



Comune di CITTADELLA – PD

PEBA

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



1 - RELAZIONE

Giugno 2019

Tecnici incaricati
Comune di Cittadella



SCARPA & DROUILLE
ARCHITETTURA + URBANISTICA

Resp. area tecnica
Sindaco

urb. Murielle Drouille-Scarpa
arch. Aldo Scarpa

ing. Emanuele Nichele
dott. Luca Pierobon



Tecnici incaricati	urb. Murielle Drouille-Scarpa arch. Aldo Scarpa
Collaboratori	dott. arch. Beatrice Somensini dott. urb. Gianluca Zanatta (GIS)
Comune di Cittadella	resp. settore LL.PP., ing. Emanuele Nichele ref. per il PEBA ing. Samuela Reginato

Data stampa 20/6/2019



INDICE

PARTE 1 – ANALISI PROPEDEUTICHE E CONSULTAZIONI	5
Premessa	7
1. Riferimenti normativi e destinatari	9
1.1. Il PEBA e i riferimenti normativi	9
1.2. Destinatari del PEBA e invecchiamento della popolazione	10
2. Inquadramento socio-territoriale ed urbanistico	13
2.1. Contesto geografico	13
2.2. Popolazione, e famiglie	13
2.3. Correlazioni e compatibilità del PEBA con gli strumenti di piano e i programmi urbani	14
3. Ambito d'indagine, poli attrattori, obiettivi, strategie	19
3.1. Ambito d'indagine e poli attrattori	19
3.2. Obiettivi del PEBA	20
3.3. Strategie d'intervento	21
4. Azioni e strumenti della partecipazione e concertazione	23
4.1 Focus group, osservazione partecipante e interviste spot	23
4.2. Attività svolte con le scuole	25
5. Individuazione e mappatura dei percorsi pedonali	27
PARTE 2 – RILIEVO, ANALISI, VALUTAZIONE, PRIORITA'	31
1. Percorsi pedonali e sicurezza delle vie	33
1.1. L'area del centro storico (dentro le mura)	34
1.2. Quartieri attorno al centro storico	35
1.3. Facca, S Maria e S. Donato	38
1.4. S. Croce Bigolina, Pozzetto, Laghi, Ca' Onorai	39
1.5. Scalini, dislivelli, semaforizzazione negli attraversamenti e nelle intersezioni	41
1.6. Osservazioni generali	41
2. Valutazione accessibilità dei poli attrattori, servizi, luoghi d'interesse e esercizi commerciali	43
2.1. Poli attrattivi e centralità urbane	43
2.2. Luoghi culturali e turistici	49
2.3. Piazze e aree verdi attrezzate	53
2.4. Accessibilità esterna di negozi e bar-ristoranti nel centro storico	59
2.5. Servizi socio sanitari, uffici postali e banche	61



3. Valutazione accessibilità dei luoghi di interscambio modale: Stazione FS, aree parcheggi, fermate TPL	65
3.1. La stazione FS	65
3.2. I parcheggi riservati ai disabili	67
3.3. Le fermate dei mezzi pubblici di trasporto	69
4. Gli edifici comunali	71
4.1. Gli edifici rilevati	71
4.2. Valutazione accessibilità per singola categoria	72
4.3. Dentro e fuori le scuole: percorsi Pedibus a Cittadella e Pozzetto	75
5. Priorità d'intervento	81
5.1. Edifici	81
5.2. Spazi urbani	82
PARTE 3 – LINEE GUIDA, COMPUTO, PROGRAMMAZIONE INTERVENTI E MONITORAGGIO DEL PIANO	89
1. Linee guida per gli interventi negli spazi urbani	91
1.1. Identificazione e qualificazione dei percorsi pedonali	92
1.2. Tipologia interventi nei percorsi pedonali	93
1.3. Orientamento e segnaletica per le persone disabili	97
1.4. Interventi previsti a Cittadella per gli ipo vedenti e non vedenti	100
1.5. Marciapiedi e pavimentazioni	102
1.6. Attraversamenti pedonali	103
1.7. Sicurezza pedonale e moderazione del traffico (<i>traffic calming</i>)	108
2. Quantificazione interventi	115
2.1. Prezzario	116
2.2. Computo degli interventi e quadro economico	117
3. Attuazione interventi e monitoraggio	121
3.1. Programmazione e risorse	121
3.2. Attuazione e governance	123
3.3. Azioni di supporto e accompagnamento al PEBA/ Pediplan	125
3.4. Monitoraggio e indicatori	129
ALLEGATI	
A1. Criteri di valutazione degli spazi urbani	
A2. Linee guida per l'accessibilità delle fermate autobus	
A3. Check-list delle barriere senso-percettive (v. INMACI)	





PARTE 1 - ANALISI PROPEDEUTICHE E CONSULTAZIONI





Premessa

La parte 1 del PEBA illustra le attività di analisi, indagine e partecipazione svolte; tali attività rispondono a diversi obiettivi:

- conoscere il contesto territoriale;
- eseguire una sommaria ricognizione dei piani e dei progetti esistenti;
- reperire la lista degli edifici e degli spazi urbani da rilevare;
- individuare i principali percorsi pedonali;
- individuare le criticità e le priorità per gli interventi di eliminazione delle barriere architettoniche.

Attività svolte

Sono state svolte le seguenti attività:

- Incontri con l'Ufficio Lavori Pubblici e Urbanistica.
- Incontro con l'Associazione "Airone", l'assessore alle Politiche Sociali ed i referenti tecnici dell'ufficio lavori pubblici.
- Studio delle correlazioni fra i piani urbani, la programmazione triennale dei lavori pubblici ed il PEBA.
- Svolgimento di interviste spot presso i residenti nel capoluogo e nelle frazioni.
- Osservazione delle pratiche d'uso del territorio in alcuni punti strategici (Ospedale, stazione Fs, ecc.).
- Individuazione delle caratteristiche territoriali e definizione degli obiettivi e strategie del PEBA.
- Rilievi degli edifici comunali, schedatura e computo interventi di eliminazione barriere arch.
- Rilievo degli spazi pubblici e valutazione di sintesi dell'accessibilità (vie, piazze e aree giochi).
- Rilievo e mappatura delle fermate autobus, dei parcheggi riservati e valutazione di sintesi dell'accessibilità.
- Valutazione dell'accessibilità esterna dei servizi e dei locali pubblici.
- Individuazione e valutazione dei poli attrattivi.



Documenti, progetti e piani consultati¹

- Elenco triennale Opere Pubbliche
- P.A.T.I. e P.I.
- PAES
- PICIL
- Piano mobilità elettrica
- Piste ciclabili e ciclopedonali e Z30
- PTRC
- Regolamento edilizio 2019

¹ L'amministrazione comunale ha fornito la documentazione utile per la conoscenza del contesto urbano, le analisi preliminari e l'avvio dei rilievi.



1. Riferimenti normativi e destinatari

1.1. Il PEBA e i riferimenti normativi

Il PEBA è uno strumento per la programmazione e la gestione dei lavori pubblici, finalizzato al miglioramento della qualità urbana e della qualità di vita. Il piano va aggiornato in concertazione con i settori della pianificazione urbana e della mobilità per le implicazioni riguardanti la mobilità pedonale. Inoltre in alcuni casi, si rivela utile coinvolgere l'assessorato alle politiche sociali e gli attori della sanità, i quali consentono di implicare specifici portatori d'interesse e sviluppare delle sinergie con altri servizi e progetti d'integrazione sociale, economica, culturale e territoriale.

Il PEBA degli spazi pubblici, ovvero "Pediplan" è un piano della mobilità pedonale accessibile. Si prefigura sia come quadro conoscitivo per poter qualificare e valorizzare i percorsi pedonali sia come uno strumento per rafforzare ed ampliare la rete dei percorsi. L'attuazione del Pediplan permette di facilitare gli spostamenti in autonomia delle persone più vulnerabili (bambini, anziani, diversamente abili) nei tragitti urbani quotidiani (casa/ scuola – casa/ ospedale – casa/ lavoro – casa/ panificio – casa/ parco, ecc.). Inoltre, il Pediplan è finalizzato ad una migliore sicurezza delle strade e una maggiore qualità degli spazi pubblici.

Normativa

DPR 384/1978 e Legge 41/1986 "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 n. 41 /1986, art. 32 comma 21

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

Legge Quadro n. 13/89

Stabilisce i termini e i modi in cui deve essere garantita l'accessibilità ai vari ambienti, con particolare attenzione ai luoghi pubblici. Il D.M. 236/89 (decreto attuativo) descrive all'art. 3 i criteri generali di progettazione e indica tre diversi livelli di attenzione: accessibilità, visibilità e 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."



(Art. 24, c. 9) ... facendo quindi obbligo ai Comuni, di integrare il Piano di Eliminazione delle Barriere Architettoniche (P.E.B.A.) con il Piano di Accessibilità Urbana (P.A.U.), cioè con lo studio degli spazi urbani finalizzati alla realizzazione di percorsi pedonali (e non solo) sicuri ed accessibili a tutti e in particolare ai diversamente abili.”

Legge regionale Veneto 12 luglio 2017 n.16 "Disposizioni generali in materia di eliminazione delle barriere architettoniche"

Costituzione italiana Articolo 3

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

Convenzione ONU

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

Legge 104/92, assistenza, integrazione sociale e diritti delle persone handicappate.

Regolamento Edilizio del Comune di Cittadella 19/04/2019 - Vedi Art. 48: Piazze e aree pedonalizzate e Art. 49: Passaggi pedonali e marciapiedi.

1.2. Destinatari del PEBA e invecchiamento della popolazione

I residenti

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

Alla luce del fatto che nel corso della vita qualsiasi individuo può ritrovarsi ad affrontare condizioni temporanee di inabilità, si considera che gli interventi di eliminazione delle barriere architettoniche vanno a beneficio di tutti i cittadini.

DISABILITA' MOTORIA	DISABILITA' SENSORIALE	DISABILITA' COGNITIVA

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

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

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

I turisti e visitatori

La vocazione turistica e pedonale del centro storico di Cittadella richiama la necessità di rendere il territorio fruibile e di intercettare la domanda di turismo accessibile. Le strutture turistiche, gli spazi aperti al pubblico e le infrastrutture andrebbero adeguate in tal modo da agevolare la visita dei luoghi per un'utenza con esigenze speciali.

Cittadella è l'unica città murata di tutta Europa a possedere un Camminamento di Ronda medievale. Le mura sono visitabili con una passeggiata panoramica a 15 metri d'altezza.

Dal 2017, l'IAT registra un continuo aumento dei turisti stranieri in particolare nei mesi estivi.

E' utile segnalare il fatto che il turismo accessibile, sostenibile e culturale è un settore in forte crescita che rappresenta un'opportunità di sviluppo a livello sociale, territoriale, economico ed occupazionale².

Secondo lo studio Eurostat 2013, in Europa la domanda potenziale di un Turismo Accessibile viene stimata in circa 127,5 milioni di persone, di cui 46 milioni di persone con una qualche forma di disabilità e 81 milioni di persone over 65. E' un mercato che interessa principalmente tre categorie di utenti:

- persone disabili.
- persone anziane.
- persone con limitazione temporanea.

² Fonte: <<https://welforum.it/wp-content/uploads/2017/07/Lavagnini-Tesi-magistrale-turismo-accessibile-Ca-Foscari-2014.pdf>>



Invecchiamento della popolazione, accessibilità e qualità di vita

La questione della disabilità è fortemente correlata all'invecchiamento della popolazione, con conseguente declino di alcune funzioni motorie, sensoriali, fisiologiche e cognitive.

Il continuo invecchiamento della popolazione è un fenomeno in aumento in Europa

Soprattutto in Italia, oltre il 22% della popolazione ha 65 anni e il numero di anziani non autosufficienti si attesta sui 6,3 milioni di persone³. Di conseguenza, oltre alla crescita della popolazione anziana, si prevede un aumento delle persone disabili negli anni a venire.

Pertanto, c'è un bisogno crescente di adattare il patrimonio immobiliare e di migliorare la fruibilità e la sicurezza dei servizi: mezzi di trasporto pubblici, servizi socio-sanitari, strutture ricettive e commerciali e spazi pubblici. Ne risulterà un territorio più vivibile, sicuro, accogliente e confortevole per gli abitanti, i visitatori e i turisti⁴.

Nei paesi ad economia avanzata, la richiesta di standard più elevati in materia di sostenibilità e domotica è in aumento, sia per gli edifici che per gli spazi pubblici.

Degli standard che favoriscono la salute, l'autonomia delle persone ed il benessere collettivo.

³ Fonte Istat 2018. L'indice di vecchiaia in Italia corrisponde a 168,9 anziani ogni 100 giovani.

⁴ Cfr. "Indicatori della salute pianificazione per la salute", Sacile 1 dicembre 2017, Giorgio Simon, Rigenerazione urbana e nuova prassi urbanistiche, Rete città sane.



2. Inquadramento socio-territoriale ed urbanistico

2.1. Contesto geografico

Cittadella è un Comune situato nel Nord Ovest della Provincia di Padova, con una superficie di 36,68 km² e 20.157 abitanti. Il territorio comprende il centro storico, circondato dalla caratteristica cinta muraria (1461m di circonferenza e 14m di altezza) inframmezzata dalle torri e da quattro porte d'accesso che danno accesso alle due vie principali che, assieme alle stradelle e alle piazze conformano un tessuto urbano di forte attrattività turistica.

Il territorio è pianeggiante ed è attraversato dal fiume Brenta nel confine Ovest, che scorre con direzione NNOSSE, occupando circa il 5% del comune; la "linea delle risorgive" attraversa il territorio nella parte centro meridionale, a sud di Cittadella. Oltre al centro storico ed ai quartieri limitrofi, le principali frazioni sono S. Croce Bigolina, Pozzetto, Laghi, Ca Onorai e Pozzetto. I comuni confinanti sono Tombolo, Galliera Veneta, Fontaniva, Carmignano di Brenta, Rossano Veneto, Tezze sul Brenta, San Giorgio in Bosco e Pozzoleone.

2.2. Popolazione e famiglie⁵

Si riscontra un alto numero di famiglie ed un indice di vecchiaia inferiore alla media provinciale e nazionale; l'indice di mortalità risulta superiore a quello di natalità, di conseguenza si riscontra un aumento della popolazione over 65 anni. La popolazione residente si mantiene stabile e la densità si colloca nella media provinciale.

POPOLAZIONE	N. FAMIGLIE	ETA MEDIA	INDICE VECCHIAIA	ABITANTI/KMQ
20.157	7547	44,2	159,8	549,2

Anno	0-14 anni	15-64 anni	65+ anni	Residenti	Età media
2002	2895	12.679	3.168	18.742	40,2
2016	1.595	6.767	1.852	10.214	42,0
2017	1.562	6.751	1.904	10.217	42,4
2018	1.515	6.784	1.943	10.242	42,8

Fonte: Comuni italiani

⁵ Fonte: Urbistat.



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

PIANI URBANI E TERRITORIALI

RELAZIONI / INTEGRAZIONE/CONGRUENZE CON IL PEBA / PEDIPLAN

PATI - Piano di Assetto del Territorio Intercomunale (con i comuni di Tombolo, Galliera Veneta, Fontaniva e Campo San Martino)⁶

Obiettivi e temi dominanti in relazione al Peba/Pediplan

- Qualificazione e valorizzazione relativamente agli ambiti con valenze storica ed architettonica;
- Valorizzazione della rete ecologica.

Tra le azioni d'interesse del PEBA:

la realizzazione del sistema dei parchi e spazi verdi, percorsi pedonali e ciclabili.

P.I. 2018 - Secondo Piano interventi e relative norme tecniche

<http://www.comune.cittadella.pd.it/piano-degli-interventi>

Obiettivi generali:

- salvaguardare, recuperare e valorizzare il patrimonio culturale e ambientale;
- riordinare e riqualificare la struttura insediativa del centro capoluogo e dei centri urbani minori;
- migliorare il sistema delle infrastrutture urbane e territoriali.

I contenuti del P.I. sono organizzati nel sistema ambientale e paesaggistico, insediativo e relazionale; per ciascun sistema vengono definite specifiche regole operative.

Art. 16 – Interventi a elevata sostenibilità ambientale

Alcuni grandi principi:

- Minore consumo di suolo. Concentrazione dello sviluppo nelle aree già urbanizzate o adiacenti alle zone urbanizzate.
- Miglioramento della qualità urbana.

⁶ Il Piano Regolatore Comunale del Comune di Cittadella si articola in Piano di Assetto del Territorio Intercomunale (P.A.T.I.) dell'Alta Padovana, composto dai Comuni di Cittadella, Tombolo, Fontaniva, Galliera Veneta e Campo San Martino, approvato con la Conferenza dei Servizi del 27.5.2009 e ratificato con D.G.R. n° 2895 del 29.9.2009, (BUR n. 86 del 20.10.2009) e dal Piano degli Interventi (P.I.). Il PATI interessa un territorio di 9.040 ha e una popolazione di 46.000 abitanti circa. (PI) Art. 18 – VAS e piano di monitoraggio. Il PATI è stato sottoposto alla Valutazione Ambientale Strategica degli effetti derivanti dalla sua attuazione ai sensi della direttiva 2001/42/CE del 27 giugno 2001



Studio zonizzazione acustica 2005 (integrazione zonizzazione 1999).

Aree di particolare tutela individuate: le aree verdi; le scuole; le zone di culto; i presidi sanitari.

Le principali sorgenti sonore in relazione alle aree indagate del Peba sono riconducibili alle infrastrutture stradali.

Confort ambientale

I rilievi fonometrici dimostrano che il campo acustico è dato principalmente dalle emissioni del traffico autoveicolare. Una riduzione del rumore non può prescindere da un intervento sui flussi autoveicolari.

Un altro importante aspetto è la situazione riscontrata nella circoscrizione del centro storico dove si rilevano passaggi continui di autovetture⁷ con importanti problemi di parcheggio e di disturbo nella zona ospedaliera. Per ciò che riguarda il centro storico l'eccessivo numero di automobili circolanti, soprattutto lungo le due strade principali creano problemi di congestione ed inquinamento ambientale. Il tutto è aggravato dalla rete viaria in gran parte inadeguata.

Nota: si suggerisce l'aggiornamento della zonizzazione acustica per cogliere l'evoluzione in materia di fonti di inquinamento acustico collegati al traffico.

PICIL 2014⁸

<http://www.comune.cittadella.pd.it/sites/default/files/schede.pdf>

Riqualificazione del centro storico.

PAES 2011 - Piano d'azione per l'energia sostenibile

Il Comune di Cittadella si è impegnato nel raggiungimento degli obiettivi di mitigazione dei cambiamenti climatici, promuovendo un uso sostenibile dell'energia. Ha aderito al Patto dei Sindaci adottando il Piano di Azione per l'Energia Sostenibile finalizzato alla riduzione del 21% delle emissioni di CO2 nel territorio comunale.

PAME 2019 - Piano Mobilità elettrica

(v. Strategia Trasporti 2050 e Piano Nazionale Infrastrutturale per la ricarica dei veicoli alimentati ad energia elettrica- PNIRE).

Tra le azioni del PAES è prevista l'installazione di colonnine per la ricarica di veicoli elettrici presso alcuni attrattori territoriali (le stazioni di servizio carburante; la struttura ospedaliera; le strutture sportive comunali o/e scolastiche; i centri commerciali; la Stazione Ferroviaria SMFR).

Realizzazione in una fase pilota di 2 stazioni di ricarica nei pressi di Piazza Pierobon e all'interno del parcheggio di Villa Rina.

⁷ Note: Se dal 2005, la questione dei parcheggi è stata risolta, invece il traffico è sempre molto sostenuto. Si suggerisce di integrare la zonizzazione acustica del 1999.

⁸ Adottato con D.G.C. n. 154 del 10.07.2013 - Approvato con D.C.C. n. 14 del 28.04.2014



PTCP di Padova

Il centro di Cittadella risulta tra i centri storici più rilevanti della Provincia di Padova.
Vedi la Tav. 1 "Vincoli e Pianificazione territoriale" - Quadro dei vincoli paesaggistici legati ai corsi d'acqua e al centro storico della città murata.

Elenco Triennale opere pubbliche comunali 2019/2020

Spazi Pubblici

Asfaltatura di alcune strade comunali.
Efficientamento ed ampliamento della rete di pubblica illuminazione e la riqualificazione di Piazza Sagrato.
Riqualificazione di Borgo Padova.
Nuove piste ciclabili: via Zucca (prolungamento pista via San Feliciano, Pozzetto; via Bolzonella; via Casaretta; Ca' Moro - 3° stralcio, via Sammartinara.
Ciclopeditoni di via Verdi e Santa Croce Bigolina.
Realizzazione rotatoria di Santa Maria.
Rotonda via Galilei - Tofana di Rozes.
Parcheggio Santa Maria via 11 Settembre.
Realizzazione del parcheggio scambiatore del polo scolastico.

Edifici

Recupero funzionale e restauro del Palazzo delle associazioni (manutenzione straordinaria cimitero).
Nuova struttura polivalente Pozzetto.
Area attrezzata Santa Croce Bigolina.
Realizzazione del campo polivalente sportivo Facca.
Sistemazione degli impianti sportivi di San Donato (copertura campi).

PTA - Piano di Tutela delle Acque

Il territorio di Cittadella fa parte del bacino scolante della Laguna di Venezia.

PTRC Regione Veneto, adottato con DGR del 17/2/2009

IL VENETO REGIONE D'EUROPA

La Regione modella le azioni di governi attorno ai principi europei generali seguenti:

- Coesione economica e sociale;
- Sviluppo sostenibile;
- Competitività equilibrata per il territorio.

Linee guida e obiettivi Generali del Piano:

Energia, risorse e ambiente: contrastare il cambiamento climatico.
Mobilità: garantire la mobilità preservando le risorse ambientali (mobilità sostenibile).
Valorizzazione della mobilità slow per migliorare l'accessibilità al territorio ed alla città.
Rete dei percorsi ciclopeditoni per migliorare la conoscenza capillare del territorio delle ville e dei loro contesti.
Crescita sociale e culturale.



Paesaggio: attenzione ai beni paesaggistici da conservare.

La questione dei paesaggi della quotidianità va considerata da due punti di vista: il primo è quello della funzionalità, il secondo si concentra sulla qualità estetico-architettonica.

Cittadella nella cartografia del PTRC

Nella tavola n. 4 "Mobilità", Cittadella si colloca in un crocevia di relazioni infrastrutturali. La SS 47 Valsugana assume il ruolo di strada mercato a carattere regionale.

La tavola n. 5b "Sviluppo economico – Turistico" riconosce Cittadella come una delle città murate venete di importanza turistica. Relativamente alla tavola del Piano n. 8 "Città motore del futuro" Cittadella assume il ruolo di Polo urbano regionale e rientra nella "piattaforma metropolitana dell'ambito centrale" a confine con "l'ambito pedemontano".

Siti appartenenti alla rete natura 2000

All'interno del territorio comunale di CITTADELLA sono presenti i Siti d'Importanza Comunitaria (SIC) e Zone di Protezione Speciale (ZPS) spesso a cavallo con altri comuni:

- ZPS IT3260001 "Palude di Onara"
- SIC e ZPS IT3260018 "Grave e zone umide della Brenta"
- SIC IT3260022 "Palude di Onara e corso d'acqua di risorgiva S. Girolamo"

Principali vincoli e invarianti d'interesse paesaggistico, ambientale e monumentale

Gli elementi di maggiore interesse storico, architettonico sono: la cinta muraria e le porte fortificate, il Teatro sociale, il palazzo del Municipio, il Palazzo della Loggia, il Duomo, le torri e le ville storiche.

PEBA/PEDIPLAN e possibili impatti su ambiente e paesaggio

Il PEBA prevede alcuni interventi di ridotta entità su aree pubbliche (riferiti all'ampliamento di marciapiedi o al miglioramento della segnaletica) già edificate e urbanizzate che non comporteranno modifiche strutturali e che non genereranno impatti ambientali significativi. Il PEBA è un piano finalizzato ad incrementare la mobilità pedonale. Le proposte d'intervento considerano gli eventuali vincoli storico-architettonici.





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

3.1. Ambito d'indagine e poli attrattori

Il PATI individua nel territorio comunale diversi Ambiti Territoriali Omogenei (A.T.O.).

Il territorio di Cittadella riporta dodici A.T.O.

- N. 1 – Ambientale – Area del Brenta
- N. 2 – Residenziale – Croce Bigolina
- N. 3 – Residenziale – Battistei e Laghi
- N. 4 – Agricolo – Parte Nord
- N.5 – Residenziale - Pozzetto
- N. 6 – Produttivo
- N. 13 – Residenziale - Capoluogo e San Donato
- N. 14 Residenziale – Centro storico
- N. 15 Zona Est – Est Zona D
- N. 18 Ambientale – Palude di Onara
- N. 21 Residenziale – Facca e Santa Maria
- N. 22 Agricolo – parte Sud.

Gli ATO n. 2, 3, 5, 13, 14, 21 costituiscono il perimetro d'indagine del PEBA e PEDIPLAN in quanto rappresentano gli ambiti residenziali ed urbanizzati consolidati in cui sono concentrati i maggiori servizi, con un'attenzione particolare al capoluogo ed al centro storico – dei poli attrattori per il territorio circostante -.

Le A.T.O. di contesto prevalentemente residenziale presentano aree con edificazione diffusa senza soluzione di continuità, ad eccezione di alcune specifiche zone. Il P.A.T.I. prevede di riqualificare e riconvertire il territorio con arredi urbani adeguati.

Gli obiettivi comuni da perseguire negli ATO residenziali sono quelli di riqualificare il territorio e il tessuto urbano tramite interventi di riordino degli insediamenti esistenti e di ripristino della qualità ambientale.

Principali poli attrattori

I principali attrattori del centro storico sono riferiti alle zone con attività commerciali e servizi



pubblici molto frequentati:

- Le piazze, i parchi e le aree giochi, gli impianti sportivi aperti.
- La stazione Fs, le aree parcheggi, alcune fermate TPL e le stazioni di servizio.
- Le attività commerciali, le poste, le banche ed i negozi di vicinato.
- Il centro storico delimitato dalla cinta murata.
- La casa di riposo, l'ospedale e gli ambulatori ospedalieri.
- I cimiteri.
- I servizi e gli edifici pubblici quali il municipio, le scuole, la biblioteca, le chiese, gli impianti sportivi.
- Altri edifici pubblici (i bar-ristoranti, le farmacie, i negozi, gli ambulatori medici).

3.2. Obiettivi del PEBA

1. Migliorare l'accessibilità e la sicurezza di alcuni percorsi pedonali e degli spazi pubblici, programmando interventi eseguibili in un arco temporale limitato (3/5 anni).
2. Favorire il confort degli spazi pubblici nei quartieri e nelle frazioni.
3. Valutare l'accessibilità di alcuni edifici comunali e delle scuole con un approccio "dentro/fuori".
4. Mappare e valutare l'accessibilità delle aree verdi attrezzate e delle piazze.
5. Valorizzare l'attrattività del territorio con il miglioramento delle connessioni fra gli spazi pubblici (piazze, percorsi pedonali, aree esterne delle scuole, aree verdi) ed attraverso interventi di moderazione del traffico per una città sana e a misura di bambino, integrando i progetti previsti e in corso.
6. Integrare nella mobilità pedonale l'interscambio modale costituito dai parcheggi riservati ai disabili e dalle fermate dei mezzi pubblici (stazione treni e fermate autobus) valutando la loro accessibilità.
7. Delineare linee guida per la progettazione e la realizzazione degli interventi.
8. Definire alcuni indicatori per il monitoraggio dell'accessibilità dei luoghi pubblici e della sicurezza dei pedoni.
9. Favorire l'inclusione sociale e spaziale delle persone vulnerabili (disabili, anziani, e bambini) migliorando le connessioni, la sicurezza e le relazioni di vicinato.



10. Individuare e valutare alcune macro-zone molto frequentate dai residenti-pedoni (scolastiche, commerciali, ecc.)⁹.

3.3. Strategie d'intervento

A. Dentro/ fuori gli edifici comunali

Migliorare l'accessibilità degli edifici comunali, delle aree esterne, dei parcheggi, delle fermate del bus e dei percorsi di accesso, in una logica di continuità – catena degli spostamenti (dal fuori al dentro).

Durante l'indagine è stata riservata un'attenzione particolare agli edifici scolastici e alle aree esterne alle scuole in quanto le scuole svolgono un ruolo primario di educazione e integrazione. Il Pedibus è un'iniziativa da valorizzare e potenziare per favorire gli spostamenti pedonali su brevi distanze.

La stessa strategia d'intervento (dentro-fuori) è stata applicata sui percorsi molto frequentati in cui sono presenti edifici/servizi rilevanti (negozi, municipio, biblioteca, ambulatori, parrocchie, piazze, aree giochi).

B. Integrare nel PEBA le zone 30km/h e istituire nuove Z30 o Z20 per migliorare la sicurezza e la fruibilità pedonale.

C. Garantire la sicurezza e l'orientamento dei pedoni

La sicurezza dei pedoni è una priorità. Prevedere interventi finalizzati a migliorare la segnaletica orizzontale (*street design*) e verticale per i pedoni nelle vie più frequentate e negli attraversamenti.

La mancanza d'orientamento nei percorsi pedonali rappresenta un'ulteriore criticità che può essere risolta con interventi di segnaletica orizzontale.

La strategia è quella di intervenire negli attraversamenti pedonali e nelle intersezioni di alcune vie molto frequentate con l'inserimento puntuale di segnaletica podotattile e interventi di moderazione del traffico.

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

⁹ La continuità dell'edificato di alcune zone ci ha spesso condotto a proseguire dei percorsi oltre i confini comunali, ad esempio nella parte nord del territorio a Tezze sul Brenta.



Pervenire ad una azione diffusa d'interventi spot per raccordare i percorsi e gli attraversamenti esistenti - degli interventi di ridotta entità che consentono di rafforzare la rete di percorsi pedonali accessibili (Pediplan).

E. Individuare delle priorità d'intervento condivise

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

F. Individuare azioni di supporto al PEBA

- Promuovere la mobilità pedonale come progetto condiviso della comunità (v. Paes).
- Educare alla mobilità lenta (Z20, Z30¹⁰).
- Migliorare l'accessibilità degli spazi aperti al pubblico.
- Favorire la collaborazione con i gestori e i proprietari di esercizi commerciali.
- Integrare il regolamento edilizio in materia di accessibilità.
- Promuovere il coinvolgimento di alcune persone disabili nella progettazione di nuovi interventi.
- Favorire l'integrazione nello spazio urbano delle persone più vulnerabili.

¹⁰ E'opportuno prevedere azioni partecipative con i cittadini per lo sviluppo delle Z30.



4. Azioni e strumenti di partecipazione e concertazione

Con la redazione del PEBA e della sua successiva attuazione, le azioni di partecipazione perseguono diversi obiettivi:

- Conoscere le principali criticità in materia di b.a.
- Individuare i luoghi interessati dagli interventi prioritari.
- Sensibilizzare la cittadinanza e in particolare i gestori ed i proprietari di esercizi pubblici.
- Coinvolgere specifici portatori d'interesse in alcune azioni di educazione, formazione e sensibilizzazione.

4.1. Focus-group, osservazione partecipante e interviste spot

Le modalità di raccolta di indicazioni provenienti dalla cittadinanza nella fase di rilevazione degli spazi pubblici sono avvenute seguendo due procedimenti:

A. Intervistando i passanti residenti incontrati occasionalmente nella fase dei sopralluoghi e dei rilievi.

L'obiettivo era di integrare i dati raccolti nei rilievi con la collaborazione di alcuni cittadini (genitori con carrozzine, ragazzi, anziani) che vivono nei luoghi dei sopralluoghi e dei rilievi.

B. Accogliendo indicazioni specifiche dall'Associazione locale AIRONE

L'attività di partecipazione (25 persone intervistate per la strada) nella fase di rilevazione degli spazi pubblici ha inoltre consentito di individuare alcune macro-barriere (polarità infrastrutturali) e i principali problemi inerenti all'accessibilità e alla sicurezza pedonale.

Esempio di check list

- Quali sono le vie, i percorsi, le piazze o le aree verdi dove le piace passeggiare?
- In quali edifici comunali occorre migliorare l'accessibilità?
- Quali sono i percorsi e gli attraversamenti stradali più pericolosi o meno accessibili per i pedoni?
- In quali vie sarebbe opportuno intervenire per migliorare la sicurezza e il comfort pedonale?



Indicazioni pervenute dall'Associazione Airone e dalle interviste spot

Luoghi in cui migliorare l'accessibilità e/o la sicurezza pedonale	Riva dell'Ospedale: auto parcheggiate, tratto marciapiede dissestato e stretto vicino alla passerella + presenza di puntuali dislivelli nel percorso. Provinciale, Ca' Battistei. Laghi: strada dall'uscita del centro fino al cimitero da mettere in sicurezza. Riva IV Novembre: tratto di marciapiede pericoloso, stretto e dissestato. Via Palladio: curva pericolosa - telo che copre la ringhiera (lavori in corso). Riva del Grappa: attraversamenti non accessibili+ scalino inizio marciapiede. Via Verdi: presenza di siepi che invadono il marciapiede. Via Ca'Nave: velocità delle auto.
Edifici e servizi in cui migliorare l'accessibilità	Ingresso del Municipio (Palazzo Mantegna): problema del mercato il lunedì mattina, la rampa di accesso occupata da un banchetto e la porta elettrica interna è spesso chiusa. Posta centrale: acciottolato+bici parcheggiate nei percorsi pedonali. Teatro sociale: gradino alto (solo pedana su richiesta). Torre di Malta: non accessibile.
Negozi, locali ed arredo	Negozi e locali scarsamente accessibili: scalini e dislivelli presenti all'ingresso e/o porte strette o pesanti (Porta Borgo Padova; Riva dell'Ospedale, ecc.). Negozi sanitari vicino all'ospedale: non accessibili. Cimitero vecchio: migliorare la fruibilità. Nelle vie centrali arredo che intralcia i percorsi impedisce l'uso delle pedane davanti ai locali. Proposta di fare un'ordinanza chiedendo agli esercenti sprovvisti di pedane di munirsi di una pedana. Sensibilizzare i commercianti.
Comunicare i beni accessibili (ascensore, pedane, rampe)	Migliorare l'informazione dei luoghi e edifici accessibili.
Luoghi piacevoli dove passeggiare	Centro storico dentro le mura.
Attraversamenti da mettere in sicurezza, da rendere accessibile	Provinciale/via San Rocco a Santa Maria. Via Alfieri prima dell'incrocio con via Palladio. Via Palladio di fronte alla banca: rifare la segnaletica orizzontale. Riva del Grappa/Ragazzi del 99. Riva del Grappa di fronte E-On. (smussare tutti i bordi degli attraversamenti anche quelli fatti di recente con la pavimentazione). Incrocio Borgo Padova/Riva dell'Ospedale. Incrocio via Angelo Gabrielli/Via Ca' Nave.
Parcheggi	Nella cinta: ricollocare alcuni parcheggi – apertura porta lato passeggeri ostacolata dagli archi. Problema dei parcheggi in concomitanza con il mercato di lunedì.

LE MACROBARRIERE PIU CITATE

- Sottopassi e passaggi a livello.
- La strada SS47 della Valsugana e la via Cristoforo Colombo.

Regolamento edilizio (approvato dal C.C. nell'Aprile 2019)

Art. 20 "Coinvolgimento e partecipazione dei cittadini, degli abitanti e dei portatori di interesse"

Per la realizzazione di interventi edilizi-urbanistici pubblici di rilevante importanza, oltre alle procedure previste da specifiche norme statali o regionali, si potranno sperimentare percorsi di partecipazione degli abitanti ai processi edilizi riguardanti gli interventi. In particolare i percorsi di progettazione partecipata di spazi e attrezzature pubbliche attraverso un progetto di comunicazione che preveda l'informazione dei cittadini in tutte le fasi, dall'avvio del percorso di elaborazione, fino alla conclusione dello stesso.

4.2. Attività svolte con le scuole

A) Sopraluoghi partecipati

Durante i sopralluoghi nelle scuole per i rilievi, era presente un referente scolastico, che forniva indicazioni puntuali per individuare le problematiche esistenti da parte di chi usa abitualmente il luogo. Le osservazioni raccolte sono state integrate nelle schede d'intervento.

B) Modalità di spostamento degli alunni

Con la collaborazione dell'Istituto comprensivo è stata inoltre effettuata un'indagine sulle modalità di spostamenti casa-scuola.

Elementi emersi

1. L'uso dell'auto è molto diffuso-
2. Gli spostamenti Casa-scuola a piedi si verificano nel capoluogo ed a Pozzetto in cui sono attive delle linee di Pedibus:
3. Invece nella frazione di Ca Onorai, si registra una piccola percentuale di bambini che si reca a scuola a piedi.
4. L'uso della bicicletta si diffonde in particolare con l'ingresso alla scuola media.
5. l'uso del carsharing (auto condivisa fra le famiglie) è abbastanza insignificante.

Le modalità di spostamento della Media Pierobon andrebbero approfondite.

Il basso numero di studenti che si spostano a piedi 6 su 605 desta alcune domande.

Sarebbe interessante innanzitutto accertare alcuni dati e poi approfondirli.



NOME SCUOLA	n. alunni	n. alunni con disabilità motoria, sensoriale o cognitiva (L. 104/92)	mezzo di trasporto usato per recarsi a scuola				
			Piedi* e Pedibus	Bicicletta*	Bus e Scuolabus	Auto condivisa**	Auto
Materna via degli Alpini	51	1	10	10	4	0	27
Materna Ca' Nave	71	0	6	3	8	0	54
Materna Casaretta	61	3	0	3	7	0	51
Materna Pozzetto	46	3	2	2	0	0	42
Elementare Cà Onorai	235	5	18	10	29	0	178
Elementare S. Maria	95	0	15	5	21	0	54
Elementare Borgo Treviso	93	6	30	10	4	0	49
Elementare Cornaro	396	12	24	7	67	9	289
Elementare Laghi	93	1	4	2	38	0	49
Media Pierobon	605	15	6	80	141	12	366
	1.746	46	115	132	319	21	1.159
		2,6%	6,6%	7,6%	18,3%	1,2%	66,4%

* Quantità massima, con condizioni meteo ideali

**Uso di una sola automobile da parte di un gruppo di persone che si organizzano per compiere abitualmente lo stesso tragitto. A causa della incompletezza delle informazioni a riguardo, il dato fornito è scarsamente indicativo.



5. Individuazione e mappatura dei percorsi pedonali rilevati

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

1. Le indicazioni fornite dall'ufficio tecnico Pianificazione e Lavori Pubblici (sulla base della programmazione triennale del LL.PP.)
2. Le strategie del Pati e di altri piani urbani.
3. I progetti in corso di realizzazione e previsti.
4. Le segnalazioni di alcuni cittadini.
5. Le indicazioni di alcuni portatori d'interesse.
6. Il ruolo e la funzione della via nel contesto locale e i poli attrattori (presenza di edifici pubblici e servizi rilevanti).
7. I percorsi Pedibus.

Aree e percorsi urbani oggetto di rilievo nel centro storico del capoluogo

- La cinta muraria
- Le rive attorno alla cinta e le principali vie di accesso
- Le vie attorno ai centri ospedalieri ed alla stazione FS
- Le vie principali dei quartieri
- Le vie residenziali dotate di servizi (aree giochi, scuole, impianti sportivi, ecc.).

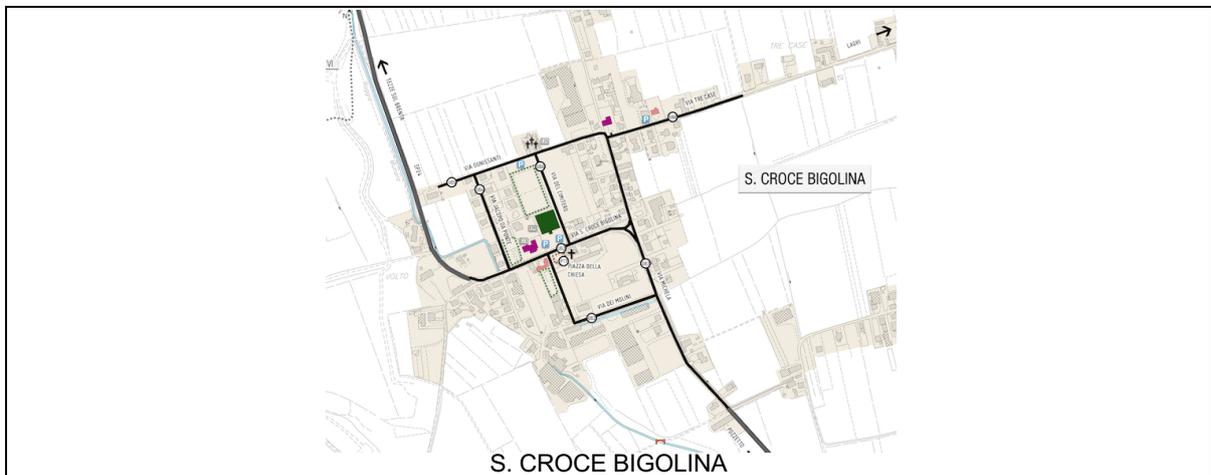
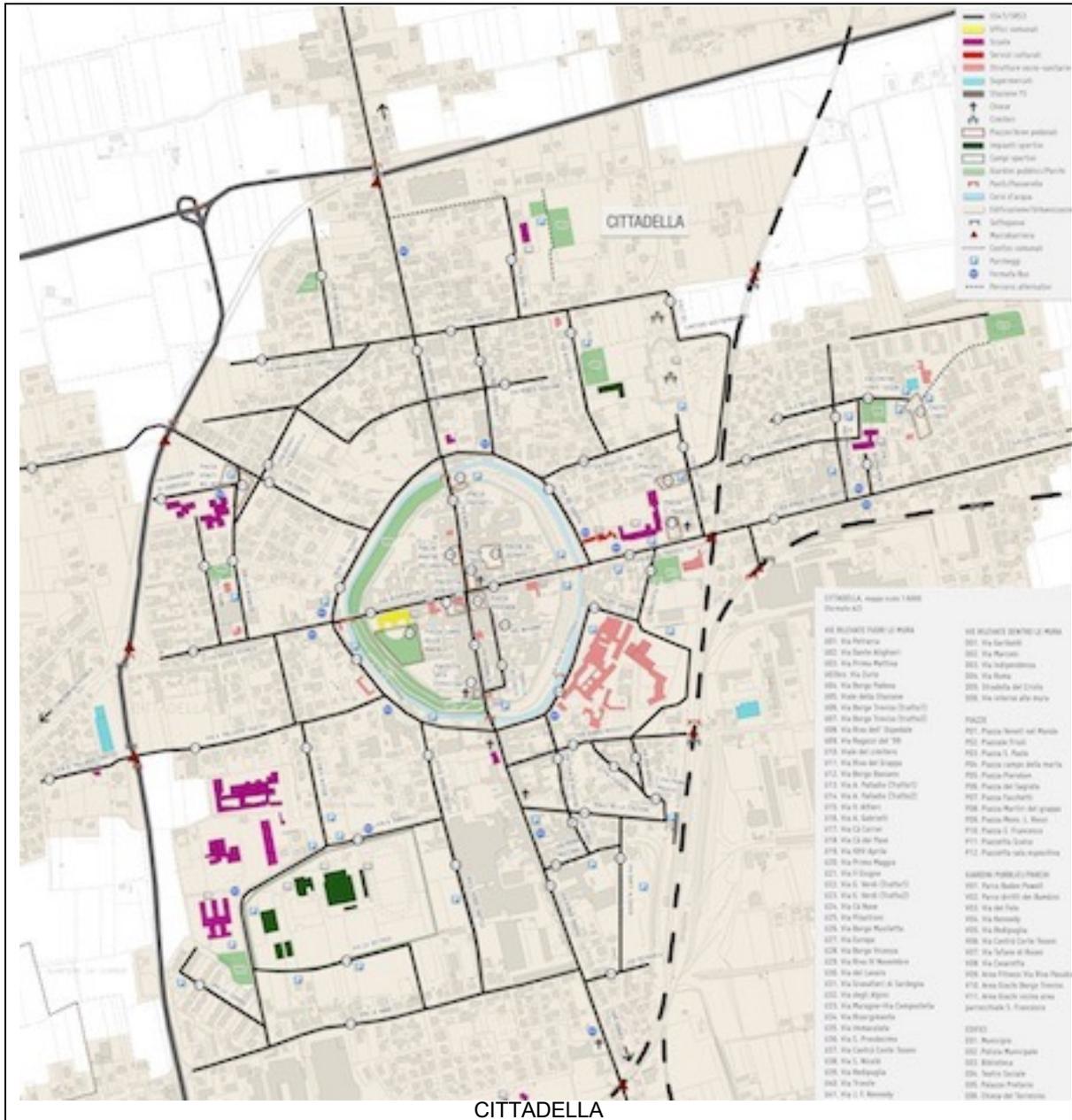
Frazioni rilevate

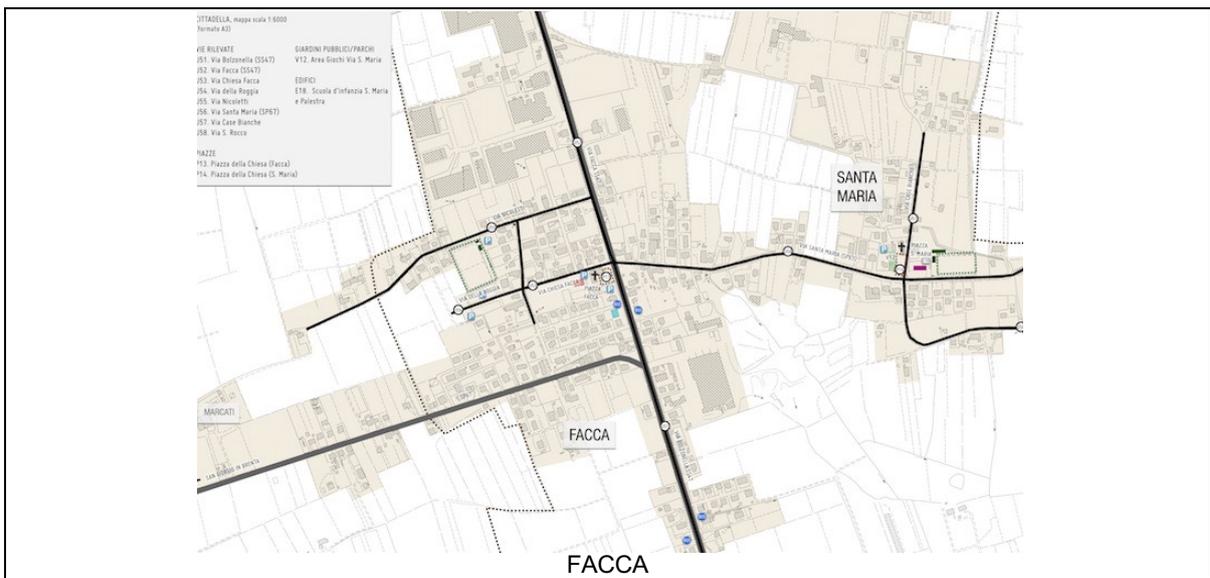
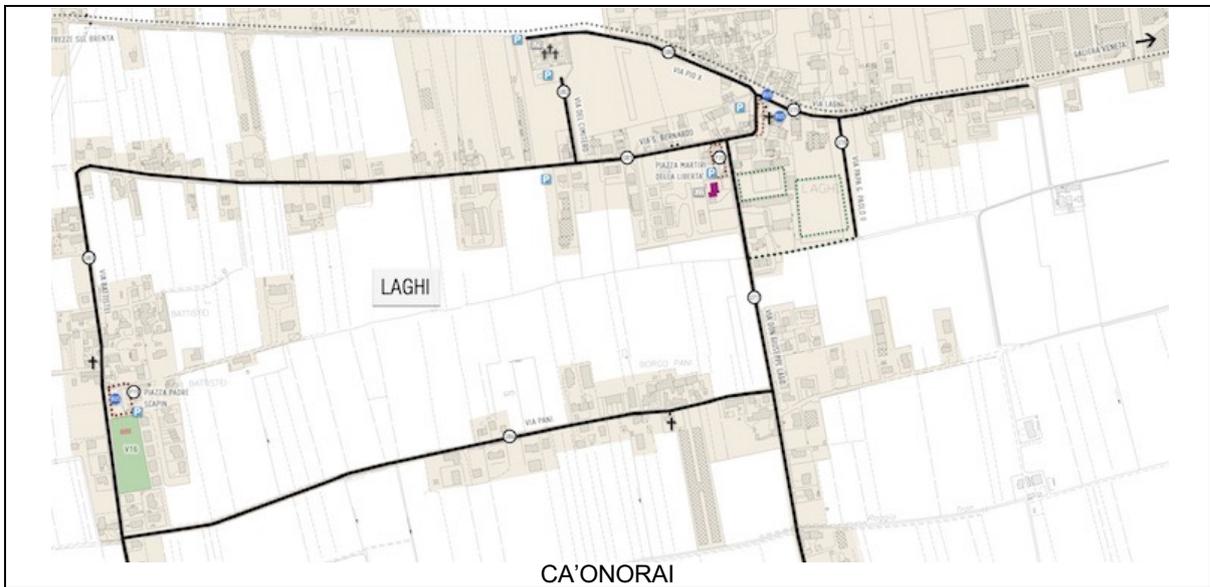
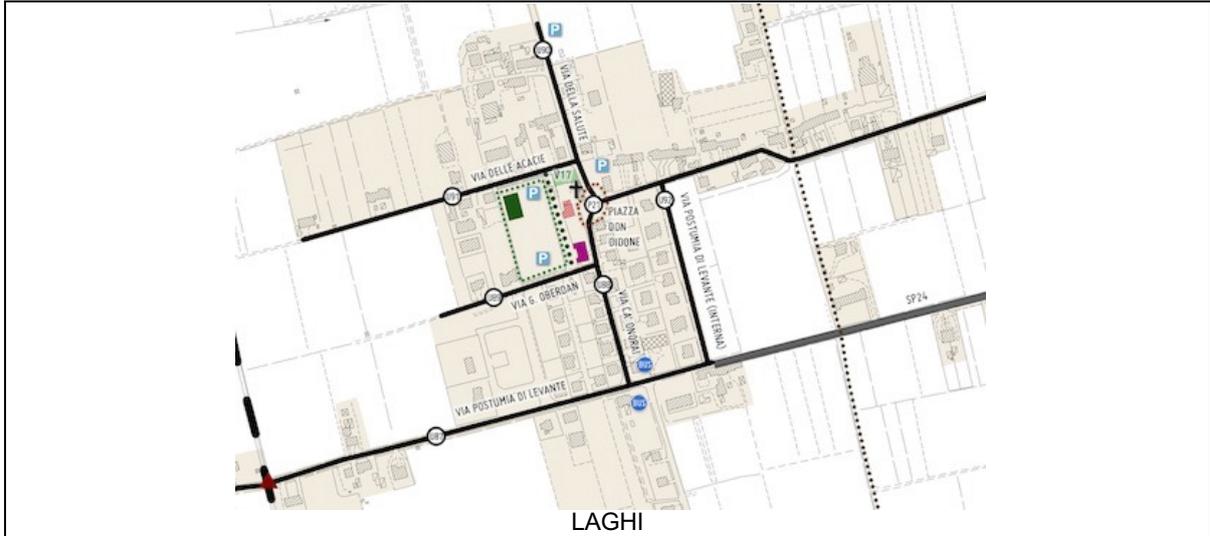
Pozzetto; Ca Onorai; Laghi, Battistei; Santa Croce Bigolina

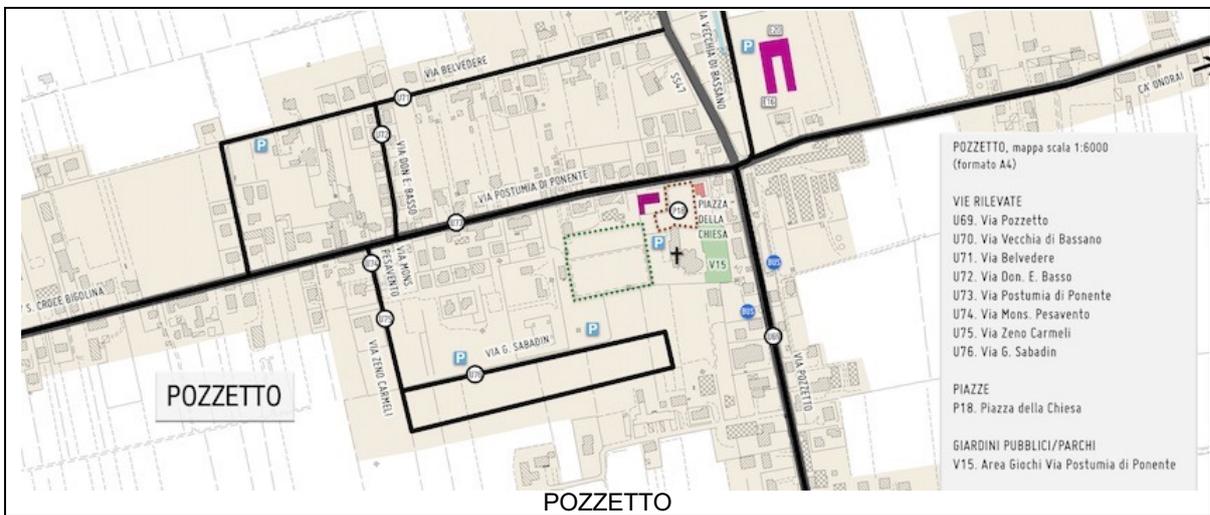
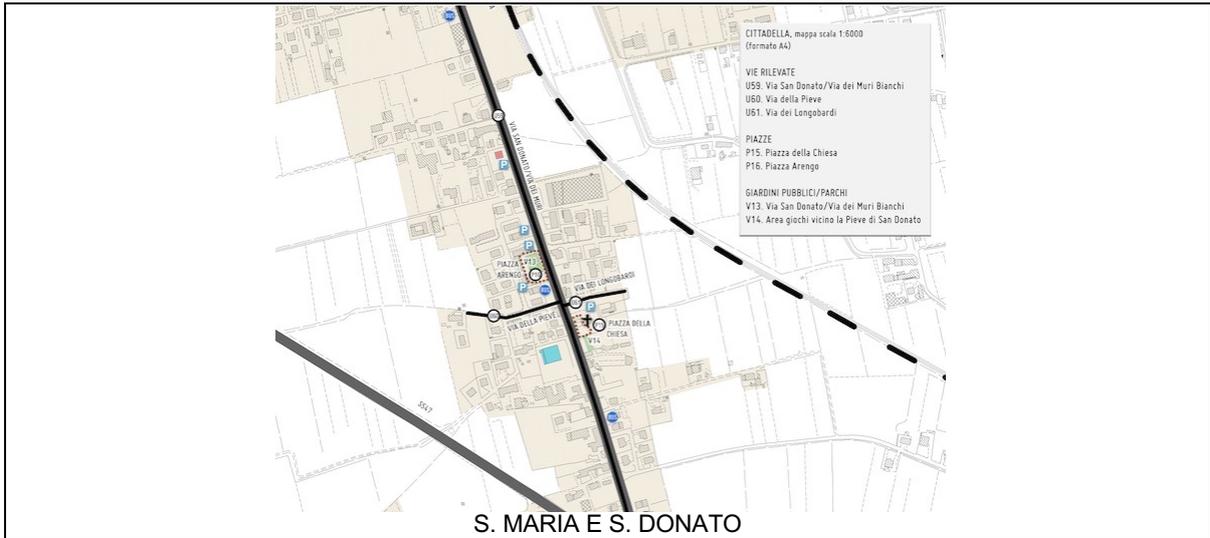
Nelle frazioni i rilievi hanno preso in considerazione il nucleo centrale con la piazza, la parrocchia, i negozi e le vie con servizi rilevanti (scuole, impianti sportivi e cimiteri).



MAPPE DEI RILIEVI









PARTE 2 - RILIEVO, ANALISI, VALUTAZIONE, PRIORITA'





1. Percorsi pedonali e sicurezza delle vie

Rilievi e schedature

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

A) Una **schedatura di sintesi**, 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
- GRADO DI ACCESSIBILITÀ DEL PERCORSO (3 livelli)
- IDENTIFICAZIONE PERCORSO PEDONALE
- 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

Con riferimento alla schedatura di sintesi, sono stati schedati **139 spazi urbani**.

	strade	piazze	aree verdi	
CITTADELLA	56	12	12	80
FACCA	5	1	0	6
S. MARIA	3	1	1	5
S. DONATO	3	2	2	7
S. CROCE B.	7	1	0	8
POZZETTO	8	1	2	11
LAGHI	10	3	1	14
CÀ ONORAI	6	1	1	8
	98	22	19	139

Nel totale sono stati valutati **44.116 km di percorsi**.

CITTADELLA	m 21.423	48,3%
FACCA	m 2.680	6,1%
S. MARIA	m 2.050	4,6%
S. DONATO	m 1.688	3,8%
S. CROCE B.	m 2.660	6,0%
POZZETTO	m 4.465	10,1%
LAGHI	m 6.320	14,3%
CÀ ONORAI	m 3.010	6,8%
somma	44.116	

B) Una **schedatura di dettaglio** (v. parte III), finalizzata ad 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.

1.1. L'area del centro storico (dentro le mura)

Cod	nome	Marciapiedi su entrambi i lati Anche su singoli tratti	Marciapiede solo su un lato Anche su singoli tratti	Pavimentate	Ciclabili o ciclopedonali*	Percorso assente Anche su singoli tratti
D1	Via Garibaldi (dentro mura)	X portico		X		X
D2	Via Marconi (dentro mura)	X portico		X	ciclabile	X
D3	Via Indipendenza (dentro mura)	X portico		A tratti	ciclopedonale	
D4	Via Roma (dentro mura)	X portico		X		X
D5	Via Stradella del Cristo (dentro mura)		X p.p	No		X
D6	Vicoli interni (dentro mura)			No		X
P	Piazze	X		Alcune		



Via Garibaldi



Via Marconi

Note

- Sconnessioni puntuali della pavimentazione in alcuni percorsi.
- Vie interne non pavimentate e senza percorso pedonale: pavimentare alcuni vicoli residenziali interne per migliorare l'estetica e la sicurezza pedonale.
- Porte di accesso con restringimento o assenza percorso pedonale su un lato o presenza ciottoli.
- Mancanza di linee guida e contrasti cromatici per le persone non vedenti e ipovedenti negli spazi aperti (piazze, slarghi, ecc.).

- Assenza linee guida che indichino servizi importanti o monumenti e luoghi rilevanti da visitare (teatro, municipio, chiese, palazzi, torri, ecc.).
- Presenza vincoli monumentali.
- Soste (da riposizionare) lungo alcuni portici.
- Accessibilità e percorribilità della ronda limitata.



1.2. Quartieri attorno al centro storico

Cod	Nome strade	Marciapiedi su entrambi i lati Anche su singoli tratti	Marciapiede solo su un lato Anche su singoli tratti	Parzialm. protetto (banchina stradale)	Ciclabili o ciclopedonali*	Percorso assente Anche su singoli tratti
U1	Via Petrarca		X			X
U2	Via Alighieri	X		X		X
U3	Via Prima Mattina Borgo Sole	X				X
U4	Via Borgo Padova	X			ciclopedonale	X
U5	Viale della Stazione	X				
U6	Via Borgo Treviso tratto1	X		X	ciclopedonale	
U7	Via Borgo Treviso tratto 2	X		X	ciclopedonale	X
U8	Via Riva dell'Ospedale	X		X		
U9	Via Ragazzi del '99		X p.p	X		X
U10	Viale del Cimitero					X
U11	Via Riva del Grappa	X				X
U12	Via Borgo Bassano	X			cicloped. e ciclabile	
U13	Via Palladio tratto1		X	X		X
U14	Via Palladio tratto2		X	X		X
U15	Via Alfieri		X	X		X
U16	Via Gabrielli	X		X		X
U17	Via Cà Correr	X				



U18	Via Cà dei Pase	X				
U19	Via XXV Aprile		X			X
U20	Via Primo Maggio		X			X
U21	Via Il Giugno			X		X
U22	Via Verdi tratto1		X		ciclabile	
U23	Via Verdi tratto2	X				X
U24	Via Cà Nave		X	X	ciclabile	
U25	Via Pilastroni	X		X		
U26	Via Borgo Musiletto	X		X	ciclopedonale dal sottopasso	
U27	Via Europa		X	X		X
U28	Via Borgo Vicenza	X		X	ciclopedonale e ciclabile	
U29	Via Riva 4 Novembre	X				X
U30	Via del Lavoro	X		X		X
U31	Via Granatieri di sardegna	X				X
U32	Via degli Alpini			X		X
U33	Via Maragne+ Compostella		X		ciclopedonale	X
U34	Via Risorgimento					X
U35	Via Immacolata		X			X
U36	Via S. Prodocimo	X				X
U37	Via Contrà Tosoni	X				X
U38	Via S. Nicolo		X			X
U39	Via Redipuglia		X			X
U40	Via Trieste	X				X
U41	Via Kennedy		X	X		X
U42	Via Fermi		X			X
U43	Via Casa di Ricovero		X p.p			X
U44	Via Cimitero austroungarico					X
U45	Via Riva del Pasubio		X	X		X
U46	Via Monte Pertica	X area condivisa			ciclopedonale un tratto	
U47	Via Tofane di Rozes		X			X
U48	Via Asiago+Brentella			X	ciclopedonale	X
U49	Via Monte Asolone				ciclopedonale	X
U50	Via Casaretta					X



Vicolo interno alle mura



Via attorno alla stazione



Via Pilastroni (percorso dell'ospedale)



Riva dell'Ospedale



Riva IV Novembre

A. Vie situate nella cinta attorno all'area storica

Assenza di protezione e linee guida dei percorsi pedonali situati lungo il fosso ed attorno alle mura (Riva Pasubio, Riva dell'Ospedale, Riva IV Novembre, Riva Pasubio).

Però la presenza di vincoli monumentali rende difficile intervenire.

Problema puntuale di manutenzione dell'asfalto dei percorsi pedonali attorno alla città murata.

Scalini o dislivelli nelle intersezioni ed attraversamenti.

Attraversamenti stradali in cui la sicurezza non è sufficiente considerando la velocità ed il flusso sostenibile dei veicoli in alcune tratte con molte funzioni e servizi (ad esempio, Riva dell'Ospedale o Riva IV Novembre).



B. Vie di penetrazione/accesso principali all'area storica

- Alcuni percorsi qualificati.
- Altri percorsi pedonali da qualificare.

1.3. Facca, Santa Maria e S. Donato

Cod	NOME VIA	Marciapiedi su entrambi i lati Anche su singoli tratti	Marciapiede solo su un lato Anche su singoli tratti	Parzialm. protetto (banchina stradale)	Ciclabili o ciclopedonali*	Percorso assente anche su singoli tratti
	FACCA					
U51	Via Bolzanella ss47					X
U52	Via Facca SS47	X		X	X ciclopedonale	
U53	Via Chiesa Facca		X		X ciclopedonale	X
U54	Via della Roggia	X				
U55	Via Nicoletti					X
	SANTA MARIA					
U56	Via Santa Maria SP67		X		X ciclopedonale	X
U57	Via Case Bianche	X				X
U58	Via S. Rocco		X			X
	S. DONATO					
U59	Via S. Donato	X		X	X ciclopedonale	
U60	Via della Pieve	X				X
U61	Via dei Longobardi					X

Note

- Traffico stradale di attraversamento e velocità dei veicoli nelle vie principali di collegamento: occorre migliorare la sicurezza di alcuni attraversamenti pedonali (a Facca e a Santa Maria).
- Scarsa identificazione dei percorsi pedonali nelle vie interne.
- Collegamento ciclopedonale fra il quartiere di San Donato e Borgo Padova con macrobarriera della ferrovia.



1.4. Santa Croce Bigolina, Pozzetto, Laghi, Ca' Onorai

Cod	NOME VIA	Marciapiedi su entrambi i lati Anche su singoli tratti	Marciapiede solo su un lato Anche su singoli tratti	Parzialm. protetto (banchina stradale)	Ciclabili o ciclopedonali	Percorso assente anche su singoli tratti
	S. CROCE B.					
U62	Via S. Croce Bigolina		X			X
U63	Via dei Molini					X
U64	Via Jacopo da Ponte		X			X
U65	Via Ognissanti		X			X
U66	Via del Cimitero					X
U67	Via Michela					X
U68	Via Tre case					X
	POZZETTO					
U69	Via Pozzetto		X	X	X ciclopedonale	X
U70	Via Vecchia di Bassano		X		X ciclopedonale	X
U71	Via Belvedere					X
U72	Via Basso					X
U73	Via Postumia di Pon.	X				X
U74	Via Mons. Pesavento	X				
U75	Via Zeno Carmeli	X				
U76	Via Sabadin	X				X
	LAGHI					
U77	Via Don G.Lago		X	X	X ciclopedonale	X
U78	Via Papa G. Paolo II		X			X
U79	Via Laghi		X			X
U80	Via Pio X					X
U81	Via S. Bernardo		X		X ciclopedonale	X
U82	Via del Cimitero					X
U83	Via Battistei		X		X ciclabile	X
U84	Via Pani					X
U85	Via Zecconi		X			X
U86	Via S.Luigi	X			X tratto breve	X
	CA' ONORAI					
U87	Via Postumia di Lev.		X		X ciclopedonale	X
U88	Via Cà Onorai		X			X
U89	Via Oberdan		X			X
U90	Via della Salute	X				X
U91	Via delle Acacie		X			X
U92	Via Postumia interna		X			X



Via Santa Croce Bigolina



Pozzetto



Via Battistei



Via Papa G. Paolo II

Note

- Scarsa presenza di piste ciclopedonali.
- Numerose vie residenziali prive di percorsi pedonali protetti.
- Insicurezza (velocità veicoli) nelle vie di transito e di collegamento.
- Assenza ingressi/porte nelle frazioni.



1.5. Scalini, dislivelli e semaforizzazione negli attraversamenti e nelle intersezioni

Cittadella centro e quartieri

<i>SCALINI-DISLIVELLI</i>	
Raccordi da predisporre nelle intersezioni delle vie	57
Raccordi da predisporre negli attraversamenti laterali	42

S. Croce Bigolina, Pozzetto, Laghi, Ca' Onorai

<i>SCALINI-DISLIVELLI</i>	
Raccordi da predisporre nelle intersezioni delle vie	28
Raccordi da predisporre negli attraversamenti laterali	16

<i>ATTRAVERSAMENTI SEMAFORIZZATI</i>	<i>AVVISATORE ACUSTICO</i>	<i>SEGNALETICA TATTILE</i>
Via Postumia di Levante (Cà Onorai)	assente	assente
Via Postumia di Levante (Cà Onorai)	assente	assente
Via Postumia di Ponente (Pozzetto)	assente	assente

Facca e S.Maria, S. Donato

<i>ATTRAVERSAMENTI SEMAFORIZZATI</i>	<i>AVVISATORE ACUSTICO</i>	<i>SEGNALETICA TATTILE</i>
Via Santa Maria X2	assente	Assente

1.6. Osservazioni generali

Assenza di orientamento per gli ipovedenti e non vedenti

La segnaletica podotattile è assente presso la stazione Fs, presso le strutture ospedaliere, negli attraversamenti e presso le fermate TPL. Da considerare la necessità d'intervenire in modo diffuso (interventi spot) nelle vie di accesso e nel centro, iniziando dalla stazione, dall'ospedale e dagli attraversamenti e fermate TPL più importanti (Riva dell'Ospedale, Riva, ...) per facilitare l'orientamento e la sicurezza delle persone ipovedenti e non vedenti.

Le criticità rilevate fanno quindi riferimento ai seguenti aspetti:

- Scarso orientamento nei luoghi molto aperti (piazze del centro storico) e scarsa identificazione dei percorsi pedonali.

- Vicoli/stradelle delle vie nell'area storica.
- Automobili parcheggiate nei percorsi pedonali e nelle vie residenziali senza percorsi.
- Elementi di arredo dei negozianti collocati nei percorsi.
- Interruzioni nelle vie di accesso a causa di intersezioni con altre vie non raccordate al percorso o dell'assenza di attraversamenti e segnaletica orizzontale/verticale.
- Possibili interferenze bici/pedoni nelle vie residenziali strette e senza percorsi pedonali o in alcuni punti con traffico automobilistico sostenuto.
- Presenza di lunghi attraversamenti frontali con scarsa sicurezza (lunghezza eccessiva, area di forte traffico, scarsa visibilità dell'attraversamento da parte dei conducenti).
- Posizionamento di attraversamenti troppo vicini alle rotonde e agli incroci.
- Assenza di linee guide negli attraversamenti e nelle fermate TPL per le persone ipo/non vedenti.
- Non rispetto dei limiti di velocità da parte degli automobilisti nelle vie rettilinee.
- L'assenza di segnaletica orizzontale Z30 per ridurre la velocità dei veicoli.
- L'assenza di Z20; un limite di velocità "a passo d'uomo" idoneo per rispondere al problema della sicurezza pedonale nelle vie strette e prive di percorsi pedonali protetti e al problema del degrado della pavimentazione.
- Tratti di pavimentazione acciottolati non percorribili nell'area storica.
- L'impatto acustico - risonanza - nell'area storica dovuto al passaggio dei veicoli.



Macrobarriera e sottopasso: via Borgo Musiletto



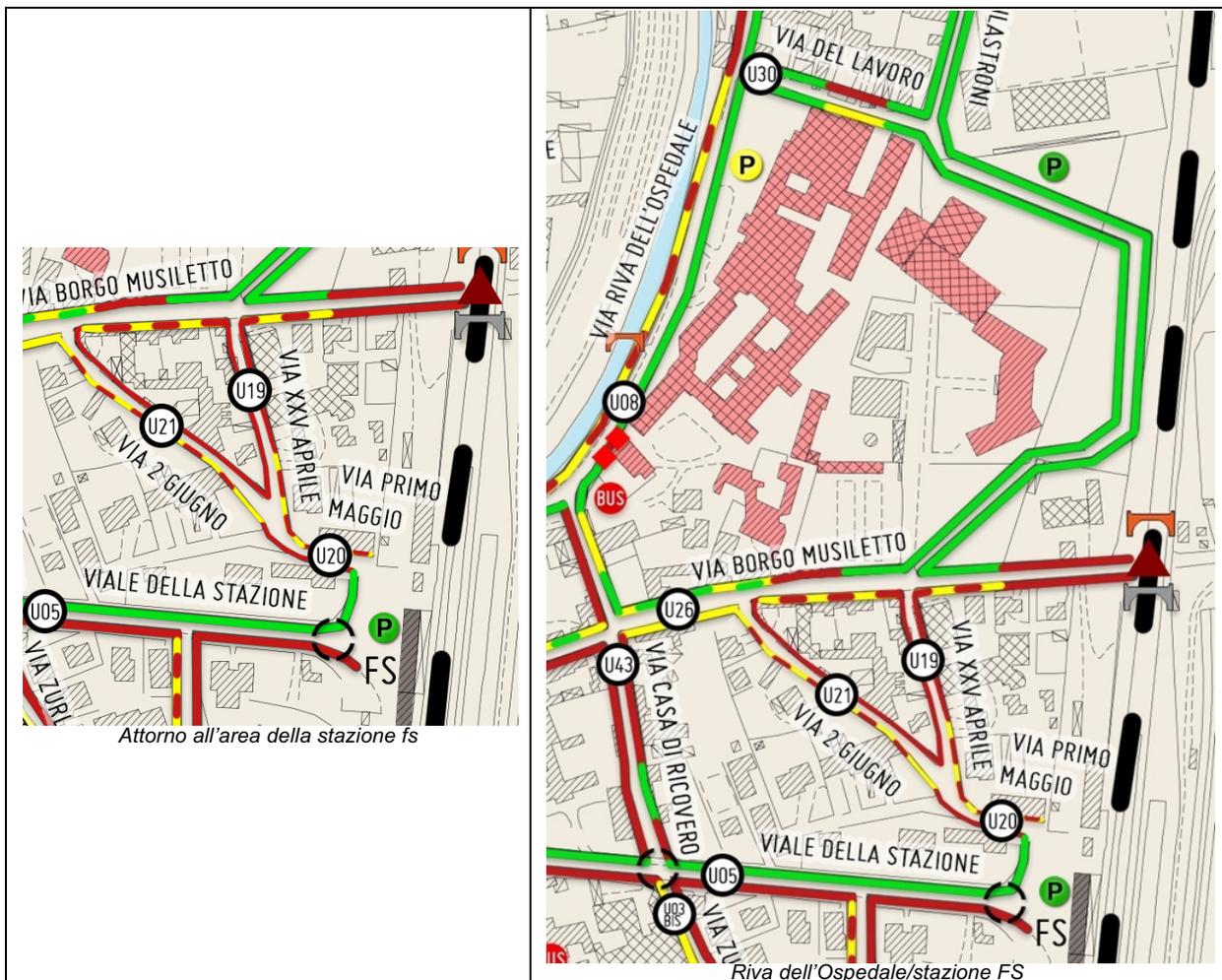
Passaggio Livello San Donato/Borgo Padova

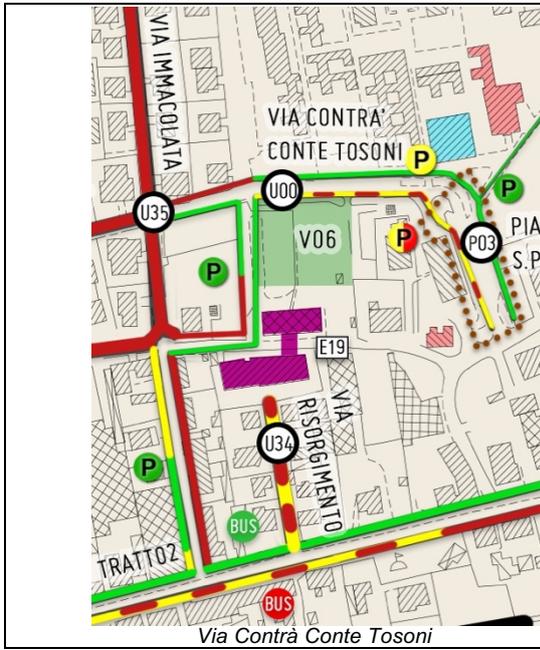
2. Valutazione accessibilità dei poli attrattori, servizi, luoghi d'interesse ed esercizi commerciali

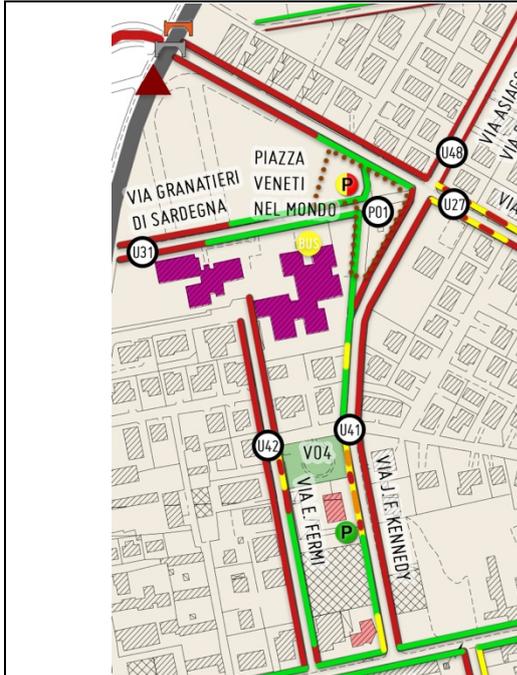
2.1. Poli attrattivi e centralità urbane

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

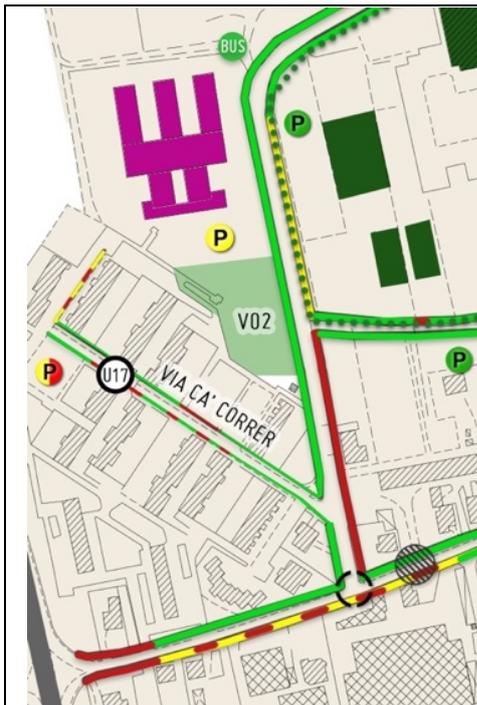
- verde: buono
- giallo: da migliorare
- rosso: insufficiente







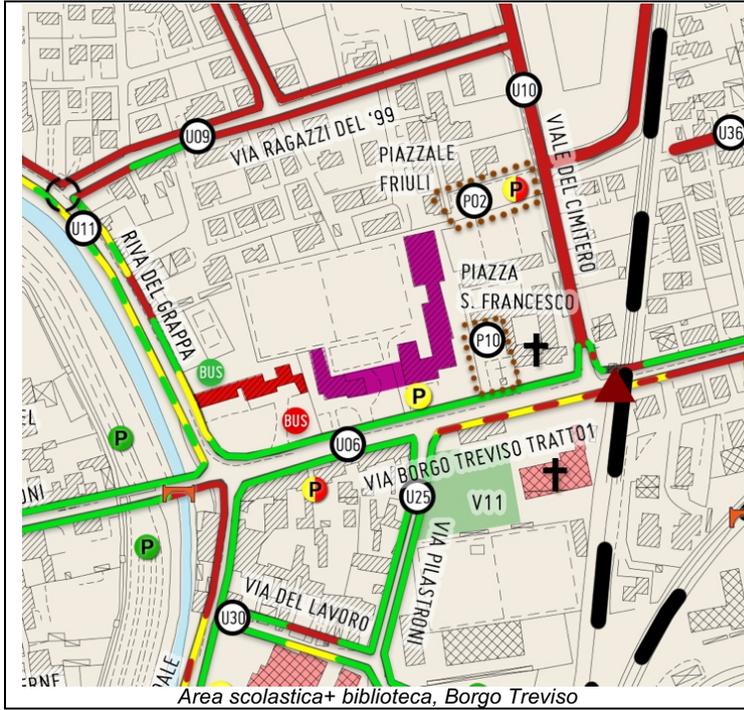
Inizio via Kennedy (sconnessione cubetti di porfido)



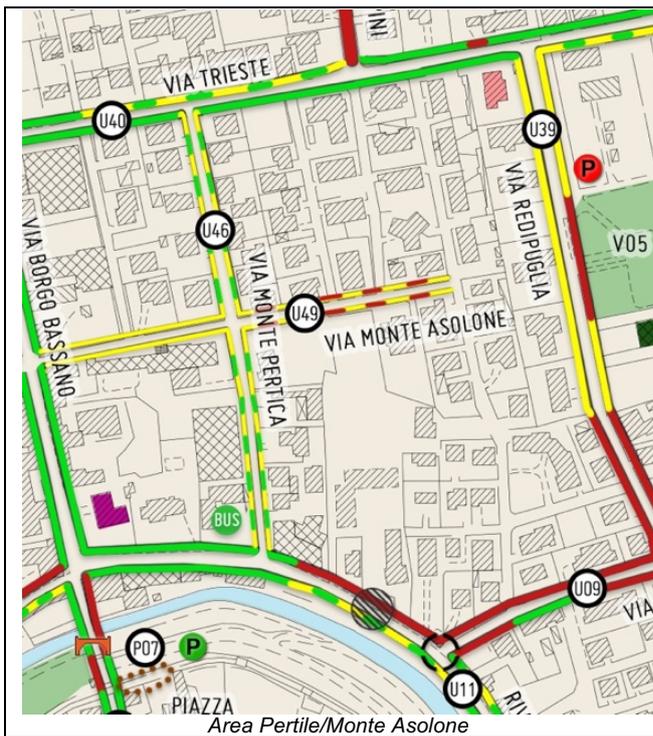
Area scolastica via Gabrielli



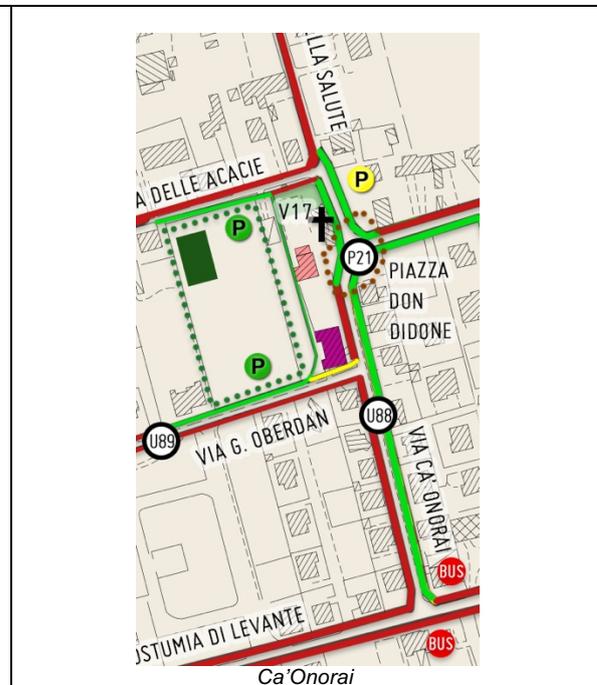
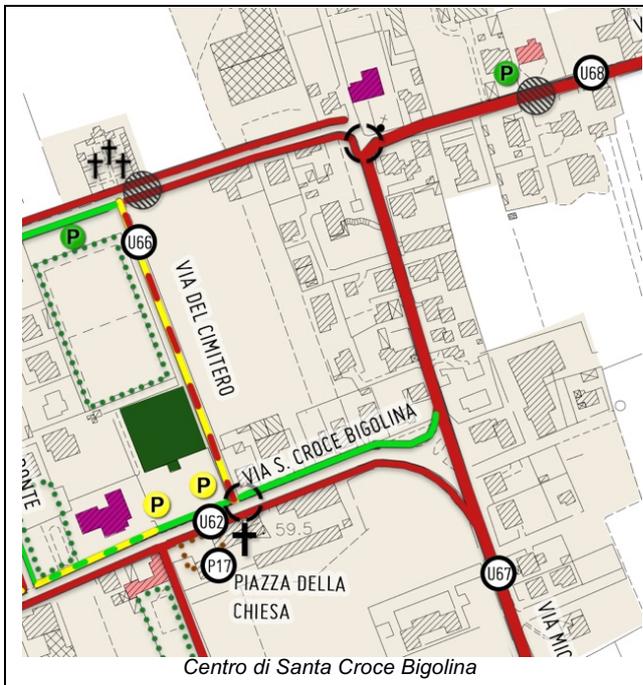
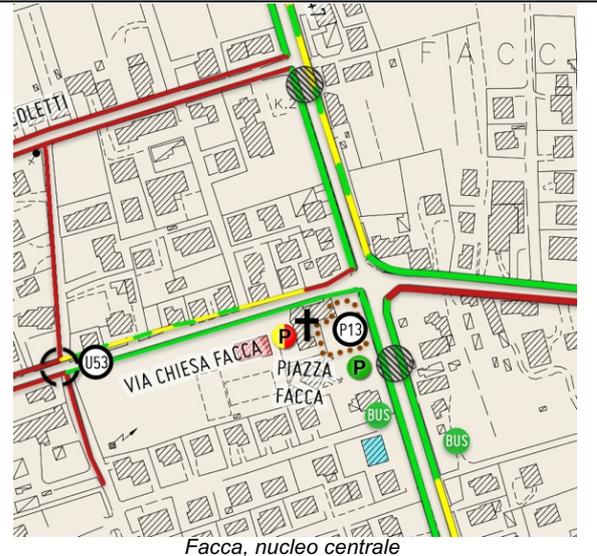
Area scolastica Palladio/Alfieri

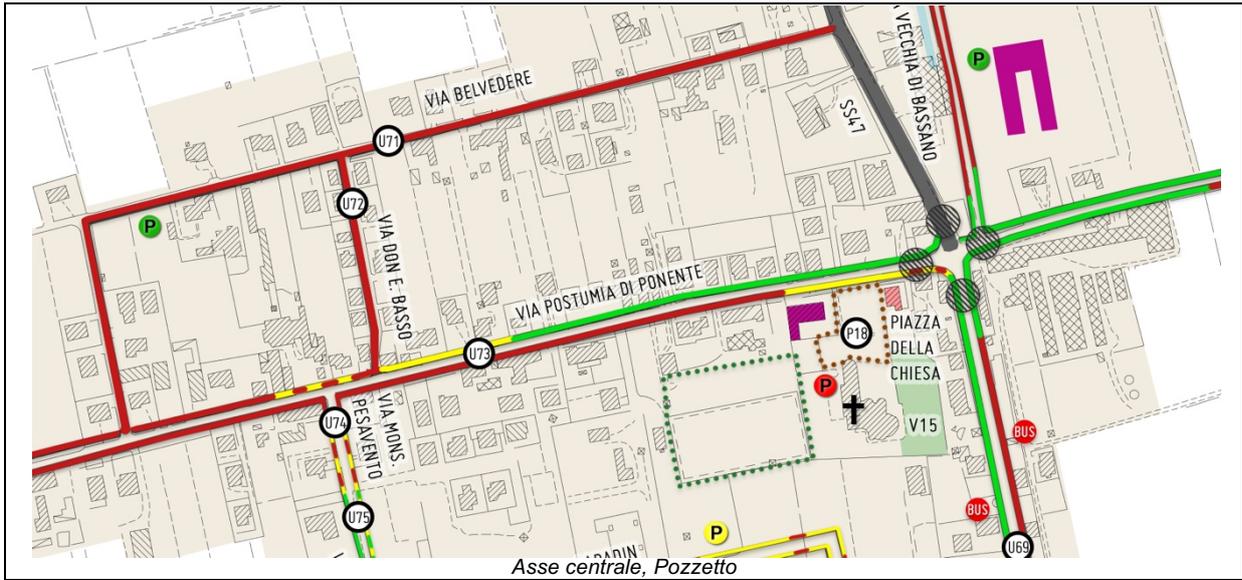


Via Borgo Treviso



Intervento Z30





Via Postumia di Ponente (via di collegamento)



Via Belvedere (Linea Pedibus)



2.2. Luoghi culturali e turistici

In modo sommario è stato effettuato il rilievo dell'accessibilità esterna dei principali monumenti e luoghi turistici di Cittadella

CHIESE	Percorso esterno	Ingresso	Porta	Parch. riservato	Attraversamento	Non vedenti	Fermata bus
Duomo, Santi Prodocimo E. Donato, Via Marconi 5	X pavimentazione	✓	✓	assente	area pavimentata	X	assente
Piazza del Sagrato	X via interna stretta	✗	Pinacoteca ✗	Area parcheeggi	assente	✗	assente
Chiesa S. Croce Bigolina	✗ marciapiede Piazzale ✓	✓	✗	assente	✗ problema sicurezza	✗	assente
S. Redentore via Postumia di Ponente 23, Pozzetto	✓	✓	✗	✓	✗	X	assente
S. Croce, Via Centro 53	✗ assente Piazzale ✓	✓	✗	assente	acciottolato X	✗	assente
Presentazione della B.V Maria, Via Ca'Onorai 39	✗	✗	✗	assente	assente	✗	In piazza distante
S. M Assunta, Facca	X porfido sconnesso	✓	✗	✓	✗	✗	
Cuore immacolato di Maria via Case Bianche	assente	✓		assente	✓	✗	assente
Pieve di San Donato sec. IV-X ²	✓	✗ dislivello	✗	assente	XX ³	X	✓
Chiesetta Carmelitana Borgo Padova	✓	✓	✗	✗	assente	X	assente
Capella S. Rocco a Santa Maria	✗	✓	✗	assente	assente	✗	
Chiesa del cimitero di Cittadella	✗	✗ scale entrata	✗	✓	-	✗	assente
San Bernardo, Laghi	✓	✓	✗	assente	✓	✗	assente
Chiesetta Battistei	✗	✗	✗	assente	assente	✗	assente (P.zza Scapin)
Chiesa di Ca' Onorai	✓	✓	✗	✓	✓ migliorare sicurezza	✗	assente

¹ Attraversamento non semaforizzato con fermata TPL: insicurezza. Vicino alla chiesa area verde collegata ed attrezzata – panchine.

² Presenza area giochi ✗ e campi sportivi della parrocchia.

³ Migliorare la sicurezza dell'attraversamento.



Chiesa Pieve di San Donato



Chiesa, Facca con rampa di accesso

Altri edifici d'interesse turistico

EDIFICI E LUOGHI D'INTERESSE	Percorso esterno	Ingresso	Parch. riservato	Disabilità motoria	Non vedenti	Fermata bus
Ufficio turistico	✗ scalinata di accesso	✓	area pedonale	✗	✗ Con accompagn.	assente
Cammino di Ronda	✓***	✗ scale ✓ ascensore ⁴	assente	✗	✗ Con accompagn.	assente
Palazzo Pretorio	✓	✓	✗	—	✗	assente
Teatro sociale	✓	✗	✗	✗✗	✗	assente ⁵
Duomo, Pinacoteca	✓	✗	✗	✗	✗	assente
Torre di Malta	✓	✓	assente	✓ ascensore	✗	assente
Museo archeologico	✓	✓	parcheggi con bagni ✓	✓	✗	assente
Cimitero militare	✗	✗	✗	✗	✗	assente
Palazzo del Municipio	✗	✓	✗ Ingresso sulla strada ⁶	✓	✗	assente
Convento san Francesco	✓	✓	V. area patronato	✗	✗	assente
Villa Ca' Nave e chiesetta	✗	✗	Da restaurare - Chiusa			
Chiesa S. Maria Torresino (sala mostra)	✓	✓	assente	✓	✗ ⁷	assente
Palazzo Mantegna ⁸	✗✗	✓	✗	In restauro	✗	assente
Porta bassanese	✓	✓	✓	✓	✗	distante
Porta padovana	✓	✓	✓	✓	✗	distante

Legenda

✓ ACCESSIBILE

✗ PARZIALMENTE ACCESSIBILE (con accompagnamento o accessibilità limitata)

✗ NON ACCESSIBILE

⁴ Ascensore presente alla Torre di Malta – Tratto breve della ronda che potrebbe essere percorribile dalla Torre di Malto. *** La camminata in alto della ronda non è percorribile da tutti: tratto di pavimentazione poco percorribile – presenza ciottoli -

⁵ Pavimentare tratto di strada davanti al teatro.

⁶ Pavimentazione sconnessa difficilmente percorribile per una carrozzina.

⁷ Installare corrimano.

⁸ Lavori in corso nel Palazzo.



Cimitero militare ❌



Porta Bassano



Palazzo Pretorio



Campo Della Marta e Municipio



Camminamento di Ronda e Torre di Malta





2.3. Piazze e aree verdi attrezzate

Piazze

PIAZZE	Raccordo percorsi esterni	Orientamento	Percorso	Parch. riservato	Fermata bus	Attraversamento	Servizi presenti
Sagrato Facca	XX porfido	X	X	Raccordo da sistemare cubetti porfido X	X	X Lunghezza eccessiva ed insicurezza	Tabacco pizzeria panificio Chiesa, parcheggio
Sagrato S. Maria	X pavimentare davanti chiesa	X	Assente parcheggio X via Case Bianche X	Assente	assente	X (via Case Bianche verso la scuola) X strada principale	Scuola parco X Attraversamento semaforo con avvisatore ma scalino X Attraversamento scuola X attraversamento patronato X
Sagrato S. Donato	X	Percorso attorno chiesa piazza X	XX Fascia di ciottoli	Acciottolato X assente	X verificare pedana (frontale)	X migliorare sicurezza	Incrocio con via Longobardi senza marciapiedi – chiesa area parrocchiale con giochi
Pzza Don Didone Ca'Onorai	X	X	X	X	assente	X	parcheggio
Sagrato S. Croce B.	X assente	X	Area pedonale ma leggera inclinazione e ciottoli X	assente	assente	X	Chiesa e di fronte impianti sportivi
Sagrato Laghi	X	Attorno X	Area pedonale X	X	assente	X X su via Lago X fermata bus	Chiesa, negozi, scuole, patronato
Pzza Martiri Libertà Laghi	X	X	Area parcheggio assente	X	assente	X	Scuole, area parcheggi, monumento
Sagrato Laghi	X	X	Area pedonale X	Attraversamento X	X	X	Chiesa, attività parrocchiale, negozi
P.zza S. Francesco Cittadella	X	X	Parcheggio Area pedonale X	Assente – X presente nel patronato	assente	X	Chiesa Di fonte bar patronato e area giochi
Piazzale Friuli	X verso il cimitero Verso l'Ulss: X (corsia)	X Banchina nel piazzale	X degrado marciapiede X asfalto da sistemare	X	assente	assente	Cimitero Ulss Scuole (vicinanza)
Piazza Veneti nel Mondo	X	X nel Piazzale	Assente Nel piazzale Attorno ma non	X	X	X Assente di fronte alla fermata	Istituto tecnico statale ampia area parcheggi



			raccordata X				
Sagrato Pozzetto	X	X	Piazzale Chiesa X	assente	assente	X	Negozi, farmacia, circolo Noi, fermata Pedubus, area parcheggio, area giochi, panchine, medici
Piazza Scapin Laghi	X Da via Battistei	X	Area parcheggi	assente	X	Assente con l'area giochi	Area giochi, alpini parcheggio X
Piazza S. Paolo	X via Tosoni	assente	Lato Ali Marciapiede X Lato opposto X X	X + X	assente	assente	Parcheggio supermercato Casa associazioni Centro San Giuseppe
CINTA MURARIA							
Piazza Pierobon	X	X	Area pedonale + percorso lati: X	assente	assente	Carreggiata pavimentata	Caffè della Borsa, negozi, Duomo
Piazza Monsignore Rossi	X	X	Area pedonale X	assente	assente	assente Carreggiata pavimentata	Rastrelliere per bici, duomo
Piazzetta Scalco	X	X tavolini Bar nel percorso	X	assente	assente	assente	Panchine, bar, polizia, Proloco nel percorso
Piazza Arengo	X Marciapiede stradale	X	X	X3	X Val H marciapiede	X	Galleria commerciale+ area giochi
Campo della Marta	X	X	X	X X	assente	X	Municipio/galleria/garage sotterraneo
Piazza del Sagrato	X via senza percorso pedonale	X	assente	Assente – ampia area parcheggi	assente	assente	Area parcheggi, ingresso pinacoteca duomo X
Piazza Faccetti	X	X	assente	assente	assente	assente	Area parcheggi e residenziale
Piazza Martiri del Grappa	X	X	X Area pedonale	assente	assente	X	Bar risto autostazione
Piazza Pierobon	X	X	X Ampia area pedonale	assente	assente	Assenza ma pavimentato X	Caffe della borsa, duomo, pinacoteca, negozi



Piazza a Santa Maria



Piazza e chiesa moderna, Pozzetto



Piazza San Francesco



Piazzale Veneti nel mondo

Note

Si rileva la frequente assenza di un parcheggio riservato e/o di una fermata bus nelle vicinanze delle piazze.

Buono il collegamento con i percorsi pedonali esterni.

Gli attraversamenti situati attorno alle piazze (fuori delle mura) vanno qualificati.

La maggior parte delle piazze sono raccordate ai percorsi pedonali esterni.

Alcune piazze fungono da aree parcheggi anche se conservano l'appellazione di piazze.

L'orientamento per le persone ipovedenti o non vedenti è complessivamente assente.

Aree verdi attrezzate

COD	PARCHI/AREE GIOCHI	Viale esterno	Accessi	Viale interno	arredi	giochi	Park
V13	San Donato/Piazza Arengo	✓	✓	assente	✓	✗	✓
V12	Santa Maria, Piazza della Chiesa/via Santa Maria	✗ Area parcheggio	✗ scalini	✓	✓	✗	assente
V11	Area parrocchiale S. Francesco	✓	✗	assente	✗	✗	✓
V14	San Donato (chiesa Pieve)	✓	✓	assente	✓	✗	Assente parcheggi ✗
V01	Baden Powell Porta Padova – Via Garibaldi, Cittadella	✗	✗	assente	assente	✗	assente
V09	Area fitness Riva Pasubio (fosso di cinta), Cittadella	✗	✗	assente	✗	assente	assente
V02	Via Correr/via Gabrielli (parco con giochi per tutti), Cittadella	✓	✓	✓	✓	✓	✗
V04	Via Kennedy (parco con giochi per tutti), Cittadella	✗ degrado*	✗	✗✗	✓	✗	vicino ai carabinieri ✗
V17	Via Ca' Onorai 4	✓	✓	✓	✓	✗	✓
V16	Via Battistei, Laghi**	✓	✗	✓	✓	✗	assente
V15	Via Postumia di Ponente,	✓	✗ ⁹	✓	✓	✗	assente

⁹ Rendere l'accesso accessibile.

	(accesso dal parcheggio) Pozzetto						
V18	Via Palladio Tratto 2	XX	X	X	X	X	assente
V06	Contrà Corte Tosoni	X	X	X	X	X	X
V07	Tofana De Rozes	assente	X	X	X	assente	X
V08	Via Casaretta	assente	X	X	X	assente	XX
V10	Via San Pietro -Ciclopedonale	X	X	X	X	Assente Capolinea Pedibus	assente
V03	Via del Folo	X	X	X	X	assente	X
V05	Via Redipuglia	assente	X	X	X	X	assente
V15bis	Via Postumia di Levante Nuovo quartiere	X	X	X	X	X	assente

*Accessi: rifacimento asfaltatura necessaria – Ingresso parco + marciapiede via Kennedy.

** Fermata bus accessibile in via Battistei. Realizzare un attraversamento accessibile fra parcheggio e area giochi.



GIOCHI FRUIBILI AI DISABILI IN VIA CORRER



Borgo Padova/via Garibaldi



Via Redipuglia

Aree verdi con giochi fruibili dai bambini disabili

- Via Correr/Gabrielli
- Via Kennedy/via Fermi
- Pozzetto

Criticità rilevate nei parchi e nelle aree giochi:

- assenza viale interno in diverse aree giochi in 10 aree giochi rilevate su 18;
- assenza parcheggi per oltre il 50% delle aree giochi; però numerose aree giochi si trovano in contesto residenziale.
- non accessibilità delle aree giochi+fitness attorno alla cinta;



- Il 50% delle aree giochi rilevate non possiede un viale interno o laterale che ne consenta l'accesso e la percorribilità ai bambini con disabilità motoria e sensoriale.

Priorità d'intervento

- La realizzazione di vialetti interni per migliorarne la percorribilità.
- L'incremento dei giochi fruibili nelle aree giochi più rilevanti (ad es. nell'area giochi in via San Pietro).
- L'inserimento di parcheggi riservati in alcune aree giochi importanti.
- Il miglioramento della percorribilità dell'accesso alle aree verdi attorno alle mura.



2.4. Accessibilità esterna di negozi e bar-ristoranti nel centro storico

E' stata effettuata un'indagine nel centro (area campione) verificando la presenza di scalini nel primo ingresso del locale verso la strada; gli scalini presenti sono stati divisi in tre tipologie: con altezza fino a 4 cm (quindi facilmente rimovibili con l'installazione di tappeti o piccoli scivoli); con altezza fino a 12 cm, e con altezza oltre ai 12 cm.

L'indagine non ha indagato il grado di accessibilità della porta d'ingresso e degli spazi interni al locale. Nel complesso sono stati analizzate 213 attività, di cui 177 negozi e 36 bar-ristoranti.

L'indagine ha consentito di evidenziare che il 42% dei locali è accessibile, mentre nei restanti locali risultano essere presenti degli scalini.

	NEGOZI BAR SOMMA			A NORMA		DISLIVELLO					
		Bar	Neg	Bar	Neg	fina h4 cm		fino h12 cm		oltre h12 cm	
						Bar	Neg	Bar	Neg	Bar	Neg
CENTRO STORICO	100	21	121	9	37	4	32	7	26	1	5
BORGO PADOVA	31	6	37	4	12	2	10	0	8	0	1
BORGO TREVISO	22	3	25	2	13	0	7	1	2	0	0
BORGO BASSANO	15	3	18	0	8	2	4	1	2	0	1
BORGO VICENZA	9	3	12	0	4	0	2	3	3	0	0
SOMMA	177	36	213	15	74	8	55	12	41	1	7

	NEGOZI	Bar	Neg
NEGOZI	42%	31%	23%
RISTOBAR	42%	22%	33%
			4%
			3%

L'indagine ha evidenziato una forte criticità dell'accessibilità dei locali privati aperti al pubblico. Non è stato effettuato l'ulteriore approfondimento d'indagine dell'accessibilità esterna riguardante le porte d'ingresso, riferito alla larghezza e alle modalità di apertura

delle stesse. Però una veloce ricognizione evidenziata la presenza di numerose porte strette e di difficile apertura.

L'indagine ha evidenziato che, con riferimento ai soli bar-ristoranti, solo 15 su 36 risultano privi di scalini. Da evidenziare che 8 ristoranti-bar hanno scalini fino a 4 cm che sono facilmente superabili con l'installazione di appositi tappeti o scivoli.



Mercato e numerosi negozi e bar nella cinta muraria



Facca - esercizi commerciali, di fronte alla chiesa



Farmacia San Donato con chiamata esterna

L'accesso facilitato nei negozi e locali emerge come una necessità per le persone con disabilità motorie, che non riescono ad entrare nei negozi di prossimità (panificio, alimentare, ecc.). Per tale motivo, si suggerisce di accompagnare l'attuazione del PEBA con la realizzazione di una campagna informativa ed un'iniziativa di sensibilizzazione dei gestori privati, per promuovere l'accessibilità dei negozi e l'accoglienza per tutti.



2.5. Servizi socio sanitari, uffici postali e banche

Servizi socio-sanitari

AMBULATORI/ FARMACIE	Parch. Riservato	Percorso esterno	ingresso	PORTA Ingresso	Fermata bus	Attraversamento
Farmacia San Donato	Assente	✓	✓	✓	Assente Distante ma ✓	✓ Rallentare auto limite 30KMH
Medicina fisica e riabilitazione	✗ 3 in strada	✗ dislivello	✓ rampa	✓ automatica	✗ acciottolato	✗ Rallentare auto
Ospedale, Riva dell'Ospedale	✗ (in strada)	✓	✗ ✗ rampa	✓	Assente	✗
Medicina fisica, Riva dell'ospedale	✗	✓	✓	?	✗	✓ H. entrata Ulss
Casa di riposo, Viale della Stazione	✗ In strada	✓	✓ rampa	✗	assente	assente
Studio dentistico, Viale della Stazione	assente	✓	✗	✗	assente	assente
Ingresso ospedale, via Pilastroni	✓ parcheggi fronte ospedale ✗	✓	✓	✗ ingresso pronto soccorso	assente	✓
Negozi sanitari, via Pilastroni	?	✓	✓	✓	assente	✓
Negozi sanitari, Riva dell'Ospedale	Assente Presso l'ospedale ✓	✓	✗	✗	assente	✗ frontale ✗ percorso ospedale
Studio dentistico, Via Trieste	assente	✓	✓	✗	assente	✗
Parafarmacia, Borgo Treviso	assente	✗	✗	✗	assente	✓
Poliambulatorio, Via 1 Maggio 27	Stazione fs	✗ ✗	✗	✗	assente	assente
Ecomedico Tomasella, via 1 Maggio 27	Stazione FS	✗ ✗	✗	✗	assente	assente
Ginecologo, Ca' Dai Pase	assente	✓	✓	✗	assente	assente
Pediatri di gruppo, Via Ca Dai Pase 59	assente	✗ dalla strada ✓ dal parch.	✗	✗	assente	assente
Ambulatorio chirurgico+ dentista + dermatologo, Ca'Dai Pase	Assente*	✗ Asfaltatura parcheggio	✗	✗	assente	assente
Ambulatorio veterinario, Via Fermi	assente	✗ ✗	✓	✗	assente	assente
Medico-oculista, Via Kennedy	✗ carabinieri	✓	✗	✗	assente	✗
Ambulatorio medico, Via Roma 33	✓	✓	✓ ascensore	✗	assente	✗
Ambulatorio, via Pasubio 4	✓ Apertura su strada	✓	✗ ascensore chiuso con cancello	Campanell o troppo alto	assente	✓
Farmacia, San Donato	assente	✓	✓	✓	assente	✓
Farmacia, Riva Pasubio	✓	✓	✗ dislivello	✓	lato opposto strada ✓	✓



Farmacia, Pozzetto	X	X	X	X	assente	X
Farmacia, via Postumia Ponente (comune confinante Laghi)	X	X	X	X	assente	
Ambulatorio medico cardiologo, Via Tre Case S. Croce	X	X	X	X	assente	assente
Clinica odontoiatrica, Via Postumia Lev.	assente	X	X	X	assente	X
Studio dentistico, Laghi	assente	X	X	X	Assente X Piazzale chiesa	X
Farmacia, via Roma 35	X	X	X	X	assente	X
Farmacia, via Garibaldi	X	X	X	X	assente	X
Ambulatorio Medico, via Roma	X	X	ascensore	X	assente	X
Ambulatorio veterinario, Via Ragazzi '99	assente	X	X	X	assente	assente

*servizi sanitari a Ca' dai Pase: ricollocare il parcheggio riservato presente in fondo alla piccola area parcheggio lungo la strada.





Ingresso principale ospedale con porte automatiche



Pronto soccorso: porta difficilmente apribile per una persona in carrozzina

Note

L'ospedale ed il distretto ospedaliero presentano complessivamente un buon livello di accessibilità esterna ed interna. Invece si rileva l'assenza di parcheggi riservati presso le strutture sanitarie private.

Numerose porte delle strutture non sono apribili da una persona in carrozzina e non c'è un campanello accessibile.

Uffici postali e banche

Uffici postali e banche	Parch. riservato	Percorso esterno	Raccordo ingresso	Porta ingresso	Fermata bus	Attraversamenti
Posta via Riva IV Novembre	assente	X ¹⁰	X	X	assente	X rialzato
Unicreditbanca Borgo Vicenza	assente	X	X	X	assente	assente
Carige Borgo Vicenza	assente	X	X	X	assente	assente
BNL Via Kennedy	X Di fronte carabinieri	X ¹¹	X	X	assente	X
BNL Via Kennedy Bancomat: X	assente	X	X	X A chiamata	assente	Scarsa sicurezza X
Banca di Desio e della Brianza- Via Palladio 18	assente	X	X Lieve dislivello	X	assente	X
Monte dei Paschi di Siena Via Roma 34	Presente ma di fronte la strada	X	X	X	assente	X
Banco BPM	assente	X	X	X	assente	X

¹⁰ Interruzione del percorso andando verso Riva Borgo Vicenza.

¹¹ Cubetti di porfido sconnessi arrivando da via Borgo Vicenza.



Borgo Bassano 11			Entrata laterale <input checked="" type="checkbox"/> ma cancello			
Cassa di Risparmio di Bolzano Via Del Grappa 10/1	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	assente	X
Intesa San Paolo Via Marconi 11/13	<input checked="" type="checkbox"/> Apertura in strada	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	assente	<input checked="" type="checkbox"/>
Anterventa Via Marconi?	<input checked="" type="checkbox"/> Bancomat <input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	assente	<input checked="" type="checkbox"/>
Unipol Banca Via Borgo Padova 164	assente	<input checked="" type="checkbox"/> Da via Ca Nave <input checked="" type="checkbox"/> Dalla galleria	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	-	<input checked="" type="checkbox"/>
BCC di Roma Via Pozzetto	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/> fino al parcheggio <input checked="" type="checkbox"/> assenza percorso protetto	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	assente	assente
Fideuram Via Borgo Vicenza 13	assente	<input checked="" type="checkbox"/> via Giardino <input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	assente	<input checked="" type="checkbox"/> Scalino di fronte alla fermata
Mediolanum Via Indipendenza 20	assente	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	assente	Assente Pavimentare area di fronte al teatro
Banca Fineco Riva Pasubio	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
Banca popolare Volksbank- Riva Pasubio	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>

Note

Si rileva una concentrazione di servizi (banche, posta, compagnie di assicurazioni) e negozi attorno alle mura e nei quartieri più vicini all'area storica (Borgo Vicenza, Borgo Padova, Borgo Bassano).

3. Valutazione accessibilità dei luoghi di interscambio modale: Stazione FS, aree parcheggi, fermate TPL

3.1. La stazione FS

Binario 1	Binari 2/3/4	Risto-Bar	Biglietteria	Parch. Riservati	Attraversamento	Orientamento (dis. Visiva)	Sala Attesa e bagni
X	X	X	X	X	X	X	X



Note

- Assenza di ausili per i non vedenti ed ipovedenti: mancanza percorsi tattili ed assenza di una mappa a rilievo X
- La piazza/parcheggio della stazione andrebbe riqualificata.
- Alcuni percorsi attorno alla stazione (via I Maggio, via XXV Aprile) vanno messi in sicurezza e qualificati.
- Macrobarriera: passaggio a livello Via borgo Padova/San Donato



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).



3.2. I parcheggi riservati

n	NOME / LOCALIZZAZIONE PARCHEGGIO	STALLI PARCHEGGI RISERVATI DISABILI	
		Rilevati	Access.
	CITTADELLA		
1	STAZIONE FS ??	2	A,A
2	VIA PRIMA MATTINA (BORGO SOLE)	1	NA
3	VIA DANTE ALIGHIERI	1	PA
4	VIA BORGO TREVISO TRATTO 1	3	A,NA,NA
5	VIA BORGO PADOVA	1	NA
6	VIA RIVA DELL'OSPEDALE	29	29 PA
7	VIA TOFANE DI ROZES	1	PA
8	Area parcheggi scuole/cimitero	1	A
9	Parcheggi villa Rina	2	A
10	PIAZZA SAN FRANCESCO	ASSENTE	
11	CIMITERO	2	A,A
12	PIAZZALE FRIULI (SU VIALE DEL CIMITERO)		A
13	CAMPO DELLA MARTE (PARCHEGGIO SOTTERRANEO CON ASCENSORE X)	6 di fronte municipio	PA apertura in strada
14	PIAZZA S. PAOLO	2	NA,A
15	VIA CONTRA' CORTE TOSONI	1	NA
16	PIAZZA VENETI NEL MONDO	3	NA,NA,NA
17	VIA IMMACOLATA	1	A
18	VIA KENNEDY	1	A
19	VIA S. PROSDOCIMO (SCUOLE)	2	A,A
20	AREA GIOCHI VIA DEL FOLO	1	A
21	AREA GIOCHI VIA REDIPUGLIA	ASSENTE	!
22	VIA A. GABRIELLI	6	A,A,A,A,A,A
23	VIA CA' DEI PASE	2	A,A
24	VIA G. VERDI TRATTO 2	1	A
25	VIA PILASTRONI	10	10A
26	VIA RIVA 4 NOVEMBRE	5	4,NA,NA,NA,NA
27	VIA ALFIERI	2	A,A
28	DA VIA ROMA A VIA MARCONI (LUNGO LE MURA)	8	A,A,A,A,A,A,A,A
29	DA VIA MARCONI A VIA GARIBALDI (LUNGO LE MURA)	8	A,A,A,A,A,A,A,A
30	AREA GIOCHI A. GABRIELLI (SCUOLA)	2	PA,PA
	FACCA		
31	PARK CHIESA	1	A
32	VIA NICOLETTI CAMPO DA CALCIO	1	A
33	VIA DELLA ROGGIA	2	NA,NA
34	VIA CHIESA FACCA	1	NA



	SANTA MARIA		
35	PARK CHIESA	ASSENTE	-
	SAN DONATO		
36	FARMACIA	ASSENTE	-
37	AREA GIOCHI	3	A,A,A
38	PARROCCHIA PIEVE DI SAN DONATO	ASSENTE	-
	S. CROCE BIGOLINA		
39	PALAZZETTO DELLO SPORT	2	PA, PA
40	CIMITERO	2	A,A
41	VIA TRE CASE (MEDICO)	1	A
	POZZETTO		
42	PIAZZA DELLA CHIESA	ASSENTE	
43	VIA BELVEDERE	1	A
44	VIA VECCHIA DI BASSANO	3	A,A,A
45	VIA SABADIN	2	PA,PA
	LAGHI		
46	PIAZZA PADRE SCAPIN	ASSENTE	
47	VIA DEL CIMITERO	2	A,A
48	VIA PIO X	1	A
49	VIA S. BERNARDO	1	A
50	VIA DON G. LAGO	2	A,A
51	VIA PAPA GIOVANNI II	3	A,A,A
	CA' ONORAI		
52	Piazza Don Didone??	ASSENTE	
53	VIA DELLA SALUTE	3	A,A,A
54	VIA DELLE ACACIE	2	A,A
55	VIA OBERDAN	2	A,A
		SOMMA	139

Legenda



parch. accessibile



parch. poco accessibile o mal posizionato o ssegnalatica carrente



parch. non a norma per assenza segnaletica orizz. vert., presenza dislivelli, dim. inadatte, non raccordato al percorso

Il rilievo ha evidenziato una copertura adeguata dei parcheggi per disabili. Le principali criticità riguardano il posizionamento dei parcheggi, non prospicienti al percorso pedonale. Numerosi parcheggi (PA) comportano un sistema di apertura verso la strada. Inoltre è importante segnalare all'interno della città storica alcuni parcheggi collocati lungo i portici non consentono l'uscita dall'auto.



3.3. Le fermate dei mezzi pubblici di trasporto

Il rilievo dell'accessibilità del centro storico ha riguardato anche le fermate dei mezzi pubblici di trasporto locale (TPL) che fanno riferimento alla azienda di trasporti ATV Verona.

Oltre alle sei fermate presenti nei percorsi rilevati, sono state indagate altre quattro fermate adiacenti (in via don Bosco e in via Papa Giovanni XXIII).

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

		DIS. MOTORIA			COMFORT			DIS. VISIVA
	CITTADELLA							
1	Via Riva dell'Ospedale		Red			Red		assente
2	Via Riva IV Novembre	Green			Green			Assente
3	Via Borgo Treviso tratto1	Green			Green			Assente
4	Via Borgo Treviso tratto2	Green			Green			Assente
5	Via Borgo Treviso tratto2		Red			Red		Assente
6	Via Borgo Padova		Red			Red		Assente
7	Via Borgo Padova			Yellow			Yellow	Assente
8	Via Riva del Grappa	Green				Red		Assente
9	Via Riva del Grappa	Green				Red		Assente
10	Via Borgo Vicenza		Red		Green			Assente
11	Via Riva del Pasubio	Green			Green			Assente
12	Via Granatieri di Sardegna			Yellow		Red		Assente
13	Via Gabrielli	Green				Red		Assente
14	Via Gabrielli	Green				Red		Assente
15	Via Borgo Bassano	Green				Red		Assente



	FACCA							
16	Via Bolzonella SS47							Assente
17	Via Bolzonella SS47							Assente
18	Via Facca SS47						No panca	Assente
19	Via Facca SS47						No panca	Assente
SAN DONATO								
20	Via S. Donato						No panca	Assente
21	Via S. Donato						No panca	assente
22	Via S. Donato							Assente
23	Via S. Donato							Assente
POZZETTO								
24	Via Pozzetto							Assente
25	Via Pozzetto							Assente
LAGHI								
26	Via Battistei							Assente
27	Via Laghi							Assente
28	Via Laghi 2							Assente
CA' ONORAI								
29	Via Postumia di Levante							Assente
30	Via Postumia di Levante							Assente
31	Via Postumia di Levante							Assente
32	Via Postumia di Levante							Assente

Legenda

ACCESSIBILE, A NORMA



PARZIALMENTE ACCESSIBILE



NON ACCESSIBILE, ACCESSIBILITA' VINCOLATA



Note

- Il grado di accessibilità e confort delle fermate TPL risulta insufficiente.
- Viene segnalato da parte dell'utenza, il problema dell'imbarco negli autobus, collegato alla scarsa presenza di mezzi dotati di pedane estraibili.
- Sarebbe opportuno rendere accessibili le fermate più frequentate dall'utenza nel capoluogo e nelle frazioni.
- Occorre verificare il numero di autobus attrezzati di pedane funzionanti nelle linee per Cittadella; ev. sollecitare l'azienda per l'incremento di tali dotazioni negli autobus di linea.
- Non risulta presente una fermata TPL presso la stazione Fs.



4. Gli edifici comunali

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

- Edifici scolastici n. 11
- Uffici e servizi pubblici n. 2
- Impianti sportivi n. 4
- Edifici per attività culturali n. 4
- Cimiteri n. 3

4.1. Gli edifici rilevati

<i>cod</i>	<i>EDIFICIO</i>	<i>categoria</i>	<i>Indirizzo</i>	<i>nome</i>	<i>RIL.</i>
E01	Municipio	UFFICI	Via Indipendenza, 41	PALAZZO MANTEGNA	11-4
E02	Polizia Municipale	UFFICI	Piazza Pierobon, 1	PALAZZO DELLA LOGGIA	30-4
E03	Biblioteca	CULTUR	Via Borgo Treviso, 3	PALAZZO VILLA RINA	11-4
E04	Teatro Sociale	CULTUR	Via Indipendenza		11-4
E05	Palazzo Pretorio	CULTUR	Via Marconi 30	FONDAZIONE ONLUS	11-4
E06	Chiesa del Torresino	CULTUR	Via Garibaldi		11-4
E07	IAT e cammino di ronda	TURIS	Porte Bassanesi, 2	CASA DEL CAPITANO	11-4
E08	Museo archeol. Torre di Malta	TURIS	Porta Padova		11-4
E09	Palazzetto Sport S. Croce	SPORT	Via S. Croce Bigolina		22-5
E10	Stadio	SPORT	Viale dello Sport	TOMBOLATO	30-4
E11	Palasport Cittadella	SPORT	Via Gabrielli		30-4
E12	Centro nuoto	SPORT	Via Gabrielli	PISCINA	30-4
E13	Scuola primo grado PIEROBON	SCUOLE	Borgo Treviso	PIEROBON	30-4
E14	Scuola infanzia CA NAVE	SCUOLE	Via Mazzini 25 (B. Padova)	CA' NAVE	30-4
E15	Scuola infanzia CASARETTA	SCUOLE	Via Casaretta (Nordovest)	CASARETTA	30-4
E16	Scuola infanzia POZZETTO	SCUOLE	Pozzetto	POZZETTO	30-4
E17	Scuola infanzia VIA DEGLI ALPINI	SCUOLE	Via degli Alpini, 22	VIA DEGLI ALPINI	30-4
E18	Scuola el. S.MARIA+ PALESTRA	SCUOLE	Via Case Bianche, FACCA	SANTA MARIA	22-5
E19	Scuola el. BORGO TREVISO	SCUOLE	Via Prosdocimo, 22	BORGO TREVISO	22-5
E20	Scuola el. CA'ONORAI+ PALESTRA	SCUOLE	Via Vecchia Bassano, 2B	CA' ONORAI-POZZETTO	30-4
E21	Scuola elementare CORNARO	SCUOLE	Via Gabrielli, 32	LUCREZIA CORNARO	30-4



E22	Scuola elementare LAGHI	SCUOLE	Via Lago	LAGHI	22-5
E23	Scuola ex. Elementare S. Croce	SCUOLE			22-5
E24	Cimitero Cittadella	CIMIT	Viale del Cimitero		12-3
E25	Cimitero Laghi	CIMIT			
E26	Cimitero S. Croce B.	CIMIT			

Il rilievo svolto in ciascun edificio ha considerato le seguenti categorie di indagine:

- PRESENZA PARCHEGGIO RISERVATO DISABILI
- ACCESSO NEL PERCORSO ESTERNO E NELL'INGRESSO
- SERVIZIO IGIENICO
- COLLEGAMENTI VERTICALI
- PERCORSI INTERNI E ORIENTAMENTO
- CORTILE E AREE INTERNE DI PERTINENZA DELL'EDIFICIO

Rilievo e schedatura

Per ogni categoria è stato verificato il livello di accessibilità e individuate le barriere architettoniche presenti.

Per ogni non-conformità /barriera rilevata, viene indicato nella singola scheda 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 della barriera, un giudizio sommario sul grado di accessibilità e il grado di priorità d'intervento.

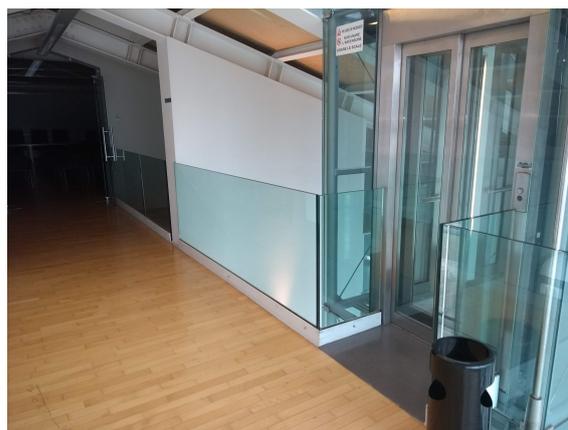
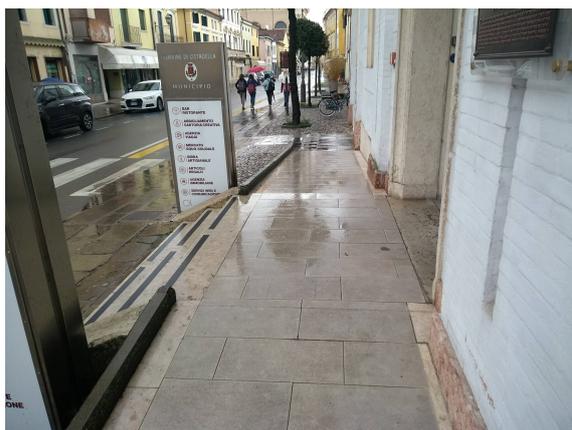
4.2. Valutazione accessibilità per singola categoria

COD	NOME	Parch. Riservato	Accesso esterno	Servizio igienico	Colleg. Verticali	Fruibilità interna	Aree scoperte	Uscite sicurezza
E01	Municipio	✓	✗	✓	✓	✓	✗	✓
E02	Polizia Municipale	✗	✗	✓	✓	✗		
E03	Biblioteca	✗	✓	✓	✓	✓	✓	✗
E04	Teatro Sociale	✗	✗	✗	✗	✗		✓
E05	Palazzo Pretorio	✓	✓	✓	✓	✓		
E06	Chiesa del Torresino	✓	✓	✗		✗		
E07	IAT e cammino di ronda	✓	✗	✗	✗	✗		
E08	Museo archeol. Torre di Malta	✓	✗	✗	✓	✗		
E09	Palazzetto Sport S. Croce	✓	✓	✓		✓		



E10	Stadio	X	X	X	X	X		
E11	Palasport Cittadella	X	Y	X	X	X		
E12	Centro nuoto	X	X	X	X	X	X	
E13	Scuola primo grado PIEROBON	X	X	X	Y	X	X	X
E14	Scuola infanzia CA NAVE	X	X	X		Y	Y	X
E15	Scuola infanzia CASARETTA	X	X	Y		X	Y	X
E16	Scuola infanzia POZZETTO	X	X	Y		X	Y	X
E17	Scuola infanzia VIA DEGLI ALPINI	X	X	X	X	X	Y	Y
E18	Scuola el. S.MARIA+ PALESTRA	Y	X	X	X	X	Y	X
E19	Scuola el. BORGO TREVISO	X	X	X	X	Y	Y	X
E20	Scuola el. CA'ONORAI+ PALESTRA	X	X	X		Y	X	X
E21	Scuola elementare CORNARO	Y	X	X		X	X	X
E22	Scuola elementare LAGHI	X	X	X	X	Y	X	X
E23	Scuola ex. Elementare S. Croce	X	X	X	X	X	X	X
E24	Cimitero Cittadella	X	Y	Y	Y	XX*		
E25	Cimitero Laghi	X	Y	X		Y		
E26	Cimitero S. Croce B.	X	Y	X		X		

*Parte vecchia cimitero non accessibile



Municipio



Teatro sociale: edificio prioritario



Scuola infanzia, via degli Alpini: edificio prioritario



Centro nuoto

Cimitero di Cittadella



IAT (edificio prioritario)

Scuola materna, via Casaretta



Scuola media Pierobon



Scuola el. Cornaro

Palestra scuola el. Borgo Treviso

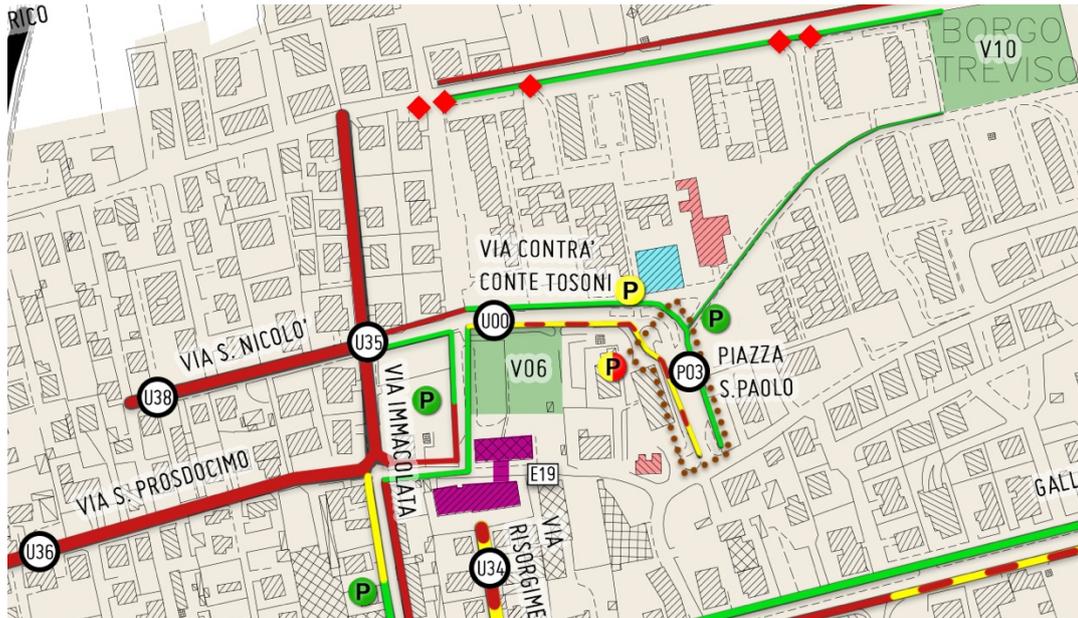
4.3. Dentro e fuori le scuole: percorsi Pedibus a Cittadella e Pozzetto

PEDIBUS CITTADELLA da Via San Pietro a via Prosdocimo

Nome vie	Accessibilità percorso	Attrav. frontale	intersezioni	Note
1. Via S. Pietro	X SX X DX	3 X	5 X	interruzioni sul marciapiede (gradini) – Prevedere l'inserimento di giochi fruibili nell'area giochi. Inserire in Z30
2. Via S. Gregorio Barbarigo	X	0	0	Carreggiata – Inserire Z30
3. Via S. Marco	X	0	0	Carreggiata - Inserire Z30
4. Via S. Nicolò	X fino a via Immacolata X lato Dx	1 X	1 X	Marciapiede + carreggiata Inserire Z30
5. Via S. Prosdocimo (arrivo)	fino alla scuola X X dopo la curva della scuola fino a via S. Francesco	0	1 X	Percorso fronte scuola con marciapiede, poi assente nel resto della via – Prevedere intervento con allargamento Piazzale – Inserire Z20

Note: segnalata dai residenti l'alta velocità dei veicoli.





Segnale Pedibus troppo alto. Poco visibile dai pedoni. Si suggerisce la realizzazione di una segnaletica di fermate Pedibus a misura di bambini.

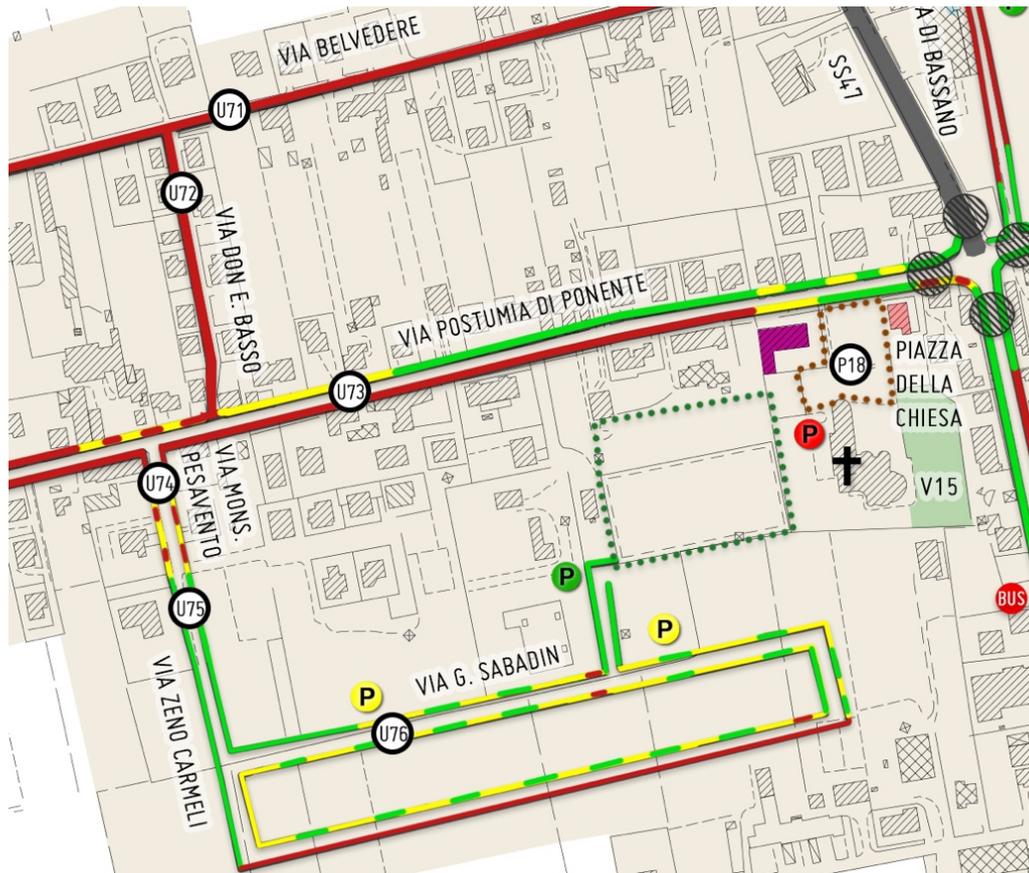
PEDIBUS POZZETTO

Linea Rossa

Nome vie	Accessibilità Percorso		Attravers. frontale	Intersezioni
1. Via Belvedere 53 parch. parrucchiere Giada	Sx ✗	Dx ✗	0	0
2. Via Basso, 13	Sx ✗	Dx ✗	0	0
3. Via Z Carmeli, 4	Sx ✗*	Dx ✗*	0	2 interni al parcheggio
4. Via Sabadin, 42	Sx ✗ all'inizio poi ✗✗ con un'interruzione ✗	Dx ✗✗ con un'interruzione ✗	2 ✗	2
5. Parcheggio scuole materna	Marciapiede area parcheggio ✗		0	0

*prima di Via Carmeli, Via Pesavento ✗✗ sia a Dx che Sx





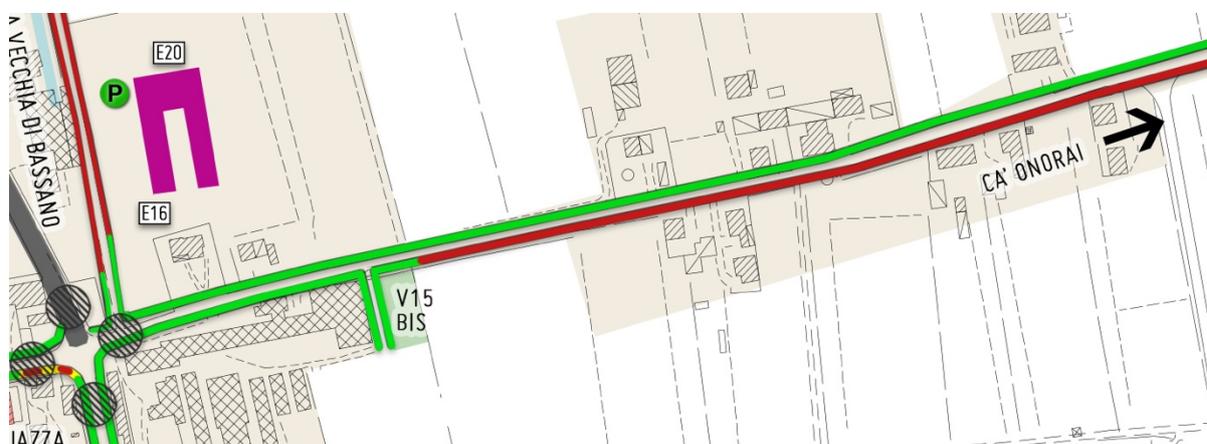
Note

- Attraversamento rotonda Pozzetto lato Nord: presenza gradino e assenza podotattile.
- Creare un nuovo attraversamento che collega Via Belvedere e Via Basso.
- Via Basso inserire in Z30 e creare nuova segnaletica orizzontale (es. rallentare presenza del Pedibus).
- Attraversamento H. semaforo a Pozzetto **X**.
- Ampliare marciapiede a Sx all'inizio di Via Pesavento.
- Assenza attraversamento su Via Pesavento.
- Via Carmeli: presenza di bidoni che intralciano il percorso.
- Via Sabadin: presenza di bidoni che intralciano il percorso e restringimenti passi carrai.
- Via Sabadin interna: Percorso accessibile e Parcheggio accessibile, via che collega all'area parrocchiale - assenza raccordi marciapiede (2 gradini).
- Ingresso area parrocchiale da via Sabadin interna d=83 cm.
- Incrocio Via belvedere/SS47 interferenza con ciclabile **X**.
- Inserire in Z30 Via Vecchia di Bassano.

Linea BLU

Nome vie	Accessibilità Percorso		Attraversamento Frontale	Intersezioni
6. Postumia di Levante, 27	Sx ✗	Dx ✔	2 attraversamenti accessibili ma pericolosi NA*	1
7. Postumia di Levante, 15	Sx ✗	Dx ✔	0	0
8. Fermata inizio centro abitato Pozzetto	Sx ✔	Dx ✔	0	0
9. (incontro linea rosso) di fronte al parco quartiere nuovo Postumia di Levante	Sx ✔	Dx ✔	2	2

*Su Via Postumia di Levante direzione Cà Onorai: 2 attraversamenti pericolosi ✗ +Attraversamenti rotonda Pozzetto per ciclisti e pedoni da migliorare: flusso costante di camion.



5. Priorità d'intervento

5.1. Edifici

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

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

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

A	Edificio d'interesse strategico (scuola, livello elevato di frequentazione, ecc.)	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

Punteggio conseguito dagli edifici comunali

COD	EDIFICI	priorità	3 interesse	3 gravità	1 segnalaz.	1 progr.
E01	Municipio	5,0	3	1	1	0
E02	Polizia Municipale	3,0	2	1	0	0
E02b	PROLOCO	0,0				
E03	Biblioteca	3,0	2	1	0	0
E04	Teatro Sociale	7,0	2	3	1	1
E05	Palazzo Pretorio	3,0	1	1	0	1

E06	Chiesa del Torresino	2,0	1	1	0	0
E07	IAT e Cammino di Ronda	6,0	2	3	1	0
E08	Museo archeol. Torre di Malta	4,0	1	2	1	0
E09	Palazzetto Sport S. Croce	2,0	2	0	0	0
E10	Stadio	2,0	2	0	0	0
E11	Palasport Cittadella	3,0	2	1	0	0
E12	Centro nuoto	4,0	3	1	0	0
E13	Scuola primo grado PIEROBON	4,0	3	0	1	0
E14	Scuola infanzia CA NAVE	4,5	3	1,5	0	0
E15	Scuola infanzia CASARETTA	4,5	3	1,5	0	0
E16	Scuola infanzia POZZETTO	4,5	3	1,5	0	0
E17	Scuola infanzia VIA ALPINI	5,0	3	2	0	0
E18	Scuola el. S.MARIA+ PALESTRA	4,0	3	1	0	0
E19	Scuola el. BORGO TREVISO	6,0	3	3	0	0
E20	Scuola el. CA'ONORAI+ PALESTRA	4,5	3	1,5	0	0
E21	Scuola elementare CORNARO	3,5	3	0,5	0	0
E22	Scuola elementare LAGHI	5,5	3	1,5	0	1
E23	CPIA (Ex Elementare S. Croce)	1,0	1	0	0	0
E24	Cimitero Cittadella	5,0	2	2	1	0
E25	Cimitero Laghi	4,5	2	1,5	1	0
E26	Cimitero S. Croce B.	3,5	2	1,5	0	0

5.2. Spazi urbani

L'individuazione delle priorità prende in considerazione più parametri:

- il rilievo tecnico (numero e tipologie di barriere architettoniche + sicurezza rilevata+ identificazione percorso pedonale);
- le segnalazioni/indicazioni pervenute (dall'amministrazione e dai portatori d'interesse+ cittadinanza);
- le funzioni della via nel contesto locale;
- i lavori in corso previsti (programmazione triennale);
- la logica del percorso fuori/dentro (edificio/servizio + area esterna = catena degli spostamenti).



Con riferimento al rilievo tecnico, i criteri ritenuti riguardano: le condizioni di accessibilità e sicurezza del percorso, gli attraversamenti pedonali, lo stato di manutenzione e le discontinuità nella pavimentazione, l'assenza o presenza di un percorso pedonale, la presenza o meno di arredo, linee guida ed elementi di orientamento e confort.

In modo più generale, il confort ambientale è sempre preso in considerazione nella valutazione (impatto acustico, inquinamento atmosferico dovuto alla presenza di veicoli, assenza paesaggio o confort pedonale, ecc.).

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

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

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 11/12 punti. L'attribuzione di un punteggio totale basso non significa che la via sia dotata di un percorso pedonale protetto ed accessibile; tale via potrebbe anche non avere un marciapiede, una banchina o un percorso pedonale protetto però se non ha una funzione rilevante nel contesto locale (via senza uscita, via residenziale, via scarsamente urbanizzata) non



raggiungerà un punteggio tale da risultare prioritaria. Sono comunque situazioni da monitorare nel tempo poiché ad esempio una via scarsamente urbanizzata che vedrà un aumento del traffico e/o l'arrivo di nuovi residenti potrebbe diventare prioritaria. In questi casi, è utile tenere in considerazione, il dato fornito dal punteggio tecnico (valutazione accessibilità + sicurezza + percorso pedonale e segnaletica), che fornisce elementi conoscitivi che riguardano esclusivamente lo stato del singolo percorso estrapolato dal contesto. Ad esempio, un punteggio (tecnico) > 1,5/2 diventa rilevante solo se il punteggio totale è alto.

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

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

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

CITTADELLA (dentro le mura)

Cod	Nome della via	PUNTEGGIO TECNICO DEL RILIEVO ¹²	PUNTEGGIO TOTALE	Segnalazioni
D01	Via Garibaldi	1	11	
D02	Via Marconi	0,5	8,5	
D03	Via Indipendenza	1,5	11,5	X
D04	Via Roma	1	11	
D05	Stradella del Cristo	2	11	
D06	Vicoli interni alle mura	Macro scheda con punteggio non attribuito		

CITTADELLA (fuori dalle mura)

Cod	Nome della via	PUNTEGGIO TECNICO DEL RILEIVO	PUNTEGGIO TOTALE	Segnalazioni
U01	Via Petrarca	2	3,5	
U02	Via Dante Alighieri	3	11	
U03	Via Prima Mattina	1,5	12,5	

¹² Punteggio attribuito dal tecnico rilevatore – maggiore è il punteggio (massimo 3) maggiori sono le criticità rilevate.

Parametri considerati: accessibilità, sicurezza, identificazione e presenza percorso pedonale.

Punteggio totale = Punteggio tecnico+ ruolo e funzioni della via cioè presenza servizi, negozi, ecc.



U3 bis	Via Zurlo	3	8	
U04	Via Borgo Padova	2*	16	X
U05	Viale della Stazione	1,5	15	X
U06	Via Borgo Treviso (tratto1)	1,5	7,5	
U07	Via Borgo Treviso (tratto2)	1,5/2	9,5/10	
U08	Via Riva dell'Ospedale	1,5/2 attraversamenti	16,5/17	X
U09	Via Ragazzi del '99	3	12	X
U10	Viale del Cimitero	2/3	10/11	
U11	Riva del Grappa	1,5/2	10,5/11	X
U12	Via Borgo Bassano	1	17	
U13	Via A. Palladio (tratto1)	3	12	X
U14	Via A. Palladio (tratto2)	3	11	
U15	Via V. Alfieri	1,5	14,5	X
U16	Via A. Gabrielli	1	15	
U17	Via Cà Correr	1	9	
U18	Via Cà dei Pase	1,5	7,5	X
U19	Via XXV Aprile	2,5	5,5	
U20	Via Primo Maggio (percorso stazione)	2,5	13,5	
U21	Via Il Giugno	2,5	5,5	
U22	Via G. Verdi (tratto1) ciclabile	2	8	X
U23	Via G. Verdi (tratto2)	2,5	9,5	X
U24	Via Cà Nave (sicurezza) -scuola via Mazzini-	2,5	12,5	X
U25	Via Pilastroni	1	11	
U26	Via Borgo Musiletto	2	9	
U27	Via Europa	3	13,5	
U28	Via Borgo Vicenza	1,5	9,5	
U29	Via Riva IV Novembre	2/2,5	17/17,5	X
U30	Via del Lavoro	1,5	7,5	
U31	Via Granatieri di Sardegna	2,5	12,5	
U32	Via degli Alpini (scuola)	3	11	
U33	Via Maragne + Via Compostella	2/2,5	6/6,5	X
U34	Via Risorgimento	2	10	
U35	Via Immacolata	1,5	10,5	
U36	Via S. Prosdocimo (scuola)	2,5	12,5	
U37	Via Contrà Conte Tosoni	1,5	10,5	



U38	Via S. Nicolò	1,5	5,5	
U39	Via Redipuglia	2,5	7,5	
U40	Via Trieste	2	11	
U41	Via J. F. Kennedy (scuola superiore)	1,5/2	15,5/16	X
U42	Via E. Fermi	3	12	
U43	Via Casa di Ricovero	2/2,5	7/7,5	
U44	Viale del cimitero austroungarico	3	10	
U45	Riva del Pasubio	2	13	
U49	Via Monte Asolone	1/1,5	3/3,5	
U46	Via Monte Pertica	0,5	7	
U47	Via Tofane di Rozes	2,5	6,5	
U48	Via Asiago + Via Brentella	2,5	6,5	
U50	Via Casaretta (scuola)	3	13	X

Facca, San Donato, Santa Maria, Santa Croce Bigolina

Cod	Nome della via	PUNTEGGIO TECNICO DEL RILIEVO	PUNTEGGIO TOTALE	Segnalazioni
U52	SS47 FACCA	1,5	11,5	
U51	Via Bolzonella SS 47	3	8	
U53	Via Chiesa	2	8	
U54	Via della Roggia	1	4	
U55	Via Nicoletti	2,5	6,5	
U57	Via Case Bianche (scuola)	2	12	X
U58	Via San Rocco	3 incrocio pericoloso inizio via	10	
U56	Via Santa Maria SP 67	1,5/2	13,5/14	X
U59	Via San Donato SS47	1,5/2	17	
U60	Via della Pieve	2,5	6,5	
U61	Via Dei Longobardi	1,5	6,5	
U62	S. CROCE B. (Palazzo dello sport)	1,5/2	13,5/14	
U63	Via dei Molini	2	6	
U66	Via del Cimitero	2	10	
U64	Via Jacopo Da Ponte	1	5	
U67	Via Michela	3	7	
U68	Via Tre Case	3	13	
U65	Via Ognissanti	3	11	



Pozzetto, Laghi, Ca Battistei, Ca' Onorai

Cod	Nome della via	PUNTEGGIO TECNICO DEL RILIEVO	PUNTEGGIO TOTALE	Segnalazioni
U71	Via Belvedere	3	8	
U74	Via Monsignore Pesavento	2,5	3,5	
U72	Via Monsignore E. Basso	3	4	
U73	Via Postumia di Ponente	2,5	14,5	
U69	Via Pozzetto (scuola)	1,5/2	10,5/11	
U76	Via Sabadin	2	7	
U70	Via Vecchia Bassano (scuola)	3	13	
U75	Via Zeno Carmeli	1	4	
U88	Via CA'ONORAI	1,5/2	13,5/14	
U90	Via Della Salute	2	9	
U91	Via Delle Acacie	1,5	5,5	
U89	Via Oberdan	2	12	
U87	Via Postumia di Levante SP4	2,5	11,5	
U92	Via Postumia di Lev. (ramo interno)	1	3	
U83	VIA Battistei	2,5	12,5	X
U82	Via Del Cimitero	3	11	
U77	Via Don G. Lago (scuola)	2/2,5	18/18,5	X
U79	Via Laghi	2/2,5	11/11,5	
U84	Via Pani	3	6	
U78	Via Papa G. Paolo II	1	6	
U80	Via Pio X	3	13	X
U81	Via S. Bernardo	1,5	5,5	
U86	Via S. Luigi	2	8	
U85	Via.Zecconi	1,5/2	6,5/7	

Note: In blu le vie con un punteggio più alto nel capoluogo e nelle frazioni.

Schede d'intervento

via Borgo Padova; via Palladio 1, 2; via Primo Maggio, via Ca' Nave, via Europa, via IV Novembre, via Alpini, via Prodocimo, via Kennedy, via Pasubio, via Casaretta, via Case Bianche, via Postumia di Ponente, Vecchia Bassano, via Don G Lago.





PARTE 3 - LINEE GUIDA, COMPUTO, PROGRAMMAZIONE INTERVENTI E MONITORAGGIO DEL PIANO



1. Linee guida 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 considerando:

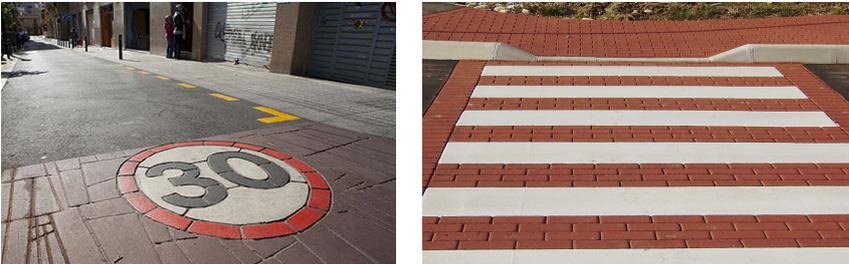
- il grado di accessibilità da parte delle persone con disabilità motoria;
- il grado di accessibilità e orientamento da parte delle persone con disabilità visiva;
- le condizioni di sicurezza e comfort per tutti i pedoni.

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

1.1. Identificazione e qualificazione dei percorsi pedonali

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

dispositivo / elemento Immagine/ note	
SEGNALETICA ORIZZONTALE per identificazione del percorso	 <p>Strisce bianche o gialle. Zebrature. Sagome pedone. Campiture colorate.</p>
ASFALTO COLORATO E STAMPATO (tipo "Street Print")	
ELEMENTI RETRORIFLETTENTI "OCCHI DI GATTO"	 <p>Colorati o luminosi fotovoltaici o LED. Foto: collocazione trasversale solo con velocità <50 km/h</p>
CARTELLI SEGNALETICI STRADALI	<div style="display: flex; justify-content: space-around;"> <div style="text-align: center;"> <p>percorso pedonale</p>  </div> <div style="text-align: center;"> <p>fermata scuolabus</p>  </div> <div style="text-align: center;"> <p>attenzione</p>   </div> <div style="text-align: center;"> <p>pericolo</p>   </div> </div>
SEGNALI TATTILOPLANTARI	 <p>Foto: anche i paletti delimitano l'area di attestamento e concorrono all'orientamento delle persone ipo/non vedenti</p>

PALETTI
PARAPEDONALI per
individuazione zona
di attestamento
nell'attraversamento

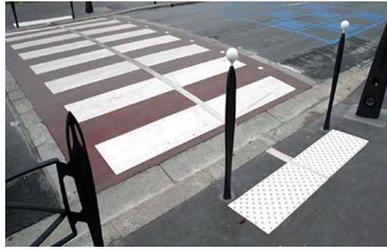


Foto: attraversamento con segnali tattilo plantari e paletti con pomello colorato per una migliore percezione da parte delle persone ipovedenti

PALETTI
FERMATRAFFICO
per evitare il
parcheggio sulle aree
pedonali



Foto: paletti colorati in prossimità di un edificio scolastico

CORDOLI per
delimitare la banchina
e/o la corsia
ciclopedonale



PAVIMENTAZIONE
betonelle o porfido



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

ATTRAVERSAMENTI
RIALZATI



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

CHICANES



L'intervento rientra nelle soluzioni di "MODERAZIONE DEL TRAFFICO"



1.2. Tipologia interventi nei percorsi pedonali

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

<p>1 Manutenzione pavimentazione sconnessa</p> <p><u>Descrizione:</u> presenza di sconnessioni, buche, degrado del piano di calpestio e dei manufatti costituenti il marciapiede e che ne compromettano la percorribilità.</p> <p><u>Intervento:</u> di tipo puntuale a seconda della tipologia; pavimento in masselli (es. betonelle o cubetti porfido); sigillatura fughe degli elementi, e/o ricollocazione elementi; pav. in cemento o asfalto: rifacimento del tappeto d'usura.</p>
<p>2 Installazione segnaletica orizzontale</p> <p><u>Descrizione:</u> interruzione fisica (dislivello) o visiva in corrispondenza dei passi carrai o nelle intersezioni stradali, o nei passi carrai, o all'ingresso di Z30. L'interruzione visiva è riferita all'assenza improvvisa di una linea guida.</p> <p><u>Intervento:</u> segnalazione orizzontale, con linee e/o zebraure, o con street-print o con pavimentazione della carreggiata, e segnaletica podotattile.</p>
<p>3 Allargamento marciapiedi o completamento corsia pedonale</p> <p><u>Descrizione:</u> strettezza del percorso su entrambi i lati della via; per garantire la continuità del percorso (a seconda delle risorse disponibili e del contesto) solitamente si propone di intervenire su un solo lato della via.</p> <p><u>Intervento:</u> restringimento carreggiata stradale (eventualmente da realizzare con eliminazione stalli parcheggi, o con interventi di moderazione della velocità per favorire la condivisione della carreggiata).</p>
<p>4 Separazione del percorso pedonale (dalla carreggiata² o dalla pista ciclabile)</p> <p><u>Descrizione:</u> in corrispondenza di strade prive di marciapiedi in cui il percorso pedonale si svolge nella banchina stradale.</p> <p><u>Intervento:</u> segnaletica orizzontale (strisce e dispositivi retroriflettenti "occhi di gatto"), messa in opera di cordoli e/o transenne o paletti para pedonali, interventi di accompagnamento per la moderazione del traffico. Per la separazione dei flussi ciclisti-pedoni, l'intervento- in presenza di almeno 3 m di larghezza della pista ciclopedonale- consiste nella realizzazione della striscia e delle sagome pedone-bici (segnaletica orizzontale).</p>
<p>5 Realizzazione marciapiedi</p> <p><u>Descrizione:</u> in corrispondenza di strade prive di marciapiedi e con banchine poco percorribili, a causa della limitata larghezza della banchina e/o della scarsa sicurezza del pedone.</p> <p><u>Intervento:</u> realizzazione di marciapiede a raso o sopraelevato in betonelle in cls.</p>
<p>6 Regolarizzazione pendenze</p> <p><u>Descrizione:</u> in corrispondenza dei passi carrai solitamente l'accentuata pendenza (trasversale o longitudinale al marciapiede) per il raccordo delle quote costituisce un rischio per le persone in carrozzina (ribaltamento) e per le persone anziane o con problemi sensoriali (rischio d'inciampo e perdita di equilibrio).</p> <p><u>Intervento:</u> correzione piani altimetrica della pavimentazione con attenuazione dei dossi.</p>

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



7 Qualificazione attraversamenti pedonali

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

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

8 Realizzazione (o rimozione) di nuovi attraversamenti pedonali

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

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

9 Realizzazione di Z30 o Z20 (zone d'incontro) e/o inserimento limiti di 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 intervenire con la "moderazione del traffico" per favorire un diverso uso della carreggiata, in cui l'utenza più debole abbia la priorità sugli automezzi.

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

Regolamento edilizio del Comune di Cittadella e Barriere architettoniche³

Aspetti del Regolamento edilizio riferiti alle barriere architettoniche

Art. 48: Piazze e aree pedonalizzate e Art. 49: Passaggi pedonali e marciapiedi

4. Slarghi, piazze ed altri spazi aperti pavimentati devono essere realizzati nel rispetto delle norme sul superamento delle barriere architettoniche; in particolare si raccomanda l'assenza, o la riduzione al minimo (max 2,50 cm) dei dislivelli, l'utilizzo dei materiali antisdrucciolo e la messa in opera di un efficiente sistema di deflusso dell'acqua. In generale la pavimentazione non deve presentare discontinuità e non è ammessa la presenza di avvallamenti e deformazioni tali da determinare gravi danni funzionali ed estetici.

7. La pavimentazione dei percorsi viene realizzata in modo da favorire l'accesso, la sosta, gli incontri e gli scambi tra le persone, secondo un disegno caratterizzante le diverse funzioni dell'ambiente pedonale, adottando soluzioni prive di barriere architettoniche.

Art. 49: Passaggi pedonali e marciapiedi 1. Tutte le vie di nuova formazione, con esclusione della viabilità autostradale, sovracomunale e primaria, dovranno essere munite di marciapiede e di passaggi pedonali pubblici, realizzati in conformità al presente regolamento ed alle norme in materia di abbattimento delle barriere architettoniche. 2. Negli ambiti extraurbani va favorita, in

³ Approvato con deliberazione di C.C. N. 12 del 29 Aprile 2019.

alternativa al marciapiede, la realizzazione di percorsi protetti, finalizzati a garantire la sicurezza della mobilità debole e pedonale

4. I marciapiedi, realizzati nel rispetto delle disposizioni delle norme sul superamento delle barriere architettoniche, devono avere una larghezza minima di ml 1,50 (possibilmente sopraelevati di cm.10-15) e comunque nel rispetto del Codice della Strada e del relativo regolamento di esecuzione (e s.m.i.) oltre che della normativa sull'abbattimento delle barriere architettoniche. 5. In area urbana, laddove sia prevalente la presenza di fronti commerciali e/o direzionali e la dimensione degli spazi stradali esistenti o di progetto lo consenta, la larghezza minima del marciapiede dovrà essere di ml 2,50. I marciapiedi potranno comunque essere sostituiti, qualora tecnicamente ammissibile, da percorsi porticati pubblici o di uso pubblico. 6. I marciapiedi non devono avere repentine alterazioni di pendenza, né presentare, gradini od ostacoli fisici; devono mantenere una larghezza costante proporzionata all'intensità del flusso pedonale, collegarsi tra loro in modo da costituire un sistema continuo e visibilmente percepibile che consenta ai pedoni di spostarsi agevolmente e in sicurezza anche tra i vari marciapiedi realizzando, ove possibile, le strisce pedonali su dossi posti alla stessa quota del marciapiede, comunque in conformità con quanto stabilito dal Codice della Strada e relativo Regolamento di attuazione e s.m.i..

7. Lungo i marciapiedi dimensionati al minimo, in funzione del reale flusso pedonale, potranno essere installati i soli arredi di illuminazione stradale, gli idranti antincendio, la segnaletica stradale e i dissuasori di sosta e di attraversamento, opportunamente collocati per minimizzare l'intralcio fisico e le occasioni di restringimento del flusso pedonale, comunque in conformità con quanto stabilito dal Codice della Strada e relativo Regolamento di attuazione.

9. Gli elementi di arredo urbano non devono in ogni caso costituire impedimento od ostacolo alle persone disabili con deambulazione assistita o con problemi sensoriali, in particolar modo visivi. L'installazione della segnaletica verticale di qualsiasi genere deve essere percepibile ai non vedenti ed arrecare il minimo ingombro al passaggio. 10. Le scale e le rampe di uso pubblico non devono presentare spigoli vivi e devono essere dotate di corrimano continuo, opportunamente risvoltato agli estremi; di norma le rampe rettilinee devono essere prive di restringimenti e presentare alzate e pedate di dimensioni costanti.

Il PEBA prevede interventi puntuali e di miglioramento dell'esistente tali da consentire un'economia della spesa e un'esecuzione in tempi brevi. Gli interventi puntuali sono generalmente riferiti alla rimozione di scalini, al rafforzamento della segnaletica verticale e orizzontale per i pedoni, alla realizzazione di corsie pedonali protette con paletti o transenne parapetonali, o al miglioramento degli attraversamenti e all'introduzione di limiti di velocità a 30 o 20 km/h. Anche la rimozione di alcune soste auto rappresenta una soluzione economica per qualificare l'ambito pedonale e migliorare (soprattutto in prossimità di attraversamenti pedonali) la visibilità e la sicurezza.

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 ed a degli elementi mobili e un ambiente dovrebbe fornire ad ogni utente diverse indicazioni:

- un'immagine facilmente comprensibile della situazione e del contesto⁴;
- la natura del percorso, gli usi e le pratiche, i movimenti possibili o non possibili;
- il comportamento da adoperare - o che gli altri utenti si aspettano da lui - riguardo alla velocità, alla traiettoria, alla perdita di priorità, ecc.
- il comportamento che gli altri adoperano.

La leggibilità e la rappresentazione di un ambiente condizionano i comportamenti di ciascuno; i quali andranno adeguati alla situazione (priorità, attesa, stop, rallentamento, attraversamento). Per evitare la sensazione di disorientamento, la segnaletica deve essere efficace e di lettura immediata. Uno dei principali problemi riscontrato frequentemente in ambito urbano è la sovrabbondanza 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 vedenti⁵

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 (casa, scuola, lavoro, negozio) compiuti dal singolo soggetto. In ogni spazio pubblico, la segnaletica assumerà un ruolo fondamentale per guidare le persone e fornire informazioni puntuali sul contesto attraversato e la "messa in situazione".

⁴ Quando il contesto cambia anche provvisoriamente, ad esempio con l'avvio di lavori, le persone che risiedono nel territorio - o almeno le persone più vulnerabili- vanno avvisate (tramite sito web del comune o l'invio di una lettera).

⁵ L'ipovisione è una condizione di acutezza visiva, una condizione di ridotta capacità visiva, bilaterale ed irreversibile, tale da condizionare l'autonomia dell'individuo e generare notevoli conseguenze sulla vita quotidiana. La legge 138/2001 definisce 3 classi riferite alle minorazioni visive.



Negli attraversamenti pedonali solitamente le "linee guida naturali" costituite dal ciglio del percorso sono assenti, pertanto è necessario installare apposite linee guida in grado di migliorare l'accessibilità per le persone con deficit visivo.

Riferimenti visivi: per le persone con una forte riduzione della vista è opportuno garantire dei riferimenti visivi che contrastino con l'intorno, dei formati "large print" nei pannelli segnaletici, una pavimentazioni bicromatica, nei percorsi pedonali.

Contrasto cromatico: oltre che a un forte contrasto di luminanza fra i segnali tattili e l'intorno, occorre una corretta illuminazione degli ambienti e ad una segnaletica visibile con grandezza dei caratteri, posizionamento e illuminazione.

Integrazione di guide artificiali: è opportuno realizzare una pavimentazione differenziata (v. segnali tattili), e installare nei percorsi avvisatori acustici per segnalare le fonti di pericolo, mappe tattili per la rappresentazione dei luoghi (con scritte in braille o touch screen e totem interattivo con messaggio vocale). Da evitare l'ingombro dei marciapiedi con ostacoli pendenti e/o sporgenti tali da non poter essere intercettati con il movimento del bastone bianco o del cane guida.

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

Segnali «tattili»⁶

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

⁶ **"LOGES" (Linea di Orientamento Guida e Sicurezza) e "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" (opportunosamente 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.



avvisata quando viene a trovarsi in un punto specifico, ad esempio in corrispondenza di una fermata TPL, di un attraversamento pedonale o dell'ingresso a un luogo pubblico. Vi sono poi segnali che indicano il cambio di funzione di una zona, ad esempio da zona pedonale a strada carrabile, per cui è necessario fornire un'indicazione con un segnale di "pericolo valicabile" o "arresto pericolo" per informarla che sta per attraversare una strada. Per questi casi si possono installare nella pavimentazione 2 tipi di codici:

- "direzione rettilinea" (superficie con righe in rilievo), utilizzato in modo da essere intercettato trasversalmente al percorso.
- "pericolo valicabile" o "arresto pericolo" (superficie con bolle in rilievo), utilizzato solitamente nell'area di attestamento dell'attraversamento onde evitare il rischio che la persona non vedente si trovi sulla sede stradale.

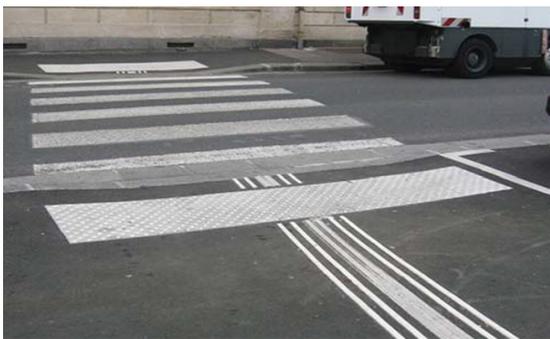
Orientamento delle persone sorde-mute

La persona con problemi di sordità necessita di un ampio campo visivo sia negli spazi chiusi che aperti. Non potendo udire voci e rumori, la segnaletica deve essere immediata e collocata nel posto giusto. Le informazioni sonore andrebbero ritradotte in informazioni visive (v. segnali di allarme, display digitali nelle fermate dei mezzi di trasporto) e viceversa le informazioni visive andrebbero ritradotte in informazioni sonore o tattili. Si rivela utile inserire nei luoghi di passaggio pedonale inteso ausili visivi tecnologici che facilitano la lettura ad un'ampia utenza.

Orientamento delle persone con problema cognitivo

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

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



Es. attraversamento marciapiede con contrasto cromatico e strisce tattili bianche

1.4. Interventi previsti a Cittadella per gli ipo vedenti e non vedenti

Il piano prevede la posa di segnali tattilopiantari negli attraversamenti e nelle fermate TPL delle vie più frequentate, in prossimità delle scuole, dei servizi pubblici, di piazze e chiese. Lo scopo è di migliorare l'orientamento nei luoghi più frequentati secondo le indicazioni emerse⁷.

Capoluogo e frazioni

- Attorno alle mura: Riva Pasubio, Riva dell'Ospedale, Riva Del Grappa, Riva IV Novembre.
- Vie di collegamento principali
- Nelle frazioni attorno alle parrocchie e servizi principali
- Vie principali dei quartieri Facca. Santa Maria, via Case Bianche e San Donato
- Alla Stazione FS e nelle vie attorno
- Attorno alle zone scolastiche
- Borgo Treviso, Borgo Padova, Borgo Vicenza, Borgo Bassano.
- Attorno alle sedi ospedalieri (Riva dell'ospedale, viale della stazione, via Pillastroni, ecc.).
- Nelle intersezioni principali della cinta muraria (via Marconi, Indipendenza, via Roma) e presso i luoghi più rilevanti (teatro, municipio, polizia, ecc.).
- Via Kennedy.
- Nella zona 30 attorno a via Pertica.

Oltre ai segnali tattili, per favorire la visibilità e l'orientamento, si prevede di attrezzare gli attraversamenti pedonali con i paletti para-pedonali con terminale bianco. In fase di

⁷ L'amministrazione comunale potrà valutare singole richieste e specifiche esigenze.



realizzazione di tali interventi, è auspicabile il coinvolgimento di persone ipovedenti presenti nel territorio eventualmente rivolgendosi all'associazione Inmaci (con sede a Roma) o alla delegazione provinciale dell'Unione Ciechi e Ipovedenti che può offrire un supporto in materia di accessibilità anche per attivare convenzioni riguardanti servizi di assistenza alle persone ipo/non vedenti in alcuni luoghi pubblici (es. sportello URP, teatro, visite turistiche).

Un ulteriore intervento riguarda l'applicazione di adesivi colorati nei lampioni o nei pali presenti nei percorsi e nelle piazze, i quali possono rappresentare degli ostacoli poiché non vengono talvolta intercettati dalle persone ipovedenti -assenza di contrasto cromatico-.

Gli impianti semaforici verranno dotati di avvisatori acustici (per quelli ancora non provvisti) e di segnali podotattili per l'intercetto del pulsante di chiamata⁸.

⁸ I segnali podotattili sono assenti in tutto il territorio comunale.



1.5. Marciapiedi e pavimentazioni

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

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

Regolarizzazione della pavimentazione

Una superficie regolare, uniforme e priva di dislivelli agevola la percorrenza di carrozzine e passeggini e la percorribilità da parte delle persone ipo o non vedenti. Frequentemente i problemi di sordità vengono associati a problemi di equilibrio, per cui vanno privilegiate le pavimentazioni prive di salti di livello con superficie regolare. Nelle superfici in asfalto, il degrado provoca sconnessioni e fessure; in questi casi si prevede la fresatura e il rifacimento della pavimentazione con binder superficiale. I percorsi pavimentati con acciottolato o cubetti in porfido, rappresentano una fonte di pericolo per una persona in carrozzina a causa delle sconnessioni causate dai giunti non sigillati o dall'eccessivo rilievo dei ciottoli. Le pavimentazioni in marmo andranno trattate per renderle antisdrucciolo ⁹.

Pavimentazione con masselli in calcestruzzo o pietra naturale

Per migliorare la sicurezza pedonale e qualificare l'ambito dei centri storici e piazzali delle aree importanti (chiesa, biblioteca, teatro, ecc.), è utile realizzare una pavimentazione in masselli. Tale intervento prevede l'introduzione di limiti di velocità e favorisce l'uso condiviso

⁹ Gli anziani in particolare sono soggetti a problemi di equilibrio in corrispondenza di pavimentazioni in erba, marmo, ciottoli, porfido sconnesso.



della strada¹⁰. Poiché tale intervento richiede apposita progettazione e comporta costi rilevanti rispetto ad altri tipo d'intervento (v. ad es. la colorazione dell'asfalto con tecnica street-print), si prevede di pavimentare solo alcuni tratti limitati, ad esempio l'innesto della via o gli attraversamenti principali, in modo tale da conferire continuità al percorso pedonale.

La diversa cromaticità del fondo stradale può essere finalizzata alla identificazione delle corsie pedonali o ciclopedonali e degli attraversamenti. In specifici contesti (strada rettilinea e/o stretta, scarsa visibilità, traffico veicolare sostenuto, ecc.).

1.6. 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%¹¹). Quando i bambini iniziano ad andare a scuola in modo autonomo, la principale raccomandazione dei genitori riguarda l'attraversamento delle strade. I ragazzi che crescono in città imparano presto la complessità delle regole stradali e si muovono con scioltezza su ampia scala abbinando più mezzi di spostamento. Nei centri più piccoli, si osserva una situazione più elastica e si rileva che molti pedoni non sempre attraversano in corrispondenza dell'attraversamento malgrado tutti i rischi intercorsi. Attraversare una strada in sicurezza è un problema rilevante per una persona non vedente o relativamente anziana.

Per un automobilista, i problemi sono riferiti al vedere l'attraversamento e al rallentare.

Per un pedone, si tratta di controllare che non arrivi un'auto (anticipare) ed attraversare in un tempo appropriato.

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

¹⁰ Una pavimentazione colorata o in masselli trasmette all'automobilista la percezione di trovarsi in un "ambito pedonale" e di conseguenza lo induce ad assumere un comportamento di maggiore attenzione nei confronti dell'ambiente.

¹¹ 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.



elementi fisici sulla carreggiata (es. il restringimento della carreggiata e/o il rialzo della sede stradale che funge da dosso artificiale).

Attraversamenti pedonali nelle Zone 30

Nelle Z30, gli attraversamenti andrebbero eliminati; ma sono interventi da monitorare con attenzione, aspettando che si instaurino delle pratiche di condivisione dello spazio stradale (es. Z30 in via Monte Pertica).

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."

Illuminazione

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

Segnaletica verticale

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

Segnaletica orizzontale

Le zebrature possono essere realizzate con diverse modalità:

- campiture di colore bianco disegnate sull'asfalto;

- campiture disegnate sull'asfalto con sfondo colorato più visibile (generalmente rosso o azzurro).

Oltre alle zebraure anche il tipo di pavimentazione concorre a definire l'attraversamento e il grado di sicurezza:

- “standard”, con dipintura della carreggiata in asfalto;
- in betonelle o in porfido, o in asfalto con tecnica tipo “street-print”;
- rialzato, mediante dosso artificiale.

Riduzione lunghezza

Per una persona in carrozzina, un cieco, un bambino o un anziano, un attraversamento stradale di oltre 6 metri può rappresentare un percorso impegnativo. La normativa non regola questo aspetto, pertanto il tecnico potrà valutare i possibili interventi per migliorare la percorribilità in sicurezza dell'attraversamento:

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

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



Attraversamento con “isola salvagente” e attraversamento rialzato

Sopraelevazione dell'attraversamento

L'intervento di sopraelevazione dell'attraversamento (o la posa di rallentatori di velocità) necessita una valutazione del contesto e dell'eventuale disagio per i passeggeri di autobus

o i mezzi di soccorso. L'intervento di sopraelevazione dell'attraversamento pedonale è consigliato nelle zone molto frequentate (scuole, centro storico, zone residenziali).

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



Piattaforma rialzata a Facca in via della Roggia (assenza di continuità pedonale)

Differenziazione cromatica e illuminazione

La colorazione blu del fondo stradale da continuità al percorso e visibilità all'incrocio.

L'illuminazione notturna segnala la presenza del pedone e rallenta le autovetture.



Attraversamento colorato



Vernice con microsferi rifrangenti e semaforizzazione



illuminazione "smart"



illuminazione perimetrata

Semaforizzazione

Gli attraversamenti semaforizzati vanno attrezzati da specifici 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: un sistema utile anche negli attraversamenti lunghi.
- Posa di segnaletica podotattile.

Installazione paletti (o transenne) parapedonali

La funzione del paletto para pedonale è molteplice:

- delimitare fisicamente un'area pedonale;
- impedire la sosta agli automezzi;
- fornire un supporto-appoggio al pedone.

Il paletto non è sostitutivo di una barriera di sicurezza stradale. Solitamente l'elemento è realizzato in alluminio verniciato, dotato di adesivo catarifrangente e di calotta colorata; altrimenti possono essere realizzati in ghisa lavorata come elementi di arredo urbano nei contesti urbani di maggiore pregio.

Tra le molteplici tipologie di materiale in commercio, due caratteristiche importanti da prendere in considerazione:

- resistenza agli urti (metallo, ghisa, sistema di infissione, ...);
- design (in relazione al contesto e all'arredo urbano già in uso).

Una possibile criticità nella messa in opera del paletto a fianco della carreggiata è riferita ad un suo eventuale abbattimento da parte degli automezzi, occorre pertanto adottare alcuni accorgimenti:

- accompagnare l'installazione con misure di moderazione del traffico;
- evidenziare l'elemento con inserti catarifrangenti e verificare illuminazione dell'area;
- allontanare il paletto dalla carreggiata e/o installare elementi paracarro.

Il contrasto cromatico della parte terminale cosiddetto pomo) ne facilita l'individuazione da parte dagli ipovedenti e dagli automobilisti; nel PEBA gli attraversamenti più importanti e frequentati vengono qualificati con l'installazione di paletti che favoriscono l'individuazione dell'attraversamento, la delimitazione dell'area di attestamento e l'orientamento delle persone ipo vedenti.



Nota: l'ufficio lavori pubblici, sulla base delle indicazioni del PEBA, individuerà gli attraversamenti pedonali da attrezzare con paletti, evitando possibili intralci per la mobilità ciclabile e pedonale¹².

1.7. Sicurezza pedonale e moderazione del traffico (traffic calming)

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

Il PEBA indica gli interventi per qualificare i percorsi pedonali e individua gli ambiti in cui è opportuno intervenire con misure di moderazione della velocità dei veicoli, con lo scopo di realizzare spazi pubblici socievoli, confortevoli, accessibili agli utenti vulnerabili. In tale prospettiva, il piano si configura come piano della mobilità pedonale accessibile per tutti (Pediplan).

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

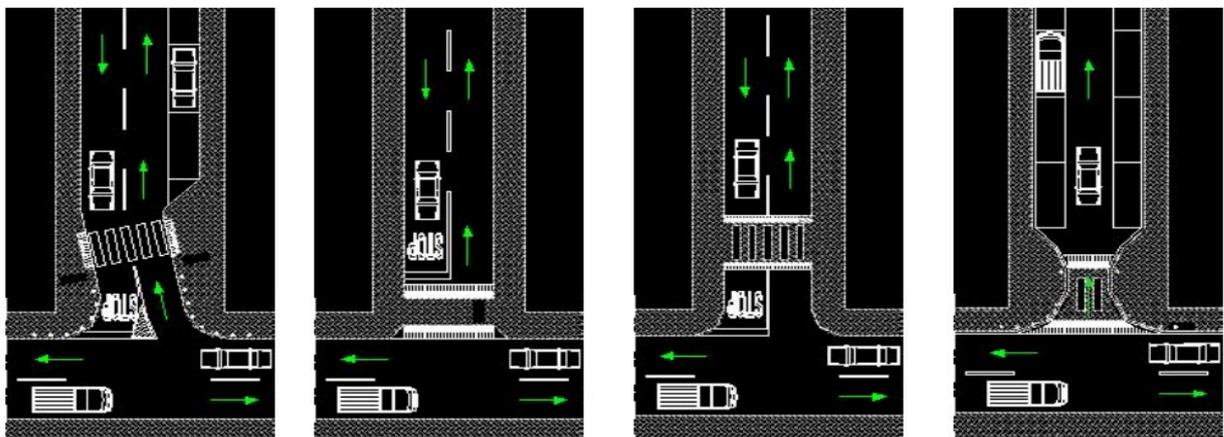
¹² Nella fase di redazione del Pebas, saranno suggeriti alcuni attraversamenti da attrezzare con paletti.

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.



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

La sola collocazione della segnaletica verticale risulta solitamente insufficiente alla realizzazione delle Zone 30; l'efficacia dell'intervento viene garantita con la chiara identificazione dei "varchi" d'ingresso e di uscita di tali aree, con segnaletica orizzontale sulla carreggiata, opere di rialzo della pavimentazione e/o di restringimento della carreggiata in concomitanza con l'attraversamento pedonale e/o la creazione di chicane (V. Programma

Isola ambientale a Castelnuovo). Tali elementi inducono l'automobilista a rallentare ed a fargli percepire il cambio di regole comportamentali presenti nell'area.



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

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

- Dossi artificiali con o senza attraversamenti pedonali rialzati.
- Pinch points (restringimenti puntuali della carreggiata).
- Cul-de-sac (chiusura di una strada al traffico).
- Chicanes (alternanza di restringimenti di carreggiata).
- Rotatorie e mini-rotatorie.
- Dissuasori della sosta.
- Posa di elementi di arredo o verde pubblico.

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.

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 e un loro uso da parte dei pedoni.

L'introduzione delle Zone 30 o del limite di velocità a 20km/h va sostenuta con una specifica 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 o 20; opportuno a tal riguardo prevedere un percorso di progettazione partecipata che consentirà di adeguare gli interventi alle esigenze dei residenti e del contesto.

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

MISURE PER LIMITARE LA VELOCITA' NELLE ZONE 30

Installazione segnaletica verticale e orizzontale.	Informazione e sensibilizzazione con progettazione partecipata. Svolgimento di una specifica campagna di comunicazione e di una segnalazione capillare.
Installazione di rallentatori (chicane, dossi, restringimento carreggiata).	Da progettare e adattare al contesto specifico; ev. prevedere l'installazione di elementi mobili prima della realizzazione

	dell'intervento definitivo, in modo tale da apportare modifiche e adattare l'intervento rispetto alla verifica della sua efficacia.
Installazione elementi di arredo urbano.	Soppressione attraversamenti pedonali esistenti, previo studio della mobilità nelle zone residenziali a senso unico.

Migliorare la sicurezza pedonale attorno ai poli attrattivi

Le mappe del centro e delle frazioni elaborate nel PEBA individuano un areale di c.a. 300 metri di raggio intorno alle scuole (+percorsi Pedibus nelle zone residenziali), in cui intervenire con azioni di moderazione del traffico.

Nel PEBA, gli ambiti da inserire con un limite a 30Km/h vanno applicati prioritariamente a tutte le zone e vie residenziali del capoluogo e delle frazioni.

Il limite a 30Km/h va inoltre inserito attorno alle piazze principali, alla stazione Fs e alle strutture ospedaliere in un raggio di ca. 300m. Risulta pertanto opportuno rafforzare i controlli di velocità ed introdurre prioritariamente misure per la limitazione della velocità a 30km/h in tali aree.

Infine, nei vicoli della cinta muraria, si suggerisce di introdurre il limite 20Km/h. Sarebbe anche opportuno avviare gradualmente la pavimentazione di alcuni vicoli sia per motivi estetici che di sicurezza e confort pedonale.

Zone 20

Nelle vie più strette e nelle piazze in cui transitano e parcheggiano gli automobilisti, il limite più restrittivo a 20Km/h risulta più indicato. Tale limite risulta quindi particolarmente indicato nella cinta muraria¹³, e nelle strade residenziali senza uscita.



¹³ La mappatura del PEBA individua delle "Zone di protezione" con un areale di c.a 300 metri attorno alle scuole; in tali zone è opportuno realizzare interventi di "moderazione del traffico".

Stradella del Cristo

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 occorre migliorare la sicurezza e la segnaletica di alcune piste esistenti per evitare interferenze con i pedoni.

Un codice del comportamento del ciclista e del pedone potrebbe essere co-redatto con le scuole e divulgato nel territorio (v. azioni di accompagnamento).

Interferenze biciclette/veicoli

Nei tratti di alcune vie principali con carreggiata stretta e assenza di marciapiedi e con traffico abbastanza sostenuto (tratti di vie) e in cui sono assente piste ciclopedonali o ciclabili, si suggerisce di individuare degli itinerari ciclabili protetti nei quartieri residenziali in tale modo da bypassare il traffico.



Tratto pista ciclabile (strettezza) in via Maragne



2. Quantificazione interventi

Gli interventi di eliminazione barriere architettoniche (e.b.a.) computati nel PEBA corrispondono a Euro 412.709,10 articolati in due capitoli (edifici e spazi pubblici).

	SPAZI PUBBLICI	Euro	m lungh		EDIFICI	Euro
P01	RIVA OSPEDALE	15.580,00	500	E01	Municipio	2.610,00
P02	RIVA IV NOVEMBRE	25.988,00	700	E02	Polizia Municipale	1.848,00
P03	AMBITO STAZIONE	13.725,30	1.000	E02b	PROLOCO	
P04	RIVA DEL GRAPPA	13.904,00	500	E03	Biblioteca	1.288,00
P05	VIALE EUROPA	10.107,00	1.300	E04	Teatro Sociale	18.150,00
P06	BORGO PADOVA	17.378,00	850	E05	Palazzo Pretorio	-
P07	VIA CA' NAVE	26.601,00	1.800	E06	Chiesa del Torresino	-
P08	RIVA DEL PASUBIO	14.770,00	450	E07	IAT e cammino di ronda	480,00
P09	VIA DEGLI ALPINI	13.711,00	400	E08	Museo archeol. Torre di Malta	1.850,00
P10	VIA CA SARETTA	62.325,00	450	E09	Palazzetto Sport S. Croce	-
P11	VIA PALLADIO 2	16.886,00	600	E10	Stadio	-
P12	VIA PROSDOCIMO	13.320,00	400	E11	Palasport Cittadella	330,00
P13	VIA S. GREGORIO B. E VIA S. PIETRO	9.631,20	500	E12	Centro nuoto	150,00
P14	VIA CASE BIANCHE	5.665,00	300	E13	Scuola primo grado PIEROBON	1.780,00
P15	VIA POSTUMIA	8.736,00	500	E14	Scuola infanzia CA NAVE	7.810,00
P16	LAGHI	9.228,60	800	E15	Scuola infanzia CASARETTA	1.900,00
		277.556,10	11.050	E16	Scuola infanzia POZZETTO	3.300,00
				E17	Scuola infanzia VIA ALPINI	14.730,00
				E18	Scuola el. S.MARIA+ PALESTRA	1.530,00
				E19	Scuola el. BORGO TREVISO	23.626,00
				E20	Scuola el. CA'ONORAI+ PALESTRA	5.010,00
				E21	Scuola elementare CORNARO	200,00
				E22	Scuola elementare LAGHI	4.800,00
				E23	CPIA (Ex Elementare S. Croce)	-
				E24	Cimitero Cittadella	28.440,00
				E25	Cimitero Laghi	7.045,00
				E26	Cimitero S. Croce B.	8.276,00
						135.153,00



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 della Regione Friuli o di Veneto Strade, oppure sono stati usati prezzari di altri enti pubblici o listini aziendali, il cui riferimento è riportato nella descrizione della singola voce.

Il costo degli interventi comprende la fornitura e la messa in opera, senza il costo dell'IVA e degli eventuali oneri organizzativi, di progettazione, di gestione sicurezza, di controllo e direzione lavori, che potranno eventualmente essere compresi nell'attività dell'amministrazione qualora gli interventi siano gestiti dall'ufficio tecnico comunale.

rif.	COD. PEBA	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 RICARCHE	mq	162,00
RV	B6	RIMOZIONE PUNTUALE ASFALTO PER REALIZZAZ. MARCIAPIEDE	mq	6,00
analisi	B7	ALLARGAMENTO +1,0 m MARCIAPIEDE IN BETONELLE	m	120,00
RV	B8	NUOVO MARCIAPIEDE IN BETONELLE	mq	54,00
RV	B9	RIPRISTINO DI PAVIMENTAZIONE IN CUBETTI DI PORFIDO	mq	47,00
RV	B10	NUOVA PAVIMENTAZIONE IN CUBETTI DI PORFIDO CM 8-10	mq	108,00
analisi	B11	ATTRAVERSAMENTO PEDONALE RIALZATO 4,5 x 6,5m	n	2.600,00
analisi	B12	SIGILLATURA FUGHE DI PAV. IN CUBETTI PORFIDO	mq	14,00
RV	B13	DEM. PAVIM. ESTERNE, MARCIAPIEDI ESISTENTI, ACCESSI CARRAI	mq	27,50
	C	SEGNALETICA E IDENTIFICAZIONE PERCORSI		
prezzari	C1	PALETTO DISSUASORE PARAPEDONALE IN ACCIAIO	n	100,00
	C1.2	PARACARRO LEGGERO	n	200,00
	C1.3	PARACARRO PESANTE	n	350,00
prezzari	C2	SEGNALI ORIZZ.: SEGNALI PODOTATTILI (LOGES)	m	50,00
prezzari	C3	CORRIMANO IN ALLUMINIO PER ESTERNI	m	120,00
RV	C4	SEGNALI ORIZZ.: FORMAZIONE STRISCIE LARGH. 12 CM	m	0,53
RV	C5	SEGNALI ORIZZ.: FORMAZIONE STRISCE GIALLE LARGH 15 CM	m	0,56
RV	C6	SEGNALI ORIZZ.: RIPOSIZIONAMENTO STRISCIE	m	1,00
RV	C7	SEGNALI ORIZZ.: ZEBRATURE, SAGOME PIENE, SIMBOLI STRADALI	mq	6,00
RV	C8	SEGNALI ORIZZ.: SEGNALETICA RIFRANGENTE	mq	50,00
RV	C9	SEGNALI ORIZZ.: LAMINATO TERMOPLASTICO	mq	38,00
RV	C10	SEGNALI ORIZZ.: CANCELLAZIONE SEGNALETICA CON FRESATURA	mq	3,50
RV	C11	SEGNALI ORIZZ.: DISP. RETTORIFLETTENTE (OCCHI DI GATTO)	n	13,00
RV	C12	SEGNALI ORIZZ.: "STREET PRINT" con zebraure	mq	40,00
RV	C12b	SEGNALI ORIZZ.: "STREET PRINT" motivo mattoncino	mq	25,00
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 CARREGGIATA SU ENTRAMBI I LATI REALIZZATA CON CORDOLI IN PVC LARGH. 1,0 m	n	500,00
	E	EDIFICI		
prezzari	E1	TARGA IDENTIFICATIVA NOME/FUNZIONE EDIFICIO	n	80,00
FVG	E2	FORNITURA E POSA TARGA SIMBOLO ACCESSIBILITÀ	n	38,00
prezzari	E3	IMPIANTO CITOFOONO E CAMPANELLO	n	330,00
FVG	E4	CORRIMANO IN ACCIAIO PER VANO SCALA	m	30,00
analisi	E6	REALIZZAZIONE RAMPA IN CLS H20 cm CON CORRIMANO	n	900,00
analisi	E7	RAMPA IN CLS, SOVRAPPREZZO PER AGGIUNTA H20 cm	n	1.100,00
analisi	E8	RAMPA REMOVIBILE IN ALLUMINIO dim CM H15 X lungh.140X largh. 110	n	400,00
prezzari	E9	SEGGIOLINO RIBALTABILE PER DOCCIA	n	130,00
prezzari	E10	MANIGLIONE PER SERVIZIO IGIENICO	n	120,00
prezzari	E11	LAVABO SOSPESO ERGONOMICO CON RUBINETTERIA	n	190,00
prezzari	E12	STRISCE ADESIVE ANTISCIVOLO	m	4,00
prezzari	E13	INSTALLAZIONE MONTACARICHI forfait sn opere edili	n	12.000
Prezzari	E14	RINGHIERA PARAPETTO IN FERRO	m	100,00
Prezzari	E15	FORN. E INST. BAGNO DISABILI MONOBLOCCO PREF. PER ESTERNI	n	3.500,00

NOTA: Gli importi sono stati definiti con i seguenti prezzari (in ordine di importanza):

- RV= Prezzario LL.PP. Regione Veneto 2014;
- VS= Prezzario Veneto Strade 2018;
- FVG= Prezzario Regionale LL.PP. Friuli Venezia Giulia 2017;
- LIST= prezzari di enti pubblici o listini aziendali.

2.2. Computo degli interventi e quadro economico

La quantificazione degli importi esclude le somme a disposizione della stazione appaltante (art. 17 comma 1 lett. B D.P.R. 554/99) quali I.V.A., spese tecniche di progettazione, direzione lavori e collaudi, acquisizioni terreni, eccetera.

Per definire il costo dell'intervento viene pertanto articolato il seguente Quadro Economico.

Qualora gli interventi venissero eseguiti a stralci o isolatamente, il costo andrà incrementato di almeno il **20%**, per comprendere l'incidenza delle seguenti voci:

- IVA 4% (gli interventi di "abbattimento barriere arch." hanno IVA al 4%, altrimenti gli interventi "opere pubbliche" hanno IVA agevolata al 10%).
- Oneri organizzativi 3%.
- Spese tecniche di prog. D.II., sicurezza, collaudo 8%.
- Imprevisti 5%.



IMPORTI FORFETTARI

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 **14.000,00 euro** per realizzare interventi di accessibilità e messa in sicurezza delle zone 30 o per creare nuove zone 30 o 20, nei percorsi pedonali in cui per motivi strutturali (larghezza ridotta della carreggiata) o di traffico limitato (zone residenziali) non si preveda di realizzare un marciapiede; in tali casi il pedone percorre la banchina o la carreggiata e la messa in sicurezza della strada prevede il rallentamento degli automezzi (v. voce B1 del quadro economico).

- ***Interventi per la fruibilità delle aree giochi***

Importo forfettario a corpo di **12.000,00 euro**, per la pavimentazione puntuale dei vialetti nelle aree verdi e negli spazi scoperti nelle scuole materne ed elementari, in modo tale da collegare le aree gioco agli accessi o ai percorsi pavimentati già esistenti (importo corrispondente a ca. 140 m di percorsi; v. voce B2 del quadro economico).

- ***Segnaletica podotattile per l'orientamento dei percorsi e la segnalazione degli edifici accessibili***

Importo forfettario a corpo di **8.000,00 euro** per la posa di segnali podotattili nelle aree di attestamento degli attraversamenti pedonali e in corrispondenza degli edifici comunali più importanti (Municipio, biblioteca, ecc.) e presso le fermate TPL (almeno 20 fermate TPL rilevanti). L'importo è stato definito prevedendo la posa di ca. 150 metri lineari di strisce podotattili (v. voce B3 del quadro economico).

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

Importo forfettario a corpo di **12.000,00 euro** per raccordare con ricarica di asfalto i piccoli dislivelli nei percorsi (h massima 5 cm). L'importo è stato definito prevedendo di intervenire per raccordare ca. 100 dislivelli presenti negli spazi pubblici che non rientrano negli interventi già previsti nei percorsi analizzati (v. voce B4 del quadro economico).

- ***Azioni di accompagnamento per la promozione e l'educazione all'accessibilità***

Importo forfettario a corpo di **14.000,00 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 rientranti negli obiettivi del PEBA. Ad esempio si evidenzia l'utilità di un piano di comunicazione all'interno di un piano marketing territoriale con il coinvolgimento dei commercianti (v. voce B5 del quadro economico).

QUADRO ECONOMICO

Sulla base dei computi e degli importi forfettari, ipotizzando l'attuazione del PEBA con unico appalto, si definisce il seguente quadro economico con costo totale di 282.000,00 Euro.

A	LAVORI A BASE D'ASTA	
A1	Importo e.b.a. EDIFICI	€ 135.153,00
A2	Importo e.b.a. SPAZI PUBBLICI	€ 277.556,10
A3	Oneri sicurezza non soggetti a ribasso (prev. 1,5%)	€ 6.190,64
	TOTALE LAVORI A BASE D'ASTA	€ 418.899,74
B	SOMME A DISPOSIZIONE	
B1	Interventi per le Z30 - forfait	€ 14.000,00
B2	Pavimentazione aree giochi - forfait	€ 12.000,00
B3	Interventi per fermate TPL e orientamento - forfait	€ 8.000,00
B4	Rimozione piccoli dislivelli nei percorsi urbani - forfait	€ 12.000,00
B5	Azioni di accompagnamento	€ 14.000,00
B7	Progetto, DLL, CSP, CSE (prev. 8% su A)	€ 33.511,98
B8	IVA 22% su B4	€ 7.372,64
B9	IVA 4% su A	€ 16.755,99
B6	Imprevisti	€ 1.459,66
	TOTALE SOMME A DISPOSIZIONE	€ 117.100,26
A+B	COSTO TOTALE DELL'OPERA	€ 538.000,00





3. Attuazione interventi e monitoraggio

3.1. Programmazione e risorse

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 la "educazione e formazione" (v. cap. "Azioni di supporto e accompagnamento").

La seguente tabella indica in via preventiva le risorse finanziarie comunali da impegnare nel quinquennio 2019-2023 agli interventi di eliminazione delle barriere architettoniche per dare attuazione al piano.

RISORSE PER INTERVENTI E.B.A.

ANNO	A proventi derivanti dal contributo di costruzione e dalle sanzioni in materia edilizia, paesaggistica ed urbanistica	B importo a bilancio per interventi e.b.a.	C Importo a bilancio per segnaletica stradale*	SOMMA
2020	Euro ...	Euro ...	Euro ...	€
2021	Euro ...	Euro	Euro ...	€
2022	Euro ...	Euro	Euro ...	€
2023	Euro ...	Euro ...	Euro ...	€
2024	Euro ...	Euro ...	Euro ...	€
			somma	€



* C.a 1/3 della somma impegnata genericamente per "segnaletica stradale" può essere impiegato per la segnaletica dei percorsi pedonali.

- A) Importo percentuale definito a livello statutario/ normativo.
- B) importo variabile, definito annualmente con apposito capitolo di bilancio.
- C) importo variabile sulla base dei finanziamenti derivanti dalla partecipazione a specifici bandi e/o dalla inclusione degli interventi EBA in altri interventi riguardanti la viabilità urbana.

Pertanto, in via preventiva, l'importo annuo per attuare il PEBA nel periodo 2020-2024 risultano essere di Euro _____

Tali somme possono comunque essere soggette a variazioni, poiché dipendono da variabili difficilmente quantificabili (ad es. la messa in campo di specifica progettualità che consente l'attivazione di finanziamenti extra-comunali); inoltre possono subentrare emergenze di cui l'Amministrazione prende atto che modificheranno le priorità attuative.

Soggetti coinvolti

Le attività di programmazione e attuazione del piano possono coinvolgere soggetti diversi. Solitamente le competenze riguardano l'ufficio tecnico/Direzione lavori pubblici, che ha l'incarico di attuare il PEBA e impegnare, in occasione della definizione del bilancio annuale e della programmazione delle opere pubbliche, apposite risorse finanziarie.

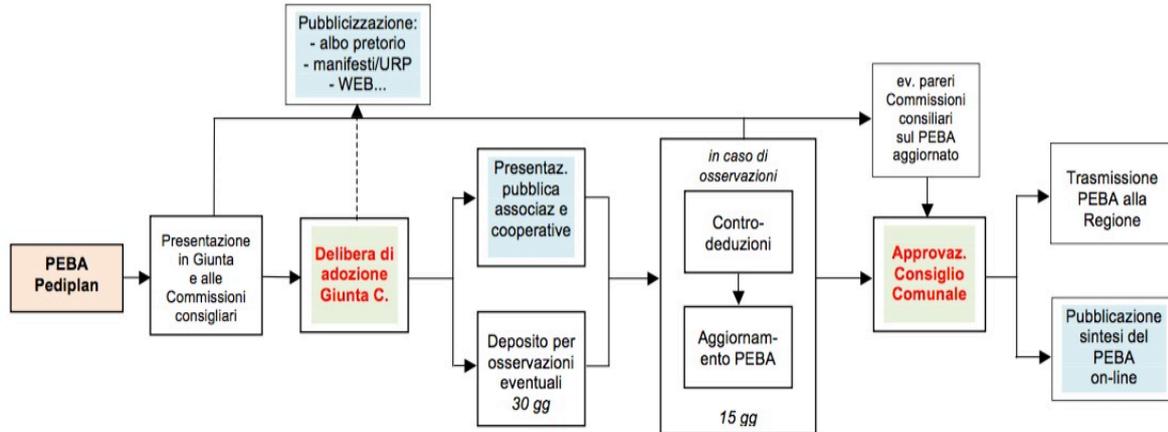
Per l'attuazione del PEBA la Direzione lavori pubblici può eventualmente coinvolgere altri settori dell'amministrazione (Urbanistica, Mobilità, Turismo, Politiche sociali, ecc.) e in seconda istanza alcune società di servizi (ad es. l'Azienda di trasporto per intervenire nelle fermate TPL) con attività 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 selezionate con le modalità previste dalla norma (V. Codice appalti pubblici)	DLL, RUP

3.2. Attuazione e Governance

Fasi di approvazione del PEBA¹⁴



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. Avviare una campagna di comunicazione per l'accessibilità e l'accoglienza nelle attività commerciali.
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. Ad esempio, per indicare le Z30, la segnaletica orizzontale si rivela più efficace dalla segnaletica verticale ed è meno impattante nel paesaggio urbano. Garantire la sicurezza pedonale; sensibilizzare alle Z30 e Z20 ed alla mobilità sostenibile; fare rispettare i divieti anche con l'applicazione di sanzioni.
Comune - settore Cultura, Associazioni/comitati genitori, scuole, polizia locale	Incentivare 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.

¹⁴ Le fasi indicate fanno riferimento ad un capoluogo del Veneto con una popolazione di ca. 200.000 abitanti. Per i piccoli comuni le fasi ed i tempi vanno adeguati in modo di semplificare l'iter d'approvazione.



	Definire con le scuole un codice del comportamento del ciclista e del pedone.
Azienda trasporto (assieme al Comune settore Lavori Pubblici) ed ev. portatori d'interesse.	Trasporto pubblico e scuolabus: messa in sicurezza ed accessibilità delle fermate autobus; ricollocazione o messa in sicurezza di ev. fermate troppo esposte sulla strada. 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 e segnali 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.
IAT, settore turismo del comune e referenti associazioni disabili	Avviare un tavolo di lavoro per realizzare degli itinerari e visite per tutti. Ad. es visite serale del commino di ronda per non vedenti.
Ambiente Servizi (raccolta rifiuti)	Ricollocazione bidoni e cassonetti spazzatura posizionati nei percorsi pedonali.
Cittadini motorizzati, ciclisti e pedoni, vigili	Rispettare (e fare rispettare) le regole di educazione stradale: limiti di velocità, attraversamenti pedonali segnalati, parcheggi (sanzionare 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 (es. posa di scivoli rimovibili, decalogo dell'accoglienza, ecc.) per rendere i locali e gli spazi ricevuti il pubblico accessibili e più adattati ad una clientela vulnerabile (bambini, anziani, ipovedenti, ecc.).
Ufficio Lavori Pubblici + esperti Associaz. Disabili e referenti scolastici, Asl, settore politiche sociali e lavori pubblici	Azione di formazione riguardanti la progettazione universale. Coinvolgimento di persone disabili durante la fase di realizzazione di lavori pubblici e <u>istituzione di una "consulta" per l'accessibilità e la Salute.</u>

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).

3.3. Azioni di supporto e accompagnamento 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 espresse dai portatori d'interesse, dai limiti strutturali riscontrati nella fase di rilievo degli spazi pubblici e da necessità socio-culturali.

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 inclusiva¹⁵ 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-
- L'istruttoria tecnica dei progetti e le deliberazioni di opere pubbliche vanno accompagnate da 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.

¹⁵ Il seminario può essere d' in ambito intercomunale.



- Eventuale coinvolgimento di persone disabili durante la realizzazione di opere pubbliche.
- Formazione di una consulta accessibilità e salute.

b) proseguire l'inserimento di giochi inclusivi semplici nell'uso in alcune aree giochi (ad es. via San Pietro/Corte Tosoni)

Ad esempio, proseguire l'inserimento di giochi inclusivi nell'area giochi in via San Pietro o nelle aree giochi più frequentate e vicine alle scuole.

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

Avvio di un percorso educativo nelle scuole del primo e secondo grado con la collaborazione delle società sportive del territorio e le associazioni di disabili per migliorare l'inclusione sociale dei disabili nello spazio.

d) servizio intercomunale

Avvio di uno sportello territoriale itinerante abbattimento barriere comunicativi per le persone con deficit auditivo e/o sorde mute. Supporto amministrativo. L'ambito di riferimento potrebbe essere quello del PATI.

e) Percorso educativo alla mobilità sostenibile ed alla sicurezza pedonale

In previsione della realizzazione di ulteriori Z30 o Z20 o percorsi ciclopedonali, 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).

I residenti di alcuni quartieri e le scuole potrebbero essere coinvolti in un percorso di progettazione partecipata di "calm trafficking".

Indispensabile la realizzazione con le scuole di un codice del comportamento del ciclista e del pedone.

f) Avviare una campagna di comunicazione (all'interno di piano di marketing territoriale) per migliorare l'accessibilità e l'accoglienza negli spazi aperti al pubblico

Prevedere un incontro tecnico con i proprietari ed i gestori degli spazi aperti al pubblico per:

1. Definire delle linee guida per migliorare l'accessibilità dei locali pubblici e più in generale dei luoghi e spazi sanitari aperti al pubblico (dentista, medici, fisioterapisti ed altri liberi professionisti)
2. accogliere idee per la definizione di un piano di marketing territoriale.



g) Azioni di comunicazione nelle scuole e nelle famiglie per la promozione del Car-pooling e Pedibus

Con l'obiettivo di diminuire il numero di auto sulle strade in determinati orari e pertanto migliorare la sicurezza urbana, la qualità dell'aria ed incentivare gli spostamenti pedonali di tutti i cittadini.

h) Turismo informativo e accessibile

a. Collocazione di totem informativi interrattivi con audio e touch screen nell'area storica.

Destinatari ai non vedenti, alle persone sorde, agli scolari ed ai visitatori

La collocazione di totem (touch + audio) con codice QR scaricabile sui cellulari con informazioni su Cittadella collocata presso i principali siti d'interesse e le stazioni (stazione FS e all'ingresso delle porte della città murata) consentirebbe sia di avere alcuni punti informativi per le persone non vedenti e sorde mute sia di offrire ai cittadini ed ai visitatori diversi punti informativi.

b. Realizzazione di un percorso musicale serale per i non vedenti nel camminamento di ronda.

c. Organizzazione di visite turistiche destinate alle persone ipovedenti e non vedenti con il coinvolgimento dell'IAT e dell'Unione Ciechi attraverso un'associazione locale.

i) Studio di messa in servizio di una navetta elettrica (minibus per il trasporto delle persone più vulnerabili che arrivano in stazione).

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. Tale servizio comporterebbe l'installazione di colonnine elettriche nel territorio (vedi Piano Mobilità Elettrica) in alcune aree (ospedale, stazione servizio, stazione FS). Per il turismo e la scoperta del territorio. Quel servizio dedicato potrebbe integrarsi in un progetto vasto di mobilità sostenibile ed elettrica con i comuni limitrofi.

Si prevede un costo forfettario per le azioni di sostegno e di accompagnamento di Euro 14.000 (v. quadro economico), 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.

DESCRIZIONE	attori	destinatari	costo presunto	durata
Avvio di un percorso d'educazione all'accessibilità ed alla mobilità sostenibile "sicurezza e priorità dei pedoni". Promozione progetto	Scuole, scuole guida, vigili, associazioni e cooperative,	scolari, neo conduttori	3.000 euro	Da definire e integrare con l'attività svolta per la sicurezza stradale. (incontri a scuola e



Pedibus, Car-pooling, codice del comportamento del pedone e del ciclista.	assessorato cultura- associaz., famiglie			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	2500 euro	Da definire
Formazione tecnici e Integrazione del regolamento edilizio comunale inerente l'accessibilità con linee guida per la progettazione.	Direzione lavori pubblici	Tecnici e utilities	2.000 euro	Da definire
Progettazione partecipata per la realizzazione delle Z20 o Z30.	Direzione lavori pubblici, Vigili, Abitanti	Cittadinanza	3.000 euro	Da definire (n. incontri e azioni di comunicazione).
Acquisti di giochi accessibili (2020)	Ass. paraplegici VE, Unione Ciechi	Cittadinanza	-	Da definire (V. bandi regionali)
Realizzazione percorsi e visite turistiche diversamente abili nel camminamento di ronda	Assessorato Turismo, IAT, Ascom, associazioni disabili	Residenti, visitatori, turisti	Da definire	
Piano di marketing territoriale con un'azione di comunicazione rivolta ai commercianti finalizzata alla promozione dell'accessibilità	Ascom, commercianti, Assessorato attività produttive	Residenti, visitatori, turisti	Da definire a secondo del piano da svolgere	
Progetti intercomunali				
Studio propedeutico per la messa in servizio di una navetta elettrica accessibile ed intercomunale	Comune e comuni limitrofi, Azienda trasporto	Residenti, scolari, visitatori, turisti	3000 euro	Da definire
Avvio sportello territoriale itinerante abbattimento barriere comunicativi per le persone con deficit auditivo e/o sorde mute.	Cittadella + comuni limitrofi (V. PATI)	Residenti	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 in materia di disabilità.

Monitoraggio interventi eseguiti

Il PEBA è un piano definito sulla base del contesto e 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 potrà 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.

A titolo di esempio, si propongono di seguito alcuni indicatori di monitoraggio, che possono essere definiti e selezionati sulla base dei dati disponibili. Il misuratore può essere numerico (Numero di azioni computate) oppure economico (Euro impiegati per le azioni), o percentuale (variazione intercorsa), a seconda della disponibilità del dato ricercato.

n.	INDICATORE QUANTITATIVI, QUALITATIVI, FINANZIARI	QUANTITA' DI RIFERIMENTO (2019)	MISURAZIONE SUCCESSIVA Con costi
1.	Orientamento: attraversamenti pedonali con segnali podotattili.		
2.	Traffic calming: vie con limite di velocità a 30 o 20 Km/h.		
3.	Traffic calming: interventi per la riduzione della velocità.		
4.	Aree gioco: interventi di accessibilità dei percorsi		
5.	Aree gioco: Installazione di giochi fruibili da tutti i bambini		
6.	Percorsi pedonali: messe in sicurezza con separazione della corsia stradale (cordoli, parapetti parapetonali, segnaletica).		



7.	Ingressi urbani: interventi per ridurre la velocità degli automezzi.		
8.	Arredo urbano: cassonetti ricollocati.		
9.	Parcheggi riservati ai disabili: creati, ricollocati o messi a norma.		
10.	Fermate bus: interventi di accessibilità e fruibilità		
11.	Fermate bus: utenti disabili che prendono il bus.		
12.	Fermate bus: presenza di segnali podotattili		
13.	Semafori: presenza di segnali podotattili e avvisatori acustici		
14.	Edifici comunali: interventi di rimozione barriere architettoniche.		
15.	Esercizi commerciali e studi professionali accessibili		
16.	Pedibus: allievi iscritti al Pedibus		
17.	Azioni integrative e di sostegno al PEBA: azioni avviate.		
18.	Sensibilizzazione su accessibilità e inclusione disabili: alunni coinvolti		
19.	Sensibilizzazione su mobilità sostenibile: alunni coinvolti.		



ALLEGATI

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

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

MARCIAPIEDE, PERCORSO PEDONALE

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

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

GIALLO: accessibilità e percorribilità da migliorare.

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

GIALLO-VERDE

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

VERDE: accessibile, percorribile

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

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

PARCHEGGIO RISERVATO DISABILI

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

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

VERDE: a norma

INTERSEZIONI/ ATTRAVERSAMENTI PEDONALI

ROSSO: poco accessibile e/o insicuro

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

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

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

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

GIALLO: accessibilità e/o visibilità o intercettazione da migliorare

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

VERDE: accessibile, percorribile e sicuro per tutti.

LINEE GUIDA PER L'ACCESSIBILITA' DELLE FERDATE 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

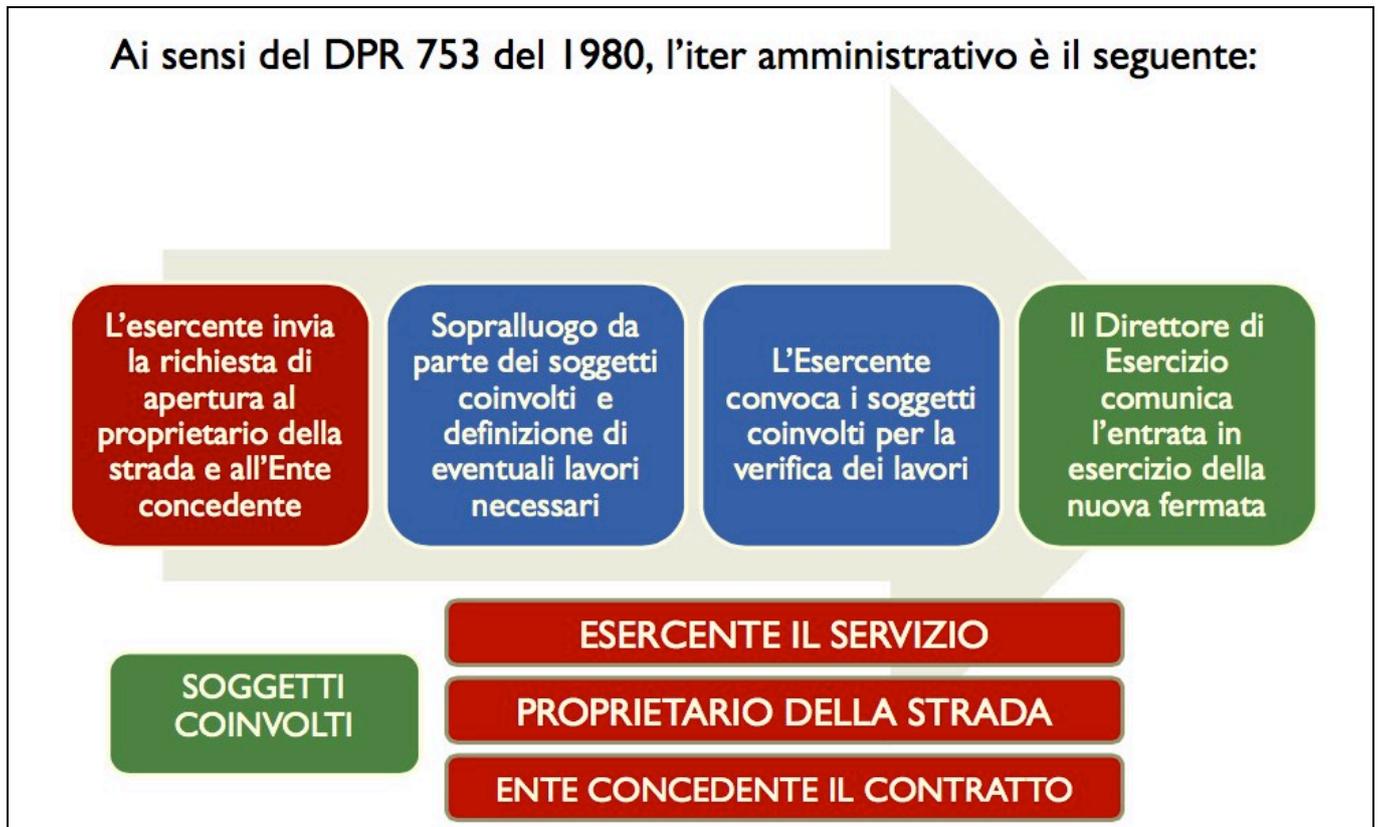
Azienda di trasporto	Gestisce l'esercizio, acquisisce i mezzi e fornisce all'ufficio tecnico del comune le prescrizioni e linee guida per realizzare le fermate
Comune	Progetta e realizza le fermate. Decide la realizzazione di una nuova fermata:
Motorizzazione Civile	Fornisce l'idoneità delle fermate.

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

<p>RICONOSCIBILITÀ: la palina/pensilina di fermata e il logo dell'esercente identificano il servizio ed il punto di accesso al sistema di TPL;</p>
<p>ACCESSIBILITÀ: alla fermata si deve poter accedere agevolmente e secondo percorsi ben identificati, privi di ostacoli e barriere architettoniche;</p>
<p>SICUREZZA: il posizionamento della fermata deve assicurare idonee condizioni di sicurezza per i clienti in attesa e nella fase di entrata/uscita dal bus;</p>
<p>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.</p>

INDICAZIONI PROGETTUALI

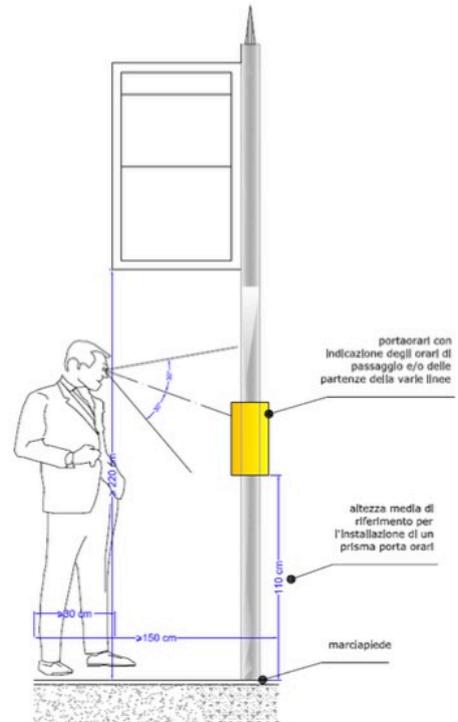
FERMATA CON PALINA A MESSAGGIO FISSO

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

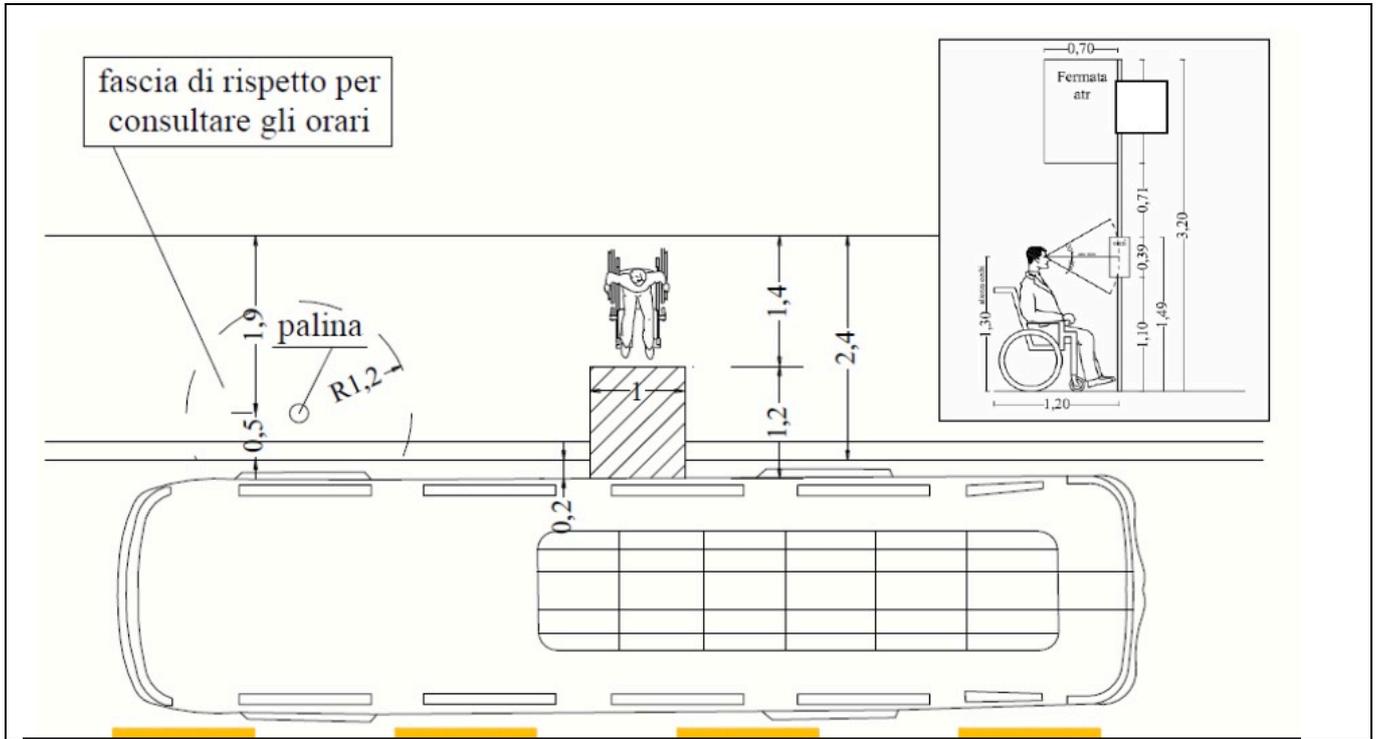
Rende identificabile e visibile la fermata anche da lontano

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.

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]