



Comune di FONTANAFREDDA – PN

PEBA

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



1 - RELAZIONE

Novembre 2019

Tecnici incaricati
Comune di Fontanafredda



Resp. Area Servizi Territoriali

urb. Murielle Drouille-Scarpa
arch. Aldo Scarpa
urb. Alessio Prosser





INDICE

PARTE 1 - ANALISI PROPEDEUTICHE E CONSULTAZIONI	5
Premessa	7
1. Riferimenti normativi e destinatari del Peb	8
1.1. Invecchiamento della popolazione - accessibilità e qualità di vita	10
2. Inquadramento socio-territoriale ed urbanistico	13
2.1. Contesto geografico	13
2.3. Correlazioni e compatibilità del PEBA con gli strumenti di pianificazione e i programmi urbani	14
3. Ambito d'indagine, poli attrattori, obiettivi, strategie	19
3.1. Ambito d'indagine e poli attrattori	19
3.2. Obiettivi del PEBA	19
3.3. Strategie d'intervento	20
4. Azioni e strumenti di partecipazione e concertazione	23
4.1. Osservazione partecipante, interviste spot e questionari	23
5. Individuazione dei percorsi pedonali	27
5.1. Capoluogo e frazioni	27
5.2. Elenco delle vie rilevate	29
5.3. Mappatura rilievi a Fontanafredda, Vigonovo, Talmasson, Ranzano, Romano, Nave, Ronche	31
PARTE 2 - RILIEVO, VALUTAZIONE, PRIORITA' D'INTERVENTO	33
1. Rilievo degli spazi pubblici	35
1.1. Modalità di rilievi e criteri	35
1.2. Sicurezza dei percorsi pedonali	35
1.3. Scalini e dislivelli negli attraversamenti pedonali	38
1.4. Vie con limite velocità in cui completare segnaletica o altri interventi	39
1.5. Principali criticità rilevate	41
1.6. Impianti semaforizzati	42
2. Valutazione accessibilità spazi pubblici	47
2.1. Luoghi importanti/ attrattivi	47
2.2. Piazze e chiese	53
2.3. Aree verdi attrezzate	55
2.4. Parcheggi riservati	56
2.5. Fermate dei mezzi di trasporto pubblico locale (bus e treno)	60



3. Valutazione accessibilità edifici pubblici non comunali	63
3.1. Esercizi commerciali e servizi	63
3.2. Uffici postali e banche	65
3.3. Servizi socio-sanitari	66
4. Rilievo degli edifici comunali	67
5. Definizione delle priorità d'intervento	73
5.1. Edifici comunali	73
5.2. Percorsi pedonali	75
PARTE 3 - LINEE GUIDA, COMPUTO, PROGRAMMAZIONE E MONITORAGGIO INTERVENTI	81
1. Linee guida e metodologia per gli interventi negli spazi urbani	83
1.1. Identificazione e qualificazione dei percorsi pedonali	84
1.2. Tipologia interventi nei percorsi pedonali	86
1.3. Orientamento e segnaletica per le persone disabili	87
1.4. Pavimentazioni pedonali	91
1.5. Attraversamenti pedonali	92
1.6. Sicurezza pedonale e moderazione del traffico (Z20 o Z30)	96
2. Quantificazione interventi	105
2.1. Prezzario	105
2.2. Computo interventi e quadro economico	106
3. Attuazione interventi e monitoraggio	111
3.1. Programmazione e risorse	111
3.2. Attuazione e governance	112
3.3. Azioni di supporto e accompagnamento al PEBA/Pediplan	114
3.4. Monitoraggio e indicatori	117
ALLEGATI	119
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. I centri regionali per l'accessibilità (CRIBA e Consulta disabili)	
A5. Questionario per gli esercizi commerciali	
A6. Quadro di sintesi degli interventi del PEBA	





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;
- definire la lista degli edifici e degli spazi urbani per i rilievi del PEBA;
- individuare i principali percorsi pedonali;
- individuare le criticità le priorità e i costi per gli interventi di eliminazione barriere architettoniche (che di seguito chiameremo “interventi e.b.a.”).

Attività svolte per la redazione del PEBA

- Incontri con l’amministrazione comunale: il sindaco e il referente ufficio Urbanistica e Lavori Pubblici.
- Incontro con l’architetto incaricato del Biciplan.
- Incontro con il comandante della polizia locale.
- Consultazioni varianti al PRGC all’Ufficio Urbanistica e studio delle correlazioni/coerenza fra piani urbani, programmazione triennale lavori pubblici e PEBA.
- Attività partecipativa¹: svolgimento di “interviste spot”; osservazione partecipata delle pratiche d’uso in alcuni punti strategici (piazze, aree verdi, scuole);
- Svolgimento dell’indagine sulla mobilità scolastica.
- Individuazione delle caratteristiche territoriali e definizione di obiettivi/strategie del PEBA.
- Rilievi degli edifici comunali, schedatura e computo interventi e.b.a.
- Rilievo degli spazi pubblici e valutazione di sintesi dell’accessibilità.
- Computo degli interventi e.b.a. negli spazi pubblici.
- Rilievo, mappatura e valutazione dell’accessibilità fermate autobus e parcheggi riservati.
- Valutazione esterna di servizi ed esercizi pubblici e individuazione dei poli attrattivi.
- Elencazione delle priorità d’intervento con quadro economico interventi.

¹ V. Cap. 4.1.



1. Riferimenti normativi e destinatari del Peb

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.

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 FVG 10/2018 “Principi generali e disposizioni attuative in materia di accessibilità”.



Legge regionale FVG 41/1996 “Norme per l'integrazione dei servizi e degli interventi sociali e sanitari a favore delle persone handicappate ed attuazione della legge 5 febbraio 1992, n. 104 < Legge quadro per l'assistenza, l'integrazione sociale ed i diritti delle persone handicappate>”.

Regolamento Edilizio Comunale di Fontanafredda²

Art. 61 – Barriere architettoniche

Nelle progettazioni edilizie ed urbanistiche e particolarmente negli edifici e negli impianti collettivi e di uso pubblico debbono essere adottati tutti quegli accorgimenti atti ad eliminare le barriere architettoniche, favorendo l'accessibilità alle persone fisicamente impedite, attraverso l'impianto di idonea strumentazione tecnica e lo studio di percorsi alternativi. Oltre alle provvidenze, di cui al precedente articolo 57, sarà pertanto dedicata particolare cura all'agibilità dei servizi, al dimensionamento ed all'idoneità dei percorsi interni ed esterni, all'accessibilità ed all'uso degli impianti tecnici in genere, nel rispetto dell'art.27 L.118/71 e della L. 13/89.

NTA Variante n. 37 (POC) “Abbattimento barriere architettoniche su edifici o unità immobiliari esistenti”

Sono tutti gli interventi e le opere rivolti a realizzare ascensori, rampe esterne, servoscala, piattaforme elevatrici, bussole a protezione degli ingressi, nonché tutti gli interventi e le opere necessari a garantire l'accessibilità, l'adattabilità e la visibilità degli edifici di cui al D.M. 14 giugno 1989, n. 236 (Prescrizioni tecniche necessarie a garantire l'accessibilità, l'adattabilità e la visibilità edifici privati e di edilizia residenziale pubblica sovvenzionata e agevolata, ai fini del superamento e dell'eliminazione delle barriere architettoniche), e successive modifiche ed integrazioni e la realizzazione di servizi igienici, autorimesse e posti auto coperti per le stesse finalità.

NOTA: in occasione dell'aggiornamento del Reg. Edilizio, si propone di inserire alcuni standard quantitativi per l'accessibilità, come ad esempio la pendenza max delle rampe al 5% (anziché al 8%), la pendenza trasversale massima ammissibile dell'1%, la larghezza minima dei marciapiedi a 150 cm (anziché a 90 cm), l'applicazione di segnali podotattili negli attraversamenti pedonali, richiamando l'applicazione dei principi della progettazione universale.

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.

² Approvato con Deliberazione consiliare n. 127 del 7.12.1995 e G.C. n. 998 del 5.12.1996. Modificato con Deliberazioni consiliari n. 37 del 18.04.2008 e n. 77 del 27.11.2009.



Il PEBA degli spazi pubblici, ovvero “Pediplan” è un piano della mobilità pedonale per tutti. Si prefigura sia come quadro conoscitivo per poter qualificare e valorizzare i percorsi pedonali (manutenzione inclusa) sia come uno strumento per rafforzare la rete dei percorsi accessibili. L’attuazione del Pediplan permette di facilitare gli spostamenti in autonomia delle persone più vulnerabili (bambini, anziani, disabili) nei tragitti urbani quotidiani (casa/scuola – casa/farmacia – casa/lavoro – casa/panificio – casa/parco, ecc.) e di garantire una migliore sicurezza delle strade e la qualità degli spazi pubblici.

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 e convalescenti.

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



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.

1.1. Invecchiamento della popolazione - accessibilità e qualità di vita

Popolazione e famiglie³

Il Comune appare dinamico e attrattivo con una popolazione in leggero aumento e l’arrivo di

³ Fonte: Urbistat.



nuove famiglie. La classe di età 0 -14 anni registra una crescita costante.

Se nel 2002, l'indice di vecchiaia era di 131,7 anziani ogni 100 giovani, nel 2019 l'indice di vecchiaia è di 127,3, quindi in controtendenza con gli andamenti regionali e nazionali⁴.

ABITANTI	N. FAMIGLIE	ETA MEDIA 2019	INDICE VECCHIAIA 2018	ABITANTI/KMQ
12.642	5.150	42,9	127,3	272,44

Fonte: Comuni italiani

Anno ⁵	TREND POPOLAZIONE RESIDENTE ⁶	0-14 anni	65 + anni
2002	9.512	1.272	1.675
2011	11.537	1.743	2.136
2016	12.359	1.906	2.340
2018	12.642 (al 31 dicembre)	1.968	2.476
2019	12.612 (al 31 dicembre)	1.996	2.540

Invecchiamento e disabilità

La questione della disabilità è fortemente correlata all'invecchiamento della popolazione, con il declino di alcune funzioni motorie, sensoriali, fisiologiche e cognitive. Il continuo invecchiamento della popolazione è ormai un dato di fatto in Europa occidentale.

In particolare in Italia, oltre il 22% della popolazione è over 65 anni e il numero di anziani non autosufficienti si attesta sui 6,3 milioni di persone⁷. Di conseguenza, oltre alla crescita della popolazione anziana, si prevede un aumento delle persone disabili negli anni a venire.

Diventa pertanto necessario promuovere interventi per 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 e agli spazi pubblici) in modo tale da rendere il territorio più vivibile, fruibile, sicuro, attraente e confortevole per gli abitanti ed i visitatori⁸.

⁴ Fonte: Regione FVG - Risorsa: Bilanci Demografici.

⁵ <https://www.tuttitalia.it/veneto/>

⁶ <https://ugeo.urbistat.com/AdminStat/it/it/demografia/popolazione/fontanafredda/93022/4>

<https://www.tuttitalia.it/friuli-venezia-giulia/33-fontanafredda/statistiche/indici-demografici-struttura-popolazione/>

⁷ Fonte Istat 2018. L'indice di vecchiaia in Italia corrisponde a 168,9 anziani ogni 100 giovani.

⁸ Cfr. "Indicatori della salute pianificazione per la salute", Sacile 1 dicembre 2017, Giorgio Simon, Rigenerazione urbana e nuova prassi urbanistiche, Rete città sane.



Gruppi di cammino e salute

Al fine di promuovere l'attività fisica e il benessere psico-fisico, l'amministrazione comunale di Fontanafredda ha aderito al progetto Gruppi di cammino, realizzato in collaborazione con l'Azienda sanitaria "Friuli Occidentale", la Provincia di Pordenone e ANCI Federsanità FVG.

Turismo accessibile

L'Eurostat stima che la domanda di un "turismo accessibile" sia di circa 127,5 milioni di persone; 46 milioni sono riferiti a persone con una qualche forma di disabilità e 81 milioni a persone over 65.



2. Inquadramento socio-territoriale ed urbanistico

2.1. Contesto geografico

Fontanafredda⁹ è un Comune della Provincia di Pordenone che si estende su 46,40 km e conta 12.642 abitanti. Il territorio attraversato dalla linea delle risorgive è completamente pianeggiante e confina con Sacile (5,18 km), Porcia (3,7 km), Roveredo in Piano (5,5 km), Budoia (8,2 km), Brugnera (8,8 Km), Pordenone (6,9 km) e Caneva (9,2 km).

Il comune conta diversi centri abitati: Camolli, Casut, Forcate, Ceolini, Nave, Ranzano, Romano, Ronche, Talmasson, Villadolt, Vigonovo, Fontanafredda. Nel territorio comunale si riscontra un'urbanizzazione di tipo diffusa a bassa densità con elevato consumo di suolo.

Lo sviluppo urbano di Fontanafredda è di tipo recente ed è stato condizionato dalla realizzazione della strada statale Pontebbana e dallo sviluppo industriale di Pordenone.

Il centro storicamente più importante è Vigonovo con la sua Pieve risalente al 1186.

I principali servizi si distribuiscono nel capoluogo a Fontanafredda ed a Vigonovo in cui c'è la sede del Municipio. Il Comune di Fontanafredda fa parte dell'unione territoriale intercomunale del Noncello¹⁰. Il territorio è interessato dal passaggio dell'Autostrada A28, Conegliano-Portogruaro, e dalla ex Statale 13 "Pontebbana".

DATI DIMENSIONALI¹¹

SUPERFICIE:	Kmq.46,40		
RISORSE IDRICHE:	n. 6 laghi	n. 9 fiumi e torrenti	
STRADE:	* Autostrade km 7,0	* Statali km. 9,5	* Provinciali km. 25,0
	* Comunali km.119,0	* Vicinali km. 15,0	

⁹ Fontanafredda vanta antiche origini (età romana imperiale - Vedi rinvenimento di alcune sepolture di età romana). Il nome di Fontanafredda appare per la prima volta come *Fontanafrigida*, in un documento del 1199 ed è attribuito alla presenza di numerose risorgive. (fonte: Prolocofontanafredda.com).

¹⁰ La L.R. 20/2016 (v. Allegato C bis, denominato "Piano di riordino territoriale, di cui alla L.R. 26/2014") ha individuato le aree territoriali adeguate per l'esercizio in forma associata di funzioni comunali, sovracomunali e di area vasta e per la gestione coordinata di servizi. Il Comune di Fontanafredda, con i comuni di Porcia, Pordenone, Roveredo in Piano e Zoppola, fa parte dell'UTI del Noncello. Per effetto della Legge Regionale 29 novembre 2019, n. 21 "Esercizio coordinato di funzioni e servizi tra gli Enti Locali del Friuli Venezia Giulia e istituzione degli Enti di Decentramento Regionale", dal 1° aprile 2020 gli organi dell'Unione Territoriale Intercomunale del Noncello sono sciolti. Dal 1° aprile, con deliberazione della Giunta Regionale n. 468 del 27.03.2020, la gestione dell'UTI è affidata ad un Commissario Straordinario che ha il compito di liquidare l'Ente superato e di provvedere a tutti gli adempimenti necessari per la costituzione e il completo avvio degli EDR, restando in carica fino alla nomina dei rispettivi organi.

¹¹ Fonte: DUP 2018-2020.



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

<i>AMBITI, PIANI, PROGRAMMI</i>	<i>Dati integrati dal PEBA/PEDIPLAN</i>
Piano governo del territorio e varianti al P.R.G.C.	2008: variante generale al P.R.G.C n. 27 ¹² . 2020/2021: prevista redazione variante generale al Piano Regolatore. 2018: informatizzazione Gis.
PAES (Piano d'Azione per l'Energia sostenibile)	Adesione al Patto dei Sindaci, trasmessa all'Unione Europea, con impegno nel ridurre le emissioni di CO ₂ del 20% entro il 2020. PAC ("Piano d'azione per il contenimento e la prevenzione degli episodi acuti di inquinamento atmosferico) negli ambiti dell'UTI.
Piano classificazione acustica	Il Comune di Fontanafredda non è dotato di un piano di classificazione acustica
PRIC	Il Comune di Fontanafredda non è dotato di un Piano regolatore dell'illuminazione comunale.
DUP	<u>Obiettivi strategici del DUP di interesse con il PEBA</u> Missione 3 – Ordine pubblico e sicurezza Missione 6 - Politiche giovanili, sport e tempo libero Missione 7 – Turismo Missione 8 – Assetto del territorio ed edilizia abitativa Missione 9 – Sviluppo sostenibile e tutela del territorio e dell'ambiente Missione 10 – Trasporti e diritto alla mobilità Missione 12 – Diritti sociali, politiche sociali e famiglia
DUP 2018-2020	<u>Viabilità e mobilità lenta</u> Piano Regionale della Sicurezza Stradale. Progettazione e realizzazione "Zone 30". Realizzazione di una rotatoria su S.P. n. 64 "di Villadolt " intersezione di via Antonini, via Marconi - frazione di Ceolini"; realizzazione di una rotatoria su S.S. 13 - via Brugnera (richiesta devoluzione per realizzazione rotatoria su S.P. 64) Lavori di Revisione viabilità località Nave. Realizzazione nuova pista ciclabile Villadolt - Z.I. Roveredo su asse SP 74. Realizzazione tratto pubblica illuminazione località Casut. Estensione rete illuminazione pubblica lungo via Chiaradia e via Bellini. <u>Patrimonio comunale</u>

¹² Variante generale n. 27 in adeguamento alla LR.52/1991 approvata con delibera consiliare n.94 del 20/12/2008.



	<p>Realizzazione nuova sede Direzione Didattica di Fontanafredda e opere di urbanizzazione connesse; ampliamento Scuola infanzia Rodari; manutenzioni straordinarie su edifici comunali; intervento sulla ex Centrale PEEP.</p> <p>Realizzazione area giochi attrezzata inclusiva.</p>
Programmazione Triennale Lavori Pubblici (2019-2021)	<p><u>Edifici comunali</u></p> <p>manutenzione straordinaria Stadio; realizzazione nuova sede direzione didattica; realizzazione loculi nei cimiteri di Vigonovo e Fontanafredda; manutenzione straordinaria per efficientamento energetico palazzetto sport di Fontanafredda; ampliamento scuola materna Rodari; realizzazione "Cittadella dello Sport".</p> <p><u>Spazi pubblici</u></p> <p>Rotatoria incrocio SS13 / via Brugnera (richiesta devoluzione per realizzazione rotatoria su S.P.64); interventi prevenzione allagamenti centri abitati; manutenzioni straordinarie ed asfaltature stradali; realizzazione rotatoria incrocio via Marconi/via Antonini in località Ceolini; Completamento rete pubblica illuminazione; lavori di sistemazione dell'area esterna della scuola media; riqualificazione viabilità centro di Romano.</p>
Mobilità ciclabile	Biciplan (2019-2020): in corso di redazione.

Compatibilità e coerenza con obiettivi e strategie di Piani sovraordinati

Piano dell'Unione Territoriale intercomunale del Noncello ¹³	<p><u>Obiettivi di interesse con il Peba</u></p> <p>Riqualificazione stradale e riduzione del traffico che interessa la SR 13 Pontebbana.</p> <p>Miglioramento sicurezza e fruibilità viabilità d'area vasta.</p> <p>Implementazione mobilità ciclistica e utilizzo trasporto pubblico su gomma e su ferro.</p> <p>Implementazione e completamento reti ciclabili a valenza turistica-escursionistica.</p> <p>Implementazione polarità specialistiche nel settore sport - tempo libero. Qualificazione e coordinamento dei servizi ai residenti.</p> <p>Riduzione impatti ambientali sul territorio.</p> <p>Abbattimento emissioni di CO2.</p> <p>Efficientamento energetico degli edifici di proprietà dei comuni dell'UTI e delle reti di illuminazione pubblica.</p> <p><u>Azioni previste a Fontanafredda</u></p> <p>Riqualificazione stazione FS e sistemazione aree esterne; messa in sicurezza pista e ciclabile Viale Grigoletti. Realizzazione ciclabile Villadolt – Z.I. - Roveredo su asse SP74. Realizzazione ciclabile Stazione FS- Vigonovo. Realizzazione rotatoria loc. Ceolini. Rotatoria incrocio SS13 - via Brugnera (incrocio pericoloso con strade comunali). Progettazione definitiva e varianti urbanistiche Gronda Nord Ovest (Variante di Ronche).</p>
---	---

¹³ L'Unione Territoriale Intercomunale del Noncello comprende i comuni di Fontanafredda, Porcia, Pordenone, Roveredo in Piano e Zoppola. Dal 1° aprile 2020 gli organi dell'Unione Territoriale Intercomunale del Noncello sono sciolti.



Piano Sviluppo rurale (PSR-2014/2010) ¹⁴	Intervento 16.7.1 – Strategie di cooperazione per lo sviluppo territoriale
Piano paesaggistico regionale (PPR)	<p>Tra gli obiettivi Generali del Piano:</p> <ul style="list-style-type: none">- Indirizzare i soggetti operanti a vari livelli sul territorio all'integrazione del paesaggio nelle scelte pianificatorie, progettuali e gestionali.- Proteggere, conservare e migliorare i patrimoni naturali, ambientali, storici e archeologici, gli insediamenti, e le aree rurali per uno sviluppo sostenibile di qualità. (Elementi per una strategia nazionale di adattamento ai cambiamenti climatici 2013 -7° PAA 2013).- Mettere il paesaggio in relazione con il contesto di vita delle comunità, con il proprio patrimonio culturale e naturale, considerandolo quale fondamento della loro identità. (Convenzione EU del Paesaggio firmata a Firenze nel 2000, entrata in vigore in Italia il 1° settembre 2006).
Piano urbanistico Regionale generale (PURG) 1978	Piano basato sul principio dell'urbanistica "a cascata", rappresenta il sistema organico di disposizioni generali di direttive alle quali attenersi nella redazione dei piani di grado subordinato. Prima azione di tutela naturalistica.
Piano Reg. della sicurezza stradale (PRSS (2006)	Finalizzato al miglioramento della sicurezza stradale secondo le linee guida fissate a livello nazionale e comunitario.
Piano Regionale della mobilità elettrica (2017)	<p>Obiettivo primario: promuovere lo sviluppo di una rete di ricarica che favorisca la circolazione di veicoli elettrici ed ibridi plug-in in linea con quanto indicato dalla normativa internazionale e nazionale.</p> <p><u>Fra i sub-obiettivi di diretto interesse con il PEBA degli spazi pubblici</u></p> <ul style="list-style-type: none">• Sviluppo di un modello di mobilità sostenibile.• Riduzione delle emissioni inquinanti locali imputabili al consumo di combustibili fossili per autotrazione.• Riduzione dell'inquinamento acustico causato dai veicoli a combustione interna.• Tutela della salute e dell'ambiente.
Piano dei Trasporti (PRTPL), approvato con DP Regione n.80/2013.	Previsioni relative al miglioramento del sistema di informazione all'utenza, agli interventi volti a favorire l'accesso al servizio da parte delle persone a ridotta capacità motoria, all'attuazione di servizi flessibili (come quelli a chiamata) per soddisfare le esigenze di specifiche componenti di domanda, alla sostituzione dei mezzi ferroviari obsoleti, al miglioramento della qualità ambientale attraverso le politiche di rinnovo dei mezzi automobilistici.

¹⁴ Il partenariato è composto da 45 soggetti, rappresentati da un capofila (Comune di San Quirino).



Biodiversità, siti appartenenti alla rete natura 2000, impatti su ambiente e paesaggio

Nel Comune di Fontanafredda non sono presenti Siti d'Interesse Comunitario; quelli più vicini sono i seguenti:

- SIC Magredi del Cellina (15Km);
- SIC Sorgenti del Vinchiaruzzo (15 km);
- Bosco del Cansiglio (13 Km).

Si ritiene che non sussistano incidenze del PEBA nei SIC (v. anche "Screening del PEBA").

Il PEBA prevede infatti interventi di ridotta entità su aree pubbliche (riferiti ad allargamento marciapiedi o segnaletica) in ambiti già urbanizzati; gli interventi non comportano modifiche strutturali tali da generare impatti ambientali significativi. Si ritiene pertanto che l'attuazione del PEBA, finalizzata ad incrementare la mobilità pedonale e a limitare la mobilità veicolare, possa avere impatti ambientali positivi nel territorio.





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

3.1. Ambito d'indagine e poli attrattori

A. Ambiti d'indagine del PEBA

Le zone omogenee A, B, C, E¹⁵ 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.

- Zone residenziali A (zone residenziali di interesse storico -artistico e o di pregio ambientale).
- Zone residenziali B (completamento).
- Zone residenziali C (espansione).
- Zone pubbliche E (uso pubblico di interesse generale).

B. Principali poli attrattori pedonali

I principali attrattori del capoluogo sono costituiti principalmente dei centri storici e dalle zone con attività commerciali e servizi pubblici molto frequentati:

- Le piazze e le parrocchie.
- Le aree commerciali.
- I cimiteri.
- Gli edifici pubblici: municipio, scuole, biblioteca, distretto sanitario e ambulatori medici, impianti sportivi (piscina, futura cittadella dello Sport, ecc.).
- Altri edifici aperti al pubblico, quali le banche, la posta, i bar-ristoranti, i negozi ed i supermercati.
- Le aree verdi attrezzate con giochi.

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.

¹⁵ Vedi NTA Variante n.37 (2014) al Piano regolatore generale.



2. Favorire il confort ambientale degli spazi pubblici.
3. Valutare l'accessibilità degli edifici comunali e delle scuole secondo un approccio "dentro/fuori", riferito cioè ai percorsi che collegano l'edificio al suo intorno.
4. Mappare ed indagare le aree verdi attrezzate con giochi e le piazze.
5. Valorizzare l'attrattività del territorio attraverso il miglioramento delle connessioni pedonali degli spazi pubblici con azioni di "moderazione del traffico" in grado di favorire la fruibilità degli spazi pubblici.
6. Individuare e valutare le aree di scambio intermodale costituite dalle aree parcheggio e dalle soste riservate ai disabili e dalle fermate dei mezzi di trasporto pubblico.
7. Delineare specifiche linee guida per la progettazione e realizzazione degli interventi.
8. Definire alcuni indicatori per il monitoraggio dell'accessibilità dei luoghi pubblici e della sicurezza dei pedoni.
9. Favorire l'inclusione sociale e spaziale delle persone vulnerabili (disabili, anziani, bambini) attraverso la fruibilità ed il potenziamento della rete pedonale integrandola alla rete ciclopedonale.
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

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

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

B. Integrare nel PEBA le Z30 e individuare altre vie in cui inserire il limite a 30 o 20Km/h.

In assenza di marciapiedi o di percorsi pedonali protetti nelle vie residenziali, occorre prevedere la condivisione della strada da parte degli automobilisti, ciclisti e pedoni e quindi



aumentare la sicurezza pedonale; di conseguenza diventa necessario attuare interventi di moderazione del traffico con l'introduzione di Z30 o Z20 Km/h.

C. Garantire la sicurezza e l'orientamento dei pedoni

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

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

Pervenire ad una azione diffusa di rimozione degli scalini e dislivelli presenti nei percorsi, e negli attraversamenti (con ricariche in asfalto) al fine di 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 durante l'attuazione del PEBA

- Promuovere la mobilità pedonale come progetto condiviso della comunità.
- Educare alla mobilità lenta (Z20, Z30¹⁶).
- 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 ed orientamento.
- Promuovere il coinvolgimento di persone disabili nella progettazione degli interventi.
- Favorire l'integrazione nello spazio urbano delle persone più vulnerabili.

¹⁶ Prevedere azioni partecipative con i cittadini per lo sviluppo delle Z30/20.





4. Azioni e strumenti di partecipazione e concertazione

Le azioni di partecipazione perseguono obiettivi riconducibili sia alla redazione del piano che alla successiva attuazione:

- 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 e i cittadini.

Tali azioni in parte avviate nella stesura del piano, andranno proseguite ed implementate con alcune possibili azioni di accompagnamento (v. Parte 3).

4.1. Osservazione partecipante, interviste spot e questionari

Le modalità di raccolta di indicazioni provenienti dagli abitanti e portatori d'interesse sono avvenute seguendo tre procedimenti:

A. Breve Intervista ai passanti (interviste spot)

Durante i sopralluoghi e i rilievi negli spazi pubblici, sono state raccolte informazioni sulla percorribilità e la sicurezza pedonale. L'obiettivo era di integrare i dati raccolti nei rilievi con la collaborazione di alcuni testimoni (genitori con passeggini, disabili in carrozzina, ragazzi, anziani, commercianti) che vivono nei luoghi oggetto d'indagine. L'attività di "osservazione partecipante" e lo svolgimento di 25 "interviste spot" hanno consentito di focalizzare l'indagine sulle principali problematiche inerenti l'accessibilità e la sicurezza pedonale.

Criticità emerse

Piazze in cui migliorare l'accessibilità	Area centrale di Fontanafredda intorno alla chiesa: inserire panchine, realizzare un collegamento percorribile con la gelateria, intervenire con puntuale asfaltatura, rafforzare l'attraversamento su via Pastrengo e migliorare accesso a fermate bus.
Edifici in cui migliorare l'accessibilità	Area esterna (municipio), i negozi.
Strade in cui migliorare la sicurezza pedonale	Via Pastrengo; via Carducci, via Rivata. Strada che conduce a Ronche (via Pellico). Vigonovo: pochi residenti si spostano in bicicletta a causa della velocità dei veicoli.



	via Valstort, via Bodegan, via Liruti, via Baracca tratto 2/3, viale Grigoletti, via Cavour, via Percoto, via Baracca. Messa in sicurezza del tratto stradale fra Vigonovo e Ranzano. Centro di Nave.
Scuole	Segnalazione pervenute per migliorare alcuni tragitti Pedibus. Richiesta di Incrementare i parcheggi presso le scuole elementari di Vigonovo e Fontanafredda. Migliorare la sicurezza a Camolli Casut attorno alle scuole.
Migliorare le fermate TPL	Ad es. qualificare la fermata bus in via Roma, sul piazzale a lato della farmacia. Diversi studenti e anziani usano i mezzi pubblici: gli anziani usano la corriera per recarsi all'ospedale di Sacile.
Attraversamenti da mettere in sicurezza o da migliorare ¹⁷	Incroci da migliorare: Viale Grigoletti/ via Cavour; Via Pastrengo/ Via Da Vinci tratto 3. Viale Grigoletti 1/ Via Pastrengo; Via Pastrengo/ Via Carducci 1 Via Carducci 2/ Via Buonarroti; Via Puccini/ Via Rossini. Viale Venezia/ via IV Novembre. Attraversamenti da mettere in sicurezza: (area scuola) Camolli Casut; Via Baracca tratto 3 e centro di Nave. Sfruttare zone interne per la ciclabilità.
Stazione Fs	Poco usata e poco valorizzata: tendenzialmente i residenti si spostano in auto. Risorsa da potenziare.
Aree parcheggi	Diffuse ma talvolta lontane da alcuni servizi molto frequentati.

B. Attività con le scuole

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.

Indagine sulla mobilità degli alunni e Pedibus

L'indagine sulla mobilità casa-scuola, effettuata con la collaborazione dell'Istituto comprensivo di Fontanafredda, fornisce dati quantitativi sulle modalità di spostamento degli alunni.

¹⁷ E' emersa la necessità di sopprimere alcuni attraversamenti pericolosi in via Marconi.



Nota: i dati sono da intendersi come variabili in quanto sono condizionati dalle condizioni climatiche (saranno maggiori gli spostamenti in bicicletta e a piedi con le condizioni meteo favorevoli). Inoltre occorre considerare che 88 alunni non hanno fornito risposte, di conseguenza alcune colonne sono incomplete.

Scuole	N. alunni	alunni con disabilità L 104/92	Mezzo di trasporto usato per recarsi a scuola				
			Piedi e Pedibus	Bicicletta	Bus e Scuolabus	Auto condivisa*	Auto
Scuola infanzia Rodari, via Anello Sole	134	4	14	3		0	83
Sede uffici e sezione staccata "ex Risorgiva"	61	3	9	0		0	38
Scuola Primaria Marconi, via Buonarroti	366	5	97	4		9	185
Scuola Primaria Oberdan, via Oberdan	250	4	43			1	2
Scuola Primaria Pellico, via Casut	94	2	7			1	77
Scuola Secondaria Svevo, via Cavour	442	18	102	27		11	88
SOMMA	1.347	36	272	34	458¹⁸	22	473
	1295	2,8%	21,0%	2,6%	35,3%	1,7%	36,5%

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

Osservazioni

Gli spostamenti casa-scuola a piedi e l'uso del Pedibus sono particolarmente diffusi presso le scuole primarie "Oberdan" e "Marconi".

L'indagine della mobilità scuola-casa ha potuto essere integrata grazie ad un lavoro partecipativo riguardante le linee Pedibus. Tale indagine è stata svolta direttamente dall'amministrazione comunale con il comitato dei genitori.

Le criticità più rilevanti nei percorsi casa-scuola sono state prese in considerazione nella valutazione finale con l'individuazione delle priorità negli spazi pubblici.

¹⁸ Dato aggregato degli alunni iscritti al servizio di trasporto scolastico fornito dall'ufficio scuola comunale.



Criticità individuate nei percorsi Pedibus

<i>Percorsi casa-scuola</i>	<i>Criticità segnalate</i>
Linea rossa (scuola Marconi)	Criticità all'uscita del parcheggio sul retro della scuola. Tratto di banchina stradale/percorso su via Carducci non asfaltato; i bambini camminano lungo il ciglio stradale: insicurezza stradale. Rafforzamento attraversamento pedonale. Via Pastrengo: tratto di banchina stradale/percorso non asfaltato. Via Buonarrotti/Viale Europa Uniti: assenza rampa di accesso sul marciapiede.
Linea verde (scuola Marconi)	Attraversamento via Cavour/via Buonarrotti pericoloso; richiesto di spostare l'attraversamento ed asfaltare la banchina stradale.
Linea Azzurra (scuola Marconi)	Problema di sicurezza+ assenza scivoli negli attraversamenti; richiesta asfaltatura banchina stradale (vedi Viale Europa Unita).
Linea viola (scuola Oberdan)	Presenza siepi ed alberelli (verde privato) che invadono il percorso: da tagliare.



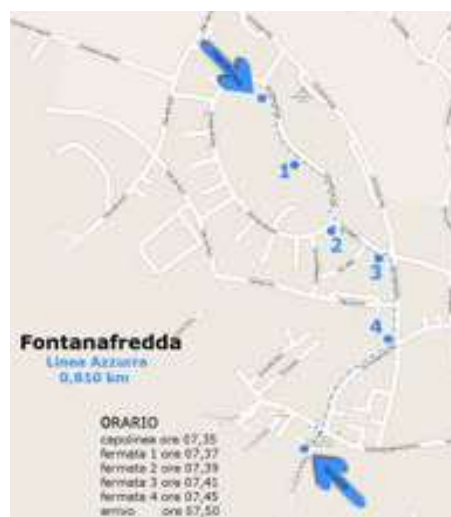
5. Individuazione dei percorsi pedonali

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).
2. Le politiche territoriali.
3. I progetti in corso e previsti.
4. Le segnalazioni/indicazioni di alcuni cittadini.
5. Le indicazioni di alcuni portatori d'interesse e cittadini.
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.



Fermata Pedibus in via Anello Sole



<http://www.cgfontanafredda.com/pedibus/>

5.1. Capoluogo e frazioni



FONTANAFREDDA

Paese pianeggiante – area centrale, servizi, parrocchia e negozi -

Strade principali di accesso: Viale Grigoletti, Viale Venezia, Via Pontebbana.

N. edifici comunali rilevati: 17

N. vie rilevate: 44

N. spazi pubblici rilevati (aree verdi+piazze): 8



RANZANO

Paese pianeggiante con chiesa e negozi
Strade principali di collegamento/accesso: Via D'Aosta, Via Alighieri, Via Verdi.
N. edifici comunali rilevati: 1
N. vie rilevate: 10
N. spazi pubblici rilevati (aree verdi+piazze): 2



VIGONOVO

Paese pianeggiante con il municipio e diversi servizi.
Strade principali di collegamento/accesso: Via Giol, Via Puccini, Via Osoppo, Via Bellini, Via Baracca.
N. edifici comunali rilevati: 8
N. vie rilevate: 22
N. spazi pubblici rilevati (aree Verdi+Piazze): 6



NAVE

Paese pianeggiante con servizi rilevanti
Strade principali di collegamento/accesso: Via Bodegan/Via Verdi, Via Lirutti.
N. edifici comunali rilevati: 2
N. vie rilevate: 5
N. spazi pubblici rilevati (aree verdi+piazze): 2



RONCHE

Paese pianeggiante con il parco e sviluppo nuove lottizzazioni.
Strade principali di collegamento/accesso: Via Pellico, Via Percoto, Via Custoza.
N. vie rilevate: 2
N. edifici comunali rilevati: 0
N. spazi pubblici rilevati (aree verdi+piazze): 1



CEOLINI

Paese pianeggiante con parrocchia e sviluppo nuove lottizzazioni.

Strade principali di collegamento/accesso: Via Ceolini, Via Marconi, Via Fieramosca, Via Antonini.

N. edifici comunali rilevati: 2

N. Vie rilevate: 4

N. spazi pubblici rilevati (aree verdi+piazze): 0



CAMOLLI-CASUT

Paese pianeggiante con scuole, negozi, parrocchia e sviluppo nuove lottizzazioni.

Strada principale di collegamento/accesso: SP50/Via Casut

N. vie rilevate: 2

N. edifici comunali rilevati: 4

N. spazi pubblici rilevati (aree verdi+piazze): 0

5.2. Elenco delle vie rilevate

Fontanafredda-Villadolt	
Via Puccini tratto 1	950
Viale dello Sport tratto 1	450
Viale dello Sport tratto 2	350
Viale Europa Unita tratto 1	800
Viale Europa Unita tratto 2	300
Viale dei Fiori	400
Via del Parco 1	280
Via Orsa Maggiore	80
Via Anello del Sole	850
Via Pastrengo	500
Via Buonarroti tratto 1	90
Via Buonarroti tratto 2	150
Via Buonarroti tratto 3	300
Via Buonarroti tratto 4	100
Via Buonarroti tratto 5	280
Via Carducci tratto 1	500
Via Carducci tratto 2	400
Strada della Madonna	300
Via Venere tratto 1	240

Via Venere tratto 2	190
Via Da Vinci tratto 1	220
Via Da Vinci tratto 2	230
Via Da Vinci tratto 3	350
Via Don Pietro Della Toffola	300
Via Diacono	400
Via Nievo	440
Via del Parco 2	220
Via Trieste	110
Via Cavour	500
Via IV Novembre tratto 1	95
Via IV Novembre tratto 2	450
Viale Grigoletti tratto1	130
Viale Grigoletti tratto 2	750
Viale Venezia	800
Via Da Gemona	300
Via M. Polo tratto 1	290
Via M. Polo tratto 2	190
Via IV Novembre interna	100
Via Pontebbana tratto 1	400



Via Pontebbana tratto 2	450
Via Graziani	300
Via Percoto	1.000
Strada detta Bandida	200
Via Leopardi 2	220
Via Gortani	430
Tot. m. lunghezza	186.385
Fontanafredda-Talmasson	
Via Stringher+Via Sdornal	700
Via del Macello	160
Via Montessori	300
Via Colombo	550
Via Stellini tratto 1	140
Via Stellini tratto 2	230
Via Stellini tratto 3	180
Tot. m. lunghezza	2.260
Vigonovo e Romano	
Via Puccini tratto2	900
Via Giol	450
Via Alighieri tratto1	350
Via Oberdan tratto1	110
Via Oberdan tratto2	270
Via Pascoli	400
Via Boito	190
Via Veronese	250
Via del Fiol	500
Via Baracca tratto1	240
Via Baracca tratto2	450
Via Rivata 1	300
Via Rivata 2	150
Via Osoppo tratto 1	120
Via Osoppo tratto 2	280
Via Galilei	500
Via Rossini tratto 1	180
Via Rossini tratto 2	110
Via Mazzini	140
Via Leopardi 1	290
Via Bellini	450

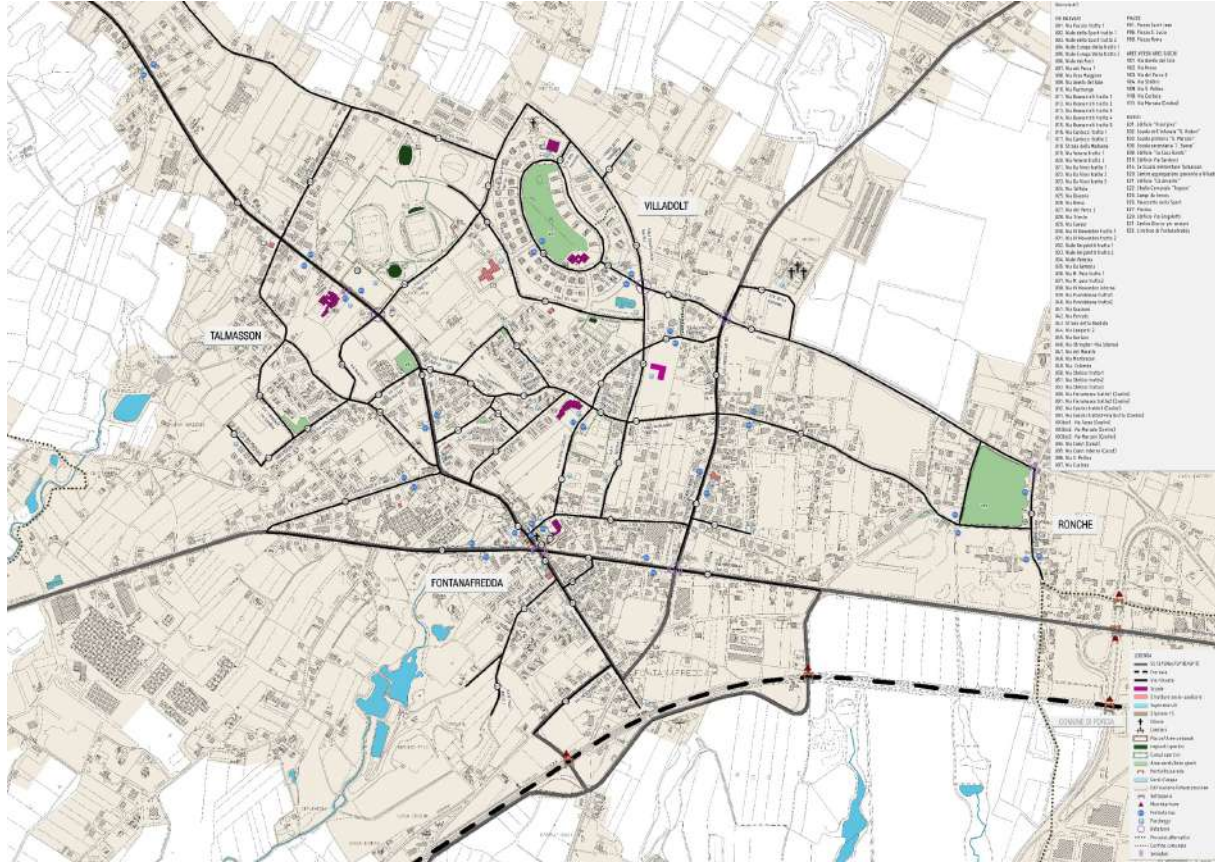
Via del Mas	350
tot.	6.980
Ranzano	
Via Alighieri tratto2	500
Via Verdi	290
Via Garibaldi	350
Via Loreto	350
Via D'Aosta tratto1	140
Via D'Aosta tratto2	180
Via D'Aosta tratto3	200
Via Ellero tratto1	80
Via Ellero tratto2	140
Via Capri+Via Sempione	900
Tot. m. lunghezza	3.130
Nave	
Via Bodegan	450
Via Ghirezza	170
Via Lirutti	950
Via Sant' Antonio	150
Via Stadio	150
Tot. m. lunghezza	1.870
Ceolini	
Via Fieramosca Tratto1	190
Via Fieramosca Tratto2	450
Via Ceolini Tratto1	250
Via Ceolini Tratto 2+Via Giotto	270
Via Tasso	350
Via Marsala	240
Via Marconi	160
Tot. m. lunghezza	1.910
Casut	
Via Casut	850
Via Casut interna	120
Tot. m. lunghezza	970
Ronche	
Via S. Pellico	1.000
Via Custoza	350
Tot. m. lunghezza	1.350

TOT. LUNGHEZZA VIE RILEVATE: 34.855 m

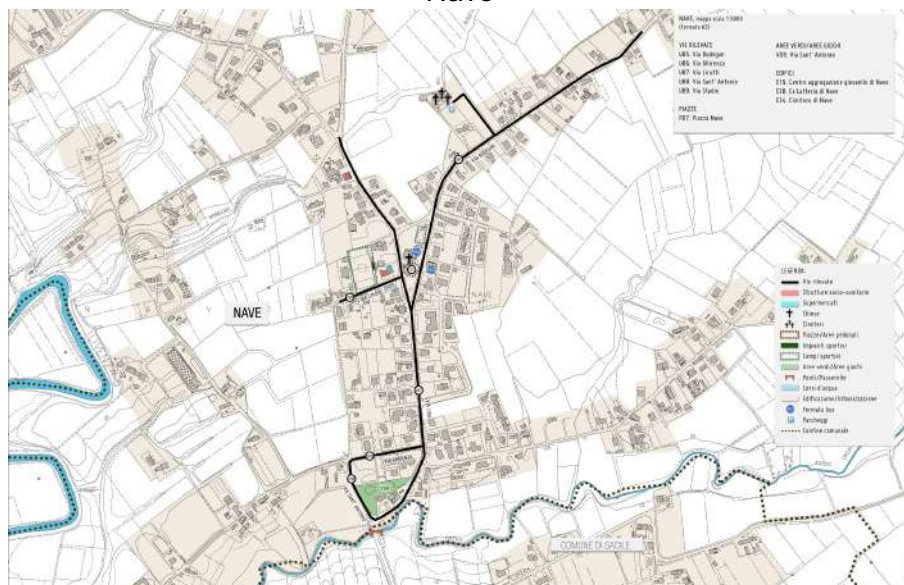


5.3. Mappatura vie rilevate a Fontanafredda, Vigonovo, Talmasson, Ranzano, Romano, Nave, Ronche e Villadolt

Fontanafredda, Talmasson, Villadolt, Talmasson, Ronche

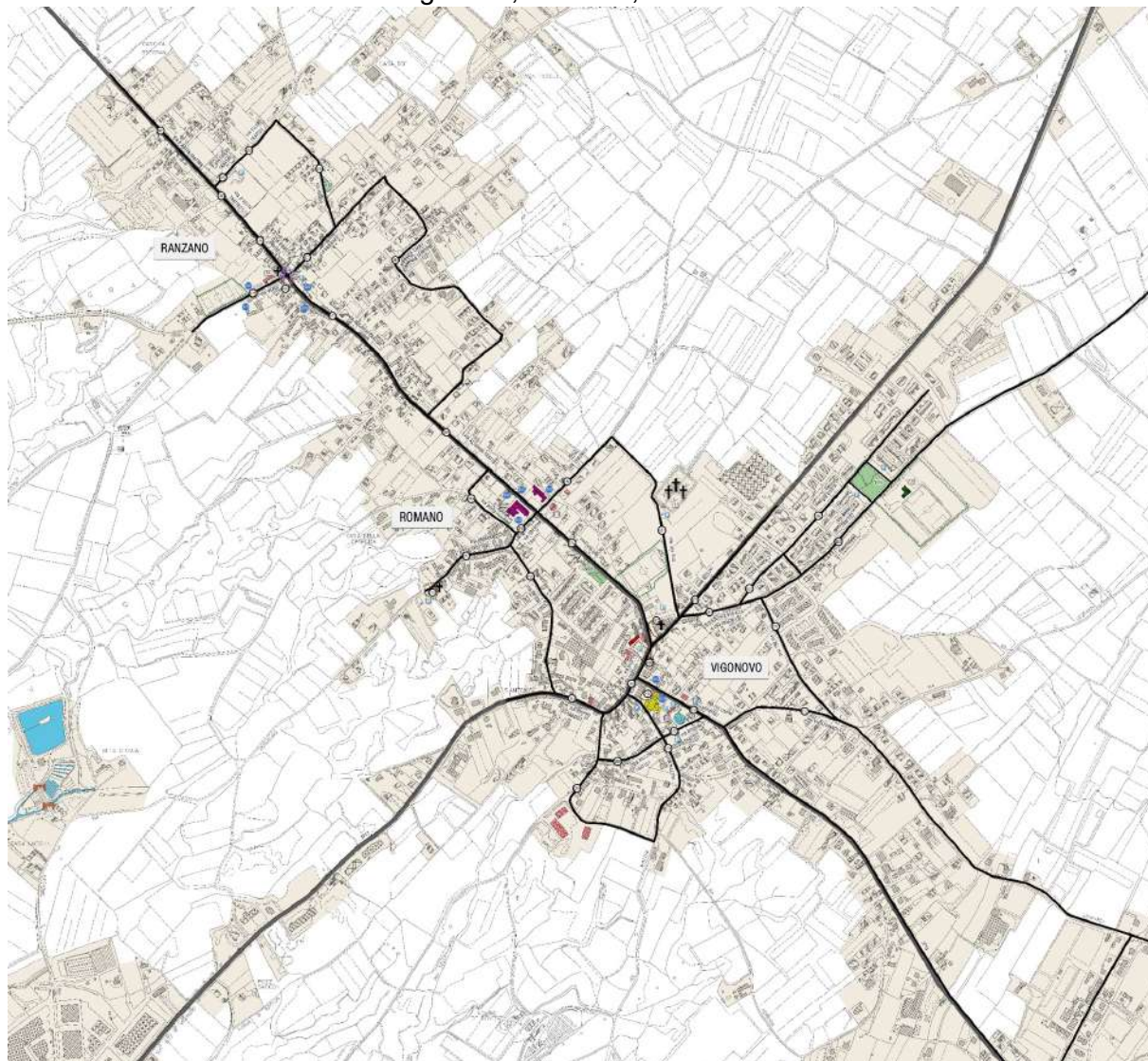


Nave





Vigonovo, Romano, Ranzano





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





1. Rilievo degli spazi pubblici

1.1. Modalità di rilievi e criteri

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

A) Una **schedatura di sintesi**, illustrativa del grado di accessibilità sulla base di alcune macro-categorie d'indagine che fanno riferimento ai seguenti aspetti:

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

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

1.2. Sicurezza dei percorsi pedonali

Fontanafredda e Villadott

Cod	nome	Marciapiede su 2 lati	Marciapiede 1 lato	Percorso assente	Banchina protetta	Ciclabili o ciclopedonali
U01	Via Puccini 1	X				ciclopedonale
U02	Viale dello Sport 1		X	X		ciclopedonale
U03	Viale dello Sport 2		X	X		ciclabile
U04	Viale Europa Unita 1		X	X		
U05	Viale Europa Unita 2		X	X		
U06	Viale dei Fiori		X	X		
U07	Via del Parco 1	X		X		
U08	Via Orsa Maggiore	X				
U09	Via Anello del Sole	X				
U10	Via Pastrenqo		X	X		ciclabile



U11	Via Buonarroti 1		X	X		
U12	Via Buonarroti 2		X	X		
U13	Via Buonarroti 3	X		X		
U14	Via Buonarroti 4	X		X		
U15	Via Buonarroti 5		X	X		ciclopedonale
U16	Via Carducci 1		X	X		
U17	Via Carducci 2			X		ciclopedonale
U18	Strada della Madonna			X		
U19	Via Venere 1			X		ciclopedonale
U20	Via Venere 2	X				
U21	Via Da Vinci 1		X	X		
U22	Via Da Vinci 2	X				
U23	Via Da Vinci 3		X	X	X	
U24	Via Toffola	X				
U25	Via Diacono		X			ciclabile
U26	Via Nievo		X	X		ciclabile
U27	Via del Parco 2	X				ciclabile
U28	Via Trieste		X			ciclabile
U29	Via Cavour		finale			ciclopedonale
U30	Via IV Novembre 1		X	X		
U31	Via IV Novembre 2		X	X	X	
U32	Viale Grigoletti		X	X		
U33	Viale Grigoletti 2			X		
U34	Viale Venezia	tratto iniziale		X		
U35	Via Da Gemona			X	X	
U36	Via M. Polo 1			X		
U37	Via M. Polo 2					ciclopedonale
U38	Via IV Novembre interna			X		
U39	Via Pontebbana 1			X		ciclabile
U40	Via Pontebbana 2			X		
U41	Via Graziani		X	X		
U42	Via Percoto			X		ciclopedonale
U43	Strada detta Bandida					ciclopedonale
U44	Via Leopardi 2			X		ciclabile
U45	Via Gortani			X		
U46	Via Stringher+Via Sdornal		X	X		
U47	Via del Macello					ciclopedonale
U48	Via Montessori					ciclopedonale
U49	Via Colombo		X	X		
U50	Via Stellini 1		X	X		



U51	Via Stellini 2		X	X		
U52	Via Stellini 3			X		

Cod	nome	Marciapiede su 2 lati	Marciapiede 1 lato	Percorso assente	Banchina protetta	Ciclabili o ciclopedonali
	VIGONOVO E ROMANO					
U53	Via Puccini tratto2	X				
U54	Via Giol	X			X	
U55	Via Alighieri tratto1		X		X	
U56	Via Oberdan tratto1	X			X	
U57	Via Oberdan tratto2		X		X	
U58	Via Pascoli		X		X	
U59	Via Boito			X	X	
U60	Via Veronese			X	X	
U61	Via del Fiol		X		X	
U62	Via Baracca tratto1		X	X	X	
U63	Via Baracca tratto2		X	X	X	ciclabile
U64	Via Rivata 1	X				
U65	Via Rivata 2	X			X	
U66	Via Osoppo tratto 1	X				
U67	Via Osoppo tratto 2	X			X	
U68	Via Galilei				X	
U69	Via Rossini tratto 1				X	
U70	Via Rossini tratto 2	X			X	
U71	Via Mazzini		X		X	
U72	Via Leopardi 1		X		X	
U73	Via Bellini		X		X	
U74	Via del Mas				X	ciclabile

Cod	nome	Marciapiede su 2 lati	Marciapiede 1 lato	Percorso assente	Banchina protetta	Ciclabili o ciclopedonali
	RANZANO					
U75	Via Alighieri tratto2	tratto finale			X	
U76	Via Verdi		X		X	
U77	Via Garibaldi	tratto iniziale			X	
U78	Via Loreto				X	
U79	Via D'Aosta tratto1	tratto iniziale			X	
U80	Via D'Aosta tratto2		X		X	ciclabile
U81	Via D'Aosta tratto3				X	
U82	Via Ellero tratto1	X			X	ciclabile
U83	Via Ellero tratto2				X	



U84	Vie Capri+ Sempione		X		X	
	NAVE					
U85	Via Bodegan				X	
U86	Via Ghirezza	X				
U87	Via Lirutti		X	X	X	
U88	Via Sant' Antonio		X		X	
U89	Via Stadio		X		X	
	CEOLINI					
U90	Via Fieramosca		X		X	
U91	Via Fieramosca		X		X	
U92	Via Ceolini				X	
U93	Via Ceolini 2+ Via Giotto		X		X	
U93.1	Via Tasso	X			X	
U93.2	Via Marsala	X				
U93.3	Via Marconi				X	
	CAMOLLI CASUT					
U94	Via Casut		X	X	X	
U95	Via Casut interna	X			X	
	RONCHE					
U96	Via S. Pellico		X		X	ciclabile
U97	Via Custoza				X	ciclabile



Quartiere Villadolt, Anello del Sole

1.3. Scalini e dislivelli negli attraversamenti pedonali

<i>Fontanafredda-Villadolt</i>	N. SCIVOLI
Scivoli/raccordi da predisporre nelle INTERSEZIONI STRADALI rilevate	78
Scivoli/raccordi da predisporre negli ATTRAVERSAMENTI LATERALI	65



Vigonovo, Romano	N. SCIVOLI
Scivoli/raccordi da predisporre nelle INTERSEZIONI STRADALI rilevate	41
Scivoli/raccordi da predisporre negli ATTRAVERSAMENTI LATERALI	14

Camolli Casut, Ceolini, Ranzano, Nave, Ronche	N. SCIVOLI
Scivoli/raccordi da predisporre nelle INTERSEZIONI STRADALI rilevate	59
Scivoli/raccordi da predisporre negli ATTRAVERSAMENTI LATERALI	20

1.4. Vie con limite velocità in cui completare segnaletica o altri interventi

FONTANAFREDDA/VILLADOLT	Attuale Z30	Inserire limite 30 Km/H	Inserire limite 20 Km/H
Viale Europa Unita 1		Inserire limite 40 Km/h	
Via Anello del Sole		X	
Via Pastrengo	X	Da prolungare	
Strada della Madonna			X
Via Nieveo		X	
Via del Parco 2		X	
Via Grigoletti 1		X	
Via M Polo 2		X	
Via M Polo 1		X	
Via IV novembre interna			X
Via Graziani	X attuale		X
Strada detta Bandida	X		X
Via Gortani		X	
Via Leopardi 2	X		
Stringher + Sdornal	X		
Via del Macello		X	
Via Montessori		X	
Via Stellini 1, 2		X	
Viale Europa Unita 2		Inserire 40 km fino via Leopardi e inserire limite 30km/h	
Via Buonarotti 3	X		
Via Carducci 1		X	
Via Da Vinci		X	
Via Da Vinci		X	X
Via Toffola	X		
Via Percoto		Inserire limite 40Km/h	
Via IV Novembre 1,2		X	
Via Grigoletti tratto 2		Inserire limite 40Km/h	
VIGONOVO	Attuale Z30	Inserire limite 30 Km/h	Inserire limite 20 Km/H
Via Oberdan 1	X		X
Via Oberdan 2	Limite 10 km/h		
Via Pascoli	X		
Via Boito	X		
Via Veronese		X	
Via del Fiol			X
Via Rivata 1		X	



Via Rivata 2	X		
Via Rossini 1, 2		X	
Via Giol		Inserire limite 30/40Km/h	
Via Mazzini			X
Via Leopardi	X		
Via Bellini		Inserire limite 40Km/h	
Via Baracca 1		X	
Via Baracca 2		Inserire Limite 30/40	
Via Osoppo, 1		X	
Via Galilei			X
Via Del Mas	X	Integrare limite 30km/h	
RANZANO	<i>Attuale Z30</i>	<i>Inserire limite 30 Km/h</i>	<i>Inserire limite 20 Km/H</i>
Garibaldi	X		
Via Ellero 1, 2		X	
Via Capri + Sempione	X		X
Via Loreto	X		
Ingresso di Ranzano		X	
Via Verdi		X nel centro abitato	
Via D'Aosta tratto 1		Limitare velocità	
Via Alighieri tratto2		Inserire limite 30 e 40Km/h	
NAVE	<i>Z30 da integrare</i>	<i>Inserire limite 30 Km/h</i>	<i>Inserire limite 20 Km/H</i>
Via Stadio			X
Via Lirutti	X	Espandere il limite 30	
Via San Antonio		Limitare velocità	
Via Ghirezza		Limitare velocità	
Via Bodegan		Inserire limite 30 da via Lirutti interna	
RONCHE	<i>Z30 da integrare</i>	<i>Inserire limite 30 Km/h</i>	<i>Inserire limite 20 Km/H</i>
Via Custoza	X		
Via Pellico		X limitare velocità	
CAMOLLI CASUT	<i>Z30 da integrare</i>	<i>Inserire limite 30 Km/h</i>	<i>Inserire limite 20 Km/H</i>
Via interna scuola			X
Via Camolli		<i>Inserire limite 30 Km/h</i>	
CEOLINI			
Via Fieramosca 1, 2		X	
Via Ceolini 1		<i>Limitare velocità</i>	
Via Tasso		X	
Via Ceolini 2+Via Giotto		X	
Via Marsala		X	
Via Marconi	X		

Nota: tutte le zone 30 necessitano d'interventi integrativi (v. Parte III).



Via Pastrengo, Fontanafredda



Via Rivata, Vigonovo

1.5. Principali criticità rilevate

- Necessaria asfaltatura in alcune vie senza percorsi pedonali.
- Centri abitati distanti fra di loro.
- Tratti di percorso pedonale mancanti in alcuni percorsi rilevanti.
- Strettezza o assenza di alcuni percorsi protetti nelle vie con carreggiate strette.
- Accesso limitato alle aree giochi (viale non percorribile per le carrozzine) e assenza giochi fruibili da tutti i bambini.
- Mancanza di linee guida ed orientamento per le persone non vedenti e ipovedenti negli spazi aperti (piazze e piazzali) e presso le fermate TPL. Da considerare la necessità d'intervenire in modo diffuso (interventi spot) presso le fermate più frequentate nelle vie principali e di accesso alle aree centrali, e negli attraversamenti situati sulle vie principali.
- Assenza linee guida in alcuni luoghi e servizi rilevanti (stazione Fs, municipio, ecc.).
- Scarsi spostamenti effettuati a piedi anche su breve distanza.
- Presenza diversi ambiti urbani da riqualificare: area della posta e della stazione FS, alcune piazze e incroci.
- Traffico sostenuto nelle principali vie di accesso e di collegamento.
- Non rispetto dei limiti di velocità nelle vie principali e di collegamento.
- Sovrabbondanza della segnaletica verticale a scapito della segnaletica orizzontale (leggibilità maggiore).
- Scarsa identificazione dei percorsi pedonali.
- Interruzioni frequenti negli attraversamenti (vedi via Anello del Sole).



- Interruzione della percorribilità pedonale causata dalla presenza di bidoni delle spazzature o auto parcheggiate.
- Ampia geometria stradale in alcuni incroci e nelle nuove lottizzazioni: possibilità di ricavare delle ciclopedonali.
- inserimento limite 20Km/h nelle lottizzazioni.



Via Venezia



Inizio Via IV Novembre (Ufficio Postale)



Ranzano, incrocio chiesa



Via IV Novembre

1.6. Impianti semaforizzati

ATTRAVERSAMENTI SEMAFORIZZATI	AVVISATORE ACUSTICO	SEGNALETICA PODOTATTILE
Incrocio Via Grigoletti/ Pontebbana/ Venezia/ IV Novembre		
Viale Venezia	SI	Assente
Viale Venezia	SI	Assente
Viale Grigoletti tratto1	NO	Assente
Via IV Novembre tratto1	SI	Assente
Via Pontebbana tratto1	SI	Assente
Via Pontebbana tratto1	SI	Assente
Incrocio Via Venere/ Carducci/ Percoto		



Via Venere tratto 1	SI	Assente
Via Venere tratto 1	NO	Assente
Via Carducci tratto2	NO	Assente
Via Carducci tratto2	NO	Assente
Via Percoto	SI	Assente
Incrocio Via Pontebbana/ Carducci/ Guerrazzi		
Via Pontebbana tratto 1	SI	assente
Via Pontebbana tratto 1	SI	Assente
Via Pontebbana tratto 2	SI	Assente
Via Pontebbana tratto 2	SI	Assente
Via Guerrazzi	NO	Assente
Via Carducci	NO	Assente
Attraversamento Via Puccini		
Via Puccini tratto1	SI	Assente
Via Puccini tratto1	SI	Assente

RANZANO

Incrocio Via Verdi/Garibaldi/Alighieri/D'Aosta		
Via Verdi	SI	Assente
Via Verdi	NO	Assente
Via D'Aosta	SI	Assente
Via D'Aosta	SI	Assente
Via Garibaldi	SI	assente
Via Garibaldi	NO	Assente
Via Alighieri 2	NO	Assente
Via Alighieri 2	NO	Assente

RONCHE

Incrocio Via Custoza/Percoto		
Via Custoza	NO	Assente
Via Custoza	NO	Assente
Via Custoza	SI	Assente
Via Percoto	SI	Assente
Via Percoto	SI	Assente
Via Percoto	SI	Assente
Via Percoto	SI	assente



Viale Grigoletti, Fontanafredda



Via Osoppo, Vigonovo

Osservazioni negli attraversamenti rilevati

- Numerosi attraversamenti con dislivelli e/o assenza di zebratura.
- Attraversamenti con scarsa sicurezza nelle vie rettilinee.
- Negli incroci e rotonde (ampia geometria stradale).



Ampia geometria stradale, Ranzano



Via Osoppo, Vigonovo – attraversamento ❌



Sagrato della chiesa, Vigonovo



Via IV Novembre, Fontanafredda



*Via Mazzini+ via Rossini+ Piazza Saint Jean
Sconnessioni porfido*

*Davanti al Conad a Vigonovo - le fughe del pavimento
sono correttamente sigillate*





2. Valutazione accessibilità spazi pubblici

2.1. Luoghi importanti/ attrattivi

La valutazione viene rappresentata nelle mappe grafiche, che riportano le indicazioni della seguente legenda.

PERCORRIBILITÀ DEI PERCORSI PEDONALI	
	Percorribilità buona
	Percorribilità abbastanza buona
	Percorribilità e/o sicurezza da migliorare
	Percorribilità limitata o assenza linee guida
	Vie locali o extralocali: Percorribilità molto limitata o sicurezza da migliorare (pendenza, assenza percorsi ped.) o assenza linee guida
	Vie residenziali senza percorsi pedonali e strade bianche: Z30 o Z20 da completare o creare e/o necessaria asfaltatura
	Interruzione sul percorso
	Incrocio da qualificare
	Attraversamento con problemi di sicurezza
	Aree parcheggi con posti riservati accessibili
	Aree parcheggi con posti riservati accessibili ma non a norma
	Aree parcheggi con posti riservati non accessibili
	Fermate bus accessibili e non accessibili
	Attraversamenti non accessibili
	Rotatorie
	Semafori



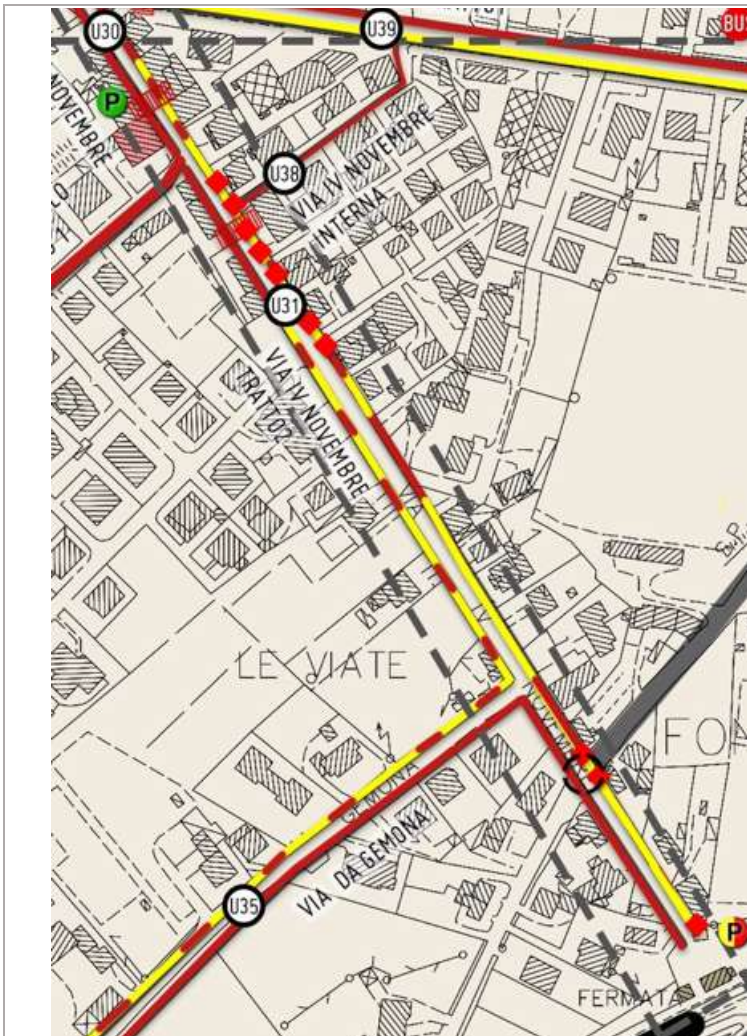
Le mappe riportano inoltre i seguenti dati topografici e infrastrutturali.

	SS13/SP64/SP70/SP10
	Ferrovia
	Ciclabili
	Scuole
	Strutture socio-sanitarie
	Supermercati
	Stazione FS
	Chiese
	Cimiteri
	Piazze/Aree pedonali
	Impianti sportivi
	Campi sportivi
	Aree verdi/Aree giochi
	Ponti/Passerelle
	Corsi d'acqua
	Edificazione/Urbanizzazione
	Sottopassi
	Macrobarriere
	Confine comunale

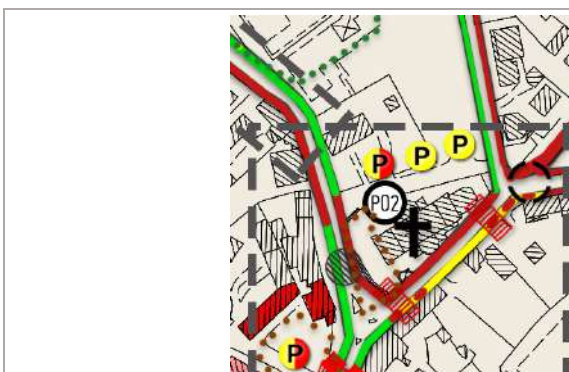


Ambito centro chiesa- Pontebbana



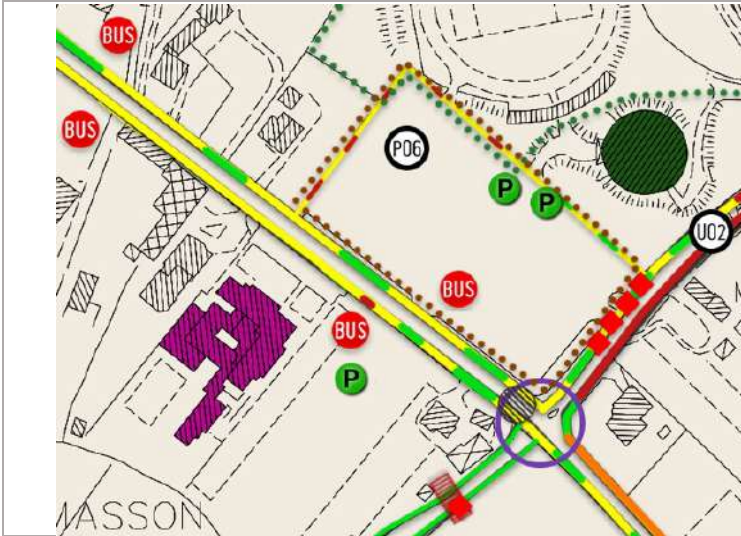


Stazione Fs + posta: via IV Novembre
(asse da riqualificare)



Ambito chiesa, Vigonovo



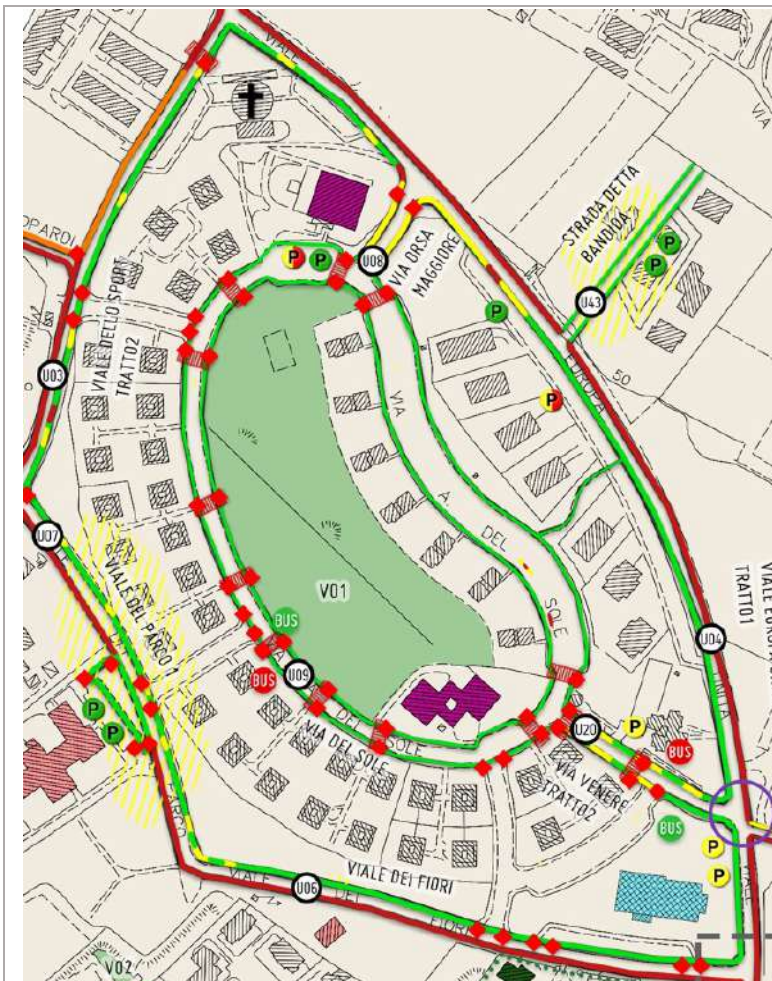


Piazzale San Luca/ scuola



Via Buonarroti e dintorni





Villadott, quartiere Anello del Sole

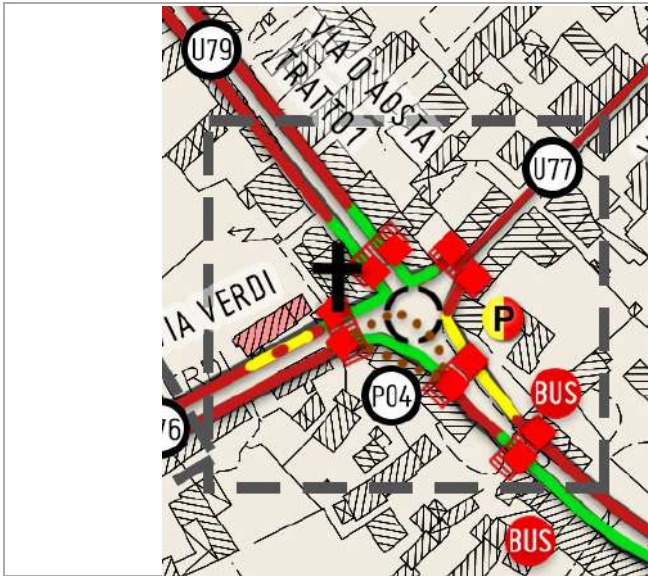


Nota: rimozione scalini negli attraversamenti e sistemazione marciapiedi dissestati in più punti

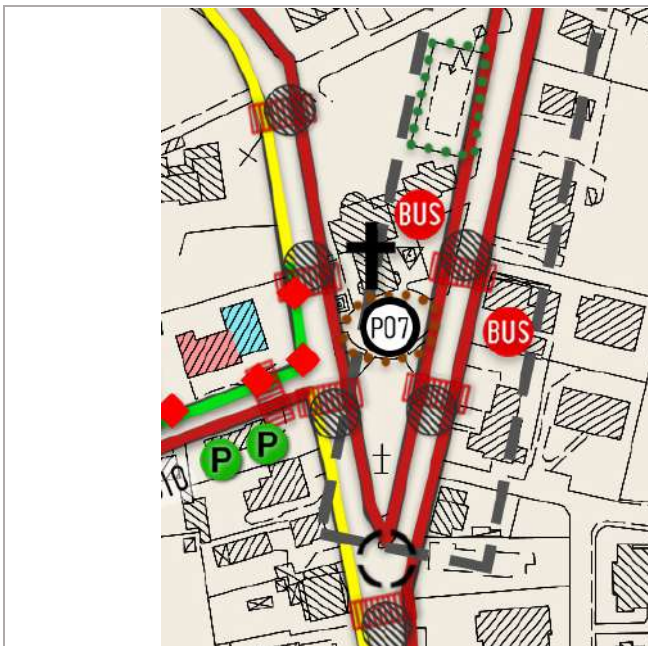


Via Osoppo



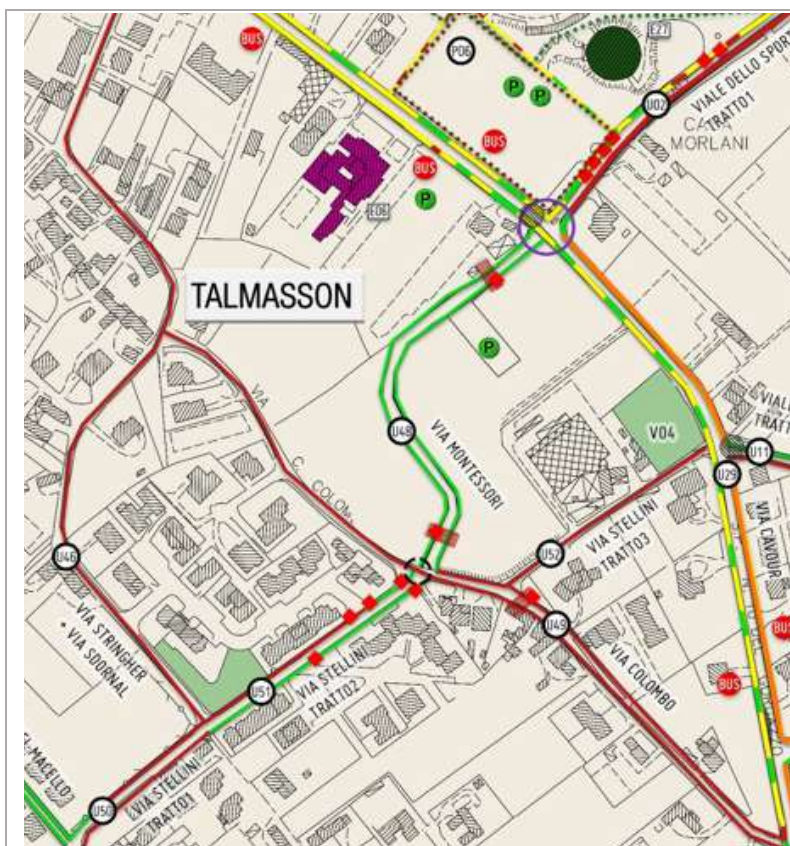


Ranzano - Attorno alla chiesa



Nave - Attorno alla chiesa





Talmasson/Villadolt - Via Colombo



2.2. Piazze e chiese

Cod.	PIAZZE	Raccordo percorsi esterni	Orientamento	Percorso	Park riservato	Fermata bus	Attraversamento
P01	Piazza Saint Jean	✗+✗	assente	✗ sconnessioni	✗	✗	✗ via Pastrengo: assente
P09	P.za Roma (v. Grigoletti a lato della chiesa)	✗-✗	✗	✗	assente	✗ Migliorare collegamento percorsi pedonali	✗
P07	Piazza della chiesa, Nave	assente	assente	Area parcheggio	Assente farmacia ✗	✗	✗ lato Crai e farmacia ✗ lato strada di accesso
P02	Piazza attorno alla chiesa Vigonovo	assente	assente	✗ sagrato	✗+✗	assente	Via Bellini ✗ Alla Rotonda ✗ Via Giol ✗ Dentro la Piazza ✗
P03	P.za della chiesa Beata V. del Rosario in Via Oberdan	✗	assente	✗	assente	assente	assente



P08	Piazza Giulia, Vigonovo	X	assente	Assente X sconnessioni	X	assente	Dentro la piazza: X X X
P05	Piazza Municipio Vigonovo	X sconnessioni pavimentazione	X/X arredi bassi	X	3 X	X Sconnessioni pavimentazioni	2 X
P04	Piazza Ranzano	X	assente	X	X Area parcheggio	X	NA
P06	P.le S. Luca, Fontanafredda	X	assente	X	2 X	Fermata scuola bus Attraversamento X	XX+X

CHIESE	Percorso esterno	Ingresso	Porta	Parch. riservato	Attraversamento	Fermata bus
Chiesa Beata V. del Rosario, Via Oberdan	PA	NA	NA	Assente	Assente	Assente
S.mo Redentore, v.le Europa Unita, Fontanafredda	A	A	NA	Assente	NA Viale dello Sport	Assente
San Giorgio in Campagna, Villadolt	NA	NA	NA	A	assente	assente
Via Roma, Fontanafredda	PA	A	NA	Assente	NA	PA* NA Piazza Roma
Chiesa parrocchiale, Nave	Assente area parcheggio PA	A	NA	Assente Lato farmacia A	Lato Crai Via Botegan A	NA
San Antonio, Ranzano	PA (tratto)	A	NA	NA	NA	NA
Chiesa arcipretale, Vigonovo	X sagrato assente	Rampa	NA	PA+NA	Via Bellini NA Alla Rotonda PA Via Giol NA In piazza A	Assente
Chiesetta, Ceolini	Assente	NA	NA	Assente	Assente	NA
Chiesa Ceolini, via Tasso	PA	A	NA	Assente	Assente	NA

Nota: presenza frequente di rastrelliere per bici vicino alle chiese. Fare un attraversamento su via Pastrengo – altezza fermata della chiesa a Fontanafredda.



Chiesa, Ranzano



Chiesa, Vigonovo



Chiesa, via del Parco, Villadolt



Chiesa Saint Jean, Fontanafredda

2.3. Aree verdi attrezzate

COD	PARCHI/AREE GIOCHI	Viale esterno	Accessi	Viale interno	Arredi	Giochi	Park Access.	Bus	Attraversamenti
V01	Anello del Sole Villadolt	☑	☒	assente	☑☒	☒	☑	assente	☒
V03	Via del Parco – Tratto 2 Villadolt	☑	☒	assente	☒	☒	assente	assente	☑
V07	Via Loreto (Ranzano)	☑	☑	assente	☒	☒	assente	assente	assente
V02	Via Nievo - Fontanafredda	☑	☒	☒	☒	☒	☑	assente	☑
V08	Via San Antonio, Nave	☑	☒	assente	☒	☒	assente	assente	Assente
V04	Via Stellini, Fontanafredda	☑	☒	assente	☒	☒	assente	Via Cavour ☒	Assente
V06	Via Toreal, Vigonovo	☑	☑+☒	☑	☑	☒	assente	assente	☑+☒
V05	Via Baracca	☑	☑	☑	☑	☒	☑	assente	☑
V010	Via Custoza	assente	☑	☑	☑	☒	assente	☒	☒
V09	Via Pellico	assente	☑	☑	☑	☒	☑	☒	assente
V11	Via Marsala - Ceolini	☑	☒	assente	assente	☒	assente	☑+☒	assente

Legenda: ☑ Accessibile - ☑ Parzialmente accessibile ☒ Non accessibile



Via Custoza, Ronche



Via Loreto, Ranzano



Via Baracca, Vigonovo



Via Anello del Sole, Villadott

2.4. Parcheggi riservati

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). Sono stati individuati 74 parcheggi riservati ai disabili. Di questi, 40 risultano a norma e ben collocati,



AREE PARCHEGGI e PARCHEGGI RISERVATI

NOME / LOCALIZZAZIONE PARCHEGGIO	TOT. PARCH.	STALLI RISERVATI DISABILI		
		Rilevati	Intervento accessibilità	Intervento segnalazione
FONTANAFREDDA- VILLADOLT				
VIALE DELLO SPORT TRATTO 1 (PISCINE)	240	A	no	si
		A	no	si
VIA PUCCINI TRATTO1 (SCUOLA)	5	A	no	si
		A	no	si
VIALE EUROPA UNITA TRATTO 1	110	NA	no	si
		A	no	si
VIALE EUROPA UNITA TRATTO 1 (CRAI)	56	PA	sostituz pavimentazione	si
		PA	sostituzione pavimentazione	si
PIAZZA SAINT JEAN	34	PA	si, asfaltatura	si
VIA DEL PARCO 1 (DISTRETTO)	40	A	no	si
		A	no	si
VIA PASTRENGO	14	A	no	si
VIALE EUROPA UNITA TRATTO 2 (SCUOLA)	30	A	no	si
VIA BUONARROTI TRATTO 1	5 ?	A	no	
		A	no	
VIA CARDUCCI TRATTO 1 (CARABINIERI)	8	A	no	si
STRADA DELLA MADONNA (CIMITERO)	100	A	no	si
		A	no	si
VIA VENERE TRATTO 2	15	PA	riposizionare	si
VIA DA VINCI TRATTO2	20	PA	riposizionare	si
VIA DA VINCI TRATTO 3	16	A	no	si
		NA	scivolo e ricollocare vicino percorso	si
VIA DELLA TOFFOLA	80	A	no	si
		A	no	si
		A	no	



VIA DELLA TOFFOLA	10	NA	fare scivolo	si
VIA DIACONO	20	A	no	si
VIA NIEVO	40	A	no	
		PA		
VIA CAVOUR (GALLERIA)	-	PA		
VIA 4 NOVEMBRE TRATTO 1 (POSTA)	7	A	no	
VIA 4 NOVEMBRE TRATTO 2 (STAZIONE)	17	NA	asfaltare	si
VIA DEL SOLE	200	7A	no	si
		3NA	no	si
STRADA DETTA BANDIDA	16	A	no	si
		A	no	si
AREA PARCHEGGIO POLIZIA	45	A	no	
		A	no	
VIA GRAZIANI	10	ASSENTE	-	-
TALMASSON-FONTANAFREDDA				
VIA DEL MACELLO	?	A	no	
VIA MONTESSORI	60	A	no	
VIGONOVO E ROMANO				
VIA PUCCINI TRATTO 2 (POSTA)	8	A	no	si
VIA PUCCINI TRATTO 2 (BANCA)	8	PA	no	si
VIA GIOL (DIETRO LA CHIESA)	50	PA	rifare rampa	si
		PA	rifare rampa	si
		NA	rifare rampa	si
VIA MAZZINI	5	NA	ricollocare	si
VIA DEL FIOLE (CIMITERO)	42	A	no	si
VIA BARACCA TRATTO 2 (PARCO)	40	PA	no	si
VIA BARACCA TRATTO 2 (PARCO)	40	A	no	si
VIA OSOPPO TRATTO 1 (FARMACIA)	23	NA	fare scivolo	si
VIA ROSSINI TRATTO 2 (CONAD)	40	PA	no	si
PIAZZA MUNICIPIO	25	PA	no	si
		PA	no	si



		PA	no	si
VIA OBERDAN TRATTO 2	15	ASSENTE	-	-
VIA VERONESE	20	ASSENTE	-	-
RANZANO		ASSENTE		
VIA ALIGHIERI TRATTO 2	8	NA	no	si
VIA ELLERO TRATTO 1	12	A	no	si
NAVE				
VIA STADIO	10	PA	no	si
		A	no	si
CIMITERO NAVE	30	ASSENTE	-	-
VIA LIRUTTI	15		-	-
CASUT		ASSENTE		
VIA CASUT INTERNA (Scuola)	12	NA	fare scivolo	si
		NA	fare scivolo	si
RONCHE				
VIA S. PELLICO (AREA GIOCHI)	18	A	no	si
CEOLINI				
VIA CEOLINI TRATTO2+VIA GIOTTO	8	NA	raccordo con percorso	si
VIA TASSO	10	NA	fare scivolo	si
			fare scivolo	si

Legenda



parch.
accessibile



parch. poco accessibile o mal
posizionato o segnaletica carente



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

2.5. Fermate dei mezzi pubblici di trasporto

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



Stazione FS

Stazione FS	Percorso esterno	Orientamento	Fermata bus	Park riservato	Binario 1	Binario 2	biglietteria	Bagno
	X assente	assente	assente	X	X	X	X	assente

Nota: previsto un progetto di riqualificazione della stazione Fs e delle aree esterne.

Fermate TPL

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

- Mobilità, riferita alla presenza di una pedana e dell'accessibilità e 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.





LOCALIZZAZIONE FERMATE TPL	DIS. MOTORIA	DIS. SENSORIALE (ORIENTAM.)	COMFORT
FONTANAFREDDA-VILLADOLT			
Via Puccini tratto1		ASSENTE	
Via Puccini tratto1			
Via Puccini tratto1			
Via Puccini tratto1			
Via Puccini tratto1 (scuolabus)			
Via Puccini tratto1 (scuolabus)			
Via Anello del Sole			
Via Anello del Sole			
Via Pastrengo			
Via Pastrengo			
Via Carducci tratto1			
Via Carducci tratto1			
Via Venere tratto 2			
Via Venere tratto 2			
Via Da Vinci tratto 1			
Via Da Vinci tratto 1			
Via Da Vinci tratto 3			
Via Da Vinci tratto 3			
Via Cavour			
Via Cavour			
Viale Grigoletti tratto 1			
Viale Grigoletti tratto 1			
Viale Grigoletti tratto 2			
Viale Grigoletti tratto 2			
Viale Venezia			
Viale Venezia			
Via Pontebbana tratto1			
Via Pontebbana tratto1			
VIGONOVO			
Via Puccini tratto2			
Via Puccini tratto2			
ROMANO			
Via Alighieri tratto1			
Via Alighieri tratto1			
Via Oberdan tratto 1 (scuolabus)			
Via Veronese (scuolabus)			
RANZANO			
Via Alighieri 2			
Via Alighieri 2			
Via Verdi			
Via Verdi			
NAVE			
Via Bodegan			
Via Bodegan			
CEOLINI			
Via Fieramosca			
Via Fieramosca			
Via Tasso			
Via Tasso			
CAMOLLI CASUT			
Via Casut			

Legenda: ■ Accessibile - ■ Parzialmente accessibile ■ Non accessibile



Osservazioni: Il grado di accessibilità e confort delle fermate TPL risulta insufficiente. Viene segnalato da parte dell'utenza, il problema dell'imbarco negli autobus, collegato alla scarsa presenza di mezzi dotati di pedane estraibili. Sarebbe opportuno rendere accessibili almeno alcune fermate TPL molto frequentate dall'utenza e prevedere il riposizionamento delle fermate troppo esposte sulla strada. Si prevede nel computo una spesa a forfait per l'acquisto di segnali podotattili da inserire presso le fermate TPL e negli attraversamenti adiacenti.

NOTA: occorre verificare presso l'azienda di trasporto il numero di autobus attrezzati di pedane funzionanti nelle linee che servono Fontanafredda; ev. sollecitare l'azienda per l'incremento di tali dotazioni negli autobus di linea.



3. Valutazione accessibilità edifici pubblici non comunali

3.1. Esercizi commerciali e servizi

E' stata effettuata un'indagine dell'accessibilità esterna dei locali privati aperti al pubblico (negozi, banche, bar-ristoranti) in un'area campione composta da sei vie: Viale Grigoletti; Via Diacono; Via del Parco; Via IV Novembre; Viale Europa Unità; Via Carducci; Via Puccini; Via Pastrengo; Via Buonarrotti; Viale Venezia. Il rilievo si è limitato a verificare la presenza di dislivelli negli ingressi e non ha indagato l'accessibilità costituita dalle porte d'ingresso.

Accessibilità degli esercizi commerciali nel centro storico

NEGOZI + BANCHE+ AGENZIE + RISTO-BAR RILEVATI: **45**

NEGOZI + RISTO-BAR ACCESSIBILI (senza scalini ingresso): **23**

NEGOZI + RISTO-BAR ACCESSIBILI (con scalini ingresso): **22**

Di cui:

RISTO-BAR ACCESSIBILI (senza scalini ingresso): **9**

RISTO-BAR NON ACCESSIBILI: **1**

L'indagine, limitata alla presenza di gradini all'esterno del locale, evidenzia alcune criticità per l'accessibilità degli esercizi commerciali ed in particolare dei negozi. Non è stato effettuato l'ulteriore approfondimento d'indagine dell'accessibilità esterna riguardante le porte d'ingresso, riferito alla larghezza, alla pesantezza e alle modalità di apertura delle stesse.

Considerando la sola categoria dei negozi, il 31% risultano privi di scalini.

L'indagine si è limitata alla verifica della presenza di dislivelli/scalini con "h" maggiore 2,5 cm nell'ingresso esterno del locale nell'area centrale. Allontanandosi dal centro, la percentuale degli esercizi aperti al pubblico non accessibili tende ad aumentare.

Negozi attorno all'area storica

Scalino – dislivello >2,5 cm	ACCESSIBILI
23	22

GALLERIE CON NEGOZI	Scalino >2,5 cm	NEGOZI	Park riservato	Fermata Bus
Galleria in Via Friuli	PA	NA	NA	NA
Galleria in Via Del Parco 2	NA	PA	assente	A



Supermercati	Percorso esterno	Parch. riservato	Ingresso	Porta	Fermata bus	Attraversamento
CRAI, Nave	A	A farmacia	A	A	NA	A+ NA
CRAI, Viale Europa Unita	A da Viale Europa Unita NA Interruzione tratto 2 Viale Europa Unita NA	2 PA Tappetto erboso	A	A	A Via Venere	A
CONAD, Via Rossini	PA/A	PA	A	A	assente	PA



Galleria via Friuli

L'accesso facilitato nei negozi e locali è una necessità per le persone con disabilità motorie, che non riescono ad entrare nei negozi di prossimità (panificio, alimentare, ecc.) in modo autonomo.

Invece si osserva che i centri commerciali e i supermercati offrono un buon livello di accessibilità con la presenza di porte con apertura automatica.

Con l'attuazione del PEBA, si suggerisce un'iniziativa di sensibilizzazione dei gestori privati, tramite la diffusione di una lettera informativa e azioni di sostegno (da valutare sulla base delle risorse disponibili - v. allegato "lettera informativa ai gestori di negozi e bar-ristoranti").



3.2. Uffici postali e banche

Uffici postali e banche	Parch. riservato	Percorso esterno	Ingresso/soglia	Porta ingresso	Fermata bus	Attraversamenti
Ufficio Postale, Via IV Novembre, Fontanafredda	A	PA/NA Rampa lungo	A	NA	assente	NA
Ufficio Postale, Via Lirutti, Nave	assente	PA	A	NA	assente	NA da mettere in sicurezza
Ufficio Postale, Vigonovo	A	PA	A	NA	PA Altro lato strada	NA
Intesa San Paolo, Via Friuli	PA	A	A	NA	assente	A
Credit Agricole, Via Puccini	assente	A	PA dislivello	A	assente	A
Unicredit, Via Cavour	PA	A PA	A	NA	NA	A
BCC, Via Puccini, Vigonovo	PA	PA	A	A	PA	NA
Banca della Marca, Via Cavour	assente	A	A	NA	NA	A

*Ufficio postale su via Lirutti – limitare la velocità – mettere in sicurezza e rendere accessibile l'attraversamento.



3.3. Servizi socio-sanitari

AMBULATORI/ FARMACIE	Parch. Riservato	Percorso esterno	Dislivello ingresso	Porta Ingresso	Fermata bus	Attraversam ento
Farmacia, Nave	A	A	A	NA	assente NA	NA
Farmacia, Piazza Giulia, Vigonovo	NA	PA	A	A	assente	A NA
Ambulatori Piazza Giulia, Vigonovo	NA	PA	A ascensore	NA	assente	A NA
Farmacia, Fontanafredda	assente	NA/PA dislivelli Via Grigoletti	A	A	NA	NA
Dentista, Viale Grigoletti	assente	NA/PA	A	NA	NA	NA
Veterinario, via Veronese, Vigonovo	assente	NA	NA	NA	assente	assente
Distretto sanitario, Viale del Parco, Villadolt	A	PA	A	NA Porta spesso aperta	assente	assente
Veterinario, Viale del Parco, Villadolt	assente	PA	A	NA	NA	PA Scarsa sicurezza
Medico, Via Friuli/ Galleria	assente distante	PA	NA	NA	assente	assente
Dentista, Via Osoppo, Vigonovo	assente	NA	–	NA	assente	NA
Dentista, Via Cavour	assente	A	A	NA	assente	A
Ambulatorio, Via Camolli Casut	assente	PA da Sacile verso Fontanaf. NA	A	NA	assente	NA+ Insicurezza

Note: parcheggi riservati assenti presso le strutture sanitarie e scarsa percorribilità spazi esterni.



4. Rilievo degli edifici comunali

Gli edifici del comune di Fontanafredda con frequentazione da parte del pubblico sono 35, oltre a 12 edifici non aperti al pubblico, per i quali non è stato effettuato il rilievo dell'accessibilità.

Gli edifici sono articolati nelle seguenti categorie:

- SCUOLE n.6
- UFFICI n.5
- SEDI ASSOCIATIVE n.10
- SPORT n.7
- SERVIZI SOCIO-SANITARI n.4
- CIMITERI n.3

COD	EDIFICIO	loc.	INDIRIZZO
SCUOLE			
E01	Edificio "Risorgiva", uffici didattici e sede staccata materna	FONT	Via Anello del Sole, 265
E02	Scuola dell'infanzia "G. Rodari"	FONT	Via Anello del Sole, 18
E03	Scuola primaria "G. Marconi"	FONT	Via Buonarroti
E04	Scuola primaria "G. Oberdan", Vigonovo	VIGO	Via Oberdan
E05	Scuola primaria "S. Pellico"	CAMO	Via Casut
E06	Scuola secondaria "I. Svevo"	FONT	Via Cavour, 13
UFFICI			
E07	Sede Municipale, Vigonovo	VIGO	Via Puccini n. 8
E08	Sede staccata servizi sociali, Vigonovo	VIGO	Via Puccini n. 10
E09	Edificio "ex Casa Bando" - Polizia locale	FONT	Viale Grigoletti n. 13
E10	Edificio Via Carducci - Staz. Carabinieri	FONT	Via Carducci
E11	Biblioteca "Cà Magnoler"	VIGO	Piazza Julia, 1
ASSOCIAZIONI			
E12	Edificio "ex Cà Magnoler" - sede ass. e museo marinai	VIGO	Piazza Julia, 1
E13	Monumento ai caduti Vigonovo - sede alpini	VIGO	Via Giol
E14	Ex scuola elementare Talmasson - sede associaz.	FONT	Via Stringher, 1
E15	Ex scuola Ceolini - sede associaz.	CEOL	Via Fieramosca
E16	Ex scuola elementare Camolli - gruppo alpini	CAMO	Via Da Gemona
E17	Ex scuola elementare Casut - sede associaz.	CAMO	Via Casut
E18	Ex Latteria di Ranzano- P.T.: Associaz. P.1°: Associaz.+ 2 appart.	RANZ	Via Verdi 4
E19	Centro associativo di Nave - Sede Associazioni + seggio elettorale	NAVE	Via Stadio
E20	Centro associativo Villadolt - Sede Associazione	FONT	Viale dello Sport, 11
E21	"Cà Anselmi" - Sede Associazioni + sala comunale (2° piano)	FONT	Viale Grigoletti, 11
SPORT			
E04b	Palestra della scuola Oberdan, Vigonovo	VIGO	Via Oberdan
E22	Stadio Comunale "Tognon"	FONT	Viale dello Sport



E23	Campo Sportivo "Pignat", Vigonovo	VIGO	Via Baracca, 38
E24	Campo sportivo "Rossetti"	CEOL	Via Giotto Ceolini
E25	Campi da tennis	FONT	Viale dei Fiori
E26	Palazzetto dello Sport	FONT	Via Leopardi
E27	Piscina	FONT	Piazzale San Luca, 1
AMBULATORI E SERVIZI SANITARI			
E28	Ex latteria Nave - PT: uffici postali + ambulatorio. P1°: n.2 appart.	NAVE	Via Lirutti 89
E29	Edificio viale Grigoletti - ambulatorio	FONT	Viale Grigoletti n. 59
E30	Edificio Casut - ambulatorio	CAMO	Via Casut
E31	Centro Diurno anziani - Mensa, ambulatori, sede associaz. sociali	FONT	Viale del Parco
CIMITERI			
E32	Cimitero di Fontanafredda/Villadolt	FONT	Strada della Madonna
E33	Cimitero di Vigonovo	VIGO	Via Don Olinto del Fiol
E34	Cimitero di Nave	NAVE	via Bodegan
NON FREQUENTATI DAL PUBBLICO			
L01	Stazione Acquedotto		
L02	Depuratore Nave		
L03	Depuratore Fontanafredda		
L04	Appartamento via Boito		Via Boito, 2
L05	Appartamento via Bellini		Via Bellini, 2
L06	Edificio "casetta blu" - non utilizzato (edificio "al grezzo")		Via dei fiori
L07	Edificio via IV novembre - Locale "deposito"		Via IV novembre
L08	Edificio via Veronese - Ex ambulatorio medico - non utilizzato		Via Veronese, 8
L09	Fabbricato "ex Nezioli" - non utilizzato (edificio "al grezzo")		Via Giol
L10	Sede Protezione Civile		Via Galilei, 25/a
L11	Magazzino Comunale		Via Galilei, 25
L12	Piazzola ecologica		Via Galilei, 25

Per ogni edificio è stato assegnato un codice di priorità (v. cap. 4.1) ed effettuata una valutazione sommaria dell'accessibilità articolata in sette categorie d'indagine.

- Parcheggio riservato.
- Accesso esterno.
- Servizio igienico.
- Collegamenti verticali.
- Fruibilità interna.
- Aree scoperte di pertinenza dell'edificio.
- Uscite di sicurezza.

Il computo degli interventi e.b.a. è riportato nella parte III^a della relazione.

Di seguito la tabella riassuntiva delle priorità e della valutazione dell'accessibilità degli edifici.



COD	EDIFICIO	loc.	VALUTAZIONE						
			Parch. riservato	Accesso esterno	Servizio igienico	Colleg. verticali	Fruibilità interna	Aree scoperte	Uscite sic.
SCUOLE									
E01	Edificio "Risorgiva", uff. scuola e materna	FONT	■	■	■	■	■	■	■
E02	Scuola dell'infanzia "G. Rodari"	FONT	■	■	■	■	■	■	■
E03	Scuola primaria "G. Marconi"	FONT	■	■	■	■	■	■	■
E04	Scuola primaria "G. Oberdan", Vigonovo	VIGO	■	■	■	■	■	■	■
E04b	Palestra della scuola Oberdan, Vigonovo	VIGO	■	■	■	■	■	■	■
E05	Scuola primaria "S. Pellico"	CASU	■	■	■	■	■	■	■
E06	Scuola secondaria "I. Svevo"	FONT	■	■	■	■	■	■	■
UFFICI									
E07	Sede Municipale, Vigonovo	VIGO	■	■	■	■	■	■	■
E08	Sede staccata servizi sociali, Vigonovo	VIGO	■	■	■	■	■	■	■
E09	Edificio "ex Casa Bando" - Polizia locale	FONT	■	■	■	■	■	■	■
E10	Edificio Via Carducci - Staz. Carabinieri	FONT	■	■	■	■	■	■	■
E11	Biblioteca "Cà Magnoler"	VIGO	■	■	■	■	■	■	■
ASSOCIAZIONI									
E12	Ex Cà Magnoler - Assoc. e museo marinai	VIGO	■	■	■	■	■	■	■
E13	Monumento ai caduti Vigonovo - Sede alpini	VIGO	■	■	■	■	■	■	■
E14	Ex scuola elementare Talmasson - Assoc.	FONT	■	■	■	■	■	■	■
E15	Ex scuola Ceolini - Sede associaz.	CEOL	■	■	■	■	■	■	■
E16	Ex scuola elementare Camolli - Gruppo alpini	CASU	■	■	■	■	■	■	■
E17	Ex scuola elementare Casut - Sede assoc.	CASU	■	■	■	■	■	■	■
E18	Ex Latteria - P.T.: Associaz. + appart.	RANZ	■	■	■	■	■	■	■
E19	Centro assoc. + seggio elettorale	NAVE	■	■	■	■	■	■	■
E20	Centro associativo Villadolt - Assoc.	FONT	■	■	■	■	■	■	■
E21	"Cà Anselmi" - Assoc. e sala comunale	FONT	■	■	■	■	■	■	■
SPORT									
E22	Stadio Comunale "Tognon"	FONT	■	■	■	■	■	■	■
E23	Campo Sportivo "Pignat", Vigonovo	VIGO	■	■	■	■	■	■	■
E24	Campo sportivo "Rossetti"	CEOL	■	■	■	■	■	■	■
E25	Campi da tennis	FONT	■	■	■	■	■	■	■
E26	Palazzetto dello Sport	FONT	■	■	■	■	■	■	■
E27	Piscina	FONT	■	■	■	■	■	■	■
AMBULATORI E SERVIZI SANITARI									
E28	Ex latteria- posta, ambulatorio, appart.	NAVE	■	■	■	■	■	■	■
E29	Edificio via Grigoletti - ambulatorio	FONT	■	■	■	■	■	■	■
E30	Edificio Casut - ambulatorio	CASU	■	■	■	■	■	■	■
E31	Centro anziani: mensa, ambulatori, assoc.	FONT	■	■	■	■	■	■	■
CIMITERI									
E32	Cimitero di Fontanafredda/Villadolt	FONT	■	■	■	■	■	■	■



E33	Cimitero di Vigonovo	VIGO							
E34	Cimitero di Nave	NAVE							



Istituto comprensivo, Fontanafredda/Villadott



Scuola elementare Marconi, Fontanafredda/Villadott



Palestra scuole via Oberdan, Vigonovo



Ex scuola Ceolini



Scuola elementare Pellico, Camolli Casut



Cimitero di Fontanafredda/Villadott



Sede alpini, Camolli



Stadio Tognon, Fontanafredda

Regolamento edilizio comunale

“Art. 37 – ALBERATURE: Tutti gli spazi scoperti non pavimentati, in prossimità e a servizio degli edifici, devono essere sistemati e mantenuti a verde **possibilmente arborato**. Qualora si proceda alla messa a dimora di piante d’alto fusto a carattere ornamentale, la scelta delle essenze dovrà essere fatta nel rispetto delle caratteristiche morfologiche e delle condizioni ecologiche locali; preferendo la piantumazione di essenze locali a foglia caduca.”





5. Definizione delle priorità d'intervento

5.1. Edifici comunali

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

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

Il punteggio massimo assegnabile è 10 punti.

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

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

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

A	Edificio d'interesse strategico (scuola, livello elevato di frequentazione, ecc.)	4
B	Rilievo tecnico (entità delle non conformità rilevate)	3
C	Segnalazioni pervenute dall'amministrazione o dai portatori d'interesse	2
D	Interventi di adeguamento o di manutenzione già programmati	1
SOMMA (punteggio massimo)		10

Attribuzione punteggio priorità edifici

COD	EDIFICIO	PRIORITA'				
		importanza	tecnico	segnalaz.	progr.	TOT
SCUOLE		3				
E01	Edificio "Risorgiva", uffici didattici e sede staccata materna	3,0	1,0	0,0	0,0	4,0
E02	Scuola dell'infanzia "G. Rodari"	3,0	1,0	0,0	0,0	4,0
E03	Scuola primaria "G. Marconi"	3,0	1,0	0,0	0,0	4,0
E04	Scuola primaria "G. Oberdan", Vigonovo	3,0	1,0	0,0	0,0	4,0
E05	Scuola primaria "S. Pellico"	3,0	1,5	0,0	0,0	4,5
E06	Scuola secondaria "I. Svevo"	3,0	1,0	0,0	0,0	4,0
UFFICI		1,5-3				
E07	Sede Municipale, Vigonovo	3,0	1,5	0,0	0,0	4,5



E08	Sede staccata servizi sociali, Vigonovo	2,5	2,5	0,0	0,0	5,0
E09	Edificio "ex Casa Bando" - Polizia locale	2,0	1,5	0,0	0,0	3,5
E10	Edificio Via Carducci - Staz. Carabinieri	1,5	0,0	0,0	0,0	1,5
E11	Biblioteca "Cà Magnoler"	2,5	0,5	0,0	0,0	3,0
ASSOCIAZIONI		1-2				
E12	Edificio "ex Cà Magnoler" - sede ass. e museo marinai	1,0	3,5	0,0	0,0	4,5
E13	Monumento ai caduti Vigonovo - sede alpini	1,0	1,5	0,0	0,0	2,5
E14	Ex scuola elementare Talmasson - sede associaz.	1,0	2,5	0,0	0,0	3,5
E15	Ex scuola Ceolini - sede associaz.	1,0	4,0	0,0	0,0	5,0
E16	Ex scuola elementare Camolli - gruppo alpini	1,0	3,0	0,0	0,0	4,0
E17	Ex scuola elementare Casut - sede associaz.	1,0	3,0	0,0	0,0	4,0
E18	Ex Latteria Ranzano- Associaz. e 2 appart.	1,5	2,0	0,0	0,0	3,5
E19	Centro associativo di Nave - Associazioni + seggio elettorale	1,5	0,0	0,0	0,0	1,5
E20	Centro associativo Villadolt - Sede Associazione	1,0	1,0	0,0	0,0	2,0
E21	"Cà Anselmi" - Associaz e sala comunale (2° piano)	2,0	1,5	0,0	0,0	3,5
SPORT		1-2,5				
E04b	Palestra della scuola Oberdan, Vigonovo	2,0	2,0	0,0	0,0	4,0
E22	Stadio Comunale "Tognon"	2,0	1,5	0,0	0,0	3,5
E23	Campo Sportivo "Pignat", Vigonovo	1,0	3,0	0,0	0,0	4,0
E24	Campo sportivo "Rossetti"	1,0	1,0	0,0	0,0	2,0
E25	Campi da tennis	1,5	2,0	0,0	0,0	3,5
E26	Palazzetto dello Sport	2,0	1,0	0,0	0,0	3,0
E27	Piscina	2,0	1,0	0,0	0,0	3,0
AMBULATORI E SERVIZI SANITARI		1,5-3				
E28	Ex latteria di Nave – posta, ambulatorio, n.2 appart.	2,5	1,5	0,0	0,0	4,0
E29	Edificio viale Grigoletti - ambulatorio	1,5	0,0	0,0	0,0	1,5
E30	Edificio Casut - ambulatorio	2,5	2,0	0,0	0,0	4,5
E31	Centro Diurno anziani - Mensa, ambulatori, associaz.	3	0,0	0,0	0,0	3,5
CIMITERI		2				
E32	Cimitero di Fontanafredda/ Villadolt	2,0	0,5	0,0	0,0	2,5
E33	Cimitero di Vigonovo	2,0	0,0	0,0	0,0	2,0
E34	Cimitero di Nave	2,0	0,0	0,0	0,0	2,0

Osservazioni

La sede municipale di Vigonovo necessita di interventi migliorativi. Tutte le ex-scuole spesso sedi attuali di associazioni registrano un punteggio medio-alto. Anche l'ambulatorio di Casut, riporta un punteggio tecnico rilevante.



5.2. Percorsi pedonali

L'individuazione delle priorità negli spazi pubblici considera più parametri:

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

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

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

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

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

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

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



I	Fermata bus scolastico o bus di linea o Pedibus (da 0 a 2)	2
	SOMMA (punteggio massimo)	26

Il punteggio totale (ruolo della via nel contesto) diventa significativo a partire da 11/12 punti. L'attribuzione di un punteggio totale basso non significa che la via sia dotata di un percorso pedonale protetto ed accessibile; tale via potrebbe anche non avere un marciapiede, una banchina o un percorso pedonale protetto però se non ha una funzione rilevante nel contesto locale (via senza uscita, via residenziale, via scarsamente urbanizzata) non raggiungerà un punteggio tale da risultare prioritaria. Sono comunque situazioni da monitorare nel tempo poiché ad esempio una via scarsamente urbanizzata che vedrà un aumento del traffico e/o l'arrivo di nuovi residenti potrebbe diventare prioritaria. In questi casi, è utile tenere in considerazione, il dato fornito dal punteggio tecnico (valutazione accessibilità+ sicurezza+ percorso pedonale e segnaletica), che fornisce elementi conoscitivi che riguardano esclusivamente lo stato del singolo percorso estrapolato dal contesto. Ad esempio, un punteggio (tecnico) > 1,5/2 diventa rilevante solo se il punteggio totale è alto.

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

FONTANAFREDDA/VILLADOLT/TALMASSON

Cod	Nome via	PUNTEGGIO TECNICO	PUNTEGGIO GENERALE	Segnalazione	Schede intervento
U05	Viale Europa Unita tratto 2	2,5	16,5	X	X
U16	Via Carducci tratto 1	3,0	16	X	X
U32	Viale Grigoletti tratto1	3,0	16		X
U13	Via Buonarroti tratto 3	1,5/2,0	15,5/16		X- Lav. in corso
U10	Via Pastrengo	1,5/2,0	14,5/15	X	X
U23	Via Da Vinci tratto 3	2,0	14,0		X
U08	Via Orsa Maggiore	2,0	13,0		X
U01	Via Puccini tratto 1	1,5	12,5		
U09	Via Anello del Sole	1,0	12,0	X	X
U20	Via Venere tratto 2	1,0	12,0		
U34	Via Venezia	3,0	12	X -incrocio	?
U18	Strada della Madonna	3,0	11,0		



U06	Viale dei Fiori	0,5/1	10,5/11		
U31	Via IV Novembre tratto 2	2,5	10,5		X
U39	Via Pontebbana tratto 1	1,5	10,5		
U27	Via del Parco 2	2,0	10,0		
U04	Viale Europa Unita tratto 1	1,5?	9,5		
U07	Via del Parco 1	1,5	9,5		X
U25	Via Diacono	1,5	9,5		
U29	Via Cavour	1,0	9,0?		
U30	Via IV Novembre tratto 1	3,0	9,0		X
U41	Via Graziani	2,5	9,0		
U52	Via Stellini tratto 3	3,0	9,0		
U15	Via Buonarroti tratto 5	2,0	8,5	X	
U02	Viale dello Sport tratto 1	2,0?	8,0		
U17	Via Carducci tratto 2	3,0	8,0	X	Sistemare continuità
U33	Viale Grigoletti tratto 2	3,0	8,0?		
U03	Viale dello Sport tratto 2	2,0?	7,0		
U14	Via Buonarroti tratto 4	1,0	7,0		
U21	Via Da Vinci tratto 1	3,0	7,0		
U36	Via M. Polo tratto 1	3,0	7,0		
U38	Via IV Novembre interna	3,0	6,5		
U45	Via Gortani	3,0	6,5		
U46	Via Stringher+Via Sdornal	3,0	6,5		
U12	Via Buonarroti tratto 2	3,0	6,0		
U51	Via Stellini tratto 2	2,0	5,5		
U22	Via Da Vinci tratto 2	1/1,5	5,0		
U44	Via Leopardi 2	1,0	5,0		
U48	Via Montessori	1,5	5,0		
U11	Via Buonarroti tratto 1	1,5	4,5		
U24	Via Della Toffola	1,0	4,5		
U35	Via Da Gemona	3,0	4,5		
U42	Via Percoto	1/1,5	4,0/4,5	X- velocità	
U26	Via Nievo	0,5	4,0		
U49	Via Colombo	3,0	4,0		
U40	Via Pontebbana tratto 2	3,0	4,0		
U50	Via Stellini tratto 1	3,0	4,0		
U43	Strada detta Bandida	0,5	3,5		
U47	Via Del Macello	0,5	3,5		
U19	Via Venere tratto 1	1,5	3,5		
U28	Via Trieste	0,5	1,5		



VIGONOV, ROMANO

Cod	Nome via	PUNTEGGIO TECNICO	PUNTEGGIO TOTALE	Segnalaz.	Schede intervento
U56	Via Oberdan tratto1	2	15,0		? -Lav. in corso
U60	Via Veronese	2,5/3	13,5/14		X
U59	Via Boito	3	13,0		? -Lav. in corso
U66	Via Osoppo tratto 1	1/3	12/14,0		X su 1 tratto
U55	Via Alighieri tratto1	1,5/2	12,5/13,0		?
U53	Via Puccini tratto2	1,5/2	11,5/12,0		X
U67	Via Osoppo tratto 2	1,5/2	11,5/12,0		X
U61	Via del Fiol	2,5	10,5		
U54	Via Giol	1,5	11,5		X
U63	Via Baracca tratto 2	1,5/2	9/9,5	Tratto 3	
U73	Via Bellini	3	9,0		X
U71	Via Mazzini	1,5/ 2 - 3	6,5/7- 7,5		X
U70	Via Rossini tratto 2	1,5	7,5		
U62	Via Baracca tratto1		6,5		
U65	Via Rivata 2	2,5	6,5		
U68	Via Galilei	3	6,5		
U57	Via Oberdan tratto2	1	5,5		
U72	Via Leopardi 1	3	5,5		
U58	Via Pascoli	1,5	5,0		
U69	Via Rossini tratto 1	3	5,0		
U64	Via Rivata 1	1	4,5		
U74	Via del Mas	2/3	3,5/4,5		

RANZANO,

U75	Via Alighieri tratto2	3	12,0		X Ambito chiesa
U79	Via D'Aosta 1 – SP10	3	11,0	X	
U76	Via Verdi	3	9,0	X	X
U78	Via Loreto	3	7,0		
U84	Via Capri+ Via Sempione	3	7,0		
U81	Via D'Aosta tratto 3 – SP10	3	6,0	X	
U82	Via Ellero tratto1	0,5	4,5		
U83	Via Ellero tratto2	3	4,0		
U80	Via D'Aosta 2 – SP 10	1,5	3,0		
U77	Via Garibaldi	3	3,0		

NAVE, RONCHE, CAMOLLI CASUT, CEOLINI

Cod	Nome via	PUNTEGGIO TECNICO	PUNTEGGIO TOTALE	Segnalaz.	Schede intervento
U87	Via Lirutti	2/2,5	16/16,5	X	X
U94	Via Camolli Casut	2/3	16/17,0	X	



U85	Via Bodegan	3	12,0	X	? Tratto centrale
U95	Via Camolli Casut interna	1,5	11,5		
U96	Via S. Pellico	2,5	10,5	X	
U93	Via Ceolini 2+ via Giotto	1,5/2	9,5/10,0		
U89	Via Stadio	1,5/2	9,5/10,0		
U97	Via Custoza	2	9,5		
U93.1	Via Tasso	2	9,0		
U91	Via Fieramosca tratto 2	2,5/3	8/8,5		
U93.2	Via Marsala	2,5	7,5		
U93.3	Via Marconi	3	7,5		
U90	Via Fieramosca tratto 1	3	6,0		
U88	Via Sant' Antonio	1	5,0	X	
U86	Via Ghirezza	1	4,5		
U92	Via Ceolini tratto 1	3	4,0		

SCHEDE INTERVENTI

n.	Percorso/ Vie rilevate	Località	Lungh. percorso
P01	Viale Grigoletti + Piazza Saint Jean	Fontanafredda	300 m
P02	Via Pastrengo + Via Da Vinci tratto3	Fontanafredda	850 m
P03	Via Carducci	Fontanafredda	500 m
P04	Via Buonarroto tratto3	Fontanafredda	210 m
P05	Via Puccini tratto2 + Via Rossini tratto2	Vigonovo	360 m
P06	Via Osoppo + Via Mazzini	Vigonovo	500 m
P07	Via IV Novembre + Via M. Polo + Viale Venezia	Fontanafredda	730 m
P08	Viale Europa Unita	Fontanafredda	1.3 Km
P09	Viale del Parco 1 + Viale dello Sport + Via Puccini 1	Fontanafredda	800 m
P10	Via Orsa Maggiore + Via Anello del Sole	Fontanafredda/Villadol	1,4 Km
P11	Via Bellini + Via Giol	Vigonovo	550 m
P12	Via Veronese + Via Alighieri tratto1 + Via Boito	Vigonovo	550 m
P13	Via Alighieri tratto2 + Via Verdi	Ranzano	750 m
P14	Via Lirutti + Via Stadio + Via Bodegan	Nave	700 m
P15	Via Camolli Casut (altezza scuola)	Camolli Casut	





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





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

Gli interventi negli spazi urbani previsti nel PEBA sono stati definiti a partire da un'analisi multi-criteriale¹ che fa riferimento ai criteri di accessibilità, orientamento-visibilità, identificazione pedonale, sicurezza e comfort.

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

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

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

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






¹ Le soluzioni proposte potranno essere ridefinite considerando: la fattibilità economico-finanziaria ed i diversi gradi di sicurezza e comfort che s'intendono perseguire.

PRINCIPI DELLA PROGETTAZIONE UNIVERSALE

- 1 - Equità - uso equo: utilizzabile da chiunque.
- 2 - Flessibilità - uso flessibile: si adatta a diverse abilità.
- 3 - Semplicità - uso semplice ed intuitivo: l'uso è facile da capire.
- 4 - Percettibilità - il trasmettere le effettive informazioni sensoriali.
- 5 - Tolleranza all'errore - minimizzare i rischi o azioni non volute.
- 6 - Contenimento dello sforzo fisico - utilizzo con minima fatica.
- 7 - Misure e spazi sufficienti - rendere lo spazio idoneo per l'accesso e l'uso.

1.1. Identificazione e qualificazione dei percorsi pedonali

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

dispositivo / elemento	Immagine/ note
SEGNALETICA ORIZZONTALE per identificazione percorso	 <p><i>Strisce bianche o gialle. Zebrature. Sagome pedone. Campiture colorate.</i></p>
ASFALTO COLORATO E STAMPATO (tipo "Street Print")	 
ELEMENTI RETRORIFLETTENTI "OCCHI DI GATTO"	 <p><i>Colorati o luminosi LED.</i> <i>Nota: collocazione trasversale solo con velocità <50 km/h</i></p>
SEGNALI TATTILOPLANTARI	 <p><i>Foto: anche i paletti delimitano l'area di attestamento e concorrono all'orientamento delle persone ipo/non vedenti</i></p>



	<i>percorso pedonale</i>	<i>fermata scuolabus</i>	<i>attenzione</i>	<i>pericolo</i>
CARTELLI SEGNALETICI STRADALI			 	 
PALETTI PARAPEDONALI per delimitare un marciapiede o un attraversamento				<i>Foto: attraversamento con segnali tattili plantari e paletti con pomello colorato per una migliore percezione da parte delle persone ipovedenti</i>
PALETTI FERMATRAFFICO per evitare il parcheggio o il transito degli automezzi in aree pedonali				<i>Foto: paletti colorati in prossimità di un edificio scolastico</i>
CORDOLI per delimitare la banchina e/o la corsia ciclopeditone				
PAVIMENTAZIONE betonelle o porfido				<i>Nota: con le pav. stradali in masselli occorre prevedere una velocità automezzi limitata</i>
ATTRAVERSAMENTI RIALZATI				<i>L'intervento deve essere accompagnato da apposita progettazione per verificare le condizioni del contesto.</i>



1.2. Tipologia interventi nei percorsi pedonali

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

<p>1 Manutenzione pavimentazione</p> <p><u>Problema rilevato:</u> presenza di sconessioni, buche, avvallamenti, scivolosità del piano di calpestio e dei manufatti costituenti il marciapiede o il percorso pedonale.</p> <p><u>Intervento:</u> pavimento in masselli (es. betonelle o cubetti porfido): sigillatura fughe elementi, e/o ricollocazione elementi; pav. in cemento o asfalto: rifacimento tappeto d'usura.</p>
<p>2 Eliminazione scalini</p> <p><u>Problema rilevato:</u> presenza di scalini superiori a 2,5 cm nel percorso pedonale.</p> <p><u>Intervento:</u> nei dislivelli fino a 6 cm intervento di raccordo dei dislivelli con la realizzazione di uno scivolo realizzato con ricarica in asfalto. Per dislivelli con altezze maggiori a 6 cm intervento di installazione di scivoli prefabbricati in cls o di rampe a seconda del contesto.</p>
<p>3 Installazione segnaletica orizzontale e linee guida (v. cap. 1.3)</p> <p><u>Problema rilevato:</u> assenza di una linea guida; interruzione visiva in corrispondenza dei passi carrai o nelle intersezioni stradali, o nei passi carrai, o nelle Z30.</p> <p><u>Intervento:</u> realizzazione di linee e/o zebraure, o stampa asfalto tipo "street-print", o installazione segnaletica podotattile.</p>
<p>4 Allargamento corsia pedonale</p> <p><u>Problema rilevato:</u> strettezza del marciapiede-corsia pedonale <90 cm o assenza di slarghi ogni 10 m.</p> <p><u>Intervento:</u> allargamento marciapiede-corsia pedonale con restringimento della carreggiata stradale² (in alternativa si possono attuare interventi di moderazione della velocità per favorire la condivisione della carreggiata- v. cap. 1.6).</p>
<p>5 Messa in sicurezza del percorso pedonale</p> <p><u>Problema rilevato:</u> assenza di marciapiede corsia-pedonale.</p> <p><u>Intervento:</u> realizzazione marciapiede (a raso o in rilevato); installazione segnaletica orizzontale (strisce, ev. dispositivi retroriflettenti "occhi di gatto"); installazione di cordoli e/o transenne o paletti para pedonali; interventi di accompagnamento per la moderazione del traffico (v. cap. 1.6).</p> <p>Nota: nelle piste ciclopedonali realizzazione di segnaletica orizzontale per la separazione dei flussi ciclisti-pedoni (striscia e sagome pedone-bici con almeno 3,0 m di largh. della pista).</p>
<p>6 Regolarizzazione pendenze (passi carrai)</p> <p><u>Problema rilevato:</u> accentuata pendenza trasversale o longitudinale in corrispondenza dei passi carrai, con rischio ribaltamento per le carrozzine e rischio inciampo per le persone con problemi sensoriali.</p> <p><u>Intervento:</u> demolizione e rifacimento marciapiede per l'attenuazione dei dossi.</p>

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



<p>7 Qualificazione attraversamenti pedonali (v. cap. 1.5)</p> <p><u>Problema rilevato:</u> l'attraversamento pedonale è il punto critico del percorso in quanto è il luogo delle interferenze con gli autoveicoli e necessita di attenzioni specifiche per la sicurezza e l'accessibilità.</p> <p><u>Intervento:</u> messa in opera di segnaletica tattilo-plantare, inserimento avvisatore acustico nei semafori, installazione di paletti para pedonali, "accorciamento" lunghezza attraversamento con avanzamento delle zone di attestamento 'pedonale o con installazione di isole salvagenti al centro della carreggiata. Ricollocazione di stalli che limitano la visibilità dell'attraversamento. Potenziamento illuminazione. Realizzazione di una piattaforma, particolarmente indicata nei luoghi molto trafficati dai pedoni esposti al traffico (scuole, parrocchie, parchi, ospedali, ecc.).</p>
<p>8 Realizzazione, rimozione, ricollocazione di attraversamenti pedonali (v. cap. 1.5)</p> <p><u>Problema rilevato:</u> assente continuità dei percorsi (ad es. laddove un lato della strada non presenta caratteristiche di accessibilità e sia necessario cambiare lato del percorso).</p> <p><u>Intervento:</u> realizzazione attraversamento con segnaletica orizzontale e verticale e/o pavimentazione colorata.</p>
<p>9 Realizzazione di Z30 o Z20 "zone d'incontro" e/o inserimento limiti di velocità (v. cap. 1.6)</p> <p><u>Problema rilevato:</u> in assenza di percorsi pedonali nelle strade (es. nei parcheggi, nelle lottizzazioni residenziali, nelle vie strette dei centri storici, nelle strade rurali), laddove si riscontri una alta frequentazione pedonale, è opportuno intervenire con interventi per la "moderazione del traffico" per favorire un diverso uso della carreggiata in cui l'utenza più debole abbia la priorità sugli automezzi.</p> <p><u>Intervento:</u> installazione segnaletica orizzontale e verticale, modifiche della sezione stradale (restringimento carreggiata, installazione dossi/ rallentatori, allargamento puntuale marciapiedi); collocazione elementi di arredo vegetazionale (aiuole, siepe, alberature, ecc.).</p>
<p>10 Realizzazione pista ciclo-pedonale (da valutare in sinergia con il Biciplan)</p> <p><u>Problema rilevato:</u> nei contesti in cui il marciapiede non è percorribile, la carrozzina utilizza la carreggiata stradale. Le piste ciclopedonali, grazie alla loro larghezza e complanarità, favoriscono la deambulazione delle persone in carrozzina; invece l'utilizzo promiscuo bici-pedone per le persone ipovedenti e non vedenti risulta problematico a causa della interferenza tra le diverse mobilità difficilmente percepibili in assenza di vista e/o udito.</p> <p><u>Intervento:</u> realizzazione di pista ciclopedonale.</p>

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



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

Orientamento delle persone ipo vedenti e non vedenti³

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

La leggibilità dell'ambiente verrà acquisita attraverso la memorizzazione del percorso, anche previo un corso di orientamento alla mobilità nei percorsi giornalieri compiuti dal singolo soggetto (casa/ scuola/ lavoro/ negozio di prossimità). In ogni spazio pubblico la segnaletica assumerà un ruolo fondamentale per guidare le persone e fornire informazioni puntuali sul contesto attraversato e la “messa in situazione”.

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

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

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

Guide artificiali: un percorso può essere attrezzato con una pavimentazione differenziata (v. segnali tattili); con degli avvisatori acustici che segnalino le fonti di pericolo (v. impianti semaforici); con delle mappe tattili per la rappresentazione dei luoghi (con scritte in braille o touch screen e totem interattivo con messaggio vocale). Occorre evitare l'ingombro dei marciapiedi con ostacoli pendenti e/o sporgenti tali da non poter essere intercettati con il movimento del bastone bianco o del cane guida.

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

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



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

Segnali tattili⁴: il disabile recepisce le informazioni circa l'orientamento e la direzione mediante lo sfruttamento del senso tattilo-plantare, con l'utilizzo del bastone e del contrasto cromatico. I muretti o i cordoli sono delle guide "naturali". Il non vedente cammina anche basandosi sugli indizi acustici rappresentati dall'eco dei muretti e dal traffico. Il bastone viene usato con movimento pendolare per sondare la presenza di eventuali ostacoli, quali muri bassi, cordoli di aiuole, piccole siepi, pali, arredo. Non è necessario perciò che gli spazi pedonali siano ricoperti per tutta la loro lunghezza da speciali piastrelle, dato che le persone sono in grado di seguire le guide naturali descritte in precedenza. In tal caso, la persona non vedente ha bisogno soltanto di essere avvisata quando viene a trovarsi in un punto specifico, ad esempio in corrispondenza di una fermata TPL, di un attraversamento pedonale o dell'ingresso a un luogo pubblico. Vi sono poi segnali che indicano il cambio di funzione di una zona, ad esempio da zona pedonale a strada carrabile, per cui è necessario fornire un'indicazione con un segnale di "pericolo valicabile" o "arresto pericolo" per informarla che sta per attraversare una strada. Per questi casi si possono installare nella pavimentazione 2 tipi di codici:

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

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

Orientamento delle persone sorde-mute

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

Orientamento delle persone con problema cognitivo

La semplicità e l'immediata lettura dell'ambiente urbano portano beneficio a tutti ed in

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



particolare ai bambini, agli anziani ed alle persone con problema cognitivo, riducendo o eliminando i fattori ambientali che provocano loro ansia, stress e paura.

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



Es. attraversamento marciapiede con contrasto cromatico e strisce tattili (in resina)

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 e dei servizi pubblici. Lo scopo è di migliorare l'orientamento nei luoghi più trafficati secondo le indicazioni emerse⁵.

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

Un ulteriore intervento riguarda l'applicazione di adesivi colorati nei lampioni e nei pali grigi presenti nei percorsi e nelle piazze, i quali possono costituire degli ostacoli per le persone ipovedenti a causa dell'assenza di contrasto cromatico.

Gli impianti semaforici verranno dotati sia di avvisatori acustici (per quelli ancora non provvisti) e segnali podotattili per l'intercetto del pulsante di chiamata⁶.

⁵ L'amministrazione comunale potrà inoltre valutare singole richieste e specifiche esigenze.

⁶ I segnali podotattili sono assenti in tutto il comune.



1.4. Pavimentazioni pedonali

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

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

Complanarità

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

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

Nelle superfici con acciottolato o cubetti in porfido, le sconnessioni dei giunti o l'eccessivo rilievo dei ciottoli possono rappresentare una fonte di pericolo per una persona in carrozzina. Dal punto di vista progettuale, si dovrebbe impiegare tale materiale solo come bordatura dei percorsi; sconsigliabile inoltre l'impiego del marmo a causa della sua scivolosità⁷.

Masselli o asfalto stampato

Una soluzione efficace per migliorare la sicurezza pedonale e qualificare l'ambito urbano è rappresentata dalla pavimentazione in masselli o in asfalto stampato. Tale intervento viene solitamente accompagnato dall'introduzione di limiti di velocità e favorisce l'uso condiviso

⁷ Le pavimentazioni in erba, marmo, ciottoli, porfido sconnesso causano problemi di equilibrio in particolar modo alle persone anziane.



della strada⁸. Tale pavimentazione può essere realizzata solo in alcuni tratti limitati, ad esempio all'innesto della via o negli attraversamenti principali, in modo tale da conferire continuità visiva al percorso pedonale.

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%)⁹. Quando i bambini iniziano ad andare a scuola in modo autonomo, la principale raccomandazione dei genitori riguarda l'attraversamento delle strade. I ragazzi che crescono in città imparano presto la complessità delle regole stradali e si muovono con scioltezza su ampia scala abbinando più mezzi di spostamenti. Nei centri più piccoli, si osserva una situazione più elastica e si rileva che molti pedoni non sempre attraversano in corrispondenza dell'attraversamento pedonale. Infine, si rileva che con la veloce trasformazione degli ambienti abitati (aumento traffico, allargamento strade, inserimento rotonde, ecc.) i pedoni più anziani tendono a non cambiare abitudini riguardo alle loro modalità di spostamento.

Attraversare una strada in sicurezza è un problema rilevante per una persona con diversa abilità (non vedente, bambino, anziano...). Per un automobilista, i problemi sono due: vedere l'attraversamento e rallentare. Per un pedone, si tratta di controllare che non arrivi un'auto (anticipare) ed attraversare in un tempo appropriato. Diversi attraversamenti o intersezioni pedonali comportano una lunghezza o una geometria stradale ampia o una scarsa visibilità (spesso a causa di parcheggi adiacenti agli attraversamenti) e rappresentano delle fonti di insicurezza per gli spostamenti pedonali.

Prescrizioni di norma

Codice della Strada,

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

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

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

⁹ Cfr. progetto EPCA (European Pedestrian Crossing Assessment) sulla sicurezza degli attraversamenti pedonali, nell'ambito del programma Europeo di tutela dei consumatori/utenti della strada.



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».

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).

Zone 30

Con l'introduzione delle Z30 nelle zone residenziali gli attraversamenti andrebbero eliminati; ma sono azioni da avviare con azioni di accompagnamento e con monitoraggi per instaurare la pratica di condivisione dello spazio stradale.

Illuminazione

Per migliorare la visibilità notturna occorre prevedere l'illuminazione dell'attraversamento e dei percorsi pedonali con lampioni o 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 campiture bianche disegnate sull'asfalto.

Anche la pavimentazione dell'attraversamento può essere differenziata rispetto all'asfalto della carreggiata, con masselli o con asfalto stampato (tecnica tipo "street-print"), o con il rialzo della pavimentazione mediante dosso artificiale.

Riduzione lunghezza e sicurezza

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

-con il **"rialzo dell'attraversamento"** (o la posa di dossi-rallentatori di velocità); tale intervento necessita una valutazione del contesto e dell'eventuale disagio per i passeggeri di autobus o i mezzi di soccorso. L'intervento è consigliato nelle zone molto frequentate dai pedoni, quali le scuole, il centro storico, le zone residenziali.

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



Attraversamento con street print



Vernice con microsfere rifrangenti e semaforizzazione



Illuminazione "smart"



illuminazione perimetrata

Impianti semaforizzati

Si prevede di attrezzare gli attraversamenti semaforizzati con i seguenti dispositivi:

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

Paletti

La funzione del paletto pedonale è molteplice:

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

Nota: il paletto non è sostitutivo di una barriera di sicurezza stradale.

Solitamente l'elemento è realizzato in alluminio verniciato, dotato di adesivo catarifrangente e di calotta colorata; altrimenti possono essere realizzati in ghisa lavorata come elementi di arredo urbano nei contesti urbani di maggiore pregio. I paletti in materiale plastico, di colore nero antracite e diametro 12 cm, rappresentano una valida alternativa nei contesti in cui l'elemento sia soggetto agli urti degli automezzi e al conseguente ribaltamento-danneggiamento.



Rispetto alla possibile criticità di un suo eventuale abbattimento da parte degli automezzi, occorre valutare l'eventuale allontanamento dalla carreggiata e/o l'installazione di altre tipologie (elementi paracarro).

Nel PEBA, gli attraversamenti più importanti vengono qualificati con l'installazione di paletti per favorire l'individuazione dell'attraversamento e la delimitazione dell'area di attestamento.

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

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

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

Misure integrate per la sicurezza dei pedoni

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

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

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

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

Tale documento rileva che **il pedone ha diritto a vivere in un ambiente sano e a godere liberamente dello spazio pubblico nelle adeguate condizioni di sicurezza per la propria salute fisica e psicologica**. È sottolineato che i bambini, gli anziani e i disabili hanno diritto affinché la città rappresenti un luogo di socializzazione e non di aggravamento della loro

situazione di debolezza. Il pedone ha diritto a una completa e libera mobilità che si può realizzare attraverso l'uso integrato dei mezzi di trasporto pubblico non inquinante, capillare e attrezzato per rispondere alle esigenze di tutti i cittadini, abili e inabili. Ogni Stato deve garantire la capillare informazione sui diritti del pedone e sulle possibilità di trasporto alternative rispettose dell'uomo e dell'ambiente attraverso i canali più idonei e sin dai primi livelli d'istruzione scolastica.

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

Isole ambientali e Z30 o Z20

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

Esempi di portali per le "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. Tali elementi inducono l'automobilista a rallentare e a fargli percepire il cambio di regole comportamentali presenti nell'area.

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.

Esempio: regolazione viabilità con senso alternato per ingresso nelle zone a vel. limitata



Zone 30. Sono realizzate in prossimità di scuole ma anche nei quartieri residenziali. Sono parti del tessuto urbano caratterizzate da flussi veicolari moderati con limite di velocità a 30 km/h. Sono zone *slow* delimitate e riconoscibili dove ha priorità la mobilità lenta (pedonale e ciclabile) e in cui occorre evitare i flussi veicolari di attraversamento.

Zone 20 (cosiddette “zone d’incontro”). Consentono una migliore integrazione e condivisione dello spazio con le biciclette e i pedoni senza la necessità di pervenire a una completa pedonalizzare o a una ZTL che tende ad escludere altri utenti.

Woonerf (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. Tali “spazi condivisi” sono assimilabili alle Z20 o “zone d’incontro” in cui i pedoni hanno assoluta precedenza.

L’introduzione delle Zone a velocità limitata va sostenuta con una campagna informativa e di sensibilizzazione per accrescere l’efficacia delle misure e prevenire eventuali incidenti.

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

L’installazione di dissuasori di velocità va accompagnata da controlli periodici, per accertare la loro efficacia, emettere sanzioni nel caso di eccessi di velocità ed eventualmente introdurre ulteriori misure o rimuovere alcune infrastrutture poco efficaci.

Controllo velocità nelle zone 30

- | | |
|--|--|
| • Installazione segnaletica. | Informazione e sensibilizzazione con progettazione partecipata.
Svolgimento di una specifica campagna di comunicazione. |
| • Rallentatori (chicane, dossi, restringimenti). | Controllo tecnico nel primo anno. |
| • Elementi di arredo urbano. | Soppressione attraversamenti pedonali previo studio della mobilità nelle zone residenziali a senso unico. |

Vie con limite 30Km/h da integrare con segnaletica ed altri accorgimenti

- Via Borgo Toreal a Vigonovo di Fontanafredda su tutto lo sviluppo stradale;
- Vicolo Sempione, Via Crosetta, Via Capri a Ranzano di Fontanafredda, su tutte le rispettive lunghezze.
- Via Lirutti a Nave di Fontanafredda, sul tratto compreso tra il civico n. 75 e il civico n. 91.
- Via Sdornal a Talmasson di Fontanafredda, sul tratto compreso tra l’intersezione con la Via Stringher e la Via Stellini.
- Via S. Pellico a Ronche di Fontanafredda, sul tratto compreso tra l’intersezione con Via Ariosto e Via Custoza.
- Via Albalonga a Ronche di Fontanafredda, su tutta la sua lunghezza.
- Via Custoza a Ronche di Fontanafredda, sul tratto compreso tra l’intersezione con Via Zanon e Via Percoto.
- Via Pastrengo a Fontanafredda, in tutta la sua lunghezza.
- Vicolo Graziani a Fontanafredda, in tutta la sua lunghezza.
- Via Bortoluzzi a Fontanafredda, in tutta la sua lunghezza.



- Via Del Cesiol a Fontanafredda, sul tratto compreso tra l'intersezione con Vicolo Graziani e l'intersezione con Via S. Pellico.
- Via Pasolini in tutta la sua lunghezza, Via Giotto (tra Via Marsala e Via Fieramosca), Via Marconi (tra Via Giotto e il civico 19) a Ceolini di Fontanafredda.
- Via del Mas dal civico 07 all'intersezione con Viale Leopardi.
- Viale Leopardi tra l'intersezione con la Via Gortani e l'intersezione con il Viale dello Sport e tra l'intersezione con la Via Puccini e l'intersezione con la Via Col di Riva.
- Via Valgrande tra il civico 5 e la Via Boito.
- Via Don Pietro della Toffola in tutta la sua lunghezza.
- Via Boito tra il civico 11 e la Via Oberdan.
- Via Casut fronte il plesso scolastico della scuola primaria.
- Z.T.L. sulla Via Oberdan a Romano con limite a 10 km/h.
- Nuove zone 30 attualmente in fase di realizzazione.

Caratteristiche rilevate nelle Z30

Identificazione della zona 30 è limitata alla segnaletica verticale, mentre è assente la segnaletica orizzontale e l'individuazione dell'ingresso con "varco di accesso" (da realizzare con apposita configurazione della sezione stradale e con interventi sulla carreggiata).

Il limite di velocità non viene rispettato.

Proposta di istituzione di nuove Z30

- Centri di Fontanafredda, Vigonovo, Ranzano, Nave, Ceolini, Ronche, Camolli e vie laterali.
 - Quartiere Villadolt: viale Dello Sport/Anello del Sole.
 - Via IV Novembre (limite 30Km/h) con le vie laterali.
- Le lottizzazioni: da inserire con il limite 20Km/h

Interventi consigliati

- Qualificazione dei varchi d'accesso, con inserimento segnaletica orizzontale; miglioramento sicurezza sui lati più esposti (V. sicurezza non vedenti ed ipovedenti); inserimento arredo verde; restringimento puntuale della carreggiata.

- Chiusura temporanea, ad es. nel week end per favorire le attività pedonali e ciclabili dei residenti o alla mattina in concomitanza con il passaggio del Pedibus.

- Eventuali cambiamenti delle abitudini locali e modalità di spostamento vanno accompagnati con azioni di sensibilizzazione e di coinvolgimento dei residenti anche considerando una riorganizzazione/riuso dello spazio urbano. Generalmente, il non rispetto del limite di velocità



è riconducibile alla scarsa educazione ed a caratteristiche strutturali riconducibili alla larghezza eccessiva della carreggiata a disposizione degli automobilisti e/o alla assenza di percorsi pedonali delimitati e protetti.

- Nelle lottizzazioni, specifiche prescrizioni riguardanti gli standard potrebbero agevolare una migliore ripartizione e riuso degli spazi comuni al beneficio dei pedoni-residenti rispetto ai veicoli. Il limite di 20km/h nella viabilità interna andrebbe integrato fin della concezione del piano di lottizzazione, come un parametro fondamentale per migliorare la qualità degli spazi.

Interventi per migliorare la sicurezza dell'utenza debole nelle Z30

Si indicano di seguito alcuni micro-interventi finalizzati a migliorare la leggibilità degli spazi, la sicurezza e l'uso della strada da parte di tutti i pedoni.

- inserire la segnaletica orizzontale di limite 30km/h sulla carreggiata (v. "street print");
- realizzare varchi d'accesso con restringimento e/o rialzo della carreggiata (ev. prevedere l'uso di arredo verde) per delimitare l'ingresso nella zona a velocità limitata e "costringere" l'automobilista a rallentare;
- estendere il limite 30km/h alle vie circostanti (nel caso in cui siano strade locali di quartiere);

Dove realizzare le nuove Z30 o Z20?

- Nelle vie adiacenti alle Z30 esistenti, in modo tale da estendere l'isola ambientale;
- Intorno alle scuole: creando un "areale di sicurezza" con raggio di ca. 300 m - da definire a seconda del contesto, dei percorsi pedonali presenti e del Pedibus -. All'interno di tale areale si propone l'istituzione di Zone 30 o 20 per garantire la sicurezza pedonale degli alunni. Se tale misura non sarà sufficiente, si consiglia la chiusura temporanea di una o più vie attorno alla scuola considerando gli orari d'entrata ed uscita degli alunni (V. Piano dei Tempi e degli Orari¹⁰).
- Nelle vie centrali, con presenza di attività commerciali, servizi importanti, e pedoni.
- Nei centri e attorno alle piazze.

¹⁰ Piano finalizzato a migliorare l'uso del tempo personale, conciliare i diversi tempi della città, l'accessibilità ai luoghi ed ai servizi pubblici, oltre che l'architettura dello spazio pubblico e la sua sicurezza.



- Nelle nuove lottizzazioni residenziali; aree d'incontro delimitate e generalmente chiuse; si consiglia l'introduzione di un limite di 20km/h, dando la priorità ai pedoni e permettendo ai bambini di giocare per strada in sicurezza.
- In alcune vie locali di collegamento interne che vengono preferite alle principali strade più trafficate.
- In alcune aree residenziali in cui la carreggiata è ampia e la strada ha un ruolo di collegamento intercomunale, potrebbe essere indicato un limite a 40km/h accompagnato da specifici interventi di restringimento della carreggiata per limitare il traffico di attraversamento.

Vie di collegamento

Si suggerisce di ridurre la velocità dei veicoli nelle vie di collegamento fra le località più vicine a 40km/h

Interferenza pedoni/ciclisti

In assenza di marciapiedi le piste ciclopedonali costituiscono una risorsa per la mobilità delle persone in carrozzina; per limitare le interferenze, soprattutto nei confronti dei pedoni ipovedenti, non vedenti e anziani, nelle piste ciclopedonali il limite di velocità per i ciclisti sarà limitato a 10Km/h e sarà predisposta la segnaletica con striscia per dividere i diversi flussi.

L'amministrazione comunale può individuare le eventuali interferenze fra ciclisti e pedoni e ciclisti e veicoli con lo strumento del Biciplan che fornisce anche indicazioni sulle eventuali modalità di intervento.

Modalità spostamento	Distanza percorribile	velocità
camminata relax o carrozzina manuale	3 km/h	1km= 20'
camminata normale	4 km/h	1km= 15'
camminata affrettata	5 km/h	1km= 12'
camminata rapida o carrozzina elettrica	6 km/h	1km= 10'
pedalata relax	15 km/h	1km= 4'
pedalata regolare	20 km/h	1km= 3'

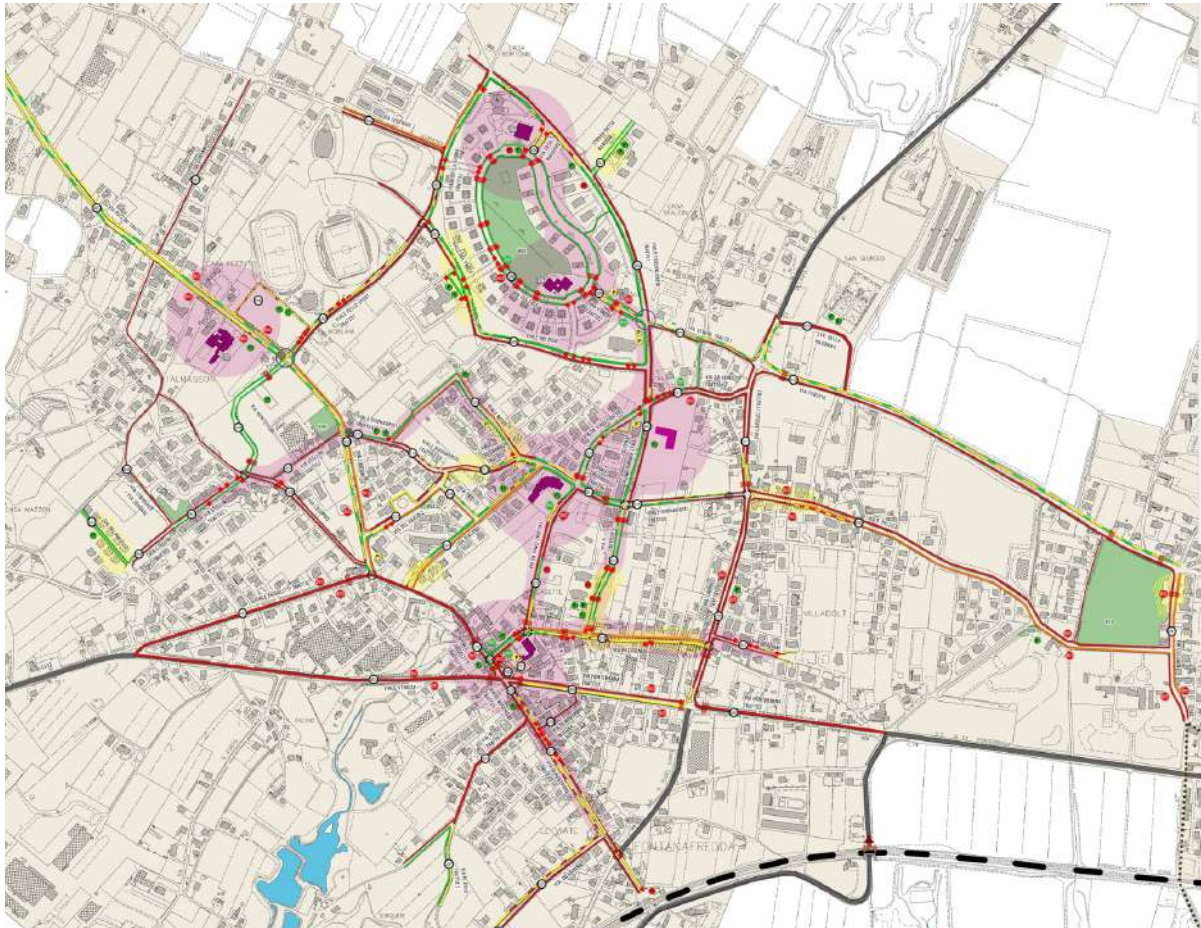
Migliorare la sicurezza pedonale attorno ai poli attrattivi

Le mappe del centro e delle frazioni elaborate nel PEBA individuano un areale di c.a. 300 metri di raggio intorno alle scuole in cui è opportuno intervenire con azioni di moderazione del traffico e introdurre limite di velocità (v. campitura viola nelle mappe); tale limite può riguardare



anche le vie residenziali per consentire un uso promiscuo delle strade. Nelle vie strette (ad es. a senso unico) e nelle piazze in cui transitano e parcheggiano gli automezzi, il limite di 20 o 10 Km/h risulta più indicato. Nelle vie in cui moderare la velocità dei veicoli sono state incluse le strade con i percorsi Pedibus.

FONTANAFREDDA E VILLADOLT



MIGLIORARE LA SICUREZZA NELLE AREE ESTERNE ALLE SCUOLE¹¹

Nuovo codice della strada (2019)

Ciclisti: viene data facoltà ai Comuni di realizzare nei semafori una striscia di arresto dedicata ai ciclisti e avanzata rispetto ai veicoli a motore e di consentire ai ciclisti di circolare nelle corsie preferenziali destinate ai mezzi pubblici.

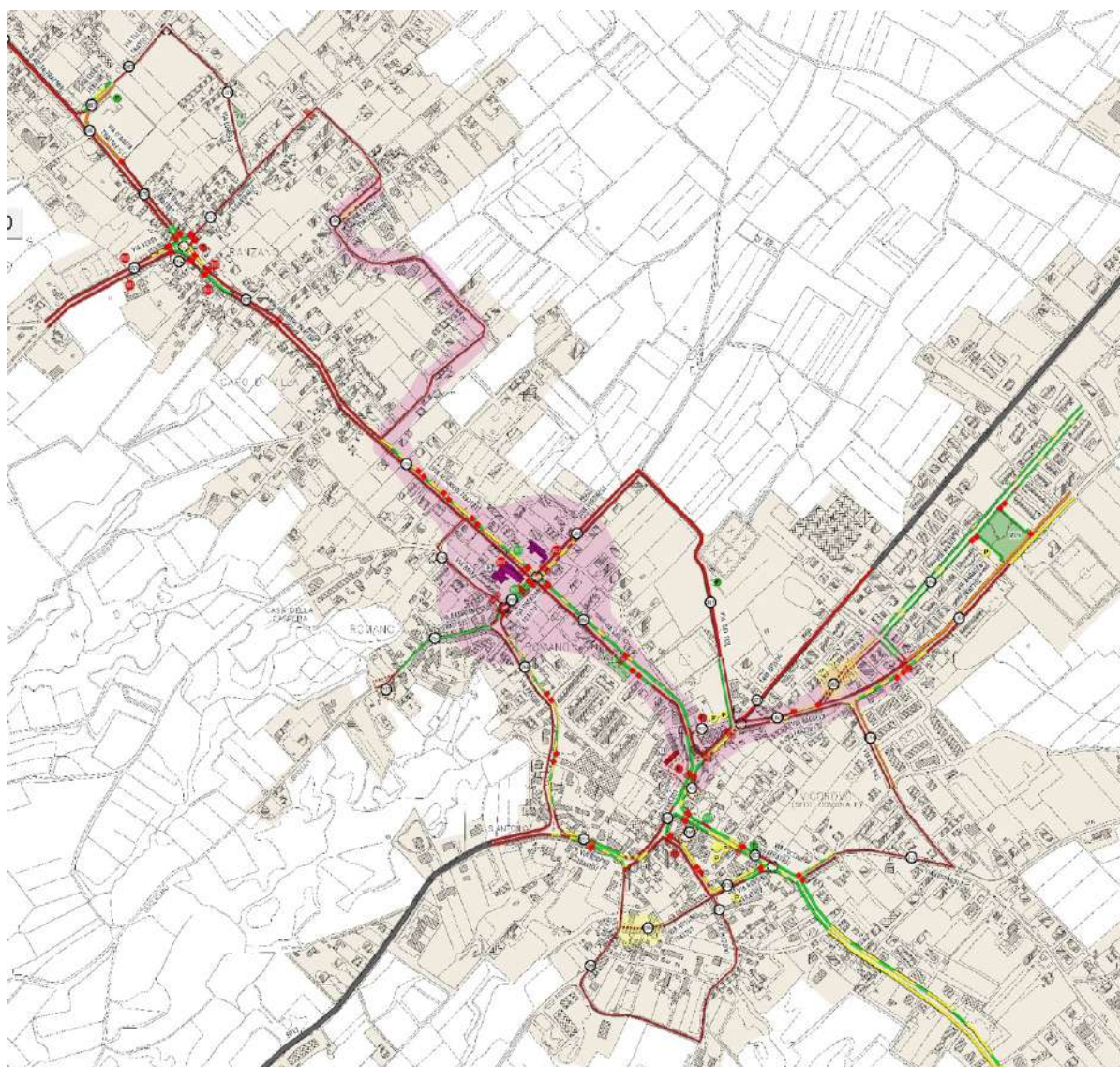
Parcheggi: si stabilisce di innalzare le sanzioni per coloro che occupano i parcheggi destinati ai disabili oppure che effettuano sosta e parcheggio in corrispondenza degli scivoli. Diventa gratuita per i disabili la sosta sulle strisce blu; potranno essere realizzati i “parcheggi rosa” per donne in gravidanza o con bambini di età inferiori ai 2 anni.

¹¹ V. mappatura accessibilità delle aree esterne delle scuole.



Aree scolastiche: le strade in prossimità di edifici ad uso scolastico vengono classificate come 'strada scolastica'. Su queste strade i comuni provvederanno a "stabilire limitazioni alla circolazione almeno negli orari di attività didattica e di ingresso e uscita degli alunni", adottando almeno una di queste misure: limite di velocità di 30 km/h o inferiore; introduzione di zona a "traffico limitato".

VIGONOVO E RANZANO





2. Quantificazione interventi

2.1. Prezzario

L'importo degli interventi e.b.a. è stato definito con il prezzario regionale. Le voci non disponibili nel prezzario regionale sono state ricavate da 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.

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



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

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

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

2.2. Computo interventi e quadro economico

Gli interventi e.b.a. computati nel PEBA corrispondono a Euro 512.297,54 articolati nei due macro capitoli di spesa “Edifici”, Euro 184.182,00 (v. Parte 2, cap. 5.1) e “Spazi pubblici”, Euro 328.115,54 (v. Parte 2, cap. 5.2).

Cod.	EDIFICI	IMPORTO
E01	Edificio "Risorgiva", uffici didattici e sede staccata materna	1.710,00 €
E02	Scuola dell'infanzia "G. Rodari"	6.050,0 €
E03	Scuola primaria "G. Marconi"	9.680,0 €
E04	Scuola primaria "G. Oberdan", Vigonovo	4.620,0 €
E04b	Palestra della scuola Oberdan, Vigonovo	5.400,0 €
E05	Scuola primaria "S. Pellico"	976,0 €
E06	Scuola secondaria "I. Svevo"	1.576,0 €
E07	Sede Municipale, Vigonovo	1.296,0 €



E08	Sede staccata servizi sociali, Vigonovo	5.600,0 €
E09	Edificio "ex Casa Bando" - Polizia locale	2.190,0 €
E10	Edificio Via Carducci - Staz. Carabinieri	- €
E11	Biblioteca "Casa Magnoler"	780,0 €
E12	Edificio "ex Casa Magnoler" - sede ass. e museo marinai	19.860,0 €
E13	Monumento ai caduti Vigonovo - sede alpini	150,0 €
E14	Ex scuola elementare Talmasson - sede associaz.	18.390,0 €
E15	Ex scuola Ceolini - sede associaz.	26.030,0 €
E16	Ex scuola elementare Camolli - gruppo alpini	8.150,0 €
E17	Ex scuola elementare Casut - sede associaz.	6.106,0 €
E18	Ex Latteria di Ranzano- P.T.: associaz. e 2 appart.	510,0 €
E19	Centro associativo di Nave - sede associaz. e seggio elettorale	- €
E20	Centro associativo Villadolt - Sede Associazione	150,0 €
E21	Edificio "Cà Anselmi" - sede associaz. e sala comunale	1.200,0 €
E22	Stadio Comunale "Tognon"	9.000,0 €
E23	Campo Sportivo "Pignat", Vigonovo	7.150,0 €
E24	Campo sportivo "Rossetti"	950,0 €
E25	Campi da tennis	5.150,0 €
E26	Palazzetto dello Sport	22.000,0 €
E27	Piscina	12.000,0 €
E28	Ex latteria di Nave - uffici postali, ambulatorio, n.2 appart.	750,0 €
E29	Edificio via Grigoletti - ambulatorio	- €
E30	Edificio Casut - ambulatorio	1.310,0 €
E31	Centro Diurno anziani - Mensa, ambulatori, sede associaz.	150,0 €
E32	Cimitero di Fontanafredda/Villadolt	708,0 €
E33	Cimitero di Vigonovo	- €
E34	Cimitero di Nave	4.590,0 €
	SOMMA	184.182,00 €

Cod.	SPAZI PUBBLICI	Località	Lungh. percorso.	IMPORTO
INT01	Via Grigoletti + Piazza Saint Jean	Fontanafr.	300	17.721,94 €
INT02	Via Pastrengo + Via Da Vinci tratto3	Fontanafr.	850	12.502,50



INT03	Via Carducci	Fontanafr.	500	55.732,00 €
INT04	Via Buonarroti tratto3	Fontanafr.	210	10.028,30 €
INT05	Via IV Novembre + Via M. Polo + Viale Venezia	Fontanafr.	730	38.636,40 €
INT06	Via Viale Europa Unita	Fontanafr.	1300	21.261,00 €
INT07	V.le del Parco 1 + V.le dello Sport + Via Puccini 1	Fontanafr.	800	28.807,00 €
INT08	Via Orsa Maggiore + Via Anello del Sole	Fontanafr.	1400	50.707,10 €
INT09	Via Puccini tratto2 + Via Rossini tratto2	Vigonovo	360	14.834,00 €
INT10	Via Osoppo + Via Mazzini	Vigonovo	500	12.923,00 €
INT11	Via Bellini + Via Giol	Vigonovo	550	9.641,00 €
INT12	Via Veronese + Via Alighieri tratto1 + Via Boito	Vigonovo	550	13.235,40 €
INT13	Via Alighieri tratto2 + Via Verdi	Ranzano	750	15.258,00 €
INT14	Via Lirutti + Via Stadio + Via Bodegan	Nave	700	26.827,90 €
		SOMMA	9.500	328.115,54 €

IMPORTI FORFETTARI

Oltre al suddetto importo, articolato con il computo analitico degli interventi che viene illustrato nelle schede di rilievo, il PEBA definisce degli importi a corpo e forfettari per realizzare interventi specifici. Tali interventi sono i seguenti:

- ***Interventi per la moderazione del traffico (realizzazione o completamento vie con limite 30 o 20 Km/h)***

Importo forfettario a corpo di **20.000,00 euro** per integrare e realizzare interventi di accessibilità e messa in sicurezza delle zone 30 o per creare nuove zone 30 o 20, nelle vie in cui per motivi strutturali (larghezza ridotta della carreggiata) o di traffico limitato (zone residenziali) non si preveda di realizzare un marciapiede e si intervenga con la messa in sicurezza della strada e la l'installazione di arredo verde (es. fioriere), in grado di rallentare gli automezzi.



- **Segnaletica podotattile per orientamento e delle fermate bus, attraversamenti edifici¹²**

Importo forfettario a corpo di **9.000,00 euro** per la posa di segnali podotattili negli attestamenti degli attraversamenti pedonali e in corrispondenza degli edifici comunali rilevanti (Municipio, biblioteca, ecc.), presso le fermate TPL più frequentate nel capoluogo e nelle frazioni e presso le piazze ed i semafori. L'importo è stato definito prevedendo la posa di strisce podotattili.

- **Rimozione scalini in corrispondenza dei percorsi**

Importo forfettario a corpo di **9.000,00 euro** per raccordare i dislivelli nei percorsi, prevedendo un dislivello con h massima 5 cm e raccordo con ricarica di asfalto. L'importo è stato definito prevedendo di raccordare piccoli scalini nelle vie rilevate che non rientrano negli interventi già previsti nei percorsi analizzati (v. parte 2).

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

Importo forfettario a corpo di **10.000,00 euro** per realizzare azioni di sensibilizzazione e informazione (v. capitolo successivo); gli importi sono riferiti ad azioni promosse direttamente dall'amministrazione o al sostegno di azioni sviluppate da associazioni ed enti locali e che rientrano negli obiettivi del PEBA e della mobilità lenta (es. Pedibus, car pooling, mini maratona sportiva per tutti, ecc.).

- **Valorizzazione aree gioco tramite l'accessibilità e l'inclusione¹³.**

Importo forfettario a corpo di **30.000,00 euro** per realizzare vialetti percorribili, qualificare il verde, le aree giochi ed acquistare giochi inclusivi.

QUADRO ECONOMICO

Ipotizzando l'attuazione del PEBA con unico appalto, sulla base dei computi degli interventi e.b.a., (Euro 512.297,54) e definendo delle somme a disposizione (Euro 139.702,46) per includere spese generali e IVA al 4%, e importi forfettari per azioni correlate al PEBA in quanto migliorative dell'accessibilità, si definisce il seguente quadro economico con costo totale di Euro 652.000,00.

¹² Compresa l'installazione di fasce adesive per contrasto cromatico su pali segnaletici e lampioni presenti nei marciapiedi.

¹³ V. "diritto al gioco ed allo sport dei bambini e dei ragazzi con disabilità":
<https://www.garanteinfanzia.org/sites/default/files/diritto-al-gioco-sport-bambini-ragazzi-disabilita.pdf>



A	LAVORI A BASE D'ASTA	
A1	Importo e.b.a. EDIFICI	€ 184.182,00
A2	Importo e.b.a. SPAZI PUBBLICI	€ 328.115,54
	TOTALE LAVORI A BASE D'ASTA	€ 512.297,54
B	SOMME A DISPOSIZIONE	
B1	IVA 4% su A	€ 20.491,90
B2	Spese tecniche e organizzative (prev. 8% su A)	€ 40.983,80
B3	Forfait: Interventi per fermate TPL e orientamento	€ 9.000,00
B4	Forfait: azioni di accompagnamento	€ 10.000,00
B5	Forfait: Interventi di rimozione scalini nei percorsi pedonali	€ 9.000,00
B6	Forfait: Interventi nelle aree verdi e nelle aree gioco	€ 30.000,00
B7	Forfait: Interventi per Z30 e traffic-calming	€ 20.000,00
B8	Arrotondamenti	€ 226,76
	TOTALE SOMME A DISPOSIZIONE	€ 139.702,46
A+B	COSTO TOTALE DELL'OPERA	€ 652.000,00



3. Attuazione interventi e monitoraggio

3.1. Programmazione e risorse

Il PEBA è lo strumento di programmazione degli interventi e.b.a. che possono essere finanziati con risorse di bilancio che fanno riferimento a diversi capitoli:

1- La Legge regionale FVG 29 aprile 2019, n. 6 all'Art. 6, comma 11 prevede che «I Comuni sono tenuti a destinare una quota, non inferiore al 10 per cento, delle entrate derivanti dall'introito dei contributi di costruzione e delle sanzioni in materia edilizia e urbanistica ai fini dell'abbattimento delle barriere architettoniche».

2- attraverso appositi finanziamenti con bandi regionali, nazionali o europei che riguardano l'accessibilità, la sicurezza, la mobilità sostenibile o la riqualificazione urbana.

3- con una quota parte del capitolo spesa per asfaltature e segnaletica, per gli interventi che riguarderanno la viabilità pedonale.

Gli interventi e.b.a. fanno riferimento principalmente al settore "Lavori pubblici" ma ad esso se ne possono affiancare altri come ad esempio il "trasporto dedicato", la "mobilità" e la "formazione" (v. cap. 3.3. "Azioni di supporto e accompagnamento").

La seguente tabella indica in via preventiva le risorse finanziarie comunali da impegnare a bilancio nel decennio 2020-2029 per gli interventi e.b.a. e per l'attuazione del piano.

PROGRAMMA ECONOMICO PER L'ATTUAZIONE DEL PEBA

ANNO	A) proventi del contributo di costruzione e sanzioni in materia edilizia-urbanistica	B) finanziamenti per interventi e.b.a.	C) asfaltature segnaletica stradale	SOMMA
2020	Euro 20.000,00	Euro 25.200,00	Euro 20.000,00	€ 65.200,00
2021	Euro 20.000,00	Euro 25.200,00	Euro 20.000,00	€ 65.200,00
2022	Euro 20.000,00	Euro 25.200,00	Euro 20.000,00	€ 65.200,00
2023	Euro 20.000,00	Euro 25.200,00	Euro 20.000,00	€ 65.200,00
2024	Euro 20.000,00	Euro 25.200,00	Euro 20.000,00	€ 65.200,00
2025	Euro 20.000,00	Euro 25.200,00	Euro 20.000,00	€ 65.200,00
2026	Euro 20.000,00	Euro 25.200,00	Euro 20.000,00	€ 65.200,00
2027	Euro 20.000,00	Euro 25.200,00	Euro 20.000,00	€ 65.200,00
2028	Euro 20.000,00	Euro 25.200,00	Euro 20.000,00	€ 65.200,00
2029	Euro 20.000,00	Euro 25.200,00	Euro 20.000,00	€ 65.200,00
			somma	€ 652.000,00

A) Importo percentuale definito a livello normativo (Legge regionale FVG 29 aprile 2019).

B) Importo variabile, sulla base dei finanziamenti e delle disponibilità.

C) Quota parte degli importi per la manutenzione stradale (per gli interventi e.b.a. sugli spazi pubblici).



Pertanto, in via preventiva, l'importo annuo per attuare il PEBA nel decennio 2020-2029 risultano essere di Euro 65.200,00.

Tali somme sono comunque soggette a variazioni, in considerazione delle entrate derivanti dagli oneri urbanistici, dall'attivazione di specifici finanziamenti o da nuove esigenze di cui l'Amministrazione prenderà 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, Polizia locale
Manutenzione straordinaria o opere strutturali	Progettazione, gara, affidamento	Impresa esterna selezionata con le modalità previste dalla norma (V. Codice appalti pubblici)	DLL, RUP

3.2. Attuazione e governance

Referenti per l'attuazione

Ente coinvolto	Attività-azione richiesta
Comune - settore Lavori Pubblici	Manutenzione straordinaria ed ordinaria per l'accessibilità degli edifici e delle vie. Progettazione ed esecuzione degli interventi.
Comune - settore Viabilità	Parcheggi riservati ai disabili: predisporre e mantenere in efficienza gli stalli, migliorare la segnaletica.
Comune - settore Attività Commerciali – Ascom – Associazioni disabili	Plateatici: verificare ed eventualmente far sanzionare l'eventuale ingombro nei percorsi pedonali – Promuovere l'accessibilità dei negozi ai portatori di handicap.
Comune settore viabilità - Polizia Municipale -	Controllare gli interventi di rifacimento di segnaletica orizzontale e verticale e degli stalli di sosta riservata. Aumentare il numero di interventi di segnaletica



	orizzontale. In molti casi, la segnaletica orizzontale per pedoni non è leggibile o non è sufficiente. Garantire la sicurezza pedonale; sensibilizzare alle Z30 e Z20 ed alla mobilità sostenibile e fare rispettare i divieti anche con l'applicazione di sanzioni.
Comune - settore Cultura, Associazioni/comitati genitori, scuole	Promuovere il Pedibus e il car-pooling per diminuire il traffico sulle strade (assieme alle scuole e alle famiglie). Avviare/potenziare azioni di sensibilizzazione ed educazione alla sicurezza stradale assieme alle Cooperative-associazioni locali, alle Scuole, ed alla polizia locale.
Azienda trasporto TPL (assieme al Comune settore Lavori Pubblici) ed ev. portatori d'interesse.	Azienda trasporto pubblico e Scuolabus: messa in sicurezza ed accessibilità delle fermate autobus; ricollocazione o messa in sicurezza di ev. fermate troppo esposte sulle strade. Individuare soluzioni per consentire alle persone ipo/non vedenti di identificare più facilmente le fermate e localizzarle (ad es. inserimento di dispositivi di sintesi vocale sugli autobus + display digitale per i non udenti negli autobus e nelle fermate). Installazione di segnalatori acustici nelle fermate situate nei luoghi più frequentati + bande podotattili.
ENEL	Ricollocazione pali della luce, se sono presenti nei percorsi pedonali. Applicazione <u>nei lampioni di fasce adesive rosso-bianche per l'identificazione dei pali da parte dei pedoni ipovedenti.</u>
Ambiente Servizi (raccolta rifiuti)	Ricollocazione bidoni e cassonetti spazzatura posizionati nei percorsi pedonali.
Cittadini motorizzati, ciclisti e pedoni	Rispettare le regole di educazione stradale: limiti di velocità, attraversamenti pedonali segnalati, parcheggi (evitare soste su marciapiedi e parcheggi riservati).
Comune - Commercianti e Professionista della sanità (dentista, medici, ortopedici, farmacisti, ...).	Sensibilizzare i gestori, proprietari e professionisti di spazi aperti al pubblico per eseguire interventi migliorativi per l'accessibilità e la fruibilità di tutti (posa di scivoli rimovibili) per rendere i locali e gli spazi ricevuti il pubblico accessibili e più adattati ad una clientela vulnerabile (bambini, anziani, disabili, ecc.).
Ufficio LL.PP. + esperti Associaz. Disabili e referenti scolastici, Asl, settore pol. sociali e lavori pubblici	Azione di formazione riguardanti l'accessibilità. Coinvolgimento di persone disabili durante la fase di realizzazione di lavori pubblici e <u>istituzione di una "consulta" per l'accessibilità e la qualità degli spazi e la salute.</u>

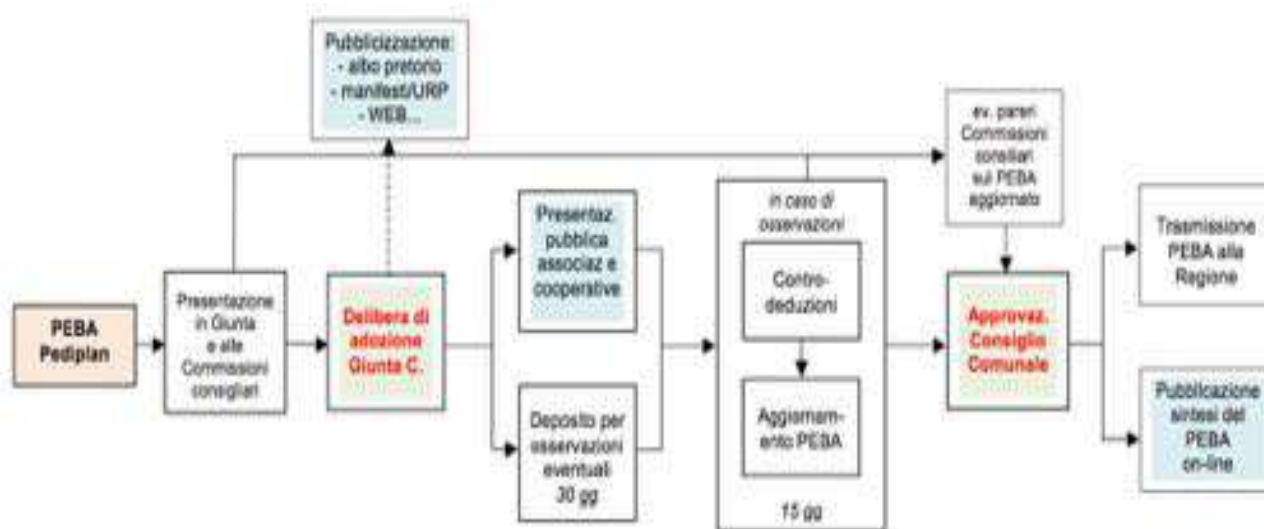
Sulla base delle precedenti considerazioni, si elencano di seguito le azioni che il referente del PEBA (solitamente facente capo all'ufficio LL.PP. o Mobility manager) compie periodicamente per implementare il PEBA.

Ufficio lavori pubblici
1. Inserisce a bilancio gli interventi (Programma triennale ed Elenco annuale).
2. Definisce, sulla base delle schede di intervento e sulla base delle previsioni di entrata, una proposta di risorse da inserire a Bilancio.



3. Utilizza le schede d'intervento per elaborare il progetto di fattibilità tecnico-economica e inserire l'opera nell'elenco annuale o triennali degli interventi.
4. Verifica la congruenza degli interventi EBA con altri eventuali interventi previsti nella stessa area o nello stesso edificio.
5. Aggiorna, con le quantità rilevate periodicamente, gli indicatori di monitoraggio (v. successivo paragrafo).

Fasi di approvazione del PEBA¹⁴



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 emerse nella fase dei rilievi, dalle necessità espresse dall'amministrazione o da necessità socio-culturali.

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

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

- Formazione dei tecnici e degli operatori del comune che lavorano sulla viabilità e/o intervengono negli spazi pubblici con organizzazione di un seminario dedicato alla progettazione

¹⁴ Le fasi indicate fanno riferimento ad un Comune capoluogo.



inclusiva¹⁵ destinato anche ai tecnici locali, e alle imprese e società che intervengono negli spazi pubblici e nelle opere pubbliche (trasporto, acqua, telecomunicazione).

- Nomina di un tecnico-referente interno per verificare i progetti in fase di presentazione: Controlli sul Progetto d'esecuzione, controlli in corso d'opera-collaudato, e di gestione - Controlli sull'affidabilità-

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

- Per legge, tutti i progetti di nuova progettazione architettonica ed urbana devono integrare i concetti del design universale.

- Per gli spazi privati aperti al pubblico, che sono stati realizzati prima dell'agosto 1989, la rimozione delle b.a. non è obbligatoria a meno che non si proceda alla ristrutturazione dell'intero edificio, oppure che avvenga un cambio di destinazione d'uso. In questo caso il progettista è tenuto a presentare una dichiarazione a riguardo del superamento b.a.

- Integrazione del regolamento edilizio comunale in materia di barriere architettoniche e design universale con linee guida e progettuali.

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

- Eventuale formazione di una consulta accessibilità e salute.

b) Valorizzazione delle aree giochi tramite l'accessibilità ed inserimento di giochi inclusivi almeno in un'area molto frequentata

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. Questo progetto potrebbe attuarsi con il progetto di riqualificazione di un'area o della progettazione di un nuovo parco.

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

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

Avvio di un percorso educativo nelle scuole del primo e secondo grado con la collaborazione delle società sportive del territorio per migliorare l'inclusione sociale dei disabili nello spazio attraverso lo sport. Ad es. organizzazione di una mini-maratona nel quartiere di Villadolt.

d) servizio intercomunale

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

e) Percorso educativo alla mobilità sostenibile ed alla sicurezza pedonale

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

¹⁵ E' opportuno organizzare queste attività congressuali - formative in ambito intercomunale.



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

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 e consigli per migliorare l'accessibilità dei negozi, locali e più in generale dei luoghi e spazi sanitari aperti al pubblico (dentista, medici, fisioterapisti ed altri liberi professionisti).

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

La navetta elettrica (servizio a chiamata e su prenotazione) sarebbe destinata alle scuole per le gite svolte con gruppi piccoli e ai residenti più anziani o disabili. E' un servizio di trasporto accessibile ed ecologico da avviare in un più ampio progetto di mobilità sostenibile accessibile (piano di azioni della mobilità elettrica) su scala sovracomunale. Tale servizio comporterebbe l'installazione di colonnine elettriche nel territorio in alcune aree chiavi (Cittadella dello Sport, Piazzali). Quel servizio dedicato potrebbe integrarsi in un progetto vasto di mobilità sostenibile ed elettrica con i comuni limitrofi.

Il quadro economico del PEBA prevede un costo di massima forfettario per le azioni di sostegno e di accompagnamento di Euro 10.000,00 considerando le sole spese di comunicazione e logistica organizzativa, la consulenza per la formazione e il coinvolgimento di esperti in materia di mobilità sostenibile e processi partecipativi.

AZIONI 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 assessorato cultura-famiglie	scolari, neo conduttori	1.000 euro	Da definire e integrare con l'attività svolta per la sicurezza stradale. (incontri a scuola e comunicazione) e campagna informativa periodica.
Organizzazione evento sportivo (anche in ambito sovracomunale) per promuovere l'integrazione dei giovani disabili.	Scuole, associazioni socio-culturali e sportive, assessorato sport e politiche sociali, comuni limitrofi, sponsor sostenitori	Scuole, Associazioni	1.000 euro	Da definire



Formazione tecnici e Integrazione del regolamento edilizio comunale inerente l'accessibilità con predisposizione di linee guida.	Direzione lavori pubblici	Tecnici e utilities	2.000 euro	Da definire
Realizzazione di un percorso sensoriale e cognitivo accessibile a tutti con acquisti di giochi accessibili	Ass. disabili	Cittadinanza	Da 3.000 a 20.000 euro a secondo dell'acquisto dei giochi	Da definire
Progetti intercomunali				
Studio propedeutico per la messa in servizio di una navetta elettrica accessibile intercomunale	Comune e comuni limitrofi, Azienda trasporto		3000 euro (studio propedeutico)	Da definire
Avvio sportello territoriale itinerante abbattimento barriere comunicativi per le persone con deficit auditivo e/o sorde mute.			Da concordare	Da definire

3.4. Monitoraggio e indicatori

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

Monitoraggio interventi eseguiti

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

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



n.	INDICATORE	QUANTITA' (2019)	MISURAZIONE SUCCESSIVA
1.	Orientamento: attraversamenti pedonali con segnali podotattili.		
2.	Traffic calming: vie con limite di velocità a 30 o 20 Km/h.		
3.	Traffic calming: interventi per la riduzione della velocità.		
4.	Aree gioco: interventi di accessibilità interna		
5.	Aree gioco: Installazione di giochi fruibili da tutti i bambini		
6.	Percorsi pedonali: messe in sicurezza con separazione della corsia stradale (cordoli, parapetti parapetonali, segnaletica).		
7.	Riqualificazione percorsi e spazi pubblici con arredo verde		
8.	Realizzazione o integrazione Z20/30		
9.	Rimozione dislivelli e scalini negli attraversamenti e nei percorsi		
10.	Ingressi urbani: interventi per ridurre la velocità degli automezzi.		
11.	Arredo urbano: cassonetti ricollocati.		
12.	Alberi rimossi/ riposizionati		
13.	Parcheggi riservati ai disabili: creati, ricollocati o messi a norma.		
14.	Fermate bus: interventi di accessibilità e fruibilità		
15.	Fermate bus: utenti disabili che prendono il bus.		
16.	Fermate bus: presenza di segnali podotattili		
17.	Semafori: presenza di segnali podotattili e avvisatori acustici		
18.	Edifici comunali: interventi di rimozione barriere architettoniche.		
19.	Esercizi commerciali e studi professionali accessibili		
20.	Pedibus: allievi iscritti al Pedibus		
21.	Azioni integrative e di sostegno al PEBA: azioni avviate.		
22.	Sensibilizzazione su accessibilità e inclusione disabili: alunni coinvolti		
23.	Sensibilizzazione su mobilità sostenibile: alunni coinvolti.		



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. I centri regionali per l'accessibilità (CRIBA e Consulta disabili)
- A5. Quadro di sintesi degli interventi del PEBA



ALLEGATO 1

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

SCHEDA DI RILEVAZIONE DELLE BARRIERE SENSO-PERCETTIVE:

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

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

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

CHECK LIST PER RILEVAZIONE BARRIERE SENSO-PERCETTIVE AI SEMAFORI.

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

CHECK LIST PER RILEVAZIONE BARRIERE SENSO-PERCETTIVE NEGLI EDIFICI.

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

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

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



ALLEGATO 3 LINEE GUIDA PER L'ACCESSIBILITA' DELLE FERMATE AUTOBUS¹

RIFERIMENTI NORMATIVI

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

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

A livello tecnico le norme fanno riferimento³:

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

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

TPL e ruoli gestionali

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

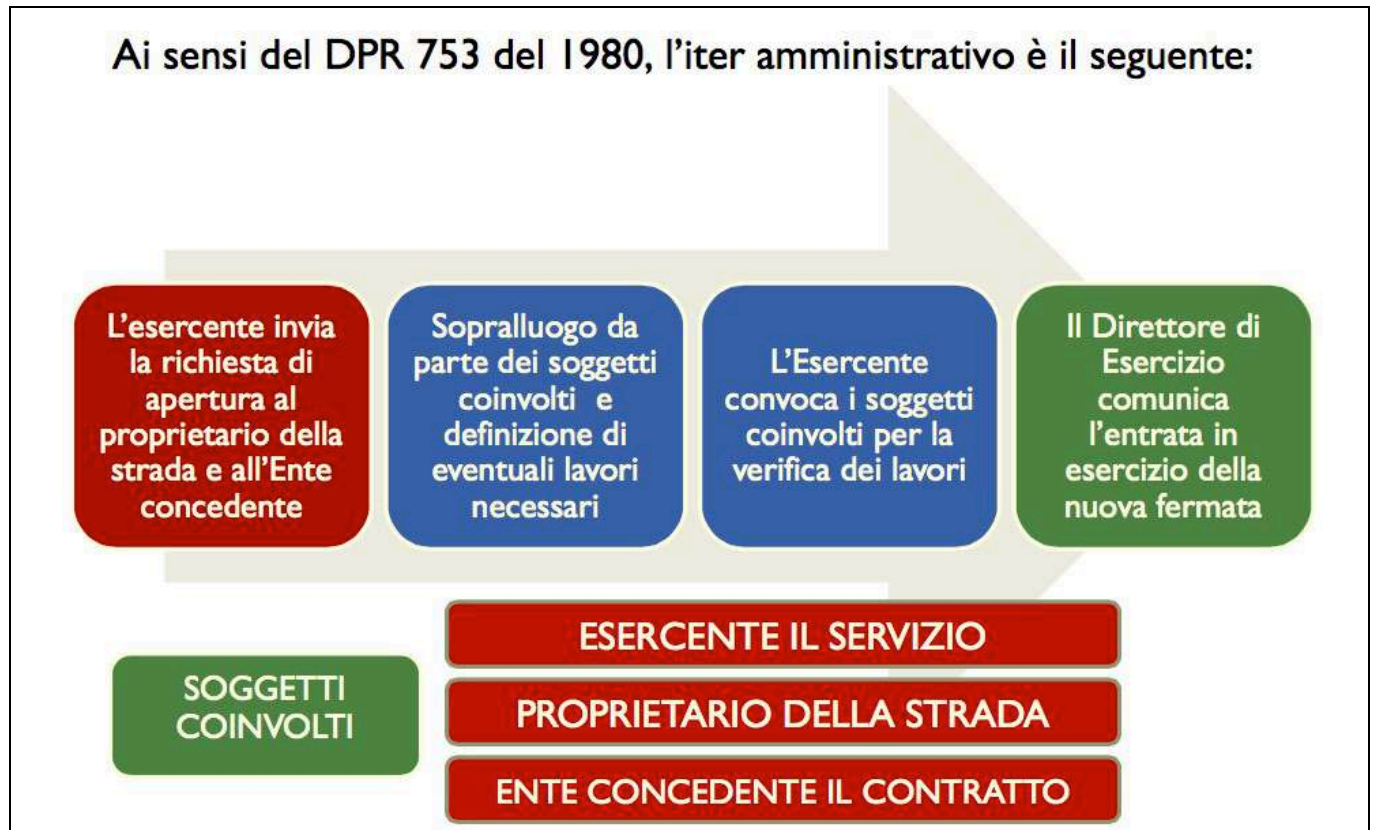
¹ vd. "Linee guida per la realizzazione delle fermate" R.Pocci e G. Zottis, convegno "Sistema gomma nel trasporto passeggeri, Roma 6 maggio 2016.

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

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



ASPETTI AUTORIZZATIVI



REQUISITI FUNZIONALI

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

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

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

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

INDICAZIONI PROGETTUALI

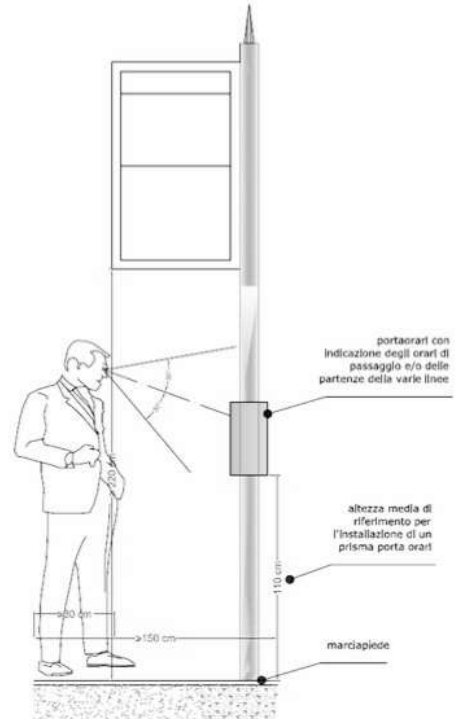
FERMATA CON PALINA A MESSAGGIO FISSO

INDICAZIONI GEOMETRICHE

Larghezza del marciapiede: pari ad almeno 1,5 m

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

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



FERMATA ATTREZZATA CON PENSILINA



DESIGN:

Coerenza tra tutte le fermate

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

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



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



ILLUMINAZIONE

Rende identificabile e visibile la fermata anche da lontano

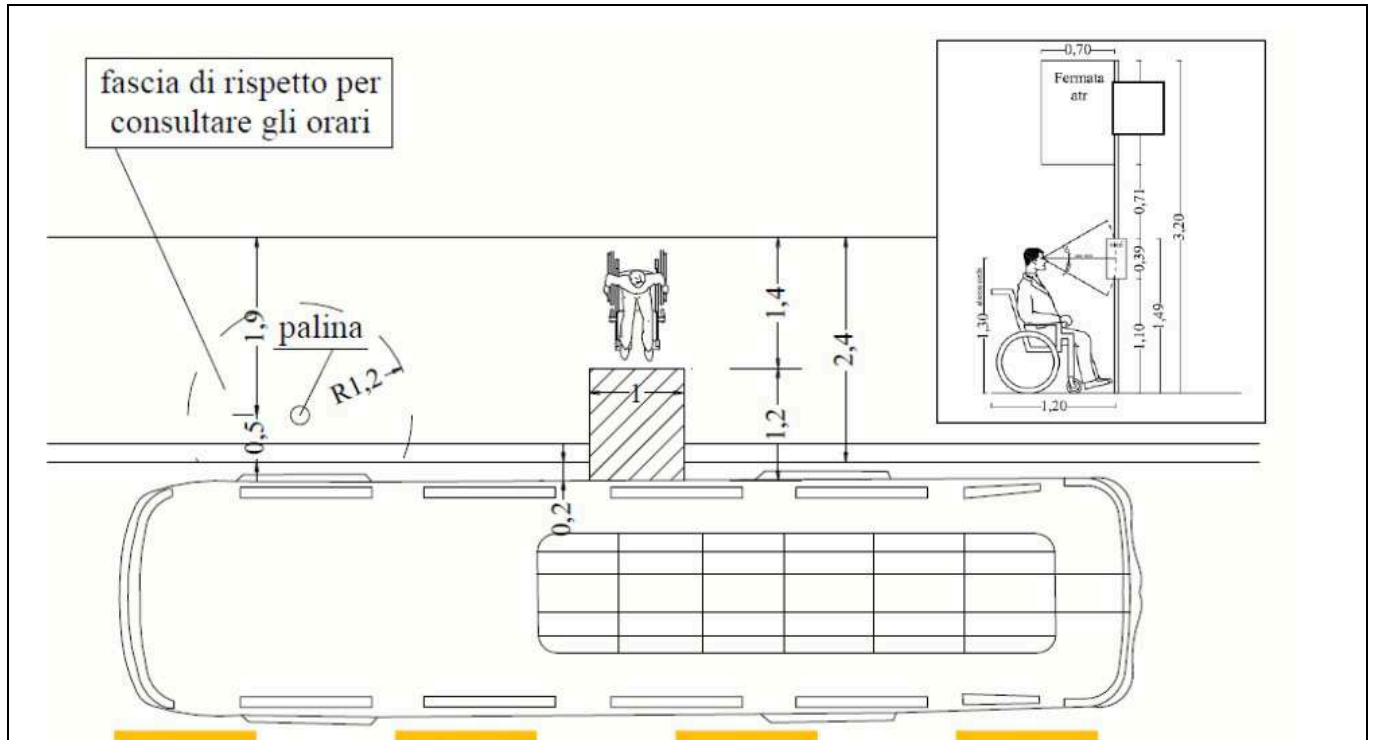
Aumenta il grado di sicurezza percepito dall'utenza nelle ore notturne

Aiuta gli autisti ad individuare eventuali utenti in attesa





FERMATA ATTREZZATA PER PERSONA CON DISABILITA' MOTORIA



FERMATA ATTREZZATA PER PERSONA CON DISABILITA' VISIVA

ELEMENTI PROGETTUALI

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


ACCESSIBILITA'

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



ALLEGATO 4

I centri di eccellenza regionali per l'accessibilità (CRIBA e Consulta disabili)



Le attività del CRIBA FVG
Informazione e consulenza
Il Centro risponde a quesiti e offre assistenza su:
accessibilità edilizia, urbana, extraurbana, ambienti naturali, accessibilità turistica e trasporti (progettazione, adempimenti);
normativa, giurisprudenza, agevolazioni fiscali, contributi pubblici in tema di barriere architettoniche.
Formazione e aggiornamento professionale

Il CRIBA FVG organizza periodicamente attività seminari e corsi sui temi connessi all'accessibilità ed usabilità, rispondendo così ai diversi bisogni espressi dagli utenti e facendo emergere i bisogni non espressi. Tale formazione si rivolge a professionisti, universitari, Enti pubblici, associazioni.

Raccolta documentazione
Presso il Centro è possibile consultare documentazione bibliografica nazionale e internazionale, suddivisa nei seguenti ambiti:
raccolta di documenti relativi ad esperienze compiute in materia di superamento delle barriere fisiche, sensoriali, cognitive ed emotive;
ricerche e monitoraggi sul territorio;
articoli di riviste specializzate codificati per argomenti;
libri, riviste, tesi e pubblicazioni sui temi di interesse.

Ricerca e sviluppo
Il CRIBA FVG partecipa, con Enti Pubblici, Associazioni e professionisti esterni, a gruppi di ricerca e sviluppo focalizzati sui temi dell'accessibilità, dell'abbattimento delle barriere architettoniche, della domotica ecc. Ha stipulato protocolli d'intesa con importanti realtà regionali tra cui l'INAIL FVG e il Polo Formativo CAT (Costruzioni, ambiente, territorio) voluto dagli Istituti Tecnici Regionali e che coinvolge Collegi e Ordini Professionali, ATER FVG, ANCE FVG, ENAIP, Università di Udine e Trieste, etc...

Il servizio è gratuito.

Sede e orari
Sede: Istituto di Medicina Fisica e Riabilitazione "Gervasutta", in via Gervasutta 48, Udine
Orari: dal lunedì al venerdì, dalle 9 alle 13.30; lunedì e martedì pomeriggio su appuntamento
Referenti: arch. Paola Pascoli, dott. Michele Franz
Contatti: Tel. 0432 1745161 - cell. 327 7897060 - email criba@criba-fvg.it cribafvg@hotmail.it



CONSULTA REGIONALE
DELLE ASSOCIAZIONI DI PERSONE DISABILI E DELLE LORO FAMIGLIE DEL FRIULI VENEZIA GIULIA



• Contatti

Contatti

Consulta Regionale delle Associazioni di Persone Disabili e delle loro Famiglie del Friuli Venezia Giulia

Trieste, Riva Nazario Sauro 8

Telefono: +39 040 377 56 79

Fax: +39 040 377 56 32

Email Segreteria: segreteria@consultadisabili.fvg.it

Email Ufficio Stampa: ufficiostampa@consultadisabili.fvg.it

Consulte

- Consulta Territoriale di Trieste
- Consulta Territoriale di Gorizia
- Consulta Territoriale di Pordenone
- Comitato Territoriale di Udine

Menu principale

- ▶ Home
- ▶ News
- ▶ Statuto
- Organigramma
- ▶ Eventi
- ▶ COME-IN
- COME-IN UDINE 9/11/17
- ▶ Contatti



ALLEGATO 5

QUESTIONARIO ANONIMO DI AUTOVALUTAZIONE DELL'ACCESSIBILITA' DI NEGOZI E RISTORANTI-BAR

Per quali persone diversamente abili il suo locale le sembra sufficientemente accessibile e fruibile?

persona in carrozzina, o con disabilità motoria	persona in gravidanza, o puerpera
genitori con passeggino o con bambino piccolo	persona anziana
persona con problemi cognitivi, o con problemi di orientamento	persona con problemi di deambulazione
persona cieca o ipovedente	persona sorda, o sensibili ai rumori forti

Check-list per l'accessibilità dei locali

Nell'ingresso non sono presenti scalini più alti di 2,5 centimetri	
La maniglia della porta d'ingresso è ad un'altezza "a misura di bambino"	
La porta d'accesso si apre senza troppi sforzi	
La larghezza della porta d'ingresso consente il passaggio di carrozzine e passeggini	
L'altezza del banco e della cassa non è superiore a 1 metro	
E' stata predisposta una sedia a disposizione dei clienti	
L'arredo del locale non crea intralcio alla percorribilità delle carrozzine	
I cartelli e i prezzi sono scritti con caratteri grandi per agevolare la lettura	
Se necessario il personale è disponibile ad aiutare le persone con disabilità	
I cani guida che accompagnano le persone non vedenti sono benvenuti	

PER BAR E RISTORANTI

La sala ha dei tavoli facilmente accessibili dalle persone in carrozzella	
C'è un bagno comodo e accessibile per persone con disabilità	

Grazie per la collaborazione



