



Regione del Veneto

Provincia di Belluno

Comune di PONTE NELLE ALPI

ELABORATO

B

Piano Eliminazione Barriere Architettoniche

Relazione tecnico-illustrativa

AMMINISTRAZIONE

Sindaco

Levorato Elena

Assessore ai Lavori Pubblici

Levis Angelo

Responsabile Area Territorio

Arch. Alessandro Lazzari

PROGETTISTI

Dott. Pian. Gianluca Ramo

Arch. Luca Lauricella

Approvazione

DCC.....

Adozione

DCC.

DICEMBRE 2024


 ordine degli architetti
 pianificatori paesaggisti
 e conservatori della
 provincia di udine
luca lauricella
 albo sez. A/a - numero 2173
 architetto


 ordine degli architetti
 pianificatori paesaggisti
 e conservatori della
 provincia di udine
ramo gianluca
 albo sez. A/b - numero 1730
 pianificatore

INDICE

1.PREMESSA.....	2
1.1 IL P.E.B.A	2
1.2 IL GLOSSARIO	4
1.3 INQUADRAMENTO NORMATIVO	6
1.4 I PRINCIPALI STRUMENTI A LIVELLO TEORICO CULTURALE	9
2. LA STRUTTURA DEL PIANO	13
2.1 ELENCO ELABORATI	14
2.2 IL CICLO DI PROGETTO DEL P.E.B.A.	15
2.3 GLI OBIETTIVI DEL P.E.B.A.....	16
2.4 STRATEGIE D’INTERVENTO	17
3. SINTESI DELLE ANALISI.....	19
3.1 LE SCHEDE DI ANALISI: EDIFICI, SPAZI E PERCORSI PUBBLICI	19
3.2 LE CRITICITÀ RILEVATE.....	25
3.3 SINTESI DELLA PARTECIPAZIONE	44
3.4 GRADO DI ACCESSIBILITÀ: METODOLOGIA E VALUTAZIONE	47
4. TIPOLOGIE DI INTERVENTO	53
5. SCHEDE DI PROGETTO, COSTI E PRIORITÀ.....	68

1.PREMESSA

1.1 Il P.E.B.A

Nel vasto panorama della pianificazione, il Piano di Eliminazione delle Barriere Architettoniche (P.E.B.A.) costituisce uno strumento pluridisciplinare, *in primis* di **tipo conoscitivo**, degli **impedimenti originati da cause naturali o antropiche allo svolgimento di una vita sociale di qualità per le persone colpite da disabilità**.

In particolare, esso si concretizza in un documento che attesta tutte quelle situazioni interne agli **edifici** ospitanti **servizi collettivi**, e che caratterizzano **spazi pubblici esterni**, in cui vi siano degli impedimenti ad una vita di relazione ordinaria per le persone aventi difficoltà motorie, visive o sensoriali, ma anche per una più estesa compagine sociale.

Al segmento delle persone affette da disabilità, si deve infatti aggiungere anche quella porzione di cittadini che si può trovare, dal punto di vista psico-fisico, in condizioni di fragilità temporanee: tra questi, donne in stato di gravidanza, i cardiopatici, la popolazione anziana, persone con compromissione di una funzione fisica temporanea, ed altri ancora.

Come destinatari del PEBA si possono quindi definire cinque macro-profilo di utenza, a ciascuno dei quali competono particolari esigenze e difficoltà negli spostamenti; esse sono:

- 1) persone con ridotta o impedita capacità di movimento (anziani, bambini...);
- 2) persone con necessità di ausili per la deambulazione (sedia a rotelle);
- 3) persone con disabilità sensoriali (ipovedenti o con disfunzioni dell'apparato uditivo);
- 4) persone con disabilità mentali;
- 5) persone con altre forme di disabilità invisibili.

Alla classificazione delle disabilità, che sta alla base della definizione del quadro delle esigenze dei cittadini, si affianca una classificazione delle diverse tipologie di barriere architettoniche, basata invece sul quadro delle criticità presenti nei vari ambienti, edifici o spazi pubblici; queste si possono genericamente suddividere in situazioni che presentano:

- ⇒ ostacoli o impedimenti fisici;
- ⇒ barriere percettive;
- ⇒ fonti di disagio;
- ⇒ fonti di pericolo;
- ⇒ situazioni che generano affaticamento.

La conoscenza e la comprensione delle molteplici tipologie esistenti di barriere architettoniche, la cui definizione più recente è riportata all'art. 1 del D.P.R. 503/96, risulta fondamentale per la redazione della seconda parte del P.E.B.A., ovvero la predisposizione degli interventi non solo di eliminazione di tutti quegli ostacoli fisici che sono fonte di disagio per la mobilità di chiunque ed in particolare di chi ha una capacità motoria ridotta, che limitano la comoda e sicura utilizzazione di parti, attrezzature o componenti, ma anche di installazione di tutti quegli accorgimenti e segnalazioni che permettono l'orientamento e la riconoscibilità dei luoghi e delle fonti di pericolo.

Il P.E.B.A., infatti, si pone **l'obiettivo primario** di dare una **risposta alle criticità rilevate negli edifici, definendo e programmando l'attuazione di interventi da inserire nella programmazione triennale e annuale delle opere pubbliche (art. 32 comma 21 della Legge 28 febbraio 1986, n. 411)**; l'obbligatorietà della redazione del PEBA viene invece estesa agli spazi urbani con la Legge 5 febbraio 1992 n. 104 art. 24 comma 9.

All'interno degli edifici pubblici, sia nelle aree di pertinenza di immobili privati ma di primario interesse per la comunità, così come lungo i percorsi urbani, va quindi attuato un miglioramento dell'accessibilità degli spazi e della fruibilità, a favore di tutte le utenze e a prescindere dalla condizione fisica anagrafica o sensoriale; ciò, garantendo un aumento generale della qualità della vita ed il coinvolgimento attivo dei cittadini e delle istituzioni tramite il ricorso ad un ampio ventaglio di strumenti di partecipazione.

Il P.E.B.A., in questo senso, si configura come uno **strumento per far sì che gli spazi pubblici vengano sempre progettati con l'attenzione alle utenze deboli**; infatti, dev'essere predisposto un quadro omogeneo di azioni tra loro integrate che consenta non solo di creare degli spazi accessibili, bensì di collegare spazi e contesti razionalizzando le risorse e perseguendo l'ideale di praticabilità, intesa come comfort ambientale.

1.2 Il Glossario

Accessibilità: la possibilità per tutte le persone, indipendentemente dal loro stato di salute (ICF), di raggiungere l'edificio, di entrarvi agevolmente, di fruire di tutti gli spazi attrezzature in esso presenti, compresi gli spazi esterni di pertinenza, in condizioni di autonomia e sicurezza.

Attrattore: edificio o spazio che rappresenta per la collettività un polo di attrazione o di interesse che configura tale spazio quale rilevante in termini di accesso e di fruibilità.

Autonomia: la possibilità, per persone con disabilità, di utilizzare, anche con l'ausilio di apprestamenti ambientali e strumentali, le proprie capacità funzionali per la fruizione degli spazi ed attrezzature in essi contenute.

Barriere architettoniche: gli ostacoli fisici che sono fonte di disagio per la mobilità di chiunque, ed in particolare di coloro che presentano disabilità motoria, sensoriale e cognitiva; gli ostacoli che limitano o impediscono alle persone il comodo e sicuro utilizzo di parti, attrezzature o componenti dell'edificio, nonché di spazi di pertinenza attrezzati; l'assenza o l'inadeguatezza di accorgimenti e segnalazioni che permettono l'orientamento e la riconoscibilità dei luoghi e delle fonti di pericolo per le persone, in particolare per coloro che presentano disabilità sensoriali e cognitive.

Disagio: la condizione procurata alla persona dalla presenza di ostacoli di diversa natura, che impedisce il pieno godimento di uno spazio, di un servizio, o il pieno svolgimento di un'attività di relazione.

Facilitatori della vita di relazione (art.2 L.R. n.16/2007): le suppellettili, le attrezzature e gli arredi che consentono alla persona con disabilità la pratica delle funzioni quotidiane.

Fruibilità (art.2 L.R. n.16/2007): la possibilità, per le persone, di poter utilizzare con pieno godimento spazi aperti, spazi costruiti, arredi, servizi informativi, attrezzature e svolgere attività in sicurezza ed in autonomia.

Persona con disabilità (art.2 L.R. n.16/2007): soggetto con disabilità fisica, sensoriale, psicologico-cognitiva, permanenti o temporanee.

Spazio esterno: l'insieme dei luoghi aperti, anche se coperti, di pertinenza dell'edificio; in particolare lo spazio interposto tra ingresso dell'edificio e viabilità pubblica o di uso pubblico.

Stato di salute (ICF): la condizione in cui si trova ogni persona, indipendentemente dalla presenza di menomazioni delle strutture corporee e di disabilità delle funzioni fisiologiche.

Visitabilità: possibilità, anche da parte di persone con ridotta o impedita capacità motoria o sensoriale, di accedere agli spazi di relazione e ad almeno un servizio igienico di ogni unità immobiliare. Sono spazi di relazione gli spazi di soggiorno o pranzo dell'alloggio e quelli dei luoghi di lavoro, servizio ed incontro, nei quali il cittadino entra in rapporto con la funzione ivi svolta.

Accessibilità equivalente: laddove sia dimostrata l'impossibilità (in interventi su beni sottoposti a vincolo di tutela o in aree soggette a vincolo paesaggistico) di applicare i criteri considerati dalla normativa vigente, il requisito dell'accessibilità si intende raggiunto attraverso soluzioni o modalità di gestione del bene o dell'area che ne migliorino le condizioni di accessibilità in modo che una persona con disabilità possa:

- muoversi anche se con l'aiuto di un accompagnatore o, nel caso di grandi aree, di mezzi "leggeri" attrezzati;
- raggiungere solo alcune parti significative del bene o dell'area (concetto di visitabilità) e, per le restanti parti, avere la disponibilità di adeguati supporti informativi che permettano di conoscere e capire il medesimo;
- avere a disposizione idoneo materiale tattile e visivo, audioguide, ecc. (facilitatori).

Adattabilità: la possibilità di modificare nel tempo lo spazio costruito a costi limitati, ovvero senza dover intervenire sulle strutture portanti e sulla principale dotazione impiantistica (es. le colonne di scarico) dell'edificio, allo scopo di renderlo completamente ed agevolmente fruibile a tutte le persone, indipendentemente dal loro stato di salute. L'adattabilità rappresenta un livello ridotto di qualità, potenzialmente suscettibile, per originaria previsione progettuale, di trasformazione in livello di accessibilità; l'adattabilità è, pertanto, un'accessibilità differita nel tempo.

1.3 Inquadramento normativo

NORMATIVA NAZIONALE

- Legge 30 marzo 1971, n. 118 "Conversione in legge del D.L. 30 gennaio 1971, n. 5 e nuove norme in favore dei mutilati ed invalidi civili";
- D.P.R. 27 aprile 1978, n. 384 "Regolamento recante norme per l'eliminazione delle barriere architettoniche negli edifici, spazi e servizi pubblici", abrogato dal D.P.R. 503/96, al quale si rimanda.
- Legge 28 febbraio 1986, n. 41, che introduce l'idea del P.E.B.A., con riferimento esclusivamente agli edifici pubblici già esistenti e non ancora adeguati.
- Legge 9 gennaio 1989, n.13 "Disposizioni per favorire il superamento e l'eliminazione delle barriere architettoniche negli edifici privati" si amplia il regolamento sull'accessibilità degli edifici a quelli non interessati dalla Legge 118/71, per quel che riguarda sia le ristrutturazioni che le nuove realizzazioni.
- D.M. LL.PP. 14 giugno 1989, n. 236 "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" è il decreto attuativo della Legge 13/89.
- Legge 104/92 "Legge-quadro per l'assistenza, l'integrazione sociale e i diritti di persone handicappate" estende, come già detto nel capitolo precedente, agli spazi urbani in generale la necessità di garantire l'accessibilità, con particolare riguardo alle persone disabili, e integra e modifica le prescrizioni contenute nelle precedenti disposizioni.
- D.P.R. 24 luglio 1996, n. 503 "Regolamento recante norme per l'eliminazione delle barriere architettoniche degli edifici, spazi e servizi pubblici" abroga e sostituisce il D.P.R. 384/78. La norma raccorda ed unifica le normative esistenti in merito all'abbattimento delle barriere architettoniche nei diversi ambiti.
- D.P.R. 6 giugno 2001, n. 380 "Testo unico delle disposizioni legislative e regolamentari in materia edilizia" al Capo III presenta una serie di "Disposizioni per favorire il superamento e l'eliminazione delle barriere architettoniche negli edifici

privati, pubblici e privati aperti al pubblico", suddivise in due sezioni che riprendono in gran parte i contenuti delle leggi 13/89, 41/86 e 104/92.

- Circolare I " marzo 2002, n. 4 del Ministero dell'Interno - Dipartimento dei Vigili del Fuoco, del Soccorso pubblico e della Difesa civile, che riporta le "Linee guida per la valutazione della sicurezza antincendio nei luoghi di lavoro ove siano presenti persone disabili".

NORMATIVA REGIONALE VENETO

- Legge Regionale 30 agosto 1993, n. 41 *"Norme per l'eliminazione delle barriere architettoniche e per favorire la vita di relazione"*.
- Legge regionale 12 luglio 2007, n. 16 *"Disposizioni generali in materia di eliminazione delle barriere architettoniche"*, entrata in vigore il 31/07/2007, che ha abrogato la normativa regionale previgente di cui alla L. R. 30.08.1993, n. 41.
- D.G.R. n. 2422 del 08/08/2008 *"Disposizioni generali in materia di eliminazione delle barriere architettoniche"*.
- L. R. n. 16/07 - *Approvazioni Disposizioni applicative"*, allegato A alla deliberazione, *"Disposizioni generali in materia di eliminazione delle barriere architettoniche. Legge Regionale 12.07.07 n. 16 - Disposizioni applicative che sostituisce la precedente circolare n. 37 del 19 dicembre 1994 "Norme per l'eliminazione delle barriere architettoniche e per favorire la vita di relazione. Legge Regionale 30.08.93 n. 41. Disposizioni applicative"*.
- D.G.R. n. 840 del 31/03/2009 *"Prescrizioni Tecniche atte a garantire la fruizione di edifici destinati all'istruzione con riferimento allo e 2° ciclo statale e paritario dell'ordinamento scolastico e dei Centri di Formazione Professionale"*.
- D.G.R. n. 840 del 31/03/2009, le *"Prescrizioni Tecniche atte a garantire la fruizione di edifici destinati all'istruzione con riferimento allo e 2° ciclo statale e paritario dell'ordinamento scolastico e dei Centri di Formazione Professionale"* in attuazione della L.R. 16/2007.
- D.G.R. n. 841 del 31/03/2009 *"Disposizioni per la redazione e la revisione dei piani di eliminazione delle barriere architettoniche (PEBA)"*, che è il principale riferimento normativo locale da cui il presente P.E.B.A. prende i fondamentali indirizzi operativi. Si tratta di un documento che disciplina la redazione e la revisione dei Piani di

Eliminazione delle Barriere Architettoniche (PEBA), di cui all'art. 32, comma 21, della Legge 28.02.1986 n. 41 e all'art. 24, comma 9, della Legge 05.02.1992 n. 104, volti a garantire l'accessibilità e la visitabilità di edifici pubblici e di spazi urbani. Questo documento sostituisce la pubblicazione

- *"Linee Guida per la redazione del piano di eliminazione barriere architettoniche (P.E.B.A.)"*, realizzata nel 2003 dalla Regione Veneto nell'ambito delle attività del centro di Documentazione sulle barriere architettoniche.
- D.G.R. n. 509 del 02/03/2010, le *"Prescrizioni atte a garantire la fruizione degli edifici residenziali privati, degli edifici residenziali pubblici e degli edifici e spazi privati aperti al pubblico, redatte ai sensi dell'art. 6, comma 1, della LR 12/07/2007 n. 16"*. Il dispositivo è stato oggetto di una serie di osservazioni presentate da Federazioni professionali, Associazioni e Imprese operanti nel settore dell'edilizia e da Associazioni rappresentative delle persone con disabilità, a seguito delle quali la competente Direzione regionale Lavori Pubblici ha ritenuto opportuno sottoporre alla valutazione della Commissione Tecnico Scientifica, istituita con DGR n. 173 del 23/01/1996 nell'ambito del Centro di Documentazione sulle Barriere Architettoniche di cui all'art. 18 della L.R. n. 16/07, una parziale revisione delle prescrizioni tecniche. L'aggiornamento delle prescrizioni tecniche è stato approvato con DGR n. 1428 del 06/09/2011.
- D.G.R. n. 1428 del 06/09/2011 *"Aggiornamento delle "Prescrizioni tecniche atte a garantire la fruizione degli edifici residenziali privati, degli edifici residenziali pubblici e degli edifici e spazi privati aperti al pubblico. redatte ai sensi dell'art. 6, comma 1, della LR 12/07/2007 n. 16 approvate con DGR n. 509 del 2/03/2011"*.
- Allegato "A" alla D.G.R. n. 1428/11 sono riportate, in forma comparativa con il testo originale, alcune modifiche di specifici articoli e schemi grafici del documento, tali da garantire una migliore efficacia e la piena attuazione dello stesso.
- Allegato "B" alla D.G.R. n. 1428/11 *"Aggiornamento delle Prescrizioni Tecniche atte a garantire la fruizione degli edifici residenziali privati, degli edifici residenziali pubblici e degli edifici e spazi privati aperti al pubblico. redatte ai sensi dell'art. 6, comma 1 della LR 12/07/2007 n. 16 e approvate con D.G.R. n. 509 del 02/03/2010"*.

1.4 I principali strumenti a livello teorico culturale

I principali strumenti a cui si deve far riferimento per comprendere ciò che sottende, sia dal punto di vista teorico che culturale, ad un Piano di Eliminazione delle Barriere Architettoniche (PEBA) sono :

- la Convenzione Internazionale sui diritti delle persone con disabilità
- lo strumento denominato I.C.F.
- l'Universal Design e il Design for All

1. La Convenzione Internazionale sui diritti delle persone con disabilità, approvata dall'Assemblea Generale delle Nazioni Unite (ONU) il 13 dicembre 2006, vigente dal 3 maggio 2008, firmata dai rappresentanti di 160 paesi (tra cui l'Italia che l'ha sottoscritta il 30 marzo 2007) e ratificata da 88 (con la legge del 3 marzo 2009 n.18 il Parlamento Italiano ha autorizzato la ratifica della Convenzione ONU sui diritti delle persone con disabilità) rappresenta un importante risultato raggiunto dalla comunità internazionale in quanto strumento internazionale vincolante per gli Stati Parti.



Mappa dei Paesi con indicazione delle firme e delle ratifiche della Convenzione ONU (CRPD), luglio 2015. Fonte www.un.org

In questa nuova prospettiva, la Convenzione si inserisce nel più ampio contesto della tutela e della promozione dei diritti umani, definito in sede internazionale fin dalla Dichiarazione Universale dei diritti umani del 1948 e consolidatosi nel corso dei decenni, confermando in favore delle persone con disabilità i principi fondamentali in tema di riconoscimento dei diritti di pari opportunità e di non discriminazione.

Nei suoi principi ispiratori la Convenzione non riconosce "nuovi" diritti alle persone con disabilità, intende piuttosto assicurare che queste ultime possano godere, sulla base degli ordinamenti degli Stati di appartenenza, di tutti i diritti riconosciuti agli altri consociati, in applicazione dei principi generali di pari opportunità.

La Convenzione ONU impegna testualmente tutti i Paesi che l'hanno sottoscritta ad *“intraprendere o promuovere la ricerca e lo sviluppo di beni, servizi, apparecchiature e attrezzature progettati universalmente”* e chiede di *“incoraggiare la progettazione universale nell'elaborazione di norme e linee guida”*.

La legge italiana di ratifica della Convenzione ha contestualmente istituito l'Osservatorio Nazionale sulla condizione delle persone con disabilità che ha, tra gli altri, il compito di promuovere l'attuazione della Convenzione ed elaborare il rapporto dettagliato sulle misure adottate di cui all'art. 35 della stessa Convenzione, in raccordo con il Comitato Interministeriale dei Diritti Umani (CIDU).

2. Lo strumento della Classificazione Internazionale del Funzionamento, della Disabilità e della Salute (ICF) fa parte della Famiglia delle Classificazioni Internazionali dell'OMS insieme all'International Statistical Classification of Diseases and Related Health Problems 10th revision (ICD-10), all'International Classification of Health Interventions (ICHI), e alle Classificazioni derivate.

“ICF fornisce sia un linguaggio unificato e standard, sia un modello concettuale di riferimento per la descrizione della salute e degli stati ad essa correlati” (ICF, WHO 2001, pag 3). *Tra i suoi obiettivi principali vi è quello di migliorare la comunicazione fra i diversi fruitori - professionisti e non - tra cui gli operatori sanitari, i ricercatori, gli insegnanti, gli amministratori, i politici e la popolazione, incluse le persone con diverse abilità* (prof.ssa Marisa Pavone).

ICF rappresenta una revisione della Classificazione Internazionale delle Menomazioni, delle Disabilità e degli Handicap (ICIDH) pubblicata dall'Organizzazione Mondiale della Sanità (OMS) nel 1980 a scopo di ricerca.

Il testo dell'ICF è stato approvato dalla 54 World Health Assembly (WHA) il 22 Maggio 2001 e ne è stato raccomandato agli Stati Membri l'uso nella ricerca, negli studi di popolazione e nella reportistica. È stata accettata come una delle Classificazioni delle Nazioni Unite.

In quanto tale, costituisce lo strumento adeguato per la realizzazione di mandati internazionali a difesa dei diritti umani nonché di normative nazionali.




ICF è stata tradotta e pubblicata in molti Paesi. Una prima traduzione italiana è del 2002 relativa alla prima edizione OMS del 2001 (per maggiori approfondimenti si rimanda al portale italiano delle classificazioni sanitarie).

3. L'Universal Design : il termine è stato introdotto nel 1985 dall'architetto americano Ronald L.Mace della North Carolina State University che ne diede questa definizione : *“Universal design is the design of products and environments to be usable by all people, to the greatest extent possible, without the need for adaptation or specialized design”*. Per l'architetto il design universale non rappresentava una disciplina che realizzasse oggetti ad hoc per persone con specifiche esigenze ma piuttosto che generasse prodotti adatti alla più ampia gamma di utenti.

Nel 1997 l'Universal design si è ulteriormente definito attraverso la formulazione dei 7 principi sviluppati dal Centre for Universal Design da tecnici e progettisti specializzati in materia.

I sette punti si pongono come orientamenti e suggerimenti a cui attenersi per realizzare una progettazione accessibile, uguale per tutti e sicura. Essi sono:

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

4. La definizione Design for All è stata elaborata dall'EIDD (Istituto Europeo per il Design e la Disabilità) nel 2004, in occasione dell'Assemblea Annuale tenutasi a Stoccolma in quell'anno.

Viene definito come *“il design per la diversità umana, l'inclusione sociale e l'uguaglianza”* e il suo scopo è quello di facilitare per tutti le pari opportunità di partecipazione in ogni aspetto della società.

Per l'EIDD ogni cosa progettata deve essere:

- accessibile
- comoda da usare per ognuno
- capace di rispondere all'evoluzione della diversità umana

Come ben spiegato nella definizione, il Design for all è la progettazione per la diversità umana e diventa ogni giorno più rilevante in quanto l'invecchiamento progressivo della popolazione mondiale ci spinge a costruire ambienti e servizi sempre più attenti alla fruibilità e usabilità. (Fonte: <https://www.architutti.it/progettare-per-tutti/>)

2. La struttura del Piano

Pur nell'ambito di una proposta progettuale unitaria, a livello operativo il P.E.B.A. si riferisce, in relazione ai due principali settori di intervento, ai seguenti ambiti:

- ⇒ ambito edilizio;
- ⇒ ambito urbano.

La struttura del Piano, secondo le disposizioni dell'Allegato "A" alla D.G.R.V. n. 841 del 31 marzo 2009, si articola in tre fasi principali:

- ⇒ prima fase: analisi dello stato di fatto;
- ⇒ seconda fase: progettazione degli interventi;
- ⇒ terza fase: programmazione degli interventi.

La prima fase prevede l'individuazione degli edifici pubblici o privati di interesse primario, l'individuazione degli spazi urbani e la analisi del grado di accessibilità di questi edifici o aree. Contestualmente è prevista, durante tale fase di analisi, un momento di partecipazione pubblica con il coinvolgimento degli *stakeholders* locali attraverso questionari, *focus group* e incontri pubblici.

La seconda fase, quella più propriamente progettuale, si concretizza nella definizione degli interventi necessari all'eliminazione delle barriere architettoniche negli edifici e degli spazi urbani e nella stima dei costi necessari per attuare gli interventi rivolti a determinare una condizione generale di accessibilità e fruizione dei siti analizzati.

Definiti interventi e costi, la terza ed ultima fase prevede la priorità degli interventi e la programmazione temporale degli stessi in base alla loro fattibilità e alla disponibilità economica dell'Amministrazione comunale.

2.1 Elenco elaborati

Il P.E.B.A. del Comune di Ponte nelle Alpi è strutturato secondo quanto descritto precedentemente e secondo i contenuti minimi definitivi dalla D.G.R.V. n. 841/2009.

Il Piano di Eliminazione delle Barriere Architettoniche è composto dei seguenti elaborati:

ANALISI

- A1. Schede analisi edifici pubblici
- A2. Schede analisi spazi pubblici
- Tav. 0 – Inquadramento territoriale
- Tav. 1 - Inquadramento stato di fatto: planimetria con individuazione edifici, spazi e percorsi pubblici rilevati
- Tav. 2 - Inquadramento stato di fatto: Livelli di Accessibilità

PROGETTO

- B. Relazione tecnico-illustrativa
- PI. Prontuario degli interventi
- SC. Stima dei costi e Schede Progetto
- QI: Quadro generale degli interventi
- Tav. 3 – Individuazione delle Schede Progetto
- Tav. 4 – Priorità degli interventi
- Tav. 5 – Stima economica delle schede progetto
- Metro accessibilità

PROGRAMMAZIONE

- PP. Programma pluriennale degli interventi

2.2 Il ciclo di progetto del P.E.B.A.

L'approvazione del P.E.B.A. deve essere effettuata secondo le procedure indicate dalle Linee Guida Regionali in particolare:

1. Il PEBA viene adottato dall'Organo Esecutivo dell'Ente, nella fattispecie dalla Giunta Comunale. L'adozione del PEBA è preceduta, in attuazione del metodo di partecipazione, da forme di concertazione e consultazione.
2. Entro otto giorni dall'adozione, il piano è depositato presso la sede dell'Ente a disposizione del pubblico per trenta giorni consecutivi, decorsi i quali chiunque può formulare osservazioni entro i successivi trenta giorni; dell'avvenuto deposito è data notizia mediante avviso pubblicato nell'albo pretorio dell'Ente e mediante l'affissione di manifesti. Qualora l'Ente disponga di un sito internet deve provvedere a pubblicarne la notizia; l'Ente può inoltre attuare ogni altra di divulgazione ritenuta opportuna.
3. Nei sessanta giorni successivi alla scadenza del termine per la presentazione delle osservazioni, l'organo politico-amministrativo (Consiglio Comunale) decide sulle stesse ed approva il P.E.B.A.
4. Copia integrale del Piano per l'Eliminazione delle Barriere Architettoniche (PEBA) approvato è trasmessa, in formato elettronico, alla Regione - Direzione Lavori Pubblici, corredata di copia del relativo provvedimento di approvazione ed è depositata presso la sede dell'Ente per la libera consultazione.
5. I piani approvati ai sensi delle presenti disposizioni hanno una validità di 10 anni ed entro tale termine ne deve essere prevista la completa attuazione.

2.3 Gli obiettivi del P.E.B.A.

Il Piano per l'Eliminazione delle Barriere Architettoniche di Ponte nelle Alpi si propone i seguenti obiettivi:

- ⇒ dotare l'amministrazione comunale di uno **strumento** di pianificazione e **programmazione territoriale** per **migliorare l'accessibilità** del comune e la sicurezza pedonale nei prossimi 3/5 anni;
- ⇒ **integrare**, come una sorta di "schema direttore", le politiche sulla mobilità pedonale accessibile recependo le esigenze dell'utenza debole (disabili, anziani, bambini) per favorire la mobilità pedonale di tutti ed ampliare la rete dei percorsi per tutti;
- ⇒ eseguire una **diagnosi** della percorribilità e della fruibilità delle vie e degli spazi pubblici tenendo conto delle esigenze e pratiche degli abitanti;
- ⇒ **migliorare** l'accesso, la percorribilità e la fruizione degli spazi pubblici alle **persone più vulnerabili**;
- ⇒ **indagare** l'accessibilità interna ed esterna degli edifici comunali ed ottenere una valutazione complessiva dello stato di fatto per potere intervenire a breve, e medio termine secondo delle priorità condivise ed una programmazione in coerenza con le risorse e gli interventi già previsti;
- ⇒ **migliorare** prioritariamente l'accessibilità delle vie e degli edifici comunali più frequentati, fungendo da "piano" per la manutenzione degli spazi e degli edifici;
- ⇒ **rispondere** alla domanda di maggiore sicurezza pedonale e qualità degli spazi urbani.

2.4 Strategie d'intervento

Il P.E.B.A. è uno strumento per la programmazione e la gestione dei lavori pubblici e degli interventi di manutenzione finalizzato anche al miglioramento della qualità urbana; occorre però segnalare che i contenuti del piano vengono definiti e aggiornati in concertazione con il settore della pianificazione urbanistica, della mobilità, per le implicazioni riguardanti la mobilità pedonale, e delle politiche sociali, per il necessario coinvolgimento dei portatori d'interesse locali per fare emergere criticità e priorità.

LE PRINCIPALI STRATEGIE DEL P.E.B.A.

A. Dentro/fuori gli edifici comunali

Migliorare l'accessibilità e la messa in sicurezza degli edifici comunali e in particolare degli edifici scolastici considerando le aree esterne, i parcheggi, le fermate, in una logica di continuità e catena degli spostamenti (dal fuori al dentro).

Durante l'indagine, è stata riservata un'attenzione particolare agli edifici scolastici (elementari e medie) ed alle aree esterne di tutte le scuole, in quanto le scuole svolgono un ruolo primario di educazione e d'integrazione.

B. Garantire la sicurezza e l'orientamento dei pedoni

Si propone di migliorare la segnaletica orizzontale e verticale per i pedoni nelle vie più frequentate e negli attraversamenti. La sicurezza pedonale viene assunta come priorità.

Insicurezza dovuta alla scarsa presenza e/o inadeguatezza (interruzioni, pavimentazione sconnessa, scarsa manutenzione, non visibilità della segnaletica orizzontale, assenza percorsi pedonali, ecc.) dei percorsi pedonali ma anche all'insicurezza generata dal traffico e dalla velocità delle auto in alcune vie di collegamento e in alcuni incroci/nodi stradali.

Oltre la questione della sicurezza, la mancanza d'orientamento è una criticità da affrontare per migliorare sia l'identificazione e leggibilità dei percorsi pedonali o delle aree "slow" (*traffic calming*) che la mobilità sicura delle persone ipo/non vedenti, dei bambini e degli anziani.

La strategia è di favorire prioritariamente interventi significativi negli attraversamenti, le fermate bus e negli incroci nelle vie più importanti oggetto di schede d'intervento con la posa di segnaletica tattilo-plantare.

C. Garantire la continuità pedonale dei percorsi per formare una rete interconnessa con la rete ciclopedonale

Con la rimozione delle “microbarriere” (numerose interruzioni nei percorsi) e delle discontinuità, la finalità è di pervenire ad una azione diffusa di “raccordi” nei percorsi ed attraversamenti più frequentati. Lo scopo è di favorire delle soluzioni d'intervento a basso costo sia per agevolare l'attuazione successiva del piano nei tempi brevi che per creare una rete di percorsi pedonali accessibili senza interferenza che possa anche integrare la rete delle piste ciclopedonali e migliorare la presenza dei pedoni. In assenza di percorsi pedonali protetti o in presenza di marciapiedi troppo stretti, le piste ciclopedonali risultano essere delle infrastrutture molto usate dai disabili motori e dagli anziani, tuttavia la loro sicurezza va migliorata.

D. Definire priorità d'intervento condivise

Partire dalle pratiche d'uso nello spazio, osservare le modalità di spostamento a piedi per giungere a delle priorità reali, condivise individuando degli interventi tecnicamente ed economicamente fattibili.

F. Individuare azioni di supporto al PEBA

- ⇒ La promozione della mobilità pedonale come progetto condiviso della comunità.
- ⇒ L'educazione alla mobilità lenta.
- ⇒ La promozione dell'inclusione sociale dei disabili attraverso la scuola e lo sport.
- ⇒ Il miglioramento dell'accessibilità degli spazi aperti al pubblico La trasmissione dei questionari di autovalutazione presso i professionisti, proprietari e gestori di negozi, bar o ambulatori è finalizzata ad avviare una riflessione di portata collettiva sulle barriere architettoniche presenti anche negli spazi aperti al pubblico.

3.SINTESI DELLE ANALISI

3.1 Le schede di analisi: edifici, spazi e percorsi pubblici

Il primo *step* della fase di analisi del P.E.B.A. ha visto la definizione puntuale, e la relativa mappatura, degli edifici e di tutti gli spazi urbani (e relativi percorsi pubblici) di primario interesse per la collettività.

In concerto con gli Uffici e l'Amministrazione Comunale, sono stati individuati n. 25 edifici pubblici dislocati nel territorio comunale mentre, per quanto riguarda gli spazi pubblici sono stati individuati ed analizzati n. 38 ambiti; all'interno di questa categoria sono stati considerati anche gli ambiti di connessione degli edifici indagati ma anche gli assi principali della mobilità.

I vari edifici pubblici sono stati classificati con dei codici; per quanto riguarda gli immobili ("E"), sono state utilizzate le seguenti codifiche:

- ⇒ M: edifici pubblici comunali;
- ⇒ I: edifici scolastici e dedicati all'istruzione in genere;
- ⇒ S: edifici ospitanti attività sportive e ludico ricreative;
- ⇒ A: edifici pubblici ospitanti associazioni, ecc.

Per quanto riguarda gli spazi pubblici, è stata utilizzata una numerazione progressiva per indicare la frazione corrispondente e una sotto-numerazione progressiva per indicare i singoli ambiti (ad esempio il codice 1.01 indica il primo tratto della frazione di *Canevoi*)

Le tabelle che seguono riportano l'elenco completo di edifici, spazi e percorsi pubblici indagati nell'ambito delle analisi del P.E.B.A.

EDIFICI PUBBLICI

Cod.	Num.	Tipo	Descrizione	Indirizzo
E	01	S	Poligono di Tiro	Via Nuova Erto n. 45-47
E	02	S	Bocciodromo Nuova Erto	Via Nuova Erto
E	03	S	Impianti Sportivi Stadio "U. Orzes"	Via Belluno n. 17
E	04	M	Biblioteca e Punto Informazione Cicloturismo	Via Mangiarotti n. 3
E	05	I	Scuola Primaria "A. Boito"	Via Mangiarotti n. 3/A
E	06	M	Cimitero di Polpet	Piazza A. Boito
E	07	I	Scuola dell'infanzia "Zattieri del Piave"	Via Zattieri n. 5/B
E	08	M	Centro Servizi Casa Rossa	Viale Roma n. 70 -70/A
E	09	M	Sede di Protezione Civile	Fraz. Canevoi n. 70
E	10	I	Scuola dell'infanzia "Unita' D'italia"	Fraz. Canevoi n. 50
E	11	I	Scuola Secondaria "S. Pertini"	Fraz. Canevoi n. 41
E	12	M	Municipio	Fraz. Cadola n. 52/A
E	13	M	Cimitero di Cadola	Fraz. Cadola
E	14	S	Piccolo Teatro "G. Pierobon"	Fraz. Paiane - P.zza Cavalier di V. V. n. 2
E	15	A	Ex Asilo Paiane	Fraz. Soccher - Via Garibaldi n. 19
E	16	M	Edificio Polifunzionale Paiane (Ponte Servizi)	Fraz. Paiane - Via Cal di mezzo n. 11-13
E	17	I	Scuola Primaria "A. Gabelli"	Fraz. Paiane - Via I novembre n. 26
E	18	A	Ex Latteria Cugnan	Fraz. Cugnan n. 77
E	19	S	Campo Sportivo G. De Francesch	Fraz. Cugnan n. 79/A
E	20	M	Cimitero di Col di Cugnan	Fraz. Col di Cugnan
E	21	I	Scuola Primaria "F.Lli Casanova"	Fraz. Col di Cugnan n. 24
E	22	M	Edificio Polifunzionale Col di Cugnan	Fraz. Col di Cugnan n. 5/A
E	23	A	Ex Latteria Losego	Piazza Maestro A. Broi n. 46-47
E	24	M	Cimitero di Quantin	Fraz. Quantin
E	25	S	Struttura Polifunzionale Quantin	Fraz. Quantin

Tabella: elenco edifici

SPAZI PUBBLICI

Cod.	Num.	Indirizzo	Località
1	01	SS51	Canevoi
1	02	Fraz. Canevoi	Canevoi
2	01	SS51 – tratto 1	Ponte nelle Alpi
2	02	Via dei Zattieri – tratto 1	Ponte nelle Alpi
2	03	Via dei Zattieri – tratto 2	Ponte nelle Alpi
2	04	Via dei Zattieri – tratto 3	Ponte nelle Alpi
2	05	SS50 – tratto 1	Ponte nelle Alpi
2	06	SS50 – tratto 2	Ponte nelle Alpi
2	07	SS50 – tratto 3	Ponte nelle Alpi
2	08	SS51 – tratto 3	Ponte nelle Alpi
2	09	SS51 – tratto 2	Ponte nelle Alpi
2	10	Parco Alessandro Mares – via Primo Maggio	Ponte nelle Alpi
2	11	Viale Stazione – tratto 1	Ponte nelle Alpi
2	12	Viale Stazione – tratto 2	Ponte nelle Alpi
2	13	Via Giorgio Mangiarotti – via Piave	Ponte nelle Alpi
2	14	Piazzale Marinai d’Italia – via Giorgio Mangiarotti	Ponte nelle Alpi
2	15	Via Vittorio Veneto	Ponte nelle Alpi
2	16	Via Nuova Erto	Ponte nelle Alpi
2	17	Via Belluno – tratto 1	Ponte nelle Alpi
2	18	Via Belluno – tratto 2	Ponte nelle Alpi
2	19	Via Rodolfo Fiori	Ponte nelle Alpi
2	20	Piazza Arrigo Boito	Ponte nelle Alpi
2	21	Via S. Antonio	Ponte nelle Alpi
2	22	Via Rodolfo Fiori – via Cadore	Ponte nelle Alpi
2	23	SS51 – tratto 4	Ponte nelle Alpi
2	24	SS51 – tratto 5	Ponte nelle Alpi
2	25	SS51 – tratto 6	Ponte nelle Alpi
3	01	Via Soccher	Soccher
3	02	Via I Novembre	Soccher
3	03	Via Cal di Mezzo	Soccher
3	04	Via Giuseppe Garibaldi – tratto 1	Soccher
3	05	Via Giuseppe Garibaldi – tratto 2	Soccher
4	01	Località Cugnan	Cugnan
5	01	Località Col di Cugnan – tratto 1	Col di Cugnan
5	02	Località Col di Cugnan – tratto 2	Col di Cugnan
6	01	Località Roncan	Roncan
7	01	Fraz. Losego	Losego
8	01	Località Vich	Vich

Tutti gli edifici, gli spazi ed i percorsi pubblici sono stati analizzati con un sopralluogo in loco e attraverso la compilazione di una specificata scheda; i risultati delle varie “indagini” permettono di stabilire le criticità ed i possibili interventi da attuare per eliminare le barriere architettoniche.

Sono state definite due diversi tipi di scheda, una per gli edifici ed una per spazi e percorsi pubblici sulla base di quanto indicato dall’allegato “A” alla D.G.R.V. 841/2009.

Comune di Ponte nelle Alpi | Piano Eliminazione Barriere Architettoniche (P.E.B.A.)
Elaborato B – Relazione Tecnico-Illustrativa

nome e funzione				
indirizzo				
parcheggi riservati				
presente	presente ma non a norma			assente
	dimensioni <3,20x5,00m	segnaletica assente o danneggiata	accessibilità assenza raccordo	
accesso all'edificio				
pavimento	con finitura degradata, sconnessa o sdrucciolevole in buono stato			
rampa	assente non a norma (pendenza >8%, priva di variazione cromatica o priva di corrimano)			
porta di accesso	zona anti/retrostante non complanare e/o con profondità 140cm x 140 cm luce netta <80 cm o può essere aperta solo con una forte pressione presenza di elementi che sporgono più di 2,50 cm da quota pavimento campanello e/o citofono si trovano ad un'altezza da terra tra 40 cm e 130 cm			
porta a vetri	priva dell'elemento di segnalazione della trasparenza			
segnaletica	non è chiara, esauriente, facilmente leggibile edificio accessibile privo del simbolo di accessibilità (all. A-B-C D.P.R. 503/96)			
servizi igienici				
assenza servizio igienico a norma: lorem ipsum				
sanitari e accessori non a norma: lorem ipsum				
wc di tipo sospeso non a norma: lorem ipsum				
docce non a norma: lorem ipsum				
collegamenti verticali				
ascensore	assente sistema di sollevamento ai livelli superiori (ascensore o piatt. elevatrice)			
	cabina con dimensioni non a norma (120cm di profondità x 80cm di larghezza)			
	porta non automatica e/o con dimensioni non a norma (75cm sul lato corto)			
	piattaforma antistante la porta con dimensioni non a norma (140cm x140cm)			
	accessori non ad altezza adeguata o assenti (citofono, allarme, indicazioni braille, luce emergenza, luce pulsanti, segnale sonoro di arrivo)			
rampa scala	larghezza inferiore a 120 cm			
	Gradini con pedata <30cm e alzata >16cm			
	finitura pavimentazione sconnessa e/o sdrucciolevole			
	assente segnale a pavimento in rilievo e a 30 cm dal primo e ultimo gradino assenza corrimano su entrambi i lati ad h 90cm da terra e che prosegue per 30cm oltre il primo e ultimo gradino (opportuno un secondo corrimano ad h 75cm per bambini) illuminazione debole			
parapetto	non a norma: h 100cm da terra e non attraversabile da sfera diametro 10cm			
percorsi interni				
arredamento e attrezzature non utilizzabili da persone con difficoltà motorie/sensoriali e/o sportello informazioni con piano h>90cm da terra				
l'arredo crea ostacolo o strozzature; assenza di slarghi per la rotazione delle carrozzine ogni 10 m e/o nelle parti terminali dei percorsi e dei corridoi				
i radiatori, gli estintori necessitano di un alloggiamento in nicchia				
segnaletica informativa non chiara, esauriente e facilmente leggibile				
luce netta delle porte interne inferiore a 75cm				
presenza di gradini > 2,50cm				
giunti della pavimentazione con spessore > 5mm				
corridoio con larghezza < 1,00m				
grigliati nelle pavimentazioni con interasse > 2,00cm e non ortogonali al senso di marcia				
cambi di livello non differenziati cromaticamente e pavimento non antisdrucchiolo				

Figura: scheda tipo rilievo edifici

riferimento luogo			
indirizzo			
limite di velocità			
pendenza percorso			
sicurezza percorso		lato sx	lato dx
protetto (percorso su marciapiede o su ciglio separato dalla carreggiata con cordolo o paletti)			
non protetto (percorso pedonale senza marciapiede su ciglio stradale non separato dalla carreggiata o esposto su corsi d'acqua)			
percorso assente			
comfort del percorso		lato sx	lato dx
presenza di panchine			
percorso ampio >150cm			
buon orientamento (presenza di segnali toponomastici e/o linee guida)			
complanarità (assenza di buche e/o sconnessioni)			
parcheggi riservati			
presente	presente ma non a norma		assente
	dimensioni <3,20x5,00m	segnaletica assente o danneggiata	accessibilità assenza raccordo
fermata mezzi di trasporto pubblici	mobilità presenza pedana e raccordo al percorso	orientamento visibilità segnaletica e informazioni leggibili	comfort presenza di pensilina e/o sedute
accessibilità percorso		lato sx	lato dx
barriere architettoniche			
larghezza percorso <90cm			
elemento che riduce il passaggio a meno di 90cm di larghezza (lampione, palo, albero, ecc.)			
assenza di allargamenti per consentire rotazione carrozzina (dim. 1,40x1,40m ogni 10 m)			
elemento sporgente o rientrante in corrispondenza della pavimentazione (pozzetto, griglia, ecc.)			
pendenza trasversale al senso di marcia >2% (in particolare nei passi carrai)			
pavimentazione degradata, sdrucchiolevole, sconnessa, ecc.			
gradino h>2,50cm (percorso interrotto)			
presenza di elemento h da terra <190cm (tenda, insegne, ecc.)			
assenza di segnali cromatici/tattili nelle variazioni di livello (intersezione tra percorso pedonale e zona carrabile)			
attraversamenti pedonali			
ubicazione	non accessibile assenza raccordo percorso (gradino >2,50cm) e/o assenza slargo	non sicuro elevata velocità auto e/o segnaletica orizzontale o verticale carente	
lorem ipsum			
lorem ipsum			
lorem ipsum			
lorem ipsum			
lorem ipsum			
varie		sì	no
dove il livello del passaggio pedonale coincide con quello della carreggiata risulta opportunamente delimitato			
i semafori che regolano gli attraversamenti pedonali sono dotati di segnalazione acustica per non vedenti			
illuminazione pubblica sufficiente			
note			

Figura: scheda tipo rilievo spazi e percorsi pubblici

3.2 Le criticità rilevate

Attraverso i sopralluoghi e la compilazione delle schede, è stato possibile valutare puntualmente tutti gli “elementi” indagati così da rilevare per ognuno la presenza di criticità relativamente alla loro accessibilità.

Di seguito si riporta l’elenco degli edifici, degli spazi e dei percorsi pubblici di cui alle tabelle precedenti con indicati gli elementi di criticità rilevati raggruppati per macro categorie relative all’accessibilità interna ed esterna.

EDIFICI PUBBLICI

SINTESI DELLE CRITICITA' E DEGLI SPUNTI PROGETTUALI PER GLI EDIFICI PUBBLICI			
Cod.	Descrizione	Criticità	Progetto
E.01	Poligono di Tiro	<ul style="list-style-type: none"> • Assenza di stallo riservato • Assenza di segnaletica relativa all'accessibilità • Assenza di segnaletica tattilo-plantare • Piattaforma elevatrice non funzionante 	<ul style="list-style-type: none"> • Realizzazione di stallo riservato (comprensivo di segnaletica orizzontale e verticale) • Posizionamento di segnaletica tattilo-plantare su percorso esistente o di progetto • Posizionamento di segnaletica relativa all'accessibilità in corrispondenza dell'ingresso • Adeguamento di piattaforma elevatrice
E.02	Bocciodromo Nuova Erto	<ul style="list-style-type: none"> • Assenza di stallo riservato • Pavimentazione sconnessa/danneggiata • Assenza di segnaletica relativa all'accessibilità • Assenza di segnaletica tattilo-plantare • Assenza di servizi igienici 	<ul style="list-style-type: none"> • Realizzazione di stallo riservato (comprensivo di segnaletica orizzontale e verticale) • Posizionamento di segnaletica tattilo-plantare su percorso esistente o di progetto • Posizionamento di segnaletica relativa all'accessibilità in corrispondenza dell'ingresso • Realizzazione di servizi igienici dedicati • Riparazione puntuale della pavimentazione in calcestruzzo
E.03	Impianti Sportivi Stadio "U. Orzes"	<ul style="list-style-type: none"> • Assenza di stallo riservato • Accesso con gradino/sporgenza • Assenza di rampa per il superamento dei dislivelli • Scala e parapetto non a norma • Pavimentazione sconnessa/danneggiata • Percorsi con pendenza eccessiva • Assenza di segnaletica relativa all'accessibilità • Assenza di segnaletica tattilo-plantare 	<ul style="list-style-type: none"> • Realizzazione di stallo riservato (comprensivo di segnaletica orizzontale e verticale) • Posizionamento di segnaletica tattilo-plantare su percorso esistente o di progetto • Posizionamento di segnaletica relativa all'accessibilità in corrispondenza dell'ingresso • Realizzazione di percorso pedonale accessibile e sicuro • Realizzazione di rampa di accesso all'edificio • Eliminazione di sporgenza/gradino h<5cm

E.04	Biblioteca e punto informazione cicloturismo	<ul style="list-style-type: none"> • Arredi che ostacolano il passaggio • Assenza di segnaletica relativa all'accessibilità 	<ul style="list-style-type: none"> • Posizionamento di segnaletica relativa all'accessibilità in corrispondenza dell'ingresso • Riposizionamento/eliminazione di arredi che ostacolano il passaggio
E.05	Scuola primaria "A. Boito" e Palazzetto dello Sport	<ul style="list-style-type: none"> • Presenza di gradino in corrispondenza di accesso palazzetto • Assenza di servizi igienici dedicati nel palazzetto • Non a norma sanitari e arredi dei servizi igienici dedicati nella scuola • Assenza di segnaletica relativa all'accessibilità • Assenza di segnaletica tattilo-plantare • Assenza collegamenti verticali accessibili 	<ul style="list-style-type: none"> • Posizionamento di segnaletica tattilo-plantare su percorso esistente o di progetto • Posizionamento di segnaletica relativa all'accessibilità in corrispondenza dell'ingresso • Eliminazione di sporgenza/gradino h<5cm • Realizzazione di servizi igienici dedicati • Adeguamento di servizi igienici dedicati • Realizzazione di ascensore • Realizzazione di piattaforma elevatrice
E.06	Cimitero di Polpet	<ul style="list-style-type: none"> • Assenza di stallo riservato • Pavimentazione sconnessa/danneggiata o non accessibile (ghiaia) • Percorsi non accessibili per geometria e dimensioni • Presenza di gradino in corrispondenza dell'accesso • Presenza di gradini che interrompono la continuità dei percorsi 	<ul style="list-style-type: none"> • Realizzazione di stallo riservato (comprensivo di segnaletica orizzontale e verticale) • Realizzazione di rampe di collegamento interne all'edificio • Eliminazione di sporgenza/gradino h<5cm
E.07	Scuola dell'infanzia "Zattieri del Piave"	<ul style="list-style-type: none"> • Presenza di gradino in corrispondenza dell'accesso • Presenza di arredi non conformi che impediscono la corretta fruizione dei servizi igienici dedicati • Assenza di segnaletica relativa all'accessibilità 	<ul style="list-style-type: none"> • Eliminazione di sporgenza/gradino h<5cm • Posizionamento di segnaletica relativa all'accessibilità in corrispondenza dell'ingresso • Riposizionamento/eliminazione di arredi che ostacolano il passaggio
E.08	Centro Servizi Casa Rossa	<ul style="list-style-type: none"> • Assenza di stallo dedicato • Presenza di gradino in corrispondenza dell'accesso 	<ul style="list-style-type: none"> • Realizzazione di stallo riservato (comprensivo di segnaletica orizzontale e verticale)

		<ul style="list-style-type: none"> • Assenza di segnaletica relativa all'accessibilità 	<ul style="list-style-type: none"> • Realizzazione di percorso pedonale accessibile (in calcestruzzo) di raccordo tra stallo riservato e percorso d'accesso • Eliminazione di sporgenza/gradino h<5cm • Posizionamento di segnaletica relativa all'accessibilità in corrispondenza dell'ingresso
E.09	Sede Protezione Civile	<ul style="list-style-type: none"> • Assenza di stallo dedicato • Accesso al piano primo (assenza di ascensore o piattaforma elevatrice) • Assenza di servizi igienici dedicati • Scala di accesso e parapetto non a norma • Percorso di accesso con sporgenze >2,50cm • Assenza di segnaletica tattilo-plantare • Assenza di segnaletica relativa all'accessibilità 	<ul style="list-style-type: none"> • Realizzazione di stallo riservato (comprensivo di segnaletica orizzontale e verticale) • Posizionamento di segnaletica tattilo-plantare su percorso esistente o di progetto • Posizionamento di segnaletica relativa all'accessibilità in corrispondenza dell'ingresso • Rifacimento di scalinata/collegamento verticale • Eliminazione di sporgenza/gradino h<5cm • Adeguamento di servizi igienici (lavabo sospeso con rubinetteria; maniglione, ecc.)
E.10	Scuola dell'infanzia "Unità d'Italia"	<ul style="list-style-type: none"> • Assenza di stallo riservato • Assenza di servizi igienici dedicati (presente al piano terra, ma non a norma) • Ascensore con porta non a norma • Presenza di arredi che ostruiscono l'accesso al vano ascensore • Porte interne di larghezza non idonea • Palestra raggiungibile solo tramite scale • Assenza di segnaletica tattilo-plantare • Assenza di segnaletica relativa all'accessibilità 	<ul style="list-style-type: none"> • Realizzazione di stallo riservato (comprensivo di segnaletica orizzontale e verticale) • Posizionamento di segnaletica tattilo-plantare su percorso esistente o di progetto • Posizionamento di segnaletica relativa all'accessibilità in corrispondenza dell'ingresso • Realizzazione e adeguamento di servizi igienici dedicati • Sostituzione di porte interne esistenti con nuove porte di larghezza idonea • Riposizionamento/eliminazione di arredi che ostacolano il passaggio • Adeguamento di ascensore

E.11	Scuola secondaria "S. Pertini"	<ul style="list-style-type: none"> • Assenza stallo riservato • Rampa di accesso con gradino • Presenza di gradino in corrispondenza dell'accesso • Non a norma sanitari e arredi servizi igienici dedicati • Ascensore con porta non a norma • Presenza di gradino in corrispondenza dell'accesso al campo di calcio • Assenza di segnaletica tattilo-plantare • Assenza di segnaletica relativa all'accessibilità 	<ul style="list-style-type: none"> • Realizzazione di stallo riservato (comprensivo di segnaletica orizzontale e verticale) • Posizionamento di segnaletica tattilo-plantare su percorso esistente o di progetto • Posizionamento di segnaletica relativa all'accessibilità in corrispondenza dell'ingresso • Adeguamento di ascensore • Adeguamento di servizi igienici dedicati • Eliminazione di sporgenza/gradino h<5cm
E.12	Municipio	<ul style="list-style-type: none"> • Pavimentazione sconnessa/danneggiata su percorso di collegamento tra stallo riservato e accesso • Porta a vetri priva della segnalazione della trasparenza • Assenza di segnaletica tattilo-plantare • Assenza di segnaletica relativa all'accessibilità • Assenza di servizio igienico dedicato 	<ul style="list-style-type: none"> • Posizionamento di segnaletica tattilo-plantare su percorso esistente o di progetto • Posizionamento di segnaletica relativa all'accessibilità in corrispondenza dell'ingresso • Posizionamento di segnaletica relativa alla trasparenza in corrispondenza dell'ingresso • Riparazione puntuale della pavimentazione in asfalto • Realizzazione di servizi igienici dedicati
E.13	Cimitero di Cadola	<ul style="list-style-type: none"> • Assenza di stallo riservato • Pavimentazione sconnessa/danneggiata o non accessibile (ghiaia) • Percorsi non accessibili per geometria e dimensioni • Presenza di gradini che interrompono la continuità dei percorsi 	<ul style="list-style-type: none"> • Realizzazione di rampe di collegamento interne all'edificio • Realizzazione di stallo riservato (comprensivo di segnaletica orizzontale e verticale) • Eliminazione di sporgenza/gradino h<5cm
E.14	Piccolo Teatro "G. Pierobon"	<ul style="list-style-type: none"> • Assenza stallo riservato • Assenza di segnaletica tattilo-plantare • Assenza di segnaletica relativa all'accessibilità 	<ul style="list-style-type: none"> • Posizionamento di segnaletica tattilo-plantare su percorso esistente o di progetto • Posizionamento di segnaletica relativa all'accessibilità in corrispondenza dell'ingresso • Realizzazione di stallo riservato

			(comprensivo di segnaletica orizzontale e verticale)
E.15	Ex Asilo Paiane	<ul style="list-style-type: none"> • Assenza stallo riservato • Pavimentazione accesso sconnessa/danneggiata • Assenza di rampa atta al superamento dei gradini di accesso <p><i>NB: interni non rilevati</i></p>	<ul style="list-style-type: none"> • Realizzazione di rampa di accesso all'edificio • Realizzazione di stallo riservato (comprensivo di segnaletica orizzontale e verticale)
E.16	Edificio Polifunzionale Paiane (Ponte Servizi)	<ul style="list-style-type: none"> • Assenza stallo riservato • Porta di accesso ai servizi igienici dedicati di larghezza non idonea • Non a norma arredi mobili servizi igienici dedicati (usati come ripostiglio) • Ala dedicata agli operai non accessibile • Assenza di segnaletica tattilo-plantare • Assenza di segnaletica relativa all'accessibilità 	<ul style="list-style-type: none"> • Realizzazione di stallo riservato (comprensivo di segnaletica orizzontale e verticale) • Posizionamento di segnaletica tattilo-plantare su percorso esistente o di progetto • Posizionamento di segnaletica relativa all'accessibilità in corrispondenza dell'ingresso • Sostituzione di porte interne esistenti con nuove porte di larghezza idonea • Riposizionamento/eliminazione di arredi che ostacolano il passaggio
E.17	Scuola primaria "A. Gabelli"	<ul style="list-style-type: none"> • Assenza stallo riservato • Non a norma arredi mobili servizi igienici dedicati (usati come ripostiglio) • Assenza ascensore di collegamento ai vari livelli • Porte interne di larghezza non idonea • Assenza di segnaletica tattilo-plantare • Assenza di segnaletica relativa all'accessibilità 	<ul style="list-style-type: none"> • Realizzazione di stallo riservato (comprensivo di segnaletica orizzontale e verticale) • Posizionamento di segnaletica tattilo-plantare su percorso esistente o di progetto • Posizionamento di segnaletica relativa all'accessibilità in corrispondenza dell'ingresso • Sostituzione di porte interne esistenti con nuove porte di larghezza idonea • Riposizionamento/eliminazione di arredi che ostacolano il passaggio • Realizzazione di ascensore
E.18	Ex latteria di Cugnan	<ul style="list-style-type: none"> • Assenza stallo riservato • Presenza di gradino in corrispondenza dell'accesso 	

		<ul style="list-style-type: none"> • Porta di accesso non a norma • Assenza di servizi igienici dedicati 	
E.19	Campo Sportivo "G. De Francesch"	<ul style="list-style-type: none"> • Assenza stallo riservato • Presenza di gradino in corrispondenza dei due accessi • Spogliatoi non accessibili • Assenza di servizi igienici dedicati 	<ul style="list-style-type: none"> • Realizzazione di stallo riservato (comprensivo di segnaletica orizzontale e verticale) • Eliminazione di sporgenza/gradino h<5cm
E.20	Cimitero di Col di Cugnan	<ul style="list-style-type: none"> • Assenza di stallo riservato • Pavimentazione sconnessa/danneggiata o non accessibile (ghiaia) • Percorsi non accessibili per geometria e dimensioni • Assenza di servizi igienici dedicati • Presenza di gradini che interrompono la continuità dei percorsi 	<ul style="list-style-type: none"> • Realizzazione di servizi igienici dedicati • Realizzazione di stallo riservato (comprensivo di segnaletica orizzontale e verticale) • Eliminazione di sporgenza/gradino h<5cm • Realizzazione di rampe di collegamento interne all'edificio
E.21	Scuola primaria "Fratelli Casanova"	<ul style="list-style-type: none"> • Assenza di stallo riservato • Porta di accesso di larghezza non idonea • Non a norma sanitari e arredi dei servizi igienici dedicati • Scala con pedata di 29cm • Presenza di gradino che impedisce l'accesso all'ultimo piano • Assenza di segnaletica tattilo-plantare • Assenza di segnaletica relativa all'accessibilità 	<ul style="list-style-type: none"> • Posizionamento di segnaletica relativa all'accessibilità in corrispondenza dell'ingresso • Sostituzione di porta/cancello di ingresso • Eliminazione di sporgenza/gradino h<5cm • Rifacimento di scalinata/collegamento verticale • Adeguamento di servizi igienici dedicati • Posizionamento di segnaletica tattilo-plantare su percorso esistente o di progetto • Realizzazione di percorso pedonale accessibile (in calcestruzzo) di raccordo tra stallo riservato e percorso d'accesso • Realizzazione di stallo riservato (comprensivo di segnaletica orizzontale e verticale)
E.22	Edificio Polifunzionale Col	<ul style="list-style-type: none"> • Stallo riservato con dimensioni e segnaletica non idonee 	<ul style="list-style-type: none"> • Realizzazione di stallo riservato (comprensivo di segnaletica

	di Cugnan	<ul style="list-style-type: none"> • Presenza di gradino in corrispondenza dell'accesso • Assenza di servizi igienici dedicati • Assenza di segnaletica tattilo-plantare • Assenza di segnaletica relativa all'accessibilità 	<ul style="list-style-type: none"> • orizzontale e verticale) • Posizionamento di segnaletica tattilo-plantare su percorso esistente o di progetto • Posizionamento di segnaletica relativa all'accessibilità in corrispondenza dell'ingresso • Eliminazione di sporgenza/gradino h<5cm • Realizzazione di servizi igienici dedicati
E.23	Ex Latteria Losego	<ul style="list-style-type: none"> • Assenza di stallo riservato • Pavimentazione accesso danneggiata • Presenza di gradino in corrispondenza dell'accesso <p><i>NB: interni non rilevati</i></p>	
E.24	Cimitero di Quantin	<ul style="list-style-type: none"> • Assenza di stallo riservato • Pavimentazione sconnessa/danneggiata o non accessibile (ghiaia) • Percorsi non accessibili per geometria e dimensioni • Presenza di gradini che interrompono la continuità dei percorsi 	<ul style="list-style-type: none"> • Realizzazione di rampe di collegamento interne all'edificio • Realizzazione di stallo riservato (comprensivo di segnaletica orizzontale e verticale) • Eliminazione di sporgenza/gradino h<5cm
E.25	Struttura polifunzionale Palaquantin	<ul style="list-style-type: none"> • Assenza di stallo riservato • Assenza di servizi igienici dedicati • Assenza spogliatoi • Assenza di segnaletica relativa all'accessibilità 	<ul style="list-style-type: none"> • Realizzazione di stallo riservato (comprensivo di segnaletica orizzontale e verticale) • Posizionamento di segnaletica relativa all'accessibilità in corrispondenza dell'ingresso • Realizzazione di servizi igienici dedicati • Realizzazione di spogliatoi accessibili

Tabella : elenco criticità edifici pubblici

SPAZI PUBBLICI

SINTESI DELLE CRITICITA' E DEGLI SPUNTI PROGETTUALI PER GLI SPAZI PUBBLICI			
Cod.	Descrizione	Criticità	Progetto
1.01	Strada Statale 51 di Alemagna	<ul style="list-style-type: none"> rilevata presenza di asfalto ammalorato e discontinuità in corrispondenza di percorsi pedonali percorso pedonale lato sx di larghezza non sufficiente rilevati attraversamenti pedonali privi di segnaletica tattilo-plantare rilevato stallo riservato con segnaletica orizzontale priva di contrasto cromatico 	<ul style="list-style-type: none"> Rifacimento di segnaletica orizzontale Posizionamento di segnaletica tattilo-plantare su percorso esistente o di progetto Riparazione puntuale della pavimentazione in asfalto Riparazione puntuale della pavimentazione in calcestruzzo
1.02	Fraz. Canevoi	<ul style="list-style-type: none"> rilevata presenza di asfalto ammalorato e discontinuità in corrispondenza di percorso pedonale rilevati dislivelli >2,50cm in corrispondenza di percorso pedonale rilevato attraversamento pedonale privo di opportuno contrasto cromatico e di segnaletica tattilo-plantare rilevato stallo riservato con segnaletica orizzontale priva di contrasto cromatico 	<ul style="list-style-type: none"> Rifacimento di segnaletica orizzontale Posizionamento di segnaletica tattilo-plantare su percorso esistente o di progetto Riparazione puntuale della pavimentazione in asfalto Eliminazione di sporgenza/gradino h<5cm
2.01	SS51 - tratto 1	<ul style="list-style-type: none"> rilevata pavimentazione danneggiata e discontinuità in corrispondenza di percorso pedonale rilevati percorsi pedonali di larghezza non idonea rilevati dislivelli >2,50cm in corrispondenza di percorso pedonale rilevato attraversamento pedonale privo di opportuno contrasto cromatico e di segnaletica tattilo-plantare 	<ul style="list-style-type: none"> Realizzazione di segnaletica orizzontale Posizionamento di pensiline trasporto pubblico Posizionamento di sedute Eliminazione di sporgenza/gradino h<5cm Posizionamento di segnaletica tattilo-plantare su percorso esistente o di progetto

		<ul style="list-style-type: none"> rilevate fermate mezzi pubblici prive di segnaletica orizzontale, accesso protetto, pensiline e sedute 	
2.02	via dei Zattieri - tratto 1	<ul style="list-style-type: none"> rilevata pavimentazione danneggiata e discontinuità in corrispondenza di percorso pedonale; rilevati gradini in prossimità incrocio con SS51 rilevato attraversamento pedonale privo di segnaletica tattilo-plantare rilevati stalli riservati con segnaletica orizzontale priva di contrasto cromatico rilevato stallo riservato privo di segnaletica verticale rilevata assenza attraversamento pedonale in corrispondenza di ribassamento parcheggio centro servizi alla persona 	<ul style="list-style-type: none"> Realizzazione di attraversamento pedonale Riparazione puntuale della pavimentazione in asfalto Eliminazione di sporgenza/gradino h<5cm Rifacimento di segnaletica orizzontale Posizionamento di segnaletica verticale Posizionamento di segnaletica tattilo-plantare su percorso esistente o di progetto
2.03	via dei Zattieri - tratto 2	<ul style="list-style-type: none"> rilevata pavimentazione danneggiata e discontinuità in corrispondenza di percorso pedonale rilevata assenza di attraversamenti pedonali in corrispondenza dell'incrocio con via Primo Maggio e dell'incrocio con via della Libertà in corrispondenza dei passi carrai rilevata la presenza di n. 11 ribassamenti non conformi alla normativa per pendenza e geometria 	<ul style="list-style-type: none"> Realizzazione di attraversamento pedonale Riparazione puntuale della pavimentazione in asfalto Demolizione e ricostruzione di accesso carrabile
2.04	via dei Zattieri - tratto 3	<ul style="list-style-type: none"> rilevata pavimentazione danneggiata e discontinuità in corrispondenza di percorso pedonale rilevata assenza di attraversamenti pedonali in corrispondenza dell'incrocio con i civici 21-27 e del parcheggio al civico 33 in corrispondenza dei passi carrai rilevata la presenza di n. 8 	<ul style="list-style-type: none"> Realizzazione di attraversamento pedonale Riparazione puntuale della pavimentazione in asfalto Demolizione e ricostruzione di accesso carrabile

		ribassamenti non conformi alla normativa per pendenza e geometria	
2.05	SS50 - tratto 1	<ul style="list-style-type: none"> • rilevata pavimentazione danneggiata e discontinuità in corrispondenza di percorso pedonale • rilevata assenza di attraversamenti pedonali in corrispondenza del civico 39 (parallelo al senso di marcia) e dei 3 ribassamenti del parcheggio 	<ul style="list-style-type: none"> • Realizzazione di attraversamento pedonale • Riparazione puntuale della pavimentazione in asfalto
2.06	SS50 - tratto 2	<ul style="list-style-type: none"> • rilevata assenza di attraversamenti pedonali in corrispondenza dell'incrocio con via dei Zattieri (civico 56) e dell'incrocio con via Mangiarotti 	<ul style="list-style-type: none"> • Realizzazione di attraversamento pedonale
2.07	SS50 - tratto 3	<ul style="list-style-type: none"> • rilevata pavimentazione sconnessa in corrispondenza di percorso pedonale lato sx • rilevata assenza di attraversamenti pedonali in corrispondenza del civico 44 e degli incroci rispettivamente con via C.B. Cavour, via G. Garibaldi e via Primo Maggio • rilevata presenza di n.2 fermate di trasporto pubblico non accessibili (presenza di gradino) 	<ul style="list-style-type: none"> • Realizzazione di attraversamento pedonale • Demolizione e ricostruzione della pavimentazione in asfalto • Riparazione puntuale della pavimentazione in asfalto
2.08	SS51 - tratto 3	<ul style="list-style-type: none"> • rilevata pavimentazione sconnessa in corrispondenza di percorso pedonale lato sx; rilevata presenza gradino • rilevato attraversamento pedonale in prossimità della rotonda privo di segnaletica tattilo-plantare 	<ul style="list-style-type: none"> • Posizionamento di segnaletica tattilo-plantare su percorso esistente o di progetto • Riparazione puntuale della pavimentazione in asfalto • Riparazione puntuale della pavimentazione in porfido • Realizzazione di ribassamento in corrispondenza di attraversamento pedonale
2.09	SS51 - tratto 2	<ul style="list-style-type: none"> • rilevata pavimentazione sconnessa in corrispondenza di percorso pedonale lato sx • rilevato attraversamento pedonale privo di ribassamento e di 	<ul style="list-style-type: none"> • Riparazione puntuale della pavimentazione in asfalto • Realizzazione di stallo riservato (comprensivo di segnaletica orizzontale e verticale)

		<ul style="list-style-type: none"> • segnaletica tattilo-plantare • rilevata assenza stallo riservato in corrispondenza di parcheggio Casa Rossa (grigliato di cemento) 	<ul style="list-style-type: none"> • Realizzazione di ribassamento in corrispondenza di attraversamento pedonale • Posizionamento di segnaletica tattilo-plantare su percorso esistente o di progetto
2.10	Parco Alessandro Mares - via Primo Maggio	<ul style="list-style-type: none"> • rilevati percorsi pedonali con pavimentazione dissetata • rilevata assenza stallo riservato in corrispondenza di parcheggio (ghiaia) • rilevata assenza attraversamento pedonale in corrispondenza dell'incrocio tra via Primo Maggio e il sentiero del parco 	<ul style="list-style-type: none"> • Costruzione di marciapiede in asfalto • Realizzazione di stallo riservato (comprensivo di segnaletica orizzontale e verticale) • Realizzazione di attraversamento pedonale
2.11	viale Stazione - tratto 1	<ul style="list-style-type: none"> • Nessuna criticità rilevata 	
2.12	viale Stazione - tratto 2	<ul style="list-style-type: none"> • rilevata pavimentazione dissetata in corrispondenza di percorso pedonale • rilevata assenza segnaletica tattilo-plantare in corrispondenza di attraversamenti pedonali 	<ul style="list-style-type: none"> • Riparazione puntuale della pavimentazione in asfalto • Posizionamento di segnaletica tattilo-plantare su percorso esistente o di progetto
2.13	via Giorgio Mangiarotti - via Piave	<ul style="list-style-type: none"> • rilevata pavimentazione dissetata in corrispondenza del percorso pedonale sul tratto nord di via Mangiarotti, lato dx 	<ul style="list-style-type: none"> • Riparazione puntuale della pavimentazione in asfalto
2.14	piazzale Marinai d'Italia - via Giorgio Mangiarotti	<ul style="list-style-type: none"> • rilevati n. 7 attraversamenti pedonali con ribassamento non a norma per pendenza e geometria e privi di segnaletica tattilo-plantare • rilevato n. 1 attraversamento pedonale privo di contrasto cromatico • rilevato pozzetto sporgente in corrispondenza di percorso pedonale lato sx di piazzale Marinai d'Italia 	<ul style="list-style-type: none"> • Realizzazione di ribassamento in corrispondenza di attraversamento pedonale • Rifacimento di segnaletica orizzontale • Posizionamento di segnaletica tattilo-plantare su percorso esistente o di progetto • Eliminazione di sporgenza/gradino h<5cm
2.15	via Vittorio Veneto	<ul style="list-style-type: none"> • rilevati attraversamenti pedonali privi di segnaletica tattilo-plantare (o con segnaletica tattilo-plantare non conforme) • rilevato attraversamento pedonale 	<ul style="list-style-type: none"> • Posizionamento di segnaletica tattilo-plantare su percorso esistente o di progetto • Realizzazione di ribassamento in corrispondenza di

		<p>con ribassamento non a norma per pendenza e geometria</p> <ul style="list-style-type: none"> rilevata assenza di attraversamenti pedonali in corrispondenza dell'incrocio con via Mazzini, in corrispondenza del civico 39 e in corrispondenza del percorso pedonale di collegamento al cavalcavia 	<p>attraversamento pedonale</p> <ul style="list-style-type: none"> Realizzazione di attraversamento pedonale
2.16	via Nuova Erto	<ul style="list-style-type: none"> rilevati n.2 attraversamenti pedonali privi di ribassamento o con ribassamento non a norma, nonché privi di contrasto cromatico rilevati ulteriori 4 attraversamenti pedonali privi di contrasto cromatico tutti gli attraversamenti rilevati sono privi di segnaletica tattilo-plantare rilevati percorsi pedonali non protetti in corrispondenza del lato dx 	<ul style="list-style-type: none"> Costruzione di marciapiede in asfalto Posizionamento di segnaletica tattilo-plantare su percorso esistente o di progetto Realizzazione di ribassamento in corrispondenza di attraversamento pedonale Rifacimento di segnaletica orizzontale
2.17	via Belluno - tratto 1	<ul style="list-style-type: none"> rilevato attraversamento pedonale privo di segnaletica tattilo-plantare e di contrasto cromatico rilevata assenza di percorso pedonale protetto lato sx tratto ovest rilevata assenza di attraversamento pedonale in corrispondenza dell'ingresso al parcheggio 	<ul style="list-style-type: none"> Costruzione di marciapiede in asfalto Posizionamento di segnaletica tattilo-plantare su percorso esistente o di progetto Rifacimento di segnaletica orizzontale Realizzazione di attraversamento pedonale
2.18	via Belluno - tratto 2	<ul style="list-style-type: none"> rilevati n.3 attraversamenti pedonali privi di contrasto cromatico e di segnaletica tattilo-plantare rilevato attraversamento pedonale (prossimità incrocio con via Roma) collocato in posizione non conforme (non collegato a percorso pedonale) 	<ul style="list-style-type: none"> Realizzazione di attraversamento pedonale Posizionamento di segnaletica tattilo-plantare su percorso esistente o di progetto Rifacimento di segnaletica orizzontale
2.19	via Rodolfo Fiori	<ul style="list-style-type: none"> rilevata assenza di percorsi pedonali protetti (impossibile 	<ul style="list-style-type: none"> Realizzazione di attraversamento pedonale

		<p>intervenire a causa della ridotta larghezza della strada)</p> <ul style="list-style-type: none"> • rilevato attraversamento pedonale (piazza Arrigo Boito) collocato in posizione non conforme (non collegato a percorso pedonale) • rilevati n.2 attraversamenti pedonali privi di segnaletica tattilo-plantare 	<ul style="list-style-type: none"> • Posizionamento di segnaletica tattilo-plantare su percorso esistente o di progetto
2.20	piazza Arrigo Boito	<ul style="list-style-type: none"> • rilevato attraversamento pedonale con ribassamento non a norma per pendenza e geometria • rilevati percorsi pedonali con pavimentazione danneggiata • rilevata fermata trasporto pubblico priva di segnaletica orizzontale, pensilina, pedana e sedute 	<ul style="list-style-type: none"> • Realizzazione di segnaletica orizzontale • Posizionamento di pensiline trasporto pubblico • Posizionamento di sedute • Riparazione puntuale della pavimentazione in asfalto • Riparazione puntuale della pavimentazione in porfido
2.21	Via S. Antonio	<ul style="list-style-type: none"> • rilevata assenza di percorsi pedonali protetti (impossibile intervenire a causa della ridotta larghezza della strada) 	
2.22	via Rodolfo Fiori - via Cadore	<ul style="list-style-type: none"> • rilevata assenza di percorsi pedonali protetti (impossibile intervenire a causa della ridotta larghezza della strada) • rilevato attraversamento pedonale privo di segnaletica tattilo-plantare e di contrasto cromatico 	<ul style="list-style-type: none"> • Posizionamento di segnaletica tattilo-plantare su percorso esistente o di progetto • Rifacimento di segnaletica orizzontale
2.23	SS51 - tratto 4	<ul style="list-style-type: none"> • rilevati n.2 attraversamenti pedonali con ribassamento non a norma per pendenza e geometria e assenza di segnaletica tattilo-plantare e contrasto cromatico • rilevato tratto di pavimentazione dissestata in corrispondenza di percorso pedonale lato sx • rilevata fermata di trasporto pubblico priva di segnaletica orizzontale e di sedute 	<ul style="list-style-type: none"> • Posizionamento di segnaletica tattilo-plantare su percorso esistente o di progetto • Rifacimento di segnaletica orizzontale • Realizzazione di ribassamento in corrispondenza di attraversamento pedonale • Riparazione puntuale della pavimentazione in asfalto
2.24	SS51 - tratto 5	<ul style="list-style-type: none"> • rilevata pavimentazione danneggiata e/o sconnessa in corrispondenza del percorso pedonale lato sx 	<ul style="list-style-type: none"> • Realizzazione di rampa atta al superamento di dislivello • Riparazione puntuale della pavimentazione in asfalto

2.25	SS51 - tratto 6	<ul style="list-style-type: none"> rilevata discontinuità in corrispondenza del percorso pedonale lato sx 	<ul style="list-style-type: none"> Costruzione di marciapiede in asfalto
3.01	via Soccher	<ul style="list-style-type: none"> rilevato percorso pedonale non protetto e di larghezza non idonea rilevata assenza di attraversamento pedonale in corrispondenza di collegamento tra percorso non protetto e marciapiede rilevato attraversamento pedonale privo di ribassamento rilevati n.2 attraversamenti pedonali privi di segnaletica tattilo-plantare 	<ul style="list-style-type: none"> Realizzazione di ribassamento in corrispondenza di attraversamento pedonale Costruzione di marciapiede in asfalto Posizionamento di segnaletica tattilo-plantare su percorso esistente o di progetto Realizzazione di attraversamento pedonale
3.02	via I Novembre	<ul style="list-style-type: none"> rilevata pavimentazione danneggiata in corrispondenza di percorso pedonale lato sx rilevati n.2 attraversamenti pedonali privi di segnaletica tattilo-plantare e di contrasto cromatico rilevato attraversamento pedonale privo di ribassamento e attraversamento pedonale con ribassamento non a norma per pendenza e geometria rilevati n.4 gradini in corrispondenza di percorso pedonale lato sx 	<ul style="list-style-type: none"> Riparazione puntuale della pavimentazione in asfalto Posizionamento di segnaletica tattilo-plantare su percorso esistente o di progetto Rifacimento di segnaletica orizzontale Realizzazione di ribassamento in corrispondenza di attraversamento pedonale
3.03	via Cal di Mezzo	<ul style="list-style-type: none"> rilevata pavimentazione danneggiata in corrispondenza di percorso pedonale lato sx rilevato attraversamento pedonale privo di segnaletica tattilo-plantare e di contrasto cromatico rilevata fermata trasporto pubblico priva di pedana, pensilina, sedute e segnaletica orizzontale rilevata assenza attraversamento pedonale in corrispondenza di edificio polifunzionale 	<ul style="list-style-type: none"> Riparazione puntuale della pavimentazione in asfalto Posizionamento di segnaletica tattilo-plantare su percorso esistente o di progetto Rifacimento di segnaletica orizzontale Posizionamento di pensiline trasporto pubblico Posizionamento di sedute Realizzazione di attraversamento pedonale

3.04	via Giuseppe Garibaldi - tratto 1	<ul style="list-style-type: none"> • rilevata pavimentazione dissestata in corrispondenza di percorso pedonale lato sx • rilevati n.2 attraversamenti pedonali privi di segnaletica tattilo-plantare e contrasto cromatico • rilevato attraversamento pedonale collocato in posizione non idonea (assenza di collegamento a percorso pedonale) • rilevata assenza attraversamento pedonale in corrispondenza del civico 41 	<ul style="list-style-type: none"> • Riparazione puntuale della pavimentazione in asfalto • Posizionamento di segnaletica tattilo-plantare su percorso esistente o di progetto • Rifacimento di segnaletica orizzontale • Realizzazione di attraversamento pedonale
3.05	via Giuseppe Garibaldi - tratto 2	<ul style="list-style-type: none"> • rilevata assenza di percorsi pedonali protetti (impossibilità di intervento a causa della ridotta larghezza della strada) • rilevati n.2 attraversamenti pedonali privi di segnaletica tattilo-plantare e contrasto cromatico • rilevato attraversamento pedonale privo di ribassamento • rilevata assenza attraversamento pedonale in corrispondenza di fermata trasporto pubblico • rilevata fermata trasporto pubblico priva di sedute, segnaletica orizzontale e raccordo con percorso pedonale 	<ul style="list-style-type: none"> • Posizionamento di segnaletica tattilo-plantare su percorso esistente o di progetto • Rifacimento di segnaletica orizzontale • Realizzazione di attraversamento pedonale • Posizionamento di sedute • Realizzazione di ribassamento in corrispondenza di attraversamento pedonale
4.01	Località Cugnan	<ul style="list-style-type: none"> • rilevata assenza di percorsi pedonali dedicati (impossibilità di intervento a causa della ridotta larghezza della strada e della forte pendenza) 	
5.01	Località Col di Cugnan - tratto 1	<ul style="list-style-type: none"> • rilevata assenza percorsi pedonali protetti in corrispondenza della parte nord della frazione • rilevato percorso pedonale con pav. danneggiata lato dx • rilevata assenza di attraversamento pedonale in corrispondenza del civico 58 	<ul style="list-style-type: none"> • Realizzazione di attraversamento pedonale • Costruzione di marciapiede in asfalto • Riparazione puntuale della pavimentazione in asfalto

5.02	Località Col di Cugnan - tratto 2	<ul style="list-style-type: none"> • rilevati n.2 attraversamenti pedonali privi di segnaletica tattilo-plantare, di contrasto cromatico e di segnaletica verticale • rilevato attraversamento pedonale privo di ribassamento • rilevato percorso pedonale con pavimentazione danneggiata e discontinua lato dx • rilevata fermata trasporto pubblico con pav. danneggiata, priva di raccordo, priva di segnaletica verticale e collocata su tratto di forte pendenza • tratto sud-est privo di percorso pedonale protetto 	<ul style="list-style-type: none"> • Realizzazione di ribassamento in corrispondenza di attraversamento pedonale • Posizionamento di segnaletica verticale • Riparazione puntuale della pavimentazione in asfalto • Posizionamento di segnaletica tattilo-plantare su percorso esistente o di progetto • Rifacimento di segnaletica orizzontale • Costruzione di marciapiede in asfalto
6.01	Località Roncan	<ul style="list-style-type: none"> • rilevata assenza di percorsi pedonali dedicati (impossibilità di intervento a causa della ridotta larghezza della strada e della forte pendenza) 	
7.01	Fraz. Losego	<ul style="list-style-type: none"> • rilevata assenza di percorsi pedonali dedicati (impossibilità di intervento a causa della ridotta larghezza della strada e della forte pendenza) • rilevato attraversamento pedonale non raccordato a percorso pedonale (poiché assente) e privo di contrasto cromatico 	<ul style="list-style-type: none"> • Rifacimento di segnaletica orizzontale
8.01	Località Vich	<ul style="list-style-type: none"> • rilevata assenza di percorsi pedonali dedicati (impossibilità di intervento a causa di ridotta larghezza della strada pendenza) • rilevata presenza di n.2 attraversamenti pedonali privi di contrasto cromatico e non raccordati a percorso pedonale (poiché assente) • rilevata fermata trasporto pubblico con segnaletica orizzontale priva di contrasto cromatico 	<ul style="list-style-type: none"> • Rifacimento di segnaletica orizzontale

Tabella : elenco criticità spazi pubblici

Dalla lettura delle analisi e delle valutazioni, riportate nelle precedenti tabelle, emergono sinteticamente quali sono i principali elementi di criticità rilevati:

- ⇒ **ridotta leggibilità** dei percorsi e dello spazio per i pedoni dovuta ad interruzioni nei percorsi e alla scarsa leggibilità della segnaletica orizzontale dovuta all'usura o incompletezza (attraversamenti pedonali);
- ⇒ **mancanza di sicurezza** dei pedoni alle intersezioni e agli attraversamenti (in alcune strade senza percorsi pedonali);
- ⇒ **stato di degrado** della pavimentazione di marciapiedi e percorsi pedonali che ne compromette la continuità;
- ⇒ presenza di **attraversamenti pedonali** privi di abbassamento del marciapiede o di una rampa di pendenza adeguata, che garantisca la continuità dei percorsi pedonali; risultano ampiamente **assenti segnalazioni tattili** che rendano attuabile l'attraversamento degli ipo-non vedenti nelle aree trafficate.

Eccezion fatta alcune problematiche specifiche relative alle frazioni a sud (in cui risulta difficile un intervento di adeguamento a causa della conformazione spaziale e orografica del territorio), lo stato del territorio comunale e degli edifici analizzati dal punto di vista della presenza delle barriere architettoniche risulta comunque di livello elevato e non presenza criticità gravi tali da compromettere fortemente le condizioni; ove sono presenti problematiche sono contingentate ad episodi circoscritti e sono risolvibili con interventi mirati.

3.3 Sintesi della partecipazione

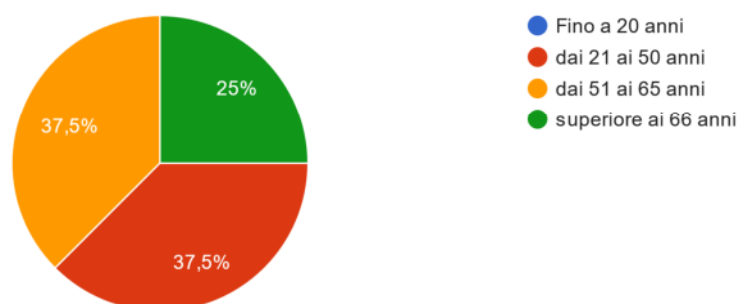
I questionari definiti con l'obiettivo di procedere con la fase di partecipazione sono stati pubblicati e il processo partecipativo è concluso.

I questionari sono stati utili per approfondire lo stato di fatto e le criticità, essendo di supporto alla successiva fase di progettazione e definizione degli interventi. Ciascuna delle risposte ottenute è stata attentamente valutata e, dove possibile, i commenti considerati pertinenti sono stati utilizzati per definire tipologie e priorità degli interventi.

Le categorie degli utenti che hanno risposto ai questionari risultano così distribuite:

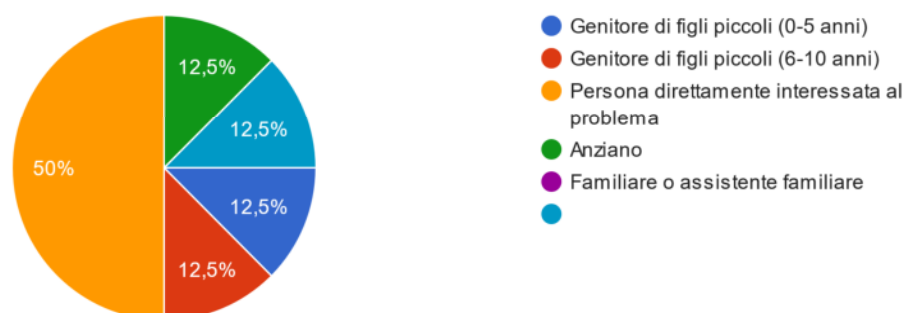
Età

8 risposte



Che utente sei

8 risposte



Tipo di difficoltà o tipo di disabilità (di chi compila o del familiare/assistito)

8 risposte



Le risposte ricevute, in totale **8**, risultano le seguenti:

- Davanti alla pasticceria elisir le auto parcheggiano sul marciapiede e costringono i pedoni e anche i passeggini a camminare a bordo strada
I marciapiedi di via zattieri sono ridotti molto male, ci sono dei punti di salita/discesa ripidi e pericolosi
Alle scuole elementari di Polpet quando vengono ritirati i bambini al pomeriggio, molti genitori parcheggiano le auto a bordo strada rendendo la circolazione pericolosa
Su dei tratti di marciapiede di viale cadore parcheggiano auto (in prossimità di auto expo) che limitano lo spazio di passaggio anche solo pedonale.*
- Via Belluno manca un pezzo di marciapiede appena dopo lo stadio verso il parcheggio. Parcheggi abusivi e in curva in strada in via Borgo Livinal. Strettoia in via Borgo Livinal passaggio veloce da alcuni veicoli molto pericoloso per i pedoni*
- Attraversamento in Viale Dolomiti, fronte Famila e EuroBrico, vi è il zebra, ma il viale è molto largo, a mio avviso servirebbe un semaforo pedonale, stante che un semaforo pedonale è rimasto in prossimità Expert, serviva x il Famila che oggi è spostato in su, ed un altro è molto più avanti, fronte pasticceria e negozio di telefonia, per me un semaforo pedonale nel mezzo del viale e tra i due innanzi detti, sarebbe necessario, anche perché in certe ore del giorno, in ore non di punta, le macchine sfrecciano a ben oltre i 50 Km/h, stante inoltre che la rotonda all'inizio del Famila, che si diceva avrebbe dovuto rallentare le auto provenienti da Belluno, per la sua conformazione, non le rallenta affatto.*
- L'accesso a questo ambulatorio, pur avendo un montascala, non è facile e la fruibilità dello stesso montascala non è semplice.*
- Attraversamento per recarsi al Famila, rischioso più volte di essere investita perché non si fermano o meglio non rallentano con il rischio di essere investita, ci vorrebbe un semaforo*
- Marciapiede molto rovinato*
- Per agevolare/non mettere in pericolo una persona non vedente che utilizza il bastone bianco sarebbero utili i seguenti accorgimenti:
- marciapiedi non disconnessi, si veda il sottopasso pedonale a Polpet in zona Nuova Erto;
- marciapiedi e bordi della strada liberi da impedimenti, quali siepi, rami sporgenti, cartelli stradali ad altezza viso o altri ostacoli sollevati da terra che non sono percepibili con il bastone;*

- percorsi Loges su pavimentazione adeguata che ne consenta una chiara lettura;
 - percorsi Loges non sovrabbondanti: le informazioni date devono essere essenziali altrimenti il rischio è di confondere anziché aiutare, si veda la stazione FS di Ponte nelle Alpi;
 - attraversamenti pedonali a debita distanza dagli incroci, per permettere alla persona cieca di sentire con chiarezza l'arrivo di eventuali veicoli;
 - attraversamenti pedonali a debita distanza da curve o impedimenti della visuale, per consentire a chi guida di vedere in tempi utili la persona che attraversa;
 - punti di riferimento in presenza di spazi ampi come marciapiedi larghi, ad esempio è importante poter percepire con il bastone il confine tra la strada e il marciapiede, si veda la piazza di Polpet;
 - sensibilizzazione della popolazione a raccogliere gli escrementi dei cani, un serio problema per chi non vede!!!
 - avvisi e comunicazioni accessibili: importanza di informare non solo tramite cartellonistica cartacea ma tramite i canali web, come l'app Comunicare e il canale whatsapp del Comune (si pensi agli avvisi di modifica o interruzione dei servizi pubblici).
- Grazie!

8. In aggiunta a quanto dicevo nella precedente risposta...

Per agevolare/non mettere in pericolo una persona non vedente che utilizza il bastone bianco sarebbero utili i seguenti accorgimenti:

- prevedere segnalazione sonora e corretta pavimentazione tattile nel caso di eventuali incroci semaforizzati;
- installare attraversamenti pedonali con semaforo pedonale, acustico,, in presenza di rotonde;
- segnalazioni adeguate, percepibili dal bastone, in caso di lavori in corso su marciapiedi.

3.4 Grado di accessibilità: metodologia e valutazione

Ogni scheda redatta esprime un giudizio sintetico circa l'accessibilità dell'edificio, dello spazio e del percorso analizzato.

I principali criteri utilizzati per la valutazione circa il grado di accessibilità hanno preso in esame i seguenti fattori:

- ⇒ accessibilità dei percorsi esterni (presenza di rampe e/o ostacoli altimetrici);
- ⇒ orientamento esterno (presenza di cartellonistica/segnaletica adeguata);
- ⇒ accessibilità del percorso interno (area di pertinenza dell'edificio);
- ⇒ orientamento nell'edificio/spazio pubblico (presenza di cartellonistica/segnaletica adeguata all'interno dell'immobile);
- ⇒ sicurezza e vie d'esodo;
- ⇒ accessibilità ai vari piani, ovvero raggiungibilità dall'entrata (possibilità di raggiungerli e di percorrerli);
- ⇒ presenza di almeno un bagno attrezzato.
- ⇒ raggiungibilità dall'entrata (possibilità di raggiungere aule, spogliatoi, uffici, depositi, ecc.;
- ⇒ accessibilità all'area di attività;

Per determinare i gradi di accessibilità di edifici, spazi pubblici e percorsi urbani è stato attribuito un punteggio a ciascun elemento il cui risultato darà il grado di accessibilità.

I punteggi e i gradi possono così essere brevemente descritti:

1) Punteggi:

- ⇒ "1": elemento indagato positivo;
- ⇒ "0" elemento indagato negativo;
- ⇒ "0.5" elemento indagato leggermente negativo o lieve consistenza della problematica riscontrata;

2) Gradi di accessibilità a seguito dell'attribuzione del punteggio:

- ⇒ punteggio compreso tra 0 e 0.39 = **NA** (non accessibile):
- ⇒ punteggio compreso tra 0.40 e 0.68 = **MA** (mediamente accessibile)
- ⇒ punteggio compreso tra 0.69 e 1 = **A** (accessibile):

L'esito della valutazione finale viene espresso quindi con n.3 giudizi che comporteranno una determinata azione da parte dell'Amministrazione Comunale:

⇒ **ACCESSIBILE**

La struttura e lo spazio pubblico sono stati considerati nel loro complesso accessibili per la categoria di persone con ridotta capacità motoria. L'Amministrazione Comunale può considerare tali strutture visitabili ed usufruibili da tutti i cittadini.

⇒ **MEDIAMENTE ACCESSIBILE**

La struttura e lo spazio pubblico sono stati considerati nel loro complesso mediamente accessibili in quanto è stato rilevato che essi non sono accessibili nel loro complesso e quindi esistono ad esempio parti di edificio non adeguate oppure si necessita di piccoli adeguamenti per arrivare alla soglia minima di accessibilità per la categoria di persone con ridotta capacità motoria. L'Amministrazione comunale dovrà programmare, nel piano triennale delle opere pubbliche, gli interventi necessari per portare il giudizio da parzialmente accessibile ad ACCESSIBILE.

⇒ **NON ACCESSIBILE**

La struttura e lo spazio pubblico sono stati considerati nel loro complesso non accessibili e quindi l'Amministrazione Comunale dovrà esaminare puntualmente le opere necessarie all'adeguamento per poterle mettere a bilancio.

Di seguito si riporta la sintesi dei gradi di accessibilità a seguito dei rilievi effettuati.

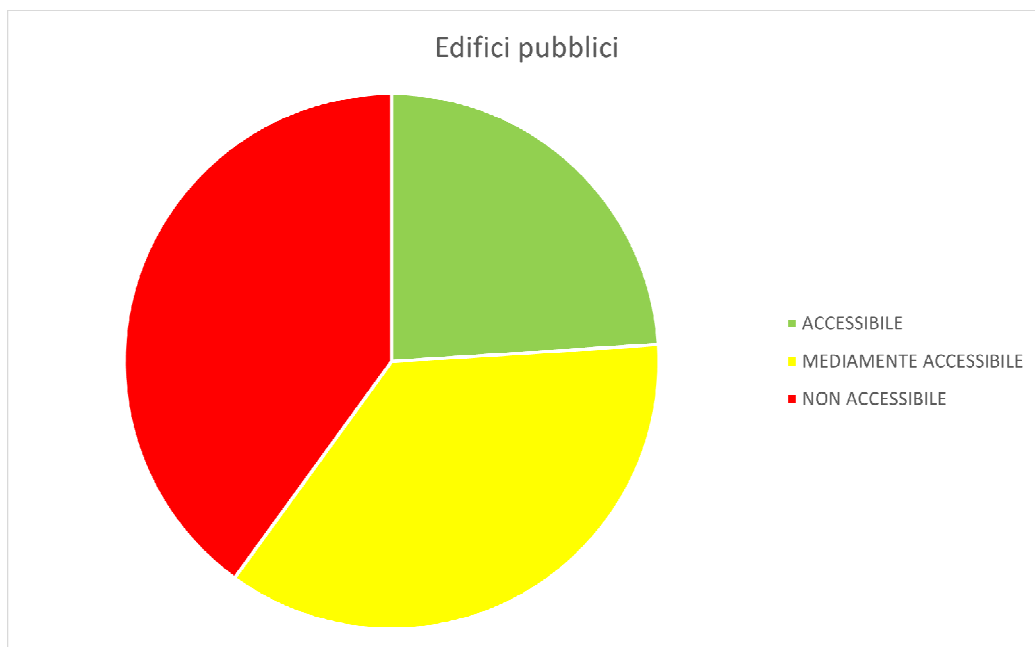
Grado accessibilità (GA) edifici pubblici

Cod.	Num.	Tipo	Descrizione	Grado di Accessibilità
E	01	S	Poligono di Tiro	ACCESSIBILE
E	02	S	Bocciodromo Nuova Erto	MEDIAMENTE ACCESSIBILE
E	03	S	Impianti Sportivi Stadio "U. Orzes"	NON ACCESSIBILE
E	04	M	Biblioteca e Punto Informazione Cicloturismo	ACCESSIBILE
E	05	I	Scuola Primaria "A. Boito"	MEDIAMENTE ACCESSIBILE
E	06	M	Cimitero di Polpet	NON ACCESSIBILE
E	07	I	Scuola dell'infanzia "Zattieri del Piave"	ACCESSIBILE
E	08	M	Centro Servizi Casa Rossa	ACCESSIBILE
E	09	M	Sede di Protezione Civile	NON ACCESSIBILE
E	10	I	Scuola dell'infanzia "Unita' D'italia"	MEDIAMENTE ACCESSIBILE
E	11	I	Scuola Secondaria "S. Pertini"	MEDIAMENTE ACCESSIBILE
E	12	M	Municipio	MEDIAMENTE ACCESSIBILE
E	13	M	Cimitero di Cadola	NON ACCESSIBILE
E	14	S	Piccolo Teatro "G. Pierobon"	ACCESSIBILE
E	15	A	Ex Asilo Paiane	NON ACCESSIBILE
E	16	M	Edificio Polifunzionale Paiane (Ponte Servizi)	ACCESSIBILE
E	17	I	Scuola Primaria "A. Gabelli"	MEDIAMENTE ACCESSIBILE
E	18	A	Ex Latteria Cugnan	NON ACCESSIBILE
E	19	S	Campo Sportivo G. De Francesch	NON ACCESSIBILE
E	20	M	Cimitero di Col di Cugnan	NON ACCESSIBILE
E	21	I	Scuola Primaria "F.Lli Casanova"	MEDIAMENTE ACCESSIBILE
E	22	M	Edificio Polifunzionale Col di Cugnan	MEDIAMENTE ACCESSIBILE
E	23	A	Ex Latteria Losego	NON ACCESSIBILE
E	24	M	Cimitero di Quantin	NON ACCESSIBILE
E	25	S	Struttura Polifunzionale Quantin	MEDIAMENTE ACCESSIBILE

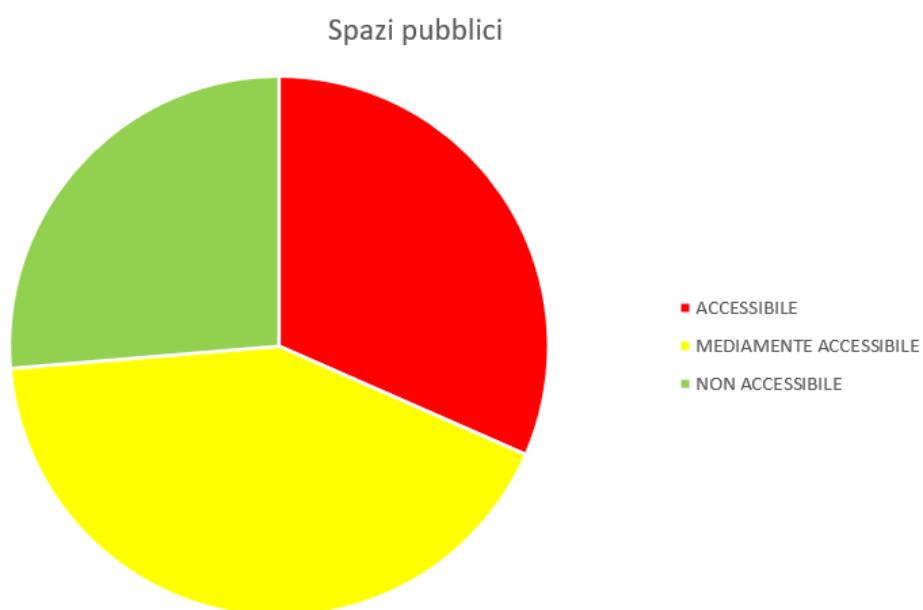
Grado accessibilità spazi pubblici

Cod.	Num.	Indirizzo	Grado di Accessibilità
1	01	SS51	MEDIAMENTE ACCESSIBILE
1	02	Fraz. Canevoi	MEDIAMENTE ACCESSIBILE
2	01	SS51 – tratto 1	NON ACCESSIBILE
2	02	Via dei Zattieri – tratto 1	ACCESSIBILE
2	03	Via dei Zattieri – tratto 2	ACCESSIBILE
2	04	Via dei Zattieri – tratto 3	ACCESSIBILE
2	05	SS50 – tratto 1	ACCESSIBILE
2	06	SS50 – tratto 2	ACCESSIBILE
2	07	SS50 – tratto 3	ACCESSIBILE
2	08	SS51 – tratto 3	MEDIAMENTE ACCESSIBILE
2	09	SS51 – tratto 2	ACCESSIBILE
2	10	Parco Alessandro Mares – via Primo Maggio	MEDIAMENTE ACCESSIBILE
2	11	Viale Stazione – tratto 1	ACCESSIBILE
2	12	Viale Stazione – tratto 2	MEDIAMENTE ACCESSIBILE
2	13	Via Giorgio Mangiarotti – via Piave	ACCESSIBILE
2	14	Piazzale Marinai d'Italia – via Giorgio Mangiarotti	ACCESSIBILE
2	15	Via Vittorio Veneto	ACCESSIBILE
2	16	Via Nuova Erto	MEDIAMENTE ACCESSIBILE
2	17	Via Belluno – tratto 1	MEDIAMENTE ACCESSIBILE
2	18	Via Belluno – tratto 2	MEDIAMENTE ACCESSIBILE
2	19	Via Rodolfo Fiori	MEDIAMENTE ACCESSIBILE
2	20	Piazza Arrigo Boito	MEDIAMENTE ACCESSIBILE
2	21	Via S. Antonio	NON ACCESSIBILE
2	22	Via Rodolfo Fiori – via Cadore	NON ACCESSIBILE
2	23	SS51 – tratto 4	MEDIAMENTE ACCESSIBILE
2	24	SS51 – tratto 5	MEDIAMENTE ACCESSIBILE
2	25	SS51 – tratto 6	ACCESSIBILE
3	01	Via Soccher	MEDIAMENTE ACCESSIBILE
3	02	Via I Novembre	NON ACCESSIBILE
3	03	Via Cal di Mezzo	MEDIAMENTE ACCESSIBILE
3	04	Via Giuseppe Garibaldi – tratto 1	MEDIAMENTE ACCESSIBILE
3	05	Via Giuseppe Garibaldi – tratto 2	NON ACCESSIBILE
4	01	Località Cugnan	NON ACCESSIBILE
5	01	Località Col di Cugnan – tratto 1	NON ACCESSIBILE
5	02	Località Col di Cugnan – tratto 2	MEDIAMENTE ACCESSIBILE
6	01	Località Roncan	NON ACCESSIBILE
7	01	Fraz. Losego	NON ACCESSIBILE
8	01	Località Vich	NON ACCESSIBILE

Sulla base delle considerazioni effettuate nei paragrafi precedenti e dei criteri utilizzati per assegnare le classi di accessibilità, viene di seguito riportata la valutazione di sintesi dei punti di rilievo con una serie di grafici e tabelle intuitive.



Come si può notare dal grafico sopra riportato, gli edifici pubblici rilevati come *accessibili* o *mediamente accessibili* sono la maggioranza (n. 15 su un totale di 25), mentre gli edifici classificati come *non accessibili* sono 10.



Per quanto riguarda gli spazi pubblici, la situazione è simile a quella del grafico precedente: il numero maggiore di spazi rientra nella categoria di quelli *mediamente accessibili* (n. 16/38), mentre quelli *accessibili* sono n. 12/38, due in più di quelli *non accessibili*.

I gradi di accessibilità sono stati tradotti graficamente nell'elaborato specifico, ovvero "Inquadramento stato di fatto: planimetria con individuazione gradi di accessibilità edifici, spazi e percorsi pubblici rilevati".

4. TIPOLOGIE DI INTERVENTO

Rifacimento pavimentazione marciapiedi ed eliminazione discontinuità altimetriche esistenti lungo i percorsi.







MANUTENZIONE DELLA PAVIMENTAZIONE

- ⇒ Descrizione: presenza di sconnessioni, fughe, buche, con degrado del piano di calpestio e dei manufatti costituenti il marciapiede e che ne compromettano la percorribilità.
- ⇒ Intervento: a seconda della tipologia di pavimentazione, si prevede il rifacimento del tappeto d'usura (in asfalto o cemento) o la ricollocazione degli elementi di pavimentazione (es. betonelle o cubetti porfido).

INSTALLAZIONE SEGNALETICA ORIZZONTALE NELLE INTERSEZIONI STRADALI E NEI PASSI CARRAI

- ⇒ Descrizione: in corrispondenza dei passi carrai o di incroci con altre vie, il marciapiede è interrotto con dislivello, o (visivamente) a causa del diverso tipo di pavimentazione tra la carreggiata in asfalto e il marciapiede; tale situazione rappresenta anche un ostacolo per le persone ipovedenti o non vedenti, a causa dell'assenza improvvisa di una linea guida.
- ⇒ Intervento: segnalazione orizzontale, con linee e/o zebraure, o con *street-print* o con pavimentazione della carreggiata, e con segnale tattilo-plantare.

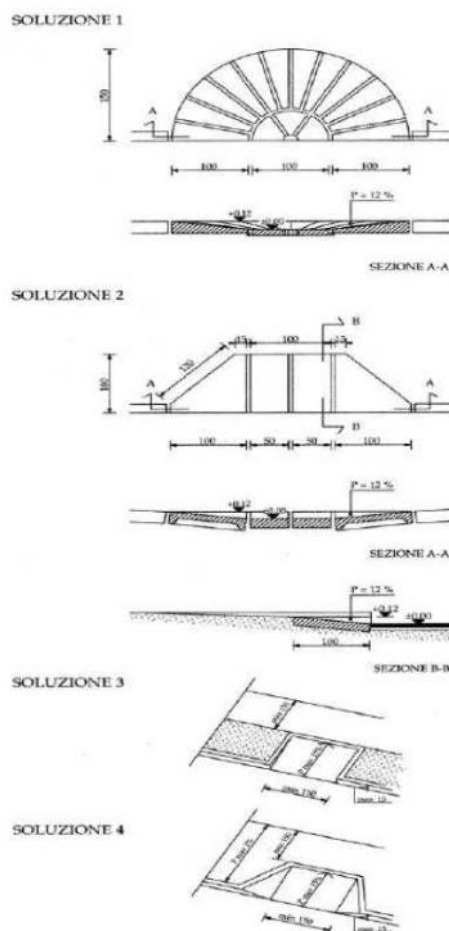
REALIZZAZIONE O RIFACIMENTO MARCIAPIEDI O PERCORSI PEDONALI

- ⇒ Descrizione: in corrispondenza di strade prive di marciapiedi e con banchine poco percorribili, a causa della limitata larghezza della banchina e/o della scarsa sicurezza del pedone.
- ⇒ Intervento: realizzazione di marciapiede a raso o sopraelevato in betonelle in cls; in alternativa può essere previsto un percorso nella banchina stradale.

REGOLARIZZAZIONE DELLE PENDENZE ED AVVALLAMENTI

- ⇒ 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 con problemi sensoriali (rischio d'inciampo e perdita di equilibrio).
- ⇒ Intervento: correzione plani-altimetrica della pavimentazione con attenuazione dei dossi.

Esempi sulla corretta dimensione minima accessibilità dei marciapiedi



Esempi scivoli di raccordo passaggio pedonale marciapiede

Rifacimento-adeguamento-realizzazione attraversamenti pedonali





QUALIFICAZIONE DEGLI ATTRAVERSAMENTI PEDONALI

- ⇒ Descrizione: è riferito al miglioramento della fruibilità, sicurezza e accessibilità del percorso pedonale nei punti critici che coincidono con le zone di interferenza con gli autoveicoli.
- ⇒ Intervento: realizzazione di scivoli o rampe di raccordo, messa in opera di segnaletica orizzontale e tattilo-plantare, installazione di paletti para pedonali, “accorciamento” della lunghezza dell’attraversamento con l’avanzamento delle zone di attestamento pedonale o con installazione di isole salvagenti al centro della carreggiata.

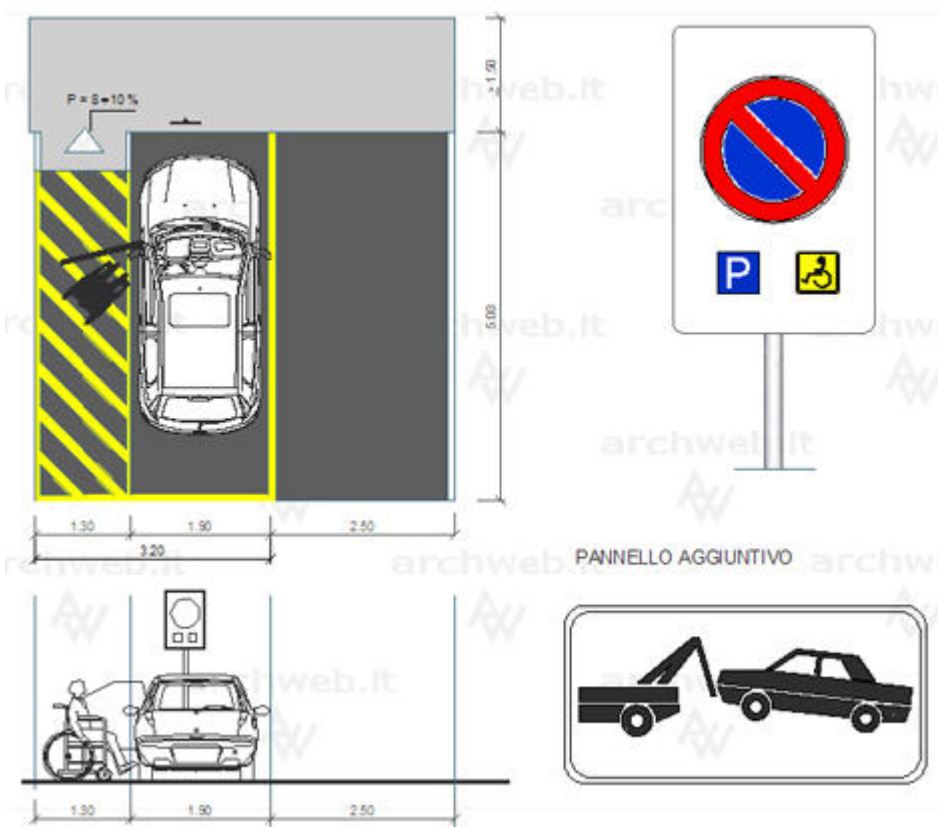
REALIZZAZIONE DI NUOVI ATTRAVERSAMENTI PEDONALI

- ⇒ Descrizione: si rilevano necessari per dare continuità ai percorsi, laddove un lato della strada non presenta caratteristiche di accessibilità e sia necessario cambiare lato del percorso e/o laddove sia necessario connettere tra loro i percorsi pedonali.
- ⇒ Intervento: realizzazione attraversamento con segnaletica orizzontale e verticale e/o pavimentazione colorata tipo “*street-print*” e percorso tattilo-plantare.

Realizzazione o adeguamento parcheggi riservati

Caratteristiche e dimensioni minime di uno stallone di sosta riservato agli invalidi con uno spazio libero laterale (sinistro o destro) necessario alla completa apertura della portiera anteriore e alla manovra di entrata e di uscita della persona con limitazione di movimento.

ES.DELIMITAZIONE DEGLI STALLI DI SOSTA RISERVATI AGLI INVALIDI (dimensioni in centimetri) . P = pendenza



Esempio SEGNALETICA ORIZZONTALE/CARTELLONISTICA

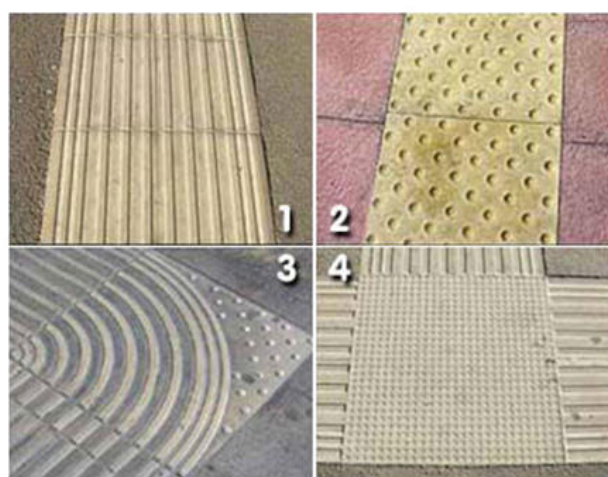
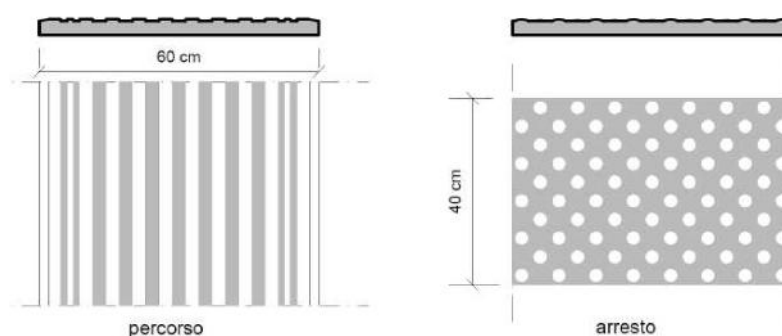
I PERCORSI TATTILI

Il modo più sicuro per un cieco di muoversi in un ambiente non conosciuto e senza riferimenti volumetrici è, senza dubbio, quello di seguire un percorso tattile, vale a dire una pista che, per caratteristiche fisiche della sua superficie guida letteralmente il bastone e i piedi del disabile tra punti topici dello spazio pubblico.

Molte modalità di indirizzamento dell'utenza colpita dalla disabilità visiva in determinati ambienti tendono ad adottare l'applicazione del sistema di codifica LOGES.

Questo sistema (il cui nome è acronimo della definizione *Linea di Orientamento, Guida e Sicurezza*), evoluto a seguito di ricerche e approfondimenti non solo italiani, si basa su di una codifica di linguaggio riassumibile in rigature continue per i tratti di percorso lineare e rilievi a bolle per i punti di segnalazione del pericolo valicabile o assoluto.

L'essenza del linguaggio LOGES :



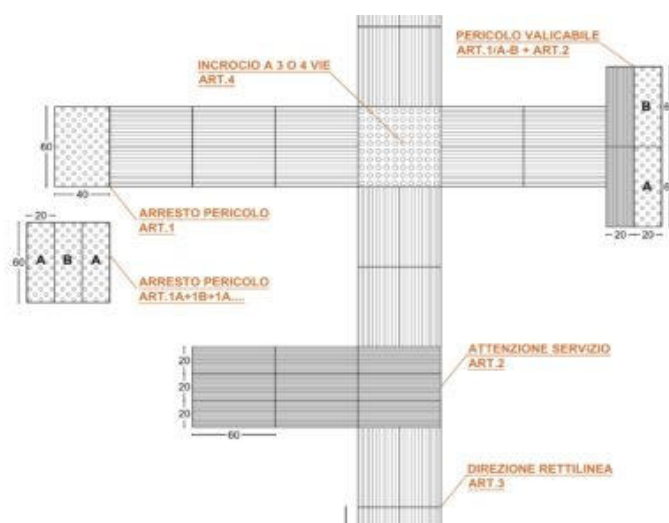
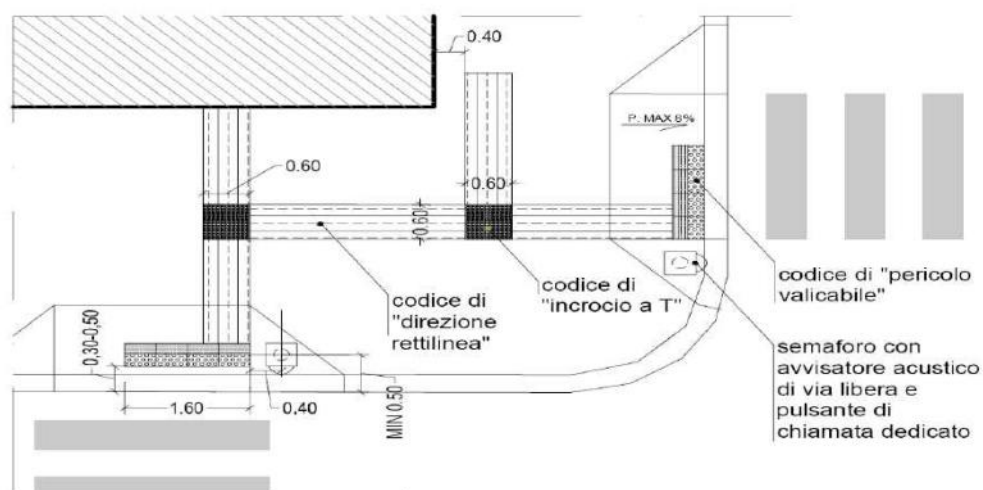
1 - direzione rettilinea **2 - arresto pericolo**
3 - svolta ad angolo **4 - incrocio**

Esempio materiale percorso linguaggio LOGES

Le specifiche situazioni di cambiamento di direzione, incrocio di percorsi, segnale di servizio, pericolo valicabile hanno richiesto un rispetto rigoroso di una precisa conformazione del rilievo del percorso tattile atto a non indurre confusioni.

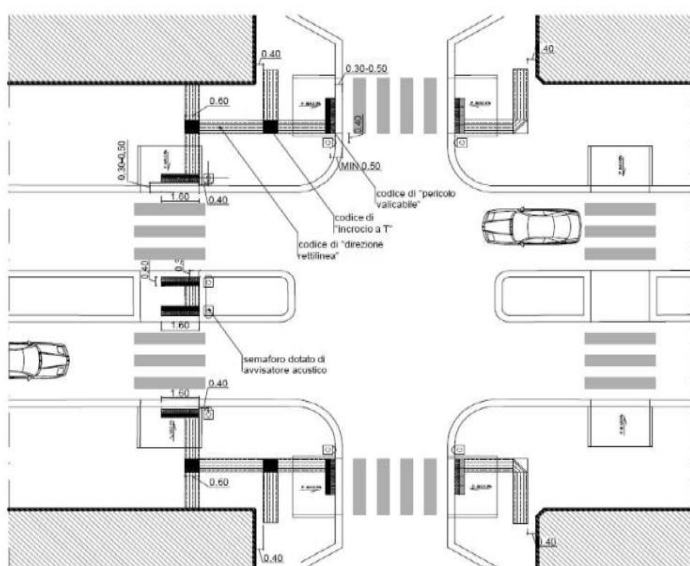
Il linguaggio Loges comporta ampi gradi di incertezza in un suo uso diffuso sullo spazio pubblico, in primo luogo per la difficoltà di individuare i più idonei materiali da impiegare all'aperto.

Le alternative al linguaggio Loges sono, eventualmente, da individuare in una ponderata scelta di materiali che segnalino un percorso tattile con materiali diversi dalle pavimentazioni ordinarie. Ma è sempre bene ricordare che il linguaggio Loges deve sempre essere basato sui due messaggi fondamentali di percorso e di arresto.



Gli attraversamenti semaforizzati (rif: art. 4.3, D.M. 236/89; art. 6, comma 4, DPR 503/96 e norma C.E.I. 214-7)

Per ovviare all'impossibilità di percezione sensoriale da parte dei non vedenti dell'ordinario messaggio luminoso delle lanterne semaforiche, si sono diffusi dei sistemi paralleli al funzionamento luminoso dell'impianto semaforico che prevedono l'impiego di sorgenti acustiche lungo la direzione dell'attraversamento, per permettere ai disabili visivi di "sentire" il messaggio dell'impianto ed essere dallo stesso guidati. E' da ricordare poiché l'emissione sonora, per quanto opportunamente tarata, ha efficacia entro una certa distanza (definibile solamente individuo per individuo) e, conseguentemente, i tratti di attraversamento delle carreggiate possibilmente non dovrebbero mai essere superiori a dodici metri. Per maggior chiarezza, di seguito si riporta un esempio di soluzione per attraversamenti pedonali accessibili ai disabili visivi tramite l'impiego del linguaggio LOGES:



Esempio utilizzo di percorsi tattili e semafori con segnalatore acustico

Adeguamento fermate trasporto pubblico

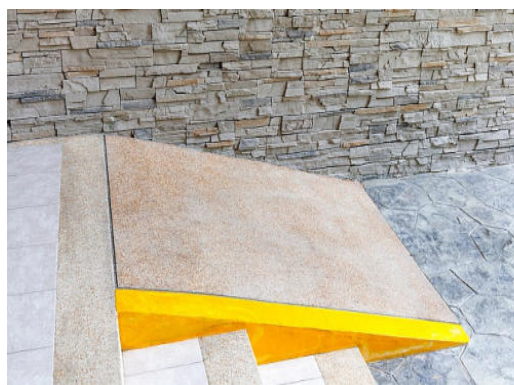
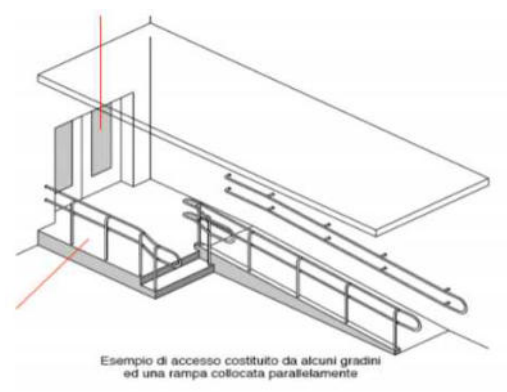
Sul territorio comunale è stata rilevata la presenza di numerose fermate di trasporto pubblico prive dei comfort necessari a un'agevole fruizione del servizio, e sovente caratterizzate da impedimenti dovuti al mancato raccordo con il percorso pedonale, al cattivo stato della pavimentazione o a dislivelli o pendenze non oltrepassabili da persone con ridotta capacità motoria, oltre che da limiti alla sicurezza dovuti all'assenza di segnaletica orizzontale, verticale e tattilo-plantare. Ove possibile, si prevede di conseguenza un intervento volto a rendere accessibili le fermate di trasporto pubblico e a migliorarne lo stato complessivo al fine di garantire l'inclusività del servizio stesso.



Eliminazione dislivelli in accesso i Interni agli edifici o aree

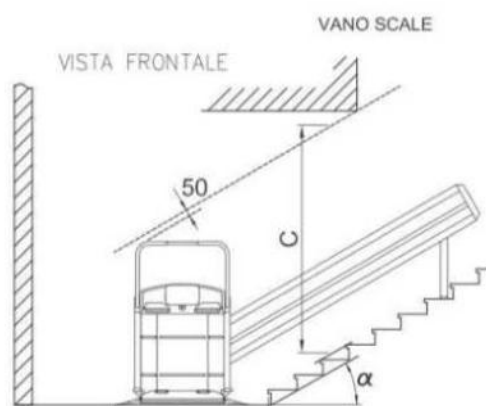
L'eliminazione delle barriere in accesso o interne agli edifici relative ai percorsi verticali prevedono una ampia gamma di interventi che posso passare dall'installazione di elevatori o servoscala alla realizzazione di piccole o grandi rampe a seconda del dislivello.

RAMPE DI ACCESSO ESTERNE



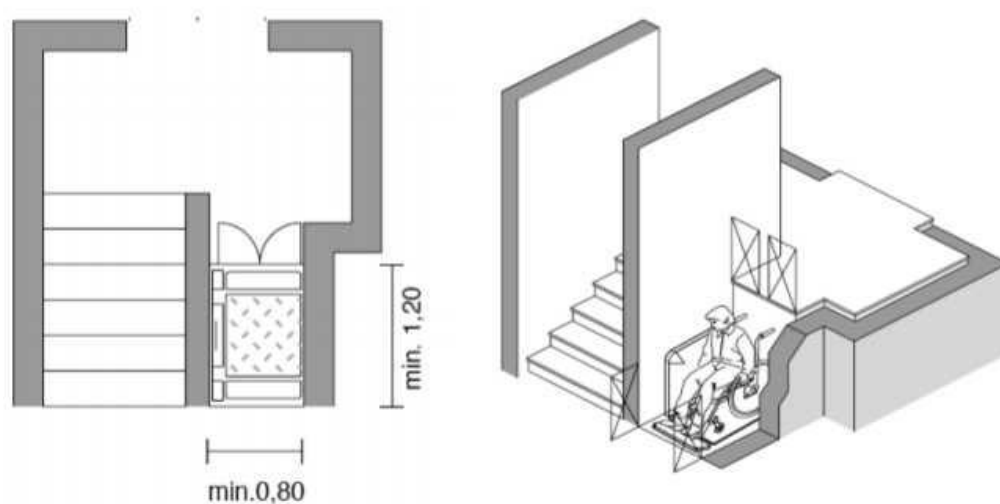
SERVOSCALA

Si tratta di apparecchiature che consentono il superamento delle scale con la carrozzina ma presentano una serie di svantaggi per i quali si ritiene debbano essere installati solo dove non siano utilizzabili soluzioni alternative. Quando si inserisce un servoscala a piattaforma è fondamentale considerare anche lo spazio di sbarco e manovra della carrozzina sui pianerottoli di partenza e di arrivo.



ELEVATORI

Si tratta di piattaforme, il più delle volte dotate di pareti o anche di una vera e propria cabina, che si muovono verticalmente su guide, con trazione elettrica o idraulica molto simile a quella di un normale ascensore. La caratteristica principale della piattaforma elevatrice è quella di FUNZIONARE A “uomo presente” e di avere una velocità limitata (max 0,15m/sec).



Esempio elevatore interno edificio

5. SCHEDE DI PROGETTO, COSTI E PRIORITÀ

Successivamente alla fase di produzione delle schede di analisi e della conseguente individuazione delle criticità caratterizzanti gli spazi pubblici e gli edifici oggetto del PEBA, si è definita una scheda di progetto, identica nella forma sia per gli edifici che per gli spazi pubblici, contenente l'elenco degli interventi previsti per la risoluzione di ciascuna delle criticità individuate nella fase di analisi e il rispettivo prezzo, oltre al totale dei costi corrispondente a ciascuna scheda.

SI NOTI NELLO SPECIFICO CHE:

- Al di là di quanto contenuto nelle schede sarà possibile individuare differenti soluzioni di risoluzione/sistemazione delle problematiche individuate ove le medesime concorrano a migliorare il livello di accessibilità generale o l'economicità degli interventi e la fruizione generale;
- In fase di realizzazione degli interventi le schede potranno essere attuate per stralci (suddividendo la medesima scheda) o in modo congiunto (unendo più schede), inoltre in sede realizzativa (progetto definitivo) o di cantiere si potranno prevedere soluzioni differenti a fronte di motivazioni rilevate successivamente al PEBA o emerse in sede di valutazioni specialistiche;
- In corrispondenza delle schede E.03, E.05, 1.01, 2.01, 2.02, 2.03, 2.04, 2.08, 2.09, 2.19, 2.24, 2.25, 3.01, 3.02, 3.03, 5.01 e 5.02, le quali corrispondono ad ambiti in cui la risoluzione delle criticità richiede una progettazione complessa, è stata aggiunta la voce "**interventi strutturali**". Per ciascuna delle schede precedentemente menzionate, la sezione "interventi strutturali" va a descrivere gli interventi previsti per ciascuno degli ambiti complessi in una prospettiva globale e non più puntuale, al fine di garantire una progettazione corretta e coerente nelle sue parti che miri alla qualità complessiva dell'opera sulla quale si deve intervenire. Ne deriva che gli interventi strutturali non mirano semplicemente alla risoluzione puntuale delle criticità, ma al miglioramento complessivo della qualità di edifici e spazi pubblici. Tale processo richiede di conseguenza una progettazione ad una scala di dettaglio che può portare alla completa riconfigurazione di determinati spazi ed edifici o di porzioni degli stessi.

Come per gli altri interventi, a ciascun intervento strutturale corrisponde un costo riportato all'interno della scheda.

riferimento luogo						
indirizzo						
accessibilità						
priorità						
descrizione degli interventi						
elenco degli interventi						
codice	descrizione					
stima dei costi						
codice	descrizione	quantità	u.m.	€/u.m.	importo	
TOTALE						
interventi strutturali						
TOTALE						

Figura: scheda tipo progetto

A ciascuna scheda corrisponde un livello di **priorità**. Per la definizione delle priorità si sono considerati i seguenti aspetti:

- importanza per la risoluzione delle problematiche
- livello di soddisfacimento della popolazione residente e non residente
- grado di centralità dell'area e della localizzazione dello spazio o dell'edificio
- grado di utilizzo dell'area o del bene
- risultati attesi in rapporto al costo dell'intervento
- livello di fattibilità tecnico dell'intervento e difficoltà nella realizzazione
- tipologia del progetto e tempistiche per la sua realizzazione

Le priorità così elaborate si articolano in 4 FASI:

- **ALTA**
Entro i 3 fino al massimo di 4 anni
Interventi di elevata importanza e urgenza
- **MEDIA**
Dai 4 anni al massimo entro i 7 anni
Interventi di importanza relativa e di necessità media
- **BASSA**
Dai 7 anni entro i 10 anni
Interventi connessi ad altri interventi o interventi di urgenza relativamente bassa
- **PROGAMMABILE**
Interventi programmabili nel tempo
Per questi interventi si prevede una programmazione che li possa "spalmare" nel tempo, prevedendone anche la riproposizione o la realizzazione senza una tempistiche definita.

Costi e priorità degli interventi riguardanti gli edifici

Cod.	Num.	Descrizione	Costo	Priorità
E	01	Poligono di Tiro	10.065€	BASSA
E	02	Bocciodromo Nuova Erto	15.615€	BASSA
E	03	Impianti Sportivi Stadio "U. Orzes"	14.265€	ALTA
E	04	Biblioteca e Punto Informazione Cicloturismo	65€	PROGRAMMABILE
E	05	Scuola Primaria "A. Boito"	42.315€	ALTA
E	06	Cimitero di Polpet	12.400€	MEDIA
E	07	Scuola dell'infanzia "Zattieri del Piave"	465€	ALTA
E	08	Centro Servizi Casa Rossa	8.215€	ALTA
E	09	Sede di Protezione Civile	44.065€	MEDIA
E	10	Scuola dell'infanzia "Unita' D'italia"	30.015€	ALTA
E	11	Scuola Secondaria "S. Pertini"	16.565€	ALTA
E	12	Municipio	14.755€	MEDIA
E	13	Cimitero di Cadola	12.400€	MEDIA
E	14	Piccolo Teatro "G. Pierobon"	2.465€	ALTA
E	15	Ex Asilo Paiane	9.700€	BASSA
E	16	Edificio Polifunzionale Paiane (Ponte Servizi)	3.515€	BASSA
E	17	Scuola Primaria "A. Gabelli"	33.565€	ALTA
E	18	Ex Latteria Cugnan		
E	19	Campo Sportivo G. De Francesch	1.400€	BASSA
E	20	Cimitero di Col di Cugnan	16.900€	BASSA
E	21	Scuola Primaria "F.Lli Casanova"	33.115€	ALTA
E	22	Edificio Polifunzionale Col di Cugnan	15.065€	MEDIA
E	23	Ex Latteria Losego		
E	24	Cimitero di Quantin	14.900€	BASSA
E	25	Struttura Polifunzionale Quantin	44.265€	MEDIA

Costi e priorità degli interventi riguardanti gli spazi pubblici

Cod.	Num.	Indirizzo	Costo	Priorità
1	01	SS51	15.958€	PROGRAMMABILE
1	02	Fraz. Canevoi	11.888€	BASSA
2	01	SS51 – tratto 1	13.294€	PROGRAMMABILE
2	02	Via dei Zattieri – tratto 1	12.042€	BASSA
2	03	Via dei Zattieri – tratto 2	24.100€	BASSA
2	04	Via dei Zattieri – tratto 3	20.400€	BASSA
2	05	SS50 – tratto 1	17.400€	PROGRAMMABILE
2	06	SS50 – tratto 2	11.000€	PROGRAMMABILE
2	07	SS50 – tratto 3	18.360€	PROGRAMMABILE
2	08	SS51 – tratto 3	14.350€	BASSA
2	09	SS51 – tratto 2	10.850€	BASSA
2	10	Parco Alessandro Mares – via Primo Maggio	37.700€	ALTA
2	11	Viale Stazione – tratto 1		
2	12	Viale Stazione – tratto 2	11.500€	MEDIA
2	13	Via Giorgio Mangiarotti – via Piave	11.600€	MEDIA
2	14	Piazzale Marinai d'Italia – via Giorgio Mangiarotti	26.980€	MEDIA
2	15	Via Vittorio Veneto	17.000€	MEDIA
2	16	Via Nuova Erto	36.956€	PROGRAMMABILE
2	17	Via Belluno – tratto 1	28.810€	ALTA
2	18	Via Belluno – tratto 2	11.452€	ALTA
2	19	Via Rodolfo Fiori	11.200€	BASSA
2	20	Piazza Arrigo Boito	15.344€	ALTA
2	21	Via S. Antonio		
2	22	Via Rodolfo Fiori – via Cadore	1.480€	PROGRAMMABILE
2	23	SS51 – tratto 4	11.252€	MEDIA
2	24	SS51 – tratto 5	40.000€	ALTA
2	25	SS51 – tratto 6	9.500€	BASSA
3	01	Via Soccher	20.400€	ALTA
3	02	Via I Novembre	18.352€	ALTA
3	03	Via Cal di Mezzo	15.380€	BASSA
3	04	Via Giuseppe Garibaldi – tratto 1	15.280€	BASSA
3	05	Via Giuseppe Garibaldi – tratto 2	13.068€	BASSA
4	01	Località Cugnan		
5	01	Località Col di Cugnan – tratto 1	60.300€	MEDIA
5	02	Località Col di Cugnan – tratto 2	64.448€	MEDIA
6	01	Località Roncan		
7	01	Fraz. Losego	€130	PROGRAMMABILE
8	01	Località Vich	€252	PROGRAMMABILE

Costi degli interventi strategici

Cod.	Num.	Descrizione	Costo
E	03	Impianti Sportivi Stadio "U. Orzes"	80.000€
E	05	Scuola Primaria "A. Boito"	120.000€
1	01	SS51	200.000€
2	01, 08, 09	SS51 – tratto 1, tratto 2, tratto 3	480.000€
2	02, 03, 04	Via dei Zattieri – tratto 1, tratto 2, tratto 3	630.000€
2	19	Via Rodolfo Fiori	315.000€
2	24,25	SS51 – tratto 5, tratto 6	710.000€
3	01, 02, 03	Via Soccher, via I Novembre, via Cal di Mezzo	550.000€
5	01, 02	Località Col di Cugnán – tratto 1, tratto 2	450.000€

Tabella riassuntiva dei costi

edifici			
E.01	10.065€	E.13	12.400€
E.02	15.615€	E.14	2.465€
E.03	14.265€	E.15	9.700€
E.04	65€	E.16	3.515€
E.05	42.315€	E.17	33.565€
E.06	12.400€	E.19	1.400€
E.07	465€	E.20	16.900€
E.08	8.215€	E.21	33.115€
E.09	44.065€	E.22	15.065€
E.10	30.015€	E.24	14.900€
E.11	16.565€	E.25	44.265€
E.12	14.755€		
totale 396.095€			
ambito 01 - canevoi			
1.01	15.958€	1.02	11.888€
totale 27.846€			
ambito 02 - ponte nelle alpi			
2.01	13.294€	2.14	26.980€
2.02	12.042€	2.15	17.000€
2.03	24.100€	2.16	36.956€
2.04	20.400€	2.17	28.180€
2.05	17.400€	2.18	11.452€
2.06	11.000€	2.19	11.200€
2.07	18.360€	2.20	15.344€
2.08	14.350€	2.21	0€
2.09	10.850€	2.22	1.480€
2.10	37.700€	2.23	11.252€
2.11	0€	2.24	40.000€
2.12	11.500€	2.25	9.500€
2.13	11.600€		
totale 411.940€			
ambito 03 - soccher			
3.01	20.400€	3.14	15.280€
3.02	18.352€	3.15	13.068€
3.03	15.380€		
totale 82.480€			
ambito 04 - cugnan			
4.01	0€		
totale 0€			
ambito 05 - col di cugnan			
5.01	60.300€	5.02	64.448€
totale 124.748€			
ambito 06 - roncan			
6.01	0€		
totale 0€			
ambito 07 - losego			
7.01	130€		
totale 130€			
ambito 08 - vich			
8.01	252€		
totale 252€			
interventi strutturali			
E.03	80.000€	2.19	315.000€
E.05	120.000€	2.24 - 2.25	710.000€
1.01	200.000€	3.01 - 3.02 - 3.03	550.000€
2.01 - 2.08 - 2.09	480.000€	5.01 - 5.02	450.000€
2.02 - 2.03 - 2.04	630.000€		
totale 3.535.000€			
TOTALE EDIFICI 396.095€			
TOTALE SPAZI APERTI 647.396€			
TOTALE INTERVENTI NON STRUTTURALI 1.043.491€			
TOTALE INTERVENTI STRUTTURALI 3.535.000€			
TOTALE PEBA 4.578.491€			