



COMUNE DI NOALE
Città Metropolitana di Venezia

P E B A

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



1 - RELAZIONE

Luglio 2023

Professionisti incaricati

Comune di Noale



SCARPA & DROUILLE
ARCHITETTURA + URBANISTICA

Sindaco
Capo Settore LL.PP

urb. Murielle Drouille-Scarpa, arch. Aldo Scarpa

Patrizia Andreotti
arch. Corrado Bonanno



Progettisti urb. Murielle Drouille-Scarpa, arch. Aldo Scarpa
Comune di Noale Capo Settore LL.PP arch. Corrado Bonanno

stampato il 7/7/2023



LEGENDA

PARTE 1 - ANALISI PROPEDEUTICHE, CONSULTAZIONI, INDIVIDUAZIONE PERCORSI	5
Premessa e documenti del piano	7
1. Riferimenti normativi e destinatari	9
2. Inquadramento socio-territoriale ed urbanistico	13
2.1. Contesto geografico e viabilità	13
2.2. Dati demografici	14
2.3. Correlazioni, coerenza e compatibilità del PEBA con gli strumenti di piano e i programmi urbani	15
2.4. Vincoli ambientali e possibili impatti del PEBA	17
3. Ambito d'indagine, obiettivi e strategie del piano	19
3.1. Ambiti d'indagine e poli attrattori	19
3.2. Obiettivi e strategie del piano	21
4. Azioni di partecipazione e concertazione	25
4.1. Osservazione partecipante, interviste spot, questionari on-line	25
4.2. Le scuole	27
5. Rilievi dell'ambito urbano	29
PARTE 2 - RILIEVI: VALUTAZIONI E DEFINIZIONE PRIORITA'	33
1. Spazi pubblici: rilievo e valutazione accessibilità	35
1.1. Sicurezza e identificazione dei percorsi pedonali	35
1.2. Criticità riscontrate negli spazi pubblici	41
1.3. Ciclabili e ciclopedonali	43
1.4. Scalini negli attraversamenti e nei percorsi	43
1.5. Mappatura	44
2. Valutazione accessibilità di piazze, parchi e aree verdi	45
2.1. Piazze	45
2.2. Parchi/Aree verdi attrezzate	47
3. Valutazione accessibilità parcheggi e fermate TPL	53
3.1. I parcheggi riservati	53
3.2. Fermate dei mezzi pubblici di trasporto	55
4. Valutazione accessibilità di altri edifici pubblici	59
4.1. Uffici postali, banche, locali e supermercati	59
4.2. Servizi socio sanitari	61
4.3. Luoghi di culto e palazzi	63
5. Edifici comunali: rilievo e valutazione accessibilità	65
6. Priorità d'intervento	67
6.1. Edifici comunali	67
6.2. Spazi pubblici	68



PARTE 3 - INTERVENTI: LINEE GUIDA, COMPUTI, PROGRAMMAZIONE E MONITORAGGIO	75
1. Quantificazione interventi	77
1.1. Computo interventi ambito edilizio e urbano	77
1.2. Somme a disposizione	79
1.3. Computo forfettario per interventi diffusi	79
1.4. Quadro economico	82
2. Attuazione e monitoraggio	85
2.1. Programmazione e risorse	85
2.2. Attuazione e governance	87
2.3. Possibili interventi correlati al PEBA/Pediplan	89
2.4. Monitoraggio e indicatori	91
APPENDICE - LINEE GUIDA E METODOLOGIA PER GLI INTERVENTI NEGLI SPAZI URBANI	93
1. Identificazione e qualificazione dei percorsi pedonali	95
2. Tipologia interventi nei percorsi pedonali (PEDIPLAN)	97
3. Orientamento e segnaletica per le persone disabili	98
4. Marciapiedi e pavimentazioni pedonali	102
5. Attraversamenti pedonali	103
6. Sicurezza pedonale e moderazione del traffico	108
ALLEGATI	113
A1. Criteri per la valutazione di accessibilità, sicurezza, orientamento negli spazi pubblici	
A2. Check-list delle barriere senso-percettive (a cura di INMACI)	
A3. Linee guida per l'accessibilità delle fermate dei mezzi pubblici di trasporto	
A4. Questionario su accessibilità, sicurezza, orientamento	





PARTE 1 - ANALISI PROPEDEUTICHE, CONSULTAZIONI, INDIVIDUAZIONE PERCORSI





Premessa e documenti del piano

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

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

Documenti, progetti e piani comunali consultati

- PROGRAMMA TRIENNALE DEI LAVORI PUBBLICI
- MASTERPLAN & MOBILITÀ CICLABILE
- REGOLAMENTI EDILIZIO
- PIANO COMUNALE DI CLASSIFICAZIONE ACUSTICA (PCCA)
- PIANO D'AZIONE PER L'ENERGIA SOSTENIBILE (PAES)

La parte 2 illustra le attività di rilievo e la definizione delle priorità d'intervento; la parte 3 illustra la quantificazione degli interventi, la loro programmazione e le possibili attività di monitoraggio e realizzazione. Le attività svolte per la redazione del PEBA sono state le seguenti:

- Incontri con il referente tecnico dell'ufficio lavori pubblici.
- Studio delle correlazioni fra i piani urbani, la programmazione dei lavori pubblici ed il PEBA.
- Individuazione dei poli attrattivi, rilievi degli spazi pubblici e valutazione di sintesi dell'accessibilità dei percorsi pedonali.
- Indagine sull'accessibilità e la mobilità presso la cittadinanza
- Svolgimento di “interviste spot” durante i rilievi e d'indagine online presso la cittadinanza.
- Definizione di obiettivi/strategie del piano.
- Rilievi degli edifici comunali, schedatura e computo interventi e.b.a.
- Computo degli interventi e.b.a. negli spazi pubblici.
- Rilievi e mappatura delle fermate autobus, dei parcheggi riservati ai disabili, e valutazione di sintesi dell'accessibilità degli spazi urbani.



- Valutazione esterna dell'accessibilità dei servizi e degli esercizi pubblici.
- Individuazione priorità d'intervento.

Il PEBA è composto dai seguenti documenti:

- 1 RELAZIONE (*presente documento*)
- 2 AMBITO EDILIZIO
- 4 AMBITO URBANO - RILIEVO
- 3 AMBITO URBANO - MAPPE
- 5 AMBITO URBANO - INTERVENTI
- 6 computi (xls)



1. Riferimenti normativi e destinatari

Riferimenti normativi

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.

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

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

Legge 41/1986, art. 32 comma 21: *“Per gli edifici pubblici già esistenti non ancora adeguati alle prescrizioni del DPR 384/1978 (ora DPR 503/1996), dovranno essere adottati da parte delle Amministrazioni competenti piani di eliminazione delle barriere architettoniche entro un anno dalla entrata in vigore della presente legge”.*

Legge 104/1992, art. 24, comma 9 : *“I piani di cui alla L.41/86, sono modificati con integrazioni relative all'accessibilità degli spazi urbani, con riferimento alla realizzazione di percorsi accessibili, all'installazione di semafori acustici per non vedenti, alla rimozione della segnaletica che ostacola la circolazione delle persone disabili.”*

Nota1. Tale legge obbliga i Comuni a integrare il PEBA con il Piano di Accessibilità Urbana (P.A.U.), cioè con lo studio degli spazi urbani finalizzati alla realizzazione di percorsi pedonali (e non solo) sicuri ed accessibili a tutti e in particolare ai diversamente abili.

Nota 2: tale legge è anche il principale riferimento per l'assistenza, l'integrazione sociale ed e i diritti delle persone handicappate.

Legge Quadro 13/1989: Stabilisce i termini e i modi in cui deve essere garantita l'accessibilità dell'edilizia abitativa, con particolare attenzione ai luoghi pubblici. Il successivo decreto attuativo D.M. 236/89 indica all'art. 3 i criteri generali di progettazione e i requisiti di accessibilità, visibilità e adattabilità.



Regione Veneto

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

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

Regolamento Edilizio comunale edilizio

PEBA e spazi pubblici

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

Il PEBA degli spazi pubblici è un "Piano di Accessibilità Urbana" o "Pediplan", un piano inclusivo della mobilità pedonale. L'attuazione del piano è finalizzata a 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.).

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 in sovrappeso, le persone in convalescenza.

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

DISABILITA' MOTORIA	DISABILITA' SENSORIALE	DISABILITA' COGNITIVA
		



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

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

Disabilità cognitiva: limitazione alla comprensione del linguaggio scritto o orale, o disturbi da deficit di attenzione, d'orientamento o difficoltà all'apprendimento e/o relazionarsi socialmente¹.

Design universale

L'approccio dell'Universal Design mira a contribuire ad una migliore qualità della vita mediante il miglioramento della prestazione umana, della salute, del benessere e della partecipazione sociale. Progettare ambienti che promuovano la salute e il benessere sta diventando sempre più importante se consideriamo lo spostamento demografico verso una popolazione sempre più anziana, il numero crescente di persone in sovrappeso e con stili di vita sedentari. Le strategie di pianificazione e le progettazioni che promuovono per esempio la "camminabilità/ percorribilità pedonale" e la "ciclabilità/ percorribilità in bicicletta" delle aree urbane incoraggiano gli spostamenti a piedi e l'esercizio fisico e riducono la dipendenza dai veicoli, riducendo in tal modo l'inquinamento dell'aria e gli incidenti stradali. (Fonte: UNI CEI EN 17210:2021, 4.7).

Invecchiamento della popolazione e qualità di vita

La questione della disabilità è fortemente correlata all'invecchiamento della popolazione, con il declino di alcune funzioni motorie, sensoriali, fisiologiche e cognitive. Il continuo invecchiamento della popolazione è ormai un dato di fatto e 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 persone². Di conseguenza si prevede un aumento delle persone disabili negli anni a venire. Diventa pertanto necessario promuovere interventi per adattare il patrimonio urbano e immobiliare migliorando l'accessibilità e la sicurezza (dai mezzi di trasporto pubblici, ai servizi socio-sanitari, alle strutture ricettive e commerciali e agli spazi pubblici) in modo tale da rendere la città più fruibile, attraente e confortevole per gli abitanti ed i visitatori³.

¹ L'autismo è una condizione dello sviluppo neurologico caratterizzata da difficoltà nelle relazioni sociali e un approccio comunicativo non codificato.

² Fonte: Istat 2021. L'indice di vecchiaia in Italia corrisponde a 182,6 anziani ogni 100 giovani.

³ Cfr. "Indicatori della salute pianificazione per la salute", Sacile 1 dicembre 2017, G. Simon, "Rigenerazione urbana e nuova prassi urbanistiche, Rete città sane".



Turismo Accessibile

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

*È possibile qualificare la vision dell’accessibilità come un elemento connotativo che migliora la percezione della qualità complessiva dell’**Ospitalità**, intesa come la somma dell’abbattimento delle barriere architettoniche, degli ausili e strumenti per garantire l’autonomia e l’autodeterminazione dell’Ospite indipendentemente dalle sue esigenze di accessibilità certificate o meno”.*⁴

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

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

Accreditamento di strutture e servizi turistici

La finalità del Ministero del turismo e della norma è di fornire servizi e strutture accessibili ed inclusivi aumentando la qualità dei servizi offerti e superando barriere fisiche, cognitive, sensoriali e culturali.

⁴ <https://www.handylex.org/una-proposta-di-legge-sul-tema-del-turismo-accessibile/>

⁵ Fonte: Studio Eurostat “Accessibile è meglio – Primo libro bianco sul Turismo per Tutti in Italia”, 2013 – Presidenza del Consiglio dei Ministri.



2. Inquadramento socio-territoriale ed urbanistico

2.1. Contesto geografico e viabilità

Il comune di Noale in Provincia di Venezia conta 16.108 abitanti e si estende su 25,05 kmq. Il territorio è prevalentemente pianeggiante, ed è attraversato da corsi d'acqua di risorgiva (i fiumi Marzenego, Muson Vecchio e Rio Draganziolo).

Il comune confina con Scorzé, Salzano, Mirano e Santa Maria di Sala e ha una posizione baricentrica e strategica tra le province di Venezia, Padova e Treviso. Noale fa parte della "Unione dei Comuni del Miranese" nata nel 2014 da sei comuni (Martellago, Mirano, Noale, Salzano, Santa Maria di Sala, Spinea) per un totale di 150 kmq e quasi 124.000 abitanti.

Oltre al capoluogo che si sviluppa attorno alla storica Rocca adiacente al Marzenego, si aggiungono le frazioni di Cappelletta; Moniego e Briana che si trovano in corrispondenza degli assi della centurazione, su cui si è poi sviluppata la principale viabilità. Il patrimonio architettonico e storico culturale è ricco di testimonianze: palazzi (Palazzo Mocenigo, Consulmer, Due Spade, Lamberti, Negro, ecc.), ville (Villa Rossi, Gradenigo, Agazzi-Sailer), chiese (Chiesa dei Santi Felice e Fortunato).

Viabilità

Si segnala l'elevato impatto sui centri urbani, in termini di traffico, rumore, inquinamento, sicurezza stradale, causato dalla viabilità ad elevata percorrenza delle strade regionali e provinciali SR 515, SP 38, SP 82.

Ambiti indagati⁶

ATO 1 – Noale

L'ambito comprende la fascia centrale del territorio comunale, che include sia il tessuto residenziale compatto del capoluogo sia le aree agricole di corona, talvolta con frange di edilizia diffusa. Il centro abitato, sviluppato dall'originale nucleo storico, è fortemente marcato sia dalla principale croce di strade - SR 515 e SP 38 - sia dalla ferrovia Venezia – Castelfranco, che ne costituisce al tempo stesso soglia e cerniera urbana. Nel centro sono localizzati i principali servizi pubblici e privati di rango locale (scuole, attrezzature d'interesse comune) e territoriale (ospedale, attrezzature sportive e ricreative). Adiacenti al centro abitato stanno: a sud la principale zona produttiva, a nord l'oasi delle Cave di Noale. Alle estremità est e ovest dell'ambito, appoggiate alla SP 38, le due ampie aree produttive destinate ad attività specializzate.

⁶ Vd. la Valutazione di Incidenza Ambientale al PAT – Vedi gli Ambiti Territoriali Omogenei (ATO) .



ATO 2 – Moniego

L'ambito comprende le aree urbane e agricole del centro abitato di Moniego, attraversato dalla SR 515 e delimitato ad ovest dal corridoio ecologico del fiume Draganziolo e dalla SP 82 (Strada Crosarona) cui è appoggiata una zona produttiva di recente formazione. Verso est, in direzione di Scorzè, lungo la Via Treviso Vecchia, è presente una frangia urbana di rilievo paesaggistico.

ATO 3 – Cappelletta

Incorniciato da un bel viale alberato (Via Santa Margherita) e attraversato dal corso del fiume Draganziolo, l'ambito di Cappelletta si distende tra la Strada Crosarona (SP 82) e il fiume Marzenego a sud-ovest. Comprende sia le aree del centro abitato sia alcuni nuclei di edilizia diffusa, tra cui spicca il complesso di Villa Sailer.

ATO 4 – Briana

L'ambito di Briana, è compreso all'interno del corridoio ecologico del Fiume Muson, di rilievo paesaggistico. Sul centro abitato, raccolto intorno ai principali servizi pubblici e parrocchiali, convergono due bei viali alberati: quello rettilineo di Via Santa Caterina e quello sinuoso di P.F. Calvi.

2.2. Dati demografici

Stato di fatto⁷

POPOLAZIONE 2021	ETA MEDIA 2021	INDICE VECCHIAIA (2021)	DENSITA ABITATIVA 2020
16108	46,1	183,9	652,4

Evoluzione indice vecchiaia

2002	2007	2015	2021
100,5	117,8	149,3	183,9

Quadro riassuntivo

Anno	POPOLAZIONE RESIDENTE	0-14 anni	+65 anni	Nascite	Decessi	N. Famiglie
2003	15.135	2.218	2.269	167	114	5.596
2010	15.855	2.304	2.825	143	142	6.231
2015	15.969	2.195	3.277	125	155	6.481
2018	16.107	2.140	3.501	86	139	6.647
2020	16.108	2.071	3.666	113	187	
2021	16.108	2.023	3.721			

⁷ <https://www.tuttitalia.it/veneto/52-santorso/statistiche/indici-demografici-struttura-popolazione/>



Si registra il progressivo aumento dell'indice di vecchiaia, mentre la popolazione residente registra una lieve crescita da accertare nei prossimi anni.

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

AMBITI, PIANI, PROGRAMMI	Dati integrati dal PEBA/PEDIPLAN
<p>PAT</p> <p>Adottato con D.C.C. n. 26/2016</p>	<p>Obiettivi: Miglioramento qualità dell'aria e dell'acqua; biodiversità e corridoi ecologici; completamento centri abitati; qualificazione territoriale; consumo di suolo; densità territoriale; efficacia ed efficienza dei servizi pubblici.</p> <p>Il PAT individua i principali itinerari ciclopedonali che compongono il sistema delle relazioni ciclopedonali del territorio comunale di Noale, al fine di incrementare le connessioni territoriali, migliorando le relazioni tra i centri abitati, ottimizzando l'accessibilità alle aree di pregio ambientale, ai servizi ed alle centralità urbane.</p>
<p>Il Piano strategico (PSM) della Città metropolitana di Venezia⁸</p>	<p>Tre strategie generali: 1. Identità; 2. Sviluppo; 3. Resilienza</p>
<p>Progetti PNRR</p>	<p>Il progetto di riqualificazione di Palazzo Carraro, per la Nuova Biblioteca.</p>
<p>Piano di zonizzazione acustica</p>	<p>Il comune non è provvisto di Piano di Zonizzazione Acustica⁹.</p>
<p>Piano Illuminazione Comunale (PICIL) 2022</p>	<p>Il Comune di Noale è dotato di un piano dell'illuminazione per il contenimento dell'inquinamento luminoso.</p> <p>Obiettivi</p> <p>Sicurezza stradale; sicurezza delle persone; migliore qualità vita sociale; migliore fruibilità degli spazi urbani; illuminazione adeguata alle esigenze architettoniche e ambientali; salvaguardia e protezione ambiente e risparmio energetico.</p> <p>Con l'illuminazione diretta dei pedoni nell'area di attraversamento e richiamo dell'attenzione dei conducenti sulla presenza dell'attraversamento pedonale.</p>

⁸ Piano approvato con deliberazione consiliare del 21 dicembre 2018.

⁹ Vedi Valutazione di Incidenza Ambientale del Pat: "Le fonti di inquinamento acustico più problematiche per l'ambiente sono le infrastrutture di trasporto e le attività produttive che provocano emissioni rumorose ad ampio raggio. Dato che il comune di Noale non è provvisto di Piano di Zonizzazione Acustica, il riferimento per la classificazione acustica diviene dunque il Piano dei Trasporti del Veneto il quale, in base al numero di infrastrutture principali che attraversano il territorio comunale e al loro livello di rumorosità, classifica Noale a medio-bassa criticità acustica, sia per i valori diurni che per quelli notturni".



	Con la valorizzazione del patrimonio storico-monumentale ed architettonico.
PAES A21	Il Piano d'Azione per l'Energia Sostenibile del Comune Il servizio di car pooling rientra nel più ampio progetto di mobilità sostenibile redatto da Agenda 21 a favore del Comune di Noale. Le associazioni sportivi U.S. Drago e la Società Libertas hanno messo a disposizione due minibus ed i volontari per la guida degli stessi.
Programma Triennale LL.PP 2023/2025	Asfaltature varie. Sistemazione marciapiedi e superamento barriere architettoniche. Realizzazione pista ciclabile Strada della Valsugana. Completamento Piazza XX Settembre.

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

Piano dei trasporti del Veneto (PRT 2020)	Fra gli obiettivi d'interesse diretto o indiretto al Peba - La promozione della mobilità in funzione dello sviluppo dell'offerta turistica, ampliando la rete infrastrutturale, migliorando la connessione intermodale tra offerta pubblica, privata e mobilità debole (percorsi pedonali, cicloturismo, escursionismo) e lo sviluppo aeroportuale. - Lo sviluppo di un sistema di trasporti orientato alla tutela dell'ambiente e del territorio, prevedendo di ridurre le emissioni nocive nell'aria, ... al rilancio del trasporto pubblico, allo sviluppo dei carburanti green e dei veicoli ibridi ed elettrici. - Una migliore funzionalità e sicurezza delle infrastrutture e dei servizi di trasporto, tutelando maggiormente la mobilità debole e assicurando il monitoraggio e la manutenzione programmata delle reti e dei percorsi.
PTRC della Regione Veneto Adottato con DGR 372//2009 e approvato il 30/6/2020	Il VENETO REGIONE D'EUROPA La Regione modella le azioni di governi attorno ai principi europei generali seguenti: - Coesione economica e sociale; - Sviluppo sostenibile; - Competitività equilibrata per il territorio. Linee guida e obiettivi Generali del Piano: Energia, risorse e ambiente: contrastare il cambiamento climatico. Mobilità: garantire la mobilità preservando le risorse ambientali (mobilità sostenibile). Valorizzazione della mobilità slow per migliorare l'accessibilità al territorio ed alla città. Rete dei percorsi ciclopedonali per migliorare la conoscenza capillare del territorio delle ville e dei loro contesti.
Piano paesaggistico regionale (PPR) Atlante regionale centri storici	Mettere il paesaggio in relazione con il contesto di vita delle comunità, con il proprio patrimonio culturale e naturale, considerandolo quale fondamento della loro identità. (Convenzione EU del Paesaggio firmata a Firenze nel 2000 ed entrata in vigore in Italia il 1° settembre 2006). Nuovo Piano paesaggistico del Veneto (in corso).



Veneto 50 ¹⁰	“Veneto 2050” promuove misure finalizzate al miglioramento della qualità della vita delle persone all’interno della città e al riordino degli spazi urbani, alla rigenerazione urbana in coerenza con i principi del contenimento del consumo di suolo (L.R. 14/2017).
PNRR (2021) Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza	Missioni del Piano: digitalizzazione; competitività, Cultura e turismo, rivoluzione verde e transizione ecologica, infrastrutture per una mobilità sostenibile, istruzione e ricerca, inclusione e coesione, salute.

2.4. Vincoli ambientali e possibili impatti del PEBA

Nel territorio comunale è presente un’area protetta appartenente alla Rete ecologica Natura 2000. Il sito (SIC, ZPS) n. IT3250017 “Cave di Noale” esteso in 42 ha, è inserito in un contesto agricolo frammentato da urbanizzazioni di tipo residenziale, zone industriali e commerciali.

Il PEBA non prevede interventi nelle zone protette e non ha impatti ambientali negativi in quanto prevede interventi di ridotta entità (riferiti all’allargamento di marciapiedi o alla realizzazione di segnaletica) in ambiti già edificati e urbanizzati. Il PEBA/PEDIPLAN è un piano finalizzato ad incrementare la mobilità pedonale e a limitare la mobilità veicolare, e in tale prospettiva la sua attuazione comporta impatti positivi su salute e ambiente.

Vincoli ambientali-storici-paesaggistici

- *Edifici tutelati ai sensi dell’art. 10 del D.Lgs. n. 42/2004.* Si tratta di un nutrito elenco di palazzi, ville ed edifici vincolati nel corso del secolo scorso. Ville Venete: Barchessa Rizzato; Casa Canonica Cappelletta; Casa Mondini; Villa Agazzi Lazari, Sailer, Deganello; Villetta Bolzanella; Villa Careggiani, Barin; Villa Gradenigo; Villa Gruati; Villa Lazari, Masutti, Perin; Villa Prandstraller, Benini; Villa Rossi; Villa Rossi, Mason.

- *Aree di Notevole Interesse pubblico vincolate ai sensi dell’art. 136 del D.Lgs. n. 42/2004.* Si tratta dell’ambito relativo al centro storico di Noale.

- *Aree vincolate ai sensi dell’art. 142 del D.Lgs. n. 42/2004.* Si tratta dei corsi d’acqua Canale di Mirano e fiumicello Muson Vecchio; Fiume Draganziolo; Fiume Marzenego; Scolo Rio o Rio Storto; Rio Maerne e Rio Formiego.

- *Zona di Protezione Speciale e Sito di Interesse Comunitario:* IT3250017 «Cave di Noale» - D.G.R. n. 2673/2004.

Vincolo di destinazione forestale, ai sensi degli art. 14 e 15 della L.R. 13/09/1978, n. 52. Si tratta di aree boscate site all’interno delle Cave di Noale.

¹⁰ Vd. la LR n. 14 del 4 aprile 2019, avente per oggetto “Veneto 2050: politiche per la riqualificazione urbana e la rinaturalizzazione del territorio e modifiche alla legge regionale 23 aprile 2004, n. 11 “Norme per il governo del territorio e in materia di paesaggio.



Vista del centro storico dalla Torre dell'Orologio



3. Ambiti d'indagine, obiettivi e strategie del piano

3.1. Ambiti d'indagine

Il PEBA è costituito da 2 ambiti d'indagine: edilizio e urbano.

L'ambito edilizio è costituito dagli edifici di proprietà comunale aperti al pubblico,

L'ambito urbano è costituito dai percorsi pedonali dei centri abitati che fanno riferimento agli

Ambiti Territoriali Omogenei individuati dal PAT:

- ATO 1 - Noale
- ATO 2 – Moniego
- ATO 3 – Cappelletta
- ATO 4 – Briana

Previsioni del PAT: riordino e riqualificazione dell'esistente

ATO 1 - NOALE

Riqualificazione del Centro Storico di Noale, come luogo dell'identità collettiva e centro commerciale naturale, rigenerandone la viabilità di servizio come Galleria Urbana.

Valorizzazione del sistema dei Viali Giardino, alberati, delimitati da isolati a bassa densità edilizia o spazi aperti, con ampi giardini privati.

Valorizzazione degli itinerari di visitazione turistica negli spazi aperti, degli edifici di valore storico, dei contesti figurativi; riqualificazione degli assi stradali come Boulevard e grandi viali alberati, idoneamente attrezzati con accessi e piste ciclopedonali.

Rafforzamento del nucleo centrale degli abitati di Moniego, Cappelletta e Briana, riqualificando la viabilità di attraversamento come dorsale urbana, con prevalenza, al piano terra degli edifici prospicienti, di funzioni commerciali, direzionali e di servizio, completandone e rigenerandone il tessuto edilizio.

Formazione di una polarità di servizi pubblici (scolastici, sportivi) a nord della stazione SFMR.

Rinnovamento delle Dorsali urbane per dare impulso alle attività commerciali e alla residenza in città.

Riqualificazione di Via U. Bregolini e A. Pacinotti come Strada Mercato.

Completamento del Magnete del Turismo, tra la SR 515 e la Strada degli Ongari, potenziando le attività ricettive, commerciali, di servizi e del tempo libero.

Lo spazio agricolo dovrà essere riqualificato valorizzandone la componente paesaggistica ed ambientale, mediante il rafforzamento della qualità ambientale dei principali corridoi ecologici che lo attraversano "nell'attuale situazione economica, di competizione globale tra territori, per attrarre visitatori, commercializzare i prodotti agricoli e della manifattura, non basta più il *centro storico*, occorre un marketing territoriale che faccia leva sul *Paesaggio dell'antica e turrita città dei Tempesta*, promuovendo la riconoscibilità dei luoghi, riqualificando gli spazi aperti, restituendo bellezza alla città e al suo territorio, promuovendo la fruizione turistica dell'entroterra attraverso le vie d'acqua e gli itinerari ciclabili.



ATO 2 – MONIEGO

Tutela e valorizzazione del corridoio ecologico del Fiume Draganziolo, come cornice di rilievo paesaggistico.

Rafforzamento del nucleo centrale dell’abitato di Moniego, riqualificando la SR 515 come dorsale urbana, con prevalenza, al piano terra degli edifici prospicienti, di funzioni commerciali, direzionali e di servizio, completandone il tessuto edilizio.

Valorizzazione degli itinerari di visitazione turistica, degli edifici di valore storico, dei contesti figurativi. Riqualificazione degli assi stradali come Boulevard e grandi viali alberati, idoneamente attrezzati con accessi e piste ciclopedonali.

Valorizzazione del sistema dei Viali Giardino, alberati, delimitati da isolati a bassa densità edilizia o spazi aperti, con ampi giardini privati.

ATO 3 – CAPPELLETTA

Tutela e valorizzazione dei corridoi ecologici dei Fiumi Marzenego e Draganziolo, come cornici di rilievo paesaggistico

Rafforzamento del nucleo centrale dell’abitato di Cappelletta, completandone il tessuto urbano.

Valorizzazione degli itinerari di visitazione turistica negli spazi aperti, degli edifici di valore storico, dei contesti figurativi. Riqualificazione degli assi stradali come Boulevard e Grandi Viali alberati, idoneamente attrezzati con accessi e piste ciclopedonali.

ATO 4 – BRIANA

- Tutela e valorizzazione del corridoio ecologico del Fiume Muson, come cornice di rilievo paesaggistico.

- **Rafforzamento del nucleo centrale dell’abitato di Briana**, potenziando Via Santa Caterina come Dorsale urbana, completandone il tessuto edilizio.

- **Valorizzazione del sistema dei Viali Giardino, alberati**, delimitati da isolati a bassa densità edilizia o spazi aperti, con ampi giardini privati.

- **Valorizzazione degli itinerari di visitazione turistica**, degli edifici di valore storico, dei contesti figurativi. Riqualificazione degli assi stradali come Boulevard e Grandi Viali alberati, idoneamente attrezzati con accessi e piste ciclopedonali.

Poli attrattori

All’interno degli ATO sono stati individuati i poli attrattori, cioè i luoghi significativi e i servizi pubblici in cui sono presenti i principali percorsi pedonali, come ad esempio:

- Le piazze e le aree parrocchiali.
- Ville e palazzi.
- L’ufficio postale
- I negozi e le banche ed i servizi aperti al pubblico
- Le aree parcheggio, le fermate autobus e la stazione FS.
- Le aree giochi ed i parchi.



- I cimiteri.
- Il municipio e la biblioteca.
- I campi e centri sportivi e le palestre.
- I servizi socio-sanitari e l'ospedale.

3.2. Obiettivi e strategie d'intervento

Obiettivi

1. Verificare il grado di accessibilità degli edifici comunali secondo un approccio “dentro/fuori” (riferito cioè al percorso che collega l'edificio al suo intorno) e valutare l'accessibilità esterna di diversi servizi e esercizi commerciali.
2. Migliorare l'accessibilità, l'orientamento e la sicurezza di alcuni percorsi pedonali e degli spazi pubblici ritenuti prioritari con programmazione di interventi nell'arco temporale “breve” di tre anni.
3. Favorire il confort ambientale e l'identificazione degli spazi pubblici per i pedoni.
4. Valutare la fruibilità dei parchi e delle piazze (vincoli, fruibilità ed usabilità, accessibilità, percorribilità comfort).
5. Valorizzare l'attrattività e la frequentazione del centro storico e del patrimonio con azioni di moderazione del traffico, sicurezza pedonale e sviluppo della rete ciclabile e ciclopedonale esistente e prevista.
6. Individuare e valutare le aree di scambio intermodale: le aree parcheggio, stazione FS e piazzali con gli stalli riservati ai disabili, il terminal e le fermate di trasporto pubblico.
7. Delineare linee guida per la progettazione e realizzazione degli interventi e.b.a.
8. Definire degli indicatori per il monitoraggio e attuazione del piano.
9. Favorire l'inclusione nello spazio pubblico delle persone vulnerabili (disabili, anziani, bambini) attraverso il potenziamento della rete pedonale e la sicurezza degli spazi pubblici.
10. Valutare l'accessibilità e la sicurezza pedonale delle macro-zone molto frequentate (aree scolastiche, commerciali, cimiteriali, sanitarie, ecc.).



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 che includono i percorsi, parcheggi e le fermate bus.

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 già sviluppato 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 (ospedale, impianti sportivi, negozi, municipio, biblioteca, ambulatori, parrocchie, ecc.).

B. Servizi accessibili e raggiungibili in 10' a piedi

Valutare la presenza di percorsi protetti e di indirizzare la pianificazione sul rafforzamento di centralità urbane e quartieri con servizi di vicinato che possano favorire gli spostamenti pedonali e ciclopedonali a scapito di quelli motorizzati.

C. Integrare o creare ulteriori Z30-20

Favorire l'uso condiviso delle strade laddove sono assenti percorsi pedonali protetti e dove le condizioni lo consentono, con l'inserimento di limite 30 o 20 con conseguente miglioramento del comfort ambientale e della visibilità (segnaletica) di tali zone per indurre un rallentamento dei veicoli.

D. Garantire la sicurezza e l'orientamento dei pedoni

Prevedere interventi di segnaletica orizzontale (*street design*) per i pedoni nelle vie e piazze più frequentate e negli attraversamenti pedonali. L'insicurezza è frequentemente dovuta alla scarsa protezione dei percorsi pedonali ma anche alla velocità delle auto (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 nelle aree più frequentate dai pedoni e nelle intersezioni insicure (v. Parte 3).

Inoltre occorre individuare e realizzare un sistema di aree e percorsi protetti e accessibili, come percorsi alternativi alle strade troppo trafficate. Altrettanto rilevante che i conducenti possano identificare gli spazi adibiti ai pedoni.



E. Valorizzare i parchi migliorandone la percorribilità e la fruibilità

L'assenza di vialetti interni che colleghino attrezzature, giochi e arredi preclude l'accesso e la fruibilità delle aree giochi e dei parchi presenti nel territorio limitandone sia l'uso da parte degli utilizzatori sia la loro frequentazione da parte di un'utenza con capacità motorie limitate.

F. Garantire la continuità pedonale dei percorsi e realizzare una rete interconnessa con la rete ciclopedonale (mobilità dolce)

Per venire ad una azione diffusa ed economica per raccordare i piccoli dislivelli presenti nei percorsi e negli attraversamenti al fine di creare una rete di percorsi pedonali (Pediplan) che si interconnetta con la rete ciclopedonale.

Per i percorsi ciclopedonali poco percorribili per la presenza di ghiaia ed altro, si suggerisce di prevedere un apposito capitolo e linee guida nel regolamento edilizio che consenta di dare indicazioni ai progettisti evitando l'impiego di una pavimentazione non adatta alle carrozzine.

G. 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 definire specifiche priorità d'intervento.

H. Creare sinergie

Creare sinergie fra la programmazione dei lavori pubblici, gli interventi del PNRR e quelli del PEBA in tale modo da favorire la realizzazione dell'eliminazione delle barriere architettoniche nei lavori già in corso e previsti.

I. Individuare azioni di supporto nella fase di attuazione del PEBA per favorire l'attuazione degli interventi

- Promuovere la mobilità pedonale in sicurezza come progetto condiviso della comunità.
- Educare alla mobilità lenta ¹¹.
- Migliorare l'accessibilità dei servizi e degli spazi aperti al pubblico.
- Favorire la collaborazione con i gestori e proprietari di esercizi commerciali.
- Integrare il regolamento edilizio in materia di accessibilità e *design-for-all*.
- Creare una consulta con i portatori d'interesse.
- Favorire la formazione dei tecnici comunali e liberi professionisti.

¹¹ Tale azione può essere realizzata con apposito progetto partecipativo finalizzato alla realizzazione di quartieri in Z30 o Z20 (v. anche parte 3 della Relazione).



Piazza Castello



4. Azioni di partecipazione e concertazione

Si illustrano di seguito le azioni di partecipazione svolte per la redazione del PEBA; tali azioni erano finalizzate a:

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

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

4.1. Osservazione partecipante, interviste spot, questionari on-line

La raccolta di indicazioni è avvenuta mediante due modalità.

A. Brevi interviste ai passanti (interviste spot)

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

B. Diffusione di un questionario sull'accessibilità e la sicurezza pedonale

Per informare i cittadini della redazione del PEBA e ricevere indicazioni critiche, è stato predisposto un breve questionario reso disponibile on-line nel sito web istituzionale (v. sintesi delle indicazioni emerse nell'allegato n.4).

Di seguito di riportano le segnalazioni pervenute.

Ambiti, strade ed edifici segnalati	Criticità principali segnalate dai cittadini
Strade in cui migliorare la percorribilità pedonale e/ o la	<ul style="list-style-type: none">• Via degli Ancilotti; Via Ongari; viale Sailer (stazione); via Dei Novale; via GB Rossi (tratto dalla torre alla Villa).• La Statale 515.• Via Briana centro; strada di accesso al cimitero.



sicurezza	<ul style="list-style-type: none">• Via Spalti Nord.• Alcune vie interne residenziali (fra via Perosi/Bosco dell'Orso).• Interferenze in via Polanzani pista ciclabile/auto ed accessi privati e scarsa illuminazione.• Tratto di marciapiede in via Briana centro con pali.• Quartiere residenziale ad alta densità.• Marciapiedi in centro da migliorare• Marciapiedi occupati dal plateatico che impediscono la normale percorribilità
Attraversamenti e/o incroci pericolosi	<ul style="list-style-type: none">• Attraversamenti situati sulla Statale: insicurezza• Diversi attraversamenti insicuri nel territorio comunale.• Semaforo pedonale in via Mondini.• Incrocio via Nievo/Fapanni/Bersaglieri.• Incrocio non sicuro H. /Ca' Zorzi; via Di Spagnolo.
Edifici e servizi poco accessibili	<ul style="list-style-type: none">• Cimiteri.• Banche.• Scuola a Moniego e scuola a Capeletta• Palazzo della Loggia senza ascensore.• Bar ristoranti e negozi non accessibili in centro: rampe assenti.• Sede dei servizi sociali.• Parchi: parco via Gagliardi, parco della Rocca• Palazzi storici.• La biblioteca.• Ufficio postale a Moniego.• Distretto, ambulatorio
Altre segnalazioni	<ul style="list-style-type: none">• Sosta nei marciapiedi ed altri ostacoli presenti (pali, ecc.).• Area parcheggio mercati nuovi e parchi Gagliardi da migliorare.• Non rispetto dei limiti di velocità.• Zona campi sportivi.• Carenza di stalli riservati in centro.• Villa Ca Zorzi circondata da un muro.• Fermata bus davanti a Hotel Garden: scarsa accessibilità• Piazza XX Settembre.• Scarsa manutenzione marciapiedi e strade• Assenza di cestini nei percorsi.• Sconnessioni in centro e sotto i portici.• Scivolosità pavimentazione ciclabile via Polanzani.• Parcheggi riservati in stazione: accesso bloccato da auto parcheggiate.• Fermata su via tempesta: H. hotel Garden.



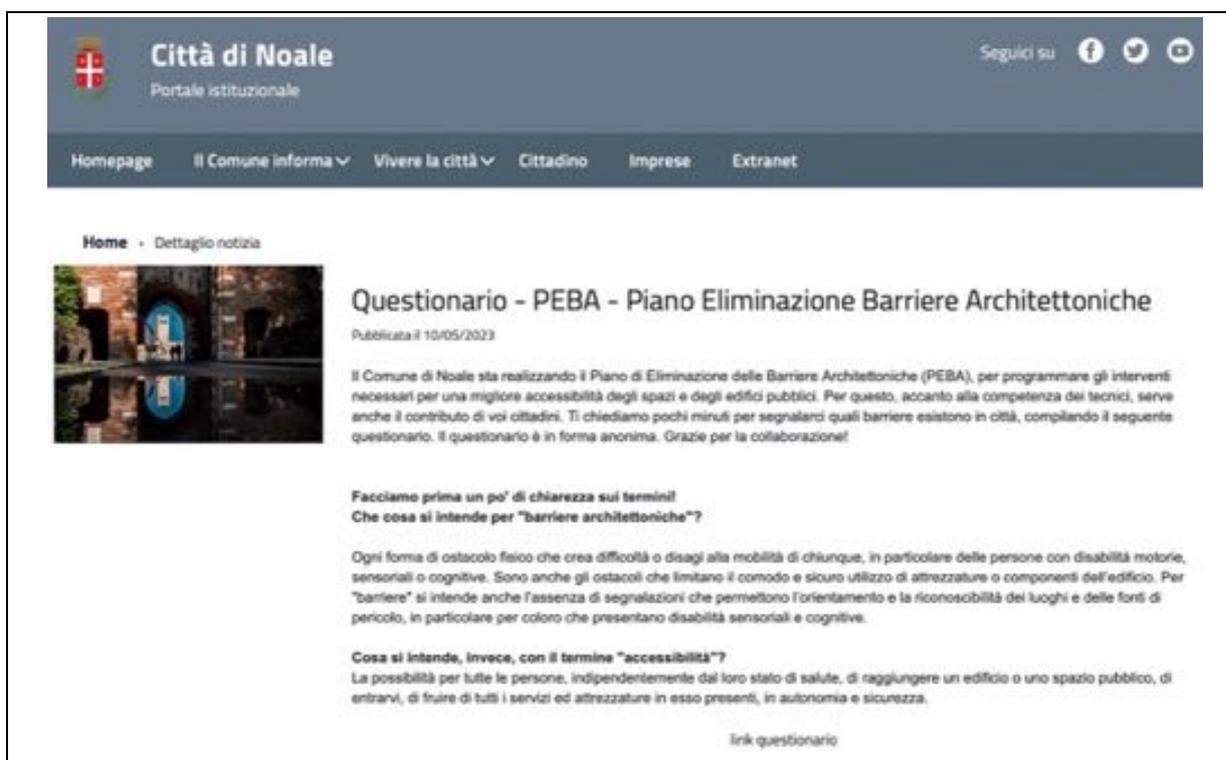
	<ul style="list-style-type: none">• Lavori in corso che restringono i marciapiedi.
--	--

Osservazioni

Vengono evidenziate la presenza di diverse criticità diffuse nel territorio comunale sia a cause dalla velocità del traffico su delle strade molto trafficate con attraversamenti insicuri che dall'alta densità residenziale.

Inoltre numerosi marciapiedi e carreggiate necessiterebbero di maggiore manutenzione.

Fig.: Pubblicazione del questionario on-line



4.2. Le scuole

A) Sopraluoghi partecipati

In occasione del rilievo delle scuole, il rilevatore era accompagnato dai referenti scolastici a cui venivano chieste informazioni generiche sull'accessibilità dell'edificio in modo tale da far emergere eventuali problematiche o priorità da parte di chi usa abitualmente il luogo.

B) Pedibus e Carpooling

E' stato trasmesso all'Istituto comprensivo un questionario per indagare la modalità di spostamento casa-scuola degli alunni, considerando che il Comune di Noale promuove i



servizi di Car-Pooling e Car-Pooling minibus, Bicibus e Pedibus¹².

C) Baskin

La scuola secondaria di 1° grado Pascoli, con il coinvolgimento della insegnante di educazione fisica, ha promosso il Baskin con eventi e gare. Il Baskin è uno sport inclusivo riconosciuto dal CIP (Comitato Italiano Paraolimpico) derivato dal basket, in cui ogni squadra è composta sia da giocatori disabili che non disabili, con un sistema di regole che consente di far giocare insieme giocatori sia con disabilità mentali, sia fisiche, sia normodotati; le squadre sono miste anche dal punto di vista del sesso e dell'età.



Palestra della scuola media Pascoli

¹² Vd. la pagina web del Comune per la mobilità sostenibile nelle scuole di Noale:
https://comune.noale.ve.it/c027026/po/mostra_news.php?id=3295&area=F



5. Rilievi dell'ambito urbano

La selezione dei percorsi pedonali è stata effettuata considerando più parametri (vd. anche le "priorità" nella Parte 2 della Relazione):

- Indicazioni fornite dall'ufficio tecnico (sulla base della programmazione dei lavori pubblici).
- Previsioni dei piani urbani e dei progetti attuativi.
- Segnalazioni dei cittadini.
- Analisi sul ruolo, la funzione e la frequentazione della singola via nel contesto locale (presenza di poli attrattori).
- Percorsi esistenti casa-scuola¹³.

I percorsi pedonali indagati nel PEBA hanno riguardato tutte le frazioni comunali.



Noale

Paese pianeggiante con diversi servizi e residenze

N. vie (tratti) rilevate: 78

N. edifici comunali rilevati: 17

N. piazze rilevate: 4

N. aree verdi rilevate: 27



Moniego

Paese pianeggiante con servizi e residenze

N. vie (tratti) rilevate: 20

N. edifici comunali rilevati: 2

N. piazze rilevate: 1

N. aree verdi rilevate: 2

¹³ V. anche la definizione di "strade scolastiche" del Nuovo Codice della Strada.



Briana

Capoluogo con servizi e residenze.

N. vie (tratti) rilevate: 10

N. edifici comunali rilevati: 2

N. piazze rilevate: 2

N. aree verdi rilevate: 2



Cappelletta

Paese pianeggiante con servizi e residenze

N. vie (tratti) rilevate: 10

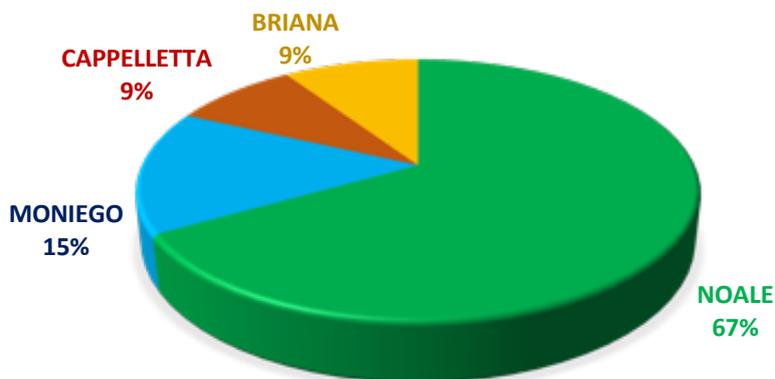
N. edifici comunali rilevati: 3

N. piazze rilevate: 1

N. aree verdi rilevate: 1

L'elenco degli spazi pubblici rilevati è riportata nel dossier N.3 del PEBA "Rilievo spazi pubblici". Di seguito si illustrano i dati quantitativi delle schedature effettuate.

	<i>strade</i>	<i>piazze</i>	<i>aree verdi</i>	<i>somma</i>
NOALE	70	6	24	100
MONIEGO	20	1	2	23
CAPPELLETTA	10	1	2	13
BRIANA	10	2	2	14
<i>somma</i>	110	10	30	150





Mappatura

Il PEBA viene rappresentato con le mappature in scala 1:5000, che riportano i dati di rilievo e di valutazione nel comune capoluogo (v. dossier n. 4 “MAPPE”):

In ogni area vengono rappresentati 2 tematismi.

- 1) Stato di fatto e unità rilevate (vie, piazze, aree verdi, edifici) con valutazione dell’accessibilità e della percorribilità in sicurezza e delle fermate di trasporto pubblico.
- 2) Individuazione delle “aree scolastiche” (idonee per interventi di moderazione del traffico).

Con riferimenti al rilievo, la mappatura evidenzia le unità schedate (edifici, strade, piazze, parchi), identifica i caratteri topografici (area edificata, aree verdi, corsi d’acqua), le macrobarriere (sottopassi, ponti, passerelle, passaggi a livello...) e le diverse tipologie di edifici comunali rilevati.

Si riporta di seguito la legenda delle mappe di rilievo.

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



La Rocca dei Tempesta



Giardini Vecellio



PARTE 2 - RILIEVI: VALUTAZIONI E DEFINIZIONE PRIORITA'





1. Spazi pubblici: rilievo e valutazione accessibilità

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

A) Una **schedatura di sintesi** (v. dossier n.3 "VALUTAZIONE SPAZI PUBBLICI") illustrativa del grado di accessibilità facendo riferimento ai seguenti aspetti:

- GRADO DI PROTEZIONE E SICUREZZA DEL PERCORSO PEDONALE
- ORIENTAMENTO E GRADO DI ACCESSIBILITÀ DEL PERCORSO
- GRADO DI ACCESSIBILITÀ E SICUREZZA ATTRAVERSAMENTI PEDONALI
- 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** (v. dossier n.5 "INTERVENTI SPAZI PUBBLICI") finalizzata a individuare e quantificare le singole barriere architettoniche del percorso pedonale oggetto d'indagine (v. anche Parte 3 della Relazione). Tale schedatura è articolata in tre sezioni:

1. mappatura degli interventi (con localizzazione della b.a.)
2. riferimenti fotografici (con rilievo fotografico della b.a.)
3. descrizione e computo interventi (con quantificazione intervento e.b.a. facendo riferimento ad apposito prezzario).

1.1. Sicurezza e identificazione dei percorsi pedonali

Il rilievo ha verificato le condizioni di sicurezza dei percorsi pedonali nelle strade, riferite alla presenza/assenza del marciapiede, o di banchine protette, o di percorsi ciclopedonali. Il rilievo, seguendo la logica della "continuità del percorso", evidenzia le caratteristiche anche di singoli tratti, per cui in una via possono sovrapporsi differenti situazioni.



Cod.	Nome VIA	Marciapiede 2 lati	Marciapiede 1 lato o tratto	Marciapiede assente	Ciclabile o ciclopedonale
MONIEGO					
U00	Stradone della Crosarona			X	X
U01	Via Capitelmozzo (tratto)				X
U02a	Via Moniego centro (tratto 2)				
U02b	Via Moniego centro (tratto 1)				X
U03	Via Dell'Annunziata		X		
U04	Via Battisti	X			
U05	Via Condotta		X		
U06	Via Bortolato	X			
U07	Via Papa Luciani		X		
U08	Via Colombara/Gorizia			X	
U09	Via Bolpin		X		
U10	Via Patriarcato/Marianna/			X	
U11	Via Aquileia			X	
U12a	Via Ronchi (tratto 1)				X
U12B	Via Ronchi (tratto 2)			X	X
U13	Via di Spagnolo			X	
U14	Via Feltrin			X	
U15	Via delle Fosse			X	
U16	Via Treviso Vecchia			X	
U17	SS515 Noalese Nord (tratto)			X	X
CAPPELLETTA					
U18	Strada della Valsugana (tratto)			X	
U19	Via Cappelletta centro (tratto 1)		X		
U20	Via Cappelletta centro (tratto 2)	X			
U21	Via Casarini/Strada del Bigolo			X	
U22	Via Casone		X	X	
U23	Vicolo Benin		X		
U24	Via Sta G. D'Arco	X		X	
U25	Via Gavinazzo	X			
U26	Via del Giansero/Roveredo			X	



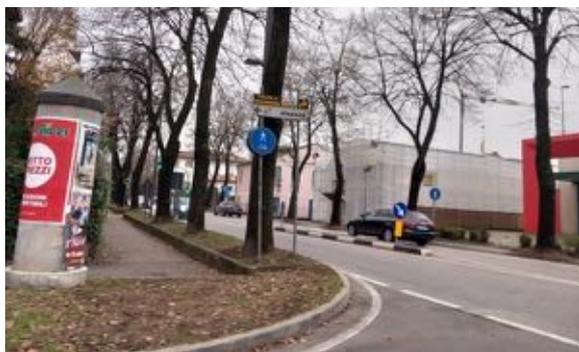
U27	Via Sta Margherita (tratto)		X	X	
BRIANA					
U28a	Via Sta Caterina (tratto 1)		X	X	
U28b	Via Sta Caterina (tratto 2)	X			
U29	Via Don Giovanni Giacomelli/ via della		X		
U30a	Via Briana Centro (tratto 1)	X			
U30b	Via Briana Centro (tratto 2)				X
U31	Strada delle Brugnole (tratto)			X	
U32	Via del Cimitero			X	
U33	Via I Maggio (area giochi)	X			
U34	Via M. della Libertà (Campo sportivo)		X		
U35	Via Calvi Pier Fortunato/via Della			X	
<i>Cod.</i>	<i>Nome VIA</i>	<i>Marciapiede 2 lati</i>	<i>Marciapiede 1 lato o tratto</i>	<i>Marciapiede assente</i>	<i>Ciclabile o ciclopedonale</i>
NOALE					
U36	Via Ca' Matta	X			
U37	Via dei Novale (tratto 1)		X		X
U37b	Via dei Novale (tratto 2)		X		X
U37c	Via dei Novale (tratto 3)		X		X
U38	Via Pellico/Risorgimento/Mazzini	X			
U39a	Via degli Ancilotti	X			
U39b	Via Franzoia	X			
U40a	Strada degli Ongari (tratto 1)		X		
U40B	Strada degli Ongari (tratto 2)				X
U40c	Strada degli Ongari (tratto 3)			X	
U41	Via S. Andrea	X	X		
U42a	Via Piave (tratto1)	X			
U42b	Via Piave (tratto 2)			X	
U43	Via Matteotti	X			
U44	Via dei Battuti			X	
U45	Via De Gasperi				
U46	Via della Bova		X		X
U47	Via Sailer	X			



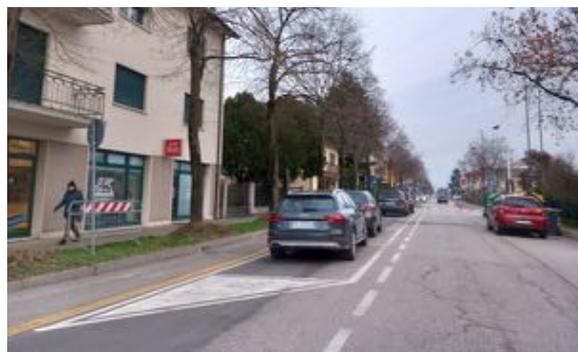
U48	Via De Pol		X		
U49a	Via Della Fonda (tratto 1)	X			
U49b	Via Della Fonda (tratto 2)		X		
U50	Via Perosi	X			
U51	Via Gagliardi	X			
U52	Piazza Castello/Battista Rossi tratto 1	X			
U53	Via S. Giuseppe		X	X	
U54a	Via Bosco dell'Orco (tratto 1)			X	
U54b	Via Bosco dell'Orco (tratto 2)			X	
U55	Via Tino Piazza	X			
U56	Via Gino Berteleoni	X			
U57a	Via Nievo (tratto 1)	X			
U57b	Via Nievo (tratto 2)	X			
U58	Via GB. Rossi (tratto)	X			
U59/92	Via Bersaglieri D'Italia/ Via Artiglieri	X			
U60	Via Fapanni/Baden Powell	X			
U61	Via Petrarca	X			
U62	Via Vivaldi	X			
U63	Via Rossini	X			
U64	Via Benedetto Marcello		X		
U65a	Strada della Valsugana (tratto 1)			X	
U65b	Strada della Valsugana (tratto 2)		X		
U66/92	Via Carabinieri d'Italia/D'Acquisto	X			
U67	Via Tempesta (tratto 1,2)	X	X		X
U68	Via Spalti Nord		X		
U69a	Via Spalti Sud		X		
U70	Via Bregolini	X			
U71	Via Vecellio	X			
U72	Via Palladio	X			
U73	Via S. Giovanni Bosco	X			
U74	Via dei Cipressi	X			
U75	Via Tintoretto				
U76	Via Delle Cerva		X		X



U76b	Via Delle Cerva 3		X		
U76c	Via Delle Cerva		X		
U77	Via Ferrara		X	X	
U78	Via Gramsci/Montello	X			
U79	Strada del Dono (tratto)				X
U80	Vicolo Berton/Pino Veneziano	X			
U81	Via Della Fornace (tratto)			X	
U82	Vicolo Buonarotti	X			
U83	Via Borgo dell'Oasi	X			
U84	Via Moro	X			
U85	Via Einaudi	X			
U86	Via Roncato/Pio X			X	
U87	Largo S. Giorgio (da via dei Battutti)	X			X
U88	Via Polanzani		X		X
U89	Via Lancerotto	X			
U90	Viale delle Rimembranze	X			
U91/92	SP 38 Strada del Dono (tratto)			X	
U93	Via Ponte Casino/Rialto/Bacchiglione			X	
U94	Via Coppadoro (IperLando)		X		X
U95	SR 515 (tratto)		X		X
U96	Via Galilei			X	X
U97	Via Dei Tigli/Del Tezzon	X		X	X



Via Tempesta



SP 38 (tratto)

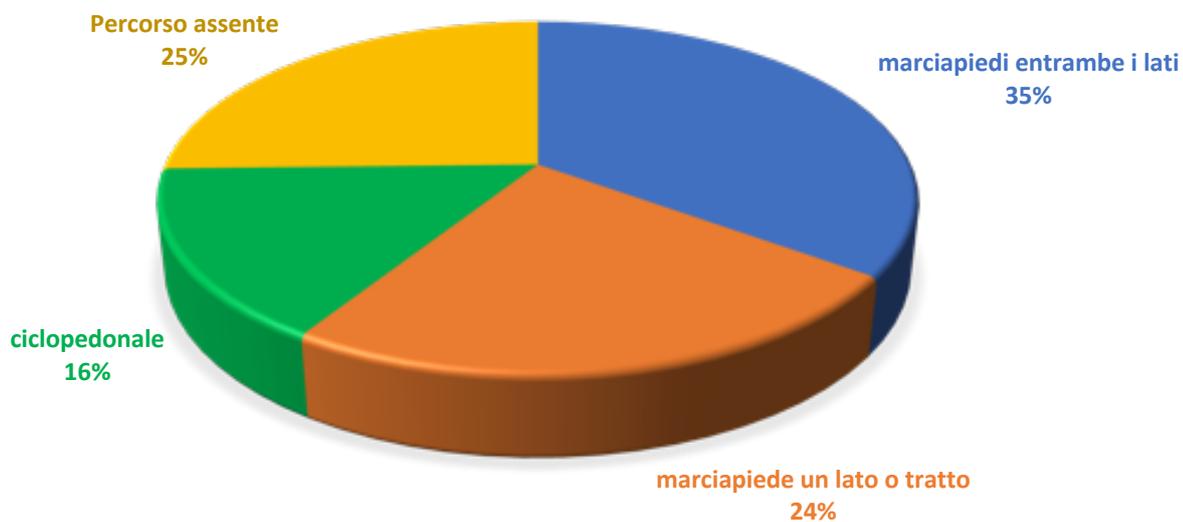


Via Nieve



Via Sailer

SICUREZZA PERCORSI PEDONALI



- con entrambe i lati protetti: 47
- con un lato protetto o protetto a tratti: 32
- senza protezione per i pedoni: 34
- con ciclabile/ciclopedonale: 21



Strada Provinciale



Via Coppadoro



Via S. Andrea, Noale



Via Treviso Vecchia, Moniego

1.2. Criticità riscontrate negli spazi pubblici

Le criticità rilevate fanno riferimento ai seguenti aspetti:

- Alta velocità dei veicoli sulle vie di accesso, di collegamento ed attraversamento.
- Presenza di marciapiedi sconnessi e con dissesto in diverse zone residenziali con presenza tuttavia di frequente permeabilità pedonale.
- Tratti di carreggiate ed incroci sovradimensionati in cui sarebbe opportuno intervenire per migliorare la sicurezza pedonale e qualificare lo spazio pubblico.
- Insufficienza di segnaletica per i pedoni.
- Strade di collegamento fra le località senza percorsi protetti.
- Assenza linee guida per le persone non vedenti e ipovedenti negli spazi aperti (attraversamenti, fermate bus, piazze, aree giochi).
- Assenza linee guida e segnaletica informativa che indichino uffici, servizi importanti e percorsi.
- Segnaletica da semplificare per le persone con deficit intellettuale o problemi di natura cognitiva¹.
- Presenza di "isole di calore", a causa della pavimentazione in asfalto priva di ombreggiature-alberature.

¹ Vedi linguaggio Comunicazione aumentativa alternativa (CAA).



Moniego, Via Moniego centro



Moniego, Via Di Spagnolo,



Cappelletta, Via Sta Margherita



Cappelletta, Via Santa G. D'Arco,



Via Tempesta



Via Tempesta



Piazza Castello



Via Cappelletta

1.3. Ciclabili e ciclopedonali



Noale



Via dei Tigli, Noale

- Alcuni tratti ciclabili da mettere in sicurezza.
- Fornire maggiore continuità ai percorsi ciclabili

1.4. Scalini negli attraversamenti e nei percorsi

Gli attraversamenti pedonali sono i luoghi critici per il pedone che deve gestire le possibili interferenze con gli automezzi. In tali ambiti oltre rilevare lo stato della sicurezza, il rilievo ha quantificato la presenza di barriere architettoniche costituite dagli scalini con altezza maggiore a 2,5 cm.

<i>Scalini/dislivelli negli attraversamenti, intersezioni o nei percorsi</i>	
Moniego, Cappelletta, Briana	21
Noale	73
SOMMA	94

In alcuni casi sono stati riscontrati problemi di accessibilità e sicurezza degli attraversamenti pedonali:

- assenza segnaletica orizzontale nelle intersezioni e assenza di linee guida (segnali podotattili) in alcuni attraversamenti importanti.
- Presenza di piccoli gradini o scivoli troppo ripidi.
- Attraversamenti troppo lunghi e poco sicuri nelle principali vie di collegamento o Incroci sovra-dimensionati per i veicoli a scapito dei pedoni.



Incrocio via della Cerva/Via Vecellio



Attraversamento con acciottolato, Piazza Noale



Attraversamento via Spalti Nord- scivolo ripido



Attraversamento/incrocio via Bregolini/Piazza

1.5. Mappatura

Le valutazioni riportate nelle schede vengono rappresentate nelle mappe con le seguenti legende (v. le MAPPE nel dossier n.4).

<ul style="list-style-type: none">..... Confine comunale Fermata bus Area di sicurezza attorno alle scuole Corsi d'acqua Chiesa Cimitero Villa	<ul style="list-style-type: none"> Interruzione sul percorso e/o nelle intersezioni e/o negli attraversamenti Incrocio da riqualificare e/o da mettere in sicurezza Aree parcheggi Parcheggio riservato Fermate bus accessibili, non accessibili e parzialmente accessibili Rotatorie <p>Esempi interruzioni nel percorso</p> <ul style="list-style-type: none">- Pavimentazione non complanare e/o non adatta (ciottolato, dissesto, buche, sconessioni, fughe, ghiaia, griglia fognatura, ecc.)- Pendenza/inclinazione- Restringimento percorso (es. passo carrai, radici o alberi presenti, ecc.)- Arredo o veicoli nel percorso (elemento verticale che intralcia - bidoni, buca delle lettere, cestini, panettone, panchina, ferma traffico, bici, monopattino, auto parcheggiate, ecc.)- Gradino o dislivello presente
--	---



2. Valutazione accessibilità di piazze, parchi e aree verdi

Si riportano di seguito le valutazioni contenute nelle schedature di piazze e aree verdi del dossier n.3 "rilievo spazi pubblici".

2.1. Piazze

COD	PIAZZE	Percorsi esterni	Orientamento	Area pedonale	Parch. riservato	Fermata bus	Attraversamento	Servizi presenti
P01a	Piazza Castello	A	NO	PA	A	assente	A	Negozi, municipio, Torri, chiesa
P01b	Piazza Calvi	A	PA	PA	A	assente	assente	Negozi
P02	Piazzetta del Grano	A	NO	assente	assente	assente	NA	negozi
P03	Piazza XX Settembre	A	PA	Parziale Transito veicoli	A	assente	A	Negozi, bar, servizi
P04	Piazzale della Bastia	A/PA	PA	assente	A	assente	A	Ospedale e negozi
P09	Piazzetta via Bregolini	A	NO	PA	A	A	A	Banca, negozi
P10	Piazzale Stazione bus, via della Fonda	A	NO	A	assente	A	A	Stazione bus, area camper e parcheggio
Moniego e Cappelletta								
P05	Piazza Giovanni Paolo II, Moniego	A	NO	PA parziale	A	NA	NA	Scuola Chiesa Area parcheggi
P06	Piazza Don Antonio Bordignon, Cappelletta	A	PA	A/PA	A	A	PA	Chiesa, negozi
Briana								
P07	Piazza Calvi	A	NO	NO limitata	A	assente	A	scuola
P08	Piazza della chiesa	A	NO	A	PA distante	assente	A	Farmacia



Piazza Castello



Piazza Don Antonio Bordignon, Cappelletta

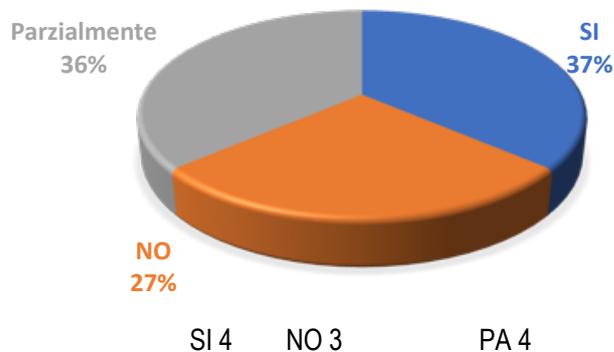


Piazza XX Settembre, Noale

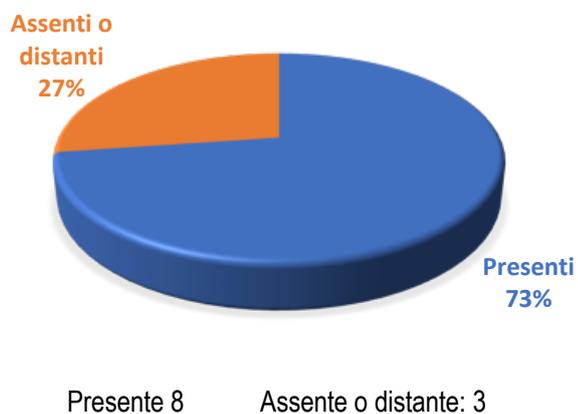


Piazza Giovanni Paolo, Moniego

Presenza area pedonale



Stallo parcheggio riservato





Osservazioni

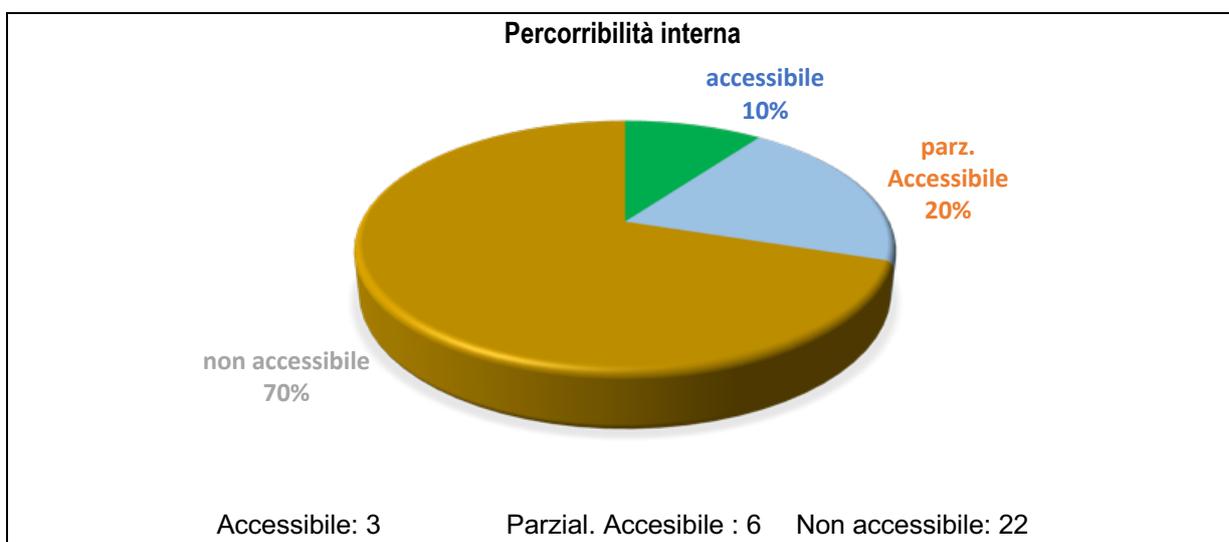
- L'orientamento per le persone ipovedenti o non vedenti è complessivamente assente.
- Integrare elementi di arredi e di riposo fruibili da tutti significa aumentare il comfort degli spazi per tutti gli utenti.

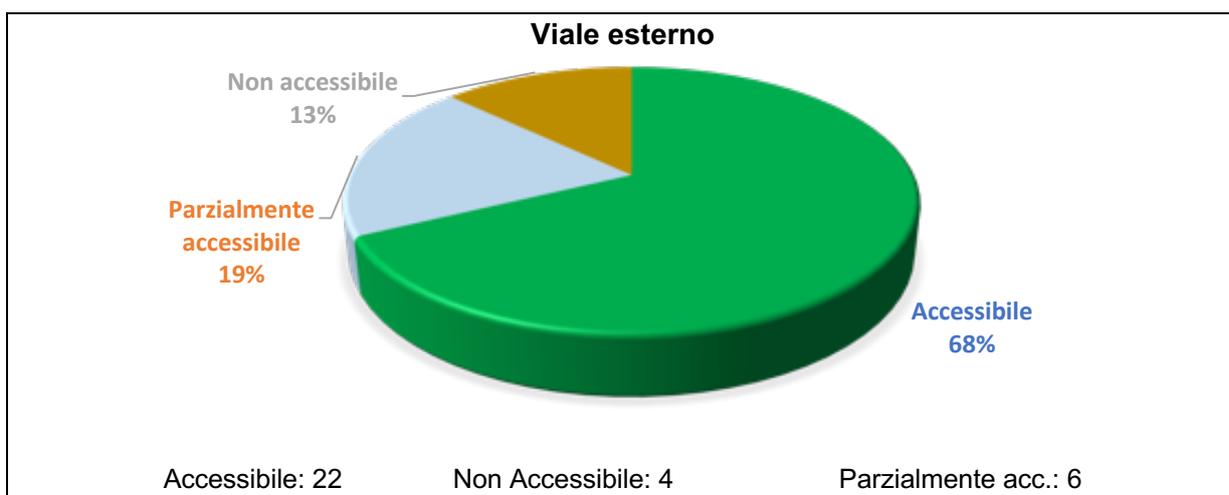
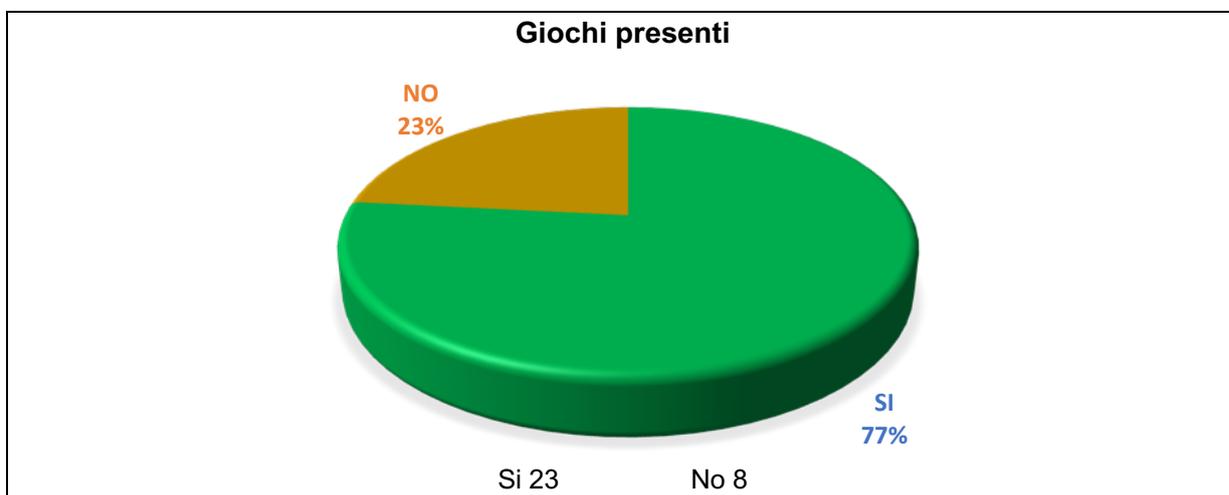
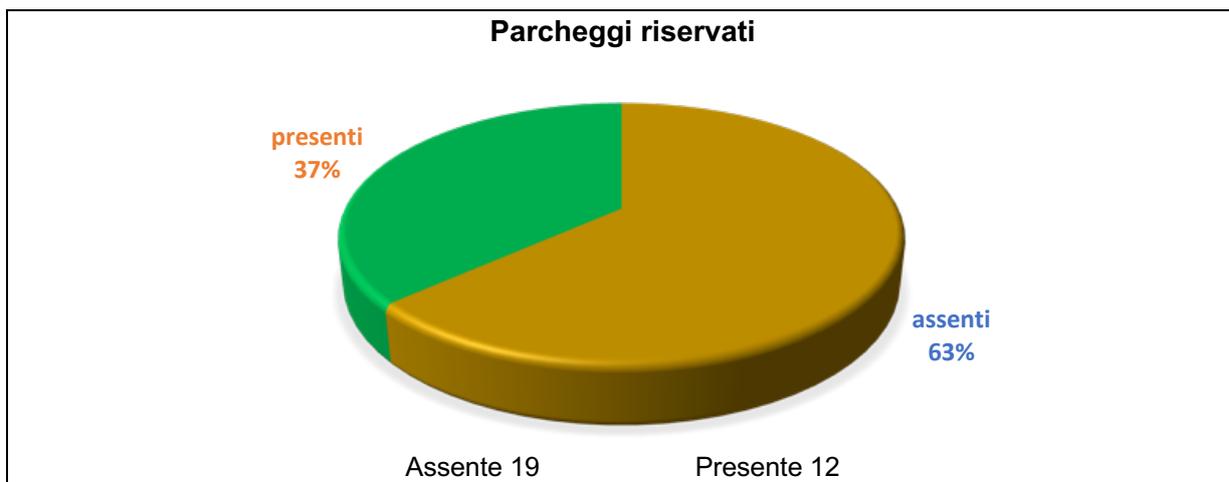
2.2. Parchi e aree verdi attrezzate

COD	PARCHI E AREE GIOCHI	Viale esterno	Accessi	Viale interno	Arredi	Giochi	Park riservato	Attravers.	Fermata bus
V01	Via S. Giuseppe	PA/NA	NA	assente	NA	NA	assente	assente	assente
V02	Via Bersaglieri d'Italia	A	A	assente	A	assente	assente	assente	assente
V03	Via Einaudi	A/NA	NA	assente	NA	NA	assente	NA	assente
V04	Giardino Vecellio	PA	NA	assente	NA	A NA	A	assente	assente
V05	Via S. Andrea	NA	NA	assente	NA	NA	assente	NA pericoloso	assente
V06	Via Perosi (interna)	NA	NA	assente	NA	NA	assente	assente	assente
V07	Oasi di Noale (SIC/ZPS)	Lavori in corso							
V08	Tito Piazza	A	A	A	A	NA	assente	assente	assente
V09	Parco comunale Via Nievo/Della Fonda	A	A	PA	A PA	assente	assente	A	A
V10	Via della Cerva/Bonaldi	A	NA	assente	A	assente	A	A	assente
V10a	Via Berton/Via della Cerva	A	NA	assente	NA	NA	assente	assente	assente
V10b	Via del Pino Veneziano	A	NA	assente	NA	NA	A	assente	assente
V11	Parco Via Gagliardi/Della Fonda	A	A	A	A	NA	A	A	A
V11	Via Gagliardi	A	A	PA	A	NA	A	A	A
V12	Via Papa Luciani	PA	NA	assente	NA	assente	assente	assente	assente
V13	Parco comunale via Moro	A	A	PA	NA	NA	assente	assente	assente
V14	Parco della Rocca, Viale delle Rimembranze	PA	PA	NA	NA	assente	assente	A	A
V15	Via Degli Ancilotti	A	A	A	A	NA	assente	assente	assente



V16	Via Ponte Casino	PA	PA	NA/PA	NA	NA	assente	assente	assente
V17	Via del Tezzon	A	NA	assente	A	NA	A	NA	assente
V18	Via Baden Powell	A	PA	PA	A	NA	A	assente	assente
V19	Via Degli Artiglieri	A	PA	assente	NA	NA	PA	assente	assente
V20a	Via Salvo D'Acquisto/Carabinieri d'Italia	A	NA	assente	NA	assente	A	assente	assente
V20b	Via Salvo D'Acquisto/Carabinieri d'Italia	A	NA	NA	NA	NA	A	A	assente
V21	Vicolo Buonarotti/Cerva	A	NA	assente	NA	NA	A	assente	assente
MONIEGO									
V22	Via Dell'Annunziata/Bortolato	A	PA NA	PA	A	NA	assente	assente	assente
V23	Via Battisti	A	NA	assente	NA	NA	assente	assente	assente
CAPPELLETTA									
V24	Vicolo Benin	A/PA	NA	assente	NA	assente	assente	NA	assente
V25	Via Cappelletta centro	NA	NA	assente	NA	NA	assente	assente	assente
BRIANA									
V26	Via della Resistenza	PA	NA	assente	A	NA	assente	assente	assente
V27	Via I Maggio	PA/A	PA	NA	A/PA	NA	assente	assente	assente
V28	Via Tintoretto	A	NA	assente	NA	NA	A	assente	assente







Parco comunale via della Fonda, Noale



Giardino Vecellio, Noale



Parco via Battisti, Moniego



Parco Tito Piazza

La rete dei parchi-aree verdi è funzionale alla permeabilità pedonale e ciclabile nelle aree residenziali.





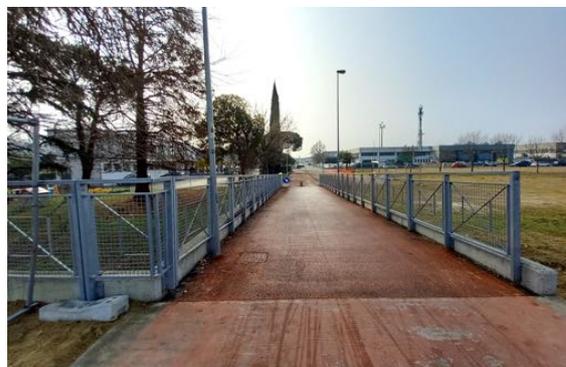
Parco e Viale della Rimembranze (Rocca)



I percorsi delle aree verdi usata dai pedoni in via Tempesta verso via Spalti Nord e verso la pista di pattinaggio e i giardini di via Gagliardi.



Da via Spalti Nord verso il Parco di via Gagliardi



Passerella collegamento ciclopedonale area via Polanzani verso via Coppadoro

Priorità d'intervento

- Realizzare vialetti pavimentati per collegare attrezzi, arredi e giochi.
- Installare giochi inclusivi nei parchi più frequentati.





3. Valutazione accessibilità parcheggi e fermate TPL

3.1. I parcheggi riservati

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

Il rilievo ha fornito le seguenti indicazioni.

LOCALIZZAZIONE	Aree parcheggi	STALLI RISERVATI DISABILI	
		N.	Valutazione accessibilità
MONIEGO			
Via Dell'Annunziata		1	A
Via Bolpin	SI	1	A
Via Bortolato		3	A
Via Condotta		2	A
(farmacia e chiesa)	SI	2	A
Via Ronchi (tratto 2) cimitero	piccola	1	A
CAPPELLETTA			
Via Cappelletta centro (Piazzale) e lungo la strada	SI	2	A
Via Cappelletta (scuola)	SI (ghiaia)		assente
Via Santa G. D'Arco	SI	1	A
Strada della Valsugana (cimitero)	SI (piccolo)	1	assente
NOALE			
Strada degli Ongari (tratto 2) Residenza anziani	SI	4	A
Via Fapanni+Baden Powell		5	A
Via Piave		1	A
Ospedale	SI	+10	A(
Piazzale della Bastia	SI	3	A
Stazione FS	SI	2	PA (pendenza rampa)
Piazza XX Settembre	SI	3	A (da segnalare meglio)
Via Gagliardi (parco)	SI		assente
Area terminal autobus e piazzale	SI		assente
Via Rossi (scuola)	SI (piccola)		assente



Via Petrarca/Vivaldi (scuola media)			assente
Piazza Castello (Torre delle Campane)	SI	2	A PA (poco visibile)
Via Ca' Matta		1	A
Aldi	SI		A
Via Polanzani (H. Lancerotto e Posta)		2	A
Via Vecellio (giardino e parcheggio scuola)	SI	2	A
Strada degli Ongari (resid anziani)	SI	4	A
Via Artiglieri d'Italia		4	PA (pav.)
Via Berton/Veneziano		5	PA (pav.)
Via Berteleoni	SI	1	A
Strada degli Ongari (tratto 1) stazione	SI	4	PA
Via Carabinieri d'Italia	SI	4	A
Via De Gasperi	SI	3	A
Strada degli Ongari (sala consigliare)			assente
Via De Pol (casa di riposo e sporting club)	SI	6	A
Via Dei Novale 2 (Spar)	SI		A
Via Del Tezzon (area giochi)		1	A
Via Spalti Nord		1	PA (con fughe)
Vai dei Cipressi (cimitero)	SI (piccola)		assente
BRIANA			
Piazza Calvi (scuola elem.)	SI	1	A
Via del Cimitero	SI	2	A
Via Don Giacometti/Della Resistenza		1	A
Via I Maggio		1	PA

Legenda

A parcheggio riservato a norma	PA parch. poco accessibile o mal posizionato o mal segnalato	NA parch. non a norma per assenza segnaletica, presenza dislivelli, dim. inadatte, assenza raccordo percorso
---------------------------------------	---	---

Il rilievo ha evidenziato il non rispetto dello standard di norma. Le criticità sono riferite alla scarsa visibilità di alcuni stalli riservati.



Via Sailer (stazione FS)



Parcheggio giardino Vecellio

3.2. Fermate dei mezzi pubblici di trasporto

Sono state individuate 33 fermate autobus negli spazi rilevati.

Per ciascuna fermata è stata effettuata la verifica del loro livello di accessibilità e comfort ².

LOCALITA'	n. 33 fermate	DISABILITA' MOTORIA (piazola)	COMFORT (panca e pensilina)	DISAB. VISIVA/ ORIENTAMENTO (podotattili, info)	SICUREZZA (raggiungibilità)
MONIEGO					
Via Moniego Centro (tratto 2)	1	NA	NO	NO	NO
Via Moniego Centro (tratto 2)	1	NA	SI	NO	SI
Via Noalese Nord (Tratto)	1	NA	NO	NO	SI
Via Noalese Nord (Tratto)	1	NA	PA	NO	PA
CAPPELLETTA					
Via Cappelletta centro	1	A	NO	NO	SI
Via Cappelletta centro	1	NA	NO	NO	SI
Via Cappelletta centro (tratto 2) h. scuola	1	A	NO	NO	SI
Via Cappelletta centro (tratto 2) h. scuola	1	A	PA (Solo panchina)	NO	SI
BRIANA					
assente					
NOALE					
Via Tempesta 1	2	NA	SI	NO	SI
Via Tempesta 2	1	NA	SI	NO	SI
Via Della Fonda	1	NA	NO	NO	SI
Via Della Fonda	1	A	NO	NO	SI
Via Della Fonda terminal bus	1	A	PA	NO	SI

² Fermate situate nei percorsi rilevati dal PEBA.



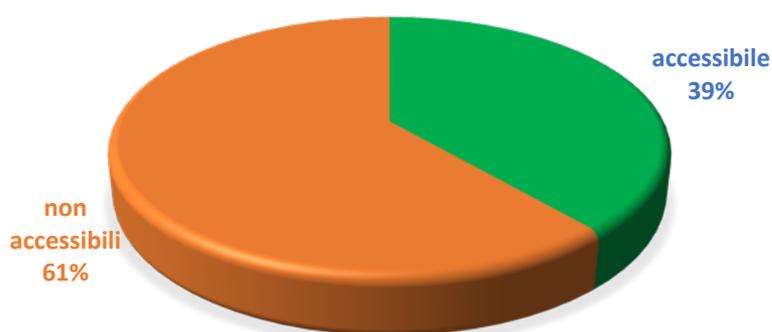
Via Sailer Stazione FS					
Via Polanzani	1	A	SI	NO	SI
Via Polanzani	1	A	NO	NO	SI
Via S. Andrea	3	A	NO	NO	SI
Via S. Andrea	1	NA	NO	NO	PA
SP38	6	NA	NO	NO	NO
SR 515 (tratto 1)	2	NA	SI	NO	SI
Via Bregolini	1	A	SI	NO	SI
Via Dei Novale 1	1	NA	NO	NO	NO
Via Dei Novale 1	1	A	NO	NO	SI
Via Dei Novale 2 (Spar)	1	NA	NO	NO	SI
Via Dei Novale 3	1	NA	NO	NO	NO
Via Dei Novale 2	1	A	NO	NO	SI

Legenda

SI ACCESSIBILE, REQUISITI A NORMA | **PA** PARZIALMENTE ACCESSIBILE, REQUISITI INCOMPLETI | **NO** NON ACCESSIBILE, ACCESSIBILITA' VINCOLATA, REQUISITI ASSENTI

La valutazione espressa con tre livelli qualitativi (buona, parzialmente buona, assente) ha presi in considerazione i seguenti criteri.

- **MOBILITÀ**, riferita alla presenza di una pedana³ e di adeguate dimensioni dell'area d'attesa e del percorso che conduce alla fermata.
- **ORIENTAMENTO**, riferito alla presenza di segnali podotattili e di informazioni.
- **COMFORT**, riferito alla presenza di panchina e pensilina.



Accessibile 13
Con linee guida 0
Confortevole 8
Sicurezza 21

Non accessibile 21
Senza linee guida 34
Non confortevole 24
Insicuro 9

Parzialmente confort. 2
Parzialmente sicuro 2

³ Per la progettazione del marciapiede presso le fermate bus, si veda l'Allegato A3 della Relazione; inoltre si suggerisce di verificare eventuali linee guida o specifiche disposizioni dell'Azienda.

Osservazioni

- Assenza di ausili per non vedenti ed ipovedenti (ad es. percorsi tattili e mappe a rilievo).
- Scarso confort delle fermate (assenza di pensilina e panchine).
- Scarsa accessibilità delle fermate (assenza di marciapiede).
- Possibili azioni finalizzate al miglioramento della fruibilità dei mezzi pubblici:
 - o individuare le fermate più frequentate e svolgere un'indagine per individuare l'eventuale carenza di fermate bus e quali luoghi inserire nuove fermate.
 - o avviare con l'Azienda di trasporto locale una verifica sugli autobus attrezzati di pedane e sollecitare l'azienda per incrementare tali dotazioni negli autobus di linea.



Terminal autobus in via della Fonda

STAZIONE BUS VIA DELLA FONDA

dove	Accessibilità	Orientamento	Park riservato	Biglietteria
Via della Fonda	SI	Linee guida assenti	assente	Rampa

STAZIONE TRENI

dove	Accessibilità	Orientamento	Park riservato	Uffici
Via Sailer	SI con ascensore	Linee guida podotattili	PA	A
Strada d. Ongari	NO (sottopasso)	Linee guida assenti	A	



Stazione FS





4. Valutazione accessibilità di altri edifici pubblici

Il rilievo dell'accessibilità, oltre agli edifici comunali, è stato esteso ad altri servizi ed esercizi commerciali.

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

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

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

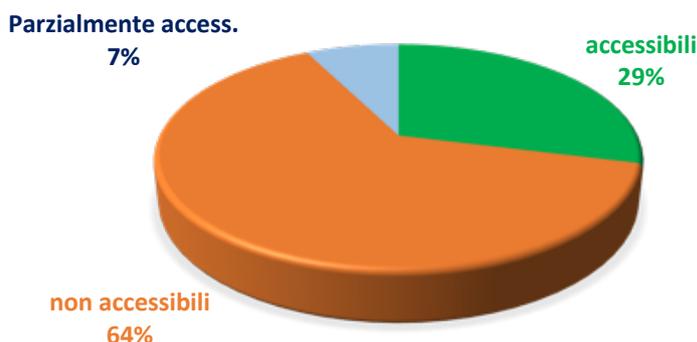
Si riportano di seguito i dati sintetici di tali rilievi.

4.1. Uffici postali, banche, locali e supermercati

<i>Servizi</i>	<i>Parch. Riservato</i>	<i>Percorso esterno</i>	<i>ingresso</i>	<i>Porta ingresso</i>	<i>Fermata bus</i>	<i>Attraversamento</i>
Ufficio Postale, via Moniego centro	assente	PA	A	NA	NA	NA
Ufficio Postale, via Polanzani, Noale	A	A	A	NA	assente	A
Banca Largo S. Giorgio	A	PA	PA rampa ripida	NA	assente	NA (1scal)
Banca Volksbank, Via Tempesta/via Gagliardi	assente	NA	A	A	distante	distante
Cassa di Risparmio, via Tempesta	assente	A	ascensore	A	NA	distante
Banca via Bregolini	assente	A	A	A	A	A
Iperlando, via Da Vinci	A	A	A	A	assente	A
Eurospar, via Borgo dell'Oasi	A	A	A	A	NA	A
Aldi, via Gallilei	A	A	A	A	NA	A
Prix via Bregolini	A	A	A	A	NA	A

VERIFICA INGRESSO LOCALI PUBBLICI

	SENZA SCALINI	SCALINO PICCOLO (2,5 cm)	SCALINO (>2,5 cm)	somma
RISTO-BAR	4	4	12	20
NEGOZI	24	4	40	68
UFFICI (studi prof./agenzie)	7	1	25	30
somma	35	9	77	121



Portici piazza Castello

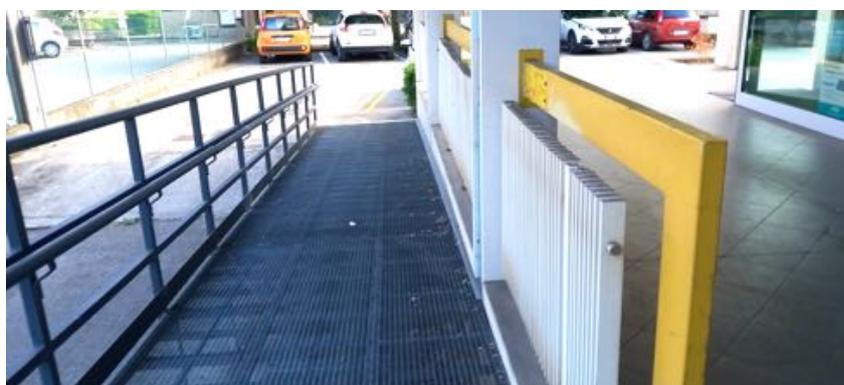
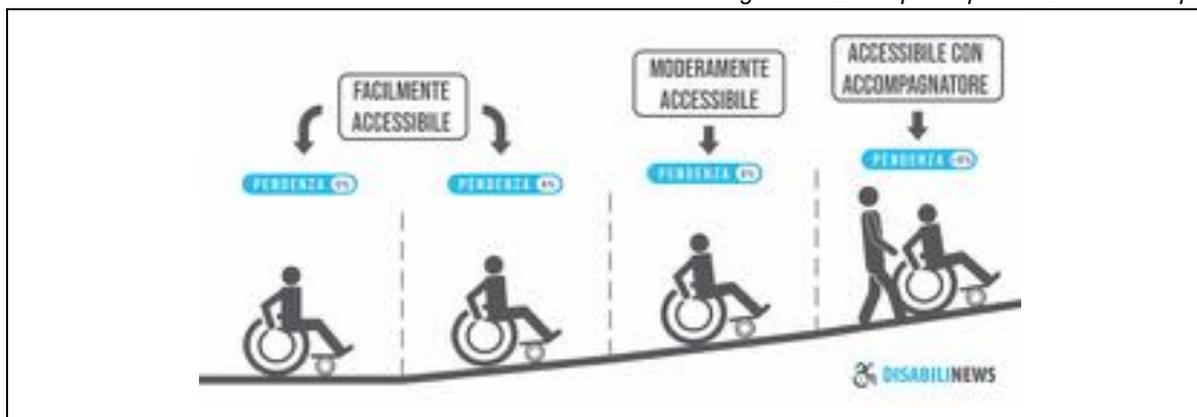


Supermercato via Galilei

NOTA: l'accesso facilitato nei negozi di prossimità (panificio, alimentare, ecc.) e nei locali pubblici è importante per l'autonomia di persone con disabilità motorie. I centri commerciali e i supermercati offrono un buon livello di accessibilità. Il PEBA suggerisce un'iniziativa di sensibilizzazione dei commercianti, con la diffusione di una lettera informativa ed eventuali azioni di sostegno per l'installazione di rampe removibili e/o per migliorare la fruibilità dei locali e incentivare la realizzazione di bagni accessibili alle carrozzine.

E' utile porre l'attenzione sulla tipologia ed il corretto inserimento dello scivolo/rampa per evitare che diventi un ostacolo lungo il marciapiede o che abbia una eccessiva inclinazione.

Fig.: indicazione per la pendenza delle rampe



Rampa ripida in Piazzale della Bastia/ Ospedale

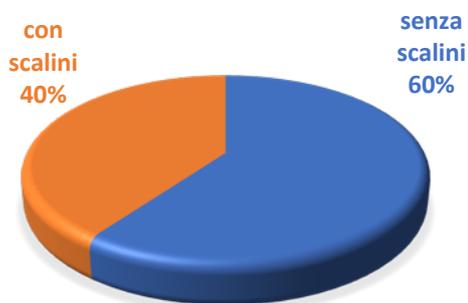
4.2. Servizi socio sanitari

AMBULATORI e FARMACIE	Parch. Riservato	Percorso esterno	Ingresso	Porta Ingresso	Fermata bus	Attraversamento
Farmacia via Briana centro	A	PA	PA rampa fatta male	NA	assente	A
Dentista via Briana centro	A	PA	PA con rampa	NA	assente	A
Farmacia Moniego centro	A	A/PA	A	A	NA	NA
Farmacia Piazza XX Settembre	A	A	A	A	assente	A
Ospedale Piazzale Bastia	A	A	A	A	distante	A
Negozi ortopedico, via De Pol, Noale	A	A	A	PA	A	assente
Negozi ortopedico via Della Fonda	X	X	X	X	X	X
Nuovi Orizzonti centro servizi disabili	A	A	NA	NA	assente	assente

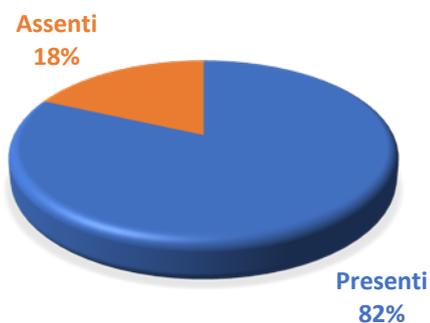


Centro Audio	A	A	NA	NA	assente	assente
Centro Uditi	assente	A	NA	NA	assente	assente
Laboratorio Plantari Piazzale Bastia	A	PA/NA Rampa ripida	A	NA	distante	assente
Studio psicoterapeuta, via Polanzani	A	A	NA	NA	assente	A
Poliambulatorio via Matteotti	assente	A	A	A	distante	assente
Dentista via Tempesta (interna)	NA	PA	A	NA	assente	NA Via Tempesta
Psicologo, Piazza	PA distante	A	NA	NA	assente	A
Centro nuovi orizzonti, disabili anziani, Piazza Castello	PA distante	A	NA	NA	assente	assente
Casa di riposo	A	A	-	-	assente	assente

INGRESSO



PARCHEGGI RISERVATI



Casa di riposo, Noale



Farmacia, Moniego



4.3. Luoghi di culto e palazzi

IDENTIFICAZIONE	Percorso esterno	Atrio Ingresso	Porta	Parch. riservato	Attraversam.	Non vedenti	Fermata bus
Chiesa B.V. Maria, Moniego	PA	PA/A rampa laterale	NA	A	NA	NO	NA
Chiesa S. Margherita, Cappelletta	A	A	NA	PA	PA	PA	A scuola
Chiesa S. ti Felice e Fortunato, Noale	A	A	PA sempre aperta	A	A	PA	assente
Chiesa S. Giovanni, Briana	A	A rampetta	NA	A	A	NO	assente
Chiesetta dell'Assunta, via Rossi	PA	PA	NA	assente	NA	PA	assente

Accessibilità esterna dei palazzi

nome	Percorso esterno	Atrio Ingresso
Villa Rossi	A	NA
Palazzo due Spade	A	NA
Palazzo Minotto (banca)	A	A/PA
Palazzo Meneghelli	A	NA
Palazzo Locatelli	A	A
Palazzo Condulmer	A	NA
Palazzo Mocenigo	A	NA
Casetta	A	NA
Confraternità dei Battuti	A	NA
Chiesetta dell'Ospedale	A	A
Chiesetta della Ca' Matta	A/PA	NA
Casa Olivi	A	Lavori in corso



Chiesa S. ti Felice e Fortunato, Noale



Chiesa B. V. Maria, Moniego



Piazza Castello



5. Edifici comunali: rilievo e valutazione accessibilità

Il rilievo degli immobili di proprietà comunale aperti al pubblico ha riguardato 24 edifici.

<i>COD.</i>	<i>Categ.</i>	<i>NOME</i>	<i>Indirizzo</i>
E01	UFFICI	Municipio	piazza Castello, 18
E02	UFFICI	Uffici Tecnici	contrada Cà Matta, 1
E03	POLIF.	Sala Consiliare	via Ongari (via de Pol, 20)
E04	POLIF.	Rocca dei Tempesta	contrada Cà Matta, 9
E05	POLIF.	Filarmonica	contrada Cà Matta, 11
E06	POLIF.	Torre delle Campane	piazza Castello, 25/A
E07a	POLIF.	Torre dell'Orologio	piazza Castello, 54
E07b	POLIF.	Palazzo della Loggia: Sala Mostre ex Sala Cons.	piazza Castello, 55
E08	POLIF.	Biblioteca	piazza XX Settembre, 23
E09	SPORT	Palazzetto dello Sport Azzurri d'Italia '82	via de Pol, 7
E10	SPORT	Campo Sportivo	via dei Tigli, snc
E11	SPORT	Pattinodromo	via Gagliardi, snc
E12	SPORT	Tensostruttura Cappelletta	via Cappelletta Centro, 18
E13	SCUOLE	Scuola Primaria Duca d'Aosta - Cappelletta	via Cappelletta Centro, 18
E14	SCUOLE	Scuola Primaria V. da Feltre e PALESTRA	via G. B. Rossi, 25
E15	SCUOLE	Scuola Secondaria 1° G. Pascoli e PALESTRA	via G. B. Rossi, 20
E16	SCUOLE	Scuola Primaria P. F. Calvi - Briana	via Briana Centro, 20
E17	SCUOLE	Scuola Primaria C. Battisti - Moniego	via Moniego Centro, 19
E18	SCUOLE	Scuola dell'Infanzia I. Calvino	via la Fonda, 36
E19	SCUOLE	Istituto Prof. ENAIP e Protezione civile	via de Pol, 6
E20	CIMIT.	Cimitero Capoluogo	via dei Cipressi, snc
E21	CIMIT.	Cimitero Moniego	via Ronchi, snc
E22	CIMIT.	Cimitero Cappelletta	via Cappelletta Centro, snc
E23	CIMIT.	Cimitero Briana	via del Cimitero, snc



Schedatura e valutazione

Il dossier del PEBA n.2 "EDIFICI" contiene le schede di rilievo in cui vengono riportati i seguenti dati:

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

Il rilievo ha indagato i seguenti ambiti:

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

La valutazione dell'accessibilità fornisce le seguenti indicazioni.

	X A norma	X Da migliorare	X Non a norma
<i>Parch. riservato</i>	10	4	9
<i>Accesso esterno</i>	9	9	5
<i>Servizio igienico</i>	9	5	8
<i>Collegamenti verticali</i>	0	5	7
<i>Fruibilità</i>	9	10	4
<i>Aree esterne</i>	5	3	1
<i>Uscite secondarie</i>	5	7	0
	47 37,9%	43 34,7%	34 27,4%



Palazzo della Loggia



6. Priorità d'intervento

6.1. Edifici comunali

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

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

Il punteggio massimo assegnabile è 10 punti.

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

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

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

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

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

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

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

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

Edifici prioritari: la Biblioteca, La scuola primaria di Cappelletta, il Palazzo della Loggia.



cod	EDIFICIO	PRIORITA'				
		Importanza	Tecnico	Segnalaz.	Interv.	TOT
E08	Biblioteca	4,0	3,5	1	1	9,5
E13	Scuola Primaria Duca d'Aosta - Cappelletta	4,0	3,5	1	0	8,5
E07b	Palazzo della Loggia	3,0	4,0	1	0	8,0
E14	Scuola Primaria V. da Feltre e PALESTRA	4,0	2,5	1	0	7,5
E02	Uffici Tecnici	3,5	3,5	0	0	7,0
E20	Cimitero Capoluogo	3,0	3,0	1	0	7,0
E01	Municipio	4,0	2,5	0	0	6,5
E16	Scuola Primaria P. F. Calvi - Briana	4,0	2,5	0	0	6,5
E17	Scuola Primaria C. Battisti - Moniego	4,0	1,5	1	0	6,5
E19	Istituto Prof. ENAIP e Protezione civile	4,0	2,0	0	0	6,0
E07a	Torre dell'Orologio	2,0	4,0	0	0	6,0
E11	Pattinodromo	2,5	3,5	0	0	6,0
E03	Sala Consiliare	3,5	2,0	0	0	5,5
E04	Rocca dei Tempesta	3,0	2,5	0	0	5,5
E05	Filarmonica	2,5	3,0	0	0	5,5
E06	Torre Campanaria	2,0	2,5	1	0	5,5
E18	Scuola dell'Infanzia I. Calvino	3,5	2,0	0	0	5,5
E22	Cimitero Cappelletta	3,0	2,5	0	0	5,5
E21	Cimitero Moniego	3,0	1,0	0	1	5,0
E12	Tensostruttura Cappelletta	3,0	2,0	0	0	5,0
E09	Palazzetto dello Sport Azzurri d'Italia '82	3,0	1,5	0	0	4,5
E10	Campo Sportivo	2,5	1,5	0	0	4,0
E15	Scuola Secondaria 1° G. Pascoli e PALESTRA	4,0	0,0	0	0	4,0
E23	Cimitero Briana	3,0	0,5	0	0	3,5

6.2. Spazi pubblici

L'individuazione delle priorità prende in considerazione più parametri:

- il "rilievo tecnico", riferito alla individuazione delle barriere architettoniche, alla sicurezza pedonale rilevata, alla identificazione del percorso;
- le segnalazioni/indicazioni pervenute dall'amministrazione da parte dei portatori d'interesse e dalla cittadinanza;
- le funzioni e i servizi presenti nella via;
- i lavori in corso previsti (programmazione triennale dei lavori pubblici e PNRR);



- i percorsi di accesso agli edifici pubblici (la cosiddetta "catena degli spostamenti" dentro/fuori l'edificio).

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

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

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

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

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

Il punteggio "totale" (che considera sia la presenza di barriere architettoniche che il ruolo della via nel contesto urbano) diventa significativo a partire da 11,5/12 punti. 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, 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" (stato dell'accessibilità e della sicurezza), che fornisce elementi conoscitivi sullo stato del percorso estrapolato dal contesto.

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

La questione della sicurezza assume sempre un peso rilevante in quanto è indispensabile per garantire la fruibilità di un luogo e la sicurezza dei pedoni.

Sulla base dei suddetti criteri sono stati definiti i punteggi di priorità per ogni via rilevata e schedata.

	MONIEGO	Punteggio tecnico	Punteggio totale
U02b	Via Moniego centro (tratto 1)	1	17,0
U11	Via Aquileia	2	9,0
U12B	Via Ronchi (tratto 2)	3	9,0
U13	Via di Spagnolo	3	8,5
U12a	Via Ronchi (tratto 1)	1,5	7,5
U02a	Via Moniego centro (tratto 2)	1,5	7,5
U00	Stradone della Crosarona	3	7,0
U08	Via Colombara/Gorizia	3	7,0
U14	Via Feltrin	3	6,0
U09	Via Bolpin	1	6,0
U03	Via Dell'Annunziata	1,5	5,5
U07	Via Papa Luciani	1,5	5,5
U17	SS515 Noalese Nord (tratto)	1,5	5,5
U01	Via Capitelmozzo (tratto)	2	5,0
U15	Via delle Fosse	3	5,0
U04	Via Battisti	1	5,0
U16	Via Treviso Vecchia	3	5,0



U10	Via Patriarcato/Marianna/	3	4,5
U06	Via Bortolato	1	4,0
U05	Via Condotta	1	2,0
	CAPPELLETTA	Punteggio tecnico	Punteggio totale
U19	Via Cappelletta centro (tratto 1)	1,5	14,5
U20	Via Cappelletta centro (tratto 2)	1,5	13,5
U24	Via Sta G. D'Arco	1	9,5
U18	Strada della Valsugana (tratto)	3	9,0
U27	Via Sta Margherita (tratto)	1,5	6,0
U23	Vicolo Benin	2	6,0
U22	Via Casone	1,5-3	5,5-4,5
U21	Via Casarini/Strada del Bigolo	3	5,0
U26	Via del Giansero/Roveredo	3	4,5
U25	Via Gavinazzo	1	2,0
	BRIANA	Punteggio tecnico	Punteggio totale
U30a	Via Briana Centro (tratto 1)	1	16,0
U28b	Via Sta Caterina (tratto 2)	1	16,0
U32	Via del Cimitero	3	11,0
U30b	Via Briana Centro (tratto 2)	1,5/2	6,5/7,0
U29	Via Don Giovanni Giacomelli/ via della	3	6,5
U28a	Via Sta Caterina (tratto 1)	3	5,0
U31	Strada delle Brugnole (tratto)	3	5,0
U34	Via M. della Libertà (Campo sportivo)	1	5,0
U33	Via I Maggio (area giochi)	1	4,5
U35	Via Calvi Pier Fortunato/via Della Fornace	3	4,5
	NOALE	Punteggio tecnico	Punteggio totale
U49a	Via Della Fonda (tratto 1)	1,5	17,5
U49b	Via Della Fonda (tratto 2)	1,5	15,5
U67	Via Tempesta (tratto 1,2)	1,5-1,5/2	14,5-14,5/15
U47	Via Sailer	2,5	14,5
U48	Via De Pol	1,5	14,5
U51	Via Gagliardi	1,5	14,5
U45	Via De Gasperi	1	14,0



U88	Via Polanzani	1	14,0
U58	Via GB. Rossi (tratto)	1,5/2	13,5/14
U68	Via Spalti Nord	2	13,0
U65b	Strada della Valsugana (tratto 2)	3	13,0
U42a	Via Piave (tratto1)	1,5	13,5
U52	Piazza Castello/Battista Rossi tratto 1	1,5	12,5
U87	Largo S. Giorgio (da via dei Battuti)	1,5	12,5
U37b	Via dei Novale (tratto 2)	2	12,0
U42b	Via Piave (tratto 2)	3	12,0
U37c	Via dei Novale (tratto 3)	1,5	11,5
U41	Via S. Andrea	1,5	11,5
U43	Via Matteotti	1,5	11,5
U96	Via Galilei	1,5	11,5
U74	Via dei Cipressi	3	11,0
U62	Via Vivaldi	1	11,0
U70	Via Bregolini	1,5/2	10,5/11,0
U71	Via Vecellio	1	11,0
U78	Via Gramsci/Montello	2,5	11,0
U57a	Via Nievo (tratto 1)	1,5	10,5
U69a	Via Spalti Sud	1,5	10,5
U79	Strada del Dono (tratto)	1	10,0
U65a	Strada della Valsugana (tratto 1)	3	10,0
U40B	Strada degli Ongari (tratto 2)	2	10,0
U95	SR 515 (tratto)	1,5	9,5
U97	Via Dei Tigli/Del Tezzon	1,5	9,5
U76b	Via Delle Cerva 3	3	9,0
U83	Via Borgo dell'Oasi	1	9,0
U94	Via Coppadoro (IperLando)	1	9,0
U37	Via dei Novale (tratto 1)	2	9,0
U44	Via dei Battuti	2	9,0
U46	Via della Bova	1	9,0
U76c	Via Delle Cerva	2/3	8,5/9,0
U75	Via Tintoretto	2	8,5



U61	Via Petrarca	1	8,0
U90	Viale delle Rimembranze	3	8,0
U36	Via Ca' Matta	1	8,0
U84	Via Moro	1,5/2	7,5/8,0
U53	Via S. Giuseppe	3	7,5
U40a	Strada degli Ongari (tratto 1)	3	7,0
U39a	Via degli Ancilotti	1,5	6,5
U76	Via Delle Cerva	1,5	6,5
U39b	Via Franzoia	1,5	6,5
U50	Via Perosi	1	6,5
U64	Via Benedetto Marcello	2	6,0
U63	Via Rossini	3	6,0
U54a	Via Bosco dell'Orco (tratto 1)	1,5	5,5
U54b	Via Bosco dell'Orco (tratto 2)	1,5	5,5
U91	SP 38 Strada del Dono (tratto)	1	5,5
U59/92	Via Bersaglieri D'Italia/ Via Artiglieri D'Italia	1	5,0
U60	Via Fapanni/Baden Powell	1	5,0
U55	Via Tino Piazza	1	5,0
U40c	Strada degli Ongari (tratto 3)	3	5,0
U85	Via Einaudi	1	5,0
U81	Via Della Fornace (tratto)	3	5,0
U66/92	Via Carabinieri d'Italia/D'Acquisto	1	5,0
U56	Via Gino Berteleoni	1	4,5
U73	Via S. Giovanni Bosco	1,5	4,5
U80	Vicolo Berton/Pino Veneziano	1	4,5
U82	Vicolo Buonarotti	1	4,5
U57b	Via Nievo (tratto 2)	1,5	4,0
U86	Via Roncato/Pio X	3	4,0
U89	Via Lancerotto	1,5	4,0
U93	Via Ponte Casino/Rialto/Bacchiglione	3	4,0
U77	Via Ferrara	1/2	3,0/4,0
U38	Via Pellico/Risorgimento/Mazzini	2/3	3,5
U72	Via Palladio	1,5	3,0



Sulla base delle priorità sono state selezionate le vie/percorsi pedonali in cui è stata effettuato un rilievo di dettaglio per individuare e quantificare gli interventi; sono state quindi predisposte le seguenti 9 “schede d’intervento (vedi dossier n.5 “INTERVENTI SPAZI PUBBLICI”).

SCHEDE INTERVENTI PRIORITARI SPAZI PUBBLICI

<i>Nome via</i>	<i>località</i>
Noale Centro Storico	Noale CS
Largo San Giorgio	Noale CS
Via Spalti Nord	Noale CS
Giardino Via Vecellio	Noale CS
Piazzale Della Bastia	Noale
Via Bregolini	Noale
Via Dei Novale (Str. Mestrina)	Noale
Via Degli Ongari	Noale
Via Sant'andrea E Via Matteotti	Noale
Via Tempesta	Noale
Via Piave	Noale
Via Salier	Noale
Via Moro	Noale
Via G.B. Rossi	Noale
Strada Della Valsugana	Noale
Via Gramsci	Noale
Via San Giuseppe	Noale
Via Del Cimitero	Briana
Area Verde Via I Maggio	Briana
Via Aquileia	Moniego
Via Di Spagnolo	Moniego
Via Ronchi	Moniego
Area Verde Vicolo Benin	Cappelletta
Area Verde Cappelletta	Cappelletta



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





1. Quantificazione interventi

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

Il costo degli interventi comprende fornitura e messa in opera; i costi aggiuntivi (IVA, oneri organizzativi, spese tecniche) vengono inclusi nel quadro economico generale nel capitolo "somme a disposizione".

1.1. Computo interventi ambito edilizio e urbano

Gli interventi e.b.a. sono descritti nei dossier n.2 "EDIFICI" e n.5 "INTERVENTI SPAZI PUBBLICI". La spesa corrisponde a Euro 336.410,00 per gli "edifici" ed Euro 404.352,00 per gli "spazi pubblici", per un importo complessivo di Euro. 740.762,00

EDIFICI

CAT.	cod	edificio	Indirizzo	IMPORTO
UFFICI	E01	Municipio	piazza Castello, 18	8.520,00 €
UFFICI	E02	Uffici Tecnici	contrada cà Matta, 1	15.030,00 €
POLIF.	E03	Sala Consiliare	via degli Ongari (de Pol 20)	1.360,00 €
POLIF.	E04	Rocca dei Tempesta	Contrada cà Matta, 9	6.160,00 €
POLIF.	E05	Filarmonica	contrada cà Matta, 11	13.000,00 €
POLIF.	E06	Torre Campanaria	piazza Castello, 25/A	1.120,00 €
POLIF.	E07a	Torre dell'Orologio	piazza Castello, 54	- €
POLIF.	E07b	Palazzo della Loggia	piazza Castello, 55	58.700,00 €
POLIF.	E08	Biblioteca	piazza XX Settembre, 23	43.220,00 €
SPORT	E09	Palazzetto Sport Azzurri d'Italia '82	via de Pol, 7	6.400,00 €
SPORT	E10	Campo Sportivo	via dei Tigli, snc	3.000,00 €
SPORT	E11	Pattinodromo	via Gagliardi, snc	11.700,00 €
SPORT	E12	Tensostruttura Cappelletta	via Cappelletta Centro, 18	10.000,00 €
SCUOLE	E13	Scuola Primaria Duca d'Aosta - Cappelletta	via Cappelletta Centro, 18	17.660,00 €
SCUOLE	E14	Scuola Primaria V. da Feltre e PALESTRA	via G. B. Rossi, 25	10.370,00 €
SCUOLE	E15	Scuola Secondaria 1° G. Pascoli e PALESTRA	via G. B. Rossi, 20	21.460,00 €



SCUOLE	E16	Scuola Primaria P. F. Calvi - Briana	via Briana Centro, 20	31.300,00 €
SCUOLE	E17	Scuola Primaria C. Battisti - Moniego	via Moniego Centro, 19	1.190,00 €
SCUOLE	E18	Scuola dell'Infanzia I. Calvino	via la Fonda, 36	4.290,00 €
SCUOLE	E19	Istituto Prof. ENAIP e Protezione civile	via de Pol, 6	17.320,00 €
CIMIT.	E20	Cimitero Capoluogo	via dei Cipressi, snc	32.200,00 €
CIMIT.	E21	Cimitero Moniego	via Ronchi, snc	10.410,00 €
CIMIT.	E22	Cimitero Cappelletta	via Cappelletta Centro, snc	7.500,00 €
CIMIT.	E23	Cimitero Briana	via del Cimitero, snc	4.500,00 €
				336.410,00 €

SPAZI PUBBLICI

<i>cod</i>	<i>nome</i>	<i>località</i>	<i>lungh. Tratti</i>	<i>IMPORTO</i>
INT1	Noale centro storico	Noale CS	1000	43.440,00 €
INT2	Largo San Giorgio	Noale CS	500	23.988,00 €
INT3	via Spalti Nord	Noale CS	445	8.460,00 €
INT4	piazzale della Bastia	Noale	140	5.160,00 €
INT5	via Bregolini	Noale	400	19.296,00 €
INT6	via dei Novale (Str. Mestrina)	Noale	700	40.800,00 €
INT7	via degli Ongari	Noale	1100	14.904,00 €
INT8	via Sant' Andrea e via Matteotti	Noale	680	19.200,00 €
INT9	via Tempesta	Noale	230	5.640,00 €
INT10	via Piave	Noale	170	6.120,00 €
INT11	via Salier	Noale	180	9.120,00 €
INT12	via Moro	Noale	400	21.000,00 €
INT13	via G.B. Rossi	Noale	590	11.280,00 €
INT14	strada della Valsugana	Noale	1150	- €
INT15	via Gramsci	Noale	160	5.280,00 €
INT16	via San Giuseppe	Noale	320	9.720,00 €
INT17	via del Cimitero	Briana	560	1.920,00 €
INT18	via Aquileia	Moniego	170	1.200,00 €
INT19	via di Spagnolo	Moniego	340	16.944,00 €
INT20	via Ronchi	Moniego	350	43.200,00 €
INT21	Area verde via Vecellio	Noale CS	250	48.960,00 €



INT22	Area verde via I Maggio	Briana	90	16.980,00 €
INT23	Area verde vicolo Benin	Cappelletta	170	16.740,00 €
INT24	area verde Cappelletta	Cappelletta	100	15.000,00 €
			10.195	404.352,00 €

1.2. Somme a disposizione

Il quadro economico contiene un capitolo di spesa per comprendere il costo dell'IVA al 4%¹, delle spese tecniche (progettazione e/o gestione degli interventi) quantificata al 10% sugli interventi, e una piccola quota che corrisponde a c.a 1% per imprevisti. L'importo corrisponde a 111.238,00 Euro.

1.3. Computo forfettario per interventi diffusi

Il computo analitico degli interventi di cui al paragrafo precedente e che viene illustrato nelle schede di rilievo dei dossier n.2 e n.5, fornisce un costo per interventi puntuali di e.b.a.

Altri interventi che concorrono alla accessibilità degli spazi pubblici ma che non sono georeferenziati puntualmente, vengono quantificati con importi a corpo/forfettari, in modo tale da consentire comunque la loro programmazione e attuazione.

C1	Moderazione del traffico e Z30	136.000,00 €
C2	Accessibilità fermate TPL	119.000,00 €
C3	Rimozione puntuale di scalini nei percorsi	16.000,00 €
C4	Accessibilità aree verdi e parchi	150.000,00 €
C5	Orientamento: linee guida, segnali podotattili, mappe tattili o touch screen	12.000,00 €
C6	Comfort percorsi: panchine e alberature	30.000,00 €
C7	Interventi formativi e di sensibilizzazione	6.000,00 €
		somma 469.000,00 €

¹ L'IVA agevolata al 4% è normata dal Dpr n. 633/1972 - Tabella A, Parte II, punto 41-ter, ed è applicata per "la realizzazione di opere direttamente finalizzate al superamento o eliminazione delle barriere architettoniche". Un intervento di accessibilità potrà comprendere opere direttamente riconducibili alle b.a. ed altre che concorrono ugualmente all'accessibilità ma che non sono non completamente qualificabili come barriere architettoniche (ad es. in un attraversamento pedonale, l'inserimento di segnali podotattili e scivoli avranno IVA al 4%, invece la segnaletica orizzontale e verticale e/o l'illuminazione avranno IVA standard). Il quadro economico degli interventi dovrà pertanto prevedere una articolazione che consenta la diversa applicazione dell'IVA per le opere realizzate.



C1 - Moderazione del traffico e sicurezza pedonale

Importo per realizzare interventi di moderazione del traffico e messa in sicurezza di alcune strade, per favorire l'uso condiviso della carreggiata e la fruibilità della stessa per gli "utenti deboli della strada"².

L'intervento è correlato alla realizzazione di Z30 o Z20 nelle strade in cui per motivi strutturali (larghezza ridotta della carreggiata) o di traffico limitato (zone residenziali) non si realizza un marciapiede e si sceglie l'uso condiviso della strada³.

L'importo forfettario comprende interventi di segnaletica, riconfigurazione della carreggiata (ricollocazione parcheggi, restringimento), rialzo attraversamenti, interventi che andranno di volta in volta selezionati e progettati puntualmente a seconda del contesto.

L'importo forfettario di 136.000,00 euro è stato definito con interventi in n.16 strade e costo medio 8.500,00 Euro/ cad.

MODERAZIONE TRAFFICO/ cad. strada	<i>costo unit. forfettario</i>
Importo medio da verificare nel contesto, per installazione segnaletica verticale e orizzontale, interventi puntuali di riconfigurazione carreggiata (restringimento, piattaforma, parcheggi), rialzo attraversamenti, previo progetto da coordinare con gli eventuali interventi per la mobilità ciclabile.	8.500,00 €

C2 - Accessibilità fermate autobus

Importo per interventi di accessibilità delle fermate TPL più frequentate. Sul totale di 33 fermate bus rilevate nelle strade oggetto di rilievi, e sulla base delle valutazioni (v. parte 2) si prevede di intervenire con la realizzazione di una pedana con scivolo, l'installazione di linee guida-segnali podotattili e di pensilina.

L'importo forfettario di 119.000,00 euro è stato definito con interventi in n.14 fermate e costo medio 8.500,00 Euro/ cad.

FERMATE BUS /cad.	<i>costo unit. forfettario</i>
-Marciapiede per nuova piazzola ca. 10 mq con scivolo e segnali podotattili	5.700,00 €
-Pensilina con panca	2.800,00 €
	<hr/>
	8.500,00 €

² Art. 3, comma 53 bis del Nuovo codice della strada "Utente debole della strada: i pedoni, disabili in carrozzella, ciclisti e tutti coloro i quali meritino una tutela particolare dai pericoli derivanti dalla circolazione sulle strade".

³ Interventi da integrare con quelli già previsti dall'amministrazione per la sicurezza pedonale e ciclopedonale.



C3 - Rimozione scalini in corrispondenza dei percorsi

Importo per raccordare una parte dei piccoli scalini individuati nei percorsi oggetto di rilievo che hanno un piccolo dislivello con h massima 5 cm (quantificati in n.148, v. parte 2 della Relazione), raccordandoli con ricarica di asfalto. Tali interventi non rientrano in quelli già previsti nelle “schede intervento spazi pubblici” (v. dossier n.5).

L'importo forfettario di 16.000,00 euro è stato definito con interventi in n.80 scalini e costo medio di 200,00 Euro/ cad.

C4 - Accessibilità e valorizzazione dei parchi giochi e aree verdi attrezzate⁴.

Importo per realizzare vialetti pavimentati larghi 1,8 metri e lunghezza media 30 metri, installare un pavimento anti-trauma in corrispondenza dei giochi, installare attrezzi fitness inclusivi (es. La Rocca/via Spalti Sud, via Gagliardi, via Moro, via Ponte Casino, via Del Tezzon, via Cappelletta centro, via Einaudi, via San Giuseppe, Giardino Vecellio, via Della Resistenza). Si suggerisce inoltre l'installazione di alcuni attrezzi fitness inclusivi nel parco della Rocca o nel parco in via della Fonda).

L'importo forfettario di 150.000,00 euro è stato definito con interventi in n.6 aree verdi e costo medio di 25.000,00 Euro/ cad.

<i>AREE VERDI /cad.</i>	<i>costo unit. forfettario</i>
- Vialetto in betonelle a secco	8.000,00 €
- Giochi e attrezzature	9.000,00 €
- Pavimento anti trauma	8.000,00 €
	<hr/>
	25.000,00 €

C5- Segnaletica podotattile per l'orientamento e mappa tattile per il parco l'area storica

Importo forfettario a corpo di 12.000,00 euro per la posa di segnali podotattili negli attestamenti degli attraversamenti pedonali e in corrispondenza degli edifici comunali rilevanti. L'importo è stato definito prevedendo la posa di ca. 80,0 metri lineari di linee guida podotattili e n.1 mappa tattile⁵ per il parco e un totem-touch multimediale da collocare nel centro storico.

⁴ 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>

⁵ Da omologare con I.N.M.A.C.I (Istituto Nazionale per la Mobilità di Ciechi ed Ipovedenti); la mappa informativa va posizionata in un luogo di facile intercettazione.



C6- Comfort percorsi: panchine e alberatura

Importo forfettario a corpo di 30.000,00 euro per installare 50 panchine e/o alberature per aumentare comfort e fruibilità dei principali percorsi, piazze e parchi. Si considera il costo forfettario (fornitura e installazione) di 600,00 Euro/cadauna.

C7 - Azioni di comunicazione e accompagnamento per la promozione alla mobilità lenta

Importo forfettario a corpo di 6.000,00 euro (ca. 1,3% della somma degli interventi diffusi) per realizzare azioni di sensibilizzazione e informazione e sostegno ad eventi che rientrano negli obiettivi del PEBA riguardanti l'accessibilità e l'inclusione organizzati anche da altri enti locali (ad es. Baskin Noale).



Via Contrada del Gatto

1.4. Quadro economico

Sulla base dei computi degli interventi, delle somme a percentuale (IVA e spese extra), e degli importi forfettari, si definisce il quadro economico per l'attuazione del PEBA con costo totale di 1.312.000,00 Euro.



A	INTERVENTI LOCALIZZATI	
A1	EDIFICI	336.410,00 €
A2	PERCORSI PEDONALI	404.352,00 €

TOTALE INTERVENTI **740.762,00 €**

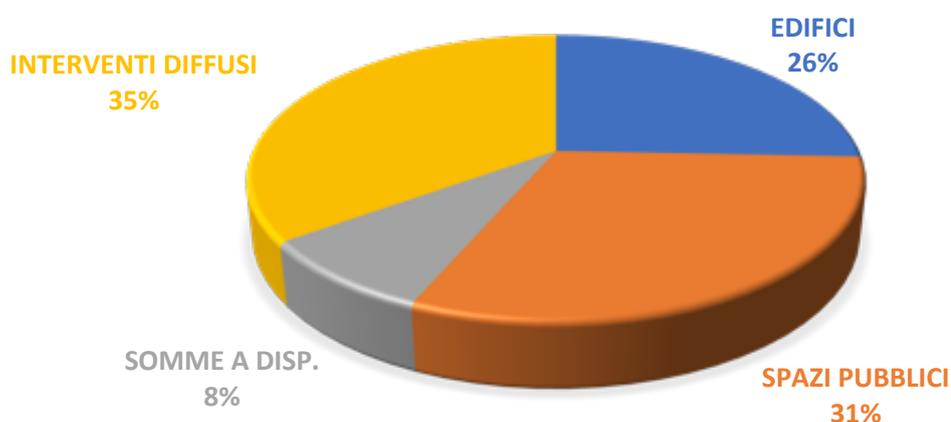
B	SOMME A DISPOSIZIONE PER INTERVENTI LOCALIZZATI	
B1	IVA 4% su A	29.630,48 €
B2	SPESE TECNICHE 10% su A	74.076,20 €
B3	Imprevisti (e arrotondamento) 1% su A	7.531,32 €

TOTALE SOMME A DISPOSIZIONE **111.238,00 €**

C	INTERVENTI DIFFUSI	
C1	Moderazione del traffico e Z30	136.000,00 €
C2	Accessibilità fermate TPL	119.000,00 €
C3	Rimozione puntuale di scalini nei percorsi	16.000,00 €
C4	Accessibilità aree verdi	150.000,00 €
C5	Orientamento: linee guida, segnali podotattili, mappe tattili	12.000,00 €
C6	Comfort percorsi: panchine e alberature	30.000,00 €
C7	Azioni formative e partecipative	6.000,00 €

TOTALE INTERVENTI DIFFUSI E A FORFAIT **469.000,00 €**

A+B+C	COSTO TOTALE	1.321.000,00 €
--------------	---------------------	-----------------------







2. Attuazione e monitoraggio

2.1. Programmazione e risorse

Il PEBA è lo strumento di programmazione degli interventi e.b.a. che possono essere realizzati nell'arco di 10 anni (periodo di validità del piano) e finanziati annualmente con risorse di bilancio che fanno riferimento a diversi capitoli di spesa.

Gli interventi, di eliminazione delle barriere architettoniche, sono finanziati con l'accantonamento di una percentuale del contributo "oneri di urbanizzazione", in attuazione dell'art. 10, comma 1, della LR Veneto 12/07/2007 n. 16, ma anche attraverso l'accesso a specifici finanziamenti con bandi regionali, nazionali o europei che riguardano l'accessibilità, la sicurezza, la mobilità sostenibile o la riqualificazione urbana.

Inoltre una quota parte degli interventi di asfaltatura e segnaletica, per le opere che riguarderanno la viabilità pedonale contribuisce al miglioramento dell'accessibilità urbana.

Gli interventi per l'accessibilità e la mobilità delle persone disabili fanno riferimento al capitolo spesa "Lavori pubblici e manutenzioni", ma ad esso si possono affiancare altri comparti di spesa, come ad esempio il "trasporto dedicato", la "mobilità" e "l'educazione e formazione" (v. cap. "Azioni di supporto e accompagnamento"). Gli interventi e.b.a. dipendono dal settore Lavori pubblici ma alcune azioni di accompagnamento potranno essere avviate da altri settori (v. cap. 3.3 "Interventi correlati al Pebi/Pediplan").

In via preventiva, l'importo annuo per attuare il PEBA risulta essere di Euro 131.200,00; la seguente tabella indica i possibili capitoli del bilancio annuale per dare attuazione al piano nel decennio 2024-2033.

CAPITOLI DI BILANCIO PER INTERVENTI E.B.A.

ANNO	A) proventi del contributo di costruzione e sanzioni in materia edilizia-urbanistica	B) finanziamenti specifici	C) asfaltature e segnaletica stradale	SOMMA
	30.000,00 €	61.200,00 €	40.000,00 €	131.200,00 €

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



PROGRAMMAZIONE DECENNALE DEGLI INTERVENTI E.B.A.

ANNO	EDIFICI	SPAZI PUBBLICI	AZIONI DIFFUSE	SOMMA
2024	E08-Biblioteca, E13-Scuola Cappelletta 60.880,00 €	INT1, INT2, INT3: Centro storico 75.888,00 €	C7-Formazione1 3.000,00 €	140.268,00 €
2025	E07b-Palazzo della Loggia 58.700,00 €	- - €	C1-Moderaz.traffico1 68.000,00 €	126.700,00 €
2026	E01-E02-Municipio, E14-E16-E17-Scuole Primarie, E20-Cimitero 98.610,00 €	INT8-Via S. Andrea 19.200,00 €	- - €	117.810,00 €
2027	- - €	INT19-via di Spagnolo 16.944,00 €	C3-Rimozione scalini, C4-Aree verdi1, C6-Comfort1 106.000,00 €	122.944,00 €
2028	- - €	INT6-via dei Novale, INT21-area verde Vecellio, INT5-via Bregolini 109.056,00 €	C7-Formazione2 3.000,00 €	112.056,00 €
2029	- - €	INT20-via Ronchi 43.200,00 €	C1-Moderaz.traffico2, C5-Linee guida 80.000,00 €	123.200,00 €
2030	- - €	INT4-Ple Bastia, INT7-via Ongari, INT9-via Tempesta, INT10-via Piave, INT11-via Salier 40.944,00 €	C4-Aree verdi2, C6-Comfort2 90.000,00 €	130.944,00 €
2031	Edifici poco prioritari 31.040,00 €	INT23-24-Aree verdi Cappelletta 31.740,00 €	C32-Fermate bus1 59.500,00 €	122.280,00 €
2032	Edifici poco prioritari 49.430,00 €	INT12-via Moro, INT16. via Rossi, INT17-via Cimitero, INT18-via Aquileia 50.400,00 €	- - €	99.830,00 €
2033	Edifici non prioritari 37.750,00 €	INT22-Area verde Briana 16.980,00 €	C32-Fermate bus2 59.500,00 €	114.230,00 €
	336.410,00 €	404.352,00 €	469.000,00 €	1.209.762,00 €

NOTA: la programmazione considera la spesa media annua di Euro 120.976,20 (a cui occorre aggiungere gli importi per IVA e spese tecniche). La presente tabella è indicativa in quanto la lista degli interventi verrà definita annualmente dall'amministrazione comunale a seguito della verifica delle priorità e delle risorse disponibili.



Soggetti coinvolti

L'ufficio tecnico/ lavori pubblici ha l'incarico di attuare il PEBA e impegnare le risorse finanziarie, con la definizione del bilancio e la programmazione delle opere pubbliche. Le attività di programmazione e attuazione possono coinvolgere soggetti diversi e l'ufficio 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 interventi nelle fermate TPL) con attività di coordinamento e concertazione.

INTERVENTI EBA

<i>Tipo d'intervento</i>	<i>Avvio</i>	<i>Esecutore</i>	<i>Controllo</i>
Manutenzione ordinaria	Procedura interna uff. LL.PP.	Manutentori interni o affidamento fiduciario ditta esterna	Uff. LLPP, Vigili Municipali
Manutenzione straordinaria	Progettazione, gara, affidamento lavori	Impresa esterna selezionata con le modalità di norma (v. Codice appalti)	Direttore Lavori, RUP

2.2. Attuazione e governance

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

<i>ENTE</i>	<i>ATTIVITÀ-AZIONE</i>
Comune, uff. Lavori Pubblici	Manutenzione straordinaria ed ordinaria per l'accessibilità degli edifici e delle strade. Progettazione ed esecuzione interventi.
Comune, uff. Viabilità – Polizia Municipale	Parcheggi riservati ai disabili: predisporre e mantenere in efficienza gli stalli, migliorare la segnaletica. Controllare la segnaletica orizzontale e verticale e gli stalli di sosta riservata. Incrementare la segnaletica orizzontale pedonale. Garantire la sicurezza pedonale; sensibilizzare alle Z30 e Z20 ed alla mobilità sostenibile. Fare rispettare i divieti con l'applicazione di sanzioni e la sensibilizzazione.
Comune, uff. Attività Commerciali – Ascom – Associazioni disabili	Plateatici: verificare ed eventualmente far sanzionare l'eventuale ingombro nei percorsi pedonali – Promuovere l'accessibilità dei negozi ai portatori di handicap.
Comune, uff. Cultura – Salute, Associazioni e comitati genitori – Scuole	Promuovere il Pedibus e il car-pooling per diminuire il traffico sulle strade (assieme alle scuole e alle famiglie). Avviare/potenziare azioni di sensibilizzazione ed educazione alla sicurezza stradale assieme alle Cooperative-associazioni locali, alle Scuole, ed alla polizia locale.



Azienda trasporto pubblico locale (con il Comune settore Lavori Pubblici ed ev. portatori d'interesse)	Messa in sicurezza ed accessibilità delle fermate autobus e scuolabus; ricollocazione o messa in sicurezza di ev. fermate troppo esposte sulle strade. Individuare soluzioni per consentire alle persone ipo/non vedenti di identificare più facilmente le fermate e localizzarle (ad es. inserimento di dispositivi di sintesi vocale sugli autobus + display digitale per i non udenti negli autobus e nelle fermate. Installazione di segnalatori acustici e di segnaletica podotattile nelle fermate bus dei luoghi più frequentati.
Comune, uff. LLPP – ENEL	Ricollocazione pali della luce che intralciano i percorsi pedonali. Applicare nei lampioni fasce adesive rosso-bianche per l'identificazione del palo da parte dei pedoni ipovedenti.
Azienda Servizi per la raccolta rifiuti	Ricollocazione bidoni e cassonetti spazzatura posizionati nei percorsi pedonali.
Cittadini motorizzati, ciclisti e pedoni	Educazione stradale: rispetto dei limiti di velocità e dei parcheggi (evitare soste su marciapiedi e parcheggi riservati).
Comune – Commercianti e Professionisti della sanità (dentista, medici, ortopedici, farmacisti, ...).	Sensibilizzare i gestori, proprietari e professionisti per interventi migliorativi dell'accessibilità e fruibilità dei locali (posa di scivoli rimovibili) e per rendere i locali adattati ad una clientela vulnerabile (bambini, anziani, disabili, ecc.).
Ufficio LL.PP. – tecnici esperti	Azione di formazione sull'accessibilità.
Amm. Comunale (settore pol. sociali e lavori pubblici) – Associaz. Disabili – Referenti scolastici – Asl o medici locali, farmacie, ospedali	Istituzione di una " CONSULTA " comunale per l'accessibilità e la qualità degli spazi e la salute. Coinvolgimento di persone disabili durante la realizzazione di lavori pubblici.

Sulla base delle precedenti considerazioni, si elencano di seguito le azioni che il referente comunale del PEBA compie periodicamente per implementare il PEBA.

1	Inserisce a bilancio gli interventi (programma triennale ed elenco annuale).
2	Definisce, sulla base delle schede di intervento e sulla base delle previsioni di entrata, una proposta di risorse da inserire a Bilancio.
3	Utilizza le schede d'intervento per elaborare il progetto di fattibilità tecnico-economica e inserire l'opera nell'elenco annuale o triennali degli interventi.
4	Verifica la congruenza degli interventi EBA con altri eventuali interventi previsti nella stessa area o nello stesso edificio.
5	Aggiorna, con le quantità rilevate periodicamente, gli indicatori di monitoraggio (v. successivo paragrafo).

Fasi di approvazione del PEBA



2.3. Possibili interventi correlati al PEBA/Pediplan

Gli interventi “correlati al PEBA” sono da intendersi come azioni di supporto e di accompagnamento riferite a servizi o azioni educative e formative promosse dall’amministrazione comunale che integrano gli interventi e.b.a.

Si elencano di seguito alcuni interventi/azioni che potranno essere avviate dall’amministrazione comunale parallelamente alla realizzazione delle opere per la eliminazione delle b.a.

a) Formazione di tecnici, nomina del tecnico comunale preposto all’accessibilità e istituzione di una “Consulta per accessibilità, mobilità, salute”

- Formazione dei tecnici che operano sulla viabilità e/o intervengono negli spazi pubblici con organizzazione di 1 seminario dedicato alla progettazione inclusiva⁶, aperto anche ai tecnici-professionisti locali e alle aziende che intervengono negli spazi pubblici (trasporto, acqua, telecomunicazione).
- Nomina di un tecnico-referente comunale per l’attuazione del PEBA e per il controllo su progetti-interventi-collaudo per gli aspetti relativi all’accessibilità e mobilità delle persone con disabilità.
- Formazione di una consulta con i portatori d’interesse interessati.
- Coinvolgimento di persone cittadini disabili durante la realizzazione di opere pubbliche.

⁶ E’ opportuno organizzare queste attività congressuali-formative in ambito intercomunale.



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

b) Miglioramento della fruibilità aree giochi e parchi

Consigliabile l'avvio di un laboratorio di progettazione partecipata che coinvolga le scuole in un parco già attrezzato.

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 ed associazioni sportive del territorio. L'evento andrebbe svolto in un ambito intercomunale con altri comuni limitrofi.

d) Servizio assistenza intercomunale

Avvio di uno sportello territoriale itinerante per l'abbattimento delle barriere comunicative⁷ per le persone con deficit auditivo e/o sorde mute, e per supporto amministrativo. Prevedere anche la traduzione simultanea e l'interprete in lingua LIS - Da organizzare con altri comuni dell'area.

e) Azioni educative alla mobilità sostenibile ed alla sicurezza pedonale

- Azioni di comunicazione - sensibilizzazione alla mobilità sostenibile rivolta agli abitanti in occasione di interventi di traffic-calming e istituzione Z30/20; l'obiettivo è di migliorare l'uso condiviso della strada (automobilisti, pedoni, ciclisti).
- Azioni di comunicazione nelle scuole e nelle famiglie per la promozione del Car-pooling e Pedibus.

f) Informare proprietari e gestori di locali pubblici sui temi dell'accessibilità, dell'accoglienza e della comunicazione inclusiva.

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

⁷ Un seminario riguardante la comunicazione inclusiva potrebbe essere aperto ai commercianti ed a tutti gli operatori territoriali.



AZIONI	attori	destinatari	durata
Educazione all'accessibilità ed alla mobilità sostenibile ⁸ . Promozione progetto Pedibus e Car-pooling.	Scuole, scuole guida, vigili, associaz e ass. cultura, famiglie	scolari, neo conduttori	Da definire e integrare con l'attività per la sicurezza stradale (incontri scuola e comunicazione) e campagna informativa.
Formazione tecnici e Integrazione norme e linee guida per l'accessibilità nel regolamento edilizio comunale.	Ufficio lavori pubblici	Tecnici e utilities	Da definire
Realizzazione di un percorso sensoriale fruibile nell'Oasi	Ass. disabili, scuole, WWF locale di Noale	Cittadinanza	Da definire assieme al WWF
<i>Progetti intercomunali</i>			
Avvio sportello territoriale itinerante abbattimento barriere comunicative per le persone con deficit auditivo e/o sorde mute e seminario sulla comunicazione inclusiva	Comune e comuni limitrofi, Associaz. ciechi		Da definire
Organizzazione evento sportivo (anche in ambito sovracomunale) per promuovere l'integrazione dei giovani disabili.	Scuole, associaz. socio-culturali e sportive, ass. sport e politiche sociali, comuni limitrofi, sponsor sostenitori	Scuole, Associazioni	Da definire

2.4. Monitoraggio e indicatori

Il monitoraggio e l'aggiornamento del PEBA potrà variare sulla base degli interventi e.b.a. effettuati, delle esigenze socioculturali e della mobilità urbana, delle normative in materia d'accessibilità e trasporto pubblico.

Monitoraggio interventi eseguiti

Il PEBA richiede un osservatorio periodico sulle politiche e sui progetti in atto e sulle eventuali esigenze dei portatori di interessi (associazioni, cittadini, cooperative) e dei soggetti coinvolti nella gestione dei luoghi pubblici.

L'assessorato ai lavori pubblici potrà promuovere un incontro periodico/annuo, con l'assessorato alle politiche sociali, i referenti scolastici e altri portatori d'interesse, per verificare, anche con alcuni indicatori, l'avanzamento del PEBA, ed eventualmente ridefinire le priorità e gli importi di spesa.

⁸ Progetto che andrebbe attuato anche con i comuni limitrofi.



A titolo di esempio, si propongono di seguito alcuni indicatori di monitoraggio, che possono essere selezionati e aggiornati sulla base dei dati disponibili.

n.	INDICATORI	MISURA 2023	MISURA SUCCESSIVA
1.	Spese per interventi di Eliminazione barriere architettoniche e accessibilità		
2.	Spese per interventi di "sicurezza pedonale"		
3.	Spese per realizzazione marciapiedi e percorsi ciclopedonali		
4.	N. interventi di accessibilità nelle aree verdi (vialetti)		
5.	N. giochi inclusivi installati nelle aree verdi		
6.	N. vie riqualificate con arredo verde (alberature, aiuole, illuminazione Led, ecc.) per comfort ambientale		
7.	N. percorsi pedonali in sicurezza con separazione corsia stradale (cordoli, parapetti, segnaletica)		
8.	N. scalini rimossi negli attraversamenti pedonali e nei percorsi		
9.	N. attraversamenti sicuri		
10.	N. vie con limite di velocità inferiore 50 kmh		
11.	N. cassonetti ricollocati		
12.	N. parcheggi riservati ai disabili creati, ricollocati, messi a norma		
13.	N. fermate bus accessibili e fruibili		
14.	N. utenti disabili e anziani che prendono il bus		
15.	Edifici comunali: interventi di rimozione barriere architettoniche		
16.	N. allievi iscritti Pedibus		
17.	N. Azioni integrative e di sostegno al PEBA: azioni avviate		
18.	N. corsi di formazioni (Progettazione universale) a cui hanno partecipato i tecnici comunali		
19.	N. Incontri svolti con la Consulta "Salute e accessibilità"		
20.		



APPENDICE 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-criteriale⁹ 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 ma può anche essere costituito dalla banchina stradale.

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

- il grado di accessibilità da parte delle persone con disabilità motoria;
- il grado di accessibilità 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.

⁹ Le soluzioni proposte potranno essere ridefinite considerando: la fattibilità economico-finanziaria ed i diversi gradi di sicurezza e comfort che s'intende perseguire.



Tab.A: criteri per la valutazione dei percorsi pedonali e la definizione degli interventi

<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? Il percorso richiede la presenza di un accompagnatore?	Rendere complanare un percorso.	Raccordo dislivelli, rifacimento pavimentazioni sconnesse, allargamento percorso, rimozione o spostamento arredo ed altro elemento verticale.
ORIENTAMENTO	il percorso è percepibile da una persona non vedente o con problemi cognitivi? il percorso è visibile e riconoscibile dai pedoni?	Segnalare e fornire indicazioni ambientali, su direzione e/o interferenze presenti nel percorso (auto, ciclisti, ciclomotori).	Segnaletica (orizzontale, verticale, podotattile, cromatica), segnale per disabili, delimitazione percorsi (parapetti, paletti, cordoli). Illuminazione.
SICUREZZA	il percorso è sicuro per tutti i pedoni?	1) Separare il percorso dalla carreggiata, oppure 2) Consentire l'uso condiviso/pedonale della carreggiata (es. nelle zone residenziali). 3) Evitare interferenze con ciclisti o veicoli	Installazione segnaletica, paletti o cordoli. Interventi di moderaz. traffico (restringimento carreggiata, attraversamenti rialzati, ecc.). Illuminazione.
COMFORT	il percorso è accogliente e facilmente fruibile da tutti i pedoni?	Qualificare il percorso e un ambito urbano (dimensioni, materiali, arredo, alberatura). Rimozione ostacoli e miglioramento comfort ambientale per i pedoni	Collocazione panchine, corrimano, pavimentazione idonea, interventi di moderaz. traffico (V. sicurezza), allargamento marciapiede (V. accessibilità). Ricollocamento arredo (pali, cassetta lettere, fioriere, ecc.). Piantumazione alberi negli spazi troppo esposti al sole e soggetti alle isole di calore.

1. Identificazione e qualificazione dei percorsi pedonali

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

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



PALETTI PARAPEDONALI
per individuazione zona di
attestamento
nell'attraversamento



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

PALETTI
FERMATRAFFICO per
evitare il parcheggio sulle
aree pedonali



*Foto: paletti colorati in prossimità di un
edificio scolastico*

CORDOLI per delimitare la
banchina e/o la corsia
ciclopedonale



PAVIMENTAZIONE
betonelle o porfido



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

ATTRAVERSAMENTI
RIALZATI



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

CHICANES e/o
RESTRINGIMENTO
CARREGGIATA



AVANZAMENTO
MARCIAPIEDE



*Interventi di "MODERAZIONE DEL
TRAFFICO"*



2. Tipologia interventi nei percorsi pedonali (PEDIPLAN)

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

1. Manutenzione pavimentazione sconnessa

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

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

2. Installazione segnaletica orizzontale

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

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

3. Allargamento marciapiedi o completamento corsia pedonale

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

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

4. Separazione del percorso pedonale (dalla carreggiata¹⁰ o dalla pista ciclabile)

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

Intervento: segnaletica orizzontale (strisce e dispositivi retroriflettenti "occhi di gatto"), messa in opera di cordoli e/o transenne o paletti para pedonali, interventi di accompagnamento per la moderazione del traffico. Per la separazione dei flussi ciclisti-pedoni, l'intervento – in presenza di almeno 3 m di larghezza della pista ciclopedonale- consiste nella realizzazione della striscia e delle sagome pedone-bici (segnaletica orizzontale).

5. Realizzazione marciapiedi

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

Intervento: realizzazione di marciapiede a raso o sopraelevato in betonelle in cls.

6. Regolarizzazione pendenze

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

Intervento: correzione planimetrica della pavimentazione con attenuazione dei dossi.

¹⁰ Il restringimento della carreggiata stradale deve prevedere la larghezza minima della corsia di 2,75 m, e larghezza complessiva della carreggiata 5,50 m misurata dal centro delle strisce (v. norme attuazione CdS); nel caso in cui è previsto il passaggio di autobus, la larghezza della corsia stradale è di 3,50 m.



7. Qualificazione attraversamenti pedonali ¹¹

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

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

8. Realizzazione (o rimozione) di attraversamenti pedonali

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

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

9. Realizzazione di Z30 o Z20 (zone d'incontro) e/o inserimento limiti di velocità¹²

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

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

Note: gli interventi vanno individuati e adattati a secondo dello stato di fatto e del contesto (intensità e tipologia di carico veicolare, limiti di velocità, strada esistente, classificazione funzionale della strada, ecc.).

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;

¹¹ Gli interventi sugli attraversamenti pedonali competono al Comune solo nelle strade comunali. Molte arterie stradali all'interno di zone abitate sono classificate provinciali o regionali, per cui gli interventi devono essere autorizzati dell'ente superiore.

¹² Tali interventi sono consentiti solo nelle strade classificate come "comunali".



- 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 o sovrapposizione della segnaletica verticale per gli automobilisti a scapito di quella pedonale ed orizzontale per gli altri utenti della strada.

Orientamento delle persone ipo vedenti e non vedenti ¹³

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

¹³ L'ipovisione è una condizione di acutezza visiva, una condizione di ridotta capacità visiva, bilaterale ed irreversibile, tale da condizionare l'autonomia dell'individuo e generare notevoli conseguenze sulla vita quotidiana. La legge 138/2001 definisce 3 classi riferite alle minorazioni visive.



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 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 tattili¹⁴: 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

¹⁴ "**Loges Vet Evolution**". Facendo riferimento a sistemi tecnologici innovativi, il sistema "*Loges vet evolution*" (promosso dall'Unione ciechi con sede a Roma) è costituito da elementi di pavimentazione tattilo-plantari integrati da microchips "trasponder". I trasponder di tipo passivo (cioè che non necessitano di alimentazione elettrica) vengono attivati con radiofrequenze emesse dal bastone "ricetrasmittitore" (opportunamente attrezzato) del non vedente. Le informazioni del microchip vengono inviate e ricevute dallo smartphone del non vedente che in tal modo, oltre alle informazioni relative alle linee guida tattilo-plantare, riceverà ulteriori informazioni di contesto attraverso un messaggio vocale dello smartphone.

andrebbero ritradotte in informazioni sonore o tattili.

Orientamento delle persone con problema cognitivo

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

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



Es. attraversamento marciapiede con contrasto cromatico e strisce tattili bianche

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

Il piano prevede la posa di segnali tattilo plantari negli attraversamenti e nelle fermate TPL delle vie più frequentate dai pedoni, in prossimità delle scuole, dei servizi pubblici, di piazze e chiese. Lo scopo è di migliorare l'orientamento nei luoghi più trafficati secondo le indicazioni emerse¹⁵.

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...).

¹⁵ L'amministrazione comunale potrà inoltre valutare singole richieste e specifiche esigenze.



Un ulteriore intervento riguarda l'inserimento di adesivi colorati dei lampioni o dei pali grigi presenti nei percorsi e nelle piazze, i quali altrimenti possono costituirsi delle fonti di ostacolo poiché non vengono visti dalle persone ipovedenti -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 chiamata.

4. Marciapiedi e pavimentazioni pedonali

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

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

Complanarità

Una superficie regolare, uniforme e priva di dislivelli agevola la percorrenza di carrozzine e passeggini e delle persone ipo/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 scivolosità¹⁶.

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 della strada¹⁷. 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 e tattile al percorso pedonale.

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%)¹⁸. Quando i bambini iniziano ad andare a scuola in modo autonomo, la principale raccomandazione dei genitori riguarda l'attraversamento delle strade. I ragazzi che crescono in città imparano presto la complessità delle regole stradali e si muovono con più scioltezza su ampia scala abbinando più mezzi di spostamenti. Nei centri più piccoli, si osserva una situazione più elastica e si rileva che numerosi pedoni non sempre attraversano in corrispondenza dell'attraversamento malgrado tutti i rischi intercorsi. Infine, si rileva che malgrado la trasformazione avvenuta nel corso degli anni nei territori abitati (aumento traffico, allargamento strade, inserimento rotonde, ecc.), i pedoni più anziani tendono a non cambiare alcune abitudini riguardo alle loro modalità di spostamento.

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

¹⁶ Le pavimentazioni in erba, marmo, ciottoli, porfido sconnesso causano problemi di equilibrio in particolar modo alle persone anziane.

¹⁷ Una pavimentazione colorata o in masselli trasmette all'automobilista la percezione di trovarsi in un "ambito pedonale" e lo induce ad assumere un comportamento di attenzione nei confronti dell'ambiente e dei pedoni.

¹⁸ Cfr. progetto EPCA (European Pedestrian Crossing Assessment) sulla sicurezza degli attraversamenti pedonali, nell'ambito del programma Europeo di tutela dei consumatori/utenti della strada, con la partecipazione di 17 paesi europei.



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 comportano una lunghezza o una geometria stradale troppo ampia o riportano una scarsa visibilità (auto e furgoncini parcheggiati lungo la strada e vicini agli attraversamenti) e rappresentano delle fonti di insicurezza per gli spostamenti pedonali.

Attraversamenti pedonali e zone 30

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

Definizione e prescrizioni di norma

Codice della Strada,

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

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

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

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

Dm 236/89

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

Il dislivello massimo ammesso dal D.M. 236/89 art. 8.2.1, tra il piano del percorso ed il piano del terreno, che può essere superato senza l'ausilio delle rampe, è di 2,5 cm. L'esperienza e i suggerimenti delle Associazioni consiglieri di adottare un dislivello inferiore che si attesti intorno a 1,5 cm. Il raccordo tra i piani dovrà essere arrotondato o smussato.¹⁹

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

¹⁹https://www.studiodeg.it/wpcontent/uploads/2017/09/guida_progettuale_comune_BO.pdf



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

Illuminazione

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

Segnaletica verticale

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

Segnaletica orizzontale

Le zebrature sono realizzate con campiture bianche disegnate sull'asfalto.

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

Riduzione lunghezza

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

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

- Realizzando una "**zona di attestamento**" leggermente avanzata all'inizio dell'attraversamento, con una pavimentazione diversa e la delimitazione dell'area con paletti parapetonali e segnali podotattili; essa consente al pedone di arrestarsi sul bordo della



strada in sicurezza e rendersi visibile all'automobilista prima di intraprendere l'attraversamento.

- **Rialzo dell'attraversamento;** l'intervento di sopraelevazione dell'attraversamento (o la posa di rallentatori di velocità) può essere realizzato solo nelle strade comunali e necessita comunque di una preavutazione del contesto e dell'eventuale disagio per i passeggeri di autobus o i mezzi di soccorso. L'intervento di sopraelevazione della piattaforma stradale è consigliato nelle zone molto frequentate dai pedoni (scuole, centro storico, zone residenziali). Il rialzo dell'attraversamento è anche una soluzione al beneficio delle persone ipovedenti/non vedenti per attraversare in sicurezza.

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

La colorazione blu del fondo stradale da continuità al percorso e visibilità all'incrocio. L'illuminazione notturna segnala la presenza del pedone e rallenta le autovetture.



Attraversamento colorato con continuità percorso



Vernice con microsfere rifrangenti e semaforizzazione



illuminazione "smart"



illuminazione perimetrata

Impianti semaforizzati

Gli attraversamenti semaforizzati vanno attrezzati con i seguenti dispositivi:



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

Paletti (o transenne) parapetonali

La funzione del paletto pedonale è molteplice:

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

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

Solitamente l'elemento è realizzato in alluminio verniciato, dotato di adesivo catarifrangente e di calotta colorata; altrimenti possono essere realizzati in ghisa lavorata come elementi di arredo urbano nei contesti urbani di maggiore pregio. I paletti in materiale plastico, di colore nero antracite e diametro 12 cm, rappresentano una valida alternativa nei contesti in cui l'elemento sia soggetto agli urti degli automezzi e al conseguente ribaltamento-danneggiamento. Rispetto alla possibile criticità del un suo eventuale abbattimento da parte degli automezzi, occorre valutare l'eventuale allontanamento dalla carreggiata e/o l'installazione di altre tipologie (elementi paracarro).

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 e le carrozzine.



6. Sicurezza pedonale e moderazione del traffico (limiti 20²⁰ o 30)

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 pedoni²¹

- 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)

²⁰ Il limite 20 Km/h è indicato nelle vie residenziali (lottizzazioni) e nei centri città con vie strette e a senso unico. Diversi vincoli di natura strutturale possono richiedere un limite inferiore a 30Km/h. Se una via principale viene collocata a 30Km/h,

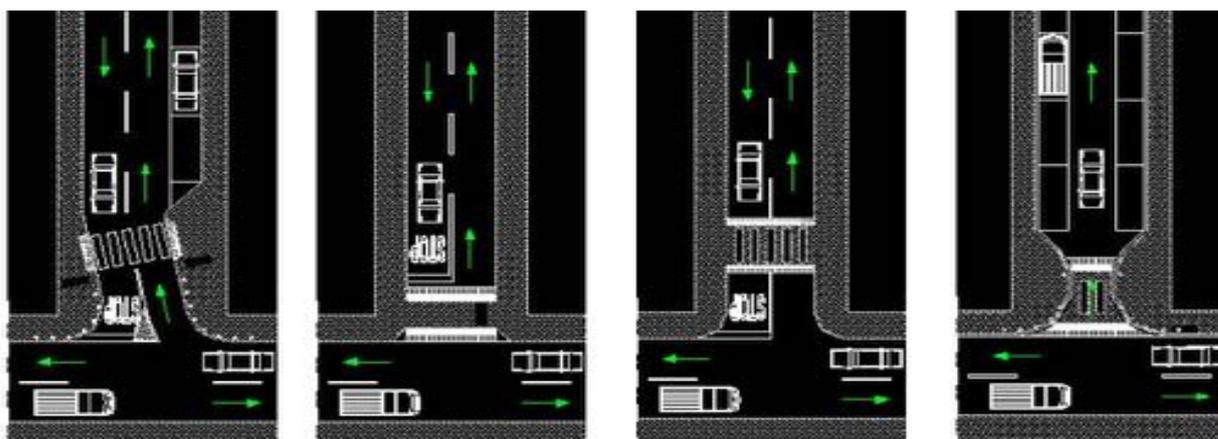
²¹ V. Codice della strada - Art. 190. Comportamento dei pedoni.

Isole ambientali e Z30 o Z20

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

La sola collocazione della segnaletica verticale risulta solitamente insufficiente alla realizzazione delle Zone 30; l’efficacia dell’intervento viene garantita con la chiara identificazione dei “varchi” d’ingresso e di uscita di tali aree, con segnaletica orizzontale sulla carreggiata, opere di rialzo della pavimentazione e/o di restringimento della carreggiata in concomitanza con l’attraversamento pedonale e/o la creazione di chicane. Tali elementi inducono l’automobilista a rallentare e a fargli percepire il cambio di regole comportamentali presenti nell’area.

Esempi di portali di accesso per la realizzazione di “isole ambientali”





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

- Dossi artificiali con o senza attraversamenti pedonali rialzati²².
- Restringimenti puntuali (Pinch points) con senso unico alternato).
- Chiusura dell'uscita (strada a Cul-de-sac).
- Deviazione della corsia carrabile (Chicanes).
- Mini-rotatorie²³.
- Dissuasori della sosta lungo la strada.
- Posa di elementi di arredo o verde.

Attraversamento rialzato e dosso: la lunghezza interessata dal rialzo supera in genere quella dei normali veicoli (10-12 m), in caso contrario vengono classificati come dossi.

Ingressi nelle località, nuclei abitati e Z30

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

Le zone 30 (*calm traffic*)

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

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

²² V. articolo 179 del D.P.R. 495/92 (Regolamento attuativo del Codice della Strada).

Attraversamenti rialzati: V. "Linee Guida per la Redazione dei Piani della Sicurezza Stradale Urbana" Circ. Min. LL.PP. 3698 del 8/06/2001 – Gli attraversamenti rialzati sono sconsigliati su strade preferenziali per i mezzi di soccorso o di pronto intervento.

²³ Le caratteristiche geometriche e dimensionali delle rotatorie sono riportate nel DM. 24/7/2006 "Norme Funzionali e Geometriche per la Costruzione delle Intersezioni Stradali".

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



Woonerf ovvero spazio condiviso

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

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

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

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

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

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



Misure di controllo velocità per le zone 30

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

Interferenza pedoni/ciclisti

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

Migliorare la sicurezza pedonale attorno ai poli attrattivi

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

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

Nuovo Codice della Strada ²⁴

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".

UNI CEI EN 17210:2021

E' la prima norma europea e il principale standard sull'accessibilità dell'ambiente costruito; l'approccio "Design for All" rappresenta lo "stato dell'arte" dei requisiti prestazionali minimi.

²⁴ Vedi proposta del 12/7/2019 di modifica all'art.3 del Nuovo Codice della Strada.



ALLEGATI

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

ALLEGATO 1
CRITERI VAL. ACCESSIBILITÀ, SICUREZZA, ORIENTAMENTO
NEGLI SPAZI PUBBLICI

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

MARCIAPIEDE, PERCORSO PEDONALE

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

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

GIALLO: accessibilità e percorribilità da migliorare.

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

GIALLO-VERDE

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

VERDE: accessibile, percorribile

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

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

PARCHEGGIO RISERVATO DISABILI

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

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

VERDE: a norma

INTERSEZIONI/ ATTRAVERSAMENTI PEDONALI

ROSSO: poco accessibile e/o insicuro

- Presenza scalini o dislivelli > 2/2,5 cm.
- Degrado rilevante dell'attraversamento (buche, disconnessioni...).
- Attraversamento lungo.
- Insicurezza del pedone con traffico sostenuto e veloce.
- Assenza attraversamento in un'area centrale o molto frequentata dai pedoni.
- Sovradimensionamento dell'incrocio/attraversamento rispetto al contesto: incrocio da riqualificare (a misura di pedoni).
- Assenza di linee guida per gli ipo/non vedenti nelle seguenti tipologie di strade con un traffico moderato:
 - a. vie importanti molto frequentate (centro, parrocchie, piazze, attorno alle scuole, stazioni Fs e bus, servizi, commerciali);
 - b. vie ubicate in zone residenziali con funzione di collegamento;
 - c. vie ubicate in zone residenziali molto trafficate per la presenza di servizi importanti (es. supermercati, uffici, scuole, chiese...).

GIALLO: accessibilità e/o visibilità o intercettazione da migliorare

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

VERDE: accessibile, percorribile e sicuro per tutti.

ALLEGATO 2

CHECK LIST DELLE BARRIERE SENSO-PERCETTIVE

(a cura del INMACI – Istituto Nazionale per la Mobilità di Ciechi e Ipovedenti)

SCHEDA DI RILEVAZIONE DELLE BARRIERE SENSO-PERCETTIVE:

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

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

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

CHECK LIST PER RILEVAZIONE BARRIERE SENSO-PERCETTIVE AI SEMAFORI.

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

CHECK LIST PER RILEVAZIONE BARRIERE SENSO-PERCETTIVE NEGLI EDIFICI.

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

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

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

ALLEGATO 3
LINEE GUIDA PER L'ACCESSIBILITÀ DELLE FERMATE DEI MEZZI PUBBLICI
DI TRASPORTO

LINEE GUIDA PER L'ACCESSIBILITA' DELLE FERME AUTOBUS¹

RIFERIMENTI NORMATIVI

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

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

A livello tecnico le norme fanno riferimento³:

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

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

TPL e ruoli gestionali

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

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

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

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

ASPETTI AUTORIZZATIVI



REQUISITI FUNZIONALI

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

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

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

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

INDICAZIONI PROGETTUALI

FERMATA CON PALINA A MESSAGGIO FISSO

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.

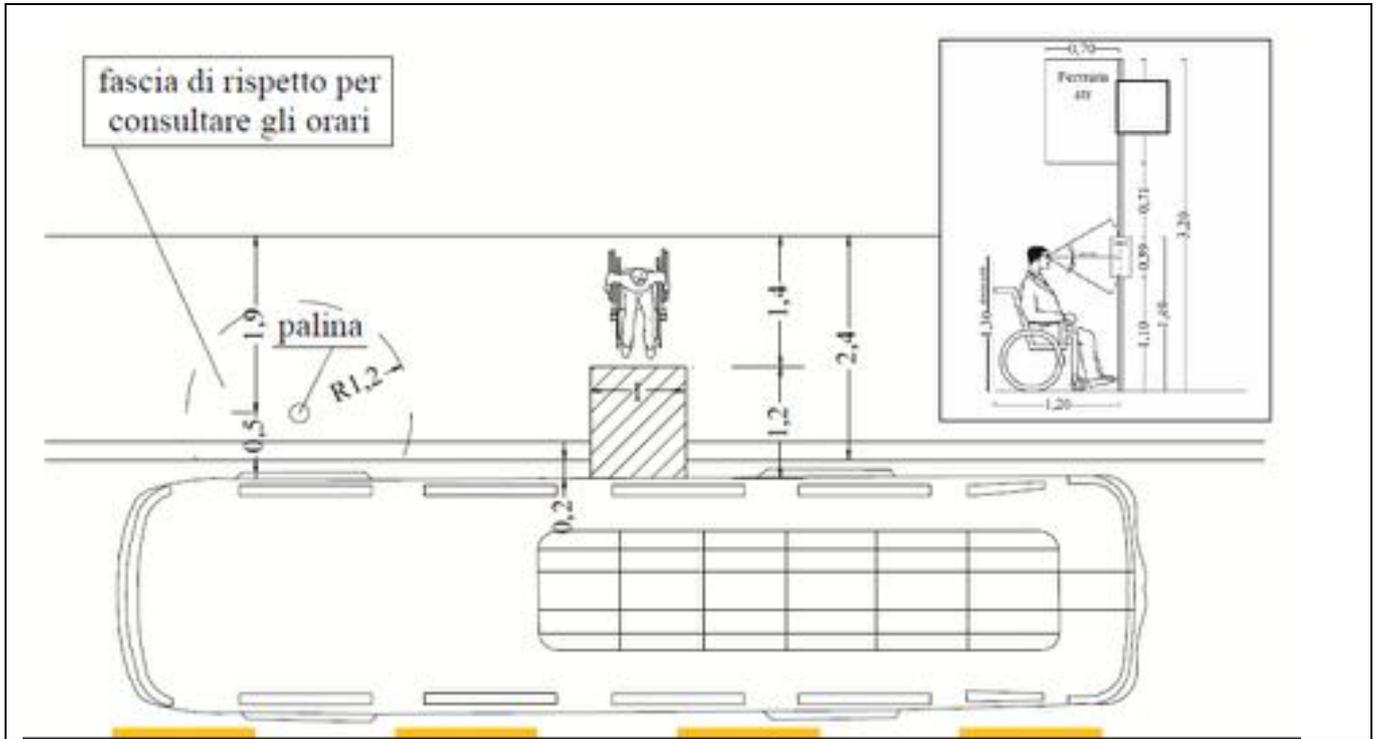
ILLUMINAZIONE

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

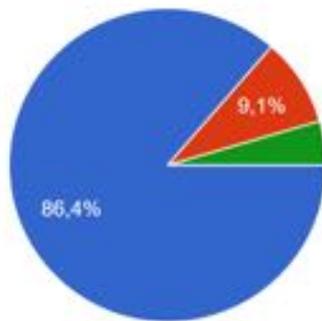
QUESTIONARIO SU ACCESSIBILITÀ, SICUREZZA, ORIENTAMENTO



Città di Noale
QUESTIONARIO PEBA – RISULTATI

In quale zona risiede?

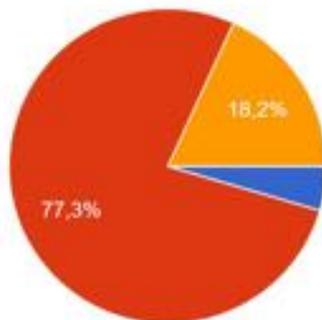
22 risposte



- Noale
- Moniego
- Cappelletta
- Briana
- Altre zone fuori dal Comune

Età?

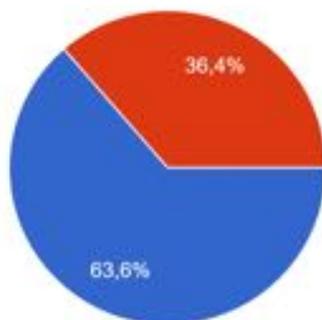
22 risposte



- Sino a 29 anni
- da 30 a 60 anni
- oltre i 60 anni

Sesso

22 risposte



- Femmina
- Maschio



Città di Noale
QUESTIONARIO PEBA – RISULTATI

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

22 risposte



Quali sono i luoghi pubblici (vie, piazze, aree verdi...) dove va a passeggiare? 22 risposte

1. NON VANNO A PASSEGGIARE
2. parco via gagliardi, via bigolo
3. Quartiere Noale 2
4. Giardini Rocca
5. Via dei Novale, Centro storico
6. Piazze, via in cui abito
7. In tutti i luoghi
8. Via Cerva, cimitero
9. Piazze. Aree verdi
10. Via spagnolo
11. Piazze zona vecellio
12. Aree verdi
13. Varie
14. Centro
15. Percheggio mercati nuovi, piazze, parco via vecellio, parco gagliardi
16. Piazza XX settembre piazza castello
17. Un po' in tutto il territorio
18. Aree verdi di Noale (Giardini) e zone pedonali e la strada del cimitero
19. tutto il centro storico e periferia
20. Spalti, Via Ferrara, piazze, zona Noale 2, Via Bosco dell'orco, cimitero, zona mercati nuovi, Via Ancillotti
21. Via Di Spagno e Moniego centro
22. Tendenzialmente non passeggio per problemi di deambulazione



Città di Noale
QUESTIONARIO PEBA – RISULTATI

In quali luoghi pubblici (vie, piazze, parchi...) consigliereste di intervenire per migliorare la sicurezza, l'accessibilità, l'orientamento o il comfort dei pedoni? 22 risposte

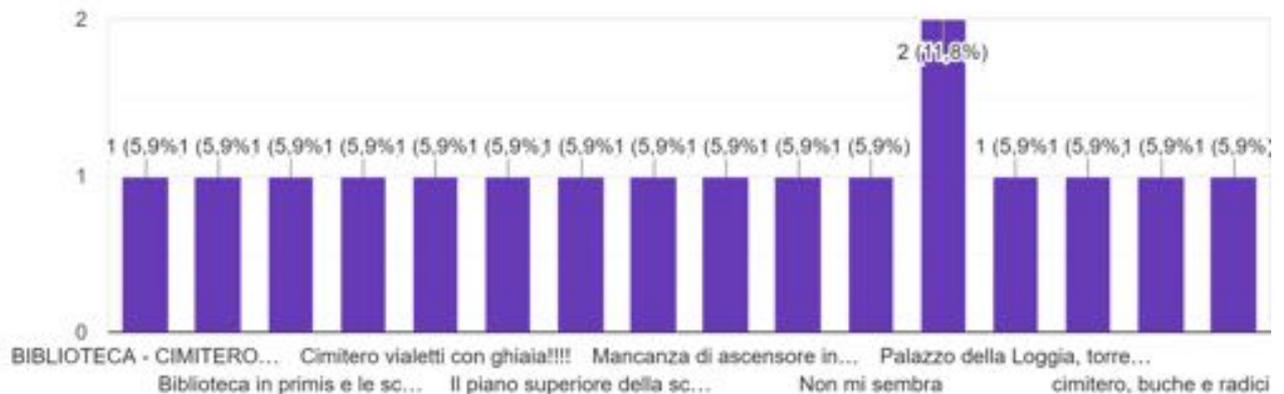
1. VIA oNGARI
2. attraversamenti pedonali sulla statale
3. Quartieri residenziali ad alta densità come Noale 2
4. Marciapiedi sotto i portici- delle due piazze risultano in oiu punti sconnessi compresiquello estetno entrata ospedale vecchio fino allo stop da ex Lando e poi fino sl passaggio a livello per Robegano - ciclabile via polanzani risulta scivoloso la pavimentazione pioggia e ghiaccio
5. Marciapiedi di Via dei Noale e del centro: manto stradale sconnesso e in molti punti mancano rampe mer salire e scendere dal marciapiede con una carrozzina, soprattutto se pesante. Marciapie lato farmacia Bertoncello troppo stretto, soprattutto ora che ci sono lavori. Anche il lato opposto non è agevole per presenza plateatico di un bar. Parcheggio disabili stazione dei treni: accesso bloccato da auto che parcheggiano davanti
6. MARCIAPIEDI Via degli Ancillotti
7. Da disabile ci sono parecchie zone difficoltose
8. Viale di accesso al cimitero
9. Parchi
10. Tra Via spagnolo e statale
11. Attraversamento ciclabile pedonale tra lottizzazione Valsugana e vi tempesta
12. Ovunque
13. Marciapiedi e percorsi ciclo-pedonali
14. Via G.B. Rossi, da ex Consorzio agrario a torre campanaria, il camminamento è sconnesso, pericolosissimo per le persone anziane e impraticabile per le carrozzine
15. Parcheggio mercati nuovi, parco gagliardi
16. Zona campi sportivi, portici lungo strada statale noalese
17. Via degli Ancillotti. Il marciapiede è un disastro, soprattutto dal lato verso via Polanzani..ci sono alberi sul marciapiede che impediscono il transito dei pedoni in sicurezza
18. Ci sono delle vie interne es. quella tra la via Perosi e la via Bosco dell'Orco ,le mattonelle sono sconnesse... Per non dire la strada del cimitero che se un anziano con problemi di deambulare non più nemmeno andate a fare visita ai suoi cari
19. via mestrina i marciapiedi, via spalti nord marciapiede, cimitero di Noale strada entrata lato ovest da asfaltare
20. Cimitero: strada di accesso con buche e radici, Via degli Ancillotti marciapiedi dissestati
21. Via Di Spagnolo
22. Semaforo pedonale di vicolo Mondini. È un terno al lotto attraversare con il verde senza correre il rischio di venire investiti



Città di Noale
QUESTIONARIO PEBA – RISULTATI

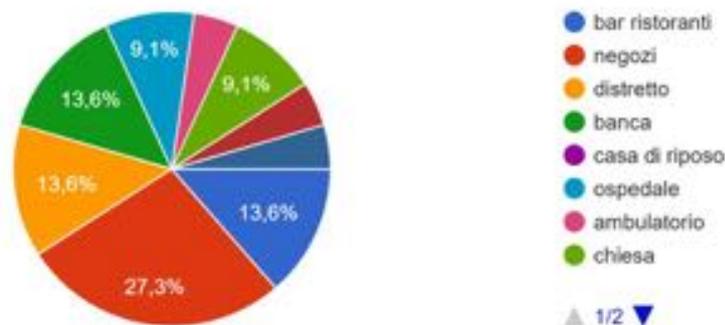
Ritiene che ci siano edifici pubblici comunali (municipio, scuola, impianto sport, cimitero, sede associazione...) con barriere architettoniche? Se sì dove ?

17 risposte



In quali di questi servizi aperti al pubblico consiglierebbe di migliorare l'accessibilità?

22 risposte



Se ha piacere ci indichi alcuni servizi in specifico che presentano criticità 9 risposte

1. sede servizi sociali
2. Passaggi pedonali via Polanzani risultano di sera poco illuminati e segnalati - curva ponte casino poco pericolosa per il passaggio pedonale adiacente usato da bambini e anziani poco segnalata come curva pericolosa vrdi muretto protezione pericoloso in caso di impatto
3. Filiale Banca Intesa-Sanpaolo,
4. In quasi tutti gli esercizi presenti nelle piazze e a ridosso del centro storico
5. Edifici storici biblioteca, i portici, la piazza spesso sconnessa
6. Si consiglia di proseguire con l'abbattimento delle barriere con le zone di proprietà privata. Si consiglia di spostare e rivedere i pali della luce e della corrente che ostacolano i marciapiedi



Città di Noale

QUESTIONARIO PEBA – RISULTATI

7. Basta guardare sotto i portici per accorgersi che non tutti gli ambienti commerciali, hanno creato una piccola rampa di accesso per abbattere le barriere architettoniche
8. Palazzo della loggia ascensore
9. Cestini lungo i percorsi pedonali sembrano spariti. Il rispetto per l'ambiente passa anche per un cestino che non c'è

Quali sono le principali criticità che incontra quando passeggia

22 risposte



Se ha piacere ci indichi alcuni luoghi in specifico che presentano criticità

1. Via Ongari
2. viale stazione
3. Incroci via Nievo-via Fapanni-via Bersaglieri presenza di dossi spropositati
4. Pista ciclabile via polanzani uscita mezzi da accessi privati - via polanzani le auto maggiormente di sera non rispettano i limiti di velocità - migliore segnalazione diurna e notturna dei passaggi pedonali via polanzani
5. Via degli Ancilotti
6. In quasi tutto il territorio noalese
7. Carezza di Parcheggi x disabili in centro
8. La statale messa in sicurezza negli attraversamenti
9. Via Briana Centro, il tratto di marciapiede in mattonelle e i pali in mezzo ai percorsi pedonali.
10. Fermata autobus diretti a Treviso, davanti a Hotel Garden: dal marciapiede la fermata è inaccessibile a chi è in carrozzina o è difficilmente accessibile a chi ha difficoltà di deambulazione
11. Parcheggio mercati nuovi
12. Piazza XX settembre
13. via Ancilotti marciapiedi
14. In via di spagnolo manca il marciapiede e le auto vanno a forte velocità



Città di Noale

QUESTIONARIO PEBA – RISULTATI

15. Via Umberto Sailer il viale della stazione, la porta di accesso alla città tramite il treno. Il marciapiede e soprattutto lato sinistro è colmo di buche e le richieste fatte dai residenti sono inascoltate da decenni