilità ai servizi presenti nel territorio comunale (Palaverde) promuovendo il potenziamento della rete ciclopedonale.
- Sviluppo di percorsi "lenti" ciclopedonali o destinati al traffico veicolare di rango comunale, che ne permettano la fruizione e valorizzazione.
- Miglioramento della qualità della vita nelle aree urbane.
- Valorizzazione del sistema del verde (parchi pubblici, verde privato, percorsi verdi).
- Valorizzazione dei corridoi ecologici del Torrente Giavera e del canale Piavesella e tutela dell'area naturalistica delle Fontane Bianche.
- Valorizzazione degli spazi aperti e realizzazione di una rete ecologica.
- Miglioramento del sistema delle accessibilità al polo scolastico/ sportivo di Catena.
- Miglioramento dell'accessibilità ai servizi creando percorsi ciclopedonali protetti, ridefinendo le aree di sosta e riconfigurando il trasporto pubblico.

¹⁸ Sono indicazioni ancora valide ed in sinergia con gli obiettivi del PEBA/Pediplan.



- Distinzione dei servizi di livello locale / comunale (Municipio, scuole materne, elementari e medie, etc.) da quelli di livello sovracomunale.
- Messa in sicurezza della viabilità statale e provinciale nei tratti di attraversamento dei centri urbani.
- Riqualificazione delle strade di collegamento intercomunali e quelle tra le frazioni e di quartiere al fine di costituire un sistema viario coerente con il sistema insediativo; esso infatti non deve alterare la qualità della vita e ma deve piuttosto contribuire a riqualificare il sistema ambientale, riducendo i fenomeni di degrado causati dall'inquinamento acustico e modo tale da migliorare l'accessibilità ai servizi e ridurre il traffico di attraversamento (via Piave Sp102, via Postumia).
- Definizione della rete di infrastrutture e di servizi per la mobilità di maggiore rilevanza e l'eventuale sistema dei parcheggi di scambio e di interconnessione e gli spazi per l'interscambio tra le diverse modalità di trasporto urbano o extraurbano.
- Progettazione di una rete di percorsi ciclopeditoni e incentivare la mobilità a basso impatto ambientale.

B. Interviste “spot”

Durante i sopralluoghi, sono state raccolte informazioni sulla percorribilità e la sicurezza pedonale dai cittadini incontrati occasionalmente. L'obiettivo era di integrare i dati raccolti nei rilievi con la collaborazione di alcuni “testimoni” che vivono nei luoghi oggetto d'indagine (genitori con passeggini, adolescenti, anziani, commercianti). L'attività di “osservazione partecipante” e lo svolgimento di 14 “interviste spot” sull'intero territorio ha consentito di focalizzare l'indagine sulle problematiche dell'accessibilità.

C. Questionario

Il questionario interrogava il cittadino sul tema dell'accessibilità e della sicurezza pedonale ed è stato pubblicato sul social-web del Comune il 24 aprile, e reso disponibile in forma cartacea in biblioteca; le indicazioni emerse sono indicate nell'allegato n.4.

D. Indagine sulla mobilità casa-scuola degli alunni

L'indagine sulla mobilità casa-scuola, effettuata con la collaborazione dell'Istituto comprensivo di Villorba, intende fornire dati quantitativi sulle modalità di spostamento degli alunni. A causa della chiusura delle scuole per l'emergenza sanitaria non è stato possibile raccogliere i dati direttamente dagli alunni/insegnanti ma solamente i dati relativi agli iscritti Pedibus e al servizio Scuolabus.



NOME SCUOLA	n. alunni	n. alunni con disabilità motoria, sensoriale o cognitiva (L. 104/92)	mezzo di trasporto usato per recarsi a scuola				
			Piedi/ Pedibus	Bicicletta	SCUOLABUS	Auto condivisa*	Auto
M. POLO primaria	182	5	28		30		
D. L. PELLIZZARI primaria	195	4			34		
E. DE AMICIS primaria	109	3			21		
G. MARCONI primaria	124	2	20		61		
G.. PASCOLI primaria	99	2	26		37		
C. COLLODI infanzia	122	6			47		
A. MANZONI secondaria I grado	370	9					
G. SCARPA secondaria I grado	228	3					
SOMMA	1429	34	74		230		
%		2,4%	5,2%		16,1%		

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

4.2. 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 i seguenti parametri:

1. Le indicazioni fornite dall'ufficio tecnico sulla programmazione dei lavori pubblici e sui lavori in corso di realizzazione.
2. Gli obiettivi e le indicazioni dei piani urbani.
3. Le segnalazioni dei cittadini.
4. Il ruolo e la funzione della via nel contesto locale, con la presenza di poli attrattori (edifici comunali e servizi rilevanti).
5. I percorsi pedonali casa-scuola.

Gli spazi pubblici rilevati corrispondono a vie, piazze, gallerie commerciali, aree verdi attrezzate, distribuite sulle frazioni/località del territorio comunale come di seguito indicato.



VILLORBA



Territorio pianeggiante con servizi e la presenza dell'Istituto comprensivo.

Strade di accesso principali: via Centa, via Trento

- N. edifici comunali rilevati: 5
- N. vie rilevate: 15
- N. spazi pubblici rilevati: 8

CARITÀ



Territorio pianeggiante con servizi

Strade principali di accesso: via Roma, via Marconi,

- N. edifici comunali rilevati: 6
- N. vie rilevate: 17
- N. spazi pubblici rilevati: 7

LANCENIGO



Territorio pianeggiante con servizi di interesse sovracomunale: la Stazione dei treni e il campus situato su via Franchini.

Strade di accesso principali: via Piave, via Roma e via Libertà

- N. edifici comunali rilevati: 4
- N. vie rilevate: 10
- N. spazi pubblici rilevati: 3



CATENA



Territorio pianeggiante con servizi ed la Fondazione di Studi Benetton in via Marconi

Strade di accesso principali: via Postioma e via Marconi

- N. edifici comunali rilevati: 5
- N. vie rilevate: 7
- N. spazi pubblici rilevati: 4

FONTANE E CHIESA VECCHIA



Territorio pianeggiante con servizi ed attività commerciali di interesse sovracomunale (Viale Repubblica, via Trieste)..

Strade di accesso principali: via Repubblica, via Fontane, Via Pasto, via Trieste

- N. edifici comunali rilevati: 6
- N. vie rilevate: 19
- N. spazi pubblici rilevati: 3





PARTE 2 - RILIEVO, VALUTAZIONE, PRIORITA' D'INTERVENTO





Premessa

Il rilievo ha identificato gli edifici comunali (v. dossier “2-EDIFICI”) e gli spazi pubblici delle zone residenziali costituiti da strade, piazze, gallerie commerciali e aree verdi attrezzate. Negli spazi pubblici sono stati verificati i livelli di accessibilità, l’identificazione pedonale dei percorsi, gli incroci stradali, i parcheggi riservati ai disabili e le fermate bus (v. dossier “3-VALUTAZIONE SPAZI PUBBLICI”), codificando nelle mappe le valutazioni (v. dossier “4-MAPPE”).

E’ stata inoltre effettuata la valutazione dell’accessibilità dei soli ambiti esterni, di alcuni servizi pubblici non comunali: gallerie commerciali (area campione), luoghi di culto, servizi socio sanitari (ambulatori medici e farmacie), uffici postali e banche; tale analisi viene illustrata nel successivo capitolo 4.

1. Rilievo degli edifici comunali

Il rilievo degli immobili di proprietà comunale ha riguardato 26 edifici articolati nelle seguenti categorie:

- Edifici scolastici n. 8
- Uffici e servizi pubblici n. 3
- Edifici per attività culturali e associative n. 2
- Impianti sportivi n. 9
- Cimiteri n. 4

1.1. Elenco edifici

Cod.	Cat.	Nome	Indirizzo	Località
E01	UFFICI	MUNICIPIO, SEDE CENTRALE	P.zza Umberto I, 19	CARITA'
E02	UFFICI	UFFICI DISLOCATI VILLA GIOVANNINA	P.zza Umberto I, 21	CARITA'
E03	UFFICI	UFFICI DISLOCATI EX ISTIT. MONTFORT	Via della Libertà, 4	CARITA'
E04	CULT.	BIBLIOTECA	Via della Libertà, 2	CARITA'
E05	CULT.	CENTRO SOCIALE di VILLORBA	P.zza V. Emanuele II	VILLORBA
E06	SCUOLA	SCUOLA DELL'INFANZIA COLLODI	Via Libertà, 4	LANCENIGO
E07	SCUOLA	SCUOLA PRIMARIA DON PELLIZZARI	Via Solferino, 14	FONTANE
E08	SCUOLA	SCUOLA PRIMARIA DE AMICIS	Via Fontane, 42	FONTANE



E09	SCUOLA	SCUOLA PRIMARIA MARCONI	Via Postioma	CATENA
E10	SCUOLA	SCUOLA PRIMARIA PASCOLI	Via Piave, 88	S. SISTO
E11	SCUOLA	SCUOLA PRIMARIA M. POLO e PALESTRA	Via Centa, 90	VILLORBA
E12	SCUOLA	SCUOLA SECONDARIA I° SCARPA	Via Centa, 90	VILLORBA
E13	SCUOLA	SCUOLA SECONDARIA I° MANZONI	Via Galvani, 4	LANCENIGO
E14	SPORT	IMPIANTI SPORTIVI (RUGBY)	Via Postioma	CATENA
E15	SPORT	CENTRO POLISPORTIVO	Via Marconi, 10/a	CATENA
E16	SPORT	Campo rugby Carita'	DISMESSO	CARITA'
E17	SPORT	CAMPO CALCIO FONTANE	Via Cave, 15/a	FONTANE
E18	SPORT	CAMPO CALCIO VILLORBA	Via C. Battisti, 11	VILLORBA
E19	SPORT	PALATEATRO DI FONTANE	Via Cave, 15/a	FONTANE
E20	SPORT	PALESTRA DI CARITA' (v. scuola E13)	Via Galvani, 2	CARITA'
E21	SPORT	PALESTRA DI CATENA (v. scuola E09)	Via Postioma, 54/c	CATENA
E22	SPORT	PALESTRA VIA SOLFERINO (v. scuola E07)	Via Solferino, 14	FONTANE
E23	SPORT	PALESTRA SAN SISTO (v. scuola E10)	Via Piave, 88	LANCENIGO
E24	CIMIT.	CIMITERO DI VILLORBA	Via Trento	VILLORBA
E25	CIMIT.	CIMITERO DI FONTANE	(via del cimitero)	FONTANE
E26	CIMIT.	CIMITERO DI LANCENIGO	Via Chiesa	LANCENIGO
E27	CIMIT.	CIMITERO DI CATENA	Via Postioma	CATENA

1.2. Valutazione accessibilità per categoria d'indagine

La scheda dell'edificio individua le barriere architettoniche presenti.

Per ogni non-conformità /barriera rilevata, viene indicato il possibile intervento di eliminazione b.a. con un computo sommario di spesa riferito al singolo intervento.

La scheda dell'edificio riporta inoltre i riferimenti fotografici, il grado di priorità d'intervento (v. cap. 6) e un giudizio sommario sul grado di accessibilità per le seguenti categorie di indagine:

- PARCHEGGIO RISERVATO DISABILI
- ACCESSO NEL PERCORSO ESTERNO E NELL'INGRESSO
- SERVIZIO IGIENICO
- COLLEGAMENTI VERTICALI
- PERCORSI INTERNI E ORIENTAMENTO (FRUIBILITA')
- CORTILE O AREE SCOPERTE DI PERTINENZA DELL'EDIFICIO
- USCITE DI SICUREZZA



Tabella riassuntiva di valutazione

COD	EDIFICIO	AMBITO D'INDAGINE						
		Parch. riservato	Accesso esterno	Servizio igienico	Colleg. verticali	Fruibilità interna	Aree esterne	Uscite sic.
E01	MUNICIPIO, SEDE CENTRALE	Da migliorare	A norma	Da migliorare	A norma	A norma	Da migliorare	Non valutabile
E02	UFFICI DISLOCATI VILLA GIOVANNINA	A norma	Da migliorare	Da migliorare	A norma	A norma	Non a norma	Non a norma
E03	UFFICI DISLOCATI EX ISTITUTO MONTFORT	Da migliorare	A norma	Da migliorare	A norma	Non valutabile	A norma	Non valutabile
E04	BIBLIOTECA E ANNESSI	A norma	A norma	A norma	Da migliorare	A norma	A norma	A norma
E05	CENTRO SOCIALE di VILLORBA	A norma	A norma	A norma	Non a norma	A norma	A norma	Non a norma
E06	SCUOLA INFANZIA "COLLODI"	Non a norma	A norma	A norma	Non valutabile	Da migliorare	A norma	Non a norma
E07	SCUOLA PRIMARIA "DON PELLIZZARI"	A norma	A norma	Da migliorare	Non valutabile	Da migliorare	A norma	A norma
E08	SCUOLA PRIMARIA "DE AMICIS"	Da migliorare	A norma	A norma	Non a norma	Da migliorare	A norma	A norma
E09	SCUOLA PRIMARIA "MARCONI"	A norma	A norma	Da migliorare	Non a norma	A norma	A norma	A norma
E10	SCUOLA PRIMARIA "PASCOLI"	Non a norma	A norma	A norma	Non a norma	A norma	Da migliorare	A norma
E11	SCUOLA PRIMARIA "M. POLO" (con palestra)	A norma	Da migliorare	A norma	A norma	A norma	Da migliorare	A norma
E12	SCUOLA SECONDARIA I° "SCARPA"	Non a norma	Non a norma	Da migliorare	Non a norma	Da migliorare	Da migliorare	Da migliorare
E13	SCUOLA SECONDARIA I° "MANZONI"	A norma	Da migliorare	A norma	Da migliorare	Da migliorare	A norma	Non a norma
E14	IMPIANTO SPORTIVO RUGBY	Non a norma	Da migliorare	Da migliorare	Non valutabile	Non valutabile	Da migliorare	Non valutabile
E15	POLISPORTIVO (STADI CALCIO E RUGBY)	A norma	Non a norma	Da migliorare	A norma	A norma	Non valutabile	Non valutabile
E17	CAMPO DA CALCIO DI FONTANE	Non a norma	A norma	A norma	Non valutabile	Da migliorare	A norma	Non valutabile
E18	CAMPO DA CALCIO DI VILLORBA	Non a norma	A norma	A norma	Non valutabile	A norma	Non a norma	Non valutabile
E19	PALATEATRO DI FONTANE	Da migliorare	A norma	A norma	A norma	A norma	Non valutabile	A norma
E20	PALESTRA SCUOLA MEDIA MANZONI	A norma	A norma	A norma	Non valutabile	A norma	Non valutabile	A norma
E21	PALESTRA SCUOLA EL. MARCONI	A norma	Da migliorare	A norma	Da migliorare	Da migliorare	Non valutabile	Da migliorare
E22	PALESTRA SCUOLA EL. PELLIZZARI	A norma	A norma	Da migliorare	Non valutabile	A norma	Non valutabile	A norma
E23	PALESTRA SCUOLA EL. PASCOLI	A norma	A norma	Da migliorare	Non valutabile	A norma	Non valutabile	A norma
E24	CIMITERO DI VILLORBA (12.100 mq)	Da migliorare	A norma	Da migliorare	Non valutabile	A norma	Non valutabile	Non valutabile
E25	CIMITERO DI FONTANE (10.000 mq)	Non a norma	Da migliorare	Non a norma	A norma	A norma	Non valutabile	Non valutabile
E26	CIMITERO DI LANCENIGO (6.600 mq)	A norma	A norma	Da migliorare	Non valutabile	A norma	Non valutabile	Non valutabile
E27	CIMITERO DI CATENA (5.000 mq)	Da migliorare	A norma	A norma	Non valutabile	A norma	Non valutabile	Non valutabile

Legenda

A norma  Da migliorare  Non a norma  Non valutabile 





2. Rilievo degli spazi pubblici

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

A) Una **schedatura di sintesi**, (o di "primo livello", che corrisponde al dossier del PEBA "3-VALUTAZIONE SPAZI PUBBLICI") illustrativa del grado di accessibilità sulla base di alcune macro-categorie d'indagine che fanno riferimento ai seguenti aspetti:

- PRESENZA DISLIVELLI ALTIMETRICI
- GRADO DI PROTEZIONE E SICUREZZA DEL PERCORSO PEDONALE E ORIENTAMENTO
- GRADO DI ACCESSIBILITÀ DEL PERCORSO (3 livelli)
- GRADO DI ACCESSIBILITÀ E SICUREZZA ATTRAVERSAMENTI PEDONALI (3 livelli)
- PRESENZA PARCHEGGI RISERVATI AI DISABILI
- PRESENZA E VALUTAZIONE FERMATE MEZZI PUBBLICI
- RUOLO E FUNZIONE DELLA VIA
- GRADO DI PRIORITÀ PER GLI INTERVENTI

B) Una **schedatura di dettaglio** (o di "secondo livello", che corrisponde al dossier del PEBA "5- INTERVENTI SPAZI PUBBLICI") finalizzata a individuare e quantificare le singole barriere architettoniche individuate nel percorso pedonale oggetto d'indagine, e di conseguenza indirizzare gli interventi di eliminazione delle b.a.

Con la schedatura di sintesi sono stati rilevati vie, piazze, e aree verdi attrezzate, con le quantità di seguito indicate:

	STRADE	PIAZZE	AREE GIOCHI	PORTICI E GALLERIE	
CARITA'	16	2	4	9	31
VILLORBA	15	3	6	5	29
FONTANE	16	1	2	0	19
CHIESA VECCHIA	4	0	1	3	8
LANCENIGO, S.SISTO	9	1	2	2	14
CATENA	8	2	2	1	13
VENTURALI	1	0	0	2	3
somma	69	9	17	22	117



2.1. Sicurezza dei percorsi pedonali e accessibilità nelle vie rilevate

Il rilievo di sintesi verifica le condizioni di sicurezza del percorso pedonale, riferite alla presenza/assenza del marciapiede o di una banchina protetta o di percorsi ciclopedonali o alla pavimentazione sconnessa. Nel rilievo sono stati talvolta considerati singoli tratti di un percorso, non solamente l'intero asse stradale.

Principali criticità

- Strettezza e/o sconnessioni di alcuni marciapiedi.
- Assenza tratti percorsi pedonali protetti in alcune vie importanti.
- Non rispetto dei limiti di velocità nelle principali strade di collegamento ed attraversamento (via Piave, via Marconi, viale Repubblica, via Roma, ecc.).
- Traffico costante nelle strade provinciali.
- Scarsa identificazione o necessario riposizionamento di alcuni parcheggi riservati.
- Strade con limite 30Km/h nelle zone residenziali da integrare talvolta con segnaletica orizzontale o altri interventi.
- Aree scolastiche con scarsa sicurezza per i pedoni
- Numerose fermate bus troppo esposte sulle strade di collegamento e quindi difficilmente raggiungibili.
- Tratti di strade in aree centrali da inserire a 30Km/h.
- Necessaria rimozione dei paletti che intralciano la percorribilità delle ciclopedonali (strettezza).
- Debole presenza della segnaletica orizzontale con uso di pittogrammi e della colorazione della pavimentazione (street print) nelle intersezioni delle ciclopedonali.
- Ambiti residenziali con limite a 40Km/h da inserire in Z30 o 20.
- Vie residenziali senza percorso pedonale.
- Marciapiedi dissestati nelle vie residenziali.
- Diversi attraversamenti con interruzioni (presenza dislivelli).
- Accesso limitato in diverse aree giochi (viale interno assente per le carrozzine).
- Assenza linee guida per le persone non vedenti e ipovedenti negli spazi aperti (piazze e viali commerciali centrali) e negli attraversamenti.
- Presenza di piazze che fungono da Piazzali/aree parcheggi in cui ridisegnare la percorribilità pedonale (Piazza del municipio).
- Assenza linee guida che indichino uffici e servizi o edifici rilevanti da visitare.
- Assenza linee guida che indichino le fermate TPL.
- Punti d'interferenze bici/pedoni su ciclopedonali strette ma protette (via Fontane, via Marconi, via Piave, ecc.).



- Presenza di lunghi attraversamenti in aree centrali e di forte traffico.



Ciclopedonale con limite a 10Km/h in via Centa Villorba



Attraversamento rialzato presso le fermate bus a Villorba

2.2. Interruzioni percorsi causate da scalini o dislivelli

Il rilievo ha individuato “piccoli” dislivelli/scalini, cioè con altezza compresa tra ca. 6 cm e 2,5 cm, eliminabili con ricariche di asfalto, presenti negli attraversamenti stradali e che causano l'interruzione della continuità del percorso pedonale.

SCIVOLI/RACCORDI DA PREDISPORRE NELLE INTERSEZIONI DELLE VIE E NEGLI ATTRAVERSAMENTI LATERALI	N. 120
---	--------

Semaforizzazione e orientamento

SEMAFORI	AVVISATORE ACUSTICO	SEGNALI PODOTATTILI
Incrocio Via Roma/via Libertà/via Marconi	3 X	assente
Incrocio via Fontane (tratto 4) /viale Repubblica	6 X	assente
Via Piave tratto 2/San Sisto	2 X	assente
Via Piavesella/via Flli Bandiera	2 X	assente
Via Franchini 2	2 X	assente

2.3. Mappe di rilievo

La mappatura (v. dossier del PEBA “4- MAPPE”) è stata effettuata in scala 1:5000, suddividendo il territorio in 4 ambiti:

- Villorba e Castrette (capoluogo)
- Fontane, Carità, Chiesa vecchia



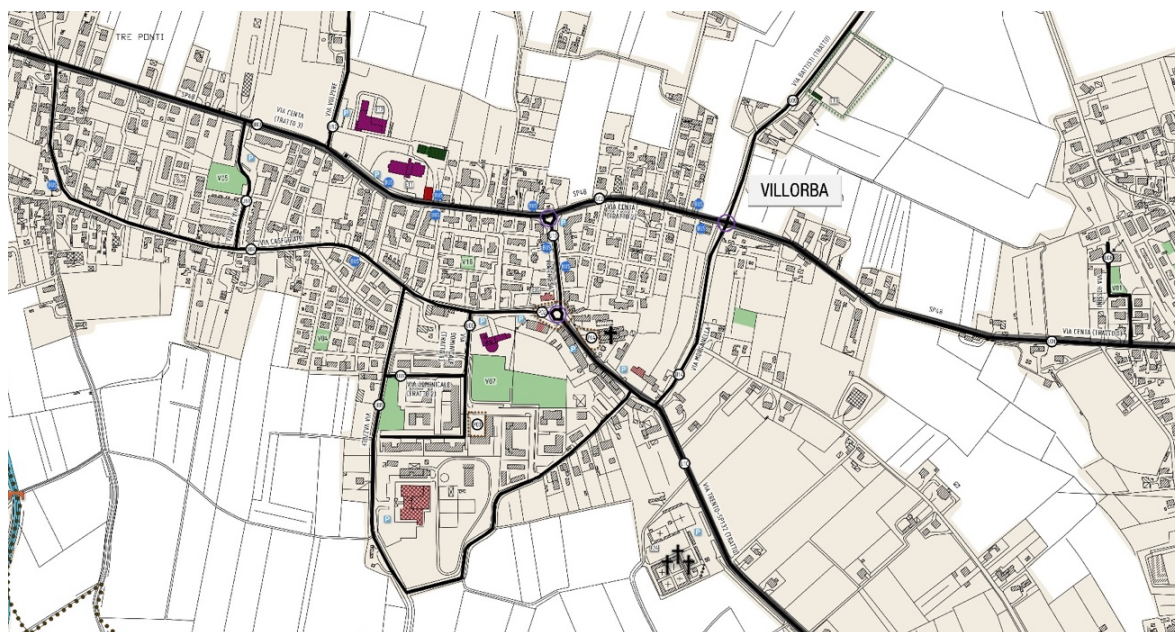
- Lancenigo, S. Sisto
- Catena

Per ogni ambito sono state predisposte quattro mappe tematiche:

- I) Stato di fatto e unità rilevate (vie, piazze, aree verdi, edifici)
- II) Valutazione accessibilità percorsi pedonali, parcheggi, fermate bus
- III) Individuazione strade scolastiche
- IV) Vie in cui limitare la velocità (moderazione del traffico)

La mappa tematica I) ha individuato gli elementi della seguente LEGENDA:

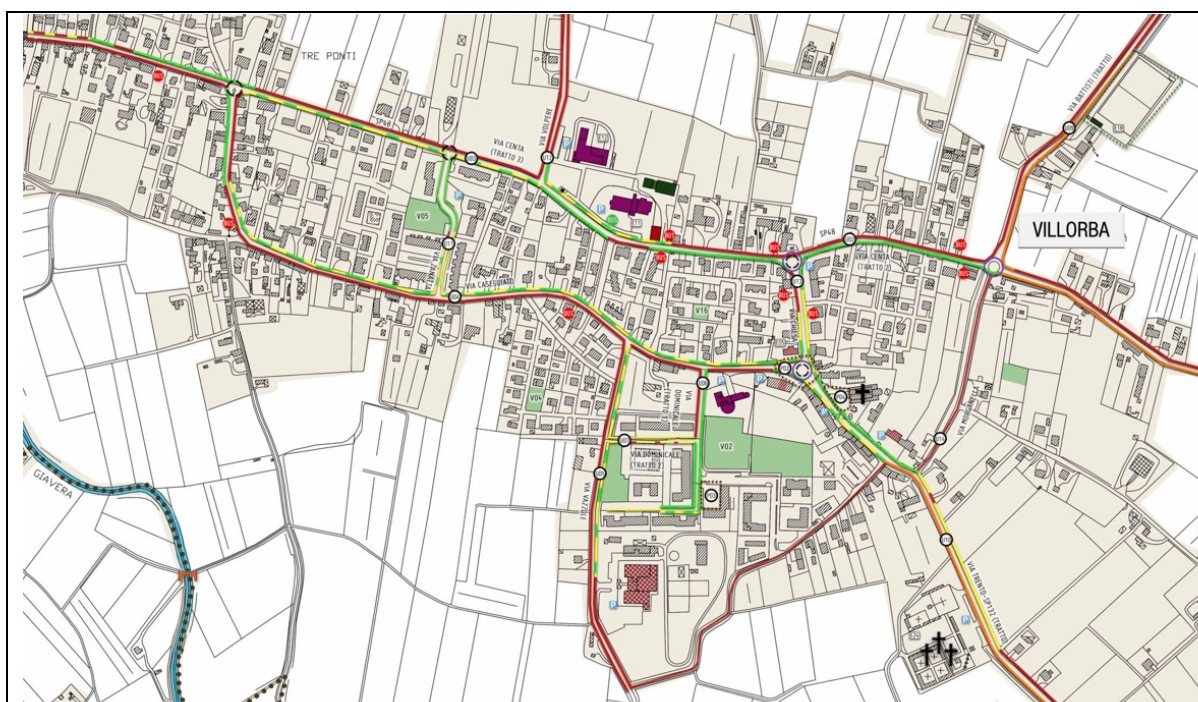
 SP102	 Aree verdi/Aree giochi
 Ferrovia	 Ponti/Passerelle
 Vie rilevate	 Corsi d'acqua
 Scuole	 Edificazione/Urbanizzazione
 Servizi culturali	 Sottopassi
 Strutture socio-sanitarie	 Macrobarriere
 Chiese	 Percorsi alternativi
 Cimiteri	 Fermata bus
 Piazze/Aree pedonali	 Parcheggi
 Impianti sportivi	 Rotatorie
 Campi sportivi	



Estratto mappa "I) Stato di fatto e unità rilevate – Villorba e Castrette"

3. Valutazione accessibilità di spazi pubblici

Le valutazioni delle schedature riportate nelle mappe tematiche "II) Valutazione accessibilità percorsi pedonali, parcheggi, fermate bus" sono rappresentate con la seguente legenda.



Estratto mappa "I) Valutazione accessibilità percorsi pedonali, parcheggi, fermate bus – Villorba e Castrette"





4. Valutazione accessibilità dei servizi pubblici

Il rilievo dell'accessibilità, oltre alla schedatura di edifici comunali, strade, piazze e aree giochi e parchi, ha interessato diversi servizi e luoghi d'interesse pubblico:

- luoghi di culto;
- campus scolastico in via Franchini;
- servizi socio sanitari (distretto sanitario, ambulatori e farmacie);
- uffici postali e banche;
- Esercizi commerciali e bar-ristoranti.

In questi luoghi 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;
- gli accessi;
- la porta di ingresso.

Di seguito si riportano gli estratti delle mappature del PEBA con la valutazione dell'accessibilità indicata con tre colori:

- verde: accessibile
- giallo: parzialmente accessibile/ da migliorare
- giallo-rosso o rosso: scarsamente o non accessibile

4.1. Luoghi di culto

NOME	Percorso esterno	Ingresso	Porta	Parch. riservato	Attraversamento	Orientamento	Fermata bus
Oratorio a Castrette	NA ghiaia SS13	NA	NA	assente	Assente SS13	assente	assente
Chiesa di Villorba	A	A	NA	assente	A	assente	assente
Chiesa Fontane	A	A	NA	assente	PA insicuro	PA	A



Chiesetta, Fontane	A	A	NA	assente	PA	PA	NA
Chiesa Catena	PA/assente	rampa	NA	assente	PA	assente	assente
Chiesa Lancenigo	A	A	NA	assente	assente	–	assente
Chiesa Vecchia di Fontane	assente	NA	AN	assente	assente	NO	assente
Chiesa San Sisto	NA	NA	NA	assente	NA	assente	NA
Chiesa via Marconi	assente	PA/A	NA	assente	Assente Incrocio da riqualificare	assente	assente



Chiesa di Villorba



Oratorio a Castrette

4.2. Piazze

COD	NOME	Percorso esterno	Orientamento ¹	Area pedonale	Parch. riservato	Fermata bus	Attraversam.	Servizi presenti attività svolte
P04	Sagrato chiesa Villorba	A	PA	A	assente	assente	A	Chiesa, parrocchia
P03	Piazza Zago, Villorba	A/PA	PA	A	PA	assente	NA	Commerci, area giochi, parcheggi
P07	Piazza Cadorna/sagrato chiesa, Fontane	PA/A	PA	NO	assente	A	1 A NA	Parrocchia, chiesa
P09	Piazza sagrato, via Marconi,	assente	NO	A	assente	assente	assente	Chiesa, parrocchia, sottopasso pedonale
P08	Piazza Europa, Catena	Solo su via Postumia	NO	NO incrocio	assente	assente	assente	Chiesa, parrocchia, sottopasso pedonale

¹ Presenza linee guide naturali o artificiali – Buon contrasto cromatico – assenza interferenze con veicoli, ecc.



P02	Piazza V. Emanuele II, Villorba	A	PA	Strada con marciapiedi	PA	assente	A NA	Parrocchia, negozi
P05	Piazza Umberto I, Lancenigo	A	NO	NO	A	A	A	Municipio
P01	Piazza sagrato chiesa, Lancenigo	PA Area parcheggi	NO	NO	NO	assente	assente	Area Giochi
P06	Piazza A. Moro, Carità	A	PA	A	assente	assente	assente	Area giochi parrocchia
P07	Piazza via Pinarello	PA	NO	PA	assente	NA	PA	Negozi



Sagrato chiesa e Piazza Cadorna, Fontane



Sagrato, Chiesa Villorba



Piazza Europa, Catena



Piazza A. Moro, Carità

Osservazioni

- In diversi casi è assente un parcheggio riservato nelle vicinanze di piazze e sagrati.
- Alcune piazze fungono da parcheggi e risultano poco perimetrati, identificabili e fruibili, mentre andrebbero qualificate per i pedoni (Catena, Lancenigo, Chiesa Vecchia, Villorba).
- Sono assenti linee guida per persone ipovedenti/ non vedenti.



4.3. Aree giochi

COD	AREA VERDE	Viale esterno	Accessi	Viale interno	Arredi	Giochi	Park riservato	Attraver.	Fermata bus
V01	Via Rossini Villorba	assente	assente	assente	NA	NA	assente	assente	assente
V02	Via Del Dominicale Villorba	A/PA	NA	assente	NA	NA	NA	NA	assente
V03	Via Croda Rossa Villorba	NA	NA assente	assente	NA	NA	assente	assente	assente
V04	Via Carso Villorba	assente	NA	assente	NA	NA	assente	assente	assente
V05	Via Bocca del '21 Catena	PA	X	A	A	NA	PA	NA	assente
V06	Via Solferino Lancenigo	A	NA	assente	NA	NA	assente	assente	assente
V08	Via 2 Giugno/via Gorizia, Lancenigo	assente	NA	assente	NA	NA	assente	assente	assente
V09	Via Ragazzi '99 Fontane	A	NA	A	NA	NA	A	A	assente
V10	Via Fontane Chiesa Vecchia	A	NA	assente	NA	NA	assente	assente	Via Fontane
V11	Via Da Vinci, Carità, Lancenigo	assente	A	assente	NA	NA	assente	A	assente
V12	Via Chiesa Lancenigo	assente	A	A	NA	NA	assente	assente	assente
V13	Via Zanatta Villorba	A	NA	assente	NA	NA	PA	assente	assente
V15	Via Pinarello Catena	assente	NA	assente	NA	NA	assente	assente	assente
V16	Via Conte Villorba	PA	PA	assente	NA	NA	assente	assente	assente
V17	Parco Villa Giovannina, Carità	A	A	assente	NA	NA	6 A	A	A
	Via Fontane, Chiesavecchia	A	A	A	A	assente	1 PA 1 NA	1 NA 1 PA	A

Ciclopeditone lungo il canale Piavesella

Tratto	Accessib.	Attraversamenti /Incrocio	Arredo	Note
Da via Solferino a via Roma	A	Via Roma NA Via Martino NA (2 dislivelli)	assente	Barriera incrocio via Roma – Il percorso finisce verso la casa di riposo
Da via XXV Aprile a via Roma (Carità)	Tratto 1 PA Tratto 2 NA (ghiaia)	NA via Roma (no sicurezza) PA XXV Aprile (migliorare visibilità)	Arredo- Panchine A	Puntuale asfaltature nel tratto 1 Tratto 2 Ghiaia
Da via XXV Aprile a via Residenza Fenice (Catena)	Tratto 1 PA	PA XXV Aprile (migliorare visibilità)	Tavoli picnic A	Puntuale asfaltature inizio percorso
Da via Residenza Fenice alla Casa riposo Marani	PA/A	PA/NA (scarsa sicurezza e attraversamento storto)	A	Distretto sanitario con rastrelliere



Area verde via Carso, Villorba



Area giochi, via Da Vinci, Lancenigo

Criticità rilevate

- Alto numero di aree giochi non accessibili
- Assenza viale interno per consentire e agevolare la percorribilità delle carrozzine.
- Assenza giochi fruibili per tutti i bambini
- Assenza parcheggi riservati a prossimità dell'ingresso.

Priorità d'intervento

- Realizzazione di vialetti per migliorare l'accesso e la percorribilità delle aree giochi.
- Inserimento di giochi fruibili in alcune aree giochi strategiche, ad esempio quelle in via Po e in Piazza Zago.

4.4. Servizi ed esercizi commerciali (negozi e bar-ristoranti)

La valutazione ha riguardato gli spazi esterni e gli accessi esterni principali degli esercizi commerciali (con un'indagine a "campione) ed in particolare i supermercati e i sottoportici con negozi nelle principali località indagate.

Supermercati ²

	Parch. riservato	ATTRAV.	Fermata bus	Ingresso	Porta ingresso	Percorso esterno
Market verde, Venturati	PA	assente	assente	A	A	A
Crai, Fontane	assente	NA/A	NA	A	A	NA/PA ³

² L'indagine ha incluso i supermercati presenti nelle aree/vie oggetto di rilievo.

³ Percorso da mettere in sicurezza – attualmente usato come sosta per i veicoli.



Panorama Villorba	A	assente		A	A	PA
Supermercato TNT San Sisto	assente	NA	NA	A	A	assente
Cadoro, via Franchini	A	assente	assente	A	A	Area parcheggio
Discount Chiesavecchia	PA distante	assente	distante	A	A	A Area parcheggio
Famila, Chiesavecchia	2 A	assente	NA	A	A	Area parcheggio
Biosapori Viale della Repubblica ⁴	2 NA 2 PA	assente	NA	A	A	PA

Portici e gallerie commerciali

Nr. gallerie commerciali rilevate	24
Nr. dislivelli rilevati per accedere alla galleria porticata (installazione scivolo di raccordo) ⁵	12
Nr. Negozi senza scalini/dislivelli	62
Nr. Negozi con scalini/dislivelli (>3 cm)	51

Osservazioni

- Diversi esercizi commerciali sono raggiungibili solamente in auto considerando l'assenza di un percorso protetto esterno.
- Il sistema di apertura automatica delle porte d'ingresso è presente nei supermercati, nei centri commerciali e talvolta nelle farmacie e nelle banche.
- In molti casi è assente un parcheggio riservato ai disabili presso le attività commerciali.
- Difficoltà di accesso ai viali commerciali interni: alcune rampette sono poco fruibili e/o non individuabili.
- Oltre il 60% degli esercizi commerciali rilevati non sono accessibili a causa della presenza di un dislivello nell'ingresso.
- Scarsa accessibilità dei negozi a Villorba.

⁴ Nel parcheggio sono presenti stazioni di rifornimento elettrico per le auto.

⁵ La zona commerciale attorno alla piazza Aldo Moro a Carità presenta molti dislivelli/scalini tra una galleria porticata e l'altra.



Area commerciale, Villorba



Area commerciale, Venturati

I centri commerciali e i supermercati offrono un buon livello di accessibilità; nei negozi di prossimità (panificio, alimentare, ecc.) l'accesso facilitato è una necessità per l'autonomia delle persone con disabilità motoria; per tale motivo il PEBA indica una possibile azione per i commercianti e gestori di bar-ristoranti, con la diffusione di una lettera informativa e l'eventuale sostegno per l'installazione di rampe mobili (da valutare sulla base delle risorse disponibili (v. allegato 5 "questionario di autovalutazione dell'accessibilità").

4.5. Servizi socio sanitari

nome	Parch. riservato	Attrav.	Fermata bus	Ingresso	Porta	Percorso esterno
Casa riposo Via XX Settembre	assente	assente	assente	-	-	NA sconnessioni
Farmacia Villorba	assente ma area parch. ampia	PA migliorare	assente	A	A	A
Farmacia Lancenigo	assente	NA via Piave	NA	A	NA	NA/PA
Farmacia via Marconi	assente	NA	NA	NA	NA	assente
Farmacia Fontane	A	PA migliorare sicurezza	NA	A	NA	Assente area parcheggi
Farmacia SP Via Roma, Catena	assente	NA mettere in sicurezza	assente	A	A	Area parcheggio
Farmacia, via Marconi Catena	A	NA	NA	A Ingresso su strada NA	A	PA/assente Area parcheggio
Farmacia Via Roma (vicino municipio)	A	NA	NA	A	A	Area parcheggio
Fisoterapista Chiesa Vecchia	PA distante	NA fermata	NA	A	NA	PA Raccordo galleria



Medicare, P.zza Moro, Lancenigo	PA	NA	assente	NA	NA	A
Poliambulatorio Via Campagnole	NA	assente	assente	A	NA	NA Fare rampetta
Studi medici, via Caseggiato, Villorba	assente	assente	assente	NA	NA	Assente NA
Studi medici, via Roma, Lancenigo	A	I	NA	A	NA	A
Studi medici, via Roma, Carità	assente	NA	NA	A Percorso pedonale interno	NA	Area parcheggio
Ambulatori, Via Marconi, Catena	A	NA	NA	NA	NA	PA/assente Area parcheggio
Centro di Medicina, viale Repubblica	assente	NA mettere in sicurezza	NA	A	A	A Area parcheggio
Dentista, via Udine	assente	-	A via Piave	A	NA	assente
Dentista, Via Petrarca, Lancenigo	assente	assente	assente	NA	NA	assente
Dentista, Via Campagnola, Venturati	assente	assente	assente	A	NA	A
Dentista 1, P.zza Moro, Lancenigo	assente	NA	assente	NA	NA	NO Manca raccordo alla galleria
Dentista 2, P.zza Moro, Lancenigo	assente	NA	assente	NA	NA	NO Manca raccordo alla galleria
Dentista, Via Silvello, Lancenigo	assente	assente	assente	NA	NA	assente
Dentista, V.le Repubblica	assente	NA	NA	A	NA	A Area parcheggio
Veterinario, Fontane	assente	NA	assente	NA	NA	Viale galleria NA dislivello
Veterinario, via Traversi, Villorba	assente	assente	assente	NA	NA	assente

Distretto socio sanitario e casa per anziani in Vicolo Silvio Pellico

	Parch. riservato	Porta	Ingresso	Percorso esterno	Fermata bus
1) Monoblocco 1 Distretto di salute mentale	2 A	A	A	Area parcheggio + ciclopedonale	NA
2) Monoblocco 2 Distretto socio-sanitario	2 A	A			
3) Casa Marani residenza per anziani	1 A 2 PA	-			



Note

- Attraversamento interno che collega il Distretto socio-sanitario a Casa Marani X
- Inserire l'area in zona 30 Km/h

4.6. Uffici postali e banche

nome	Parch. riservato	Attrav.	Fermata bus	Ingresso	porta	Percorso esterno
Ufficio postale Villorba	assente	PA lungo	assente	A	NA	A
Ufficio postale, P.zza Moro, Lancenigo	assente	PA	assente	A	NA	A
Banca Cassamarca Villorba	PA	A/PA	NA	A	A	A galleria
Banca della Marca, via Chiesa, Villorba	assente	PA	NA	A	A	PA scalino viale interno
Banca Centro Marca, via XX Settembre Lancenigo	NA	A	assente	A	A	A
Unicredit, SS 13, Lancenigo	PA	assente	NA	A	NA	A
Credit Agricole, Via Marconi, Catena	assente	NA/PA	NA	NA bussola	NA	assente
Banca, via Marconi Catena	assente	NA	NA	A rampa G/R	NA	assente
Veneto Banca, via Roma, Carità	PA	NA	NA	A/NA	NA	NA dislivello



Veneto Banca, via Roma, Carità	A	NA	NA	A	NA	A
Cassa di Risparmio, via Roma, Carità	assente	assente	NA	A	A	PA/NA poco percorribile
Alpe Adria Bank, Viale Repubblica	assente	NA	NA	A	A	PA In auto A



Ufficio postale, Villorba

4.7. Istituti tecnici (campus)

	PARK RISERVATO	ATTRAV.	FERMATA BUS	INGRESSO	PORTA	PERCORSO ESTERNO
Liepido Rocco 1 ⁶	assente	A	assente	A	NA	PA
Istituto alberghiero 1	PA	A	NA	PA rampa	NA	PA
Istituto tecnico industriale Max Plank	2 PA	A	assente	PA/NA Rampa troppo ripida	NA	PA
Ufficio tecnico magazzino	distante	NA	NA	NA	NA	PA
Lab falegnameria-meccanica	A	-	NA	NA Davanti con segreteria A	NA	PA
Laboratorio legno	2 PA	-	A	A	NA	assente
Scuola edile ⁷	2 PA	assente	assente	A	NA	PA

⁶ Scalino fine marciapiede da rimuovere – Necessario rifacimento del marciapiede dal cancello.

⁷ Puntuale asfaltatura da fare nel vialetto che collega la scuola all'altro edificio.



Lab panificazione pasticceria	assente	A	NA	A	NA	PA
Self service	assente	A	NA	A	NA	A
Segreteria Lepido Rocco + lab	assente	A	NA	NA	NA	PA
Palestra 1	assente	assente	assente	NA	NA	NA
Città dei mestieri	A Di fronte	NA Di fronte al Self	Distante PA	A	NA	A
Coop sociale AILS	assente	assente	assente	A	NA	PA Area parcheggio
Lab acconciatura	assente	NA	A	NA Rampa difficile	NA	A
Palestra 2 di fronte labo di acconciatura	1 NA 2 A 1 PA	A	NA	A	NA	A
Servizio tutela diritto e dovere formazione	1 A	A	A	NA	NA	PA
Istituto alberghiero	2 A	A	A	A	NA	A



Note

- Inserire limite 20Km/h con segnaletica verticale ed orizzontale (ogni 60 m).
- Fermata bus senza pensilina.
- Ricollocare alcuni parcheggi riservati ai disabili in posizioni adiacenti gli ingressi e migliorare l'accessibilità esterna di alcuni edifici.
- Assenza di segnaletica podotattile e linee guida.
- Prevista la realizzazione di un terminal bus in via Franchini per alleggerire il traffico veicolare all'interno del campus.
- Rendere accessibile l'area verde a lato del laboratorio edile.



- Predisporre pannelli informativi nei due ingressi principali per agevolare l'orientamento nel campus.
- Incrementare i posteggi per biciclette, l'arredo (panchine, cestini, fontane) e le alberature.



5. Luoghi di interscambio modale

5.1. Parcheggi e stalli riservati ai disabili

E' stato effettuato un rilievo 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).

n	Localizzazione	tot. stalli	STALLI RISERVATI DISABILI		
			n.	Val.	INTERVENTO
	VILLORBA				
	Biblioteca Villorba	ca. 22	2 ??	PA	Segnaletica Presente rampa
	Scuola, Villorba	ca. 39	1	A/PA	Interferenze con auto che entrano nel parcheggio
	Area giochi di fronte Piazza Zago, Villorba	20 Lato area giochi	1	PA/NA	Segnaletica Attraversamento fronte piazza NA
	Piazza Zago, Villorba	Ca. 30	1	PA/NA	Segnaletica+ raccordo area giochi
	Via Marconi (municipio), Lancenigo	numerosi	2	NA PA	Segnaletica e riposizionamento
	Condominio di fronte area giochi Hagred, Piazza Zago	26	1	PA	Attraversamento area giochi NA
	Chiesa e area giochi, via Chiesa, Villorba	Area park	assente		Area giochi Parrocchia
	Area commerciale, con ufficio postale, centro Villorba	8	assente		
	Scuola musica, fronte posta, Villorba	4	1	A/PA	Segnaletica
	Area commerciale - banca Villorba	25	1	PA	Segnaletica
	Ex-Scuola/Venturati		1	?	?
	Area parcheggio panificio, Venturati	42	1 market verde	PA	Segnaletica Riposizionamento
	LANCENIGO, CARITA'	<i>Tot.</i>	<i>Ris.</i>	<i>Val.</i>	<i>INTERVENTO</i>



	Piazza A. Moro, Carità		8 ?	NA PA A	Alcuni posti poco visibili – Riposizionamento
	Area commerciale 1 (bar, via Piave, Lancenigo)	15	1	NA	Rimuovere fioriere e inserire segnaletica verticale
	Area commerciale 2 (farmacia), via Piave 2, Lancenigo	30	1	NA	Creare scivolo con galleria
	Chiesa, via Chiesa, Lancenigo	25	0	assente	Realizzare parch. riservato
	Scuole, via Piave, Lancenigo	20	1	A	
	Cimitero, Lancenigo	22	1	NA	Riposizionamento
	Via Galanti/via Piave, Lancenigo	40	3	1 A 2 PA	Riposizionamento
	Scuola, via Piave 2, San Sisto	2	0	assente	Realizzare parch. riservato
	Via Libertà (biblioteca), Lancenigo	6	6	PA/A	Cartello assente
	Via libertà (scuola Collodi, PIAZZALE in ghiaia), Lancenigo	80-100	1 Davanti scuola	A	
	Biblioteca, via Libertà, Carità	6	Ca 6	PA	Segnaletica orizzontale
	Municipio, Lancenigo	numerosi	2	NA	Realizzare parch. riservato Riposizionamento
	Stazione Fs, area 1 (via Libertà)		2	PA	Riposizionamento Segnaletica orizzontale
	Stazione FS, area 2	numerosi	0	assente	
	Istituti superiori, via Franchini, Lancenigo	numerosi	11	6 A/4 PA 1 NA	Realizzare parch. riservato presso self service Riposizionamento
	Cadoro, via Franchini, Lancenigo	numerosi	7	A	
	Area commerciale via Roma, (vicino Unicredit)	numerosi	1	PA	
	Via Galvani, Palestra, Lancenigo	20	2	A	
	Via Galvani (galleria commerciale), Lancenigo	60	0	assente	
	Palaverde, Carità	numerosi	14	A	
	Via Marconi, percorso interno XXV Aprile, Lancenigo	35	0	assente	
	Via Galvani, scuola, Carità		2	A	
	Via XXV Aprile, area commerciale	numerosi	0	assente	



Via Dante, Lancenigo	13	0		
Via Postioma, impianti sportivi/scuola		3	1 PA 2 NA	Riposizionamento
Via Roma tratto 1 (banca+farmacia)		1 1	A PA	
Distretto sanitario+ casa Marani Vicolo Pellico	numerosi	7	5 A	2 da avvicinare all'ingresso Casa Marani e segnal. sbiadita
CATENE	<i>Tot.</i>	<i>Ris.</i>	<i>Val.</i>	INTERVENTO
Via Postioma (rugby)	numerosi	3	2 NA 1 PA	
Chiesa, Catena		0	assente	
Farmacia (retro), Via interna a via Marconi	6	1	A	
Cimitero, via Marconi			PA	
FONTANE	<i>Tot.</i>	<i>Ris.</i>	<i>Val.</i>	INTERVENTO
Area parcheggi chiesa/piazza		1	PA	Segnaletica
Piazza Cadorna		0		Realizzare parch. riservato
Area commerciale vicino farmacia		1	PA	
Area commerciale via Trieste 1		1	NA	Assenza raccordo
Area commerciale Largo 1° Maggio/area commerciale		1	1 NA 1 PA	
Area commerciale lato via Astico		2	1 PA 1 NA	Riposizionamento
Area Giochi via Po/Trieste		0	assente	
Area parcheggi via Cave		3	A	
Area parcheggi, via Isonzo		4	PA	Segnaletica
CHIESAVECCHIA FONTANE	<i>Tot.</i>	<i>Ris.</i>	<i>Val.</i>	INTERVENTO
Area giochi via Fontane		0	assente	
Area commerciale via Molino		1	PA	

Legenda



parcheggio riservato a norma



parch. poco accessibile o mal posizionato o mal segnalato



parch. non a norma per assenza segnaletica, presenza dislivelli, dim. inadatte, assenza raccordo percorso

Osservazioni

- Molti interventi sui parch. riservati riguardano la segnaletica
- Molti parcheggi riservati risultano mal posizionati rispetto al percorso



5.2. Fermate autobus di linea

Il rilievo dell'accessibilità del centro storico ha riguardato anche le fermate dei mezzi pubblici di trasporto locale (TPL) e la stazione Fs situata a Lancenigo.

La valutazione dell'accessibilità della fermata, espressa con tre livelli qualitativi (buona accessibilità, accessibile parziale, non accessibile) ha indagato tre categorie:

- **mobilità**, riferita alla presenza di una pedana e di adeguate dimensioni dell'area d'attesa
- **orientamento**, riferito alla presenza di segnali podotattili e informazioni sulla fermata
- **comfort**, riferito alla presenza di panchina e pensilina

ubicazione	DIS. MOTORIA	DIS. SENSORIALE	COMFORT	Interferenze Sicurezza
VILLORBA				
Fermata ingresso Castrette Via Centa DX	A	NO	NO	NO
Fermata ingresso Castrette Via Centa SX Arrivando dalla SS13	NA	NO	No panchina	SI Attraversamento insicuro
Villorba Via Centa (ingresso rotonda) DX	NA	NO	NO	Attraversamento rialzato insicuro
Villorba Via Centa (ingresso rotonda) SX	NA	NO	NO	Attraversamento rialzato
Via Centa DX Rotonda	NA	NO	NO	
Via Centa SX di fronte Avis Proloco Villorba/Biblioteca	NA	NO	NO	Attraversamento rialzato
Scuola DX	A	NO	A	
Via Chiesacentro Villorba arrivando dalla chiesa DX	NA	NO	NO	
Via Chiesa SX (vicino banca)	NA	NO	NO	
Via Centa Sx (tra via IV Novembre e via Ponte Canale)	NA	NO	NO	assenza percorso protetto
Via Centa SX dopo via Sauro	NA	NO	NO	assenza percorso protetto
Via Centa dx dopo via Sauro Al confine con S. Andrea di P.	PA Poco spazio per rotazione	NO	NO	Ampliare marciapiede
CARITA'				
Carità dx, arrivando SS13	NA	NO	No panchina	
Stadio SX.	NA	NO	NO	attraversamento insicuro
Stadio DX da via XXV Aprile	NA	NO	No panchina	
Via Marconi SX, presso Palaverde	NA	NO	NO	Interferenza pedoni
Dopo via Boccaccio via Marconi,	NA	NO	NO	Attraversamenti insicuri- assenza percorso pedonale protetto



Municipio, Piazza Umberto 1 Lancenigo	A	NO	SI	Assenza attraversamento
Via Libertà (tratto 2) SX	NA	NO	NO	No sicurezza
Via Libertà (tratto 2) DX	A	NO	NO	
Carità, via Pastro DX - Da via Solferino	A	NO	NO	
Carità DX - via Pastro Da via Solferino andando verso San Marino	NA	NO	NO	Assenza percorso pedonale
Via Pastro andando verso la chiesa di Fontane DX, Carità	NA	NO	NO	
Via Pastro andando verso la chiesa di Fontane SX, Carità	A	NO	NO	
FONTANE E CHIESAVECCHIA				
Via Fontane (tratto 1) SX	2 NA	NO	NO	
Via Fontane (tratto 1) DX	1 NA	NO	No panchina	
Via Fontane (tratto 1) DX	1 NA	NO	NO	
Via Fontane (tratto 3) DX	A	NO	No panchina	attraversamento insicuro
Via Fontane (tratto 3) SX	NA	NO	NO	
Via Fontane (tratto 3) SX	NA	NO	NO	
Via Fontane (tratto 2) SX/DX	NA	NO	NO	
Viale Della Repubblica DX/SX	NA	NO	No panchina	
Dopo la farmacia andando SS13, Fontane DX e SX, Verso Treviso	NA	NO	NO	A DX manca percorso protetto
SS13 Fontane DX e SX Proseguendo verso Treviso	NA	NO	PA	Attraversamento rialzato
Uscendo da Fontane SS 13 andando verso Treviso SX	NA	NO	NO	Attraversamento rialzato
Uscendo da Fontane SS 13 andando verso Treviso DX	A	NO	NO	
Viale Della Repubblica DX/SX (2)	NA	NO	No panchina	
Vicolo Pellico – Distretto sanitario	NA	NO	NO	
Via Pastro (tratto 4) /Piazza	A	NO	PA	
Viale Della Repubblica (vicino Famila) SX/DX	NA	NO	NO	
CATENA				
Via Montegrappa (tratto 2) Catena – SX e DX	NA	NO	NO	Da mettere in sicurezza
Via Marconi (tratto 2) SX	2 NA	NO	2 NO	
Via Marconi (tratto 2) DX	NA	NO	NO	
Via Postioma SX	NA	NO	PA	
Via Postioma DX	NA	NO	NO	
CARITA				
Via Roma (tratto 1) farmacia	NA	NO	No panchina	
Via Roma (altezza via Franceschini) SX/DX	NA	NO	No panchina	
Via Marconi (tratto 1) SX	NA	NO	NO	
Via Marconi (tratto 1) SX	NA	NO	No panchina	
Via Pastro (tratto 1) SX/DX	NA	NO	NO	
Via Pastro (tratto 2) SX	2 NA	NO	NO	
Via Pastro (tratto 2) DX	2 NA	NO	NO	



Via Franchini (Tratto 2) DX	2 A	NO	1 NO 1 PA	
Via Franchini/ Percorso via Roma DX	NA	NO	A	
Via Franchini/ Percorso via Roma DX	NA	NO	NO	
Stazione FS	NA	NO	NO	
LANCENIGO e SAN SISTO				
Via Piave (tratto 1) SX	2 NA	NO	NO	
Via Piave (tratto 1) SX	2 A	NO	NO	
Via Piave (tratto 1) DX	1 A	NO	NO	
Via Piave DX	3 NA	NO	NO	
Via Libertà (tratto 1) DX/SX	2 NA	NO	NO	
Via Montegrappa SX	3 NA	NO	NO	
Via Montegrappa DX	2 NA	NO	2 PA	
Distretto sanitario+casa Marani, Vicolo Pellico	1 NA	NO	NO	

Legenda



ACCESSIBILE, REQUISITI A NORMA⁸



PARZIALMENTE ACCESSIBILE, REQUISITI INCOMPLETI



NON ACCESSIBILE, ACCESSIBILITA' VINCOLATA, REQUISITI ASSENTI



Via Roma/Via Pastrengo

Osservazioni

- Via XXV Aprile (ciclopedonale): inserire limite velocit  nelle vie laterali.
- assenza di ausili per i non vedenti e ipovedenti (v. percorsi podotattili);
- scarso confort delle fermate (pensiline e panchine);
- Interferenze ciclisti e pedoni in alcune fermate predisposte nelle ciclopedonali.
- Scarsa accessibilit  di diverse fermate.
- Necessaria ricollocazione di alcune fermate con scarsa sicurezza - situate lungo le strade - o sulle ciclabili (interferenze pedoni).

⁸ Verificare le linee guida dell'Azienda di Trasporto per le nuove progettazioni o l'adattabilit  del marciapiede.



Si suggerisce di verificare presso l'Azienda Trasporti MOM, il numero di autobus attrezzati di pedane funzionanti; ev. sollecitare l'azienda per l'incremento di tali dotazioni negli autobus di linea e valutare con l'Azienda, la ricollocazione di alcune fermate dopo avere svolto uno studio approfondito delle fermate attuali e previste.

Fermate prioritarie in cui intervenire

- via Piave (lato farmacia) a Lancenigo e San Sisto (centro).
- Via Libertà, Lancenigo/Carità.
- Via Marconi, Carità/Catena
- Viale Repubblica e via Roma

5.3. Stazione ferroviaria

La stazione situata a Lancenigo connette la linea Venezia/Udine ed è adiacente sia agli uffici municipali che all'importante campus scolastico pertanto rappresenta un importante luogo di interscambio anche per la popolazione studentesca.



Stazione Fs	ParK riservato	Fermata Bus	Percorso esterno	Binario 1	Binario 2	Attravers.	Bagni e bar ⁹
Via Libertà/Via Franchini	PA	NA	PA	A	NA	NA	assenti

⁹ Il bar più vicino si trova in via Libertà di fronte alla stazione FS. L'area andrebbe riqualificata per migliorare l'accessibilità e la sicurezza pedonale.



Osservazioni:

- Bar/trattoria e servizi igienici collocati su Via Piave di Fronte alla stazione ma attraversamento **NA** e assenza percorso pedonale.
- Presenza servizio per il bike sharing.
- Presenti due aree parcheggi.

note: l'ambito della stazione (innesco di Via Franchini e attraversamento via Piave) andrebbe riqualificato per migliorare la sicurezza pedonale e valorizzare la stazione FS.

E' prevista la realizzazione di un parcheggio/terminal per gli autobus in via Franchini.



6. Priorità d'intervento

6.1. Priorità d'intervento negli 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 8 punti.

Con riferimento al rilievo tecnico, i criteri considerati riguardano il numero di non conformità rilevate. 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 o delle segnalazioni pervenute.

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

A	Edificio d'interesse strategico (scuola, livello elevato di frequentazione, ecc.)	3
B	Rilievo tecnico (entità delle non conformità rilevate)	3
C	Segnalazioni pervenute dall'amministrazione o dai portatori d'interesse	1
D	Interventi di adeguamento o di manutenzione già programmati	1
SOMMA (punteggio massimo)		8

Calcolo delle priorità d'intervento

	COD	EDIFICIO	PRIORITA'				TOT
			importanza	tecnico	segnalaz.	progr.	
UFFICI	E01	MUNICIPIO, SEDE CENTRALE	3,0	1,5	0,0	0,0	4,5
UFFICI	E02	UFFICI DISLOCATI VILLA GIOVANNINA	3,0	2,5	0,0	0,0	5,5
UFFICI	E03	UFFICI DISLOCATI EX ISTITUTO MONTFORT	3,0	1,0	0,0	0,0	4,0
UFFICI	E04	BIBLIOTECA E ANNESSI	3,0	0,5	0,0	0,0	3,5
UFFICI	E05	CENTRO SOCIALE di VILLORBA	3,0	2,0	0,0	0,0	5,0
SCUOLA	E06	SCUOLA INFANZIA "COLLODI"	2,5	1,5	0,0	0,0	4,0
SCUOLA	E07	SCUOLA PRIMARIA "DON PELLIZZARI"	3,0	1,5	0,0	0,0	4,5



SCUOLA	E08	SCUOLA PRIMARIA "DE AMICIS"	3,0	2,0	0,0	0,0	5,0
SCUOLA	E09	SCUOLA PRIMARIA "MARCONI"	3,0	1,5	0,0	1,0	5,5
SCUOLA	E10	SCUOLA PRIMARIA "PASCOLI"	3,0	2,5	0,0	0,0	5,5
SCUOLA	E11	SCUOLA PRIMARIA "MARCO POLO" (con palestra)	3,0	1,0	0,0	1,0	5,0
SCUOLA	E12	SCUOLA SECONDARIA I° "SCARPA"	3,0	4,0	0,0	1,0	8,0
SCUOLA	E13	SCUOLA SECONDARIA I° "MANZONI"	3,0	2,0	0,0	0,0	5,0
SPORT	E14	IMPIANTO SPORTIVO RUGBY	1,0	2,0	0,0	0,0	3,0
SPORT	E15	POLISPORTIVO (STADI CALCIO E RUGBY)	2,0	1,5	0,0	1,0	4,5
SPORT	E17	CAMPO DA CALCIO DI FONTANE	1,0	1,5	0,0	0,0	2,5
SPORT	E18	CAMPO DA CALCIO DI VILLORBA	0,5	2,0	0,0	0,0	2,5
SPORT	E19	PALATEATRO DI FONTANE	2,0	0,0	0,0	0,0	2,0
SPORT	E20	PALESTRA SCUOLA MEDIA MANZONI	2,0	0,0	0,0	0,0	2,0
SPORT	E21	PALESTRA SCUOLA EL. MARCONI	1,5	2,0	0,0	0,0	3,5
SPORT	E22	PALESTRA SCUOLA EL. PELLIZZARI	1,0	0,5	0,0	0,0	1,5
SPORT	E23	PALESTRA SCUOLA EL. PASCOLI	1,0	0,5	0,0	0,0	1,5
CIMIT	E24	CIMITERO DI VILLORBA (12.100 mq)	2,0	1,0	0,0	0,0	3,0
CIMIT	E25	CIMITERO DI FONTANE (10.000 mq)	2,0	2,0	0,0	0,0	4,0
CIMIT	E26	CIMITERO DI LANCENIGO (6.600 mq)	2,0	0,5	0,0	0,0	2,5
CIMIT	E27	CIMITERO DI CATENA (5.000 mq)	2,0	0,5	0,0	0,0	2,5

Gli edifici prioritari risultano essere la scuola media Scarpa, a seguire le scuole elementari Marco Polo e Pascoli, e gli uffici municipali di villa Giovannina.

6.2. Priorità d'intervento nelle strade rilevate

L'individuazione delle priorità prende in considerazione più parametri:

- il rilievo tecnico (numero di barriere architettoniche, condizioni di sicurezza, identificazione percorso pedonale);
- le segnalazioni pervenute dall'amministrazione e dai portatori d'interesse/cittadinanza;
- le funzioni della via nel contesto locale;
- i lavori in corso o previsti (v. programmazione lavori pubblici);
- la logica del percorso (cioè la frequentazione e l'utilizzo di un determinato percorso).



Nel rilievo tecnico i criteri considerati riguardano le condizioni di accessibilità e sicurezza del percorso, gli attraversamenti pedonali, il degrado e/o la discontinuità nella pavimentazione, la presenza di un percorso pedonale, di arredo, di linee guida ed elementi di orientamento e di comfort (impatto acustico e inquinamento causato dai veicoli, assenza arredo verde, ecc.).

Il punteggio cumulativo attribuito alla via non è un dato stabile e potrebbe diminuire a seguito di interventi che ne migliorino la sicurezza pedonale e l'accessibilità, oppure potrebbe aumentare a seguito dell'inserimento di un servizio importante o di un nuovo insediamento residenziale e/o commerciale che modifica il traffico, il numero di residenti e l'utenza nella via; oppure aumentare a seguito di specifiche segnalazioni della cittadinanza.

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

A	Non accessibilità, identificazione percorso pedonale e/o insicurezza (da 0 a 3)	3
B	Uffici pubblici, posta, area parcheggi, aree gioco, piazze, chiesa, monumenti e palazzi (da 0 a 2)	2
C	Negozi, supermercati, centro commerciale, negozio di prossimità "panificio, alimentare, ecc." (da 0 a 3)	3
D	Edifici scolastici, o municipio, o cimitero o stazioni FS o TPL (da 0 a 3)	3
E	Servizi, associazioni per disabili-anziani: ambulatori, ospedale, casa riposo, farmacia (da 0 a 3)	3
F	Segnalazioni pervenute (da 0 a 4)	4
G	Lavori previsti e/o nuove urbanizzazioni (da 0 a 3)	3
H	Percorso con frequentazione scolastica, commerciale, podistica (da 0 a 3)	3
I	Fermata bus scolastico o bus di linea o Pedibus (da 0 a 2)	2
SOMMA (punteggio massimo)		26

Il punteggio totale (ruolo della via nel contesto) diventa significativo a partire da 10 punti. L'attribuzione di un punteggio basso può essere determinata dalla scarsa rilevanza nel contesto urbano locale (via senza uscita, via residenziale, via scarsamente urbanizzata). Sono comunque situazioni da monitorare nel tempo poiché ad esempio una via poco urbanizzata che vedrà un aumento del traffico e/o l'arrivo di nuovi residenti diventerà prioritaria. In questi casi, è utile considerare il "punteggio tecnico", che fornisce elementi conoscitivi che riguardano esclusivamente le condizioni del percorso estrapolato dal contesto. Allo stesso modo, un punteggio elevato può sottolineare l'importanza del ruolo della via nel contesto locale (presenza di attività commerciali, servizi, ambulatori, scuole...) o sovracomunale, sebbene le condizioni di accessibilità siano buone, pertanto sarà utile confrontare il "punteggio tecnico".



Punteggi attribuiti

COD	nome	Punteggio tecnico ¹⁰	Punteggio Generale (val tecnico + ruolo e funzioni via)	Schede intervento
VILLORBA				
U15	Campagnole (Venturali)	1/1,5	16,0/16,5	
U10	SP 132 via Trento	1/1,5	14,0/14,5	
U02	Via Centa tratto 2	1,5	13,5	
U06	Via Dominicale 1	1	13,0	
U04	Via Caseggiato	1,5/2	12,5/13,0	X
U03	Via Centa tratto 3	2/2,5	11,5/12,0	X
U13	Via Chiesa	2	12,0	X
U05	Via Vazzole	1	11,0	
U12	Via Volpere	3	9,0	
U09	Via Battisti	1,5	8,0	
U07	Via Dominicale 2	1,5	7,5	
U01	Via Centa tratto 1	1,5/2	4,5/5,0	X inizio via
U08	Via Rossini	1	4,0	
U11	Via Zanatta	0,5	3,5	
U14	Via Morganella	3	5	
LANCENIGO				
U41	Via Franchini (tratto 2)	3	18,0	X
U34	Via Piave 1	1,5/2,5	16,5/17,5	X
U40	Via Franchini (tratto 1)	1,5/2 - 3	14,5/15,0 – 16,0	X
U42	Via Libertà 1	2	13,0	
U39	Via Udine	2	13,0	
U37	Via Chiesa	2/3	11,0/12,00	Limite velocità da inserire
U37bis	Via Capitello/Vicolo Capitello	1,5	5,5	
U38	Via Galanti	1,5	6,5	
CARITA				
U53	Via Galvani 2	1,5	16,5	
U43	Via Libertà tratto 2	3/1,5	15/13,5	X
U58	Via Roma (tratto 1)	2,5	14,5	X
U51	Via XX Settembre	2-3	13,0/14,0	X
U47	Via Marconi 1	1/1,5	13/13,5	
U50	Via Solferino (tratto 2)	1 - 2	11,0 – 12,0	
U52	Via Galvani 1/Don Sturzo	1,5/2	11,0	
U49	Via Solferino (tratto 1)	1	11,0	
U57	Via Pastrengo	2/2,5	8,0/8,5	
U54	Via XXV Aprile	1,5/2	7,5/8,0	
U56	Via Dante	2,5	6,5	
U55	Via 2 Giugno	2	6,0	
U57bis	Via F.lli Bandiera/Ragazzi del'99	1,5	5,5	
U44	Via Pastro tratto 1	1/1,5	5/5le,5	

¹⁰ Punteggio attribuito dal tecnico rilevatore; maggiore è il punteggio (massimo 3) maggiori sono le criticità rilevate.



U48	Via San Martino	1	3,0	
	CATENA			
U61	Via Marconi (tratto 2)	2/3	12/13	X
U59	Via Postioma (tratto 1)	1,5	13,5	
U60	Via Postioma (tratto 2) cimitero	2/3	12,0/13,0	X
U62	Via Marconi (tratto 3)	3	9,0	X
62bis	Via Pinarello	1,5	9,5	X
U63	Via Bocca del'24	1,5	7,5	
U64	Via Montegrappa (tratto 2)	2	7,5	
	SAN SISTO			
U35	Via Piave 2	1,5/2	16,5/17,0	X
U36	Via MonteGrappa (tratto 1)	1 - 3	10,0/ 12,0	X
	FONTANE E CHIESA VECCHIA			
U25	Via Fontane (tratto 1)	1,5	15,5	comune
U46	Via Pastro (tratto 3)	2/2,5	10,0/10,5	
U45	Via Pastro (tratto 2)	2	9,0	X
U16	Via Pastro (tratto 4)	2 / 2,5	12,0 / 12,5	X
U33	Viale della Repubblica (tratto)	2,5	14,0	comune
U31	Via Fontane (tratto 3)	1,5	11,5	
U20	Via Trieste (tratto 1)	1,5	11,5	
U21	Piazza Cadorna (tratto 2)	1	11,0	
U29	Via Pegorile	3	11,0	
U30	Largo Molino	2	10,0	X
U17	Piazza Cadorna (tratto 1)	1,5	10,5	
U19	Via Trieste (tratto 2)	1,5	9,5	
U26	Via Fontane (tratto 2)	1	9,0/10,0	
U22	Via Astico	1	8,0/9,0	
U24	Via Giavera	2	7,5	X
U28	Via Cave (tratto)	1	7,0/7,5	
U18	Via Piavesella	1/1,5	6/6,5	
U28.2	Via Isonzo	1,5	6,5	
U32	Via Fontane (tratto 4)	1/1,5	6/6,5	
U23	Via Po	1	5,0	
U27	Via Crespan	1	5,0	





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



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

Gli interventi negli spazi urbani previsti nel PEBA sono stati definiti a partire da un'analisi multicriteriale¹ che fa riferimento ai criteri di accessibilità, orientamento-visibilità, sicurezza e comfort.

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

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

- il grado di accessibilità da parte delle persone con disabilità motoria;
- il grado di accessibilità da parte delle persone con disabilità visiva (v. orientamento e visibilità del percorso);
- le condizioni di sicurezza e comfort per tutti i pedoni.

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

¹ Le soluzioni proposte possono variare a seconda della disponibilità economico-finanziaria e dei diversi gradi di sicurezza-comfort che s'intendono perseguire.

1.1. Identificazione e qualificazione dei percorsi pedonali

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

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



PALETTI
PARAPEDONALI
qualificazione
attraversamento



Foto: i segnali tattilo plantari e i paletti con pomello colorato consentono una migliore percezione da parte delle persone ipovedenti

PALETTI
FERMATRAFFICO
dissuasione
parcheggio su aree
pedonali



Foto: paletti colorati in prossimità di un edificio scolastico

CORDOLI
delimitazione corsia
ciclopedonale



PAVIMENTAZIONE
betonelle o porfido



Nota: le pav. stradali in masselli concorrono a una riduzione della velocità degli automezzi

ATTRAVERSAMENTI
RIALZATI



Nota: l'intervento deve essere accompagnato da apposita progettazione per verificare le condizioni del contesto.

CHICANES E
RESTRINGIMENTO
CARREGGIATA
v. azioni di
"moderazione del
traffico"





1.2. Tipologia interventi nei percorsi pedonali

Si descrivono di seguito i possibili interventi di eliminazione barriere architettoniche finalizzati alla realizzazione del Pediplan e alla sua estensione e integrazione con la rete ciclabile.

1. Manutenzione della pavimentazione sconnessa

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

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

2. Installazione segnaletica orizzontale

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

Intervento: realizzazione segnaletica orizzontale, con linee e/o zebraure, e/o con asfalto colorato o con, e/o con segnali podotattili.

3. Allargamento marciapiedi o completamento corsia pedonale

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

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

4. Separazione del percorso pedonale (dalla carreggiata o dalla pista ciclabile)²

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 per la moderazione del traffico. Per la separazione dei flussi ciclisti-pedoni, l'intervento – in presenza di almeno 3 m di larghezza della pista ciclopedonale- consiste nella realizzazione di segnaletica orizzontale (striscia e sagome pedone-bici).

5. Realizzazione marciapiedi

Descrizione: in corrispondenza di strade prive di marciapiedi o tratti di marciapiede non raccordati tra loro; oppure in presenza di banchine poco percorribili o con larghezza limitata e scarsa sicurezza del pedone.

Intervento: realizzazione di marciapiede a raso o sopraelevato.

6. Regolarizzazione pendenze

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

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

² La larghezza minima della corsia stradale prevista dal CdS è 2,75 m (2,50 m in casi particolari): la larghezza complessiva della carreggiata 5,50 m misurata dal centro delle strisce; nel caso in cui è previsto il passaggio di autobus, la larghezza della corsia stradale è 3,50 m.



7. Qualificazione attraversamenti pedonali

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 garantire la fruibilità, la sicurezza e l'accessibilità.

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

8. Realizzazione o riposizionamento di attraversamenti pedonali

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

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

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

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

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

10. Adeguamento e completamento della rete ciclopedonale

Vedi l'allegato "Studio integrativo del PEBA riguardante la mobilità ciclabile nel territorio comunale di Villorba"

1.3. Orientamento e segnaletica per le persone disabili

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

Un ambiente dovrebbe fornire ad ogni utente diverse indicazioni:

- un'immagine comprensibile della situazione e del contesto;
- la natura del percorso (gli usi e le pratiche) e i movimenti possibili o non possibili;
- il comportamento da adoperare - o che gli altri utenti si aspettano da lui - riguardo a velocità, traiettoria, priorità, ecc.
- il comportamento che gli altri adoperano (rallentamento, stop, attraversamento...)



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

Orientamento delle persone ipo vedenti e non vedenti³

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. Negli attraversamenti pedonali solitamente le "linee guida naturali" costituite dal ciglio del percorso sono assenti, pertanto è necessario installare 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: formati "large print" nei pannelli segnaletici, 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 apposita pavimentazione (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 negli edifici, o touch screen e totem interattivo con messaggio vocale nei front office). Occorre evitare nei marciapiedi gli ostacoli pendenti e/o sporgenti che non possono essere intercettati con il movimento del bastone bianco o dal cane guida.

Dislivelli: occorre evidenziare i dislivelli con la differenziazione del materiale e del colore delle pavimentazioni; le scale andranno indicate a inizio e fine rampa con delle strisce di materiale diverso sul pavimento (la fascia dovrebbe essere posta ad almeno 30 cm dal primo e dall'ultimo scalino) e fornite di corrimani installati su entrambi i lati.

³ L'ipovisione è una condizione di acutezza visiva e di ridotta capacità visiva, bilaterale ed irreversibile, tale da condizionare l'autonomia dell'individuo e generare conseguenze sulla vita quotidiana. La legge 138/2001 definisce 3 classi per le minorazioni visive.



Segnali tattili⁴: 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 di un ingresso a un edificio 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 e display digitali nelle fermate dei mezzi di trasporto).

Orientamento delle persone con problema cognitivo

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

⁴ "**Loges Vet Evolution**". Facendo riferimento a sistemi tecnologici innovativi, il sistema "*Loges vet evolution*" (promosso dall'Unione ciechi con sede a Roma) è costituito da elementi di pavimentazione tattilo-plantari integrati da microchips "trasponder". I trasponder di tipo passivo (cioè che non necessitano di alimentazione elettrica) vengono attivati con radiofrequenze emesse dal bastone "ricetrasmittitore" (opportunamente attrezzato) del non vedente. Le informazioni del microchip vengono inviate e recepite dallo smartphone del non vedente che in tal modo, oltre alle informazioni relative alle linee guida tattilo-plantare, riceverà ulteriori informazioni di contesto attraverso un messaggio vocale dello smartphone.

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



Es. attraversamento marciapiede con contrasto cromatico e strisce tattili bianche

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

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

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

Un'ulteriore attenzione riguarda l'applicazione di adesivi colorati nei lampioni o nei pali presenti nei percorsi e nelle piazze in modo tale da realizzare un contrasto cromatico e renderli individuabili dalle persone ipovedenti.

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



1.4. Marciapiedi e pavimentazioni pedonali

Nei casi in cui il marciapiede abbia larghezza inferiore a 90 cm si prevede l'intervento di allargamento; 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"), indicano una larghezza minima dei marciapiedi di mt 1.50, compatibile con gli spostamenti pedonali effettuati con cane guida o accompagnatore (v. anche bambini e anziani), o con carrelli della spesa o passeggini.

Il restringimento della carreggiata a beneficio di banchine stradali più ampie è una soluzione economica e di facile attuazione per realizzare percorsi pedonali confortevoli e al contempo rallentare la velocità degli automezzi.

Complanarità

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

Nelle superfici in asfalto, il degrado provoca sconnessioni e fessure; in questi casi si prevede la fresatura superficiale con rifacimento dello strato di usura. Nelle superfici con acciottolato o cubetti in porfido, le sconnessioni dei giunti o l'eccessivo rilievo dei ciottoli possono costituire una fonte di pericolo d'inciampo o di ribaltamento per le carrozzine. Le pavimentazioni in pietra o altri materiali lisci possono essere pericolose a causa a causa della scivolosità⁵.

Masselli o asfalto stampato

Una soluzione efficace per migliorare la sicurezza pedonale e qualificare l'ambito urbano è rappresentata dalla pavimentazione in masselli o in alternativa in asfalto stampato-colorato. Tale intervento viene solitamente accompagnato dall'introduzione di limiti di velocità e favorisce l'uso condiviso della strada⁶. Tale pavimentazione può essere realizzata solo in alcuni tratti per conferire continuità visiva al percorso pedonale, ad esempio all'innesto della via o negli attraversamenti principali.

⁵ Le pavimentazioni in erba, marmo, ciottoli, porfido sconnesso causano problemi di equilibrio in particolar modo alle persone anziane.

⁶ 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.



1.5. 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%)⁷. Quando i bambini iniziano ad andare a scuola in modo autonomo, la principale raccomandazione dei genitori riguarda l'attraversamento delle strade; inoltre nei centri urbani più piccoli, o con volumi di traffico limitato, molti pedoni non sempre attraversano la strada in corrispondenza dell'attraversamento. 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. Gli attraversamenti possono avere una lunghezza ampia (oltre i 6 metri) o avere una scarsa visibilità (anche a causa dei parcheggi lungo la strada) e diventano quindi elementi critici negli spostamenti pedonali. In tali casi attraversare una strada in sicurezza è un problema rilevante per un disabile, una persona non vedente o anziana.

Definizione e prescrizioni di norma

Codice della Strada,

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

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

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

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

Dm 236/89

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

Gli attraversamenti possono essere considerati un sistema per ridurre la velocità dei veicoli, con la segnaletica che attiva l'attenzione dell'automobilista e con la eventuale messa in opera di elementi fisici sulla carreggiata (es. le isole salvagente o il rialzo della sede stradale che funge da dosso artificiale).

⁷ 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.



Attraversamenti pedonali e zone 30 o 20

Con l'introduzione delle Z30 o Z20 nelle zone residenziali, gli attraversamenti andrebbero eliminati; ma queste sono azioni da avviare progressivamente in modo tale da favorire le pratiche di condivisione dello spazio stradale.

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

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

Le zebrature possono essere realizzate con campiture bianche disegnate sull'asfalto o su fondo colorato (generalmente rosso o azzurro). Anche 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

La lunghezza dell'attraversamento dipende dalla larghezza della carreggiata e non è definita dalla normativa, pertanto il tecnico individuerà le possibili soluzioni per migliorare la sicurezza dell'attraversamento, tra cui:

- installando "**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

- **rialzando la piattaforma stradale;** l'intervento di sopraelevazione dell'attraversamento (o la posa di rallentatori di velocità) è consigliato nelle zone molto frequentate (scuole, centro storico, zone residenziali) ma necessita di una valutazione del contesto e dell'eventuale disagio per il traffico stradale.

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

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.



Attraversamento colorato



Vernice con microsfere rifrangenti e semaforizzazione



Illuminazione "smart"



illuminazione perimetrata

Paletti (o transenne) parapetonali

Il paletto non è sostitutivo di una barriera di sicurezza stradale, e la sua funzione è molteplice:

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

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 e ripiegabili, rappresentano una valida alternativa nei contesti in cui l'elemento sia soggetto agli urti degli automezzi e al conseguente ribaltamento-danneggiamento.

Nel PEBA gli attraversamenti vengono qualificati con l'installazione di paletti per favorire l'individuazione e la delimitazione.

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

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

Misure integrate per la sicurezza dei pedoni

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



- Interventi per l'educazione alla mobilità sostenibile ed inclusiva.

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

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

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

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

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

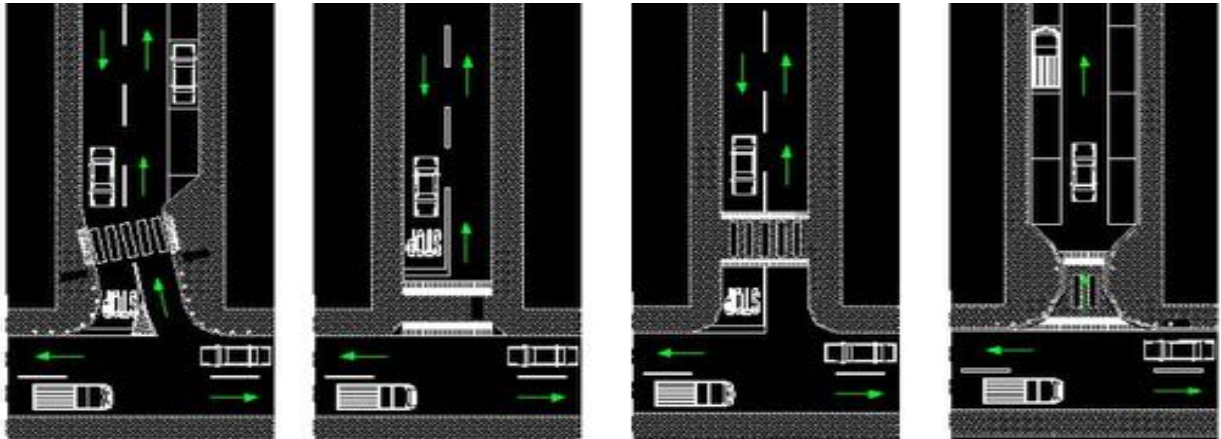
Isole ambientali e Z30 o Z20

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

La sola collocazione della segnaletica verticale risulta solitamente insufficiente alla realizzazione delle Zone 30; l'efficacia dell'intervento viene garantita con la chiara identificazione dei "varchi" d'ingresso e di uscita di tali aree, con segnaletica orizzontale sulla

carreggiata, opere di rialzo della pavimentazione e/o di restringimento della carreggiata in concomitanza con l'attraversamento pedonale e/o la creazione di chicane. Tali elementi inducono l'automobilista a rallentare e a fargli percepire il cambio di regole comportamentali presenti nell'area.

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



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

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

Ingressi nelle località, nuclei abitati e Z30

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

Le zone 30 (*calm traffic*)

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

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

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



Woonerf ovvero spazio condiviso

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

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

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

L'introduzione delle Zone 30 va sostenuta con una campagna informativa e di sensibilizzazione per accrescere l'efficacia delle misure e prevenire eventuali incidenti.

Lo svolgimento di un dibattito pubblico e di una campagna di comunicazione può facilitare l'introduzione di Z30; opportuno a tal riguardo prevedere un percorso di progettazione partecipata che consentirà di adeguare gli interventi alle esigenze dei residenti.

L'installazione di dissuasori di velocità va accompagnata da controlli periodici, per accertare la velocità dei veicoli, emettere sanzioni nel caso di eccessi di velocità ed eventualmente introdurre ulteriori misure o rimuovere alcune infrastrutture inutili.



Misure di controllo velocità per le zone 30

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

Interferenza pedoni/ciclisti

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

Migliorare la sicurezza pedonale attorno ai poli attrattivi

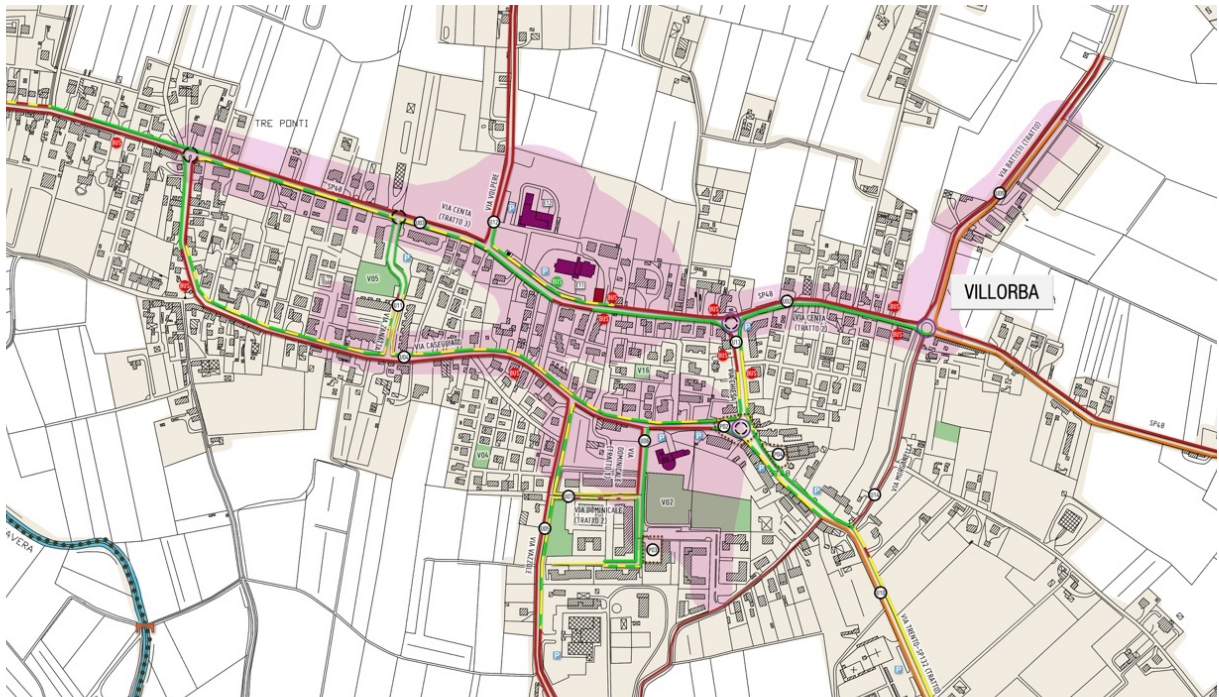
Le mappe del centro e delle frazioni elaborate nel PEBA individuano un areale di ca. 300 metri di raggio intorno alle scuole (vd. Codice della Strada) ed alle piazze principali, in cui è opportuno intervenire con azioni di moderazione del traffico e introdurre limite 30Km/h; tale limite può riguardare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

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

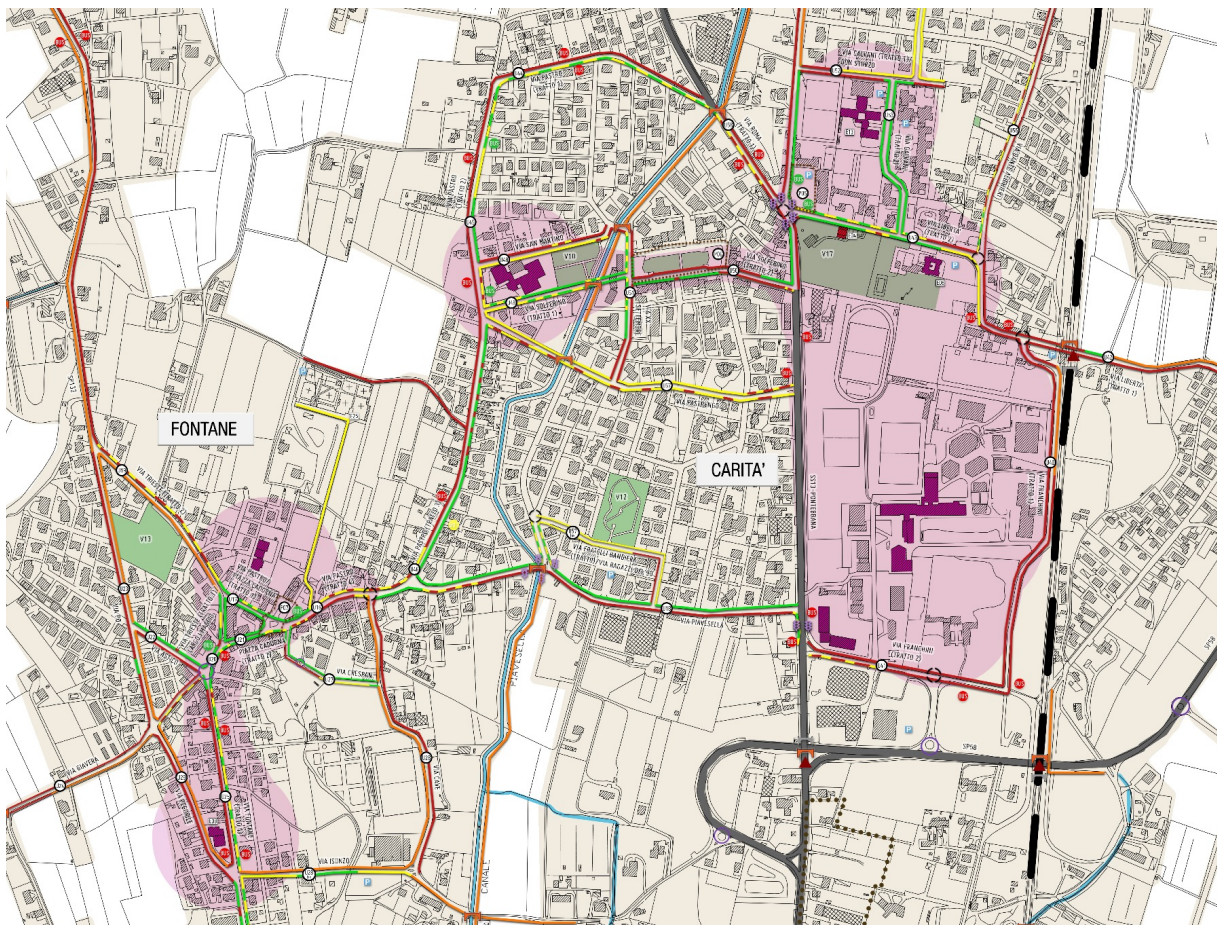
Vie in cui introdurre limiti di velocità e realizzare interventi di moderazione del traffico

- Aree adiacenti gli istituti scolastici (vedi mappe)⁸.
- Vie residenziali.
- Centri storici delle località con flussi elevati di veicoli, pedoni e biciclette.

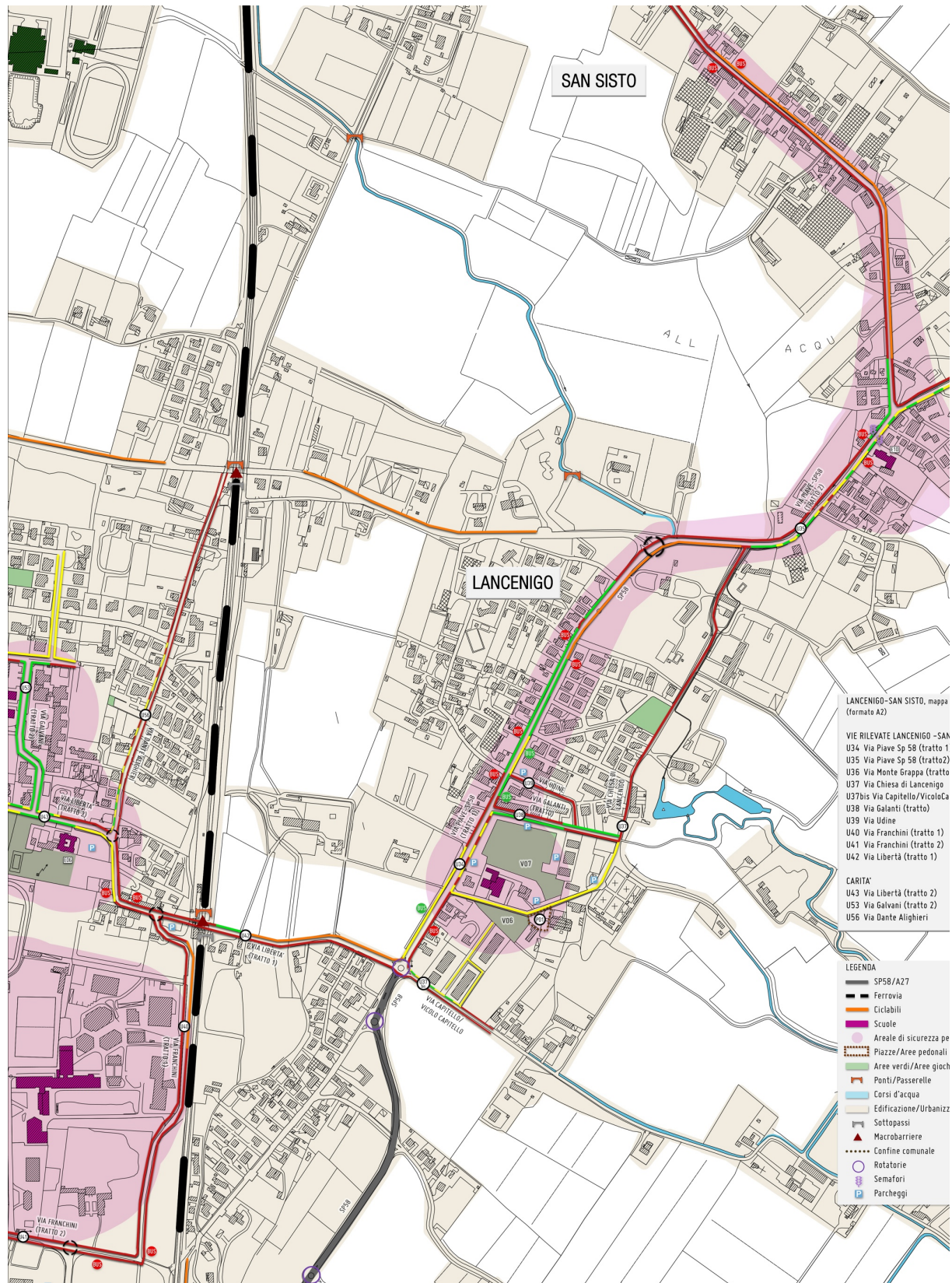
⁸ Il Nuovo Codice della Strada definisce la "strada scolastica" caratterizzata da limitazioni alla circolazione e delimitazione di ZTL per garantire maggior sicurezza agli scolari in entrata ed uscita da scuola.



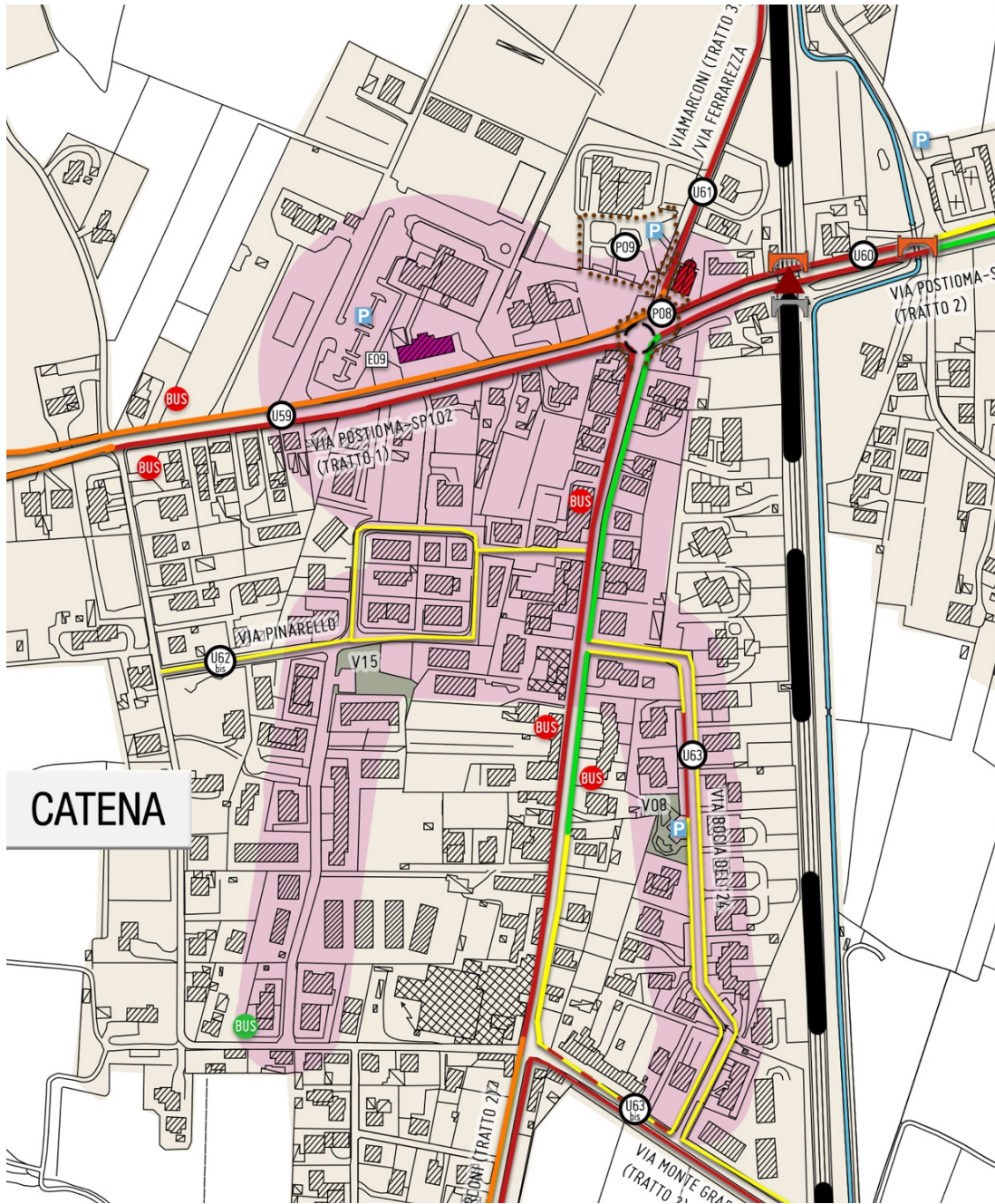
Estratto mappa "III) Individuazione strade scolastiche" – Villorba



Estratto mappa "III) Individuazione strade scolastiche" - Fontane e Carità



Estratto mappa "III) Individuazione strade scolastiche" - Lancenigo e San Sisto



Estratto mappa "(III) Individuazione strade scolastiche" - Catena



2. Quantificazione interventi

2.1. Prezzario

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

Il costo degli interventi comprende la fornitura e la messa in opera, senza il costo dell'IVA e degli eventuali oneri organizzativi, di progettazione e direzione lavori, di gestione sicurezza.

rif.	COD.	Descrizione	u.m.	Euro
	A	ELEMENTI DI RACCORDO		
analisi	A1	SCIVOLO IN CLS TIPO A PER RACCORDO MARCIAPIEDE	n	720,00
analisi	A2	SCIVOLO IN CLS TIPO B PER RACCORDO MARCIAPIEDE		1.000,00
analisi	A3	RACCORDO H3-4 CM CON RICARICA ASFALTO	n	123,00
analisi	A4	RACCORDO H5-6 CM CON RICARICA ASFALTO	n	236,00
	B	PAVIMENTAZIONI PEDONALI		
RV	B1	VIALE PEDONALE PAVIMENTATO IN BETONELLE parametrico	mq	83,00
RV	B2	TAGLIO ASFALTO (fino a 5 cm)	m	3,70
RV	B3	FRESATURA A FREDDO PER SUCCESSIVA ASFALTATURA	mq	4,80
RV	B4	STRATO DI USURA IN ASFALTO h 30 mm PER MARCIAPIEDI	mq	6,90
RV	B5	ASFALTATURA H5 cm conglomerato tipo B	mq	16,00
	B5c	CONGLOMERATO BITUMINOSO PER RICARICHE	mq	162,00
RV	B6	RIMOZIONE PUNTUALE ASFALTO PER REALIZZAZ. MARCIAPIEDE	mq	6,00
analisi	B7	ALLARGAMENTO +1,0 m MARCIAPIEDE IN BETONELLE	m	120,00
RV	B8	NUOVO MARCIAPIEDE IN BETONELLE	mq	54,00
RV	B9	RIPRISTINO DI PAVIMENTAZIONE IN CUBETTI DI PORFIDO	mq	47,00
RV	B10	NUOVA PAVIMENTAZIONE IN CUBETTI DI PORFIDO CM 8-10	mq	108,00
analisi	B11	ATTRAVERSAMENTO PEDONALE RIALZATO 4,5 x 6,5m	n	2.600,00
analisi	B12	SIGILLATURA FUGHE DI PAV. IN CUBETTI PORFIDO	mq	14,00
RV	B13	DEM. PAVIM. ESTERNE, MARCIAPIEDI ESISTENTI, ACCESSI CARRAI	mq	27,50
	C	SEGNALETICA E IDENTIFICAZIONE PERCORSI		
prezzari	C1	PALETTO DISSUASORE PARAPEDONALE IN ACCIAIO	n	100,00
	C1.2	PARACARRO LEGGERO	n	200,00
	C1.3	PARACARRO PESANTE	n	350,00
prezzari	C2	SEGNALI ORIZZ.: SEGNALI PODOTATTILI (LOGES)	m	50,00
prezzari	C3	CORRIMANO IN ALLUMINIO PER ESTERNI	m	120,00
RV	C4	SEGNALI ORIZZ.: FORMAZIONE STRISCIE LARGH. 12 CM	m	0,53
RV	C5	SEGNALI ORIZZ.: FORMAZIONE STRISCE GIALLE LARGH 15 CM	m	0,56
RV	C6	SEGNALI ORIZZ.: RIPOSIZIONAMENTO STRISCIE	m	1,00
RV	C7	SEGNALI ORIZZ.: ZEBBRATURE, SAGOME PIENE, SIMBOLI STRADALI	mq	6,00
RV	C8	SEGNALI ORIZZ.: SEGNALETICA RIFRANGENTE	mq	50,00
RV	C9	SEGNALI ORIZZ.: LAMINATO TERMOPLASTICO	mq	38,00
RV	C10	SEGNALI ORIZZ.: CANCELLAZIONE SEGNALETICA CON FRESATURA	mq	3,50
RV	C11	SEGNALI ORIZZ.: DISP. RETTORIFLETTENTE (OCCHI DI GATTO)	n	13,00
RV	C12	SEGNALI ORIZZ.: "STREET PRINT" con zebreature	mq	52,00
RV	C12b	SEGNALI ORIZZ.: "STREET PRINT" motivo mattoncino	mq	40,00
RV	C13	SEGNALI VERT.: FORNITURA E POSA CARTELLO STRADALE	n	123,00
RV	C14	SEGNALI VERT.: RICOLLOCAZIONE PALO O CARTELLO	n	62,00
analisi	C15	REALIZZAZIONE PARCH. RISERVATO (segnale vert. e orizz.)	n	150,00
VS	C16	BANDE SONORE TIPO SEMPLICE PER PISTA CICLABILE	m	18,15
	D	ALTRO		
RV	D1	OPERAIO COMUNE	h	25,50
analisi	D2	RICOLLOCAZIONE LAMPIONE	n	480,00



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

NOTA:

- RV= Prezzario LL.PP. Regione Veneto 2018;
- VS= Prezzario Veneto Strade 2018;
- FVG= Prezzario Regionale LL.PP. Friuli Venezia Giulia 2018;
- LIST= prezzari di enti pubblici o listini aziendali.

2.2. Computo interventi

Gli interventi di eliminazione barriere architettoniche (e.b.a.) corrispondono a Euro 399.173,70 articolati nei due capitoli di spesa “edifici” (Euro 147.697,20) e “spazi pubblici” (Euro 251.476,50).

<i>COD</i>	<i>EDIFICIO</i>	<i>INDIRIZZO</i>	<i>IMPORTO</i>
E01	MUNICIPIO, SEDE CENTRALE	Piazza Umberto I, 19 – CARITA'	7.345,20 €
E02	UFFICI DISLOCATI VILLA GIOVANNINA	Piazza Umberto I, 21 – CARITA'	1.200,00 €
E03	UFFICI DISLOCATI EX ISTITUTO MONTFORT	Via della Libertà, 4 – CARITA'	594,00 €
E04	BIBLIOTECA E ANNESSI	Via della Libertà, 2 – CARITA'	800,00 €
E05	CENTRO SOCIALE di VILLORBA	P.zza Vittorio Emanuele II	23.200,00 €
E06	SCUOLA INFANZIA “COLLODI”	Via Libertà, 4 – CARITA'	2.800,00 €
E07	SCUOLA PRIMARIA “DON PELLIZZARI”	Via Solferino, 14 – FONTANE	2.820,00 €
E08	SCUOLA PRIMARIA “DE AMICIS”	Via Fontane, 42 – FONTANE	5.200,00 €
E09	SCUOLA PRIMARIA “MARCONI”	Via Postioma – CATENA	20.670,00 €
E10	SCUOLA PRIMARIA “PASCOLI”	Via Piave, 88 – S. SISTO	21.770,00 €



E11	SCUOLA PRIMARIA "MARCO POLO" (con palestra)	Via Centa, 90 – VILLORBA	3.240,00 €
E12	SCUOLA SECONDARIA I° "SCARPA"	Via Centa, 90 – VILLORBA	31.290,00 €
E13	SCUOLA SECONDARIA I° "MANZONI"	Via Galvani, 4 – CARITA'	1.580,00 €
E14	IMPIANTO SPORTIVO RUGBY	Via Postioma – CATENA	2.340,00 €
E15	POLISPORTIVO (STADI CALCIO E RUGBY)	Via Marconi, 10/a – CATENE	6.660,00 €
E17	CAMPO DA CALCIO DI FONTANE	Via Cave, 15/a – FONTANE	1.230,00 €
E18	CAMPO DA CALCIO DI VILLORBA	Via Battisti, 11 – VILLORBA	1.230,00 €
E19	PALATEATRO DI FONTANE	Via Cave, 15/a – FONTANE	560,00 €
E20	PALESTRA SCUOLA MEDIA MANZONI	Via Galvani, 2 – CARITA'	- €
E21	PALESTRA SCUOLA EL. MARCONI	Via Postioma , 54/c – CATENA	1.670,00 €
E22	PALESTRA SCUOLA EL. PELLIZZARI	Via Solferino, 14 – FONTANE	38,00 €
E23	PALESTRA SCUOLA EL. PASCOLI	Via Piave, 88 – S. SISTO	120,00 €
E24	CIMITERO DI VILLORBA (12.100 mq)	via Trento	1.380,00 €
E25	CIMITERO DI FONTANE (10.000 mq)	(via del cimitero)	7.060,00 €
E26	CIMITERO DI LANCENIGO (6.600 mq)	via Chiesa	2.000,00 €
E27	CIMITERO DI CATENA (5.000 mq)	via Postioma	900,00 €
			147.697,20 €

<i>COD</i>	<i>PERCORSO/ VIA</i>	<i>LOCALITÀ</i>	<i>N INTERVENTI</i>	<i>COSTO INTERVENTI</i>
INT01	via Chiesa	Villorba	13	31.947,10 €
INT02	via Centa (attraversamenti)	Villorba	8	11.315,00 €
INT03	via mons. Zanatta (area giochi)	Villorba	3	8.540,00 €
INT04	via della Libertà (dal semaforo al sottopasso)	Carità	20	54.842,00 €
INT05	via XX Settembre e Piazza Aldo Moro	Carità	8	32.384,40 €
INT06	via Roma (tratto via Pastro semaforo)	Lancenigo	8	19.950,00 €
INT07	via Franchini (tratto 2)	Lancenigo	10	15.150,40 €
INT08	Incrocio viale Repubblica via Fontane	ChiesaVecchia	7	30.775,00 €
INT09	via Largo Molino e via Fontane	ChiesaVecchia	9	16.875,00 €
INT10	via Pastro (fino via Piavesella)	Fontane	5	14.747,60 €
INT11	Area verde attrezzata di via Po/via Trieste e via Po	Fontane	2	14.950,00 €
			93	251.476,50 €



2.3. Importi forfettari per azioni di accompagnamento

Oltre al computo analitico degli interventi illustrato nelle schede di rilievo, il PEBA definisce degli importi a corpo forfettari per realizzare interventi specifici.

- ***Interventi per la moderazione del traffico***

Importo forfettario a corpo di **euro 14.000,00** per realizzare:

- interventi di accessibilità e moderazione del traffico (vedi priorità parte 2);
- messa in sicurezza delle zone residenziali e degli attraversamenti;
- migliorare le Z30 esistenti o realizzarne di nuove, nei percorsi pedonali in cui per motivi strutturali (larghezza ridotta della carreggiata) o di traffico limitato (zone residenziali) non si preveda di realizzare un marciapiede; in tali casi, il pedone percorre la banchina o la carreggiata prevedendo il rallentamento degli automezzi.

- ***Segnaletica colorata e podotattile per l'orientamento***⁹

Identificazione degli spazi riservati ai pedoni con il ridisegno e la marcatura colorata dell'asfalto (soste riservate, banchine riservate, ciclopedonali, fermate bus, stampa sagoma pedoni).

Ambiti prioritari in cui intervenire: Piazza A. Moro, il campus in via Franchini, via Largo Molino a Fontane, l'area della stazione Fs, via Udine a Lancenigo, il centro di Catena e l'area della parrocchia.

Si prevede inoltre un importo forfettario di **10.000,00 euro** per la posa di segnali podotattili negli attestamenti di altri attraversamenti pedonali non compresi nelle schede d'intervento, e/o presso le fermate TPL più frequentate.

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

Importo forfettario a corpo di **6.000,00 euro** per raccordare i dislivelli nei percorsi, prevedendo un dislivello con h massima 5 cm e raccordo con ricarica di asfalto. L'importo è stato definito prevedendo di raccordare ca 60 piccoli scalini nelle vie rilevate che non rientrano negli interventi già previsti nei percorsi analizzati (v. parte 2).

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

Importo forfettario a corpo di **5.000,00 euro** per realizzare azioni di sensibilizzazione e informazione (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

⁹ Comprende anche l'installazione di fasce adesive per contrasto cromatico su pali segnaletici e lampioni presenti nei marciapiedi.



rientrano negli obiettivi del PEBA. Tale azione potrebbe essere svolta in sinergia con azioni per la promozione della mobilità ciclabile.

- **Accessibilità e valorizzazione delle aree giochi¹⁰.**

Importo forfettario a corpo di **20.000,00 euro** per realizzare vialetti percorribili, piantare alberi e installare giochi inclusivi. Si suggeriscono 2 aree giochi in cui intervenire prioritariamente: area giochi situata in via Po a Fontane e l'area giochi situata a Villorba in via Del dominicale/Piazza Zago.

2.4. Quadro economico

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

A	INTERVENTI COMPUTATI	
A1	Importo e.b.a. EDIFICI	147.697,20 €
A2	Importo e.b.a. SPAZI PUBBLICI	251.476,50 €
	TOTALE LAVORI A BASE D'ASTA	399.173,70 €
B	SOMME A DISPOSIZIONE PER REALIZZAZIONE INTERVENTI	
B1	IVA 4% su A	15.966,95 €
B2	IMPREVISTI, SPESE TECNICHE E ORG. 20% su A	79.834,74 €
B3	Arrotondamento	24,61 €
	TOTALE SOMME A DISPOSIZIONE	95.826,30 €
A+B	COSTO REALIZZAZIONE INTERVENTI	495.000,00 €
C	AZIONI DI ACCOMPAGNAMENTO (importi a forfait)	
C1	Interventi di accessibilità e segnaletica nelle fermate TPL	10.000,00 €
C2	Interventi formativi e di sensibilizzazione	5.000,00 €
C3	Rimozione scalini nei percorsi	6.000,00 €
C4	Interventi per Z30 e moderazione del traffico	14.000,00 €
C5	Interventi di accessibilità nelle aree verdi attrezzate	20.000,00 €
	TOTALE AZIONI DI ACCOMPAGNAMENTO	55.000,00 €
A+B+C	COSTO TOTALE PEBA	550.000,00 €

¹⁰ 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>





3. Attuazione interventi e monitoraggio

3.1. Programmazione

Il PEBA è lo strumento di programmazione degli interventi EBA. Gli interventi, di eliminazione delle barriere architettoniche, sono finanziati con l'accantonamento di una percentuale del contributo "oneri di urbanizzazione", in attuazione dell'art. 9 della L.R. 16/2007, ma anche attraverso l'accesso a finanziamenti ad hoc con bandi regionali, nazionali o europei che riguardano l'accessibilità, la sicurezza, la mobilità sostenibile o la riqualificazione urbana.

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

Gli interventi per l'accessibilità e la mobilità delle persone disabili fanno riferimento al capitolo spesa "Lavori pubblici e manutenzioni", ma ad esso si possono affiancare altri comparti di spesa, come ad esempio il "trasporto dedicato", la "mobilità" e "l'educazione e formazione" (v. cap. "Interventi correlati al PEBA/Pediplan"). La seguente tabella indica in via preventiva le risorse finanziarie comunali da impegnare nel decennio 2021-2030 agli interventi di eliminazione delle barriere architettoniche per dare attuazione al piano.

RISORSE PER INTERVENTI E.B.A.

ANNO	A) proventi del contributo di costruzione e sanzioni in materia edilizia-urbanistica	B) finanziamenti per interventi e.b.a.	C) asfaltature segnaletica stradale	SOMMA
2021	Euro 20.000,00	Euro 15.000,00	Euro 14.500,00	49.500,00 €
2022	Euro 20.000,00	Euro 15.000,00	Euro 14.500,00	49.500,00 €
2023	Euro 20.000,00	Euro 15.000,00	Euro 14.500,00	49.500,00 €
2024	Euro 20.000,00	Euro 15.000,00	Euro 14.500,00	49.500,00 €
2025	Euro 20.000,00	Euro 15.000,00	Euro 14.500,00	49.500,00 €
2026	Euro 20.000,00	Euro 15.000,00	Euro 14.500,00	49.500,00 €
2027	Euro 20.000,00	Euro 15.000,00	Euro 14.500,00	49.500,00 €
2028	Euro 20.000,00	Euro 15.000,00	Euro 14.500,00	49.500,00 €
202	Euro 20.000,00	Euro 15.000,00	Euro 14.500,00	49.500,00 €
2030	Euro 20.000,00	Euro 15.000,00	Euro 14.500,00	49.500,00 €
			somma	495.000,00 €

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

Pertanto, in via preventiva, l'importo annuo per attuare il PEBA nel decennio di validità del piano, risulta essere di 49.500,00 Euro/anno.



Tali somme possono comunque essere soggette a variazioni, poiché dipendono da variabili annue, come ad es. una specifica progettualità che consente l'attivazione di finanziamenti extra-comunali, o emergenze di cui l'amministrazione prende atto che andranno a modificare l'impegno finanziario dell'ente.

Soggetti coinvolti

Le attività di programmazione e attuazione solitamente fanno riferimento all'ufficio tecnico lavori pubblici che ha l'incarico di attuare il PEBA e di impegnare le risorse finanziarie con la definizione del bilancio e della programmazione delle opere pubbliche.

La Direzione lavori pubblici potrà eventualmente coinvolgere altri settori dell'amministrazione (Urbanistica, Politiche sociali, ecc.) e in seconda istanza alcune società di servizi (ad es. l'Azienda trasporti pubblici locali per intervenire nelle fermate autobus) con attività di coordinamento e concertazione.

MODALITÀ D'INTERVENTO EBA

<i>Tipo d'intervento</i>	<i>Modalità d'avvio</i>	<i>Ditta esecutrice</i>	<i>Controllo lavori</i>
Manutenzione ordinaria	Procedura interna uff. LL.PP.	xxx	Uff. LLPP, Vigili municipali
Manutenzione straordinaria o opere strutturali	Progettazione, gara, affidamento	Impresa esterna selezionata con le modalità previste dalla norma (V. Codice appalti pubblici)	DLL, RUP

3.2. Governance

Referenti per l'attuazione

Ente coinvolto	Attività-azione richiesta
Comune - settore Lavori Pubblici	Manutenzione straordinaria ed ordinaria per l'accessibilità degli edifici e delle vie. Progettazione ed esecuzione degli interventi.
Comune - settore Viabilità	Parcheggi riservati ai disabili: predisporre e mantenere in efficienza gli stalli, migliorare la segnaletica.
Comune - settore 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 settore viabilità - Polizia Municipale -	Controllare gli interventi di rifacimento di segnaletica orizzontale e verticale e degli stalli di sosta riservata. Aumentare il numero di interventi di segnaletica orizzontale. In molti casi, la segnaletica orizzontale per pedoni non è leggibile o non è sufficiente. Garantire la sicurezza pedonale; sensibilizzare alle Z30 e Z20



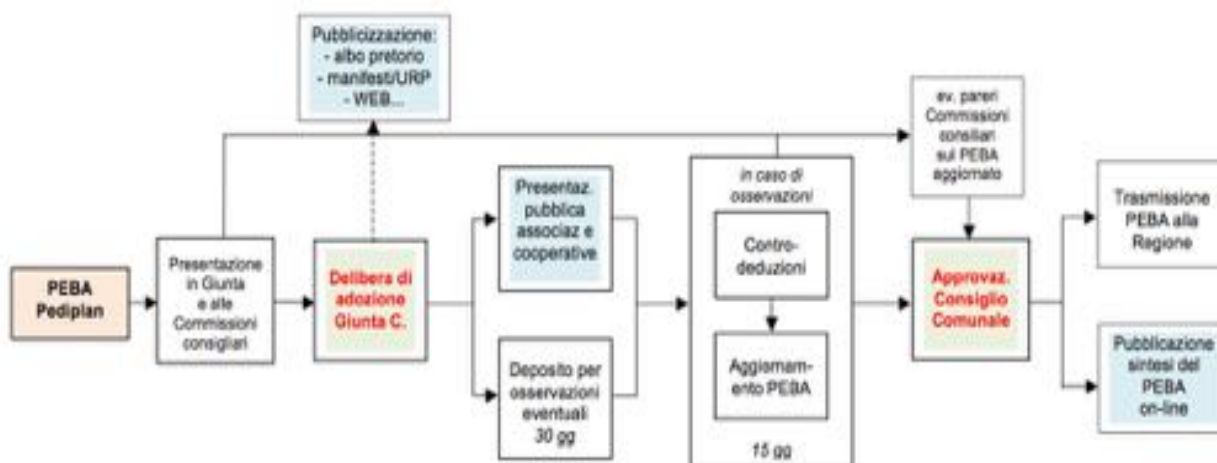
	ed alla mobilità sostenibile e fare rispettare i divieti anche con l'applicazione di sanzioni.
Comune - settore Cultura, Associazioni/comitati genitori, scuole	Promuovere il Pedibus e il car-pooling per diminuire il traffico sulle strade (assieme alle scuole e alle famiglie). Avviare/potenziare azioni di sensibilizzazione ed educazione alla sicurezza stradale assieme alle Cooperative-associazioni locali, alle Scuole, ed alla polizia locale.
Azienda trasporto TPL (assieme al Comune settore Lavori Pubblici) ed ev. portatori d'interesse.	Azienda trasporto pubblico e Scuolabus: messa in sicurezza ed accessibilità delle fermate autobus; 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 nelle fermate situate nei luoghi più frequentati + bande podotattili.
ENEL	Ricollocazione pali della luce se sono presenti nei percorsi pedonali. Applicazione nei lampioni di fasce adesive rosso-bianche per l'identificazione dei pali da parte dei pedoni ipovedenti.
Ambiente Servizi (raccolta rifiuti)	Ricollocazione bidoni e cassonetti spazzatura posizionati nei percorsi pedonali.
Cittadini motorizzati, ciclisti e pedoni	Rispettare le regole di educazione stradale: limiti di velocità, attraversamenti pedonali segnalati, parcheggi (evitare soste su marciapiedi e parcheggi riservati).
Comune - Commercianti e Professionista della sanità (dentista, medici, ortopedici, farmacisti, ...).	Sensibilizzare i gestori, proprietari e professionisti di spazi aperti al pubblico per eseguire interventi migliorativi per l'accessibilità e la fruibilità di tutti (posa di scivoli rimovibili) per rendere i locali e gli spazi riceventi il pubblico accessibili e più adattati ad una clientela vulnerabile (bambini, anziani, disabili, ecc.).
Ufficio LL.PP. + esperti Associaz. Disabili e referenti scolastici, Asl, settore pol. sociali e lavori pubblici	Azione di formazione riguardanti l'accessibilità. Coinvolgimento di persone disabili durante la fase di realizzazione di lavori pubblici e istituzione di una "consulta" per l'accessibilità e la qualità degli spazi e la salute.

Sulla base delle precedenti considerazioni, si elencano di seguito le azioni che il referente del PEBA (solitamente facente capo all'ufficio LL.PP. o Mobility manager) compie periodicamente per implementare il PEBA.

Ufficio lavori pubblici
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



3.3. Interventi correlati al PEBA/Pediplan

Le azioni di supporto proposte nell'ambito del Peba sono costituite da servizi (es. il trasporto dedicato) o azioni educative e formative gestite o promosse dall'amministrazione comunale che integrano gli interventi computati nel PEBA. Esse nascono dalle necessità emerse nella fase dei rilievi, dalle necessità espresse dall'amministrazione o da necessità socio-culturali.

Si elenca di seguito una serie di azioni che non ha un carattere prescrittivo. Spetterà all'amministrazione decidere quali azioni avviare assieme all'attuazione del piano.

a) Formazione dei tecnici, nomina del tecnico comunale preposto all'accessibilità e realizzazione di una consulta per l'accessibilità e la salute

- Formazione dei tecnici e degli operatori del comune che lavorano sulla viabilità e/o intervengono negli spazi pubblici con organizzazione di un seminario dedicato alla progettazione inclusiva¹¹ destinato anche ai tecnici locali, e alle imprese e società che intervengono negli spazi pubblici e nelle opere pubbliche (trasporto, acqua, telecomunicazione).
- Nomina di un tecnico-referente interno per verificare i progetti in fase di presentazione: Controlli sul Progetto d'esecuzione, controlli in corso d'opera-collaudato, e di gestione - Controlli sull'affidabilità-

¹¹ E' opportuno organizzare queste attività congressuali-formative in ambito intercomunale.



L'istruttoria tecnica dei progetti e le deliberazioni di opere pubbliche vanno accompagnate di una valutazione di un tecnico comunale preposto per le tematiche relative all'accessibilità e mobilità delle persone con disabilità.

- Per legge, tutti i progetti di nuova progettazione architettonica ed urbana devono integrare i concetti del design universale.
- Per gli spazi privati aperti al pubblico, che sono stati realizzati prima dell'agosto 1989, la rimozione delle b.a. non è obbligatoria a meno che non si proceda alla ristrutturazione dell'intero edificio, oppure che avvenga un cambio di destinazione d'uso. In questo caso il progettista è tenuto a presentare una dichiarazione a riguardo del superamento b.a.
- Integrazione del regolamento edilizio comunale in materia di barriere architettoniche e design universale con linee guida e progettuali.
- Eventuale coinvolgimento di persone disabili durante la realizzazione di opere pubbliche.
- Eventuale formazione di una consulta accessibilità, mobilità lenta e salute.

b) inserimento di giochi inclusivi semplici nell'uso in alcune aree giochi e realizzazione di un percorso sensoriale¹².

Individuazione di un percorso sensoriale accessibile (strutturazione ed organizzazione dell'ambiente "plurisensoriale"). Consigliabile l'avvio di un laboratorio di progettazione partecipata e sostenibile con le scuole in cui vengano coinvolte persone disabili e/o cooperative e associazioni interessate alla questione. Il laboratorio potrebbe affrontare diverse parti del progetto in 2 workshops ed incontri con esperti, referenti tecnici comunali: orientamento-percorsi, arredo, giochi. (V. cooperative presenti nel territorio comunale che operano già con un'utenza disabile).

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 nello spazio attraverso lo sport. L'evento andrebbe svolto in un ambito intercomunale con altri comuni dotate di un Peba.

d) servizio intercomunale

Avvio sportello territoriale itinerante abbattimento barriere comunicativi per le persone con deficit auditivo e/o sorde mute. Supporto amministrativo. Da organizzare con altri comuni dell'area.

e) Percorso educativo alla mobilità sostenibile ed alla sicurezza pedonale

In previsione della realizzazione o miglioramento delle Z30, L'avvio di un programma di educazione alla mobilità sostenibile e di azioni di sensibilizzazione e comunicazione destinate agli abitanti sono auspicabili. L'obiettivo è di migliorare la condivisione delle strade (automobilisti, pedoni, ciclisti). Azioni di comunicazione nelle scuole e nelle famiglie per la promozione del Car-pooling e Pedibus.

¹² Il percorso sensoriale potrebbe essere sviluppato nel parco del Mortol, in collaborazione con l'ente proprietaria.



g) L'integrazione e la realizzazione della segnaletica nei percorsi ciclopedonali e nelle ciclabili da trasformare in ciclopedonale

f) Informare i proprietari ed i gestori degli spazi aperti al pubblico sui temi dell'accessibilità ed accoglienza¹³

Prevedere un incontro tecnico con i proprietari ed i gestori degli spazi aperti al pubblico interessati a recepire specifiche linee guida e consigli per migliorare l'accessibilità dei negozi, locali e più in generale dei luoghi e spazi sanitari aperti al pubblico (dentista, medici, fisioterapisti ed altri liberi professionisti).

g) Studio di messa in servizio di una navetta elettrica (minibus per il trasporto delle persone più vulnerabili).

La navetta elettrica (servizio a chiamata e su prenotazione) sarebbe destinata alle scuole per le gite svolte con gruppi piccoli e ai residenti più anziani o disabili. E' un servizio di trasporto accessibile ed ecologico da avviare in un più ampio progetto di mobilità sostenibile accessibile (piano di azioni della mobilità elettrica) su scala sovracomunale nel trevigiano. Tale servizio comporterebbe l'installazione di colonnine elettriche nel territorio in alcune aree chiavi (Piazze, cimiteri, centri commerciali).

Il quadro economico del PEBA prevede un costo di massima forfettario per le azioni di sostegno e di accompagnamento di Euro 10.000, considerando le sole spese di comunicazione e logistica organizzativa, la consulenza per la formazione e il coinvolgimento di esperti in materia di mobilità sostenibile e processi partecipativi.

AZIONI	attori	destinatari	costo presunto	durata
Avvio di un percorso d'educazione all'accessibilità ed alla mobilità sostenibile "sicurezza e priorità dei pedoni". Promozione progetto Pedibus e Car-pooling.	Scuole, scuole guida, vigili, associazioni e assessorato cultura-famiglie	scolari, neo conduttori	1.000 euro	Da definire e integrare con l'attività svolta per la sicurezza stradale. (incontri a scuola e comunicazione) e campagna informativa periodica.
Organizzazione evento sportivo (anche in ambito sovracomunale) per promuovere l'integrazione dei giovani disabili.	Scuole, associazioni socio-culturali e sportive, assessorato sport e politiche sociali, comuni limitrofi, sponsor sostenitori	Scuole, Associazioni	1.000 euro	Da definire

¹³ Le nuove regole anticontagio possono rappresentare un'opportunità per ripensare l'accoglienza dei clienti.



Formazione tecnici e Integrazione del regolamento edilizio comunale inerente l'accessibilità con predisposizione di linee guida.	Direzione lavori pubblici	Tecnici e utilities	2.000 euro	Da definire
Realizzazione di un percorso sensoriale e cognitivo accessibile a tutti con acquisti di giochi accessibili	Ass. disabili	Cittadinanza	Da 3.000 a 25.000 euro A secondo dell'acquisto dei giochi	Da definire
<i>Progetti intercomunali¹⁴</i>				
Studio propedeutico per la messa in servizio di una navetta elettrica accessibile intercomunale	Comune e comuni limitrofi, Azienda trasporto		3000 euro (studio propedeutico)	Da definire
Avvio sportello territoriale itinerante abbattimento barriere comunicativi per le persone con deficit auditivo e/o sorde mute.			Da concordare	Da definire

3.4. Monitoraggio e indicatori

Il PEBA, come piano programmatico, va monitorato ed aggiornato sulla base di più fattori: gli interventi EBA e di manutenzione-adequamento effettuati, le esigenze sociali, le normative in materia d'accessibilità, di mobilità e di trasporto pubblico e l'evoluzione culturale.

Monitoraggio interventi eseguiti

Il PEBA viene costruito a partire dal contesto, delle criticità e priorità emerse in materia di accessibilità e mobilità delle persone disabili e più vulnerabili (anziani, bambini, ecc.), pertanto richiede un osservatorio periodico sulle politiche e sui progetti in atto. Tali progetti e politiche andranno integrati e implementati anche sulla base delle osservazioni dei portatori di interessi (associazioni, cittadini, cooperative) e soggetti direttamente coinvolti nella gestione degli spazi pubblici (assessorati/direzioni, società che intervengono nello spazio pubblico. L'assessorato ai lavori pubblici potrebbe organizzare un incontro tecnico annuo coinvolgendo l'assessore alle politiche sociali, i referenti alla scuola e alla sicurezza, assieme ai portatori d'interesse, al fine verificare, anche attraverso il confronto degli indicatori, lo stato di avanzamento del PEBA ed eventualmente ridefinire le strategie d'intervento e le priorità.

¹⁴ Legge regionale 19 marzo 2018, n. 10, art. 3. "Laddove il percorso di mappatura e georeferenziazione riguardi un ambito territoriale sovra-comunale corrispondente ad un'aggregazione di più Comuni per lo svolgimento dell'attività correlata al progetto, i Comuni si organizzano in forma associata individuando al loro interno un Comune capofila".



Si propongono di seguito alcuni indicatori di monitoraggio, che possono essere definiti e selezionati sulla base dei dati disponibili.

n.	INDICATORE QUANTITATIVI, QUALITATIVI, FINANZIARI	QUANTITA' ATTUALE	MISURAZIONE SUCCESSIVA
1.	Attraversamenti pedonali con segnali podotattili.		
2.	Traffic calming: vie con limite di velocità a 30 o 20 Km/h.		
3.	Traffic calming: interventi eseguiti per la riduzione della velocità nelle strade di collegamento		
4.	Aree gioco: interventi di accessibilità dei percorsi		
5.	Aree gioco: Installazione di giochi fruibili da tutti i bambini		
6.	Percorsi pedonali: messa in sicurezza con separazione dalla carreggiata (cordoli, parapetti parapedonali, segnaletica).		
7.	Rimozione dislivelli negli attraversamenti e nei percorsi		
8.	Ingressi urbani: interventi per ridurre la velocità degli automezzi.		
9.	Arredo urbano: n. cassonetti ricollocati.		
10.	Parcheggi riservati ai disabili: n. interventi per realizzazione, ricollocazione o messi a norma.		
11.	Fermate bus MOM: n. interventi di accessibilità e fruibilità		
12.	Fermate bus MOM: n. utenti disabili che prendono il bus.		
13.	Fermate bus MOM: n. fermate con segnali podotattili		
14.	Semafori: n. semafori con segnali podotattili e avvisatori acustici		
15.	Edifici comunali: n. interventi di rimozione barriere arch..		
16.	Esercizi commerciali e ambulatori: n. accessibili		
17.	Ciclabili convertite in ciclopedonali		
18.	Pedibus: n. allievi iscritti		
19.	Pedibus: n. allievi disabili iscritti		
20.	Azioni integrative e di sostegno al PEBA: n. azioni avviate.		



ALLEGATI

A1. Criteri val. accessibilità, sicurezza, orientamento negli spazi pubblici

A2. Check-list delle barriere senso-percettive (a cura di INMACI)

A3. Linee guida per l'accessibilità delle fermate dei mezzi pubblici di trasporto

A4. Questionario su accessibilità, sicurezza, orientamento

A5. Questionario di autovalutazione accessibilità di negozi e bar-ristoranti

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

MARCIAPIEDE, PERCORSO PEDONALE

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

Pavimento molto degradato (sconnessioni, buche...); pericolo per il rischio di inciampo-caduta.

Assenza marciapiedi o banchina con larghezza inferiore a 90 cm su vie trafficate.

Elementi di arredo che impediscono la percorribilità e che costituiscono una fonte di pericolo per ipo/non vedenti, anziani e bambini.

Presenza scalini o dislivelli superiori a 2,5 cm (anche all'inizio e alla fine del percorso).

Insicurezza negli attraversamenti anche a causa dall'assenza di linee guida per ipo/non vedenti

GIALLO: accessibilità e percorribilità da migliorare.

Percorso sconnesso in tratti limitati.

Sicurezza da migliorare in brevi tratti.

Marciapiedi che richiedono interventi limitati e puntuali di manutenzione ma percorribile.

Marciapiedi stretti ma percorribili.

Scarso orientamento o assenza di linee guida su un tratto limitato (ad es. passi carrai).

Assenza di marciapiede o banchine in zona residenziale con carreggiata stretta, in Z30 a senso unico, Z20 o poco trafficata, o su strada cieca.

GIALLO-VERDE

Arredo che intralcia il percorso ma non impedisce la percorribilità e non determina insicurezza.

Limitare e piccole sconessioni

Z30 o Z20 in un'area storica pavimentata, a senso unico e con rispetto della velocità.

VERDE: accessibile, percorribile

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

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

PARCHEGGI RISERVATI

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

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

VERDE: a norma

INTERSEZIONI/ ATTRAVERSAMENTI PEDONALI

ROSSO: poco accessibile e/o insicuro

Presenza scalini o dislivelli > 2/2,5 cm.

Degrado rilevante dell'attraversamento (buche, disconnessioni...).

Attraversamento lungo.

Insicurezza del pedone con traffico sostenuto e veloce.

Assenza attraversamento in un'area centrale o molto frequentata dai pedoni.

Sovradimensionamento dell'incrocio/attraversamento rispetto al contesto: incrocio da riqualificare (a misura di pedoni).

Assenza di linee guida per gli ipo/non vedenti nelle seguenti tipologie di strade con un traffico moderato:

- a. vie importanti molto frequentate (centro, parrocchie, piazze, attorno alle scuole, stazioni Fs e bus, servizi, commerciali);
- b. vie ubicate in zone residenziali con funzione di collegamento;
- c. vie ubicate in zone residenziali molto trafficate per la presenza di servizi importanti (es. supermercati, uffici, scuole, chiese...).

GIALLO: accessibilità e/o visibilità o intercettazione da migliorare

Assenza d'intercettazione podotattile in alcuni attraversamenti strategici importanti o segnalati.

Strisce sbiadite poco visibili.

Assenza di paline di arresto negli attraversamenti delle zone residenziali poco trafficate.

Assenza di segnaletica orizzontale (strisce) e verticale negli incroci con le strade secondarie poco trafficate che intersecano il percorso principale.

Scarsa sicurezza del pedone.

Puntuale problema di manutenzione.

Attraversamento da riposizionare.

Scarsa illuminazione di notte.

Scarsa visibilità di giorno.

Semaforo senza avvisatore acustico e intercettazione.

VERDE: accessibile, percorribile e sicuro per tutti.

CHECK LIST DELLE BARRIERE SENSO-PERCETTIVE

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

SCHEDA DI RILEVAZIONE DELLE BARRIERE SENSO-PERCETTIVE:

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

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

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

CHECK LIST PER RILEVAZIONE BARRIERE SENSO-PERCETTIVE AI SEMAFORI.

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

CHECK LIST PER RILEVAZIONE BARRIERE SENSO-PERCETTIVE NEGLI EDIFICI.

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

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

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

LINEE GUIDA PER L'ACCESSIBILITA' DELLE FERMATE AUTOBUS¹

RIFERIMENTI NORMATIVI

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

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

A livello tecnico le norme fanno riferimento³:

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

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

TPL e ruoli gestionali

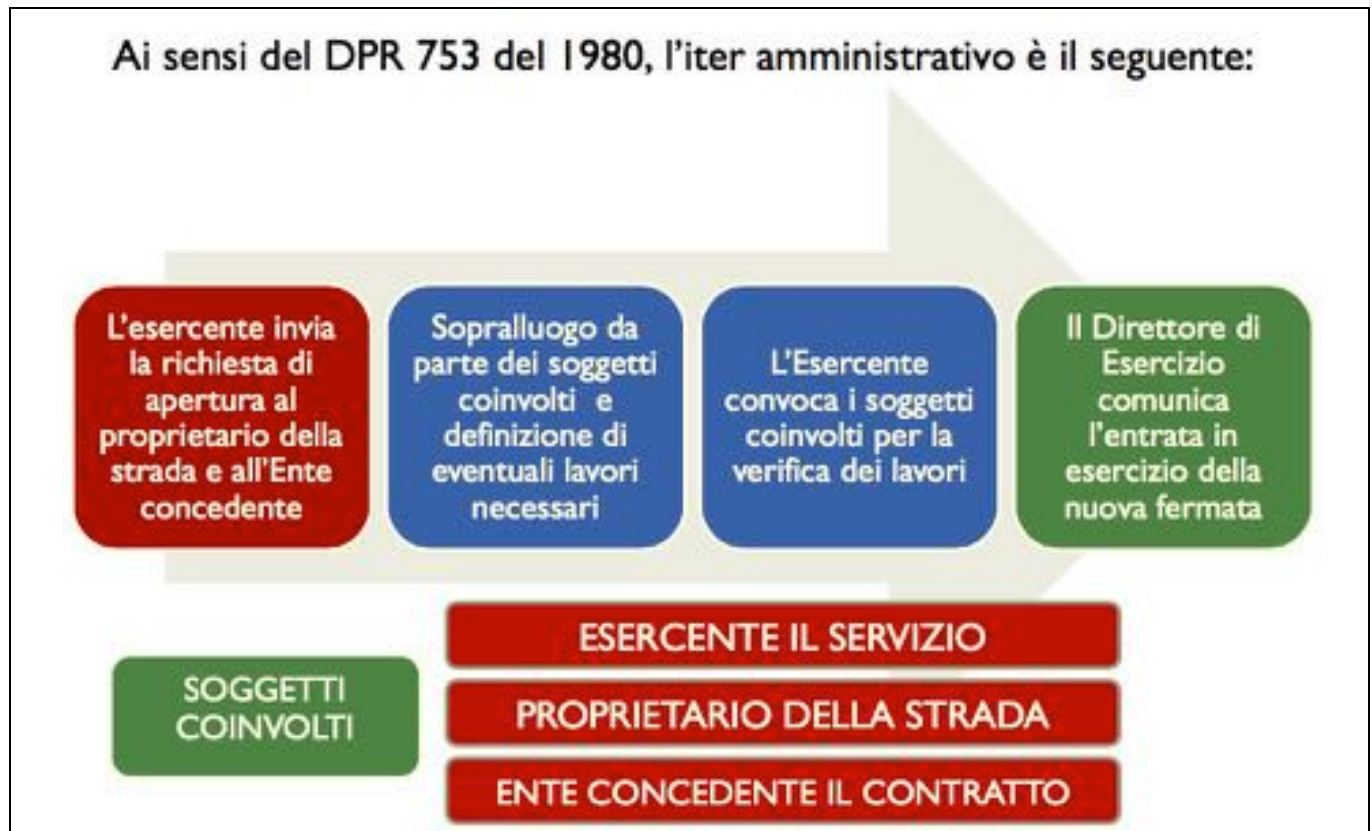
Azienda di trasporto	Gestisce l'esercizio, acquisisce i mezzi e fornisce all'ufficio tecnico del comune le prescrizioni e linee guida per realizzare le fermate
Comune	Progetta e realizza le fermate. Decide la realizzazione di una nuova fermata:
Motorizzazione Civile	Fornisce l'idoneità delle fermate.

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

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

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

ASPETTI AUTORIZZATIVI



REQUISITI FUNZIONALI

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

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

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

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

INDICAZIONI PROGETTUALI

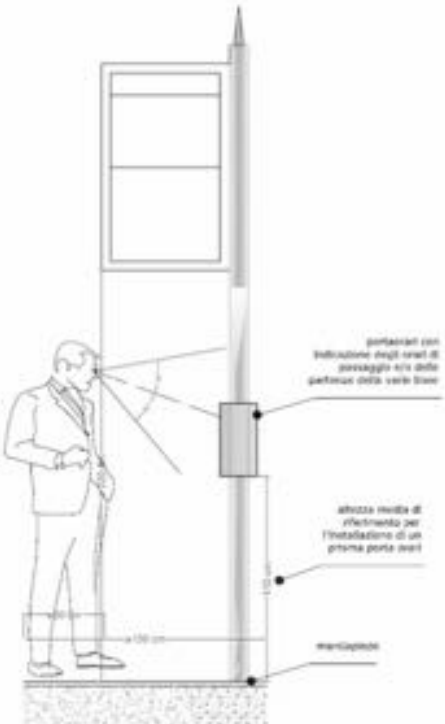
FERMATA CON PALINA A MESSAGGIO FISSO

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



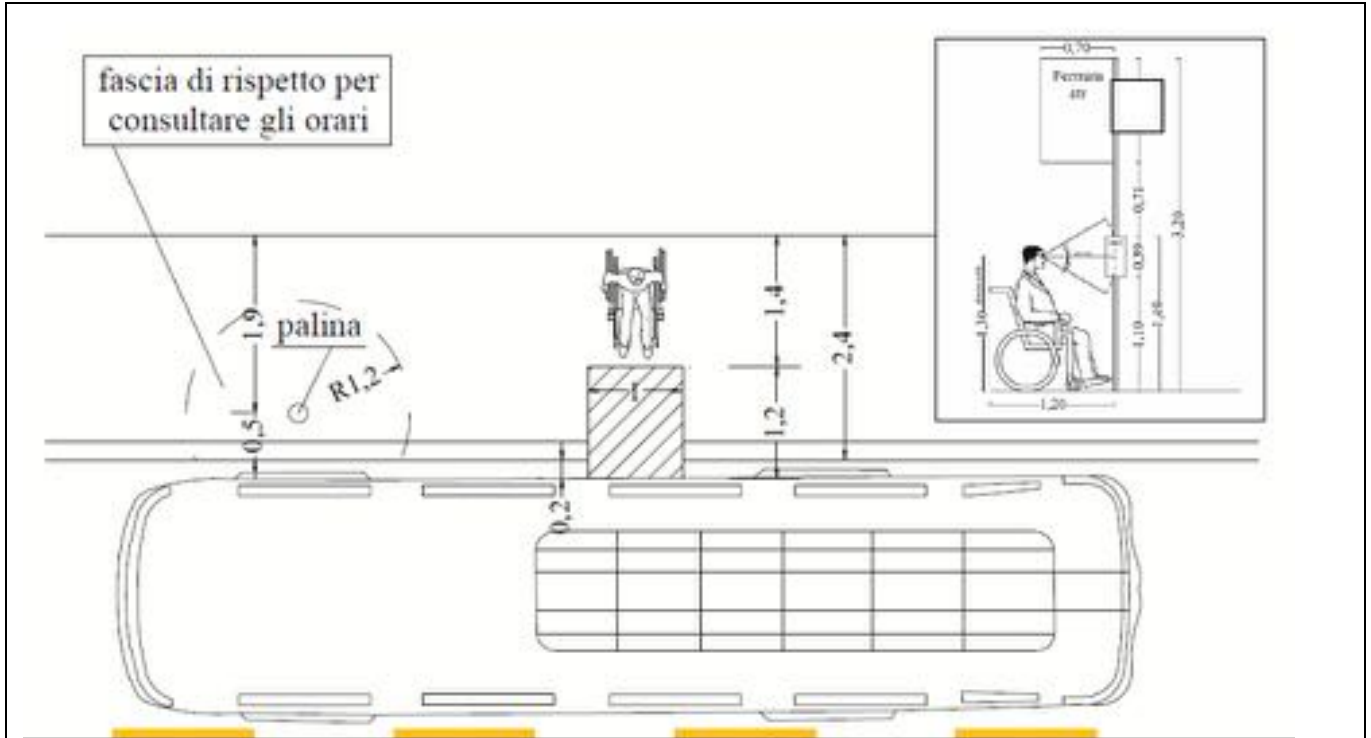
MATERIALI: resistenti all'acqua, durevoli e facilmente lavabili. Sono preferibili materiali metallici per la struttura portante, mentre la plastica per le coperture in quanto leggera e facilmente installabile. Per le pareti laterali viene spesso utilizzato il vetro temperato, essendo questo esteticamente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



Barriere architettoniche e accessibilità a Villorba: 8 domande

Il Comune di Villorba sta realizzando il Piano di Eliminazione delle Barriere Architettoniche (PEBA), per indirizzare i futuri investimenti per una migliore accessibilità dei percorsi pedonali e degli edifici pubblici.

Per farlo non basta il lavoro dei tecnici ma serve il contributo dei cittadini. Ti chiediamo gentilmente pochi minuti per segnalarci gli ostacoli che incontri nei tuoi spostamenti.

Il questionario on-line è in forma anonima, ma se preferisci puoi inviare le tue segnalazioni scrivendo all'indirizzo e-mail _____

Grazie per la collaborazione!

Facciamo un po' di chiarezza!

Che cosa si intende per "**barriere architettoniche**"?

Ogni forma di ostacolo fisico che crea difficoltà o disagi alla mobilità di chiunque, in particolare delle persone con disabilità motorie, sensoriali o cognitive. Sono anche gli ostacoli che limitano il comodo e sicuro utilizzo di attrezzature o componenti dell'edificio. Per "barriere" si intende anche l'assenza di segnalazioni che permettono l'orientamento e la riconoscibilità dei luoghi e delle fonti di pericolo, in particolare per coloro che presentano disabilità sensoriali e cognitive.

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

La possibilità per tutte le persone, indipendentemente dal loro stato di salute, di raggiungere un edificio o uno spazio pubblico, di entrarvi, di fruire di tutti i servizi ed attrezzature in esso presenti, in autonomia e sicurezza.

QUESTIONARIO

1– Indica in quale zona risiedi:

- Villorba
- Lancenigo
- Carità
- Catena
- Fontane e Chiesa Vecchia
- Venturali
- Altre zone



2– Ti muovi volentieri a piedi nel comune di Villorba?

- Sì
 No

Se hai risposto no, perché?

La tua risposta

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

- Percorso pedonale
 Pista ciclabile
 Trasporto pubblico
 Nessuno di quelli indicati

4– Quali sono i luoghi (vie, piazze, aree verdi, strade campestri...) dove ti piace passeggiare?

La tua risposta

5– In quali luoghi (strade, attraversamenti pedonali, aree giochi...) consiglieresti di intervenire per migliorare la sicurezza, l'accessibilità e il comfort dei pedoni?

La tua risposta

6– Ritieni che ci siano edifici comunali difficilmente accessibili (ufficio, impianto sportivo, scuola primaria, cimitero...)?

La tua risposta

7– Ci sono altri edifici pubblici (ambulatorio, chiesa, negozio, bar ristorante...) che a tuo avviso potrebbero migliorare la loro accessibilità?

La tua risposta

8– Ulteriori considerazioni o suggerimenti:

La tua risposta

INVIA



AUTOVALUTAZIONE DELL'ACCESSIBILITA' DEI LOCALI PUBBLICI

Per quali clienti il suo locale le sembra sufficientemente accessibile e fruibile?

<input type="checkbox"/>	Persona con disabilità motoria o in carrozzina	<input type="checkbox"/>	Donna in gravidanza, o puerpera
<input type="checkbox"/>	Genitori con passeggino o con bambino piccolo	<input type="checkbox"/>	Persona anziana
<input type="checkbox"/>	Persona sorda, o sensibile ai rumori forti	<input type="checkbox"/>	Persona ipovedente o cieca
<input type="checkbox"/>	Persona con disabilità cognitive o problemi di orientamento	<input type="checkbox"/>	Non lo so

Check-list per l'accessibilità dei locali

	SI	NO	NON LO SO
Nell'ingresso sono presenti scalini più alti di 2,5 centimetri			
La maniglia della porta d'ingresso è ad un'altezza "a misura di bambino"			
La porta d'accesso si apre senza troppi sforzi			
La porta d'ingresso consente il passaggio di carrozzine e passeggini			
L'altezza del banco e della cassa non è superiore a 1 metro			
C'è una sedia a disposizione dei clienti			
L'arredo del locale non crea intralcio alla percorribilità delle carrozzine			
I cartelli e i prezzi sono scritti con caratteri grandi per agevolare la lettura			
Se necessario il personale è disponibile ad aiutare le persone con disabilità			
I cani guida che accompagnano le persone non vedenti sono benvenuti			

Solo per bar e trattorie-ristoranti

	SI	NO	NON LO SO
La sala ha dei tavoli facilmente accessibili dalle persone in carrozzina			
C'è un bagno attrezzato e accessibile per persone con disabilità			

Grazie per la collaborazione!

questionario anonimo: non firmare

