



Comune di ISOLA VICENTINA – VI

PEBA

Piano per l'Eliminazione delle Barriere Architettoniche



RELAZIONE

Aprile 2019

Tecnici incaricati	 SCARPA & DROUILLE ARCHITETTURA + URBANISTICA	urb. Murielle Drouille-Scarpa
		arch. Aldo Scarpa
Comune di Isola Vicentina	Resp. area tecnica Sindaco	collaboratore dott. in arch. Beatrice Somensini
		geom. Vilma Garelo Francesco Enrico Gonzo



Tecnici incaricati	urb. Murielle Drouille-Scarpa arch. Aldo Scarpa
Collaboratori	arch. Beatrice Somensini urb. Gianluca Zanatta (GIS)
Comune di Isola Vicentina	geom. Vilma Garelo

stampato il 27/4/2019



INDICE

PARTE 1_ANALISI PROPEDEUTICHE E CONSULTAZIONI	Pg
Premessa	3
1. Riferimenti normativi e destinatari del Peba	5
2. Inquadramento socio-territoriale ed urbanistico	9
2.1. Contesto geografico	
2.2. Popolazione e famiglie	
2.3. Correlazioni e compatibilità del PEBA con gli strumenti di pianificazione e i programmi urbani	
3. Ambito d'indagine e poli attrattori, obiettivi, strategie del PEBA	15
3.1. Ambito d'indagine	
3.2. Obiettivi del PEBA	
3.3. Strategie d'intervento	
4. Azioni e strumenti della partecipazione e concertazione	19
4.1. Osservazione partecipante e interviste spot	
4.2. Attività svolte con le scuole	
5. Individuazione dei percorsi pedonali	23
PARTE 2 - RILIEVI, VALUTAZIONE ACCESSIBILITA', PRIORITA' D'INTERVENTO	Pg
1. Spazi pubblici nel centro storico e nelle frazioni	27
1.1. Sicurezza dei percorsi pedonali	
1.2. Criticità per l'accessibilità e l'orientamento delle vie rilevate	
2. Valutazione accessibilità di poli attrattivi, parchi, aree giochi, piazze	35
2.1. Poli attrattivi e centralità urbane	
2.2. Parchi e aree giochi	
2.3. Percorsi paesaggistici (ciclopedonali) o pedonali	
2.4. Piazze	
3. Valutazione accessibilità esercizi commerciali, servizi socio-sanitari, luoghi di culto	45
3.1. Posta, banche, esercizi commerciali, ristobar	
3.2. Servizi socio-sanitari	
3.3. Luoghi di culto	
4. Valutazione accessibilità Parcheggi, fermate TPL	49
4.1. Soste riservate disabili nelle aree parcheggi	
4.2. Fermate Trasporto Pubblico Locale	
5. Valutazione accessibilità edifici comunali oggetto di rilievo e schedatura	52



6. Priorità d'intervento edifici comunali e spazi urbani	55
6.1. Edifici comunali	
6.2. Spazi urbani	

PARTE 3 – LINEE GUIDA INTERVENTI, COMPUTO, PROGRAMMAZIONE E MONITORAGGIO INTERVENTI	Pg
--	-----------

1. Linee guida e metodologia per gli interventi negli spazi urbani	63
1.1. Identificazione e qualificazione dei percorsi pedonali	
1.2. Tipologia interventi	
1.3. Orientamento e segnaletica per le persone disabili	
1.4. Marciapiedi e pavimentazioni	
1.5. Attraversamenti pedonali	
1.6. Sicurezza pedonale e moderazione del traffico (Z20 o Z30)	
2. Quantificazione interventi e monitoraggio	85
2.1. Prezzario	
2.2. Computo interventi e quadro economico	
3. Attuazione interventi e monitoraggio	91
3.1. Programmazione e risorse	
3.2. Attuazione e governance	
3.3. Azioni di supporto e accompagnamento al PEBA/Pediplan	
3.4. Monitoraggio e indicatori	

ALLEGATI	101
-----------------	------------

- A1. Criteri val. accessibilità, sicurezza e orientamento negli spazi pubblici
- A2. Check-list delle barriere senso-percettive (a cura di INMACI)
- A3. Linee guida per le fermate dei mezzi pubblici di trasporto
- A4. Note sulla geo-referenziazione GIS del PEBA
- A5. Screening ambientale
- A6. Segnalazioni pervenute dal referente FISH
- A7. Segnalazioni pervenute dal Consiglio Comunale dei Ragazzi e dal Gruppo Anziani



ISOLA VICENTINA – VI
Piano Eliminazione Barriere Architettoniche
PEBA 2019

RELAZIONE



PARTE 1 - ANALISI PROPEDEUTICHE E CONSULTAZIONI





Premessa

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

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

Attività svolte

Sono state svolte le seguenti attività:

- Incontri con l'amministrazione comunale: il responsabile Ufficio Lavori Pubblici, il responsabile Ufficio Politiche Sociali, il Sindaco.
- Incontro con il Consiglio Comunale dei Ragazzi.
- Diffusione di questionari presso la cittadinanza.
- 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 partecipata delle pratiche d'uso del territorio in alcuni punti strategici.
- Individuazione delle caratteristiche territoriali e definizione degli obiettivi/strategie del PEBA di Isola Vicentina
- Rilievi degli edifici comunali, schedatura e computo interventi di eliminazione barriere arch.
- Rilievo degli spazi pubblici e valutazione di sintesi dell'accessibilità.
- Rilievo e mappatura delle fermate autobus, dei parcheggi riservati e valutazione di sintesi dell'accessibilità.
- Individuazione dei poli attrattivi.

Documenti, progetti e piani consultati¹

- Programma triennale 2017/2019 dei lavori pubblici.
- PAT e P.I.
- PAES, Piano comunale delle acque, Piano del clima
- PICIL
- Piste ciclabili, ciclopedonali, percorsi pedonali
- PTRC
- Programma "Castelnovo Isola ambientale"
- Regolamento edilizio

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 del Peba

Principali riferimenti normativi

Il Piano di eliminazione delle barriere architettoniche (PEBA) fa riferimento alle seguenti norme:
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 Isola Vicentina (2015)² art.74 barriere architettoniche.

“1. Nelle progettazioni edilizie ed urbanistiche devono essere adottati tutti quegli accorgimenti atti ad eliminare le barriere architettoniche, favorendo l’accessibilità e l’agibilità alle persone fisicamente impedito anche attraverso l’impianto di idonea strumentazione tecnica o lo studio di percorsi alternativi. Oltre alle prescrizioni, di cui ai precedenti articoli, sarà pertanto dedicata particolare cura alla agibilità dei servizi, al dimensionamento ed alla idoneità dei percorsi interni ed esterni, all’accessibilità ed all’uso degli impianti tecnici in genere. 3. Devono comunque essere rispettati i disposti di cui alla L. 118/71, D.P.R. 384/78 nonché quelli di cui alla L. 13/89, D.M. 236/89, L. 104/92, L.R. 16/2007 e D.G.R. 1428 del 06/09/2011 e s.m.i.”.

Cosa è il PEBA

Il PEBA è uno strumento per la programmazione e la gestione dei lavori pubblici ed è finalizzato al miglioramento della qualità urbana 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, e con l’assessorato alle politiche sociali e gli attori della sanità per il necessario coinvolgimento di specifici portatori d’interesse e delle sinergie da sviluppare 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 la rete dei percorsi accessibili. L’attuazione del Pediplan permette di aumentare gli spostamenti in autonomia delle persone più vulnerabili (bambini, anziani, disabili) nei tragitti urbani quotidiani (casa/ scuola – casa/ farmacia – casa/ lavoro – casa/ panificio – casa/ parco, ecc.) e di garantire una migliore sicurezza delle strade, la qualità degli spazi pubblici e un benessere collettivo.

Destinatari

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

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

² Il capitolo 74 del Regolamento edilizio riguardante le barriere architettoniche andrebbe incrementato con linee guida per favorire l’adattamento delle strutture e servizi aperti al pubblico e linee guida per l’accessibilità dei marciapiedi, dei percorsi e degli attraversamenti pedonali.

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.

Invecchiamento della popolazione - accessibilità e qualità di vita

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

Il continuo invecchiamento della popolazione è ormai uno stato di fatto in Europa occidentale. 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, è necessario adattare il patrimonio immobiliare e migliorare l'accessibilità e la sicurezza a 360°: dai mezzi di trasporto pubblici, ai servizi socio-sanitari, alle strutture ricettive e commerciali fino agli spazi pubblici. Rendere il territorio più vivibile, fruibile, sicuro, attraente e confortevole⁴ per gli abitanti ma anche per i visitatori dell'Alto Vicentino o per un turismo interessato alle valenze ambientali e religiose (v. passeggiate in collina e convento di Santa Maria del Cengio) del territorio comunale.

La domanda potenziale di un “**turismo accessibile**” viene stimata in circa 127,5 milioni di persone⁵; 46 milioni sono riferiti a persone con una qualche forma di disabilità e 81 milioni a persone over 65.

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.

⁵ Fonte: Studio Eurostat.



2. Inquadramento socio-territoriale ed urbanistico

2.1. Contesto geografico

Isola Vicentina è un Comune della Provincia di Vicenza con una superficie di 26,45 kmq e conta 10.242 abitanti; il territorio comprende il centro principale e la popolata frazione di Castelnuovo, ubicati in una zona quasi pianeggiante mentre le piccole frazioni di Ignago e Torreselle ed altri nuclei urbani sono poste nelle adiacenti zone collinari. I comuni confinanti sono: Caldogno; Castelgomberto; Cornedo Vicentino; Costabissara; Gambugliano; Malo e Villaverla.

I centri storici di Isola e Castelnuovo sono indicati come centri di notevole importanza nell'Atlante dei Centri Storici (Regione Veneto, 1984). La chiesa di San Pietro ed il convento di Santa Maria del Cengio (fondazione datata nel XII secolo) situato sulla sommità di un colle emergono come luoghi di particolare interesse per il turismo di natura religiosa.

La viabilità principale di Isola Vicentina si snoda su due assi principali: l'asse Nord-Sud rappresentato dalla S.P. 46 del Pasubio che consente il collegamento a Nord con Malo e a Sud con Vicenza. Quest'asse viene intersecato all'altezza di piazza Arasella dalla S.P. 49 che conduce a Villaverla.

Il territorio, connotato da un elevato rischio idrogeologico, fa parte del bacino idrografico del Bacchiglione ed è attraversato da diversi rii e rogge che defluiscono dalla collina e dalle campagne, riversandosi nel corso d'acqua principale, il Giara – Orolo.

2.2. Popolazione e famiglie⁶

Si riscontra un alto numero di famiglie ed un indice di vecchiaia inferiore all'indice provinciale e nazionale, malgrado l'aumento costante della popolazione over 65 anni ed un indice di mortalità superiore all'indice di natalità.

La popolazione residente si mantiene stabile e la densità di popolazione si colloca nella media provinciale.

POPOLAZIONE	N. FAMIGLIE	ETA MEDIA 2017	INDICE VECCHIAIA 2015	ABITANTI/KMQ
10.242 (2017)	4.036	42,8	116,11 ⁷	386,8

Fonte: Comuni italiani

Anno 1° gennaio	0-14 anni	15-64 anni	65+ anni	Totale residenti	Età media	Indice natalità	Indice mortalità
2002	1.310	5.487	1.233	8.030	39	10,8	9,4
2014	1.599	6.671	1.747	10.017	41,6		

⁶ Fonte: Urbistat.

⁷ Indice vecchiaia Provincia di Vicenza: 143,35 (2015).

2015	1.585	6.749	1.807	10.141	41,9		
2016	1.595	6.767	1.852	10.214	42,0		
2017	1.562	6.751	1.904	10.217	42,4	7,6	9,8
2018	1.515	6.784	1.943	10.242	42,8		

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

PIANO	RELAZIONI/INTEGRAZIONE/CONGRUENZE CON IL PEBA
PAT/PI	Principi e temi dominanti: a) <u>sostenibilità ambientale, economica e sociale;</u> b) sussidiarietà, adeguatezza, ed efficienza; c) concertazione. <u>Obiettivi generali</u> Riqualificazione e riordino del patrimonio urbanistico-edilizio esistente attraverso strategie di riuso, riconversione e ristrutturazione: - tramite il potenziamento dell'offerta dei servizi (soprattutto quelli alla residenza) e la qualità urbana dei luoghi; - con la riorganizzazione della gerarchia della rete infrastrutturale (alla luce delle nuove previsioni; – variante S.S. 46 e Autostrada Pedemontana Veneta) attraverso la separazione del traffico di attraversamento da quello di distribuzione locale, l'alleggerimento del traffico nelle aree centrali, <u>la costruzione di una rete di itinerari ciclopedonali a servizio della residenza.</u> Il PI (Piano degli interventi) verifica ed integra la perimetrazione di ciascun centro storico e ne precisa la specifica disciplina, nel rispetto degli indirizzi e criteri di cui al successivo art. 44, per la conservazione e valorizzazione di ciascun contesto storico. Nel rispetto delle caratteristiche proprie di ogni ambito, <u>il PI promuoverà per i centri storici specifiche azioni volte a tutelare e valorizzare tutti gli spazi verdi di pregio storico.</u>
PAT E MOBILITA	<u>Art. 40 Piste ciclopedonali e percorsi attrezzati</u> Il PI preciserà, mediante il PUT o <u>con lo specifico piano dei percorsi pedonali</u> e ciclabili, la rete continua di collegamenti che deve essere progettata in modo da garantire sicurezza e fluidità all'utenza, soprattutto nei nodi di intersezione con la viabilità motorizzata.
PAT E INVARIANTI	<u>Invarianti di natura idrogeologica ed idraulica:</u> - l'area esondabile compresa tra il Torrente Orolo e il Torrente Orolo Vecchio - la rete idrografica - i pozzi e le sorgenti. Invarianti di natura monumentale: A. elementi areali: - contesti figurativi e pertinenze scoperte da tutelare (Colle Convento Santa Maria, Villa Guardini, <u>Villa Cerchiari, Villa Rizzi</u>); - area archeologica di Castelnovo; B. elementi lineari: - Trozzo Marano C. elementi puntuali: - Edifici vincolati per legge, - Edifici nell'elenco dell'Istituto Ville Venete; - Complessi edilizi di archeologia industriale. Trozzo Marano: dovrà essere predisposto uno studio specifico per la valorizzazione dell'antico itinerario che ne favorisca l'utilizzo cicloturistico. <u>Invarianti di natura paesaggistica</u>



	A. elementi areali: 1. Guizza e Cima Ignago; 2. Castellaro; B. elementi lineari: 1. percorsi paesaggistici attrezzati (sentiero natura) 2. dorsale Putin 3. dorsale Monte Crocetta – <u>Torreselle – Ignago</u> .
PICIL	Sostituzione di 128 apparecchi illuminanti secondo vari gradi di intervento nelle seguenti vie: Fossanigo, Bacchiglione, Piave, Brenta, <u>Canossiane, Marconi</u> . <u>Invarianti di natura geologica</u> : - le grotte. <u>Invarianti di natura geomorfologica</u> : - i basalti colonnari delle cime di Monte Castellaro e della Guizza.
Classificazione acustica del territorio 2011	<u>Principali sorgenti sonori in relazione alle aree indagate del Peba: infrastrutture stradali.</u> L'asse del territorio è attraversato dalla <u>S.P.46</u> (che percorre tutto il territorio); in Isola Vicentina prende il nome di Via Pasubio/Via Europa/Via Vicenza nella direzione verso sud. E' l'asse viario più importante (e più rilevante sotto il profilo acustico) del comune. La seconda arteria, per importanza di traffico ed acustica, risulta essere la strada provinciale della "Capiterlina" (la seconda via di traffico) che collega Isola Vicentina a Villaverla, diramandosi ad est del centro. <u>Zone acusticamente sensibili (classe II e III rientrante nel Peba):</u> le scuole di Isola; la casa di cura Residenza sanitaria assistenziale "L.G. Bressan" - Via San Marco 21/D. - Altre strutture di interesse pubblico: cimiteri; municipio; chiese; impianti sportivi. Zona classe IV che interessa alcune vie rilevate nel Peba. • Zona centrale tra Via G.Marconi e il torrente Giara • Zona centrale tra Via Europa e Via De Gasperi • Zona residenziale a lato est verso Via Capiterlina • Zona lungo Via Croce • Zona lungo Via Marchioro • Zona lungo Via Giarelle • Zona lungo Via Roma • Zona lungo Via Chiodo.
PAES (2016) – Piano d'azione per l'energia sostenibile + Piano clima Isola Vicentina 2019	L'adesione al PAES - Piano Energetico Comunale -, ha come obiettivo fondamentale la riduzione, entro il 2030, di almeno il 40% delle emissioni di anidride carbonica generate all'interno del territorio comunale a causa sia dai consumi energetici dell'amministrazione pubblica e sia dei consumi dei privati cittadini e delle Aziende. Le misure riguardanti la mobilità sostenibile andrebbero potenziate ed integrate nel piano.
Piano comunale delle acque (2017)	Il territorio di Isola Vicentina presenta diverse aree soggette a rischio idro-geologico. Si sono verificati degli allagamenti in alcuni vie importanti in cui sono previste misure di prevenzione – Tra le vie a rischio ed oggetto del Peba nel capoluogo: San Marco (casa di riposo)/Cerchiar/San Francesco, Cantarana, Moro, De Gasperi; zona del cimitero; Proe; tratto terminale Vallorcola/Marchioro; via dello Sport (scuola media). A Castelnovo: Leogra; Torre/ Pigafetta/Giarelle/Zanella/ Croce/ Orol/ IV Novembre/Roma.
Programma Castelnovo Isola ambientale (2019)	Programma in corso di realizzazione finalizzato a migliorare la mobilità lenta e la sicurezza pedonale nella frazione di Castelnovo. Gli interventi di moderazione (limite 30Km/h) interessano: la zona centro, le vie attorno alla piazza (Zanella, Pigafetta, Croce, ecc.) e quelle vicine alla scuola elementare (Carpaccio, Roma, L. Da Vinci).
Piano intercomunale protezione civile (2013)	Comuni interessati: Isola Vic.; Caldogeno; Costabissara. Il Comune di Isola Vicentina, nell'ambito del piano comunale di protezione civile, sta creando con la collaborazione dei medici di base una lista delle persone non autosufficienti che necessitano di soccorso in caso di gravi calamità.
Elenco Triennale opere pubbliche	Opere che possono essere collegate all'attuazione del Peba ed alla mobilità pedonale accessibile a tutti.



2018/2020	Completamento rete ciclopedonale fra Isola Vicentina e Costabissara. Consolidamento copertura scuola primaria a Isola. Realizzazione centro sociale Ignago. Interventi a favore della mobilità 3° stralcio; interventi efficientemente energetico illuminazione. Isola ambientale di Castelnovo.
PTCP Il PAT aderisce agli obiettivi indicati dal PTCP relativi all'ambito insediativo n. 4 della Conurbazione multicentrica dell'Alto Vicentino attivando le seguenti azioni -	a) Ambito insediativo: Perseguire un riequilibrio generale dell'Ambito e il recupero della qualità insediativa. b) La città e gli insediamenti urbani: potenziamento del polo dei servizi baricentrico in località Vallorcola. - Completamento del recupero dei centri storici di Isola, Castelnovo, Torreselle, Ignago. c) Rete delle infrastrutture per la mobilità - Promuovere politiche per la riqualificazione dell'asse della S.p. 46 conseguenti alla realizzazione della nuova bretella Costabissara-Isola-Malo. - Promuovere interventi per la messa in rete di percorsi ciclopedonali di valenza sovracomunale. d) Rete ecologica: - Valorizzare il corso del Torrente Leogra-Timonchio realizzando un parco territoriale capace di mettere in rete e preservare un sistema ambientale ancora integro.
Atlante dei Centri Storici (Regione Veneto, 1984)	Il Piano Territoriale Provinciale identifica i nuclei urbani classificandoli secondo tre gradi di interesse. • Centri storici di notevole importanza: •Castelnovo, Isola- • Centri storici di grande interesse: •Croce Favellin, •Ignago, •La Busa, •La Giara. • Centri storici di medio interesse: •Brasco Povali, •S. Lorenzo, •Torreselle, •Zordani.
PTRC della Regione Veneto adottato con DGR 372 del 17/02/2009	II 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 ciclopedonali per migliorare la conoscenza capillare del territorio delle ville e dei loro contesti. Crescita sociale e culturale Paesaggio: necessaria concentrazione sui 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 della qualità estetico-architettonica. Dal primo punto di vista si tratta di dare ordine a ciò che fino ad ora si è sviluppato in modo caotico, dal secondo di mettere fine ad una disarmonia che colpisce l'osservatore.

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

L'Istituto Regionale delle Ville Venete individua ad Isola Vicentina 8 ville Venete, di cui 3 vincolate e 5 non vincolate. La Villa Cerchiari con il parco, ed il Municipio sono le unità edilizie vincolate rilevate nel PEBA in quanto edifici di proprietà comunale.

<i>Bene architettonico</i>	<i>tutela</i>	<i>indirizzo</i>
Municipio	-	Piazza Marconi
Villa Cerchiari (biblioteca e parco pubblico)	Vincolo ex L1089/39	Via Cerchiari, 24
Villa Velo	Vincolo ex L1089/39	Via Canova, 18
Torre la Colombara	Vincolo ex L1089/39	via Terrosse, Ignago
Villa Lovise, Marchioro, Rizzi	-	Via Roma
Villa Bertolini	-	Via Chiesa, Castelnovo
Villa De Antiga	-	Via Pasini, 4
Villa Branzo Loschi	-	Vallungana

PEBA e possibili impatti su ambiente e paesaggio

Il PEBA prevede alcuni interventi di ridotta entità su aree pubbliche (riferiti ad allargamento marciapiedi o segnaletica) in ambiti già edificati e urbanizzati che non comporteranno modifiche strutturali e che non genereranno impatti ambientali significativi. Il PEBA è un piano finalizzato ad incrementare la mobilità pedonale. I vincoli esistenti nelle unità edilizie sono presi in considerazione con proposte d'intervento compatibili con le specificità architettoniche ed urbanistiche.

Biodiversità e siti appartenenti alla rete natura 2000

All'interno del territorio comunale di Isola Vicentina non sono presenti aree protette, Siti d'Importanza Comunitaria (SIC) e Zone di Protezione Speciale (ZPS), sebbene ve ne siano diverse nelle immediate vicinanze e nei comuni confinanti.



Torreselle



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

3.1. Ambito d'indagine e poli attrattori

Il PAT individua nel territorio comunale quattro Ambiti Territoriali Omogenei (A.T.O.):

- N. 1 - COLLINA
- N. 2 - ISOLA
- N. 3 - CASTELNOVO
- N. 4 – TERRITORIO APERTO E ZONE PRODUTTIVE

L'A.T.O. “2 - ISOLA” e “n. 3 - CASTELNOVO” costituiscono il perimetro d'indagine del PEBA in quanto rappresentano i centri storici e gli ambiti urbanizzati consolidati in cui sono concentrati i maggiori servizi e la popolazione residente.

Principali poli attrattori pedonali

I principali attrattori del centro storico sono riferiti alle zone in cui sono collocate attività commerciali e servizi pubblici molto frequentati:

- Le piazze: P. Marconi, P. Mattei, P. Donatori di Sangue, P. Vecchia, P. Vitale.
- Presenza di negozi: via Marconi, incrocio via Arasella, via Croce, via Roma, via Zanella, piazza Mattei e piazza Vecchia.
- Le case di riposo, il convento, i cimiteri.
- Edifici aperti al pubblico quali il municipio, le scuole, la biblioteca, l'Ulss, le chiese, gli impianti sportivi (a Castelnovo).
- Altri edifici aperti al pubblico (le banche, la posta, i bar-ristoranti, i negozi, gli ambulatori).
- I parchi giochi attrezzati e alcuni percorsi di collegamento ciclopeditone.

3.2. Obiettivi del PEBA

1. Migliorare l'accessibilità e la sicurezza di alcuni percorsi pedonali e degli spazi pubblici, con programmazione degli interventi nell'arco temporale di 3/5 anni.
2. Favorire il confort ambientale degli spazi pubblici.
3. Valutare l'accessibilità di alcuni edifici comunali e delle scuole nell'area storica secondo un approccio “dentro/fuori” – aree interne/esterne.
4. Mappare ed indagare le aree attrezzate a giochi e piazze (accessibilità, percorribilità, frequentazione).
5. Valorizzare l'attrattività del territorio attraverso il miglioramento/connessione degli spazi pubblici “piazze, percorsi pedonali, aree verdi”, e attraverso la moderazione del traffico per una città sana ed a misura di bambino integrando i progetti in corso e previsto (Isola ambientale Castelnovo).

6. Individuare e valutare le soste riservate ai disabili, le principali fermate di trasporto pubblico, le aree a parcheggi e di scambio intermodale.
7. Delineare specifiche linee guida per la progettazione e realizzazione degli interventi considerando la tipologia delle vie rilevate.
8. Definire alcuni indicatori per il monitoraggio dell'accessibilità dei luoghi pubblici e della sicurezza dei pedoni (prossimi 5 anni).
9. Favorire l'inclusione sociale e spaziale delle persone vulnerabili (disabili, anziani, bambini) migliorando le connessioni, la sicurezza e le relazioni di vicinato.
10. Individuare e valutare alcune macro-zone frequentate dai residenti-pedoni (scolastiche, commerciali, ecc.).

3.3. Strategie d'intervento

A. Dentro/ fuori gli edifici comunali

Migliorare l'accessibilità degli edifici comunali considerando le aree esterne, i parcheggi, le fermate bus ed i percorsi di accesso, in una logica di continuità e 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 d'integrazione; il Pedibus sarebbe un'iniziativa da rilanciare per favorire gli spostamenti pedonali su brevi distanze, l'autonomia dei bambini e il benessere psicofisico.

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

B. Integrare nel PEBA l'isola ambientale di Castelnovo e incrementare le zone 30km/h

Fare istituire nuove Z30 o Z20 per migliorare la sicurezza 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.

L'insicurezza è dovuta alla inadeguatezza dei percorsi pedonali nel centro e nelle vie principali ma anche alla velocità delle auto (nelle vie di collegamento tra Isola e le frazioni, nelle vie in entrata-uscita dal centro storico, in alcune intersezioni stradali).

La mancanza d'orientamento rappresenta un'ulteriore criticità da affrontare per migliorare la fruibilità e la sicurezza dei percorsi pedonali.

La strategia è di focalizzare gli interventi negli attraversamenti 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 ciclopeditonale esistente e prevista.

Pervenire ad una azione diffusa per raccordare i percorsi e gli attraversamenti con interventi a basso costo e creare una rete di percorsi pedonali accessibili (Pediplan).

E. Individuare delle priorità d'intervento condivise

Partire dalle pratiche d'uso nello spazio osservando le modalità di spostamento pedonali ed 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, Z30⁸).
- Migliorare l'accessibilità degli spazi aperti al pubblico.
- Favorire la collaborazione con i gestori e 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.



Castelnuovo

⁸ Prevedere azioni partecipative con i cittadini per lo sviluppo delle Z30.



4. Azioni e strumenti della partecipazione e concertazione

Con la redazione del PEBA e la 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 ed in particolare gestori e proprietari di esercizi pubblici.
- Coinvolgere in alcune azioni di educazione, formazione e sensibilizzazione specifici portatori d'interesse.

4.1. Osservazione partecipante e interviste spot

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

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

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

B. Mettendo a disposizione in municipio alcuni questionari da compilare.

C. Accogliendo indicazioni specifiche di alcuni referenti locali di associazioni collegate alla disabilità (Fish, Aism, ecc.) o all'ordine pubblico ed alla sicurezza (comandante polizia locale). Le domande poste facevano prevalentemente riferimento a tre temi: l'accessibilità, la fruibilità e la sicurezza pedonale.

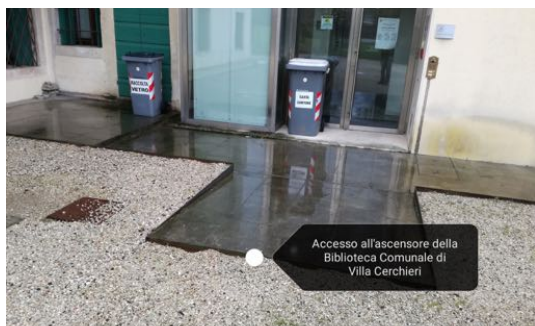
- Quali sono le vie, i percorsi, le piazze o le aree verdi dove le piace passeggiare?
- In quali edifici comunali migliorare l'accessibilità?
- Quali sono i percorsi e gli attraversamenti stradali più pericolosi o meno accessibili per i pedoni?
- In quali vie bisognerebbe intervenire per migliorare la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

L'attività di osservazione partecipante (25 persone intervistate per strada) nella fase di rilevazione degli spazi pubblici ha consentito sia di individuare alcune macro-barriere (polarità infrastrutturali - parcheggi principali) che i principali problemi inerenti l'accessibilità pedonale.

Altri dati raccolti dai questionari messi a disposizione in municipio hanno permesso di allargare a due nuclei urbani collocati in collina quindi in zona difficilmente accessibili ma dove vivono alcuni residenti nonché luoghi di passeggiata: Torreselle ed Ignago.

Luoghi in cui migliorare l'accessibilità e/o la sicurezza pedonale	Marciapiedi a Castelnuovo. Via Vallorcola. Piazza Marconi Via Giarre Via Calisignano Via Grumo Via Proe (assenza marciapiedi). Entrata parco giochi (area Vallorcola/scuola media).
--	--

	Entrata parco giochi in via Carpaccio. Via Croce. SP 46 Pasubio. La Provinciale Vicenza-Isola-Malo-Schio. Strada che collega Ignago a Torreselle.
Edifici in cui migliorare l'accessibilità	Biblioteca e parco Villa Cerchiari Scuole di Ignago Scuole elementari (scale interne senza protezioni) Chiesa S. Maria (isola) Municipio Cinema teatro Chiesa di Torreselle Scuola Ignago
Comunicare i beni accessibili (ascensore, pedane, rampe)	Teatro Marconi; Biblioteca
Luoghi dove passeggiare	Bosco della Guizza, le colline di Isola vicentina. Torreselle (però problemi di velocità auto).
Attraversamenti da mettere in sicurezza, da migliorare o <u>rimuovere</u> ⁹	Via Pasubio (davanti alla banca). SP 46. Via Marconi (di fronte fruttivendolo). Via San Rocco. Via Vallorcola H fermata bus. Installazione segnali acustici nei semafori nel territorio attraversato dai pedoni. Via Giarre. Migliorare lo spazio e la visibilità di tutti gli incroci. Attraversamenti troppo numerosi sulla Provinciale.



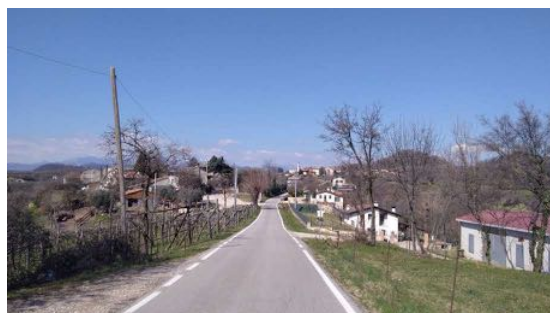
Villa Cerchiari/Ingresso biblioteca – Isola Vic¹⁰.



Piazza Marconi accesso con dislivello



SP 46 (attraversamenti pericolosi) in centro a Isola



Eccesso di velocità sulla strada che collega Ignago a Torreselle (colline)

⁹ E' emersa la necessità di sopprimere alcuni attraversamenti pericolosi in via Marconi.

¹⁰ Rilievo fotografico fornito dal sig. Gianni Carli (Aism).



Restringimenti percorso in via Vallorcola



Via Croce

LE MACROBARRIERE PIU' CITATE

- SP46/Via Marconi (insicurezza degli attraversamenti pedonali).
- altimetria delle zone collinari.

4.2. Attività svolte con le scuole

A) Sopraluoghi partecipati

In occasione del rilievo delle scuole il tecnico rilevatore è stato accompagnato da un referente scolastico. La finalità era di individuare le problematiche esistenti da parte di chi usa abitualmente il luogo. Le osservazioni pervenute sono state integrate nelle schede d'intervento. Inoltre è stata effettuata un'indagine riguardante le modalità di spostamenti casa-scuola con la collaborazione dell'Istituto comprensivo.

B) Consiglio Comunale dei ragazzi

L'amministrazione comunale ha organizzato un incontro del consiglio comunale dei ragazzi con i tecnici redattori del PEBA e la responsabile dei lavori pubblici in data 10 aprile. L'incontro è stato preceduto da un'attività pedagogica da parte degli insegnanti e da un'indagine per individuare le barriere architettoniche presenti in alcune zone del territorio. Durante l'incontro sono stati segnalati ed esposti 13 punti critici individuati dai ragazzi; gli ambiti coinvolti dall'indagine sono stati Piazza Marconi, Via Vallorcola, Via Croce, Via Giarre.

C) Modalità di spostamento degli alunni

L'indagine sulla mobilità casa-scuola¹¹, fornisce dati quantitativi sulle diverse modalità di spostamento degli alunni nei tragitti casa-scuola.

¹¹ Indagine effettuata con la collaborazione della segreteria dell'istituto Comprensivo Galilei di Isola Vicentina.

NOME SCUOLA	n. alunni	n. alunni con disabilità motoria, sensoriale o cognitiva (L 104/92)	mezzo di trasporto usato dagli alunni per recarsi a scuola				
			Piedi/ Pedibus	Bicicletta	Scuolabus	Auto condivisa*	Auto
Elementare, Isola Vicentina	250	10	13	41	(20 A/R+ 28 R) Tot. 34	2	160
Elementare Palladio, Castelnovo	212	7	66	4	(6 A/R+ 9 R) Tot. 11	3	128
Media, Isola Vicentina	300	12	30	111	(33 A/R+ 17 R) Tot. 41	75	43
SOMMA	762	29	109	156	86	80	331
	%	100,0%	3,8%	14,3%	20,5%	11,3%	10,5%

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

Note: a Castelnovo gli spostamenti pedonali degli alunni della scuola elementare sono maggiori rispetto a quelli degli alunni della scuola elementare di Isola Vicentina.

Risulta inoltre elevato il numero di alunni della scuola media di Isola che si sposta in bicicletta e che ricorre al car-pooling.

Gli spostamenti pedonali andrebbero promossi e incrementati nel territorio.



Parcheggio bici scuola media

5. Individuazione dei percorsi pedonali

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

1. Le indicazioni dell'ufficio tecnico (programmazione triennale in corso e prevista) e del referente istituzionale.
2. Le strategie del Pat e altri piani urbani.
3. I progetti in corso 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 comunali e servizi rilevanti).
7. I percorsi casa-scuola.

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

Area Piazza Marconi - Villa Cerchiari
Via San Marco/Casa di riposo
Area Piazza Mattei – via Cantarana – Parco Mendes
Area Piazza Donatori di Sangue
Area delle scuole Aldo Moro (Canova, De Gasperi) e collegamento con Castelnovo
Area ex scuola /Canova
Area via Giare/Marconi
Area Arasella/via Canova
Area Isola/ Castelnovo: area Vallorcola scuole/impianti sportivi Via dello Sport
Area Piazza Vecchia/Piazza Vitale
Area Piazza Vecchia/Via Roma
Piazze-chiese di Ignago e Torreselle
Piazza Vecchia/via Venezia/Via San Antonio/cimitero
Via Orolo/Da Vinci/Croce/
Via Carpaccio/Marchioro





PARTE 2 - RILIEVI, VALUTAZIONE ACCESSIBILITA', PRIORITA' D'INTERVENTO



1. Spazi pubblici nel centro storico e nelle frazioni

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

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

Sono stati rilevati e schedati n. **68 spazi pubblici**, articolati come di seguito:

- VIE n. 47 (per una lunghezza dei percorsi pari a **15,75 km**)
- PIAZZE n. 7
- GIARDINI PUBBLICI n. 14

B) Schedatura di dettaglio, finalizzata a individuare e quantificare le singole barriere architettoniche individuate nel percorso pedonale oggetto d'indagine, e di conseguenza indirizzare gli interventi di eliminazione delle barriere architettoniche.

Sono state predisposte n. 6 schede d'intervento comprendenti 18 spazi pubblici (vie, giardini pubblici, piazze) ed articolate nei seguenti capitoli:

- MAPPATURA DELL'INTERVENTO
- RIFERIMENTO FOTOGRAFICO
- COMPUTO METRICO ED ECONOMICO

1.1. Sicurezza dei percorsi pedonali

Con riferimento al grado protezione e sicurezza del percorso pedonale sono state distinte le seguenti tipologie:

- Percorso protetto, che corrisponde al marciapiede o ad un percorso a raso ma separato dalla carreggiata.
- Percorso parzialmente protetto, che corrisponde a un percorso su una banchina stradale ampia e segnalata, con larghezza maggiore al metro e presenza di striscia continua di delimitazione.
- Percorso non protetto, tipico delle strade extraurbane in cui il percorso pedonale avviene sulla banchina stradale con larghezza inferiore a un metro.
- Percorso assente, tipico delle vie residenziali in cui la strada è priva di segnaletica e di marciapiedi o banchine.

- Pista ciclopeditonale, in tali percorsi può essere presente il problema di interferenza con le biciclette.

Grado di sicurezza pedonale¹

Cod.	VIE RILEVATE NEL CAPOLUOGO	Sicurezza del percorso			
		protetto	parzialm. protetto	non protetto	assente
U01	Via San Marco	✔ tratto2		✗ tratto1	✗ tratto1
U02	Via Cerchiari		✗		
U03	Via Cantarana		✗		
U04	Via San Francesco		✗		
U05	Via Canova		✗		
U06	Via Calisignano		✗		
U07	Via Capovilla			✗	✗
U08	Via Asiago		✗		
U09	Via Guardini		✗		
U10	Via Giarre		✗		
U11	Via Zanettin			✗	✗
U12	Via Proe			✗	✗
U13	Via San Rocco		✗		
U14	Via Moro		✗		
U15	Via Veneto			✗	✗
U16	Via Marconi	✔			
U16b	Via d. Rimembranza		✗	✗	
U17	Via Monte Cengio	✔			
U18	Via Barchetto	✔			
U19	Via Arasella		✗		
U20	Via del Convento			✗	✗
U21	Via Leogra		✗		
U22	Via Bragiola	✔			
U23	Via Monte Cimone	✔			
U24	Via Monte Novegno	✔			
U25	Via Montegrappa		✗		
U26	Via Barco	✔			
U27	Via De Gasperi	✔	✗		
U28	Via Don Sturzo+Piazza Libertà		✗		
U29	Via G. Matteotti+via Bugifave	✔			

¹ Vengono considerati entrambi i lati della strada ed il contesto generale (strada principale, residenziale, centro storico, frazioni, nuove lottizzazioni).



Via Canova



Via Cerchiari

Cod.	VIE RILEVATE A CASTELNUOVO	Sicurezza del percorso			
		protetto	parzialm. protetto	non protetto	assente
U30	Via Menti	X			
U31	Via Marchioro		X		
U32	Via Croce	X	X		
U33	Via Castello				X
U34	Via Canossiane	X			
U35	Via da Vinci	X			
U36	Via Manzoni		X		
U37	Via Roma	X			
U38	Via Orolo		X		
U39	Via Venezia				X
U40	Via IV Novembre	X	X		
U41	Via Carpaccio	X			
U42	Via Dello Sport	X			
U43	Via Vallorcola	X	X		
U44	Via Zanella+Piazza	X			
U45	Via San Antonio		X		
U46	Via Chiodo	X		X tratto2	X



Via Carpaccio, Castelnuovo



Via Da Vinci (lavori in corso), Castelnuovo

Vie con altimetria variabile



Via Zanettin



Via Castello, Castelnovo

1.2. Criticità per l'accessibilità e l'orientamento delle vie rilevate

- Assenza del percorso pedonale e carreggiata stradale stretta.
- Scarsa visibilità dei pedoni.
- Percorso pedonale protetto solo in alcuni tratti.
- Marciapiedi stretti o assenza marciapiede.
- Passi carrai che restringono il percorso pedonale.
- Interruzione negli attraversamenti pedonali (frontali o intersezioni).
- Pista ciclo-pedonale promiscua (interferenze).
- Pavimentazione sconnessa (manutenzione).
- Vie residenziali senza percorsi su entrambi i lati (da inserire limite di velocità 30 o 20).
- Presenza di una “macrobarriera” rilevante: la strada provinciale con insicurezza degli attraversamenti pedonali.
- Attraversamenti pedonali insicuri, a causa della collocazione o per mancanza di dispositivi per il rallentamento del traffico negli ingressi alle frazioni.
- Piste ciclopeditoni o percorsi pedonali (parchi) con pavimento poco percorribile (ghiaia o sterrato) per una persona in carrozzina.



Via Calisignano - Passi carrai e restringimenti percorso



Via Cerchiari - attraversamenti non accessibili



Via Proe - assenza orientamento e larghezza strada



Via Capovilla - strettezza marciapiede



Via Marconi - insicurezza attraversamenti pedonali e scarsa accessibilità negozi



via San Marco - strettezza carreggiata e assenza percorso protetto (primo tratto)



Interruzioni ed insicurezza negli attraversamenti

Numerose vie di accesso all'area storica presentano delle interruzioni nel percorso:

- Nei percorsi, a causa di attraversamenti laterali con dislivelli, inclinazioni e/o assenza di zebra o fine del marciapiede.
- Nelle intersezioni.

Scalini o dislivelli negli attraversamenti delle vie rilevate

SCALINI-DISLIVELLI	
Scivoli/ raccordi da predisporre nelle intersezioni delle vie	n. 88
Scivoli/ raccordi da predisporre negli attraversamenti laterali/frontali	n. 72

Assenza orientamento per ipo-non vedenti

La segnaletica podotattile è assente negli attraversamenti e presso le fermate TPL.

Si suggeriscono interventi diffusi (cosiddette “azioni spot”) nel capoluogo, iniziando dagli attraversamenti e fermate TPL più importanti (via Marconi, via Croce) in modo tale da facilitare l'orientamento e la sicurezza degli anziani e delle persone ipovedenti e non vedenti.

ATTRAVERSAMENTI SEMAFORIZZATI	AVVISATORE ACUSTICO	SEGNALETICA TATTILOPLANTARE
Via Marconi: n. 2	Presente	Assente
Via Canova: n. 4	Assente	Assente
Via Roma/ Chiodo: n.4	Assente	Assente

Le principali criticità rilevate fanno quindi riferimento ai seguenti aspetti

- Assenza di percorsi/banchine pedonali.
- Assenza o scarso orientamento nei luoghi molto aperti (Piazze e aree parcheggi) e negli attraversamenti.
- Presenza passi carrai che restringono il marciapiede.
- Automobili parcheggiate nelle aree residenziali senza percorsi pedonali.
- Interruzioni nelle vie di accesso a causa di intersezioni non raccordate al percorso o di attraversamenti con segnaletica orizzontale/verticale assente.
- Degrado puntuale dell'asfalto di marciapiedi o carreggiate.
- Possibili interferenze bici/pedoni in alcune vie.
- Alta velocità dei veicoli sulla strada che collega Ignago a Torreselle ed altre strade di attraversamento o collegamento.
- Presenza di attraversamenti con scarsa sicurezza (area di forte traffico, scarsa visibilità dell'attraversamento da parte dei conducenti).
- Assenza di linee guide negli attraversamenti e nelle fermate per le persone ipo/non vedenti.



- Assenza mappe tattili o altre indicazioni a rilievo negli edifici comunali tali la biblioteca in villa Cerchiari o il municipio.
- Non rispetto dei limiti di velocità da parte degli automobilisti nelle aree con limite 30Km/h e nell'area storica.
- Assenza di segnaletica orizzontale Z30.



Piazza Donatori di Sanguine



Stradella del Municipio



2. Valutazione accessibilità di poli attrattivi, parchi, aree giochi, piazze

2.1. Poli attrattivi e centralità urbane

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

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



Piazza Marconi/Via Giare



Piazza Marconi- nota progetto: rimuovere dislivello attorno piazza e ampliare ambito pedonale



Via Marchioro/via Vallorcola/via Croce



Via Arasella/ via San Rocco/ via Canova



Carpaccio/Marchio/IV Novembre



Piazza S. Vitale





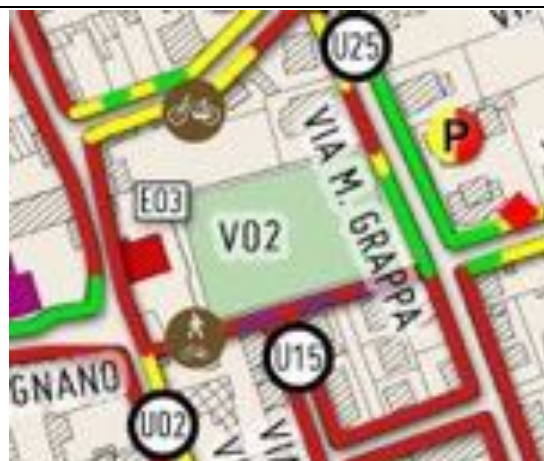
Uscita scuola, via A. Moro/via Vallorcola percorso ciclopedonale



Attorno alla Piazza San Vitale e Piazza Vecchia, Castelnuovo



Attorno al Polo sportivo in via Vallorcola



Attorno Parco+villa Cerchiari



Piazza Vecchia (Lavori in corso "Programma Isola Ambientale")



Attorno alla Scuola in via Da Vinci (Lavori in corso (in arancione) "Programma Isola Ambientale")



Piazza Mattei/ Via San Marco (Percorso Casa di riposo)



Piazza Mattei ed attorno al Parco Mendes (V09)



Piazza Donatori / Piazza della Chiesa

2.2. Parchi e aree giochi

Cod	nome	Percorso esterno	Accessi ingressi	Viale interno	Arredo	Giochi	Parch.	fermata bus
V00	Area giochi Casa Riposo via S. Marco (privata)	✓	✓	✓	✓ tavoli	✓	✓	assente
V01	Via Barchetto	✓	✗	✓	✓	✗	assente	assente
V02	Parco Villa Cerchiarì	✓	✗✗	assente	✗	assente	✗	assente
V03	P. Donatori di Sangue	✗ parcheggio	✓	✓	✓	✗	✗✗	assente
V04	Via Barco	✓	✓	✓	✓	✗	assente	assente
V05	Via A. Moro 1	✓	✓	✓	✓	✗	assente	assente
V06	Via A. Moro 2 (scuola)	✗	✗	assente	✗	✗	✓	assente
V07	Via S. Marco/ Via Bragiola via Bellini	✓	✗	assente	✗	✗	assente	assente
V08	Via Summano		✗✗	✓	✗✗	✗	assente	assente
V10	Via Dello Sport/ Via Vallorcola	✓	✓ Via Dello Sport ✗ scuola media	assente+ fossato ✗	✗	✗	assente	✗ distante
V11	Via Carpaccio, Castelnuovo	✗	✗	assente	✗	✗	assente	assente
V12	Via Crea	✓	✓	assente	✗✗	✗	✓	assente



Parco Chico Mendes, via Monte Cimone



Parco Via Bragiola/ Bellini



Area giochi via Carpaccio - Castelnovo



Area giochi via dello sport - Castelnovo

2.3. Percorsi paesaggistici (ciclopedonali) o pedonali

nome	Accessibile	Non Acc.	note
Via del Convento			Altimetria
Percorso Cammina con noi- Sentiero Natura – La Roggia dei Mulini Promotori: gruppo Scout Agesci di Isola Vicentina.	Primi 200m 	Collinare 	Giro ad anello che parte dalla piazza "Marconi" di Isola - Passeggiata sui rilievi collinari posti ad occidente dell'abitato. Lasciata la piazza (e la strada statale), si impugna la deviazione per Torreselle (verso ovest) oltrepassando il torrente Giara e passando sotto il piccolo colle sul quale è eretta la chiesa della Madonna del Cengio
Bosco della Guizza, Castelnovo			Posto in zona altimetrica con sentieristica non percorribile ad una carrozzina.
Percorsi "Isola In Forma"		Altimetria variab. 	i percorsi nel Capoluogo si svolgono in aree prevalentemente pianeggianti.



Convento



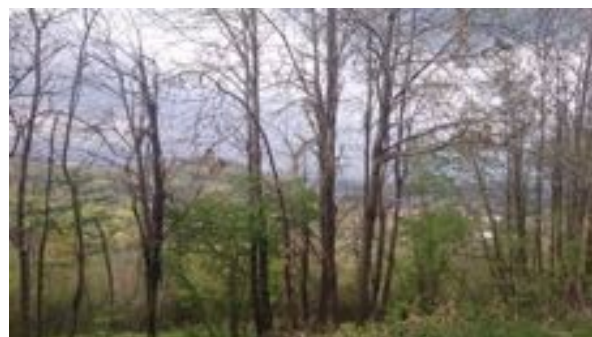
Vista dal convento



Percorsi “Isola In forma” nel Capoluogo



Bosco della Guizza



Colline di Isola Vicentina



Percorsi Isola In forma” a Castelnovo



2.4. Piazze

nome	Accesso esterno	Orientam.	Percorso interno	Parch. riservato	Fermata bus	Servizi presenti
Piazza S. Vitale, Castelnovo	X	X	X	X*	Assente	Campanile – chiesa
Piazza Vecchia, Castelnovo	Lavori in corso X	X	Lavori in corso	X	Assente	Negozi – bar
Piazza della Chiesa, Isola	X	NA	Assente	NA	X	Chiesa
Piazza Marconi, Isola	X** X	X	X X	XX	distante	Parcheggio + municipio+ negozi+ banca
Piazza Libertà, Isola	X	X	Assente	X X	Assente	Scuola, area giochi, residenza
Piazza Donatori di Sangue, Isola	X	X	Assente parcheggio	XX	Assente	Area parcheggi Area giochi
Piazza Mattei, Isola	X	X	Assente percorso perimetrale	X	Assente	Parcheggi, negozi, casetta dell'acqua
Piazzetta a Ignago	X	X	X	Assente	Scuola bus	Chiesa e ristorante
Piazzetta a Torreselle	X	X	X	Assente	Assente	Trattoria

* Aggiungere un parcheggio presso la chiesa.

** Area parcheggi e area pedonale – Stradella del Municipio inserire limite 10 km/h



Piazza Vecchia, Castelnovo



Piazza Mattei



*Piazza Marconi: rimozione dislivelli e miglioramento
contrasti cromatici*



Piazza Donatori Di Sangue

3. Valutazione accessibilità esercizi commerciali, servizi socio-sanitari, luoghi di culto

Il PEBA ha indagato il livello di accessibilità esterna di altri edifici pubblici non comunali.

3.1. Posta, banche, esercizi commerciali, ristoranti-bar

Uffici postali e banche	Parch. riservato	Percorso esterno	Raccordo ingresso	Porta ingresso	Fermata bus	Attraversamenti
Ufficio postale, via R. Guardini 8	assente	X	Rampa X	X	assente	assente
Ufficio postale, via Zanella, Castelnovo	assente	X	X	X	assente	X
Banca, via Marconi Unicredit	X attraversam. insicuro	X	X	X	assente	X insicurezza
Cassa di Risparmio via Marconi 83	X	X	X	X	assente	X su via Marconi
Banca, via Marconi Generali	X distante	X	X	X	assente distante	X insicurezza via Marconi
Banca via Zanella	X vd Piazza	X	X	X	Assente	X
Proloco Castelnovo in via Marchioro	X	X	X rampa lunga	X	assente	assente

Si nota l'assenza o il non raccordo di parcheggi riservati a prossimità delle strutture aperte al pubblico. Inoltre, tutti gli esercizi commerciali o attività aperte al pubblico situate su Via Marconi nel lato opposto alla piazza risultano scarsamente accessibili.

Esercizi commerciali (negozi, ristobar, uffici)

L'indagine ha riguardato l'area campione di via Marconi, limitandosi alla verifica della presenza di dislivello/scalino con h maggiore 2,5 cm nell'ingresso esterno del locale.



Negozi Piazza Mattei



Negozi piazza Matteotti

	A NORMA	< 4 CM	< 12 CM	> 12 CM	SOMMA
NEGOZI	10	8	6	14	38
BAR RISTORANTI	0	8	3	5	16
UFFICI E ALTRO	4	5	5	8	22
SOMMA	14	21	14	27	76
	18,4%	27,6%	18,4%	35,5%	

L'indagine dell'accessibilità esterna degli esercizi commerciali, nell'area campione del centro di Isola, ha evidenziato un numero elevato di negozi e bar-ristoranti non accessibili. Non è stato effettuato l'ulteriore approfondimento d'indagine riguardante le porte d'ingresso, riferito alla larghezza, alla pesantezza e alle modalità di apertura delle stesse dato la quasi totale assenza di porte automatiche ad eccezione dei supermercati e di alcune farmacie.

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 vicinato (panificio, alimentare, ecc.).

Per tale motivo l'attuazione del PEBA prevede un'iniziativa di sensibilizzazione dei gestori privati, con la diffusione di una lettera informativa accompagnata di una check list di autovalutazione e un'azione mirata di accompagnamento al Peba per fornire informazioni tecniche riguardanti il miglioramento dell'accessibilità e dell'accoglienza.

Anche se si nota talvolta la presenza di pedane predisposte all'ingresso di alcuni negozi, l'accesso facilitato nei negozi di vicinato (panificio, alimentare, ecc.) andrebbe migliorato mediante l'informazione e la sensibilizzazione dei proprietari e gestori.

Cinema teatro di Isola: valutazione accessibilità esterna

	Park riservato	Attraversam. pedonale	Accesso esterno	Ingresso	Porta esterna
Cinema Marconi		 Insicurezza via Marconi			

3.2. Servizi sociosanitari

I servizi socio sanitari comprendono le farmacie e gli ambulatori medici, le strutture legate alle cure e assistenza medica (cae adi riposo, uffici ULSS).

SERVIZI SOCIO-SANITARI	Parch. riservato	Percorso esterno	Raccordo ingresso	Porta ingresso	Fermata bus	Attraversam.
Farmacia, via Marconi	X	X	X	X	distante	assente
Farmacia, via Da Vinci	assente	X	X X	X	assente	X
Farmacia, via Europa (supermercato)	X	X	X	X	X	assente
Ambulatorio pediatrico Piazza Donatori Sangue	X	X	X	X	assente	Area parcheggio
Studio dentistico Via Roma 58, Castelnovo	assente	X	X X dislivello	X	assente	
Studio dentistico Via Zanella	assente	X	X	X	assente	X
Ambulatorio veterinario	assente	X	X	X	assente	X
Studio fisioterapia, P. Mattei 28	assente	X	X	X	assente	
Fondazione Bressan, Via S. Marco 21/D, Azienda Ulss 8 Berica	X	X	X	X	assente	assente
Casa di riposo delle suore, via Croce	assente	X	X X	X	X	X
Ambulatori Ulss, via Cantarane	X	X X	X	X	assente	X
Veterinario Castelnovo, Via Roma	assente	X	X	X	assente	X
Dentista, via Roma, Castelnovo	assente	X	X	X	assente	—

Nota: la presenza di un parcheggio riservato è vincolato alla possibilità di potere inserire un parcheggio vicino all'ingresso della struttura socio-sanitaria.



casa di riposo Fondazione Bressan Onlus - Ingresso e area giochi

3.3. Luoghi di culto

	<i>Parch. riservato</i>	<i>Percorso esterno</i>	<i>Raccordo ingresso</i>	<i>Porta ingresso</i>	<i>Fermata bus</i>	<i>Attraversam.</i>
<i>Chiesa San Rocco, via S. Rocco</i>	assente	X piazzale + marciapiede	X	X	assente	X
<i>Chiesa S. Pietro, Isola</i>	X	X	X	X	X	X sicurezza
<i>Chiesa S. Leonardo, Ignago-Zovo</i>	assente	X sagrato	X	X	Scuola bus Su strada	assente
<i>Chiesa di S. Giovanni, Torreselle</i>	assente	X sagrato (pav. con fughe)	X	X	assente	assente
<i>Chiesa San Vitale</i>	X	X	X X	X	assente	X
<i>Chiesetta Via Croce 63</i>	assente	X	X	X	X	X
<i>Convento S. Maria del Cengio, Via Convento</i>	assente	X	X	X	assente	assente



Chiesa S. Vitale, Castelnovo **X** **X**



Chiesa S. Pietro, Isola Vicentina **X**

4. Valutazione accessibilità Parcheggi, fermate TPL

4.1. Soste riservate ai disabili nelle aree parcheggi

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).

RILIEVO AREE PARCHEGGI e PARCHEGGI RISERVATI

n.	LOCALIZZAZIONE PARCHEGGIO	n. stalli rilevati (c.a)	N. riservati dis.	Val. accessibilità
	ISOLA VICENTINA			
01	PIAZZA DELLA CHIESA	20	1	NA
02	PIAZZA DONATORI DI SANGUE	66	2	NA - A
03	PIAZZA DEL MUNICIPIO	36	2	A - A
04	PIAZZA CENTRALE (DOPO ROTONDA)	25	1	NA
05	VIA MONTE CIMONE (PARCO)	-	ASSENTE	-
06	VIA BARCO (PARCO)	-	ASSENTE	-
07	VIA MONTE GRAPPA (PARCO)	25	1	NA
08	VIA S. MARCO (FONDAZIONE ONLUS)	32	1	A
09	VIA A. MORO (PARCO)	-	ASSENTE	-
10	VIA BARCHETTO (PARCO)	-	ASSENTE	-
11	VIA A. MORO (SCUOLA)	18	1	-
12	PIAZZA LIBERTA'	16	1	A
13	CIMITERO ISOLA	18	1	A
14	PIAZZA MATTEI	-	ASSENTE	-
15	PARCO MONTE SUMMANO	-	ASSENTE	-
	CASTELNOVO			
15	VIA CARPACCIO	-	1	-
16	VIA CROCE	12	1	A
17	VIA CANOSSIANE	5	1	A
18	VIA DA VINCI (FARMACIA)	-	ASSENTE	-
19	VIA DELLO SPORT (PARCO)	-	ASSENTE	-
20	PIAZZA S. VITALE	40	1	A
21	VIA R. MENTI (IMPIANTI SPORTIVI)	204	1	NA
22	CIMITERO CASTELNOVO	-	1	A
23	VIA VENEZIA / VIA TRE PORTE	-	ASSENTE	-
	SOMMA	403	17	403/50= 8,1

Il rilievo evidenzia la presenza di 17 stalli riservati ai disabili, quantità superiore rispetto allo standard di norma di 1 stallo riservato ogni 50. Cinque stalli riservati risultano non essere a norma, a causa della segnaletica assente (cartello o striscie) o a causa di scalini che impediscono il collegamento al percorso pedonale adiacente.

Si indica inoltre l'assenza di un parcheggio per disabili in prossimità di alcuni luoghi rilevanti quali aree verdi attrezzate e piazze).



Parcheggi riservati in Piazza Marconi



Parcheggio riservato, Piazzale Donatori Di Sangue

4.2. Fermate Trasporto Pubblico Locale²

Il rilievo dell'accessibilità delle fermate di autobus ha riguardato anche le fermate dei mezzi pubblici di trasporto locale (TPL) che fanno riferimento alla azienda SVT.

Sono state valutate le fermate adiacenti presenti nei percorsi rilevati.

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.

<i>n</i>	<i>ubicazione</i>	<i>DIS. MOTORIA</i> ³	<i>DIS. VISIVA</i>	<i>CONFORT</i>
1	Via Marconi SX	X	X	X
2	Via Marconi SX	X	X	X
3	Via Marconi DX	X	X	X
4	Via Marconi DX	X	X	X
3	Via Marchioro - Castelnuovo	X	X	X
4	Via Orolo – Castelnuovo - DX	X	X	X

² Valutazione effettuata sulle vie rilevate.

³ Indispensabile verificare le ultime linee guida in materia di fermate da parte dell'Azienda Trasporto e conoscere sia l'altezza standard di marciapiede ritenuta idonea sia il numero di bus di linee accessibili (con pedane) sulla tratta per Isola Vicentina.



5	Via Orolo – Castelnovo - SX		X		X		X
6	Via della Rimembranza - SX		X		X		X
7	Via della Rimembranza - DX		X		X		X
8	Via della Rimembranza - SX		X		X		X
9	Via della Rimembranza - DX		X		X		X
10	Via Vallorcola - SX		X		X		X
11	Via Vallorcola - DX		X		X		X
12	Via Trieste (supermercato+ farmacia)*		X		X		X

Nota: fermata bus da ricollocare (troppo esposta sul ciglio della strada).*

Nota: verificare con l'azienda di trasporto l'altezza richiesta del marciapiede per consentire l'appoggio della pedana mobile dell'autobus.

Comfort con dotazione panchina+ pensilina. Confort parziale con sola pensilina o panchina.

Disabilità Motoria. Accessibile con raccordo al percorso + sicurezza + marciapiede largo e con h minima per appoggio pedana. Non Accessibile con spazio ins. x movimentazione e/o assenza raccordi col percorso e/o assenza marciapiede rialzato.

Disabilità visiva: Accessibile con presenza linee guida (percorsi tattilo plantari).

Nota: il grado di accessibilità e confort delle fermate TPL andrebbe migliorato. Viene inoltre segnalato da parte dell'utenza il problema dell'imbarco negli autobus per la scarsa dotazione di mezzi con pedane estraibili.

Opportuno verificare con l'Azienda di trasporto il numero di autobus attrezzati con pedane funzionanti nella linea di Isola Vicentina ed ev. sollecitare l'azienda per l'incremento di tali dotazioni negli autobus di linea.

5. Valutazione accessibilità edifici comunali oggetto di rilievo e schedatura

Il rilievo svolto in ciascun edificio ha considerato le seguenti categorie di indagine, verificandone l'accessibilità e individuando le barriere architettoniche presenti:

- PRESENZA PARCHEGGIO RISERVATO DISABILI
- ACCESSO ESTERNO
- SERVIZIO IGIENICO
- COLLEGAMENTI VERTICALI
- PERCORSI INTERNI
- CORTILE E AREE INTERNE

Ad ogni non-conformità barriera rilevata viene indicato il possibile intervento di eliminazione b.a. La scheda dell'edificio riporta i riferimenti fotografici della barriera, un giudizio sommario sul grado di accessibilità, il grado di priorità d'intervento.

Di seguito si riporta il quadro riassuntivo del grado di accessibilità di ogni edificio rilevato per ogni categoria di indagine.

EDIFICI RILEVATI

<i>cod</i>	<i>nome</i>	<i>CAT</i>	<i>indirizzo</i>
E01	Municipio	UF	Piazza Marconi, 14
E02	Centro sociale comunale	AS	Piazza Marconi, 9
E03	Biblioteca comunale Guardini	AS	Via Cerchiari, 22
E04	Centro sociale Croce Rossa, Castelnuovo	AS	via Carpaccio
E05	Asilo nido "Grande Quercia", Isola	SC	Via La Pira
E06	Scuola Elementare di Isola	SC	Via Aldo Moro, 63 (plesso scolastico)
E06b	Palestra della scuola Elementare	SP	
E07	Scuola Elementare di Castelnuovo	SC	Via Roma, 10 (plesso scolastico)
E07b	Ex scuola Castelnuovo – mensa e sede associaz.	SC	
E08	Scuola Media	SC	Via Vallorcola, 90
E09	Stadio, Castelnuovo	SP	Via Vallorcola, 127
E10	Tennis Club, Castelnuovo	SP	Via Vallorcola, 131
E11	Palazzetto dello Sport	SP	Via Vallorcola
E12	Cimitero di Isola	CI	Via Rimembranza
E13	Cimitero di Castelnuovo	CI	Via S. Antonio
E14	Cimitero Torreselle	CI	P.za Torreselle
E15	Cimitero Ignago	CI	P.za Ignago
E16	Nuovo Ecocentro	AL	Via Piave, Castelnuovo



Biblioteca (edificio prioritario)



Municipio (Edificio prioritario)



Cimitero di Isola

VALUTAZIONE ACCESSIBILITA' PER AMBITI D'INDAGINE

COD.	EDIFICIO	Priorità +val.	Parch. riservato	Accesso esterno	Servizio igienico	Colleg. verticali	Fruibilità interna	Cortili	Uscite sicurezza
E01	Municipio	5	X	X	X	X	X	X	
E02	Centro sociale comunale	4	X	X	X	X	X		
E03	Biblioteca comunale Guardini	5	X	X	X	X	X	X	X
E04	Centro sociale Croce Rossa, Castelnovo	3	X	X	X	X	X	X	
E05	Asilo nido "Grande Quercia", Isola	3	X	X	X		X	X	X
E06	Scuola Elementare di Isola	5	X	X	X	X	X	X	X
E06b	Palestra della scuola Elementare	4	X	X	X	X	X	X	X
E07	Scuola Elementare di Castelnovo	6	X	X	X	X	X	X	X
E07b	Ex scuola di Castelnovo – mensa e sede ass.	4	X	X	X	X	X	X	X
E08	Scuola Media	4	X	X	X	X	X	X	X
E09	Stadio, Castelnovo	3	X	X	X	X	X	X	
E10	Tennis Club, Castelnovo	4	X	X	X		X	X	
E11	Palazzetto dello Sport	3	X	X	X	X	X	X	X
E12	Cimitero di Isola	4	X	X	X	X	X	X	
E13	Cimitero di Castelnovo	3	X	X	X	X	X	X	
E14	Cimitero Torreselle	4	X	X	X		X	X	
E15	Cimitero Ignago	4	X	X	X		X	X	
E16	Nuovo Ecocentro	1	X	X	X		X	X	

6. Priorità d'intervento edifici comunali e spazi urbani

6.1. Edifici comunali

Le priorità sono destinate alla programmazione dei lavori pubblici.

Per individuare gli edifici che necessitano di interventi urgenti rispetto ad altri, il PEBA individua alcuni criteri di priorità che definiscono un punteggio e di conseguenza una "classifica".

Il punteggio considera i seguenti criteri:

- l'importanza funzionale e la frequentazione dell'edificio;
- il rilievo tecnico, riferito alla quantità e alla rilevanza delle barriere architettoniche individuate;
- le segnalazioni pervenute;
- gli eventuali interventi di manutenzione o ristrutturazione già programmati.

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

<i>criteri</i>	<i>punteggio max assegnabile</i>
Edificio d'interesse strategico (scuola, cimitero, parchi, ambulatorio, anagrafe, ecc.)	4
Rilievo tecnico	3
Segnalazioni pervenute dall'amministrazione	2
Segnalazioni pervenute da portatori d'interesse o cittadini	1
Interventi di adeguamento o di manutenzione già programmati	1
somma	10

Di seguito l'attribuzione del punteggio per gli edifici rilevati. Il colore della casella (rosso, giallo, verde) corrisponde al grado sintetico dell'accessibilità. Così come per gli spazi urbani, il punteggio dell'edificio è un dato dinamico, che potrà essere modificato a seconda degli interventi nel frattempo eseguiti nell'edificio.

<i>cod</i>	<i>nome</i>	<i>PRIOR. + VAL.</i>
E01	Municipio	5
E02	Centro sociale comunale	4
E03	Biblioteca comunale Guardini	5
E04	Centro sociale Croce Rossa, Castelnovo	3
E05	Asilo nido "Grande Quercia", Isola	3
E06	Scuola Elementare di Isola	5
E06b	Palestra della scuola Elementare	4
E07	Scuola Elementare di Castelnovo	6
E07b	Ex scuola Castelnovo – mensa e sede associaz.	4
E08	Scuola Media	4
E09	Stadio, Castelnovo	3



E10	Tennis Club, Castelnuovo	4
E11	Palazzetto dello Sport	3
E12	Cimitero di Isola	4
E13	Cimitero di Castelnuovo	3
E14	Cimitero Torreselle	4
E15	Cimitero Ignago	4
E16	Nuovo Ecocentro	1



Scuole elementare di isola (edificio prioritario)



Scuola elementare Castelnuovo (edificio prioritario)



Nuovo Ecocentro



Palestra scuola Castelnuovo



Palazzetto dello sport



Stadio

6.2. Spazi urbani

Nelle vie rilevate, così come per gli edifici, il PEBA ha previsto una “classifica” delle unità rilevate per individuare le vie in cui sono più urgenti gli interventi di eliminazione barriere architettoniche.

La scelta delle priorità prende in considerazione cinque parametri:

- il rilievo tecnico (numero e tipologie di barriere architettoniche + sicurezza rilevata+ presenza percorso pedonale);
- le segnalazioni pervenute (dall'amministrazione e dai portatori d'interesse+ cittadinanza);
- le funzioni della via nel contesto locale;
- la logica del percorso dentro/fuori (presenza di edifici e servizi rilevanti).

Con riferimento al rilievo tecnico, i criteri ritenuti riguardano le condizioni di sicurezza del percorso e degli attraversamenti pedonali, lo stato di manutenzione e le discontinuità nella pavimentazione, l'assenza 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 e l'accessibilità. Oppure il punteggio potrebbe aumentare con:

- la collocazione di un servizio importante, o un nuovo insediamento urbano residenziale e/o commerciale che fa crescere l'utenza nella via o la popolazione residente;
- 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

1	Non accessibilità e/o insicurezza (da 0 a 3)	3
2	Uffici pubblici, posta, parcheggi, aree gioco, piazze, chiesa, monumenti (da 0 a 2)	2
3	Negozi, supermercati, negozio di prossimità “panificio, alimentare, ecc” (da 0 a 3)	3
4	Edifici scolastici, o municipio, o cimitero (da 0 a 3)	3
5	Servizi per disabili-anziani: ambulatori, casa riposo, farmacia (da 0 a 3)	3
6	Segnalazioni pervenute (da 0 a 4)	4
7	Lavori previsti e/o nuove urbanizzazioni (da 0 a 3)	3
8	Percorso con frequentazione scolastica, commerciale, podistica (da 0 a 3)	3
9	Fermata bus scolastico o bus di linea o Pedibus (da 0 a 2)	2
	SOMMA (punteggio massimo 26)	26

Il punteggio diventa significativo a partire da 11 punti. L'attribuzione di un punteggio basso non significa che la via sia dotata di un percorso pedonale accessibile; tale via potrebbe anche non avere un marciapiede 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 dei residenti potrebbe diventare prioritaria. In questi casi, è utile tenere in considerazione, il dato fornito dal punteggio tecnico (valutazione accessibilità+ sicurezza+ percorso pedonale), che fornisce elementi conoscitivi che riguardano esclusivamente lo stato del singolo percorso estrapolato dal contesto. Ad esempio, un punteggio > 1,5 diventa rilevante.

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, ...). 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.

CAPOLUOGO

<i>Cod</i>	<i>Nome della via</i>	<i>PUNTEGGIO TECNICO</i> <i>Accessibilità+ sicurezza⁴</i>		<i>PUNTEGGIO TOTALE</i> <i>Punteggio tecnico+ ruolo e funzioni via)</i>	<i>Segnalazioni cittadinanza</i>
U01	Via San Marco	2 tratto2	3 tratto 1	10	X
U02	Via Cerchiarì	2,5		10,5	X
U03	Via Cantarana	2		12	
U04	Via San Francesco	3		8	
U05	Via Canova	2*		9	X
U06	Via Calisignano	2,5		13,5	X
U07	Via Capovilla	2,5		4,5	
U08	Via Asiago	2,5		7,5	
U09	Via Guardini	2		10	
U10	Via Giarre	2,5		9,5	X
U11	Via Zanettin	3		7	
U12	Via Proe	3		4	X
U13	Via San Rocco	1		8	X
U14	Via Moro	1		11	
U15	Via Veneto	2		6	
U16 bis	Via Della Rimembranza	2		10	
U16	Via Marconi/Sp46+Piazza	2		20	X
U17	Via Monte Cengio	0,5		7,5	
U18	Via Barchetto	1,5		5,5	
U19	Via Arasella	2		8,5	
U20	Via del Convento	3		10	
U21	Via Leogra	1,5		5,5	X
U22	Via Bragiola	-		3	
U23	Via Monte Cimone	1		6	
U24	Via Monte Novegno	1		3	

⁴ Punteggio attribuito dal tecnico rilevatore – maggiore è il punteggio (massimo 3) maggiori sono le criticità rilevate in materia di accessibilità, insicurezza o non identificazione pedonale del percorso.



U25	Via Montegrappa	2	7	
U26	Via Barco	1	5	
U27	Via De Gasperi	1	6	
U28	Via Don Sturzo+ Pzza Libertà	2	8	
U29	Via Matteotti+ via Bugifave	1	4	

OSSERVAZIONI: numerose vie interne sono valutate “rosso” in quanto non sono chiaramente identificate per i pedoni poiché non sono presenti percorsi pedonali e/o una segnaletica specifica che induce i veicoli ad adottare una velocità di 30 o 20 KM/H.

CASTELNOVO

<i>Cod</i>	<i>Nome della via</i>	<i>PUNTEGGIO TECNICO</i> <i>Accessibilità+sicurezza</i>	<i>PUNTEGGIO TOTALE</i> <i>Punteggio tecnico+ ruolo</i> <i>e funzioni via)</i>	<i>Segnalazioni</i> <i>cittadinanza</i>
U30	Via Menti	1.5	5.5	
U31	Via Marchioro	2	9.5	
U32	Via Croce	2.5	9	X
U33	Via Castello	3	3.5	
U34	Via Canossiane	0.5	3.5	
U35	Via da Vinci	LAVORI IN CORSO	16	
U36	Via Manzoni	1	7	
U37	Via Roma	Lavori in corso 2	17	
U38	Via Orolo	2.5	8.5	
U39	Via Venezia	3	11	
U40	Via IV Novembre	1.5	7.5	
U41	Via Carnaccio	2	7	X
U42	Via Dello Sport	1.5	11.5	
U43	Via Vallorcola	2	14	X
U44	Via Zanella+Piazza Vecchia	Lavori in corso 1.5	13.5	
U45	Via San Antonio	2	13	
U46	Via Chiodo	3	4	





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



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

Gli interventi previsti nel PEBA sono stati definiti con un'analisi multi-criteriale¹ che fa riferimento ai criteri dell'accessibilità, dell'orientamento-visibilità, della sicurezza e del comfort.

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

Individuato il percorso pedonale (o la sua assenza) si valuta la condizione di percorribilità considerando, in ordine di importanza:

- Il grado di accessibilità da parte delle persone con disabilità.
- Le condizioni di sicurezza, orientamento e comfort pedonale.

<i>requisito</i>	<i>quesito di progetto</i>	<i>Finalità dell'intervento</i>	<i>tipi d'intervento</i>
A ACCESSIBILITA'	il percorso è percorribile autonomamente per un disabile motorio?	Rendere complanare un percorso.	Raccordo dislivelli, rifacimento pavimentazioni sconnesse, allargamento percorso, nuova pav. per collegamento percorsi.
B ORIENTAMENTO	il percorso è percepibile da una persona non vedente o con problemi cognitivi? il percorso è visibile da tutti?	Segnalare e fornire indicazioni ambientali, sulla direzione e/o sulle interferenze presenti nel percorso (auto, ciclisti, ciclomotori). Migliorare orientamento e visibilità.	Segnaletica (orizzontale, verticale, podotattile, cromatica), delimitazione percorsi (parapetti, paletti, cordoli). Potenziamento illuminazione.
C 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. Adeguamento caratteristiche geometriche delle strade.
D COMFORT	il percorso è accogliente e facilmente fruibile da tutti i pedoni?	Qualificare il percorso e uno spazio urbano con dimensioni, materiali e dotazioni. Rimuovere le fonti di ostacolo.	Collocazione panchine, corrimano, pavimentazione, interventi di moderaz. traffico (V. sicurezza), allargamento marciapiede (V. accessibilità). Ricollocamento arredo urbano (pali, cassetta lettere, fioriere, griglie, ecc.).

¹ Le soluzioni proposte potranno essere ridefinite considerando: la fattibilità economico-finanziaria degli interventi; i diversi gradi di accessibilità 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.

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

**SEGNALI
TATTILOPLANTARI**



Foto: l'attraversamento è stato realizzato anche con paletti che delimitano l'area di attestamento e che concorrono all'orientamento delle persone ipo/non vedenti

**PALETTI
PARAPEDONALI** per individuazione zona di attestamento nell'attraversamento



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

**PALETTI
PARAPEDONALI** per delimitazione percorso



Foto: paletti colorati in prossimità di un edificio scolastico

CORDOLI di separazione delle corsie



In calcestruzzo o in PVC

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



v. Isola Ambientale in via IV Novembre,
Castelnovo

1.2. Tipologia interventi

In ambito urbano, gli elementi determinanti per favorire la mobilità pedonale sono riferiti a quattro aspetti:

- la complanarità del percorso;
- la sicurezza determinata dall'assenza di interferenze con altri mezzi;
- l'assenza di ostacoli nel percorso (arredo, parcheggi, ecc.);
- la chiara identificazione del percorso pedonale.

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

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

Intervento: a seconda della tipologia di pavimentazione, si prevede il riempimento delle fughe (porfido); il rifacimento del tappeto d'usura (in asfalto o cemento) o la ricollocazione degli elementi di pavimentazione (es. betonelle o cubetti porfido o lastre di pietra).

2 Installazione segnaletica orizzontale nelle intersezioni stradali, nei passi carrai, all'ingresso delle Z30

Descrizione: in corrispondenza dei passi carrai o di incroci con altre vie, il marciapiede è interrotto con dislivello, o (visivamente) a causa del diverso tipo di pavimentazione tra la carreggiata in asfalto e il marciapiede; tale situazione rappresenta anche un ostacolo per le persone ipovedenti o non vedenti, a causa dell'assenza improvvisa di una linea guida.

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

3 Allargamento marciapiedi o completamento corsia pedonale

Descrizione: situazione riscontrabile in ambito urbano nel caso in cui i percorsi su entrambi i lati della strada siano stretti; per garantire la continuità del percorso; solitamente si propone di intervenire su un solo lato della via (a seconda delle risorse disponibili e del contesto in cui si interviene).

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

4 Separazione del percorso pedonale dalla carreggiata² e della pista ciclabile

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

Intervento: separazione dalla carreggiata con 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 fra ciclisti e pedoni, l'intervento minimo – in presenza di almeno 3 m di larghezza della pista ciclopedonale – consiste nella realizzazione della striscia segnaletica orizzontale.

5 Realizzazione o rifacimento marciapiedi o percorsi pedonali

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

Intervento: realizzazione di marciapiede a raso o sopraelevato in betonelle in cls; in alternativa può essere previsto un percorso nella banchina stradale (v. punto precedente).

6 Regolarizzazione delle pendenze

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.

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

Intervento: correzione planialtimetrica della pavimentazione con attenuazione dei dossi.

7 Qualificazione degli attraversamenti pedonali

Descrizione: è riferito al miglioramento della fruibilità, sicurezza e accessibilità del percorso pedonale nei punti critici in corrispondenza delle zone di interferenza con gli autoveicoli.

Intervento: realizzazione di scivoli o rampe di raccordo, messa in opera di segnaletica orizzontale e tattilo-plantare, installazione di paletti para pedonali, "accorciamento" della lunghezza dell'attraversamento con l'avanzamento delle zone di attestamento 'pedonale o con installazione di isole salvagenti al centro della carreggiata. Possibile ricollocazione di soste auto lungo la strada che limitano la percorribilità pedonale e la visibilità dell'attraversamento.

Il rialzo del marciapiede o la realizzazione di una piattaforma potrebbe essere consigliabile in alcuni luoghi sensibili (scuole, parrocchie, ospedali, ecc.) esposti al traffico.

8 Realizzazione di nuovi attraversamenti pedonali (o rimozione attraversamenti pedonali)

Descrizione: interventi necessari per 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)

Descrizione: con assenza di percorsi pedonali (parcheggi, lottizzazione, vie strette, strade rurali), esposti alle auto e insicuri, in aree ad alta frequentazione; è opportuno apportare interventi di moderazione del traffico che favoriscano un diverso uso della carreggiata, in cui l'utenza più debole abbia la priorità sugli automezzi.

Intervento: installazione segnaletica orizzontale e verticale e opere sulla sede stradale quali restringimento carreggiata, installazione dossi/rallentatori, allargamento puntuale marciapiedi.

Possibilità di collocare degli elementi di arredo o vegetazionale (aiuole, siepe, alberature, ecc.).

Il PEBA prevede interventi puntuali e di miglioramento dell'esistente tali da consentire un'economia della spesa e un'esecuzione in tempi brevi, in alternativa a interventi estesi sulla carreggiata quali ad es. il rifacimento o la realizzazione di marciapiedi. Gli interventi puntuali sono generalmente riferiti alla rimozione dello scalino, di un dislivello o di un arredo fisso, al rafforzamento della segnaletica verticale e orizzontale per i pedoni, alla realizzazione di corsie pedonali protette con paletti o transenne parapedonali, o ancora al miglioramento degli attraversamenti e all'introduzione di limiti di velocità a 30 o 20 km/h. Infine la rimozione di alcune soste auto rappresenta una soluzione economica per qualificare l'ambito pedonale³ e migliorare (soprattutto in prossimità di attraversamenti pedonali) la visibilità e la sicurezza.

³ Sconsigliato il posizionamento di soste in prossimità degli attraversamenti pedonali.

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.

Un ambiente dovrebbe fornire ad ogni utente diverse indicazioni:

- un'immagine facilmente comprensibile della “situazione e del contesto”⁴;
- 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 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, spese) 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”.

Per evitare la sensazione di disorientamento, la segnaletica deve pertanto 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.

Riferimenti visivi: per le persone con una forte riduzione della vista sarà opportuno garantire dei riferimenti visivi che contrastino con l'intorno; nei pannelli segnaletici utilizzando formati dai caratteri visibili (“large print”) ed a rilievo o usando, negli spazi pubblici, delle mattonelle a due colori.

Contrasto cromatico: si deve provvedere, oltre che a un forte contrasto di luminanza fra i segnali tattili e l'intorno, ad una adeguata illuminazione degli ambienti e ad una segnaletica accessibile per tipo e grandezza dei caratteri, per posizionamento e illuminazione.

Integrazione di guide artificiali: è opportuno realizzare una pavimentazione differenziata (v. percorsi tattili o Loges), avvisatori acustici per l'orientamento e per la segnalazione di fonti di pericolo, mappe tattili di rappresentazione dei luoghi con scritte in braille o touch screen e totem interattivo con messaggio vocale, numerazione in rilievo e braille. Da evitare l'ingombro dei

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 dei disagi tramite il sito web del comune o tramite l'invio di una lettera.

marciapiedi con ostacoli pendenti e/o sporgenti tali da non poter essere intercettati con il movimento del bastone bianco o del cane guida.

Dislivelli: occorre evidenziare i dislivelli con differenziazione del materiale ed il 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»: la segnaletica tattilo-plantare, o podotattile, a seconda del contesto in cui si interviene, va realizzata con pavimentazioni in rilievo costituite da piastrelle in gres, o da bande adesive in gomma, o in pietra naturale, con diversi cromatismi allo scopo di ottenere un forte contrasto per facilitare la loro visibilità. Le strisce tattili, messe per terra, potranno essere individuabili da un non vedente con il bastone. Per la scelta dei colori, dei materiali e la tipologia del sistema vanno presi in considerazione il contesto, i vincoli, l'aspetto estetico e la fruibilità dell'intervento; solitamente vengono installati in prossimità di un passaggio pedonale o di un'intersezione, davanti a un ostacolo per indicare una fonte di pericolo, all'altezza dei bancomat, della posta, del municipio, di edifici importanti, di una stazione o di una fermata TPL.

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, corretta e collocata nel posto giusto.

Tutte le informazioni sonori andrebbero ritradotte in informazioni visive (segnali di allarme, display digitale nelle fermate e mezzi di trasporto) e viceversa le informazioni visive andrebbero ritradotte in informazioni sonori o tattili.

Si rivela utile inserire nei luoghi di passaggio pedonale molto trafficati, l'uso di ausili visivi tecnologici per facilitare la lettura ad un'ampia utenza: segnali luminosi (avvisatori), dispositivi di emergenza, indicatori visivi, segnalazione di indicazione, monitor o semafori che integrano la segnalazione visiva.

Orientamento delle persone con problema cognitivo

La semplicità di lettura dell'ambiente e la sua sicurezza porta 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 andrebbe usato in ambienti specifici come ad es. i parchi giochi, gli ambulatori, le biblioteche, le scuole, i parchi, l'anagrafe, ecc.

Orientamento per le persone ipo vedenti e non vedenti

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 visivo⁵.

Sistema tattilo plantare “LOGES” (Linea di Orientamento Guida e Sicurezza)

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

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

Loges Vet evolution

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

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.

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

Il piano prevede la posa di segnali tattilopiantari negli attraversamenti e nelle fermate TPL delle vie più frequentate dai pedoni, in prossimità delle scuole, dei servizi pubblici, di piazze e chiese. Lo scopo è di migliorare l'orientamento nei luoghi più trafficati secondo le indicazioni emerse⁶.

Via Marconi	Via San Marco	Via Canova	Via Vallorcola
Via Arasella	Via Giare	Via Carpaccio	Via Marchioro
Via Croce	Via Roma	Via San Rocco	Via Da Vinci
Via Cerchiari	Via Calisignano	Via Cantarana	Piazza Vecchia
Piazza Mattei	Piazza Marconi	Piazza San Vitale	Piazza Donatori

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

Un ulteriore intervento riguarda la segnalazione con adesivi colorati dei lampioni o dei pali grigi presenti nei percorsi o nelle piazze, che altrimenti non vengono visti dalle persone ipovedenti a causa dell'assenza di contrasto cromatico.

Gli impianti semaforici verranno dotati di avvisatori acustici e segnali podotattili per l'intercetto del pulsante di chiamata.



Es. attraversamento marciapiede a raso e contrasto cromatico



Zona di attestamento con strisce tattili bianche e paletti con terminale bianco

⁶ L'amministrazione comunale potrà inoltre valutare singole richieste e specifiche esigenze.

1.4. Marciapiedi e pavimentazioni

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

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

Laddove la carreggiata abbia una larghezza minima di 5,50 mt, si prevede la realizzazione di un marciapiede oppure la delimitazione e l'allargamento della banchina con la sua eventuale separazione dalla carreggiata (con segnaletica, paletti o transenne para-pedonali).

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. Dal punto di vista progettuale si dovrebbe impiegare tale materiale solo come bordatura dei percorsi; sconsigliabile inoltre l'impiego del marmo liscio a causa della scivolosità⁷.

Nuova pavimentazione con masselli in calcestruzzo o pietra naturale

Per migliorare l'accessibilità e la sicurezza stradale una soluzione efficace e consigliata per qualificare l'ambito dei centri storici e piazzali/aree importanti (chiesa, biblioteca, teatro, ecc.), è rappresentata dalla pavimentazione in masselli. Tale intervento prevede l'introduzione di limiti di velocità e favorisce l'uso condiviso della strada⁸. Poiché tale intervento richiede apposita

⁷ Gli anziani in particolare sono soggetti a problemi di equilibrio in corrispondenza di pavimentazioni in erba, marmo, ciottoli, porfido sconnesso.

⁸ Una pavimentazione colorata o in pietra trasmette all'automobilista la percezione di trovarsi in un "ambito pedonale" e di conseguenza lo induce ad assumere un comportamento di attenzione nei confronti dell'ambiente e dei pedoni.

progettazione e ha costi rilevanti rispetto ad altri tipo d'intervento⁹, la pavimentazione può essere realizzata puntualmente solo in alcuni tratti limitati, ad esempio all'innesto della via o negli attraversamenti principali in modo tale da conferire continuità al percorso pedonale.

Negli spazi ampi, l'individuazione di una pavimentazione idonea per i non vedenti e le persone ipovedenti dovrà rispettare due parametri: un buon contrasto cromatico con la carreggiata stradale e presenza di linea guida/rilievo percepibile per fornire la direzione/l'orientamento.

La diversa colorazione del fondo stradale permette di identificare le corsie pedonali o ciclopedonali e gli attraversamenti. In specifici contesti (strada rettilinea e/o stretta, scarsa visibilità, traffico veicolare sostenuto, ecc.), gli interventi di pavimentazione vanno abbinati a misure per ridurre la velocità degli automobilisti.

1.5. Attraversamenti pedonali

Gli attraversamenti pedonali sono i luoghi in cui si verificano la maggior parte degli incidenti che coinvolgono i pedoni (tra il 25 % ed il 30%)¹⁰. Quando i bambini iniziano ad andare a scuola in modo autonomo, la principale raccomandazione dei genitori riguarda l'attraversamento delle strade. I ragazzi che crescono in città imparano presto la complessità delle regole stradali e si muovono con più scioltezza su ampia scala abbinando più mezzi di spostamenti. Nei centri più piccoli, si osserva una situazione più elastica e si rileva che molti pedoni non sempre attraversano in corrispondenza dell'attraversamento malgrado tutti i rischi intercorsi (ad es. in via Marchioro, in via Marconi, ecc.). La necessità da parte dei pedoni di attraversare via Marconi in qualsiasi punto nel tratto centrale in cui sono presenti servizi e negozi fa riflettere sulla necessità di interventi di riposizionamento (o rimozione) degli attraversamenti e di moderazione della velocità in via Marconi.

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

Per un pedone, si tratta di controllare che non arrivi un'auto (anticipare) ed attraversare in un tempo appropriato. Diversi attraversamenti hanno lunghezza eccessiva (v. via Marconi) o scarsa visibilità (auto e furgoncini parcheggiati lungo la strada) e rappresentano delle fonti di insicurezza per gli spostamenti pedonali.

Attraversamenti pedonali e zone 30

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

⁹ La colorazione ed i vari contrasti cromatici della pavimentazione consentono di evidenziare l'ambito pedonale; è un'alternativa economica e di facile realizzazione rispetto a un intervento di pavimentazione in masselli.

¹⁰ 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.

pratiche di condivisione dello spazio stradale. La realizzazione dell'isola ambientale a Castelnovo richiederà un monitoraggio di alcuni mesi per eventuali azioni correttive-integrative sulla segnaletica.

Definizione e prescrizioni di norma

Codice della Strada,

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

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

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

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

Dm 236/89

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

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

Illuminazione

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

Segnaletica verticale

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

Segnaletica orizzontale

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

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

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



Attraversamento con “isola salvagente” e attraversamento rialzato

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 -

Differenziazione cromatica e illuminazione

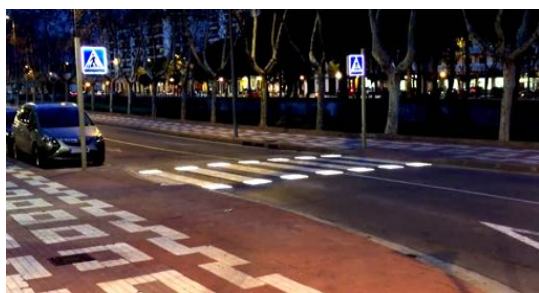
La colorazione blu del fondo stradale da continuità al percorso e visibilità all'incrocio.



Attraversamento colorato



Vernice con microsfere rifrangenti e semaforizzazione



Illuminazione "smart"



illuminazione perimetrata

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

Semaforizzazione

Gli attraversamenti semaforizzati devono essere attrezzati con i seguenti dispositivi:

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

La scelta del tipo di elemento tra le molteplici tipologie in commercio, comprende le seguenti caratteristiche:

- 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:

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

Il contrasto cromatico dell'elemento ne facilita l'individuazione da parte degli ipovedenti e dagli automobilisti; nel PEBA gli attraversamenti più importanti vengono qualificati con l'installazione di paletti che favoriscono l'individuazione dell'attraversamento, la delimitazione dell'area di attestamento, 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 pedonale.

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

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

Il PEBA 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.

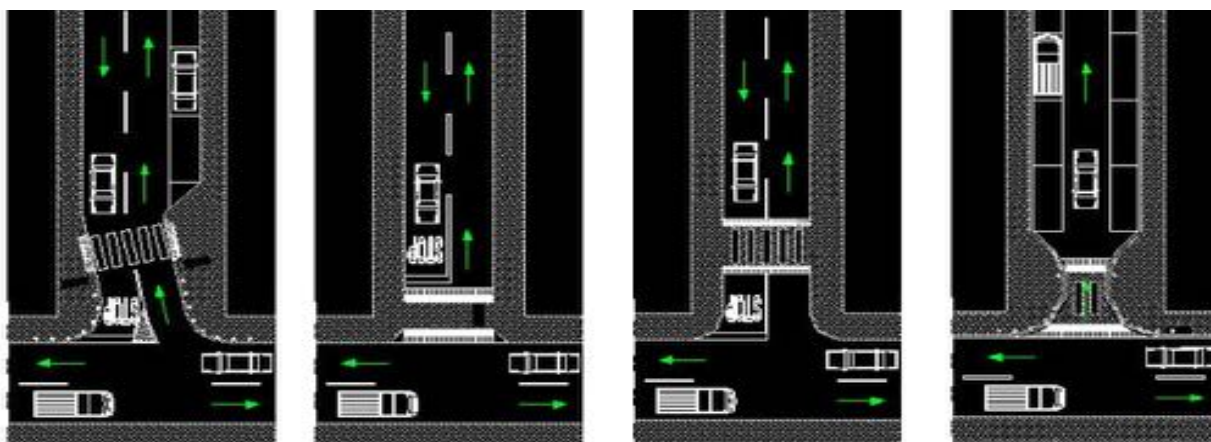
Tale documento rileva che **il pedone ha diritto a vivere in un ambiente sano e a godere liberamente dello spazio pubblico nelle adeguate condizioni di sicurezza per la propria salute fisica e psicologica**. È sottolineato che i bambini, gli anziani e i disabili hanno diritto affinché la città rappresenti 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 Castelnovo). Tali elementi inducono l'automobilista a rallentare e 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 sono chiamati "zones de rencontres" zone d'incontri: luoghi in cui i pedoni hanno la priorità assoluta sia nelle aree più centrali che residenziali.

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

L'introduzione delle Zone 30 va sostenuta con una 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; 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 di moderazione del traffico.

MISURE DI CONTROLLO VELOCITA' PER LE 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).	Controllo e perizia tecnica il primo anno.
Installazione elementi di arredo urbano.	Soppressione di attraversamenti pedonali 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 ed alle piazze principali, in cui intervenire con azioni di moderazioni del traffico per la sicurezza pedonale.

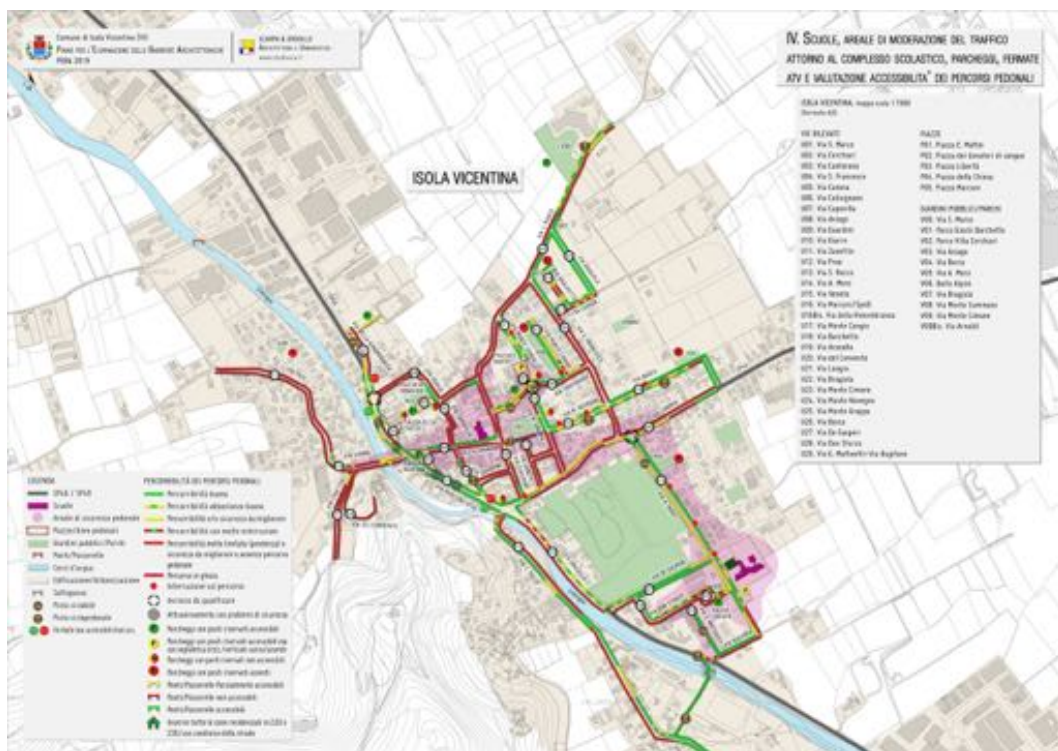
Nel PEBA, gli ambiti da inserire in Z30 considerano l'intero centro di Isola Vicentina e Castelnuovo oltre i quartieri residenziali. Nelle località di Ignago e Torreselle il limite a 30Km/h va inserito nella strada che collega le due frazioni. I sopralluoghi hanno evidenziato il problema dell'eccessiva velocità degli autoveicoli in alcune strade. Risulta pertanto opportuno rafforzare i controlli di velocità ed introdurre prioritariamente misure per la limitazione della velocità a 30km/h in tali aree.

Zone 20

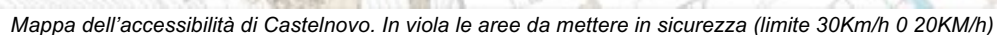
Nelle vie più strette e nelle piazze in cui transitano e parcheggiano gli automobilisti, il limite più restrittivo a 20Km/h risulta più indicato.

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 potrebbe essere redatto e divulgato nel territorio tramite le scuole (v. azioni di accompagnamento).



Mappa dell'accessibilità di Isola Centro. In viola le aree da mettere in sicurezza con limite 30 o 20Km/h





2. Quantificazione interventi

Gli interventi di eliminazione barriere architettoniche (e.b.a.) computati nel PEBA corrispondono a Euro 205.377,50

INTERVENTI E.B.A. COMPUTATI	
Edifici comunali	€ 79.613,00
Spazi pubblici	€ 125.764,50
<i>somma</i>	€ 205.377,50

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 STRISCIE GIALLE LARGH 15 CM	m	0,56
RV	C6	SEGNALI ORIZZ.: RIPOSIZIONAMENTO STRISCIE	m	1,00
RV	C7	SEGNALI ORIZZ.: ZEBBRATURE, SAGOME PIENE, SIMBOLI STRADALI	mq	6,00



RV	C8	SEGNALI ORIZZ.: SEGNALETICA RIFRANGENTE	mq	50,00
RV	C9	SEGNALI ORIZZ.: LAMINATO TERMOPLASTICO	mq	38,00
RV	C10	SEGNALI ORIZZ.: CANCELLAZIONE SEGNALETICA CON FRESATURA	mq	3,50
RV	C11	SEGNALI ORIZZ.: DISP. RETRORIFLETTENTE (OCCHI DI GATTO)	n	13,00
RV	C12	SEGNALI ORIZZ.: "STREET PRINT" con zebrature	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 CARREGGIATE SU ENTRAMBI I LATI REALIZZATA CON CORDOLI IN PVC LARGH. 1,0 m	n	500,00
	E	EDIFICI		
prezzari	E1	TARGA IDENTIFICATIVA NOME/FUNZIONE EDIFICIO	n	80,00
FVG	E2	FORNITURA E POSA TARGA SIMBOLO ACCESSIBILITÀ	n	38,00
prezzari	E3	IMPIANTO CITOFOONO E CAMPANELLO	n	330,00
FVG	E4	CORRIMANO IN ACCIAIO PER VANO SCALA	m	30,00
analisi	E6	REALIZZAZIONE RAMPA IN CLS H20 cm CON CORRIMANO	n	900,00
analisi	E7	RAMPA IN CLS, SOVRAPPREZZO PER AGGIUNTA H20 cm	n	1.100,00
analisi	E8	RAMPA REMOVIBILE IN ALLUMINIO dim CM H15 X lungh. 140X largh. 110	n	400,00
prezzari	E9	SEGGIOLINO RIBALTABILE PER DOCCIA	n	130,00
prezzari	E10	MANIGLIONE PER SERVIZIO IGIENICO	n	120,00
prezzari	E11	LAVABO SOSPESO ERGONOMICO CON RUBINETTERIA	n	190,00
prezzari	E12	STRISCE ADESIVE ANTISCIVOLO	m	4,00
prezzari	E13	INSTALLAZIONE MONTACARICHI forfait sn opere edili	n	12.000
Prezzari	E14	RINGHIERA PARAPETTO IN FERRO	m	100,00
Prezzari	E15	FORN. E INST. BAGNO DISABILI MONOBLOCCO PREF. PER ESTERNI	n	3.500,00

NOTA1: 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.

NOTA 2: nell'importo delle opere sono escluse tutte 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.

Nel piano in questione Il costo totale dell'intervento può essere pertanto definito incrementando l'importo degli interventi di **+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%.

2.2. Computo interventi e quadro economico

INTERVENTI NEGLI EDIFICI

Il computo degli interventi di eliminazione barriere architettoniche degli edifici ammonta a Euro 79.613,00.

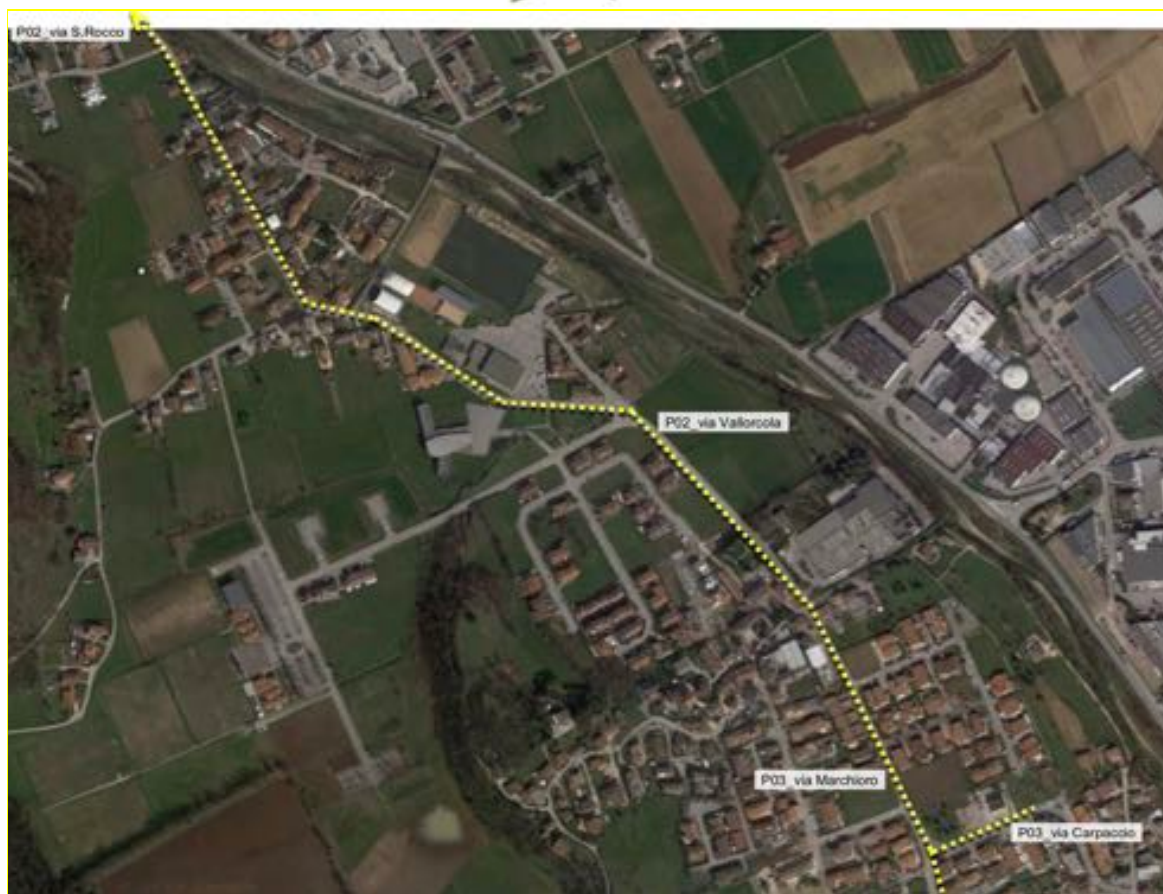
<i>cod</i>	<i>Nome edificio</i>	<i>Euro</i>
E01	MUNICIPIO	€ 2.790,00
E02	SEDE ASSOCIAZIONI	€ 4.920,00
E03	BIBLIOTECA	€ 6.630,00
E04	CENTRO SOCIALE E CROCE ROSSA	€ 1.605,00
E05	ASILO NIDO	€ 770,00
E06	SCUOLA ELEMENTARE ISOLA	€ 7.775,00
E06b	PALESTRA SCUOLA ISOLA	€ 5.290,00
E07	SCUOLA ELEMENTARE CASTELNOVO	€ 20.130,00
E07b	EX-SCUOLA CASTELNOVO	€ 1.190,00
E08	SCUOLA MEDIA DI ISOLA	€ 2.830,00
E09	STADIO	€ 2.833,00
E10	TENNIS	€ 1.483,00
E11	PALAZZETTO DELLO SPORT	€ 333,00
E12	CIMITERO DI ISOLA	€ 2.713,00
E13	CIMITERO DI CASTELNUOVO	€ 1.740,00
E14	CIMITERO TORRESELLE	€ 7.908,00
E15	CIMITERO DI IGNAGO	€ 8.053,00
E16	ECOCENTRO	€ 620,00
SOMMA		€ 79.613,00

INTERVENTI NEGLI SPAZI PUBBLICI

Il computo degli interventi di eliminazione barriere architettoniche degli spazi urbani rilevati ammonta a Euro 125.764,50.

<i>cod</i>	<i>Nome via</i>	<i>Euro</i>
P01	via Marconi	€ 21.429,10
P02	Via S. Rocco e via Vallorcola	€ 9.546,00
P03	Via Marchioro	€ 5.713,00
P04	Parchi e aree verdi attrezzate	€ 30.690,00
P05	via Proe, Via Giarre, Via Calisignano, Via Cerchiari, Via Cantarana, Via M. Cimone, Via S. Francesco, Via S. Marco	€ 39.815,40
P06	via S. Marco, Piazza Mattei, Via M. Grappa, Via Veneto, Via Canova, Via Moro, Via Arasella	€ 18.571,00
SOMMA		€ 125.764,50

Percorsi pedonali indagati per l'eliminazione delle barriere architettoniche



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 **11.000,00 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.

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

Importo forfettario a corpo di **9.000,00 euro** per la posa di segnali podotattili nelle aree di attestamento degli attraversamenti pedonali e in corrispondenza degli edifici comunali più importanti (Municipio e biblioteca) e presso le fermate TPL (10 fermate TPL rilevanti). L'importo è stato definito prevedendo la posa di ca. 150 metri lineari di strisce podotattili.

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

Importo forfettario a corpo di **15.000,00 euro** per raccordare i dislivelli nei percorsi, prevedendo un dislivello con h massima 5cm e raccordo con ricarica di asfalto. L'importo è stato definito prevedendo di raccordare ca 150 dislivelli/scalini nelle vie rilevate che non rientrano negli interventi già previsti nei percorsi analizzati.

- ***Azioni di accompagnamento per la promozione e l'educazione: 12.000 euro***

Importo forfettario a corpo di **12.000,00 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.

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	€ 79.613,00
A2	Importo e.b.a. SPAZI PUBBLICI	€ 125.764,50
A3	Oneri sicurezza non soggetti a ribasso (prev. 1,5%)	€ 3.080,66
	TOTALE LAVORI A BASE D'ASTA	€ 208.458,16
B	SOMME A DISPOSIZIONE	
B6	IVA (4% su A)	€ 8.338,33
B5	Progetto, DLL, CSP, CSE (prev. 8% su A)	€ 16.676,65
B1	Rimozione scalini n.88 laterali, n.77 frontali nei percorsi	€ 15.000,00
B2	Interventi segnaletica e sic. Z30 (forfait)	€ 11.000,00
B3	Segnali podotattili per l'orientamento (forfait)	€ 9.000,00
B4	Azioni di accompagnamento (forfait)	€ 12.000,00
B7	Altri importi imprevisi (arrotondamento)	€ 1.526,86
	TOTALE SOMME A DISPOSIZIONE	€ 73.541,84
A+B	COSTO TOTALE DEL PEBA	€ 282.000,00

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
2019	Euro ...	Euro ...	Euro ...	€ 56.400,00
2020	Euro ...	Euro ...	Euro ...	€ 56.400,00
2021	Euro ...	Euro ...	Euro ...	€ 56.400,00
2022	Euro ...	Euro ...	Euro ...	€ 56.400,00
2023	Euro ...	Euro ...	Euro ...	€ 56.400,00
			somma	€ 282.000,00

* CIRCA 1/3 DELLA SOMMA A BILANCIO

- 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 quinquennio 2019-2023 risultano essere di Euro, 56.400,00.

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 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.

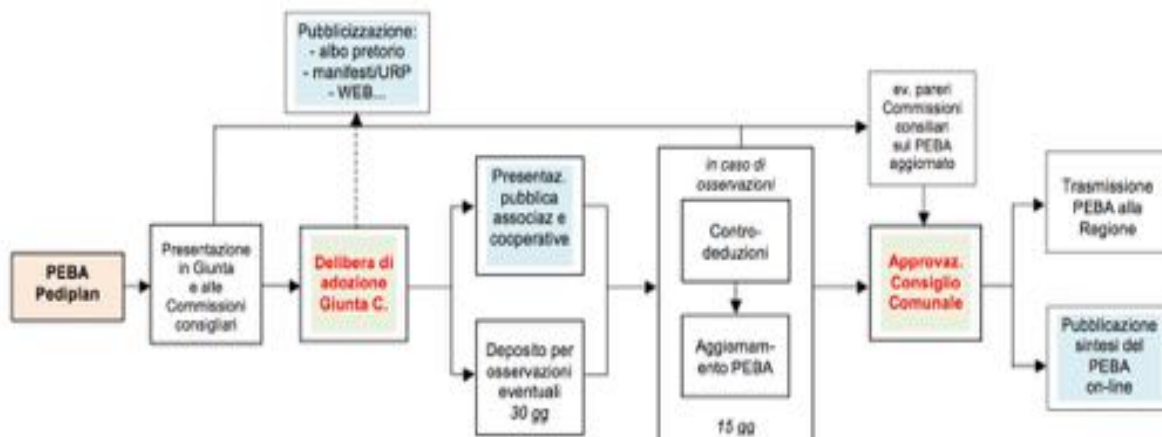
Per l'attuazione del PEBA la Direzione lavori pubblici può eventualmente coinvolgere altri settori dell'amministrazione (Urbanistica, Politiche sociali, ecc.) e in seconda istanza alcune società di servizi (ad es. l'Azienda di trasporto per intervenire nelle fermate TPL) con attività di coordinamento 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 PEBA¹¹



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.
Comune - settore Attività Commerciali	Plateatici: verificare ed eventualmente far sanzionare l'eventuale ingombro nei percorsi pedonali – Promuovere l'accessibilità dei negozi ai portatori di handicap.
Comune - 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, Sport, Associazioni, scuole	Rilanciare il Pedibus e promuovere il car-pooling per diminuire il traffico sulle strade (assieme alle scuole e alle famiglie). Avviare/potenziare azioni di sensibilizzazione ed educazione alla sicurezza stradale assieme alle Cooperative-associazioni locali, alle Scuole) ed alla polizia locale.
Azienda trasporto (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

¹¹ 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.

	vocale sugli autobus + display digitale per i non udenti negli autobus e nelle fermate. Installazione di segnalatori acustici nelle fermate situate nei luoghi più frequentati + bande podotattili.
ENEL	Ricollocazione pali della luce se sono presenti nei percorsi pedonali. Applicazione nei lampioni di fasce adesive rosso-bianche per l'identificazione dei pali da parte dei pedoni ipovedenti.
Ambiente Servizi (raccolta rifiuti)	Ricollocazione bidoni e cassonetti spazzatura posizionati nei percorsi pedonali.
Cittadini motorizzati, ciclisti e pedoni	Rispettare le regole di educazione stradale: limiti di velocità, attraversamenti pedonali segnalati, parcheggi (evitare soste su marciapiedi e parcheggi riservati).
Comune - Commercianti e Professionisti della sanità (dentista, medici, ortopedici, farmacisti, ...).	Sensibilizzare i gestori, proprietari e professionisti di spazi aperti al pubblico per eseguire interventi migliorativi per l'accessibilità e la fruibilità di tutti (posa di scivoli rimovibili) per rendere i locali e gli spazi riceventi il pubblico accessibili e più adattati ad una clientela vulnerabile (bambini, anziani, ipovedenti, ecc.).
Ufficio Lavori Pubblici + esperti Persone e associaz. disabili	Azione di formazione riguardanti la progettazione universale. Coinvolgimento di persone disabili durante la fase di realizzazione di lavori pubblici e istituzione di una "consulta" per l'accessibilità.

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 e nomina del tecnico comunale preposto all'accessibilità

- 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 inclusiva¹² 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-collauda, 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.
- Eventuale coinvolgimento di persone disabili durante la realizzazione di opere pubbliche.

b) inserimento di giochi inclusivi semplici nell'uso nelle aree giochi più importanti e frequentate (ad es. Parco Mendes) o realizzazione di un percorso sensoriale nel parco giochi della casa di riposo¹³.

Individuazione di un percorso sensoriale accessibile (strutturazione ed organizzazione dell'ambiente "plurisensoriale"). Consigliabile l'avvio di un laboratorio di progettazione partecipata e sostenibile con le scuole in cui vengano coinvolte persone disabili e/o cooperative e associazioni interessate alla questione.

Il laboratorio potrebbe affrontare diverse parti del progetto in 2/3 workshop ed incontri con esperti, referenti tecnici comunali e un mediatore: orientamento-percorsi, arredo, giochi. (V. cooperative presenti nel territorio comunale che operano già con un'utenza disabile).

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

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

¹² Un seminario che può essere organizzato in ambito intercomunale.

¹³ E' un luogo aperto al pubblico di ampia dimensione che si presta a incontri fra anziani e bambini.

L'Associazione Bear Isola Basket potrebbe essere promotrice di tale iniziativa.

d) servizio intercomunale

Avvio sportello territoriale itinerante abbattimento barriere comunicativi per le persone con deficit auditivo e/o sorde mute. Supporto amministrativo.

e) Percorso educativo alla mobilità sostenibile ed alla sicurezza pedonale

In previsione della realizzazione o miglioramento delle Z30, L'avvio di un programma di educazione alla mobilità sostenibile e di azioni di sensibilizzazione e comunicazione destinate agli abitanti sono auspicabili. L'obiettivo è di migliorare la condivisione delle strade (automobilisti, pedoni, ciclisti).

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

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

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

g) Azioni di comunicazione nelle scuole e nelle famiglie per la promozione del Car-pooling e Pedibus¹⁴

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

La navetta elettrica (servizio a chiamata e su prenotazione) sarebbe destinata alle scuole per le gite svolte con gruppi piccoli e ai residenti più anziani o disabili. E' un servizio di trasporto accessibile ed ecologico da avviare in un più ampio progetto di mobilità sostenibile accessibile (piano di azioni della mobilità elettrica) su scala sovracomunale. Tale servizio comporterebbe l'installazione di colonnine elettriche nel territorio. Per il turismo e la scoperta del territorio della Pedemontana vicentino quel servizio dedicato potrebbe integrarsi in un progetto vasto di mobilità sostenibile ed elettrica con i comuni limitrofi.

Il costo di massima per le azioni di sostegno e di accompagnamento del PEBA è di Euro 12.000, considerando le sole spese di comunicazione e logistica organizzativa, la consulenza per la formazione e il coinvolgimento di esperti in materia di mobilità sostenibile e processi partecipativi.

¹⁴ Occorre definire annualmente in bilancio un capitolo spesa per "rimborso spesa" per attività dei "nonni vigili".



AZIONI INTEGRATIVE	attori	destinatari	costo presunto	durata
Avvio di un percorso d'educazione all'accessibilità ed alla mobilità sostenibile "sicurezza e priorità dei pedoni". Promozione progetto Pedibus e Car-pooling.	Scuole, scuole guida, vigili, associazioni e cooperative, assessorato cultura-associaz., famiglie	scolari, neo conduttori	2.000 euro	Da definire e integrare con l'attività svolta per la sicurezza stradale. (incontri a scuola e comunicazione) e campagna informativa periodica.
Organizzazione evento sportivo (anche in ambito sovracomunale) per promuovere l'integrazione dei giovani disabili.	Scuole, associazioni socio-culturali e sportive (associazione Bears Isola basket ¹⁵), assessorato sport e politiche sociali, comuni limitrofi, sponsor sostenitori	Scuole, Associazioni	2.000 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 e/o Consiglio comunale dei ragazzi	3.000 euro	Da definire (n. incontri e azioni di comunicazione).
Realizzazione di un percorso sensoriale e cognitivo accessibile a tutti e/o acquisti di giochi accessibili	Ass. paraplegici VE, Unione ciechi	Cittadinanza	Da 3.000 a 20.000 euro	Da definire
Progetti intercomunali				
Studio propedeutico per la messa in servizio di una navetta elettrica accessibile intercomunale ¹⁶	Comune e comuni limitrofi, Azienda trasporto		3000 euro	Da definire
Avvio sportello territoriale itinerante abbattimento barriere comunicativi per le persone con deficit auditivo e/o sorde mute.	Comune di isola Vicentina e comuni limitrofi		Da concordare	Da definire

¹⁵ Nel comune è attiva l'Associazione Sportiva Dilettantistica Bears Baskin **ONLUS** con sede a Isola Vicentina, affiliata al CSI. La disciplina è ispirata alla pallacanestro con caratteristiche particolari ed innovative: il Baskin permette la partecipazione attiva di giocatori con qualsiasi tipo di disabilità, fisica o mentale, che consenta loro il tiro della palla in un canestro. Giovani normodotati e disabili giocano nella stessa squadra, composta sia da maschi che da femmine.

¹⁶ Per tale azione, prevista anche nel Peba di Sacile adottato in aprile 2018, si prevede solo il costo iniziale di fattibilità tecnico-economica.

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-adeguamento 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.

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



n.	INDICATORE QUANTITATIVI, QUALITATIVI E FINANZIARI	QUANTITA' DI RIFERIMENTO (2018)	MISURAZIONE SUCCESSIVA (indicare data)	SPESE EURO
1.	Attraversamenti pedonali attrezzati con paletti e segnali podotattili.	N. ...	N. ...	
2.	Vie inserite in Zona 30 o Z20.	N. ...	N. ...	
3.	Interventi per la riduzione della velocità nelle zone 30.	N. ...	N. ...	
4.	Aree gioco-verdi rese accessibili.	N. ...	N. ...	
5.	Banchine stradali messe in sicurezza con separazione dalla corsia stradale (con cordoli e/o parapetti e/o paletti parapedonali).	ml ...	ml ...	
6.	Ingressi urbani identificati e qualificati.	N. ...	N. ...	
7.	Cassonetti della spazzatura ricollocati.			
8.	Parcheggi riservati ai disabili creati o messi a norma.	N. ...	N. ...	
9.	Fermate bus Facili/ accessibili.	N. ...	N. ...	
10.	Utenti disabili che prendono il bus.	N. ...	N. ...	
11.	Bande podotattili predisposte alle fermate bus - lungo via Roma e i principali capolinee -	N. ...	N. ...	
12.	Spesa effettuata per rimozione barriere architettoniche negli edifici pubblici.	Euro ...	Euro ...	
13.	Interventi di accessibilità eseguiti negli edifici pubblici.	N. ...	N. ...	
14.	Allievi che si recano a scuola a piedi (o allievi iscritti al Pedibus).	... %	... %	
15.	Azioni integrative e di sostegno al PEBA avviate o concluse.	N. ...	N. ...	
16.	Alunni coinvolti nel percorso formativo su accessibilità e inclusione sociale dei disabili.	N. ...	N. ...	
17.	Persone e alunni coinvolti nel percorso di educazione alla mobilità sostenibile.	N. ...	N. ...	
18.	Negozi, bar-ristoranti e strutture aperte al pubblico che hanno eseguito interventi di accessibilità a seguito dell'azione informativa del Comune	N. ...	N. ...	





ALLEGATI

- A1. Criteri val. accessibilità, sicurezza, orientamento negli spazi pubblici
- A2. Check-list delle barriere senso-percettive (a cura di INMACI)
- A3. Linee guida per l'accessibilità delle fermate dei mezzi pubblici di trasporto
- A4. Note sulla geo-referenziazione GIS del PEBA
- A5. Screening ambientale
- A6. Segnalazioni pervenute dal referente FISH
- A7. Segnalazioni pervenute: Consiglio Comunale Ragazzi e Gruppo Anziani



ALLEGATO 1

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



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

MARCIAPIEDE, PERCORSO PEDONALE

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

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

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

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

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

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

GIALLO: accessibilità e percorribilità da migliorare.

Percorso sconnesso in tratti limitati.

Sicurezza da migliorare in brevi tratti.

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

Marciapiedi stretti ma percorribili.

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

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

GIALLO-VERDE

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

Limitare e piccole sconessioni

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

VERDE: accessibile, percorribile

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

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

PARCHEGGI RISERVATI

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

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

VERDE: a norma



INTERSEZIONI/ ATTRAVERSAMENTI PEDONALI

ROSSO: poco accessibile e/o insicuro

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

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

Attraversamento lungo.

Insicurezza del pedone con traffico sostenuto e veloce.

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

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

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

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

GIALLO: accessibilità e/o visibilità o intercettazione da migliorare

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

Strisce sbiadite poco visibili.

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

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

Scarsa sicurezza del pedone.

Puntuale problema di manutenzione.

Attraversamento da riposizionare.

Scarsa illuminazione di notte.

Scarsa visibilità di giorno.

Semaforo senza avvisatore acustico e intercettazione.

VERDE: accessibile, percorribile e sicuro per tutti.

ALLEGATO 2

CHECK-LIST DELLE BARRIERE SENSO-PERCETTIVE (A CURA DI INMACI)



SCHEDA DI RILEVAZIONE DELLE BARRIERE SENSO-PERCETTIVE:

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

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

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

CHECK LIST PER RILEVAZIONE BARRIERE SENSO-PERCETTIVE AI SEMAFORI.

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

CHECK LIST PER RILEVAZIONE BARRIERE SENSO-PERCETTIVE NEGLI EDIFICI.

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

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

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



ALLEGATO 3

LINEE GUIDA PER L'ACCESSIBILITA' DELLE FERMATE ASUTOBUS





LINEE GUIDA PER L'ACCESSIBILITA' DELLE FERME AUTOBUS¹

RIFERIMENTI NORMATIVI

L'accessibilità delle fermate di TPL si richiama alla normativa sull'eliminazione delle barriere architettoniche e sul divieto delle discriminazioni (Legge n. 104/1992, DPR n. 503/1996, Convenzione ONU 2009, Legge n. 67/2006). Inoltre la Legge Europea² sancisce che I passeggeri disabili, che viaggiano in autobus, usufruiscono di diritti nel trasporto a lunga percorrenza. Il regolamento prevede non solo il trasporto non discriminatorio di persone disabili, ma anche l'accesso per persone con mobilità ridotta (PMR). Il regolamento invita i comuni e le aziende di trasporto pubblico a prestare attenzione alla progettazione delle infrastrutture e/o all'acquisto di nuovi veicoli in grado di garantire l'accessibilità.

A livello tecnico le norme fanno riferimento³:

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

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

TPL e ruoli gestionali

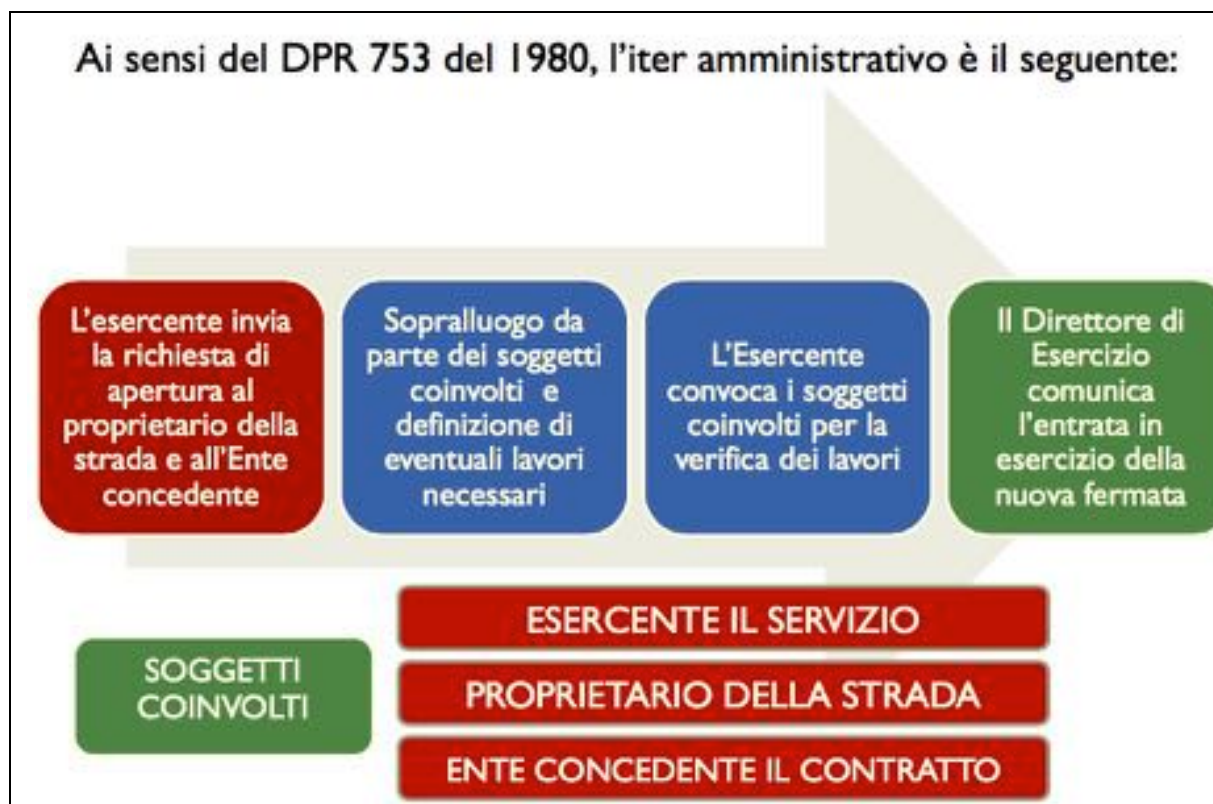
Azienda di trasporto	Gestisce l'esercizio, acquisisce i mezzi e fornisce all'ufficio tecnico del comune le prescrizioni e linee guida per realizzare le fermate
Comune	Progetta e realizza le fermate. Decide la realizzazione di una nuova fermata:
Motorizzazione Civile	Fornisce l'idoneità delle fermate.

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

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

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

ASPETTI AUTORIZZATIVI

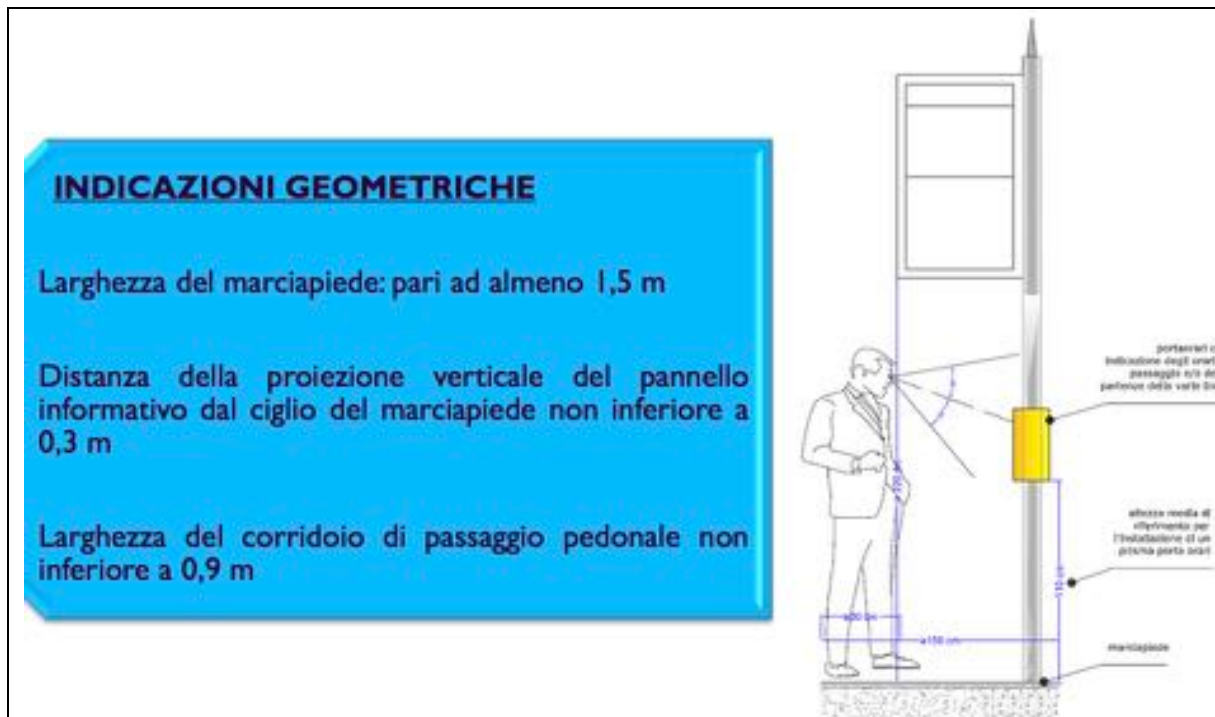


REQUISITI FUNZIONALI

RICONOSCIBILITÀ: la palina/pensilina di fermata e il logo dell'esercente identificano il servizio ed il punto di accesso al sistema di TPL;
ACCESSIBILITÀ: alla fermata si deve poter accedere agevolmente e secondo percorsi ben identificati, privi di ostacoli e barriere architettoniche;
SICUREZZA: il posizionamento della fermata deve assicurare idonee condizioni di sicurezza per i clienti in attesa e nella fase di entrata/uscita dal bus;
COMFORT: la dotazione di pensilina per il riparo da sole, pioggia e intemperie, provvista di panchina ed illuminata la notte, costituisce un fattore di rilevante importanza dal punto di vista del cliente.

INDICAZIONI PROGETTUALI

FERMATA CON PALINA A MESSAGGIO FISSO



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



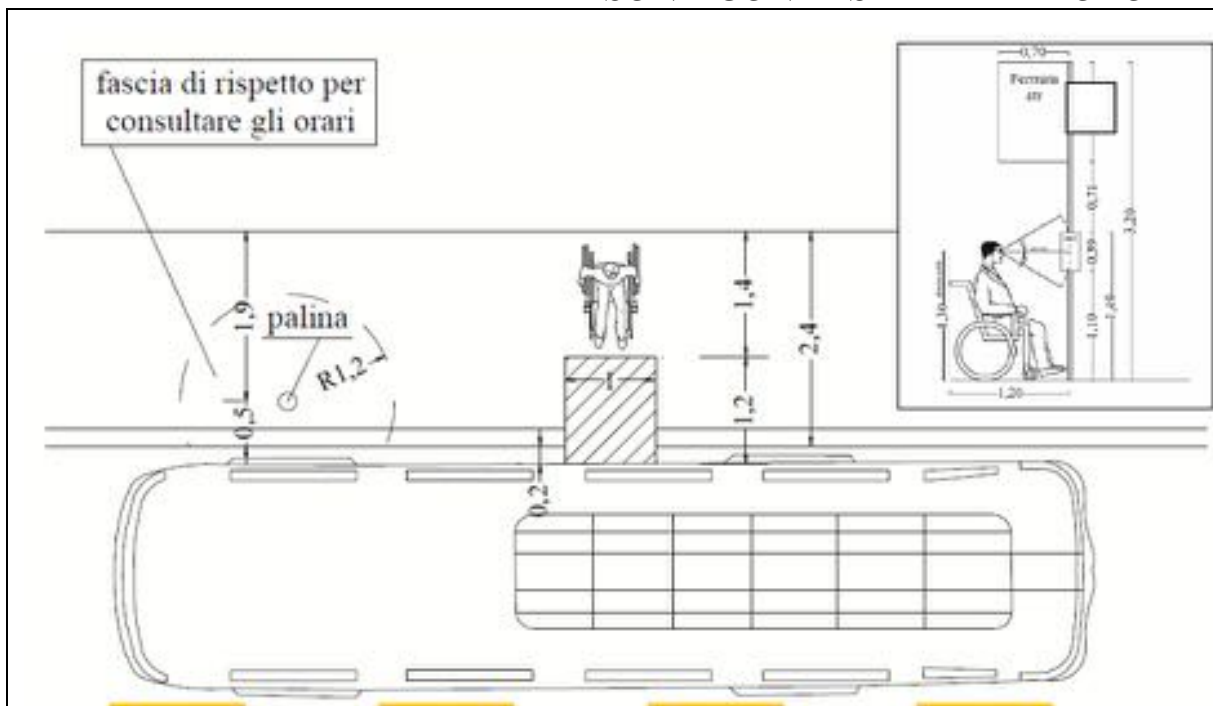
MATERIALI: resistenti all'acqua, durevoli e facilmente lavabili. Sono preferibili materiali metallici per la struttura portante, mentre la plastica per le coperture in quanto leggera e facilmente installabile. Per le pareti laterali viene spesso utilizzato il vetro temperato, essendo questo esteticamente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



ALLEGATO 4

NOTE SULLA GEOREFERNZIAMENTO GIS DEL PIANO



GEOREFERENZIAZIONE TRAMITE APPLICATIVO GIS

Per l'elaborazione e la traduzione in formato shapefile del PEBA – Piano per l'Eliminazione delle Barriere Architettoniche del Comune di Isola Vicentina (VI) ci si è avvalsi di un applicativo GIS Open Source, nello specifico QGIS.

L'elaborazione del progetto ha previsto la restituzione di file “base”, come piattaforma cartografica di partenza per la successiva elaborazione specifica, e file “specifici” relativi al progetto in questione.

Per quanto riguarda i file “base” utilizzati questi sono:

- Confini amministrativi comunali;
- Composizione dell'edificato, rappresentato in formato poligonale rappresentante i singoli edifici presenti nel territorio;
- Reticolo stradale comunale.

Contestualmente agli elementi sopra citati, l'elaborazione in formato shapefile si caratterizza per i seguenti file “specifici”:

- **Unità Edilizie:** estrazione, classificazione e tematizzazione delle unità edilizie di interesse comunale a partire dalla composizione dell'edificato comunale; si compongono e vengono descritte tramite: Codice (es. E01), Nome (es. Scuola elementare), Tipologia (es. Scuole), Località (es. Castelnuovo), Indirizzo, Grado sintetico di accessibilità (Buono, Sufficiente, Insufficiente) e Entità sintetica delle barriere architettoniche rilevate (fino a 2 b.a. rilevate, da 3 a 5 b.a. rilevate, oltre 5 b.a. rilevate);
- **Unità Viarie:** estrazione, classificazione e tematizzazione delle unità edilizie viarie di interesse a partire dalla composizione del reticolo stradale comunale; si compongono e vengono descritte tramite: Nome, Codice (es. U01), Presenza di limiti di velocità (Z30);
- **Percorribilità pedonale:** rilievo, estrazione, classificazione e tematizzazione dei tratti pedonali di interesse a partire dall'utilizzo, come base per l'elaborazione, della CTR comunale e di Immagini aeree (Bing Satellite); si compongono e vengono descritte tramite: Nome (es. Via Mazzini) e Valutazione della percorribilità pedonale (es. Percorribilità limitata e/o sicurezza da migliorare).



ALLEGATO 5

PRE-SCREENING AMBIENTALE - VALUTAZIONE DELLE AZIONI DEL PIANO SULLE COMPONENTI AMBIENTALI



POSSIBILI EFFETTI DEL PEBA SU AMBIENTE E PAESAGGIO

Il metodo utilizzato per la valutazione dell'impatto ambientale delle azioni del PEBA si basa sulla compilazione di due matrici:

- una matrice semplice a doppia entrata: con le azioni previste nel piano e una loro descrizione nelle due prime colonne; nell'ultima colonna è riportato l'impatto positivo o negativo sulle componenti ambientali interessate dal Piano che indica in modo immediato e sintetico il peso e la sensibilità ambientale di un intervento previsto.
- una matrice che descrive in modo sintetico come il PEBA influenzerà l'ambiente nelle sue singole componenti ambientali e paesaggistiche (aria, acqua, suolo, mobilità, ecc.).

1.1. Valutazione delle singole azioni (matrice degli interventi)

La seguente matrice fornisce la descrizione sintetica degli "impatti significativi" del PEBA sul contesto ambientale di riferimento.

I contenuti delle azioni del PEBA sono stati riportati nella matrice tramite voci sintetiche suddivise per ambiti di interventi.

Gli impatti vengono definiti con la seguente scala:

- Negativo: -1
- Nullo o trascurabile = 0
- Positivo: +1

	Azioni del piano	Descrizione	Impatti
1	Rilievo delle barriere architettoniche e schedatura degli edifici comunali e degli spazi pubblici	La schedatura consente di individuare le barriere architettoniche e quantificare i costi per l'intervento di rimozione della barriera architettonica. Il computo sommario degli interventi definisce opere che per la loro entità e tipologia (interventi puntuali e limitati finalizzati alla qualificazione dello spazio costruito) e per la loro ubicazione (ambiente urbano) hanno impatti positivi essendo finalizzate a migliorare l'accessibilità degli edifici pubblici e a favorire gli spostamenti a piedi nelle aree urbanizzate.	0
2	Mappatura dei percorsi pedonali e valutazione dell'accessibilità urbana	Vengono individuati i principali percorsi pedonali e viene effettuata una valutazione del grado di accessibilità pedonale. La mappatura offre un quadro d'insieme dell'accessibilità pedonale in ambito urbano, evidenziando i nodi critici su cui è opportuno intervenire per migliorare ed estendere la rete dei percorsi pedonali.	0
3	Definizione degli interventi di eliminazione delle barriere architettoniche negli edifici comunali e negli spazi pubblici	Vengono individuate le barriere architettoniche, individuato il tipo di intervento e il relativo costo per la loro eliminazione. I materiali e la tipologia di opere fanno generalmente riferimento ad elementi di arredo urbano (paletti e transenne parapetonali, segnaletica orizzontale e verticale) e di pavimentazione stradale (scivoli in calcestruzzo, pavimentazioni a secco in betonelle...)	0



	<i>Possibili azioni trasversali di sostegno e accompagnamento al PEBA</i>	<i>Descrizione</i>	<i>Impatti</i>
-	Attività educative, informative, formative e di studio valutativo (immateriali)		0
-	Individuazione e studio di fattibilità per un percorso sensoriale per persone ipovedenti e non vedenti	da inserire probabilmente nel parco della casa di riposo o nel parco di via Cerchiari	+1
	Studi collegati alla mobilità elettrica	Studio per la promozione di mezzi elettrici pubblici accessibili per il trasporto nel territorio.	+1

Sulla base delle valutazioni della prima matrice di sintesi dell'impatto degli interventi sull'ambiente, si riscontra un ottimo livello di compatibilità ambientale e paesaggistico degli interventi previsti e dei possibili interventi trasversali di accompagnamento del piano.

1.2. Valutazione delle azioni del piano sulle singole componenti ambientali

La seguente matrice effettua una valutazione aggregata delle azioni del piano sulle singole componenti ambientali.

Azioni di piano	Componenti ambientali	Impatti previsti	Val. interaz.
1 Rilievo e mappatura delle barriere architettoniche, schedatura edifici comunali e spazi pubblici, valutazione dell'accessibilità urbana	ARIA	irrilevante	-
	ACQUA	Irrilevante	-
	VULNERABILITA' FALDE	Irrilevante	-
	BIODIVERSITA'	irrilevante	-
	ASPETTI STORICI, ARCH./ ARCHEOL.	Irrilevante	-
	PAESAGGIO	Irrilevante	-
	SUOLO	irrilevante	-
	MOBILITA'	Irrilevante	-
	ENERGIA	Irrilevante	-
	POPOLAZIONE	irrilevante	-
2 Interventi di eliminazione delle barriere architettoniche negli edifici comunali	ARIA	Irrilevante	-
	ACQUA	Irrilevante	-
	VULNERABILITA' FALDE	Irrilevante	-
	BIODIVERISTA'	irrilevante	-
	ASPETTI STORICI, ARCH./ ARCHEOL.	L'entità dell'effetto è poco rilevante in quanto le opere che riguardano i beni arch. tutelati sono puntuali e di entità limitata. Gli interventi, in quanto finalizzati alla migliore fruibilità dell'edificio, qualificano il bene immobile pubblico.	0
	PAESAGGIO	Irrilevante	-
	SUOLO	irrilevante	-
	MOBILITA'	Irrilevante	-
	ENERGIA	Irrilevante	-
	POPOLAZIONE	Le condizioni di accessibilità e sicurezza degli edifici e dei servizi pubblici incidono sul grado di benessere sociale.	+1
3 Interventi di eliminazione delle barriere architettoniche negli spazi pubblici	ARIA	Gli effetti attesi del piano sono riferiti alla disincentivazione dell'automezzo a favore degli spostamenti a piedi e/o con mezzi pubblici, accessibili e elettrici, con conseguente riduzione dell'inquinamento atmosferico generato dalle automobili.	+1
	ACQUA	Irrilevante (non viene interessato il corpo superficiale idrico e non è previsto l'uso della risorsa idrica).	-
	VULNERABILITA' FALDE	Irrilevante (non sono previsti scavi o rilasci di sostanze liquide).	-
	BIODIVERSITA'	irrilevante (non sono interessate né direttamente né indirettamente aree di pregio naturalistico).	-
	ASPETTI STORICI, ARCH./ ARCHEOL.	Gli interventi sul corpo stradale e sui marciapiedi ev. eseguiti nel centro storico, sono di tipo puntuale e quantitativamente limitati, che interessano il corpo superficiale della pavimentazione. L'intervento, in quanto finalizzato alla migliore fruibilità dello spazio pubblico, può qualificare il bene pubblico.	+1

	PAESAGGIO	Gli interventi vengono effettuati in ambiente urbano. Con riferimento al paesaggio urbano gli interventi hanno un effetto positivo in quanto possono contribuire alla qualificazione degli spazi pubblici.	+1
	SUOLO	Effetti irrilevanti sul consumo di suolo: gli interventi previsti nelle schede degli interventi si svolgono su strade o percorsi esistenti.	+1
	MOBILITA'	L'estensione dell'effetto è significativo in quanto l'attuazione del piano negli spazi pubblici permetterà di incentivare la mobilità lenta a scapito dell'auto.	+1
	ENERGIA	Gli effetti attesi del piano sono riferiti alla disincentivazione dell'uso dell'automezzo a favore degli spostamenti a piedi e/o con mezzi pubblici, o con mezzi elettrici, con conseguente risparmio energetico.	+1
	POPOLAZIONE	Gli effetti attesi del piano sono riferiti alla disincentivazione dell'uso dell'automezzo con effetti positivi in termini di minore rumore, maggiore sicurezza e aumento della convivialità e socialità degli spazi urbani. Effetti positivi attesi sulla salute e sul benessere individuale e collettivo.	+1

Interrelazioni con le componenti ambientali

La matrice che illustra le interrelazioni e gli effetti degli interventi sulle singole componenti ambientali e culturali fa emergere un ottimo livello di compatibilità ed integrazione ambientale degli interventi. Nello specifico si evidenziano i seguenti fattori:

- **ACQUA**

L'attuazione del PEBA non determinerà modifiche per la componente acqua. Non sono previsti incrementi delle pressioni antropiche e quindi la qualità degli strati superficiali rimane tale quale. L'impatto sulla componente è nullo.

- **MORFOLOGIA**

Le azioni di piano previste non interferiscono con la morfologia del territorio.

L'impatto sulla componente è nullo.

- **BIODIVERSITA'**

Gli interventi del Piano riguardano l'esistente, gli edifici comunali ed il tessuto urbano esistente. L'impatto sulla componente è nullo.

- **PAESAGGIO**

La valenza ambientale e paesaggistica nelle aree non urbanizzate rimane tale quale, in quanto gli interventi si svolgono sull'esistente ed in ambito urbano. Per la realizzazione o miglioramento delle zone 30, si ipotizza l'uso di un arredo verde (aiuole, chicanes verdi, fioriere, ecc.) per migliorare il contesto paesaggistico ed estetico. L'impatto sulla componente è pertanto positivo.

- **USO DEL SUOLO**

Non sono previste nuove infrastrutture viabilistiche (nuove opere di urbanizzazione). Per quanto riguarda l'occupazione di nuovo suolo. Va tenuto conto, nel bilancio complessivo, che il PEBA non modifica e non altera l'assetto territoriale o le previsioni urbanistiche e di

popolazione. Tutte le azioni riguardano ambiti urbani edificati. L'impatto della componente è nullo.

- **MOBILITA'**

Gli interventi qualificano l'esistente dal punto di vista della sicurezza e dell'accessibilità. La qualificazione di alcuni attraversamenti su strade di accesso con traffico sostenuto è finalizzata a migliorare la sicurezza, la continuità pedonale e la presenza dei pedoni in alcune intersezioni ritenute poco sicure o accessibili. La promozione del Pedibus, del car-pooling e l'inserimento di alcune vie in Z30/Z20 porteranno dei benefici in termini di sicurezza, impatto acustico e qualità dell'aria, con la diminuzione delle emissioni di Co2 in atmosfera ed il decongestionamento del traffico nelle aree di punto, con strade più vivibili per tutti. L'impatto della componente è positivo.

- **ENERGIA**

Nei casi di necessità di illuminazione di tratti di percorso, viene indicato l'uso di apparecchi illuminanti Led (a basso consumo energetico)¹. Inoltre sono previste nelle azioni di accompagnamento al PEBA tali eventuali studi di approfondimento e di promozione riguardanti l'ev. messa in servizio di mezzi elettrici accessibili (minibus accessibili elettrici). Il PEBA migliora significativamente la situazione previgente, per cui l'impatto sulla componente energia risulta decisamente positiva. Il passaggio frequente di autobus di linea a gasolio e metano (scarsamente accessibili ai PMR) e genera sicuramente un determinato impatto sulla qualità dell'aria. L'impatto della componente è pertanto positivo.

- **SOSTENIBILITÀ AMBIENTALE**

Gli interventi previsti nel PEBA riguardano il tessuto urbano edificato: edifici, vie e spazi pubblici già costruiti senza l'aggiunta di volumetrie o superfici coperte o nuove infrastrutture. Oltre a migliorare l'accessibilità e la sicurezza degli spazi, gli interventi previsti sono finalizzati a limitare l'uso dell'auto sui brevi spostamenti, prevedendo di conseguenza un effetto positivo sull'ambiente urbano con la diminuzione e la concentrazione di inquinanti generati dal traffico automobilistico.

CONCLUSIONI

Nel PEBA di ISOLA VICENTINA, l'ambiente urbano viene trattato come un ecosistema permeabile che dialoga, integra e connette gli spazi pubblici aperti e chiusi a misura d'uomo. Gli interventi previsti si inseriscono in una preesistenza viaria e hanno per oggetto il miglioramento dei percorsi pedonali e la moderazione del traffico. Lo scopo è di migliorare l'accessibilità, la sicurezza pedonale, l'orientamento e l'ecosistema urbano (aria, acustica, confort ambientale, paesaggio, atmosfera, inclusione sociale) in modo tale da indurre impatti positivi sulla vivibilità e convivenza negli spazi pubblici, sulla salute dei cittadini e sulla mobilità dei pedoni.

Il maggior disturbo ambientale potrebbe verificarsi durante la realizzazione degli interventi, a causa del traffico veicolare e della rumorosità dovuta alle normali attività di cantiere; ma gli interventi prevedono lavori di breve durata da svolgere in ambiti urbani già trafficati; non sono inoltre previste lavorazioni pericolose per l'utilizzo di sostanze nocive.

¹ V. PICIL



ISOLA VICENTINA – VI
Piano Eliminazione Barriere Architettoniche
PEBA 2019

ALLEGATO
A6

ALLEGATO 6

SEGNALAZIONI PERVENUTE DAL REFERENTE FISH



ISOLA VICENTINA – VI
Piano Eliminazione Barriere Architettoniche
PEBA 2019

ALLEGATO
A6



Inviato il: 11-apr-2019 18.59
A: <studiosca@alice.it>
Cc:
Oggetto: Barriere Arch. a Isola Vicentina

Allegati:

 Biblioteca.jpg (4040K)
 Via Giarre.jpg (4345K)
 Via Calisignano.jpg (2567K)
 Piazza Marconi.jpg (4918K)

Buon giorno Sig.ra Murielle

Le scrivo, subito dopo la telefonata, perché possa aggiungere alla sua relazione qualche altra considerazione sulle Barriere Architettoniche presenti nel Comune di Isola Vicentina. Anche se credo di ripetere quanto è emerso nella riunione di ieri sera.

Negli anni le amministrazioni hanno provveduto a facilitare l'accesso agli ambienti pubblici ed il transito lungo le vie del Comune, nonché a costruire piste ciclabili, seppure hanno sempre priorità ai mezzi motorizzati; ma non è stato fatto nulla per gli ipovedenti e per gli audiolesi. Come pure per facilitare gli accessi ai vari negozi.

Non conosco se, a livello comunale, esiste un piano che preveda un idoneo supporto alle persone disabili in caso di calamità.

Le persona che si muovono su una sedia a rotelle o che hanno difficoltà di deambulazione non hanno:

- facilitazioni all'accesso ai mezzi pubblici,
- indicazioni di dove sono ascensori e pedane presso il Comune, il Teatro Marconi e la Biblioteca Comunale, trovano alcuni marciapiedi:
- sconnessi e/o stretti come in via Giarre,
- interrotti da scalini e con scivoli a lato come in via Calisignano,
- con ostacoli come in via Vallorcola,
- assenti come in via Proe e in via Marconi,
- con insidiosi ferri come in via Grumo.

L'accesso all'ascensore della Biblioteca Comunale di Villa Cerchieri è ostacolata da scalini e dalla presenza di ghiaino.

In Piazza Marconi è presente uno scalino di 5 centimetri con una piccola rampa a 45° che facilita l'accesso a chi è su una carrozzina, ma è proprio questo smusso, forse perché non immediatamente percepibile, a rendere insidioso il cammino e superarlo di traverso con la bicicletta.

Allego otto foto come esempio delle situazioni descritte.

La ringrazio per la cortese attenzione
Distinti saluti
Gianni



ISOLA VICENTINA – VI
Piano Eliminazione Barriere Architettoniche
PEBA 2019

ALLEGATO
A6